



**Niedersächsisches Ministerium für
Wirtschaft, Technologie und Verkehr**

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
Postfach 1 01- 30001 Hannover

Landkreise, kreisfreie und große selbständige
Städte, selbständige Gemeinden
- Straßenverkehrsbehörden -
über
Bezirksregierungen Braunschweig, Hannover,
Lüneburg und Weser-Ems in Oldenburg

Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau
mit Nebenabdrucken für die Straßenbauämter

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
46-30050 26 01

Durchwahl (0511) 120-
5737

Hannover
01.08.02

**Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ
2001)**

Mit meinem Erlaß vom 18. Januar 2002 (Nds. Mbl. S.113) hatte ich die „Neufassung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) im Einvernehmen mit den Niedersächsischen Innenministerium verbindlich eingeführt.

Für die Anwendung der Richtlinien gebe ich noch folgende Hinweise:

Orientierungshilfen für Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger

1. Fußgängerüberwege

Die Einsatzgrenzen für Fußgängerüberwege können der R-FGÜ 2001 entnommen werden, es wird empfohlen, sie folgendermaßen anzuwenden:

- 1.1 Bei 50 bis 100 Fg/h und 300 bis 750 Kfz/h, bei 100 bis 150 Fg/h und 300 bis 600 Kfz/h sowie bei mehr als 150 Fg/h und 300 bis 450 Kfz/h wird ein FGÜ "empfohlen". Bei Kraftfahrzeugstärken zwischen 200 und 300 Kfz/h und mindestens 50 Fg/h ist die Anlage eines FGÜ "möglich"; bei weniger als 200Kfz/h ist ein FGÜ entbehrlich.
- 1.2 Voraussetzung für die Anordnung eines FGÜ ist, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h hinreichend eingehalten wird ($V_{85} := 50$ km/h). Der Nachweis zur Einhaltung dieser Geschwindigkeit ist für die Zeiträume zu erbringen, in denen Fußgänger die Fahrbahn nicht überqueren. Kann diese Bedingung nicht eingehalten werden, ist zu prüfen, ob durch geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen das Kriterium erfüllt werden kann. Für den Einsatzbereich 450 bis 750 Kfz/h kann in diesen Fällen statt eines FGÜ auch eine LSA in Betracht gezogen werden.

Dienstgebäude
Friedrichswall 1
30159 Hannover
Postfach 125
30001 Hannover

Telefon
(0511) 120-0

Telefax
(0511) 120-5784
(0511) /120-895737
e-mail:
gerd.fischer@mw.niedersachsen.de

Paketanschrift
Friedrichswall 1
30159 Hannover

Überweisung an Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Technologie und Verkehr
Konto-Nr. 106 022312 Nord/LB Hannover (BLZ 250 500 00)

- 1.3 Angeordnete FGÜ werden vom Baulastträger der Straße geplant, gebaut und finanziert.
- 1.4 Mögliche (nach den Richtlinien auch nicht zwingend anzuordnende) FGÜ können auf Kosten von Dritten geplant, gebaut, erhalten und unterhalten werden. Vor ihrer Einrichtung ist eine Abstimmung zwischen der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und dem Baulastträger herbeizuführen. Ein Zuschuß nach GVFG ist ausgeschlossen, da es sich um eine freiwillige und nicht aus der Baulast verpflichtende Leistung handelt.

Auf meinen Erlaß vom 6. März 1998 hinsichtlich der möglichen Anordnung von Dunkelampeln nehme ich Bezug.

2. Fußgängerlichtsignalanlagen

Fußgängerlichtsignalanlagen (LSA) werden empfohlen in den Einsatzbereichen

- 50 bis 100 Fg/h und über 750 Kfz/h,
- 100 bis 150 Fg/h und über 600 Kfz/h und
- über 150 Fg/h und über 450 Kfz/h

Bei Kraftfahrzeugstärken von weniger als 450 Kfz/h sollen LSA grundsätzlich nicht angeordnet werden, weil zu befürchten ist, dass dann Fußgänger häufiger bei "Rot" die Fahrbahn überqueren und sich dadurch das Unfallrisiko erhöht.

Die Einrichtung einer LSA kann auch im Einsatzbereich von mehr als 600 Kfz/h und weniger als 50 Fg/h in Betracht kommen, wenn z.B. im Zuge von relativ kurzen und schnell befahrenen Ortsdurchfahrten kleinerer Gemeinden oder Ortsteile auf Straßen des überörtlichen Verkehrs bisher keine Fußgängersicherung vorhanden ist.

3. Fahrbahnteiler als Fußgängerquerungshilfe

Im Einsatzbereich von weniger als 50 Fg/h und über 450 Kfz/h kann in begründeten Fällen die Einrichtung eines Fahrbahnteilers auch ohne FGÜ als Fußgängerquerungshilfe beim Straßenbaulastträger angeregt werden, insbesondere wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit ($V_{85} > 50$ km/h) nicht hinreichend beachtet wird und die Fahrbahn ausreichend breit ist.

4. Sonstige Regelungen im Zusammenhang mit Fußgängerquerungen

Ein Mindestabstand (z.B. von 200 m) zwischen zwei benachbarten Fußgängersicherungen wird nicht mehr gefordert. Es ist aber zu gewährleisten, dass keine oder zumindest nur im geringen Umfang zu erwartende negative Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs auftreten. Auf die Vorgaben zur Anordnung von FGÜ, insbesondere auf Nr. 2.1 der Richtlinie, wird hingewiesen. Es muß auch berücksichtigt werden, dass ein zur Sicherung und Erleichterung der Fußgängerquerung anzuordnender FGÜ zu einer Bündelung des Fußgängerverkehrs beiträgt (und beitragen soll).

5. Schulwegsicherung u. ä.

Die Maßnahmen der Schulwegsicherung gelten für Schulwege, die in einem qualifizierten Schulwegeplan ausgewiesen sind und bei denen mindestens 30 Schüler pro Stunde die Fahrbahn überqueren. Die Kriterien gelten auch für verkehrlich sensible Bereiche, wie z.B. vor Seniorenheimen, Kurkliniken, Krankenhäusern, Sanatorien, Erholungsheimen, zentralen kurörtlichen Einrichtungen.

5.1. Fußgängerüberwege

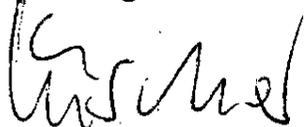
- 5.1.1 Im Einsatzbereich von 200 bis 300 Kfz/h ist die Einrichtung eines FGÜ möglich, von 300 bis 600 Kfz/h wird sie empfohlen. Es gelten die unter Ziffern 1.3 und 1.4 genannten Finanzierungsvorgaben.
- 5.1.2 In Verbindung mit FGÜ sollte grundsätzlich eine punktuelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet werden (auf einer Länge von höchstens 500 m, in Ausnahmefällen von maximal 800 m). Soweit es für erforderlich gehalten wird und die örtlichen Bedingungen es zulassen, kann sich in diesem Zusammenhang auch der Bau eines Fahrbahnteilers empfehlen, wenn die Fahrbahn ausreichend breit ist.
- 5.1.3 Im Einsatzbereich von 450 bis 600 Kfz/h wird die Anordnung einer FGSA statt eines FGÜ empfohlen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht hinreichend beachtet wird ($V_{85} > 50$ km/h) und dies auch nicht durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen erreicht werden kann.
Im Einsatzbereich unter 450 Kfz/h dürfen keine FGSA angeordnet werden.

5.2. Fußgängerlichtsignalanlagen

Im Einsatzbereich von über 600 Kfz/h werden LSA grundsätzlich empfohlen.

Die folgende Übersicht soll die Festlegungen noch einmal darstellen.

Im Auftrage



Fischer

Konkretisierungen zur FGÜ-Richtlinie

Einsatzgrenzen für die Anlage von Fußgängerüberwegen und Fußgängerschutzanlagen

Kfz/h	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	über 750
Fg/h						
0-30					5)	5)
30-50 (Schulweg- sicherung)		FGÜ möglich 1)	FGÜ empfohlen 1)	FGÜ empfohlen 2); 3)	FGSA empfohlen	FGSA empfohlen
50-100		FGÜ möglich 4)	FGÜ empfohlen 4)	FGÜ empfohlen 2)	FGÜ empfohlen 2)	FGSA empfohlen
100-150		FGÜ möglich 4)	FGÜ empfohlen 4)	FGÜ empfohlen 2)	FGSA empfohlen	FGSA empfohlen
über 150		FGÜ möglich 4)	FGSA empfohlen 4)	FGSA empfohlen	FGSA empfohlen	FGSA empfohlen

- 1) Gegebenenfalls, in Verbindung mit einer punktuellen Tempo 30-Beschränkung und - soweit notwendig und möglich - einem Fahrbahnteiler (keine LSA!)
- 2) bei $V_{85} > 50$ km/h wird LSA empfohlen!
- 3) FGÜ empfohlen in Verbindung mit Tempo 30-Beschränkung und einem Fahrbahnteiler. In Ausnahmefällen auch LSA möglich.
- 4) FGÜ nur, wenn $V_{85} < 50$ km/h.
- 5) Eine LSA kann auch bei mehr als 600 Kfz/h erforderlich sein, z.B. dann, wenn die Fußgängerbelastung nicht erreicht wird, (z.B. im Zuge von relativ kurzen und schnell befahrenen OD kleinerer Gemeinden oder Ortsteilen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs) und bisher eine Fußgängersicherung nicht vorhanden ist. In diesen Fällen kann sich u. U. eine Dunkelampel empfehlen, wenn nur sehr selten Fußgänger die Fahrbahn überqueren.

___ -- Bei den so umrandeten Bereichen werden die Maßnahmen von Dritten bezahlt.

___ - Bei diesen umrandeten Bereichen ist der Baulastträger kostenpflichtig

zur Schulwegsicherung u. ä.

Bis zu einer Kraftfahrzeugstärke von 200 Kfz/h und einer Fußgängerstärke von < 30 Fg/h in der Spitzenstunde bedarf es grundsätzlich keiner besonderen Bevorrechtigung für Fußgänger. Bei so geringer Fahrzeugbelastung sollte geprüft werden, ob die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ausreicht. In Ausnahmefällen sind möglicherweise auch bauliche Maßnahmen (Fahrbahnteiler) vertretbar.