



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr
und Landesentwicklung

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und
Landesentwicklung, Postfach 31 29, 65021 Wiesbaden

Aktenzeichen (im Antwortschreiben bitte angeben)

Regierungspräsidien
Darmstadt, Gießen, Kassel

Bearbeiter

Telefon 815 -

Telefax 815 -

X-400:

E-Mail:

Datum 31. 05. 2002

Landräte in Hessen
- Straßenverkehrsbehörden –
mit Nebenabdruck für die
Kreisausschüsse
- Bauämter -

Oberbürgermeister in Hessen
- Straßenverkehrsbehörden –
mit Nebenabdruck für die Magistrate
- Bauämter -

Bürgermeister in Hessen
- Straßenverkehrsbehörden –
mit Nebenabdruck für die Magistrate
bzw. Gemeindevorstände
- Bauämter -

Hessisches Landesamt
für Straßen- und Verkehrswesen
Wilhelmstraße 10

65185 Wiesbaden

.../2

Gleitende Arbeitszeit! Bitte Besuche und Anrufe zwischen 9.00 - 12.00 Uhr und 13.30 - 15.30 Uhr, freitags 9.00 - 12.00 Uhr oder nach Vereinbarung
(Ministerium / Landeshaus, Nähe Hauptbahnhof, zu Fuß in 4 Minuten zu erreichen; S-Bahn-Anschluß im Rhein-Main-Gebiet)

Hausanschrift Ministerium: Kaiser-Friedrich-Ring 75 (Landeshaus), 65185 Wiesbaden, Tel.: (0611) 815(0), Telefax: siehe oben, Telex: 4 186 817
Abteilung VII - Bauwesen, Städtebau, Wohnungswesen -, Friedrich-Ebert-Allee 12, 65185 Wiesbaden, Tel.: (0611) 353(0), Telefax: (0611) 353-1622
X-400-Adresse: C=de; A=viat; P=hessen; O=hmwvt; S=poststelle; E-Mail: poststelle@wirtschaft.hessen.de

nachrichtlich:

Arbeitsgruppe Verwaltungsvereinfachung
Hessische Staatskanzlei
Postfach 31 47

65021 Wiesbaden

Hessisches Ministerium
des Innern und für Sport
Friedrich-Ebert-Allee 12

65185 Wiesbaden

Hessischer Städtetag
Frankfurter Straße 10

65189 Wiesbaden

Hessischer Landkreistag
Gertrud-Bäumer-Straße 28

65189 Wiesbaden

Hessischer Städte- und
Gemeindebund
Postfach 13 51

63153 Mühlheim

Landesverkehrswacht Hessen e.V.
Walldorfer Straße 4 – 6

60598 Frankfurt am Main

ADAC Hessen-Thüringen
Lyoner Straße 22

60528 Frankfurt am Main

Auto Club Europa e.V.
Theodor-Heuss-Allee 90 – 98

60486 Frankfurt am Main

AVD
Lyoner Straße 16

60528 Frankfurt am Main

Landesverband der
Hessischen Fahrlehrer e.V.
Bert-Brecht-Straße 2

63069 Offenbach

FUSS e.V.
Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstraße 20

13357 Berlin

Betr.: Einsatzgrenzen für Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger;
Einführung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüber-
wegen (R-FGÜ 2001)“

Bezug: Erlasse vom 15.01.98 und 09.02.00, Az. 66 k 04 75 02 11
sowie vom 18.02.97, Az. 66 k 02 13;
R-FGÜ 2001, Verkehrsblatt Nr. 21/2001 Seite 474 ff.

I. Einführung der R-FGÜ 2001

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die in der Anlage beige-
fügten „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)“
neu gefasst und im Verkehrsblatt Nr. 21/2001 Seite 474 ff. bekannt gegeben.

Diese Richtlinien werden ab 1. Juni 2002 im Land Hessen eingeführt und mit folgenden Ab-
weichungen und Konkretisierungen für verbindlich erklärt.

II. Regelungen von Fußgängerquerungen

Über die Regelungen der R-FGÜ 2001 hinaus werden im Folgenden Regelungen und Ein-
satzgrenzen für Fußgängerüberwege, Fußgängerschutzanlagen, Fahrbahnteiler als Fußgänger-
querungshilfe, ergänzende Maßnahmen (wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an Fuß-
gängerüberwegen) sowie Regelungen für die Schulwegsicherung festgelegt.

Die Erlasse vom 15.01.98, Az. VI b 11 - 66 k 04 75 02 11 und vom 09.02.00, Az. VI b 11 - 66
k 04 75 02 11 werden aufgehoben. Im Erlass vom 18.02.97, Az. VI b 11 - 66 k 02 13 wird
Ziffer 3 aufgehoben. Hier wird auf die VwV-StVO zu § 45 hingewiesen.

III. Einsatzgrenzen für Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger

1. Fußgängerüberwege

Die Einsatzgrenzen für Fußgängerüberwege sind der R-FGÜ 2001 zu entnehmen. Sie werden
wie folgt modifiziert bzw. ergänzt:

- 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
Kraftfahrzeugverkehrsstärken zwischen 200 und 300 Kfz/h und mindestens 50 Fg/h ist
die Anlage eines FGÜ "möglich"; bei weniger als 200 Kfz/h ist ein FGÜ entbehrlich.
- 1.2 Voraussetzung für die Anordnung eines FGÜ ist, dass die zulässige Höchstgeschwindig-
keit von 50 km/h hinreichend eingehalten wird ($V_{85} \leq 50$ km/h). Der Nachweis zur Ein-
haltung 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 FGSA in Betracht gezogen werden.

- 1.3 „Empfohlene“ FGÜ werden vom Baulastträger der Straße geplant, gebaut und finanziert.
- 1.4 „Mögliche“ FGÜ können von Dritten geplant, gebaut und finanziert werden. Vor der Anordnung der Maßnahme ist die Kostentragung zu klären und eine Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und dem Baulastträger herbeizuführen. Eine Bezuschussung nach GVFG ist ausgeschlossen, da es sich um eine freiwillige, keine aus der Baulast verpflichtende Leistung handelt.

2. Fußgängerschutzanlagen

Fußgängerschutzanlagen (FGSA) 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 FGSA 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 FGSA 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. In diesen Fällen kann u.U. eine sogenannte „schlafende“ Fußgängerschutzanlage empfohlen werden, wenn nur sehr selten Fußgänger die Fahrbahn überqueren (20 bis 30 Fg / 5 Stunden).

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 festgeschrieben. Allerdings ist zu gewährleisten, dass keine oder zumindest nur im geringen Umfang zu erwartende negativen Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs auftreten. An dieser Stelle wird auf die Vorgaben zur Anordnung von FGÜ, insbesondere auf Nr. 2.1 der FGÜ-Richtlinie hingewiesen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass ein zur Sicherung und Erleichterung der Fußgängerüberquerung anzuordnender FGÜ auch zu einer Bündelung des Fußgängerverkehrs beitragen kann.

Die vorgenannten Einsatzkriterien sind als Entscheidungshilfe anzusehen, von denen z.B. auf Grund örtlicher Gegebenheiten abgewichen werden kann, dies jedoch nur dann, wenn hierüber Einvernehmen zwischen Polizei, Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde besteht.

IV. Schulwegsicherung

Die im Folgenden aufgeführten 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 folgenden Kriterien gelten auch für verkehrlich sensible Bereiche, wie z.B. vor Seniorenheimen, Kurkliniken, Krankenhäusern, Sanatorien, Erholungsheimen, zentralen kurörtlichen Einrichtungen.

Wenn Einsatzbereiche in diesem Kapitel nicht benannt sind, so gelten die unter Kapitel III festgelegten Einsatzgrenzen.

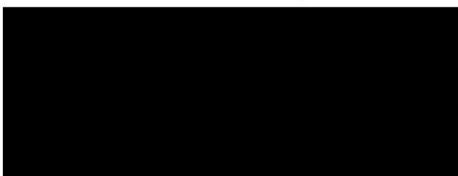
1. Fußgängerüberwege

- 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 Kap. III Ziffer 1.3 und 1.4 genannten Finanzierungsvorgaben.
- 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 bis 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.
- 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.

2. Fußgängerschutzanlagen

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

Im Auftrag



Anlage

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) Ggf. in Verbindung mit einer punktuellen Tempo 30 – Beschränkung und - soweit notwendig und möglich - einem Fahrbahnteiler (keine FGSA!)

2) bei $V_{85} > 50$ km/h wird FGSA empfohlen!

3) FGÜ empfohlen in Verbindung mit einer punktuellen Tempo 30 – Beschränkung und einem Fahrbahnteiler. In Ausnahmefällen auch FGSA möglich.

4) FGÜ nur, wenn $V_{85} < 50$ km/h.

5) Die Installierung einer FGSA kann auch bei mehr als 600 Kfz/h, aber Nichterreichen der Fußgängereinsatzgrenzen erforderlich sein, wenn z.B. im Zuge von relativ kurzen und schnell befahrenen OD's kleinerer Gemeinden oder Ortsteile im Zuge von Straßen des überörtlichen Verkehrs bisher eine Fußgängersicherung nicht vorhanden ist. In diesen Fällen kann u.U. eine sogenannte „schlafende Fußgängerschutzanlage“ empfohlen werden, 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:

Bis zu einer Kraftfahrzeugverkehrsstärke von 200 Kfz/h und einer Fußgängerverkehrsstärke von < 30 Fg/h in der Spitzenstunde bedarf es grundsätzlich keiner besonderen Bevorrechtigung für Fußgänger. Bei einer so geringen Fahrzeugbelastung bietet sich eine Tempo 30 – Regelung an. In Ausnahmefällen sind bauliche Maßnahmen (Fahrbahnteiler) vertretbar.