

eine fahrdynamische Wirkung (Auf-/Plateaupflasterung). Sie helfen die Überquerungen zu verkürzen (z. B. Einengungen) oder teilen die Überquerungen in zwei Abschnitte (z. B. Mittelinseln).

Bei Einsatz der Maßnahmen für den Querverkehr sind zu berücksichtigen:

- die verkehrsrechtliche Situation (Vorrangregelung),
- die Bedeutung der Überquerungsstelle für den Fußgängerverkehr,
- die städtebaulichen Randbedingungen,
- die Kraftfahrzeugverkehrsstärke.

An allen Überquerungsanlagen soll aus Rücksicht auf gehbehinderte Fußgänger, Rollstuhlfahrer, sehbehinderte Personen sowie Fußgänger mit Kinderwagen oder Handwagen der Niveauunterschied zwischen (abgesenktem) Gehweg und (oder angehobener) Fahrbahn 3 cm betragen. Der Bord sollte rechtwinklig ausgebildet sein. Ein abgerundeter Bord sollte einen Radius von nicht mehr als 10 mm haben. Gegebenenfalls kommen auch Schrägbordsteine mit einer maximalen Höhe von 7 cm infrage, um eine starke Querneigung der Gehfläche zu vermeiden. Bei Absenken des Bords auf Straßenniveau (z. B. in Bereichen mit hohem Aufkommen von Rollstuhlfahrern) muss die Sicherheit blinder und sehbehinderter Menschen gewährleistet sein, beispielsweise indem die Fahrbahnbegrenzung optisch kontrastierend ausgebildet und haptisch eindeutig auffindbar ist, um ein ungewolltes Verlassen des Gehwegs zu verhindern.

Wegen der Sicht und der Benutzbarkeit ist das Abstellen von Fahrzeugen im Bereich von Überquerungsanlagen zu unterbinden, indem geeignete Möblierungselemente oder Poller eingebaut werden.

Besondere Überquerungsanlagen sind in der Regel entbehrlich, wenn

- kein ausgeprägter Überquerungsbedarf besteht,
- die Kraftfahrzeugverkehrsstärke bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht mehr als 500 Kfz/h im Querschnitt beträgt,
- die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h und die Kraftfahrzeugverkehrsstärke nicht mehr als 250 Kfz/h im Querschnitt beträgt oder
- langsam gefahren wird ($V_{85} \leq 25$ km/h, infolge geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen).

Überquerungsanlagen sind notwendig, wenn

- ausgeprägter Überquerungsbedarf vorliegt,
- die Verkehrsstärke mehr als 1000 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt oder
- die Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h liegt.

Überquerungsanlagen sind unabhängig von den Belastungen sinnvoll und zu empfehlen, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z. B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist.

6.1.8 Überquerung von Fahrbahnen durch Fußgänger

6.1.8.1 Grundsätzliche Überlegungen und Einsatzbereiche

Zusätzlich zur verkehrsrechtlichen Regelung können Überquerungsstellen – um dem Fußgänger die Überquerung zu erleichtern – unterschiedliche bauliche Unterstützungen aufweisen. Diese sind auf die optische Hervorhebung der Überquerungsstelle ausgelegt oder entfalten

⁴⁰⁾ Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 1995, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1995.

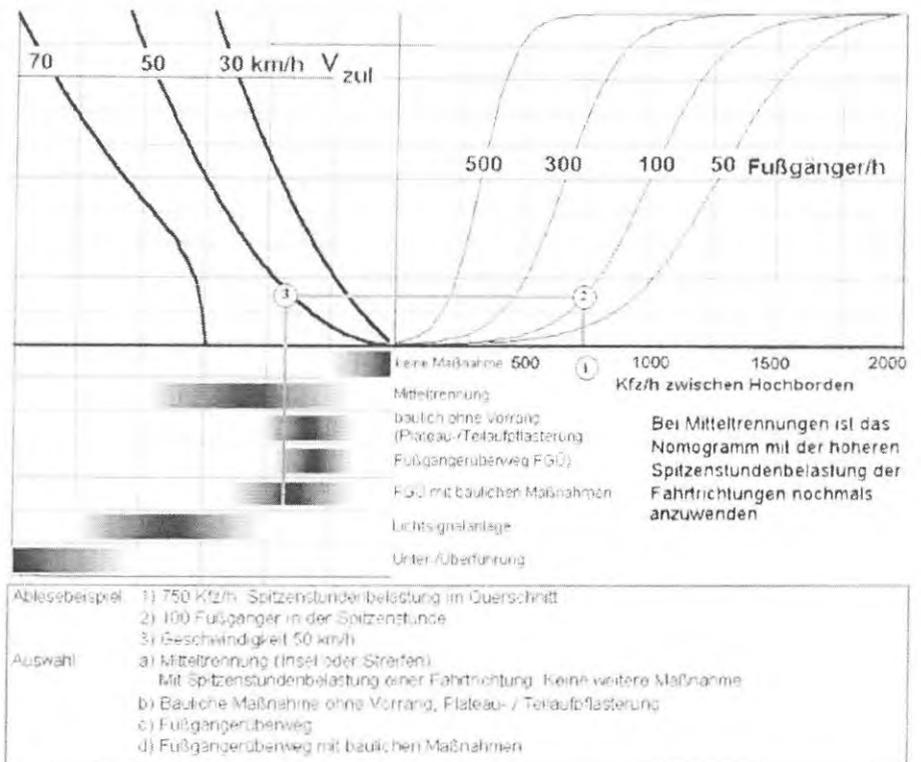


Bild 77: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreiten unter 8,50 m

Die Einsatzbereiche für verschiedene Arten von Überquerungsanlagen auf der Strecke zwischen Knotenpunkten des Kraftfahrzeugverkehrs sind von Umfeldbedingungen und Nutzungen abhängig. Sie können entsprechend dem Bild 77 aus den Verkehrsstärken abgeleitet werden. Beim Einsatz von Mittelinseln bzw. -streifen erhöht sich die zulässige Kraftfahrzeugverkehrsstärke im Querschnitt, da die im Diagramm angegebene Kraftfahrzeugverkehrsstärke sich dann nur auf die Spitzenstunde für die stärker belastete Richtung bezieht.

Auf eine frühzeitige Erkennbarkeit der Überquerungsstelle ist zu achten. Sichtbehinderungen durch Verkehrszeichen, Bepflanzung, Werbeplakate, Telefonzellen, Schaltkästen u. a. sind zu vermeiden. Auch parkende Kraftfahrzeuge stellen Sichthindernisse für und auf überquerende Fußgänger dar. Das Parken ist daher durch geeignete Maßnahmen in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen und an anderen Überquerungsanlagen in den freizuhaltenden Sichtfeldern auszuschließen.

Wartepflichtige Fahrzeuge müssen rechtzeitig vor dem bevorrechtigten Fußgänger anhalten können, hier ist die Haltesichtweite S_H zu gewährleisten. Fußgänger ohne Vorrang müssen ausreichende Sichtweite auf sich annähernde Fahrzeuge haben. Beide Sichtweiten sind von der zulässigen Geschwindigkeit abhängig.

Die rechnerisch unterschiedlichen Werte für Vorrang oder Wartepflicht des Fußgängers können zusammengefasst werden, da davon ausgegangen wird, dass ein nicht bevorrechtigter Fußgänger sich eher direkt am Straßenrand orientiert, ein bevorrechtigter Fußgänger auch im 1,00 m Abstand vom Hochbord erkannt werden muss.

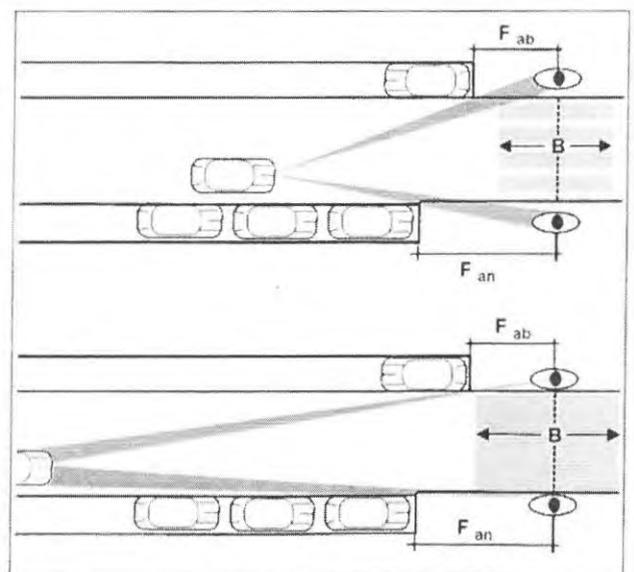


Bild 78: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen mit und ohne Fußgängervorrang

Tabelle 31: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen

Seitenräume	V_{zul}	$F_{an}^{*)}$	$F_{ab}^{*)}$
Nicht vorgezogen	30 km/h	10 m	5 m
	50 km/h	20 m	15 m
Vorgezogen ^{**)}	30 km/h	5 m	3 m
	50 km/h	12 m	6 m

^{*)} Mindestwert: $F_{an} \geq B/2$, $F_{ab} \geq B/2$

^{**)} Bei Vorsprüngen von mehr als 30 cm (maximal 70 cm) vor die Begrenzungslinie der Sichthindernisse gilt der Mindestwert von $B/2$, an Fußgängerüberwegen der Mindestwert der SIVO von 5 m vor dem Überweg