

Anlage 3

Mittelinsel und Fußgängerüberweg im Vergleich		
	Fußgängerüberweg (FGÜ)	Bauliche Querungsanlagen
Rechtscha- rakter	- Verkehrszeichen nach der StVO, Verkehrszeichenkatalog - wird auf Grund § 45 StVO angeordnet	- keine Verkehrseinrichtung nach der StVO, Verkehrszeichenkatalog - allgemeines Sicherungsmittel, welches die Straßenverkehrsbehörde bei der Straßenbaubehörde anregen kann
Einsatzkrite- rien	- innerhalb geschlossener Ortschaften, wo nicht schneller als 50 km/h gefahren werden darf - wo auf beiden Straßenseiten Gehwege oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist - wenn nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muss - nicht einzurichten: in der Nähe von Lichtzeichenanlagen, Straßenabschnitten mit „Grüner Welle“, Bussonderfahrstreifen, Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper, bevorrechtigte Straßen an Kreuzungen/Einmündungen mit abknickender Vorfahrt, im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges - ist in Tempo 30-Zone regelmäßig entbehrlich - soll in Gehrichtung der Fußgänger liegen, wo Umwege unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer - nur wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt; dies ist nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Verkehrsaufkommen nötig macht - muss frühzeitig erkennbar sein (bei 50 km/h mind. 100 m, auf Wartende mind. 50 m; bei 30 km/h mind. 50 m, auf Wartende mind. 30 m; Sicht ist ggfs. durch Fahrbahnverengung herzustellen - Überholverbot - möglich ab 50-100 Fußgänger und 200-300 Kfz in Spitzenstunde - empfohlen ab 100-150 Fußgänger und 300-450 Kfz in Spitzenstunde	Notwendig, wenn - ausgeprägter Querungsbedarf vorliegt - die Verkehrsstärke mehr als 1.000 Kfz/h im Querschnitt beträgt bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h - die Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/h im Querschnitt beträgt bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h Entbehrlich, wenn - kein ausgeprägter Querungsbedarf besteht - die Kfz-Stärke 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 Kfz-Stärke nicht mehr als 250 Kfz/h im Querschnitt beträgt - langsam gefahren wird ($V_{85} \leq 25$ km/h) Unabhängig von den Belastungen sinnvoll und zu empfehlen, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern wie z. B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist

Vorrangverhältnisse	- Fußverkehr und Fahrende mit Krankenfahrstühlen und Rollstühlen haben Vorrang vor dem Kfz-Verkehr - querender, fahrender Radverkehr hat keinen Vorrang	- Fußverkehr ist gegenüber dem Kfz-Verkehr wartepflichtig
Vorteile	- Fußverkehr hat grundsätzlich Vorrang - Fußverkehr, insbesondere mobilitätsbeeinträchtigte Personen erhalten die nötige Zeit, die sie zur Querung benötigen - barrierefrei	- seitens des Fußverkehrs ist erhöhte Aufmerksamkeit gefragt, dies ist insbesondere für die Verkehrserziehung bei Kindern förderlich - der Fußverkehr muss sich auf nur immer einen Fahrstreifen konzentrieren; Verkehrssituation ist begreifbarer - bei Bedarf besteht auf Mittelinsel die Möglichkeit, sich auszuruhen - es passieren weniger Unfälle als an Fußgängerüberwegen
Nachteile	- Unfallzahl ist höher als bei Mittelinseln - vermehrt Konflikte zwischen Fuß-/ Rad- und Kfz-Verkehr - vermehrt Unfälle mit querendem, fahrenden Radverkehr - Fußverkehr achtet weniger auf den Kfz-Verkehr - viele FahrzeugführerInnen missachten ihre Anhalterpflicht bei querendem Fußverkehr - Kinder können mit Einrichtung schlechter umgehen und queren häufig ohne vorherigen Halt am Fahrbahnrand - kann eine falsche Sicherheit vermitteln	- Fußverkehr ist gegenüber dem Kfz-Verkehr wartepflichtig - teilweise unzureichende Barrierefreiheit