

Vorlage Nr. 26/0100

Federf. Stadamt: Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Verkehr

Vorlage für den	Berichtersteller:in	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Bauen	Erster Beigeordneter/Stadtbaurat Dr. Volker Kreuzer	Kenntnisnahme	05.03.2026	8

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Überarbeitung Planungsprämissen Querungshilfen an verkehrswichtigen Straßen in Gladbeck

Begründung:

Anlass und Ziele

Die Grundlage für den aktuellen Umgang mit Querungshilfen in Gladbeck bildet ein Beschluss des Stadtplanungsausschusses vom 11.03.1999. Dieser hatte eine breite öffentliche Diskussion um die Notwendigkeit und die Form von Querungsstellen bei anstehenden baulichen Maßnahmen an verkehrswichtigen Straßen zum Anlass (vgl. Stadt Gladbeck, 1999a).

Seit 1999 haben sich wissenschaftliche Erkenntnisse, technische Regelwerke sowie rechtliche Rahmenbedingungen für die Anordnung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) deutlich verändert. So wurden 2001 die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) neu veröffentlicht. Eine erneute Überarbeitung steht aktuell bevor. Zusätzlich führen die Novellierungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) aus dem Jahr 2024 und den Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) aus dem Jahr 2025 zu neuen rechtlichen Rahmenbedingungen und zu einer Vereinfachung für die Anordnung von FGÜ. So ist keine qualifizierte Gefahrenlage mehr nachzuweisen (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 10) und die Verkehrsstärken der R-FGÜ 2001 sind lediglich als Orientierungswerte und nicht mehr bindend zu verstehen (VwV-StVO BAnz AT 10.03.2025 B6 zu § 26 Fußgängerüberwege). Auch neuere wissenschaftliche Erkenntnisse zeichnen ein anderes Bild bezüglich der Verkehrssicherheit von FGÜ im Vergleich zu den 90er Jahren.

Mitzeichnungen				
Bürgermeisterin:	Erster Beigeordneter/ Stadtbaurat:	Stadtkämmerin/ Beigeordnete:	Beigeordnete:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Vor allem die veränderten Rahmenbedingungen hinsichtlich FGÜ führten dazu, dass die Verwaltung sich in verschiedenen Abstimmungsrunden kritisch mit dem bestehenden Beschluss auseinandergesetzt hat.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass weiterhin die Auffassung besteht, dass Mittelinseln bzw. Mittelstreifen sehr gut geeignet sind, um querenden Fuß- und Radverkehr sicher abzuwickeln. Hier hat die Stadt Gladbeck in der Vergangenheit überwiegend positive Erfahrungen gemacht. Auch Studien weisen im direkten Vergleich zu FGÜ und Fußgänger-Lichtsignalanlagen (Fg-LSA) darauf hin, dass es sich mit Blick auf Unfallkosten und Unfallkostendichte um die sichersten Querungsanlagen handelt. Dementsprechend sind auch weiterhin Querungshilfen in der Regel als Mittelinseln bzw. Mittelstreifen anzulegen.

Jedoch lässt sich heute sicher feststellen, dass auch ein FGÜ, bei einer technisch richtigen Ausgestaltung, welcher die notwendigen Voraussetzungen der zugrunde liegenden Regelwerke erfüllt, eine sichere Querungshilfe darstellt. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Herstellung aller notwendigen Sichtbeziehungen, die Sichtbarkeit bei Dunkelheit und ein niedriges Geschwindigkeitsniveau (vgl. Scaramuzza et. Al, 1997; UDV, 2006; UDV, 2013; Bohle, Busek, & Schröder, 2021; UDV, 2022). FGÜ können vor allem für den Schutz von vulnerablen Gruppen sowie für die Stärkung bzw. Herstellung einer wichtigen Wegebeziehung für den Fußverkehr ein sinnvolles Instrument sein, um Barrieren für den Fußverkehr abzubauen. Diese beiden Ziele sollen die Abweichung von dem Regelfall begründen können. Dabei sollten mögliche Standorte sorgfältig ausgewählt werden und FGÜ lediglich unter den rechtlich und technisch notwendigen Voraussetzungen angeordnet werden. Die Planungen und Ausführungen sollen stets dem aktuellen Stand der Technik sowie den aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen unterstehen (s. Anhang 1 und 2). Zukünftige Novellierungen der StVO sowie der VwV-StVO und Anpassungen in den Regelwerken hinsichtlich FGÜ sollten zum Anlass genommen werden, die hier dargelegten Planungsprämissen und Ausführungen zu evaluieren.

Zusätzlich ist darauf hinzuweisen, dass bei der Einrichtung eines FGÜ, vor allem im Bestand, häufig neben der reinen Markierung und Beschilderung noch weitere Maßnahmen notwendig werden können. Dazu können der Ausbau zur Barrierefreiheit, eine Anpassung der Beleuchtung oder das Beseitigen von Sichthindernissen (z.B. parkende Autos oder Grünwuchs) gehören. Die tatsächlichen Kosten hängen stark von der jeweiligen Ausgestaltung und den zugrunde liegenden Rahmenbedingungen ab. Diese Prämisse gilt auch für die anderen Querungsformen, die je nach Ausbau und Lage unterschiedlich hohe Kosten auslösen könne. Die nachstehende Tabelle zeigt geschätzte Preisspannen für die Einrichtung der jeweiligen Querungshilfen.

FGÜ	FGÜ + Mittelinsel	Mittelinsel	Fg-LSA
30.000 – 50.000€	50.000 – 70.000 €	30.000 – 40.000 €	40.000 – 80.000 €

Neben der Einrichtung selbst, sind zusätzlich Unterhaltungskosten zu berücksichtigen. Für die Unterhaltung der notwendigen Beleuchtung für einen FGÜ können 300 € pro Jahr angesetzt werden. Fg-LSA lösen jährlich ca. 1.000 € an Unterhaltungskosten aus.

Planungsprämissen

Aus den genannten Gründen und dem dargestellten Abstimmungsprozess haben sich folgende Planungsprämissen ergeben, welche die Verwaltung in Zukunft zugrunde legen würde.

1. In verkehrswichtigen Straßen sollten Querungshilfen in der Regel als Mittelinseln bzw. als Mittelstreifen angelegt werden. Folgende Kriterien sollten jedoch zu einer vertieften Prüfung eines FGÜ führen:
 - a. Stärkung bzw. Herstellung einer wichtigen Wegebeziehung für den Fußverkehr
 - b. Besonderer Schutz von vulnerablen Gruppen
2. Unter der Voraussetzung, dass ein FGÜ technisch richtig eingerichtet werden kann, können FGÜ auch als Schulwegsicherungsmaßnahme eingesetzt werden.
3. An Kreisverkehrsplätzen sollten die Querungsstellen für Fußgänger*innen durch FGÜ gesichert werden.
4. Wenn die notwendigen Bedingungen für einen FGÜ erfüllt sind, ist dieser einer LSA vorzuziehen. Langfristig sollte für die bestehenden Fg-LSA geprüft werden, ob diese durch einen FGÜ ersetzbar sind.
5. Fg-LSA sollten nur dort eingesetzt werden, wo der Einbau von Mittelinseln oder Fußgängerüberwegen z.B. wegen der räumlichen Enge eines Straßenraumes nicht möglich ist oder wo besondere verkehrliche Umstände eine Fg-LSA erforderlich machen.
6. Wenn im Umfeld von bestehenden FGÜ signifikante verkehrliche oder städtebauliche Veränderungen vorgesehen sind, ist die Aktualität der technischen Ausgestaltung sowie des Anordnungsgrundes zu prüfen. Kann der ursprüngliche Anordnungsgrund nicht mehr nachgewiesen werden und erfüllt der FGÜ damit nicht mehr seinen verkehrlichen Zweck, ist dieser im Zweifel abzubauen.

Grundsätzlich ist jedoch darauf hinzuweisen, dass jede Situation weiterhin individuell betrachtet werden muss. Die technisch und rechtlich einwandfreie Umsetzung muss stets gewährleistet werden (s. Anhang 1 und 2). Damit stellen die vorgestellten Planungsprämissen die Grundlage für einen entsprechenden Abwägungsprozess dar.

Quellen:

FGSV. (2001). *Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen*. Köln: Verlag der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Scaramuzza, G., & Ewert, U. (1997). *Sicherheitstechnische Analyse von Fußgängerstreifen*. Bern: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallforschung

Stadt Gladbeck. (1999a). *Vorlage für den Planungsausschuss der Stadt Gladbeck - Planung und Einsatz von Querungshilfen an verkehrswichtigen Straßen in Gladbeck*. Gladbeck: Planungsausschuss der Stadt Gladbeck.

Stadt Gladbeck. (1999b). *Niederschrift über die Sitzung des Stadtplanungsausschusses am 11.03.1999*. Gladbeck: Beschluss Nr. 12/99.

UDV. (2006). *Sicherheitsbewertung von Überquerungsanlagen* .

UDV. (Mai 2022). Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.; Unfallforschung der Versicherer. *Verkehrssicherheit an Fußgängerquerungen* abgerufen von: <https://www.udv.de/resource/blob/85770/4e8eb6e9877d8078bf99daada2bdc97b/82-vs-an-fussgaengerquerungen-data.pdf>

Anlagen

Anlage 1 Rahmenbedingungen Querungshilfen

Anlage 2 Einsatzkriterien von Fußgängerüberwegen - Checkliste

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Klimarelevante Auswirkungen:

- keine wesentliche Klimarelevanz**
Die Durchführung der Haupt- und Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- keine negative oder eine positive Klimawirkung**
Die Durchführung der Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- eine negative Klimawirkung**
Die Alternativenprüfung wurde durchgeführt und das Prüfungsergebnis ist als Anlage beigefügt.

Beschlussentwurf:

1. Der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Bauen nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt zukünftig die vorgestellten Prämissen bei der Planung von Querungsstellen und Fußgängerüberwegen zu Grunde zu legen.

Die Bürgermeisterin
i.V.



- Dr. Volker Kreuzer -
Erster Beigeordneter/Stadtbaurat

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: