Unfallforschung kommunal
Nr 40

Verkehrssicherheit an Fußgängerquerungen

Das Queren von Straßen ist immer mit einem Risiko verbunden. Zur Sicherung des querenden Fußverkehrs sollten daher stets geeignete Querungsanlagen eingesetzt werden. In einer Studie der Unfallforschung der Versicherer wurde die Sicherheit an unterschiedlichen Anlagetypen verglichen.

Das Queren von Straßen ist gefährlich

Im Jahr 2021 war nach Angaben des statistischen Bundesamtes (Verkehrsunfälle 2021) jeder achte im Straßenverkehr getötete Mensch zu Fuß unterwegs. Besonders gefährdet sind Zufußgehende beim Queren von Straßen.



Unterschiedliche Querungsanlagen: Überführung, Fußgänger-Ampel, Zebrastreifen, Mittelinsel

Grundsätzlich gibt es für die Sicherung beim Queren der Fahrbahn vier unterschiedliche Möglichkeiten:

→ **Räumliche Trennung:**
Überführung oder Unterführung

→ **Zeitliche Trennung:**
Fußgänger-Lichtsignalanlage („Fußgänger-Ampel“)

→ **Querungshilfe mit Vorrang:**
Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“)

→ **Querungshilfe ohne Vorrang:**
Mittelinsel.

Mittelinseln sind besonders sicher

In einer Studie der Unfallforschung der Versicherer wurde die Verkehrssicherheit an Fußgänger-Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen und Mittelinseln sowie an Querungsstellen ohne Querungshilfen verglichen.

Mittelinseln erwiesen sich dabei insgesamt als die sichersten Querungsanlagen, egal ob auf der frei- →

en Strecke oder im Umfeld von Einmündungen und Kreuzungen.

An **Fußgängerüberwegen** waren auffällig viele Radfahrer:innen an den Unfällen beteiligt, die den Zebrastreifen zum Queren nutzen. An den **Fußgänger-Lichtsignalanlagen** fielen Querungen neben der Anlage und Rotlichtverstöße auf.

Empfehlungen

Auf Basis der Studie wird zur Sicherung des querenden Fußverkehrs insbesondere Folgendes empfohlen:

→ Mittelinseln bieten ein hohes Maß an Sicherheit.

→ Soll statt einer Mittelinsel eine Fußgänger-Lichtsignalanlage oder ein Fußgängerüberweg eingesetzt werden, so empfiehlt sich im direkten Umfeld von Einmündungen und Kreuzungen eher die Lichtsignalanlage und auf der Strecke eher ein Fußgängerüberweg.

→ Queren auch viele Radfahrer:innen, ist ein Fußgängerüberweg eher ungeeignet.

→ Bei allen Anlagen ist auf eine regelwerkskonforme Gestaltung mit Einhaltung der erforderlichen Sichtbeziehungen zu achten.

→ Die Stärke des Kraftfahrzeugverkehrs ist unerheblich für die Sicherheit, die Regelwerke sollten entsprechend angepasst werden.

→ Die Stärke des querenden Fußverkehrs hat einen wesentlichen Einfluss auf das Unfallgeschehen und sollte daher immer erhoben oder anhand von Stellvertretergrößen abgeschätzt werden.

→ Die Regelwerke sollten auch Einsatzmöglichkeiten unterhalb von 50 querenden Fußgänger:innen je Stunde aufzeigen.

→ Querungsanlagen müssen so gestaltet werden, dass die Vorrangregelungen erkennbar und verständlich sind.

→ Vor allem an Anschlussknotenpunkten ist die Komplexität von Querungen zu reduzieren. Dies kann in der Regel besser durch eine Vollsignalisierung des Knotenpunktes als durch eine Fußgänger-Lichtsignalanlage erreicht werden.

Weitere Informationen zur durchgeführten Untersuchung finden Sie unter: Verkehrssicherheit an Fußgängerquerungen

Impressum

Unfallforschung der Versicherer im
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Wilhelmstraße 43/43 G, 10117 Berlin · Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020–5000 · Fax 030 2020–6000
www.udv.de, unfallforschung@gdv.de

Verantwortlich
Jörg Ortlepp
Fachbereichsleiter Verkehrsinfrastruktur
Tel. 030 2020–5829
E-Mail: j.ortlepp@gdv.de

Unfallforschung der Versicherer
GDV