



Ökolöwe | Bernhard-Göring-Straße 152 | 04277 Leipzig

An die Damen und Herren  
Stadträte im Stadtrat Leipzig

**Nachhaltige Mobilität**

Tino Supplies  
0341-3065-171  
mobil@oekoloewe.de

Leipzig, den 12. Mai 2014

**Petition Nr. 123/13: Fußgängerüberwege am Kreisverkehr Karl-Tauchnitz-Straße**

(Anhänge: STN Petitionsausschuss, Auszug R-FGÜ 2011, FUSSNOTE Seite 2, Abb. Regelkonformer Kreisverkehr)

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Ratsversammlung am 21. Mai werden Sie über die Petition „Fußgängerüberwege am Kreisverkehr Karl-Tauchnitz-Straße“ befinden. Die Petition wurde von mehr als 700 Anwohnern des Musikviertels, sowie dem Ökolöwe – Umweltbund Leipzig, ADFC Leipzig, FUSS e.V. Leipzig, Verkehrsclub Deutschland / Ortsgruppe Leipzig und dem Bürgerbündnis für umweltfreundliche Mobilität, mitgezeichnet.

Der Petitionsausschuss wird Ihnen empfehlen, der Petition nicht abzuhelpfen. Diese Entscheidung basiert auf einem Verwaltungsstandpunkt des Verkehrs- und Tiefbauamtes, der wesentliche Fehler enthält. Den Mitgliedern des Petitionsausschusses wurde mitgeteilt, dass Fußgängerwege grundsätzlich nicht möglich seien, da das Kfz-Verkehrsaufkommen in der Kfz-Spitzenstunde zu hoch sei. Die Spitzenstunde des Kfz-Verkehrs ist jedoch irrelevant für die Entscheidung pro oder contra Fußgängerüberwege. Maßgeblich ist stattdessen die Spitzenstunde des Fußverkehrs. Die Verwaltung hätte demnach 1. den Fußverkehr zählen müssen, 2. die Stunde mit den meisten Fußgänger-Querungen ermitteln müssen, 3. zählen müssen, wie viele Autos in genau dieser Stunde auf der Straße fahren (siehe Richtlinie im Anhang). Eine Fußverkehrszählung erfolgte jedoch nicht. Daher gibt es keine Grundlage für eine fachgerechte Entscheidung.

Wir appellieren daher an Sie, der Empfehlung des Petitionsausschusses NICHT zu folgen und stattdessen eine Fußverkehrszählung im Sinne der Richtlinie einzufordern, bevor endgültig in der Sache entschieden werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Tino Supplies  
Projektleiter Nachhaltige Mobilität

**Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.**  
im Haus der Demokratie Leipzig  
Bernhard-Göring-Str. 152  
04277 Leipzig

Telefon: 0341-3065-185  
Fax: 0341-3065-179

→ [www.oekoloewe.de](http://www.oekoloewe.de)

**Geschäftsstelle  
& Umweltbibliothek**  
Montag - Donnerstag 9 - 18 Uhr  
Freitag 9 - 12 Uhr

**Stadtgarten Connewitz**  
Kohrener/Burgstädter Straße  
Montag - Freitag 9 - 18 Uhr  
Sonntag 15 - 18 Uhr

**Geschäftskonto**  
Sparkasse Leipzig  
IBAN: DE07 8605 5592 1111 1057 89  
BIC: WELADE8LXXX

**Spendenkonto**  
GLS Gemeinschaftsbank eG  
IBAN: DE46 4306 0967 0020 4214 00  
BIC: GENODEM1GLS

**Geschäftsführung**  
Nico Singer  
**Steuernummer**  
231/141/02229 (FA Leipzig II)

**Vereinsregister-Nummer**  
VR45 (Amtsgericht Leipzig)

Mitglied im anerkannten  
Naturschutzverband:





**Petition Nr. 123/13 vom 05.12.2013**

**Gremium**

Petitionsausschuss

**Votum**

5/1/0

Stellungnahme der Verwaltung

Ja  Nein

**Beschluss  
der Ratsversammlung  
vom 21.05.2014, Votum**

**Fußgängerüberwege am Kreisverkehr Karl-Tauchnitz-Straße**

**Kurze Sachverhaltsdarstellung**

Die Petenten begehren die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) an allen Ein- und Ausfahrten des Kreisverkehrs Karl-Tauchnitz-Straße.

**Beschlussvorschlag**

Die Petition V/P 123/13 "Fußgängerüberwege am Kreisverkehr Karl-Tauchnitz-Straße" ist nicht abhilfefähig.

**Entscheidungsgründe**

In der Planung des Kreisverkehrs Karl-Tauchnitz-Straße stand die Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der behinderten Verkehrsteilnehmer sowie der Fußgänger und Radfahrer im Mittelpunkt.

Während der einzelnen Planungsstufen wurden vielfältige Abstimmungen in verschiedenen Gremien (z. B. AG Rad, Behindertenbeirat) sowie zwischen den Ämtern und mit der Polizeidirektion geführt.

Auf dieser Grundlage erfolgt zur Sicherheit der querenden Behinderten und der anderen Fußgänger der feste Einbau von Querungshilfen in den einzelnen einmündenden Ästen (Zu- und Abfahrten aus dem Kreisverkehr), welche mit einem Blindenleitsystem ausgerüstet werden. Damit wird dem aufgeführten Ratsbeschluss BS/RBIII-1440/03 entsprochen, in welchem attraktive Rahmenbedingungen für die Fußgänger gefordert werden.

Mit der Umsetzung der Planung wird die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet.

Die Regelungen für die FGÜ's sind in der StVO § 26 enthalten. Zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen sind die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) zu beachten.

In Abwägung der Randbedingungen gemäß der geltenden Richtlinien ist festzustellen, dass in diesem Fall keine FGÜ's einzurichten sind.

Innerhalb bebauter Gebiete sollten die Überquerungsstellen an Kreisverkehren zwar als Fußgängerüberwege ausgebildet werden, dies ist jedoch jeweils im Einzelfall zu prüfen und festzulegen. Dazu sind auch die Abhängigkeiten der vor Ort herrschenden

---

Belegungsverhältnissen für Fußgänger und Kraftfahrzeuge heranzuziehen. Unabhängig von der Größe des Belegungswertes des Fußgängerverkehrs sieht die Richtlinie bei Verkehrsbelegungen über 750 Kfz/h grundsätzlich keine Einrichtung von FGÜ's vor.

Die Kfz-Verkehrsbelegung zur Spitzenstunde liegt an den drei Zufahrtsstraßen zum Kreisverkehr Edvard-Grieg-Allee, nördliche und südliche Karl-Tauchnitz-Straße deutlich über dem vorgenannten Belegungswert. Die Petition geht bezüglich der Möglichkeit, einen FGÜ einzurichten, von den Belegungswerten aus, welche im Rahmen der Überprüfung einer Querungssituation in der Karl-Tauchnitz-Straße im Jahr 2009 (Petition IV/P 019/09) heranzuziehen waren. Die im Rahmen der aktuellen Planung heranzuziehenden Belegungswerte weichen davon ab, da sie auf entsprechend aktualisierten Erkenntnissen beruhen.

Außerhalb des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches können FGÜ's nur in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden. Ein Kreisverkehr innerhalb bebauter Gebiete (wie in der Petition erwähnt) ist kein solcher Ausnahmefall.

Weiterhin ist festzustellen, dass laut StVO §§ 3 und 8 sich die Fahrzeuge den Zufahrten so zu nähern haben, dass jederzeit der querende Fußgängerverkehr sicher die Querungsinseln erreichen kann. Bei den Ausfahrten in einen abbiegenden Fahrbahnast ist auf querende Fußgänger besonders Rücksicht zu nehmen ( § 9 StVO)

Es wird eingeschätzt, dass die Markierung zusätzlicher Fußgängerüberwege in diesem Fall zu keiner erhöhten Verkehrssicherheit führt.

---

### 2.3 Verkehrliche Voraussetzungen

- (1) Die Anordnung eines FGÜ setzt voraus, dass der Fußgänger-Querverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt. Anderenfalls kommen nur linienhaft wirkende Maßnahmen (z.B. Mittelstreifen oder Inseln in kurzen Abständen) in Betracht.
- (2) Die Anordnung eines FGÜ kommt in Betracht, wenn die aus Tabelle 2 ersichtlichen Verkehrsstärken vorliegen. Die Fußgängerverkehrsstärken beziehen sich auf die **Spitzenstunden des Fußgänger-Querverkehrs** an einem Werktag mit durchschnittlichem Verkehr. Die Kraftfahrzeugverkehrsstärke bezieht sich **auf die gleiche Stunde** und gilt für den in einem Zug zu überquerenden Fahrbahnteil, d.h. bei Mittelinseln für die jeweils stärker belastete Fahrtrichtung.

Kfz/h \ Fg/h	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	über 750
0-50						
50-100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100-150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150		FGÜ möglich				

Tabelle 2: Einsatzbereiche für FGÜ

- (3) **Außerhalb** des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches können FGÜ in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden.
- (4) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken **unterhalb** des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches sind – wenn überhaupt erforderlich – in der Regel bauliche Querungshilfen ausreichend.
- (5) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken **innerhalb** des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches kommen alternativ bauliche Querungshilfen oder – bei mehr als 450 Kfz/h - LZA in Betracht.
- (6) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken **oberhalb** des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches sind in der Regel LZA erforderlich.



## Renaissance der Zebrastreifen

Zebrastreifen wurden jahrzehntlang nur sehr spärlich eingesetzt. Dies wurde damit begründet, dass Fußgängerüberwege eine Sicherheit suggerieren würden, die nicht vorhanden sei. Tatsächlich hat sich jedoch in Städten mit vielen Zebrastreifen gezeigt, dass Fußgängerüberwege unter den entsprechenden Rahmenbedingungen sichere und komfortable Querungsanlagen sind.

Aktuelle Forschungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und die Neufassung der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) lassen Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) mittlerweile zu einem wichtigen Instrument zur Verbesserung der Quersituation von Fußgängern werden.

An Zebrastreifen sind Fußgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr, also auch dem Radverkehr, jedoch mit Ausnahme von Schienenfahr-

zeugen, bevorrechtigt. Da an Zebrastreifen die Wartezeiten gegenüber Lichtsignalanlagen (Ampeln) folglich gering sind, eignen sie sich hervorragend, um das Queren von Fahrbahnen, Radfahrstreifen und Radwegen zu verbessern.

### Jede Querungsstelle hat ihre Vor- und Nachteile

Etwa 80% aller Unfälle mit Fußgängern ereignen sich bei dem Versuch, eine Fahrbahn zu queren. Unfälle passieren sowohl an Ampeln als auch an Zebrastreifen. Bei Unfällen an Zebrastreifen hat in der Regel der Autofahrer das

Vorrangrecht von Fußgängern missachtet, während an Ampeln Fußgänger häufig bei Rot als Reaktion auf teilweise sehr lange Wartezeiten queren.

Ampeln haben für den Fahrzeugverkehr den Nachteil, dass die Räumzeit auch für langsamere Fußgänger berechnet sein muss. Die Räumzeit ist die Schutzzeit für diejeni-

An Ampeln sind die Wartezeiten auch für den Kraftfahrzeugverkehr häufig länger als an Zebrastreifen. Darüber hinaus bieten Zebrastreifen gegenüber Ampeln auch den Vorteil, dass der technische und finanzielle Aufwand deutlich geringer ist.

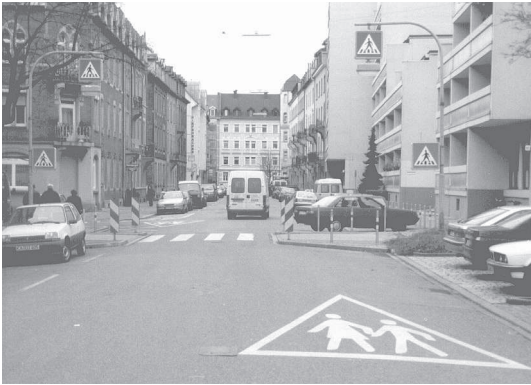
gen Fußgänger, die kurz vor dem Umspringen der Ampel von Grün auf Rot die Fahrbahn betreten und noch sicher auf die andere Seite kommen müssen. Während dieser Zeit muss der Fahrzeugverkehr noch warten.

### Rechtliches

Die rechtliche Bedeutung von Zebrastreifen ist in §26 StVO geregelt. Ergänzt wird diese durch die VwV-StVO und die neuen Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Die R-FGÜ 2001 müssen von den Obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder eingeführt sein, können aber auch von diesen modifiziert werden, wie das Beispiel vom Einführungserlass des Berliner Senats zeigt.



**Abbildung 1** Im Erschließungsstraßennetz können Zebrastreifen auch an allen Knotenpunktzufahrten angelegt werden



**Abbildung 2** Fußgängerüberweg mit vorgezogenem Seitenraum

### Wann können Zebrastreifen eingesetzt werden?

In den verabschiedeten Vorschriften sind Einsatzbedingungen und Empfehlungen für Zebrastreifen genannt. Gegenüber den alten R-FGÜ aus dem Jahre 1984 werden die Einsatzbereiche, insbesondere was die zulässigen Kraftfahrzeugverkehrsstärken betrifft, deutlich aufgeweitet. Der empfohlene bzw. mögliche Einsatzbereich erstreckt sich nun von 200 bis 750 Kraftfahrzeugen **in der Spitzenstunde des Fußgängerverkehrs**. Sind Mittelinseln vorhanden, gilt dieser Wert für die am stärksten belastete Fahrtrichtung. Als Mindestzahl von Fußgängern in der Spitzenstunde des Fußgängerverkehrs wird die Zahl 50 genannt. In begründeten Ausnahmefällen kann von den empfohlenen Einsatzbereichen aber abgewichen werden. In dem Einführungserlass des Landes Berlin wurde eine Untergrenze bezüglich der Anzahl von querenden Fußgängern ganz aufgehoben.

Außerhalb des für die Zebrastreifen möglichen bzw. empfohlenen Einsatzbereichs können Zebrastreifen in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden. Diese Ausnahmefälle könnten beispielsweise bei wichtigen Fußwegeverbindungen oder Schulwegen vorliegen.

### Wo können Zebrastreifen eingerichtet werden?

Nach den R-FGÜ 2001 dürfen Zebrastreifen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und an Stellen angelegt werden, an denen nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss. Der Einsatz von Zebrastreifen kommt an Kreuzungen,

Einmündungen sowie zwischen Knotenpunkten in Frage. Zebrastreifen sollten besonders dann eingesetzt werden, wenn

- aufgrund der Bedeutung der Wegebeziehungen eine für Fußgänger komfortable und sichere Querungsmöglichkeit erforderlich ist; dies kann z.B. der Fall in Geschäftsstraßen oder auf dem Weg zum Bahnhof bzw. zu wichtigen ÖPNV-Haltestellen sein,
- Fußgänger aufgrund hoher Kraftfahrzeugverkehrslastungen die Straße nicht sicher queren können,
- in Einmündungsbereichen der Vorrang der Fußgänger von abbiegenden Fahrzeugen [1] nicht ausreichend beachtet wird; darüber hinaus wird hierdurch auch die direkte und geradlinige Wegführung sichergestellt.

Wenn vor einem Zebrastreifen unabhängig von einem konkreten Querungsbedarf die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht hinreichend eingehalten wird, so ist nach den R-FGÜ 2001 deren Beachtung durch geschwin-

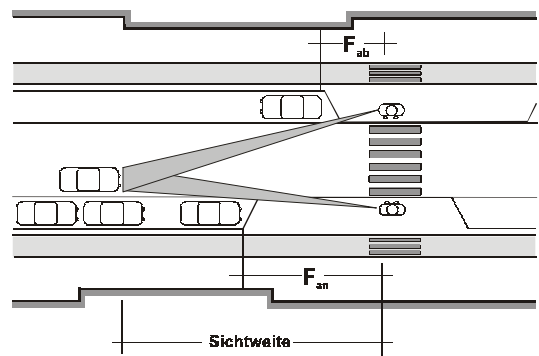
digkeitsdämpfende Maßnahmen durchzusetzen. Der Einsatz von Zebrastreifen in Tempo 30 Zonen ist zwar prinzipiell möglich, sollte aber mit dem Einsatz anderer Querungsanlagen, wie z.B. Mittelinseln und / oder Aufpflasterungen abgewogen werden.

### Wie können Zebrastreifen gestaltet sein?

#### Sichtbeziehungen

Sehr wichtig für die Sicherheit von Zebrastreifen sind gute Sichtverhältnisse. Sichthindernisse, wie andere Verkehrszeichen, Litfassäulen, sind zu vermeiden. Häufig sind aber parkende Fahrzeuge ein Sichthindernis, das die Sicherheit eines Zebrastreifens verringern kann. Entsprechend nachfolgender Tabelle bzw. Abbildung sind die freizuhaltenen Bereiche vor und hinter den Zebrastreifen dargestellt. Bei Gehwegvorsprüngen oder Mittelinseln verringert sich damit der freizuhaltenen Bereich.

	Vzul	30 km/h	50 km/h
Sichtweite von und auf die Wartefläche		30 m	50 m
freizuhaltender Bereich ohne Gehwegvorsprung vor dem Zebrastreifen	$F_{an}$	10 m	20 m
hinter dem Zebrastreifen	$F_{ab}$	5 m	15 m
freizuhaltender Bereich mit Gehwegvorsprung vor dem Zebrastreifen	$F_{an}$	5 m	12 m
hinter dem Zebrastreifen	$F_{ab}$	3 m	6 m



**Abbildung 3** Notwendige Sichtbeziehungen an Fußgängerüberwegen

## Bauen und Markieren

Zebrastreifen sollten in der Regel durch bauliche Maßnahmen ergänzt werden. Aus Kostengründen oder um kurzfristige Maßnahmen durchzuführen, sind auch markierungstechnische Maßnahmen denkbar. Durch innovative Gestaltungsmöglichkeiten (z.B. die auffällige Farbgebung von Schildermasten oder Gestaltungselementen) kann die Erkennbarkeit verbessert werden [2].

## Zebrastreifen und vorgezogene Seitenräume / Einengungen

Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse bieten sich im Bereich des Zebrastreifens und davor vorgezogene Seitenräume bzw. Einengungen der Fahrbahn an. Diese Ausbaumöglichkeiten sollten die Regel sein, wenn am Fahrbahnrand Fahrzeuge parken.

## Zebrastreifen und Mittelinseln / Fahrbahnteiler

Mittelinseln eignen sich besonders zur Sicherung von Fußgängern auf dem Zebrastreifen, weil die jeweils zu querende Strecke halbiert wird und Fußgänger sich dann nur auf den Fahrzeugverkehr aus einer Richtung konzentrieren müssen. Darüber hinaus wirken Mittelinseln bei schmaler Fahrstreifenbreite auch geschwindigkeitsreduzierend. Nach den R-FGÜ 2001 soll an Fußgängerüberwegen die für den Fahrzeugverkehr effektiv nutzbare



**Abbildung 4** Mittelinseln oder Fahrbahnteiler halbieren die zu querende Strecke

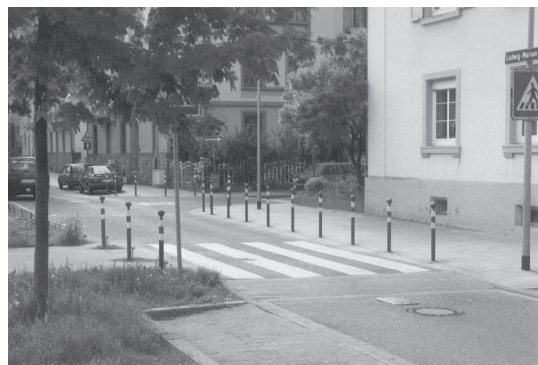
Breite höchstens 6,50m betragen. Im Bereich zwischen 5,50m und 6,50m können abmarkierte Mittelinseln eingesetzt werden. Beträgt die Fahrbahnbreite 6,50m und mehr, so kommen neben Zebrastreifen mit baulichen Mittelinseln auch Zebrastreifen mit Einengungen in Frage.

## Zebrastreifen und Teil- / Plateaufpflasterungen

Zur Durchsetzung der nach den R-FGÜ 2001 geforderten Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bieten sich Teil- und Plateaufpflasterungen an. Während Teilpflasterungen die sehr günstige niveaugleiche Querung der Fahrbahn ermöglichen, sind Plateaufpflasterungen für den Bus- und Radverkehr vorteilhaft.

## Zurückversetzen der Zebrastreifen an Knotenpunkten

Prinzipiell sollten Zebrastreifen in Gehrichtung der Fußgänger liegen. An Zufahrten von Einmündungen und Kreuzungen sollen sie deswegen nicht zurückversetzt werden. Ist dies an wartepflichtigen Zufahrten (z.B. auch an Kreisverkehren) allerdings einmal erforderlich, um einen ausreichenden Aufstellraum für den abbiegenden, einbiegenden oder kreuzenden Verkehr zu bekommen, darf die Abrückung nach der R-FGÜ 2001 jedoch nicht mehr als 4m von der direkten Gehweglinie betragen.



**Abbildung 5 + 6** Zebrastreifen mit Plateau- oder Teilpflasterungen wirken geschwindigkeitsreduzierend

## Abstände zwischen Zebrastreifen und anderen Querungsanlagen

Die Abstände von Querungsanlagen richten sich in erster Linie nach dem Querungsbedarf. Dieser ist wiederum von den Umfeldnutzungen abhängig. So sollten die Abstände von Querungsanlagen in Straßen mit Geschäftsnutzung geringer als in Straßen mit Wohnnutzung sein.

Um die Qualität der Fußwegeverbindungen im Erschließungsstraßennetz zu verbessern, können Zebrastreifen an Knotenpunkten mit rechts-vor-links-Regelung an allen Zufahrten eingerichtet werden.

Um die Bündelungswirkung von Zebrastreifen positiv zu unterstützen (z.B. in Straßen mit höherer Kraftfahrzeugbelastung) sowie unter Berücksichtigung der Umwegeempfindlichkeit von Fußgängern, können Abstände von unter 100m durchaus notwendig sein.



**Abbildung 7** Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege können auch bei geringen Abständen sicher und sinnvoll sein

Nach der R-FGÜ 2001 dürfen Zebrastreifen nicht in der Nähe von Ampeln angelegt werden. Erfahrungen haben gezeigt, dass bei bestimmten örtlichen Gegebenheiten, wie z.B. neben Haltestellen, Abstände von etwa 80m zwischen Zebrastreifen und Ampel sehr sinnvoll und sicher sind.



**Abbildung 8** Fußgängerüberweg zur Straßenbahnhaltestelle



**Abbildung 9** An Bushaltestellen ermöglichen Fußgängerüberwege in Verbindung mit Mittelinseln eine sichere Fahrbahnquerung

## Zebrastreifen an Haltestellen des ÖPNV

Gerade bei Haltestellen des ÖPNV ist die schnelle und sichere Erreichbarkeit wichtig [3]. Grundsätzlich sollten beide Enden der Haltestelle mit gesicherten Querungsanlagen ausgestattet werden. Bei der Anlage von Zebrastreifen an Bushaltestellen ist immer darauf zu achten, dass die

querenden Fußgänger von dem Fahrzeugverkehr auf der gegenüberliegenden Fahrbahn auch erkannt werden. Die sicherste Form bei Bushaltestellen ist das Halten am Fahrbahnrand und die Einrichtung von Mittelinseln (vgl. Abbildung 9). Hierdurch wird das Überholen des wartenden Busses verhindert und die Sichtverhältnisse beim Queren sind gewährleistet. Für den Busverkehr kann es nachteilig sein, wenn viele querende Fußgänger die Aufenthaltszeit des Busses an der Haltestelle verlängern.

[1] vgl. § 9 Absatz 3 StVO

[2] vgl. Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein - Westfalen; Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Düsseldorf 2002 (erscheint im April 2002)

[3] vgl. auch Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V.; Fußnote 2: Zu Fuß zur Haltestelle. Kassel 2000

## Literaturhinweise

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Bonn 2001

Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Düsseldorf 2002

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen; Fußverkehr - Eine Planungshilfe für die Praxis (Bausteine 24). Dortmund 2001

Mennicken, Carola; Sicherheits- und Einsatzkriterien für Fußgängerüberwege. Heft 24 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau, Hannover 1999

FUSS e.V. (Hg.); Zebrastreifen - Schritte zur Fußgängerstadt. Berlin März 2002

## Abbildungen

[1] A. Schmitz

[2-9] C. Mennicken

## Impressum

Herausgeber: Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V.

Homepage: <http://www.fussverkehr.de>  
Kontakt: Andreas Schmitz, Dörnbergstr. 12, 34119 Kassel

Auflage: 4.100

Kassel 2002

Unter [www.fussverkehr.de](http://www.fussverkehr.de) finden Sie weitere Informationen zur Arbeitsgruppe Fußverkehr, vorangegangene Ausgaben der fußnote und Arbeitsmaterialien zum Download, sowie einen Newsletter.

## SRL

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. - SRL, Köpenicker Straße 48/49, D-10179 Berlin, Tel. 030 / 308620-60, Fax. 030 / 308620-62  
Homepage: <http://www.srl.de>

## FUSS e.V.

Fachverband Fußverkehr Deutschland, Exerzierstraße 20, D-13357 Berlin, Tel. 030/ 492-7473, Fax. 030 / 492-7972,  
Homepage: <http://www.fuss-ev.de>

## Bezug

Erhältlich ist die fußnote gegen 2.- Euro in Briefmarken oder auf Rechnung für 50 Cent + Porto (ab 10 Exemplaren 25 Cent) bei der FUSS e.V. Bundesgeschäftsstelle oder als Download unter <http://www.fussverkehr.de>



Regelkonformer Kreisverkehr innerhalb bebauter Gebiete in Bochum



Foto: Stadt Bochum