



## **Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen**

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat



---

# Vorwort



Die Wahrung der Verkehrssicherheit ist eine Daueraufgabe, die einen langen Atem erfordert und nicht zuletzt Investitionen, die aber nicht zwangsläufig eine Frage des Geldes sein müssen.

So lässt sich vor Ort bereits viel durch das Zusammenwirken der wichtigsten lokalen Akteure aus der Wirtschaft, den Kitas und Schulen, der Polizei sowie den kommunalen Behörden und der Politik in Netzwerken für Verkehrssicherheit bewirken. In diesen werden präventive Maßnahmen erarbeitet und in Pilotprojekten und flächendeckenden Aktionen für alle Altersgruppen und Verkehrsteilnehmer kommuniziert.

Eine besondere Rolle bei den konkreten Maßnahmen nehmen die Unfallkommissionen ein. Diese haben die Aufgabe, Unfallhäufungen zu erkennen, zu bewerten und für Abhilfemaßnahmen zu sorgen. Daher sind sie ein ganz wesentlicher Baustein, um konkrete Verbesserungen im Verkehrsgeschehen zu erreichen. Kommunen sollten stets darauf drängen und mitwirken, dass diese Unfallkommissionen flächendeckend eingerichtet werden und fortlaufend agieren.

Aktuelle Statistiken und Analysen zum Unfallgeschehen innerorts belegen, dass die Unfallhäufigkeit regelmäßig an besonders komplexen Verkehrsknotenpunkten ansteigt. Gerade für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, hier allen voran Kinder, ältere Menschen und Radfahrer, stellen diese die größte Gefahr dar.

Hier gilt es anzusetzen! Nach dem Motto „Problem erkannt – Gefahr gebannt“ ist die Schaffung von ausreichenden Sichtbeziehungen für Fußgänger und Radfahrer im Verkehrsgeschehen, besonders an Kreuzungen, die wichtigste Voraussetzung. Neben der Einrichtung von Ampelanlagen an unfallrelevanten Punkten kann die Verbreiterung von Gehwegen für mehr Sicherheit sorgen. Fahrbahnmarkierungen für Autofahrer vor Gefahrenzonen helfen dabei, diese rechtzeitig zu sensibilisieren.

Diese Beispiele und auch viele weitere Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass oft bereits kleine Maßnahmen mit großer Wirkung dabei helfen können, das Verkehrsgeschehen zu entzerren und Unfälle zu vermeiden. Das erfordert natürlich regelmäßige Sicherheitsaudits und die Durchführung von Verkehrsschauen. Hier gilt es gemeinsam anzusetzen im Interesse sicherer und lebenswerter Kommunen.

*Timm Fuchs*

Deutscher Städte- und Gemeindebund  
Beigeordneter Verkehr

# Zu Fuß Gehende sind als schwächste Verkehrsteilnehmende besonders gefährdet

Im Jahr 2017 verunglückten in Deutschland 31.047 zu Fuß Gehende im Straßenverkehr, 483 davon wurden bei diesen Unfällen getötet. Dies entspricht einem Anteil von rund 15 % an allen Getöteten.

Kinder und ältere Menschen sind aufgrund ihrer Fähigkeiten und Fertigkeiten aber auch ihrer Einschränkungen bei der Teilnahme im Straßenverkehr als zu Fuß Gehende besonders gefährdet. Dies zeigen auch die Zahlen. Während ältere Menschen ab 65 Jahren derzeit einen Anteil von rund 21 % an der Gesamtbevölkerung haben, ist ihr Anteil bei den getöteten zu Fuß Gehenden mit rund 51 % überdurchschnittlich hoch. Kinder unter 10 Jahren werden bei Unfällen ebenfalls etwas überdurchschnittlich häufig als zu Fuß Gehende schwer verletzt. Während ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur rund 9 % beträgt, liegt ihr Anteil an allen schwer verletzten zu Fuß Gehenden bei gut 13 %.

16.525 Menschen verunglückten 2017 bei sogenannten Überschreitunfällen. Dieser Unfalltyp beschreibt Unfälle außerhalb von Kreuzungen und Einmündungen, bei denen es zu einem Konflikt zwischen einem Kraftfahrzeug und einem zu Fuß Gehenden, der die Fahrbahn quert, gekommen ist. Diese Unfälle enden häufig tödlich. Mit 205 Getöteten bei Überschreitunfällen im Jahr 2017 entspricht dies wiederum rund einem Fünftel aller Getöteten (21 %) innerorts.

**Handeln Sie und machen Ihre Kommune für zu Fuß Gehende aller Altersgruppen sicherer! Das vorliegende Dokument gibt Ihnen hierbei eine Hilfestellung und zeigt Ihnen, worauf Sie achten müssen und welche Maßnahmen geeignet sind, die Sichtbeziehungen an Überquerungsstellen nachhaltig zu verbessern und zu sichern.**

## Komplexität von Überquerungsstellen



---

# Mangelnde Sichtbeziehungen als häufiges Defizit an Überquerungsstellen

Die meisten Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden ereignen sich innerhalb von Ortschaften und hier beim Überqueren der Fahrbahn auf freier Strecke. An zweiter Stelle folgen Unfälle mit abbiegenden Fahrzeugen an Kreuzungen und Einmündungen. Es ist deshalb sehr wichtig, dass die Verkehrsanlagen an diesen Stellen besonders verständlich und auch für Kinder übersichtlich gestaltet sind.

Ein häufiges Problem ist auch das Fehlen einer gesicherten Überquerungsstelle bzw. -hilfe, wie z. B. einer Mittelinsel, eines Zebrastreifens oder einer Fußgängerampel. Dann müssen die zu Fuß Gehenden ungesichert, bei zum Teil hohem Verkehrsaufkommen und -geschwindigkeiten, die Straße überqueren, was insbesondere für Kinder aber auch ältere Menschen, die vielleicht mit einer Gehilfe unterwegs sind, zu einer großen Gefahr werden kann und unter Umständen sogar zu Mobilitätsverzicht führt. Problematisch kann es auch sein, wenn zwar eine Überquerungshilfe vorhanden ist, diese jedoch an der falschen Stelle außerhalb der Wunschwege der zu Fuß Gehenden liegt. Denn diese sind umwegempfindlich, wählen dann häufig den kürzesten Weg und queren ungesichert die Straße. Eines gilt jedoch für alle Querungsstellen, an denen zu Fuß Gehende über die Straße gehen – egal ob mit Vorrang (Ampel oder Zebrastreifen) oder ohne (Mittelinsel, vorgezogene Gehwegnasen, abgesenkter Bordstein an Einmündungen oder Kreuzungen):

**Es müssen gute Sichtbeziehungen bestehen, sodass sich zu Fuß Gehende und Kfz-Fahrende rechtzeitig sehen können!**

## Häufige Sichthindernisse an Querungsstellen:

- Parkende Fahrzeuge (erlaubt oder unerlaubt)
- Bepflanzung (Sträucher, Bäume, Hecken)
- Häuser oder Zäune
- Werbeanlagen (feste und mobile)
- Schaltkästen, Verteilerkästen, Postkästen
- Verkehrszeichen
- Wertstoffcontainer
- Kurven- und Kuppenlagen
- Baustelleneinrichtungen



Bitte achten Sie auch darauf, dass auf Mittelinseln Verkehrszeichen oder Bepflanzungen nicht zum Sichthindernis insbesondere für Kinder werden, tauschen Sie große Verkehrszeichen gegen kleinere/schmalere aus (unter Beachtung ausreichender Erkennbarkeit für den Kfz-Verkehr).

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), das aktuelle, verbindliche Planungsregelwerk für innerörtliche Straßen, geben genau vor, welche Sichtfelder an Überquerungsstellen in Abhängigkeit von der zulässigen Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge eingehalten werden müssen. Diese Vorgaben gelten jedoch nur für Neubau oder grundhaften Umbau von Straßen. Daher sind im Bestand häufig die oben beschriebenen Defizite vorzufinden, auch weil einige Sichthindernisse vielleicht erst im Laufe der Zeit auftreten. Daher ist eine regelmäßige Überprüfung im Sinne der Verkehrssicherheit unerlässlich! Wir empfehlen Ihnen, die Regelwerke in Bezug auf die Sichtfelder auch im Bestand anzuwenden.

---

## Das sagt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zu § 25 Fußgänger:

*„Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn ist eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei. Es bedarf laufender Beobachtungen, ob die hierfür verwendeten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen den Gegebenheiten des Verkehrs entsprechen und ob weitere Maßnahmen sich als notwendig erweisen.“*

---

---

# Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen haben besondere Anforderungen

Kinder, mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen haben aufgrund ihres Alters, ihrer Fähigkeiten aber auch ihrer Einschränkungen besondere Anforderungen bei der Teilnahme im Straßenverkehr. Für die sichere, selbstständige und unbegleitete Mobilität von Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen sollten daher folgende Grundsätze gelten, die bei der Planung zu beachten sind:

- Jede Überquerungsstelle muss sehr gute Sichtbeziehungen aufweisen, die – wenn notwendig (z. B. wenn mit Falschparkern gerechnet werden muss) – baulich gesichert sind.
- Kinder im Grundschulalter können bereits ab einer Verkehrsbelastung von 200 bis 300 Kraftfahrzeugen pro Stunde Schwierigkeiten beim Überqueren der Straße haben.
- Zebrastreifen sind zur Schulwegsicherung bzw. im Umfeld von sensiblen Einrichtungen auch in Tempo-30-Zonen anwendbar.
- Zur Sicherung von Überquerungsstellen auf Schulwegen sind keine Mindestwerte an zu Fuß Gehenden erforderlich.
- Wenn Personen eine Straße regelmäßig an einer bestimmten Stelle queren und dabei gefährdet werden, soll dort eine Ampel eingerichtet werden, wenn anders ein Schutz nicht erreichbar ist.
- Hohes Verkehrsaufkommen, komplexe Verkehrssituationen oder hohe Abbiegegeschwindigkeiten bergen Gefahren und verhindern eine selbstständige und unbegleitete Mobilität. Daher sind weite Überquerungslängen ab 8,50 m, ungesicherte freie Rechtsabbieger und problematische Abbiegebeziehungen an Ampeln durch geeignete Maßnahmen zu verbessern.
- Querungsstellen insbesondere auf Schulwegen müssen derart geeignet sein, dass auch schon 6- bis 7-jährige Grundschul Kinder diese sicher, selbstständig und von Erwachsenen unbegleitet bewältigen können.
- Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit an Überquerungsstellen ist durch geeignete Maßnahmen durchzusetzen.



---

## SICHERHEITSAUDIT UND BESTANDSAUDIT

Bei der Neu- und Umplanung von Straßen sollte die Durchführung eines Sicherheitsaudits zum Standard gehören. Der Sicherheitsauditor oder die Sicherheitsauditorin weist auf ggf. noch vorhandene Defizite in der Planung und im Bestand hin. Hier gilt das Vier-Augen-Prinzip! So können Fehler und in der Folge schwere Unfälle vermieden werden. Eine Analyse von Auditberichten hat ergeben, dass zu den im Rahmen von Audits häufig erkannten Mängeln u. a. auch nicht ausreichende Haltesichtweiten oder Einschränkungen der Sichtfelder durch Beschilderung, Ausstattung oder Bepflanzung gehören. Auch der Bestand sollte – insbesondere an Überquerungsstellen auf wichtigen Wegebeziehungen wie z. B. Schulwegen – auf unfallbegünstigende Faktoren hin überprüft werden. Nur so können Defizite gezielt abgebaut werden. Manchmal reicht es z. B. schon, ausreichende Sichtbeziehungen durch Grünschnitt herzustellen oder für die Verbesserung der Sichtbeziehungen an Parkstreifen zu sorgen.

**SETZEN SIE SICH FÜR DIE DURCHFÜHRUNG VON AUDITS IN PLANUNG UND BESTAND EIN!**

---

# Notwendige Sichtfelder an Querungsstellen

Den für die Verkehrsplanung und die Verkehrssicherheit in den Kommunen Zuständigen stehen mit den aktuellen Regelwerken gute Planungshilfen zur Verfügung, um sichere Überquerungsstellen für zu Fuß Gehende zu planen und zu bauen. Sowohl in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) als auch in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) oder den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) finden sich konkrete Angaben zu erforderlichen und einzuhaltenden Sichtweiten und freizuhaltenen Flächen vor und hinter Überquerungsstellen.

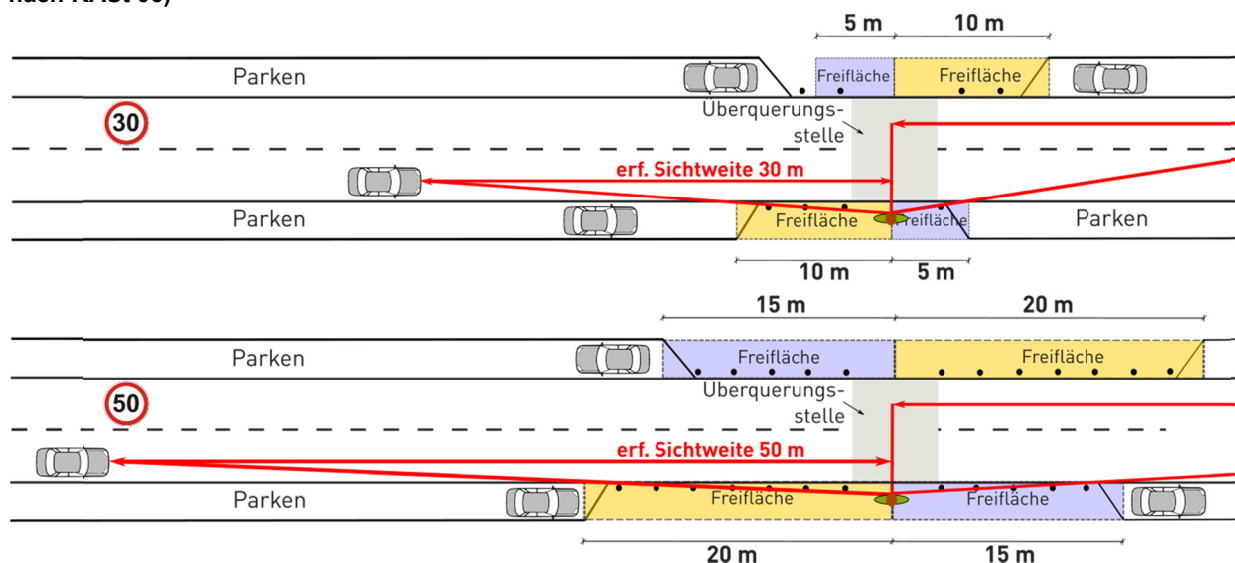
An Überquerungsstellen, wo zu Fuß Gehende Vorrang haben (Zebrastrifen), müssen die wartepflichtigen Fahrzeuge rechtzeitig anhalten können. Damit sie die wartenden zu Fuß Gehenden auch rechtzeitig sehen können, muss zum einen die Überquerungsstelle deutlich und frühzeitig erkennbar sein und zum anderen ist dort eine, in Abhängigkeit von der zulässigen Geschwindigkeit zu bestimmende Haltesichtweite einzuhalten. Zu Fuß Gehende ohne Vorrang, z. B. an Mittelinseln, müssen eine ausreichende Sichtweite auf sich nähernde Fahrzeuge haben.

## Beispiel

Auf gerader Strecke muss bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h in Fahrtrichtung vor einer Überquerungsstelle ein Bereich von 20 m von Sichthindernissen freigehalten werden. Das heißt, dort dürfen weder jegliche Art von sichtbehindernden Einbauten, große Pflanzen noch Parkflächen vorhanden sein. Auch verbotswidriges Parken muss wirksam unterbunden werden. In Fahrtrichtung hinter der Überquerungsstelle muss bei dieser Geschwindigkeit ebenfalls ein Bereich von 15 m von jeglichen Sichthindernissen freigehalten werden. So ist gewährleistet, dass auch die Fahrzeuge aus der Gegenrichtung die Querenden rechtzeitig erkennen.

**Das in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung angegebene Halteverbot 5 m vor dem Zebrastrifen reicht zur Einhaltung ausreichender Sichtbeziehungen nicht aus.**

## Notwendige Sichtfelder und Freiflächen vor und hinter Überquerungsstellen bei 30 km/h und 50 km/h (Werte nach RAS 06)



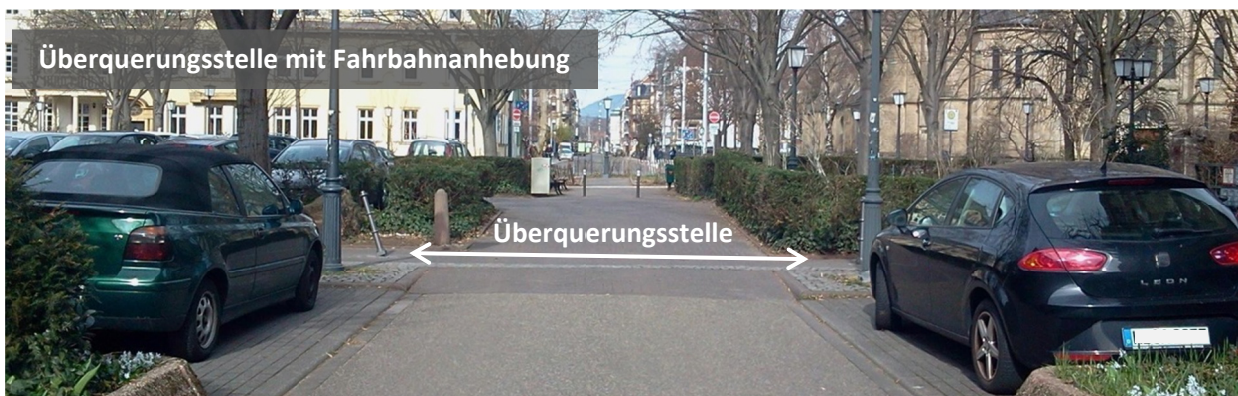
---

# Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen an Überquerungsstellen

Zur Sicherung von Sichtbeziehungen an Überquerungsstellen auf freier Strecke und an Einmündungen und Kreuzungen sind organisatorische, bauliche, markierungstechnische, verkehrsrechtliche und überwachende Maßnahmen geeignet. Begleitend ist stets zu berücksichtigen, dass überhöhte Geschwindigkeiten die notwendigen Sichtweiten erhöhen. Daher sind ggf. zusätzlich geeignete Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung erforderlich (z. B. Aufpflasterungen bzw. Fahrbahnanhebungen, Fahrbahneinengungen, horizontale Versätze, etc.).

## Organisatorische Maßnahmen

- Durchführung von Bestandsaudits an Überquerungsstellen zur präventiven Feststellung von Defiziten
- Überprüfung der Altersangemessenheit der Wahl von Überquerungsstellen im Rahmen der Schulwegplanung
- Einhaltung der im Regelwerk (RASt, EFA, R-FGÜ) vorgegebenen, freizuhaltenden Sichtfelder im Rahmen der Planung und des Umbaus von Straßen und möglichst auch für bestehende Überquerungsstellen
- Anwendung von Checklisten zur Freihaltung von Sichtfeldern bei der Standortwahl für Wertstoffcontainer, Werbeeinrichtungen, der Genehmigung von Schaltkästen und sonstigen Sichthindernissen.
- Verwaltungsinterne Festlegung von Checklisten zur Qualitätssicherung (für Planung, Schulwegsicherung, Baustellen, Baugenehmigung etc.)
- Standardisierung von örtlichen Vorgaben hinsichtlich der maximalen Höhe von an öffentliche Verkehrsflächen angrenzende Zäune, Mauern, Hecken etc. im Rahmen von Einfriedungssatzungen und Baugenehmigungsverfahren.



---

**Das sagt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zur Sicht an Einmündungen und Kreuzungen (zu § 12 Halten und Parken Absatz 3 Nr. 1):**

*„Wo an einer Kreuzung oder Einmündung die 5-Meter-Zone ausreichende Sicht in die andere Straße nicht schafft oder das Abbiegen erschwert, ist die Parkverbotsstrecke z. B. durch die Grenzmarkierung (Zeichen 299) angemessen zu verlängern. Da und dort wird auch die bloße Markierung der 5-Meter-Zone zur Unterstreichung des Verbots hilfreich sein.“*

Zu Zeichen 299 Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote führt die VwV-StVO weiter aus:

*„[...] Sie kann ferner angeordnet werden, wo ein Haltverbot an für die Verkehrssicherheit bedeutsamen Stellen verlängert werden muss, z. B. an Fußgängerüberwegen. [...]“*



## Bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen

- Aufstellen von Pollern oder vergleichbaren Einbauten auf Nebenanlagen (z. B. Fahrradparkanlagen)
- Herstellen von vorgezogenen Gehwegbereichen (sog. Gehwegnasen)
- Anordnung von Parkverboten (begrenzt wirksam)
- Anlegen von unbefahrten Grünflächen
- Markierung von Sperrflächen oder Grenzmarkierungen (begrenzt wirksam)

## Überwachende Maßnahmen

- Deutliche Reduzierung der Duldung von Falschparkern, Gehwegparkern und Parkern an Kreuzungen und Einmündungen → Gezielte Kontrolle und Ahndung dieser Ordnungswidrigkeiten im Umfeld von Überquerungsstellen
- Regelmäßige Kontrolle und Grünschnitt im Umfeld von Überquerungsstellen auf unter 80 cm Bewuchshöhe.

Bei der Sicherung von Sichtbeziehungen gilt: Ziehen Sie, wenn möglich, bauliche Lösungen den verkehrsrechtlichen Anordnungen (Schilder und Markierungen) vor, wenn Anordnungen nicht dauerhaft wirksam kontrolliert werden können. Dies gilt umso mehr, je regelmäßiger mit überquerenden Kindern zu rechnen ist.



Vorgezogene Gehwegnasen zur Verbesserung der Sicht



10 m Sperrfläche vor einem Zebrastreifen (rechte Seite)



Aufstellen von Pollern zur Verhinderung des unerlaubten Parkens



Grenzmarkierung zur Verhinderung des Parkens im Einmündungsbereich



---

## Quellenverzeichnis

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001, in der Fassung vom 22. September 2015

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, Köln 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R- FGÜ), Ausgabe 2001

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006. Köln, korrigierter Nachdruck 2009

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (Hrsg.): Sicherer Fußgängerverkehr. Positionen der Unfallforschung Nr. 07. Berlin, 2017

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für Lichtsignalanlagen - Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr (RiLSA), Ausgabe 2015

Statistisches Bundesamt: Die Generation 65+ in Deutschland. Wiesbaden, 2015

Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle 2017, Fachserie 8 Reihe 7. Wiesbaden, 2018

[www-genesis.destatis.de](http://www-genesis.destatis.de)

## Weiterführende Literatur

Bohle, W.: Gestaltungsmöglichkeiten bei der Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen. Vortrag beim Fachseminar „Fußgängerfreundlich über die Straße“ am 13. Juni 2018 in Ulm. Verfügbar unter: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Praesentationen/180613\\_2\\_Bohle\\_FGUE-Leitfaden.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Praesentationen/180613_2_Bohle_FGUE-Leitfaden.pdf) (09.11.2018)

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2013

Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV): Sicheres Queren – Sicherheit auch für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer. Berlin, 2016

Fachverband Fußverkehr Deutschland – FUSS e.V. (Hrsg.): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie – Handlungsleitfaden Fußverkehrsstrategie. Berlin 2018

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (Hrsg.): Innerörtliche Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern. Unfallforschung kompakt. Berlin, 2013

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (Hrsg.): Sichere Knotenpunkte für schwächere Verkehrsteilnehmer. Forschungsbericht Nr. 23. Berlin, 2014

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (Hrsg.): Zebrastreifen. Unfallforschung kommunal Nr. 5. Berlin, 2009

Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hrsg.): VCD Städtecheck 2014 - Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern. Berlin, 2014

In dieser Reihe bisher erschienen:



*Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land*

**Vermeidung von Überholunfällen auf Landstraßen**



*Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land*

**Vermeidung von Radunfällen durch rechtsabbiegende Fahrzeuge**



**Vermeidung von Linksabbiegeunfällen auf Landstraßen**

*Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land*



Deutscher Verkehrssicherheitsrat  
Auguststraße 29  
D – 53229 Bonn  
Postfach 53222 Bonn  
T +49(0)228 40001 0  
F +49(0)228 40001 67  
E [info@dvr.de](mailto:info@dvr.de)

[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

Redaktion: Tanja und Jens Leven, bueffee GbR  
Wissenschaftliche Begleitung:  
Prof. Jürgen Gerlach, Universität Wuppertal

Bildquellen: bueffee GbR, DVR (Titelseite), GDV (S. 8 1. Bild)  
1. Auflage, November 2018