



Entscheidungskriterien für Querungsstellen: Vorstellung des aktuellen Entwurfs der Neufassung der RVS-Fußverkehr

Hatun Atasayar, Michael Skoric, Peter Kostka | Fußverkehrsgipfel 2025, Graz



RVS 03.02.12 Fußverkehr

- Technische Richtlinie aus dem Jahr 2015
- Sicherheit und Schutz von Fußgänger:innen im Straßenverkehr
- ist auf alle für den FV bestimmten Verkehrsflächen anzuwenden
- gilt für Neu- und Umplanungen und ist sinngemäß auf den Bestand anzuwenden
- FSV-Arbeitsausschuss „aktive Mobilität“



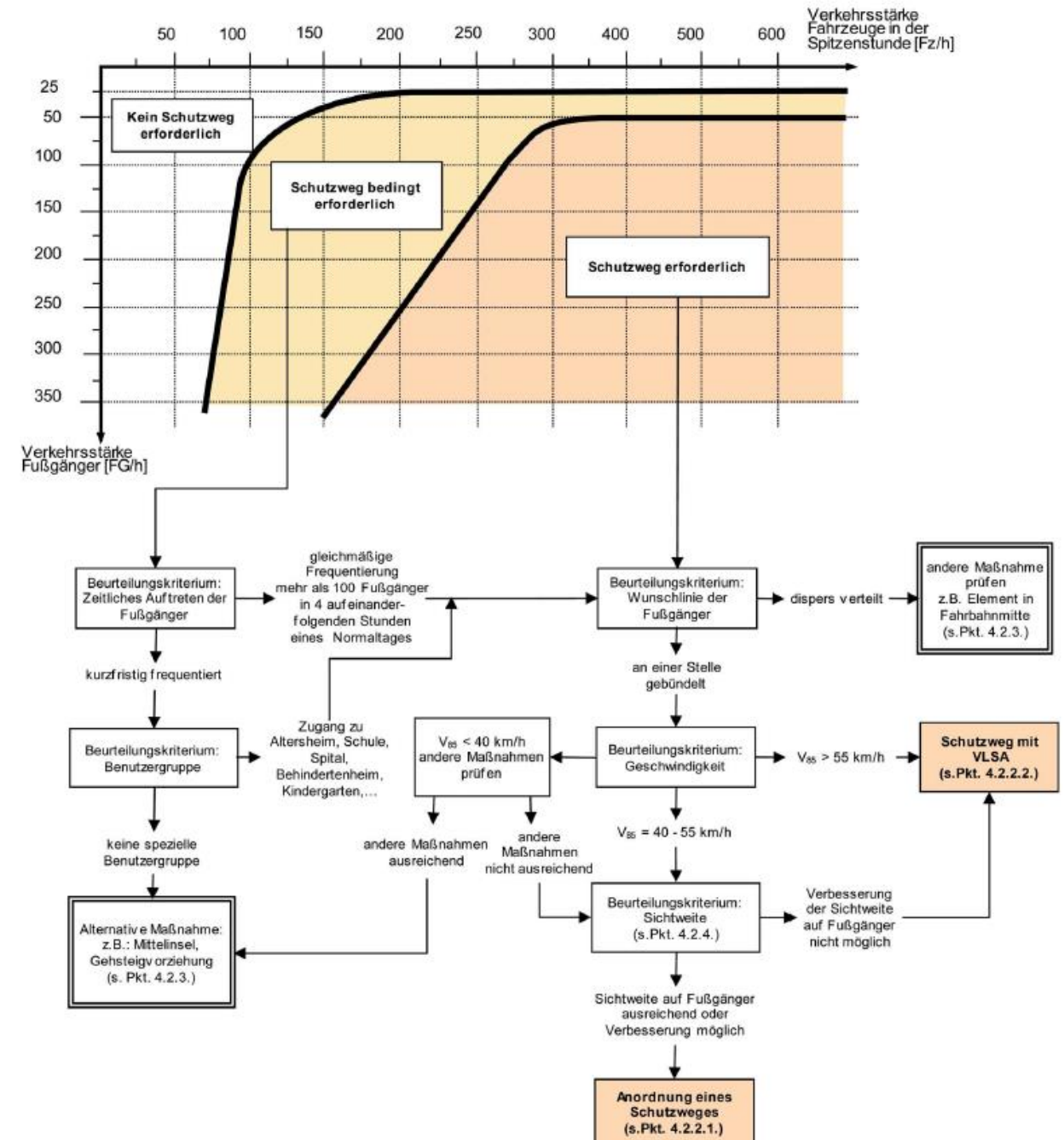
Neue Inhalte (Auszug)

- Angebotsplanung
- Netzgestaltung
- Regelbreite von 2 m
- Verschlechterungsverbot bzw. Verbesserungsgebot
- Evaluierungen nach Umsetzung
- Flächendeckende Geschwindigkeitsreduktion bzw. alternative Formen
- Getrennte Führung von Fuß- und Radverkehrsanlagen
- Partizipation und interdisziplinäre Planung
- Entscheidungskriterien bei punktuellem Querungsverhalten
- Beurteilungskriterien für den Schutzweg

Kriterien für den Schutzweg

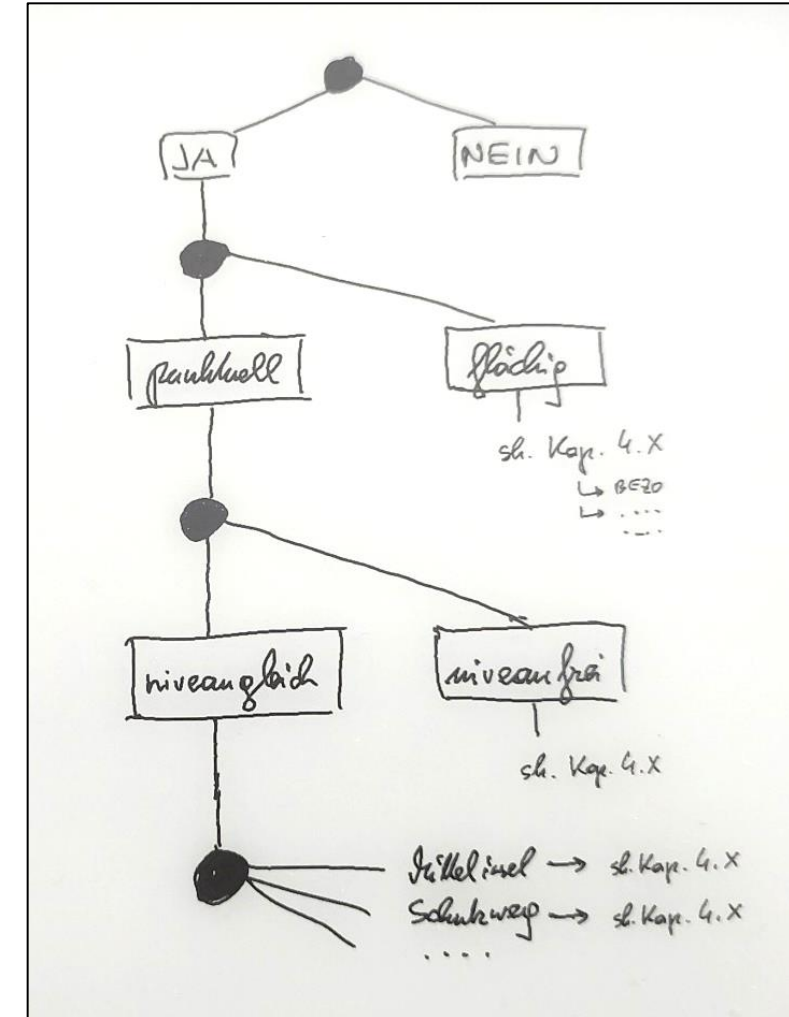
Entwurfsstand 02.09.2025

Beurteilungsverfahren für Schutzwege (aktuell)



4 Schritte zur Auswahl der geeigneten Querungshilfe

1. Beurteilung des Bedarfs einer Querungshilfe
2. Beurteilung des räumlichen Querungsverhaltens
3. Beurteilung der Notwendigkeit einer niveaufreien Querung
4. Auswahl der Art der niveaugleichen Querungshilfe



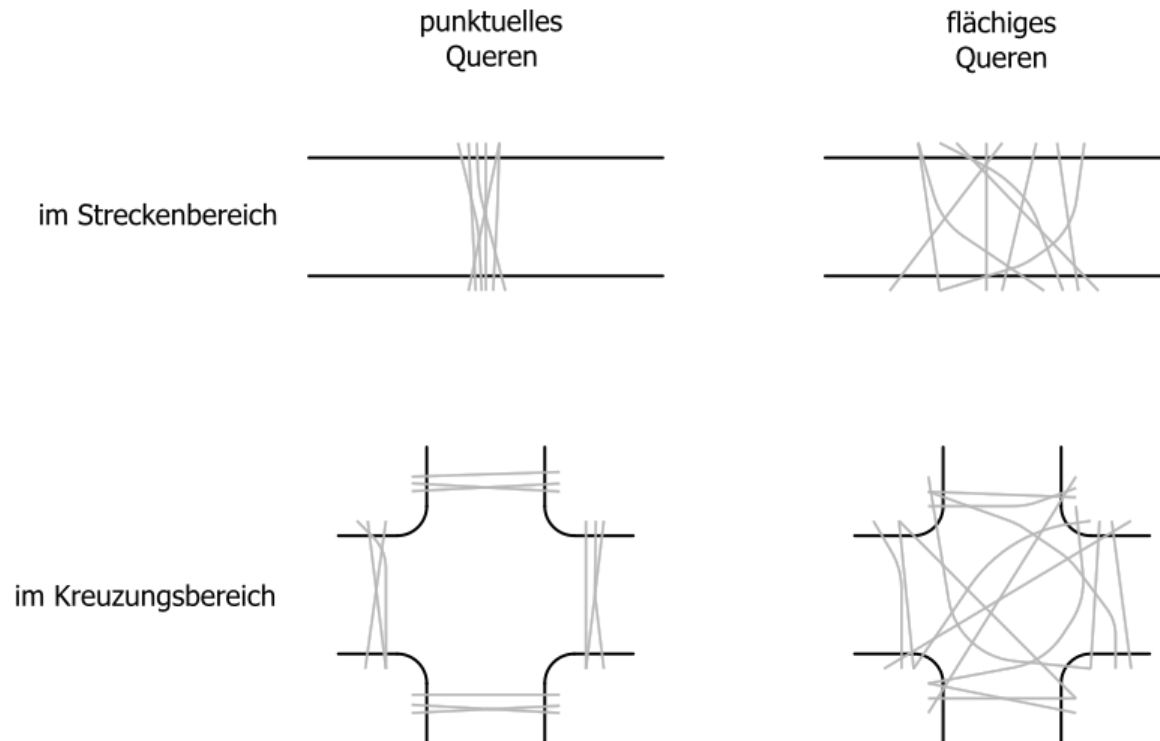
Schritt 1: Beurteilung des Bedarfs einer Querungshilfe

Ein Bedarf für eine Querungshilfe wird insbesondere durch folgende Sachverhalte begründet:

- Relevanz im Fußwegenetz
- Quellen und Ziele (Bildungseinrichtungen, Soziale Infrastruktur etc.)
- Erreichbarkeit einer ÖV-Haltestelle
- Erwartete Entwicklung des Umfeldes
- Verkehrssicherheit (Konfliktsituation und Unfallgeschehen)
- Barrierefreiheit
- Schutzbedürftige Personengruppen
- Entfernungen zu anderen Querungsstellen
- Vermeidung von Umwegen
- Vermeidung von Höhenunterschieden
- Verkehrsstärken (Personen und Fahrzeuge)
- Fahrzeuggeschwindigkeiten
- Wartezeiten bis zu einer Überquerungsmöglichkeit (Zeitlücken des Fahrzeug-Verkehrs)

Schritt 2: Beurteilung räumliches Querungsverhalten

Punktuelles oder flächiges Querungsverhalten



Schritt 3: Beurteilung der Notwendigkeit einer niveaufreien Querung

Beispielhafte Anwendungsfälle für niveaufreie Querungen (Unter-/ Überführung):

- Topographisch vorgegebene größere Höhenunterschiede (Geländesprünge, Gewässer, Einschnitte etc.)
- Vorteile für den Fußverkehr durch städtebauliche Überlegungen (erleichterte Erreichbarkeit von Haltestellen, Veranstaltungszentren, Einkaufszentren etc.)
- Autobahnen
- Eisenbahntrassen
- Einander querende starke Fußgänger- und Fahrzeugströme

Schritt 4: Auswahl niveaugleiche Querungshilfe

Schritt 4.1: „Matrix“ als Entscheidungshilfe bzw. Vorauswahl

		Maßnahmen bei punktuelltem Querungsverhalten bei niveaugleichen Querungen					
Kriterium	Parameter	Mittelinsel/ Fahrbahnteiler	Fahrbahn- anhebung	Fahrbahn- einengungen	Gehsteig- vorziehung	Schutzweg ohne VLSA	Schutzweg mit VLSA
Sichtbeziehungen	vorhanden / herstellbar	++	++	++	++	++	++
	nicht herstellbar	-	-	-	-	-	+++
Fahrstreifenanzahl	1 pro Fahrtrichtung	++	++	++	++	++	++
	> 1 pro Fahrtrichtung	++	+	+	+	-	+++
Querungslänge	kurz	++	++	++	+++	++	+
	lang	+++	+	++	+++	+	++
Abstellte Fahrzeuge	vorhanden	+			+++	++	++
	nicht vorhanden				+	++	++
Verkehrsstärke (Fahrzeug)	<1000 Kfz/h	++	++	++	++	++	+
	>1000 KFZ/h	++	+	++	++	++	+++
Fahrgeschwindigkeit (v85)	≤ 20 km/h	++	++	++	++	+	+
	21 - 55 km/h	++	++	++	++	++	++
	56 - 70 km/h	++	-	-	++	-	+++
	> 70 km/h	++	-	-	++	-	-
Lkw-Aufkommen (N2, N3)	hoch (> 50 Lkw/h)	++	+	+	++	++	++
Schienenstraßen	im Haltestellenbereich	++	-	+	++	+	++
	auf freier Strecke	++	-	+	++	-	++
Haltestellenbereich, Einrichtungen, POI	vorhanden	++	++	++	++	++	++
Benutzergruppen FG	besonders schutzbedürftige Personen	++	++	++	++	++	+++
mittlere Wartezeit FG	hoch (> 30s)	++	+	+	+	+++	+
geeignet/empfohlen	+++						
geeignet	++						
in Sonderfällen geeignet	+						
nicht geeignet	-						
nicht relevant							

Jedes Entscheidungskriterium ist durch Parameter beschrieben und ist jeweils einzeln bewertet (jede Zeile gilt für sich und soll nicht Relation mit anderen Zeilen gesetzt werden). Bei der Kombination von Kriterien wird das Ausschusskriterium schlagend. Generell ist zu prüfen, ob durch Änderung der Rahmenbedingungen wie z.B. Reduktion von Fahrstreifenanzahl, Geschwindigkeiten, Querungslängen eine Eignung erzielt werden kann.

Schritt 4: Auswahl der niveaugleichen Querungshilfe

Schritt 4.2: Mindeststandards für alle Arten von Querungshilfen

- An Querungsstellen sind ausreichende **Sichtbeziehungen** sicherzustellen, damit Fahrzeuglenker und Fußgänger einander rechtzeitig wahrnehmen können. Je nach Vorrangverhältnisse sind die erforderlichen Werte unterschiedlich.
- Die Querungsstelle muss den **barrierefreien Ansprüchen** gerecht werden
- Bei Querungsstellen ist die entsprechende **Beleuchtung** herzustellen.
- Bei den Querungsstellen ist auf eine **ausreichend große Auftrittsfläche** bzw. FG-Wartefläche herzustellen.
- Die Querungsstelle ist **in der Annäherung** sowohl für Fahrzeuglenker als auch für Fußgänger **wahrnehmbar und begreifbar auszuführen**

Schritt 4: Auswahl der niveaugleichen Querungshilfe

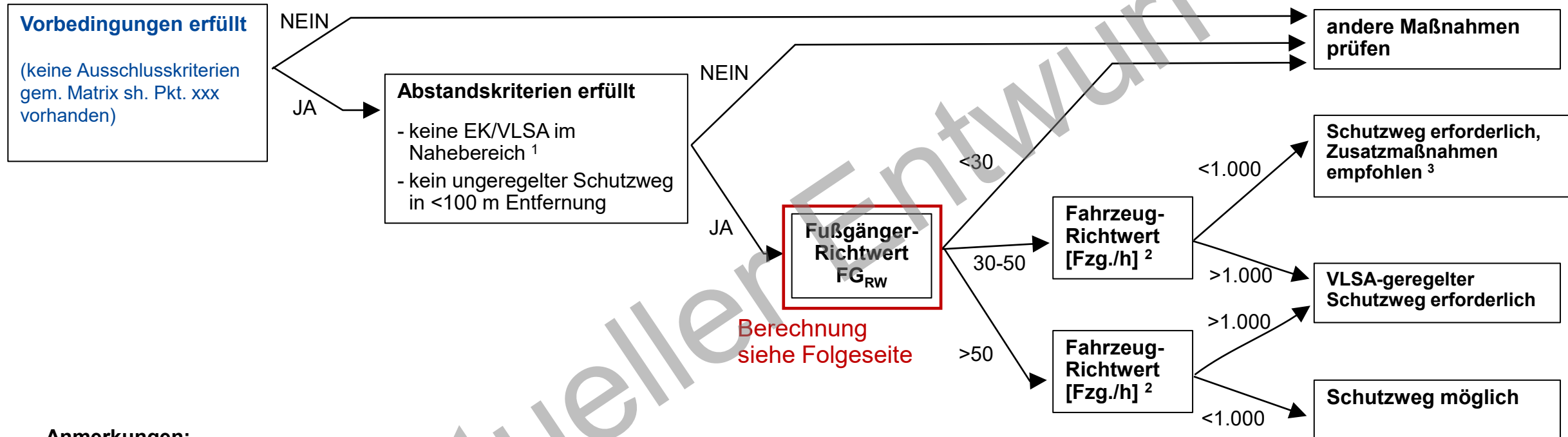
Schritt 4.3: Unterkapitel und detaillierte Beschreibung der Anforderungen und Einsatzkriterien je Art der Querungshilfe

- Mittelinsel/Fahrbahnteiler
- Fahrbahnanhebung
- Fahrbahneinengung
- Gehsteigvorziehung

- Schutzweg ohne VLSA
- Schutzweg mit VLSA

→ Weiterentwickelter Vorschlag auf Folgeseiten

Eignungsprüfung zur Anlage eines Schutzweges



Anmerkungen:

- ¹ Schutzwege innerhalb eines VLSA-geregelten Kreuzungsplateaus sind hiervon ausgenommen
- ² Der Fahrzeug-Richtwert ist bei einer baulichen Trennung der Fahrstreifen (z. B. Schutzinsel) je Fahrstreifen, andernfalls als Summe beider Fahrstreifen zu bewerten. Der Schwellenwert von 1.000 Fzg./h stellt einen groben Richtwert dar, eine detailliertere Beurteilung kann nach Abb. xxx in RVS 05.04.31 erfolgen.
- ³ Bei mittlerem Fußverkehrsaufkommen ist eine ausreichende Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker und somit ausreichende Verkehrssicherheit für querende Fußgänger nur dann zu erwarten, wenn die Querungsstelle durch Zusatzmaßnahmen besonders betont wird (z.B. Mittelinsel, Fahrbahnanhebung etc.). Sollten keine ausreichenden Zusatzmaßnahmen umgesetzt werden können (z. B. Platzmangel), ist zwar das Erfordernis für die Anordnung eines Schutzweges gegeben, aber keine ausreichende Verkehrssicherheit an diesem Schutzweg zu erwarten. In diesem Fall wird die Anordnung eines unregulierten Schutzweges nicht empfohlen.

Fußgänger-Richtwert FG_{RW}

$$FG_{RW} = FG_B + FG_P + Z_N$$

- FG_B** **Fußgänger-Frequenz im Bestand:** Anzahl der Fußgängerquerungen pro Stunde als Mittelwert der 3 FG-stärksten Stunden des maßgebenden Tages. An Querungsstellen, an welchen die Anordnung eines kombinierten Überweges (Schutzweg + Radfahrerüberfahrt) geprüft wird, sind die gezählten querenden Radfahrer rechnerisch als Fußgänger zu werten und zu diesen zu addieren [**Zählung Bestand**]
- FG_P** **zusätzliche Fußgänger-Frequenz in der Prognose:** zusätzliche Anzahl an Fußgängerquerungen, welche aufgrund von Entwicklungen im Umfeld zu erwarten ist (z.B. städtebauliche Entwicklungen, neue POIs etc.), der Wert kann bei Entfall von Nutzungen im Umfeld auch negativ sein. Der Wert ist als Mittelwert der 3 FG-stärksten Stunden des maßgebenden Tages zu prognostizieren. An Querungsstellen, an welchen die Anordnung eines kombinierten Überweges (Schutzweg + Radfahrerüberfahrt) geprüft wird, sind die prognostizierten zusätzlich querenden Radfahrer rechnerisch als Fußgänger zu werten und zu diesen zu addieren. Die Prognose hat für den Zeitpunkt nach Umsetzung des Schutzweges zu erfolgen. [**Prognosewert**]
- Z_N** **Zuschlag Netzwirkung:** wenn die Querungsstelle Teil des Hauptfußwegenetzes ist oder sich im unmittelbaren Umfeld sensible und fußgängerfrequenzstarke Nutzungen befinden (Bildungseinrichtungen, Gesundheitseinrichtungen, Altenheim, Behinderteneinrichtung, ÖV-Haltestellen etc.), dann ist $Z_N = 25$, andernfalls $Z_N = 0$ [**Netzplanung**]

Vielen Dank!



Hatun Atasayar
hatun.atasayar@kfv.at



Michael Skoric
skoric@cvp.at



Peter Kostka
peter.kostka@stadt.graz.at