

Dietmar Rudolph / Roland Stimpel

Zebrastreifen

Arbeitshilfen für Fußgängerüberwege

Neues Recht, Planung, Sicherheit



Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

Seit 1985 vertritt FUSS e. V. die Interessen der Fußgängerinnen und Fußgänger in Deutschland. Bei allen Fragen zum Fußverkehr sind wir Ansprechpartner für Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit. Wir erarbeiten Stellungnahmen und schlagen Änderungen für Gesetze und Richtlinien vor. Weil Gehen als wichtigster Baustein nachhaltiger Mobilität nicht isoliert betrachtet werden kann, arbeiten wir dabei mit Verbänden zusammen, die sich mit Rad-, Bus- und Bahnverkehr befassen.

Als Fachverband beraten und vernetzen wir Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und Politik. Als Lobby setzen wir uns für Fußgänger-Belange ein, etwa in der Straßenverkehrsordnung, in Planungsrichtlinien und im Bußgeldkatalog. Als Bürgerinitiative arbeiten wir dezentral in unseren Ortsgruppen an besseren Bedingungen für das Gehen. Als Teil der Zivilgesellschaft informieren wir Medien, veranstalten Vor-Ort-Aktionen und publizieren selbst.

Impressum

Titel:	Zebrastreifen – Arbeitshilfen für Fußgängerüberwege
Herausgeber:	Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.
Stand:	31. August 2025
Autoren:	Dietmar Rudolph, Roland Stimpel
Kontakt:	FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland Exerzierstr. 20 D-13357 Berlin www.fuss-ev.de Telefon 030/4927473 E-Mail info@fuss-ev.de
Sprache:	Begriffe wie „Fußgänger“ und „Radfahrer“ kommen in fast jedem Satz dieses Texts vor. Der besseren Lesbarkeit wegen werden diese Begriffe generisch benutzt und sind selbstverständlich ungeschlechtlich.
Danksagung:	Die Autoren bedanken sich bei allen, die durch Korrekturlesen, Recherche, Bildmaterial und Vorschläge an dieser Veröffentlichung Anteil hatten. Besonders nennen möchten wir: Jan Fleischhauer, Antje Heinrich, Claudia Nowak, Cornelia Rudolph, Angelika Schlansky

Dieses Dokument darf in elektronischer Form beliebig kopiert und weitergereicht werden, solange der Text einschließlich dieses Impressums unverändert bleibt. Wir sind an einer möglichst weiten Verbreitung interessiert. Die jeweils aktuellste Version des Originals finden Sie auf den Webseiten stvu.info und fuss-ev.de

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren. Für Ergänzungen, Korrekturen oder hilfreiche Kommentare sind wir dankbar.

© 2025 FUSS e.V. All rights reserved.

Bildquellen:

Bild 1, 4, 11, 12, 14 a, 23: R. Stimpel

Bild 2: C. Rudolph

Bild 3, 5, 7, 8, 9, 10, 13, 14 b, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28: D. Rudolph

Bild 6: bruciel.brussels

Bild 29: FUSS e.V. Offenburg

Bild 30: A. Schlansky

Inhaltsverzeichnis

Altes Instrument – neue Chancen	4
Eine kurze Geschichte des Zebrastreifens	5
Zebrastreifen im Vergleich zu anderen Querungshilfen	6
Über- und Unterführungen	6
Ampeln	6
Mittelinseln ohne Zebrastreifen	7
Gesetze, Verordnungen und Regelwerke	9
§ 45 Straßenverkehrsordnung: Zebrastreifen jetzt leichter möglich	9
Verwaltungsvorschrift zur StVO: Eine vornehme Pflicht für Behörden	10
VwV zu § 26 StVO: Weniger Hemmnisse – aber immer noch zu viele	10
Inhalt der VwV zu § 26 StVO – und Änderungsbedarf	10
Regelwerke: Keine Vorschriften, aber oft Vorgaben	14
Platzierung von Zebrastreifen: Gute, schlechte und verbotene Orte	16
Geeignete Stellen für Zebrastreifen	16
Bedingt geeignete Stellen für Zebrastreifen	18
Problematische Stellen	19
Sicherheit am Zebrastreifen	21
Geschwindigkeit dämpfen: Tempo 30 an Zebrastreifen	21
Verhalten verbessern: Aufklärung und Sanktionen	23
Ausreichende Sichtfelder	24
Gute Beleuchtung	25
Kreuzungen und Kreisel: Auflösung eines Widerspruchs	25
Kombination mit Mittelinseln	26
Mehr als Sicherheit: Zebrastreifen gestalten und ausstatten	27
Ausstattung von Zebrastreifen	27
Lage von Zebrastreifen	29
Barrierefreiheit	30
Radweg	31
Für die Unterhaltung vorsorgen	32
Verhalten am Zebrastreifen: Regeln und Empfehlungen	33
Richtiges Verhalten – über Regeln hinaus	33
Regeln und Empfehlungen fürs Gehen	33
Regeln und Empfehlungen fürs Fahren	34
Bußgelder und Straftaten	35
Empfehlungen fürs Fahrrad	35
Zebras auf Trab bringen: Was Sie tun können	37
Schritt 1: Bedarf ermitteln	37
Schritt 2: Hinderungsgründe prüfen	37
Schritt 3: Zebrastreifen verlangen	37
Schritt 4: Aktionen für Zebrastreifen	38
Stichwortverzeichnis	41

Altes Instrument – neue Chancen

Für Zebrastreifen gibt es viel Bedarf. Der Fußverkehr hat das stärkste Wachstum aller Mobilitätsformen; er braucht mehr sichere und durchgängige Verbindungen. Bundesregierung und Bundesrat haben den Bedarf erkannt: 2024 und 2025 wurden Vorschriften im Verkehrsrecht modernisiert, so dass viel mehr weiße Balken auf die Straßen können als bisher – und sie sich per Tempolimit besser sichern lassen.

Zebrastreifen gleichen punktuell einen gravierenden Nachteil aus, den der Fußverkehr hat. Wer durch Städte und Dörfer geht, muss etwa alle 100 bis 200 Meter den Gehweg verlassen und eine Zone durchqueren, die von harten, schnellen Geräten mit Vorfahrt vor Gehenden beherrscht wird. Hier sind Zebrastreifen ein ausgezeichnetes Mittel für bessere Balance: Sie sind auf Fahrbahnen die einzigen Orte, an denen Gehende stets Vortritt vor Straßenfahrzeugen haben, selbstverständlich mit Ausnahme von Notfall- und Rettungsfahrten.

Der Vorrang nützt nicht nur denen, die gerade hier gehen. Mehr Fußverkehr belebt die Städte und ihre Wirtschaft, schont die Umwelt und braucht weniger Fläche und Geld als andere Verkehrsmittel. Er ist die meist verfügbare, sozialste und für die Gesundheit beste Mobilitätsform. Er ist zwar relativ langsam – aber gerade das rechtfertigt einen Ausgleich durch Vortritt am Bordstein ohne Wartezeit. Fuß-Flow ist noch mehr wert als flüssiges Fahren.

Aber immer noch wird vielerorts das Gehen unterschätzt und vernachlässigt. Fahrzeuge, vor allem Autos, neuerdings auch vermehrt Fahrräder, sollen nicht von den „Randfiguren“ zu Fuß gebremst und aufgehalten werden. Zebrastreifen wurden jahrzehntelang an vielen Orten entfernt und nicht neu angelegt. Das löste einen Teufelskreis aus: Weil sie weniger vertraut waren, gab es an den seltenen Zebrastreifen umso mehr Unfälle. Also wurden noch mehr abgeschafft. Doch in vielen Städten hat sich der Trend längst wieder gedreht, und es werden Zebrastreifen als praktisches und nicht zuletzt effizientes Instrument neu geschaffen. Sie sind effizient für alle: Kein Mensch und kein Fahrzeug steht hier sinnlos bei Rot herum, während niemand quer geht oder fährt.

Diese Broschüre behandelt Zebrastreifen unter vielen Aspekten: ihre Geschichte, ihr Funktionieren im Alltag, ihr Recht, die Schritte zu ihrer Schaffung und das richtige, sichere Verhalten zu Fuß und auf Rädern. Zebrastreifen sind ein lohnender Job für viele: in Kommunen, Behörden von Bund und Ländern, Polizei, Planungsbüros und Zivilgesellschaft.

Zebrastreifen, Fußgängerüberweg oder FGÜ?

Wir sagen „Zebrastreifen“ an Stelle des amtlichen Ausdrucks „Fußgängerüberweg“, abgekürzt FGÜ. Das Wort „Zebrastreifen“ ist kürzer und anschaulicher. Vor allem kennen es nicht nur Verkehrsplanungs-Profis, sondern fast alle im Land. „Fußgängerüberweg“ wird zudem leicht mit „Fußgängerfurt“ verwechselt, dem Fachausdruck für den Übergang an Ampeln.

Eine kurze Geschichte des Zebrastreifens

Zebrastreifen markieren in vielen Ländern der Welt Stellen, die von Verkehrsbehörden zum Überqueren von Fahrbahnen zu Fuß vorgesehen sind. Sie bestehen aus meist weißen oder gelben Balken, in der Regel quer zur Gehrichtung, und sind mit unterschiedlichen Elementen kombiniert oder ergänzt: Schildern, Leuchten, Ampeln, Schwellen, Aufpflasterungen und/oder besonderen Belägen sowie weiteren Bodenmarkierungen, Leitsystemen für Blinde und Sehbehinderte, abgesenkten Bordsteinen, vorgestreckten Gehwegen und mehr.

Ebenso wie die Ausstattung variieren Zwecke und Regeln in verschiedenen Ländern und Regionen. Zebrastreifen werden meist geschaffen, um das Gehen zu sichern und zu erleichtern – teils aber auch, um es an bestimmten Querungsstellen über die Fahrbahn zu kanalisieren, während es ringsum verboten ist. Sie können Regeln setzen – in Deutschland vor allem die, dass Gehende hier Vorrang haben. In anderen Ländern können sie aber auch bloße Markierungen ohne rechtliche Wirkung sein, an denen über den Vorrang anders entschieden wird, etwa durch Ampeln.

Erste Ideen für Zebrastreifen gab es vor dem Zweiten Weltkrieg, so in der Schweiz 1936 für Markierungen in Gelb, der Symbolfarbe für Wanderwege.¹ Mit der verstärkten Motorisierung nach dem Krieg verbreiteten sie sich rasch. Die ersten Zebrastreifen in Frankreich und der Schweiz wurden 1948 angelegt, in Großbritannien 1951 und in der DDR erstmals im März 1952 in Berlin-Schöneweide, in der Bundesrepublik im Juli gleichen Jahres in München.

1953 fanden sie Eingang in die Straßenverkehrsordnung der Bundesrepublik, damals als eine von mehreren Bodenmarkierungen mit gemeinsamer Rechtslage.² Es gab noch keinen Vortritt, sondern Fahrende hatten „das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weise zu ermöglichen“.³

Wer es tat, galt als gönnerhafter Kavalier. Eine Zeitung machte 1954 aus den Buchstaben des

Wortes Zebra das Akronym (Wort aus den Anfangsbuchstaben) „Zeichen eines besonders rücksichtsvollen Autofahrers“. Nach der StVO-Novellierung 1956 hatte ein Gehender Vorrang, wenn „der Fußgänger sich auf dem Fußgängerüberweg befindet, bevor das Fahrzeug den Fußgängerüberweg erreicht hat“.⁴ Und ab 1964 gab § 9 Absatz 3a der StVO grundsätzlichen Vortritt: „Die Führer von Fahrzeugen mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen haben den Fußgängern, welche die Fahrbahn erkennbar überschreiten wollen, das Überqueren zu ermöglichen. Deshalb dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranzufahren; nötigenfalls müssen sie halten“, hieß es damals.

Der Wille, Zebrastreifen anzulegen und zu pflegen, schwankte bei Straßenverkehrsbehörden teils stark. West-Berlin soll in den 1950er Jahren 1.600 besessen haben; kurz nach der Jahrtausendwende waren es in der Gesamtstadt nur noch 103. Inzwischen ist die Zahl wieder auf über 600 gestiegen und soll weiter wachsen. Auch andere Bundesländer bemühen sich in jüngerer Zeit darum. Fachministerien und Initiativen in Baden-Württemberg⁵, Bayern⁶, Sachsen⁷ und anderswo bieten Publikationen dazu, wobei zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Broschüre noch keine davon die novellierte StVO und VwV-StVO berücksichtigten.

¹ siehe www.planersocietaet.de/2023/08/31/70-jahre-zebrastreifen

² Anhang D, Bild 4b, StVO (1953)

³ Anhang A, Abs. 1 StVO (1953)

⁴ § 37a, Abs. 1 StVO (1956)

⁵ www.vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren_Publikationen/Fussgaengerueberwege_Leitfaden_Anlage_Ausstattung_Broschue_190215.pdf

⁶ www.agfk-bayern.de/wie-koennen-sichere-fussgaengerueberwege-angelegt-werden

⁷ www.mobilitaet.sachsen.de/download/Handlungsanweisung_FGUE_210412.pdf

Zebrastreifen im Vergleich zu anderen Querungshilfen

Um Fußgängern die sichere und leichte Überquerung einer Fahrbahn zu ermöglichen, haben Straßenverkehrsbehörden verschiedene Mittel zur Verfügung: Neben Zebrastreifen sind dies Über- und Unterführungen, Ampelanlagen sowie Mittelinseln.

Über- und Unterführungen

Am sichersten ist es natürlich, wenn sich zwischen den Verkehrsströmen „Fußgänger“ und „Fahrverkehr“ gar keine Konfliktpunkte ergeben können. Dazu muss man Kreuzungen der Wege komplett vermeiden. Dies geschieht mit Hilfe von Über- oder Unterführungen.

Anders als Zebrastreifen sind Über- und Unterführungen beim Bau und im Betrieb sehr aufwändig, da entweder die Fahrbahn oder der Gehweg auf ein anderes Höhenniveau gehoben oder gesenkt werden muss (Fachbegriff „planfrei“). Sie brauchen nicht nur in der Höhe, sondern auch in der Fläche viel Platz für Rampen oder Treppen. Innerorts ist dieser Platz normalerweise nicht vorhanden, genauso wenig wie Finanzmittel für derart aufwändige Bauwerke.

Aus Verkehrssicht sind Über- und Unterführungen sehr sicher. Verkehrsunfälle zwischen Fußgängern und Fahrzeugen sind ausgeschlossen, soweit nicht Fahrzeuge die oft steilen Rampen mit benutzen. Sicherheitsprobleme haben derartige Bauwerke trotzdem: Unterführungen für den Fußverkehr erzeugen Angsträume, in denen die soziale Kontrolle verloren gehen kann. Unterführungen für den Fahrverkehr können durch den Wechsel der Beleuchtung (Tageslicht/Tunnelbeleuchtung) zu Sichtproblemen oder abrupten Bremsmanövern führen.

Müssen die Fußgänger die Ebene wechseln, ergeben sich erhebliche Schwierigkeiten. Fußgänger müssen dann Treppen auf- oder absteigen, was für viele nicht nur beschwerlich, sondern unmöglich ist. Für eine barrierefreie Querung braucht man deshalb lange Rampen oder (fehleranfällige) Aufzüge. Für den Fahrverkehr hingegen ist diese Art der Querung ideal, da er ohne Beeinflussung weiter fließt. Über- und Unterführungen sind dort (und nur dort) sinnvoll, wo man den Fahrverkehr nicht unterbrechen kann oder darf, also bei Auto-

bahnen oder Schnellstraßen. Nachteile für ihn: Halten ist schwierig bis unmöglich und Ziele auf Bodenhöhe sind nicht direkt erreichbar.

Kann der Fußverkehr auf seiner normalen Höhenebene bleiben, wird also der Fahrverkehr über oder unter den Gehweg verlegt, so stellen die Querungsanlagen keinerlei Hindernisse für die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fußverkehrs dar. Allerdings stellen dann lange Fahrbahneinschnitte oder -Rampen oft Barrieren dar.

Ampeln

Will oder kann man die Verkehrsströme aus unterschiedlichen Richtung nicht durch verschiedene Höhenebenen trennen, muss man die bei höherer Geschwindigkeit gefährlichen Kreuzungspunkte zwischen den Wegen auf andere Weise entschärfen.

Für viele Straßenverkehrsbehörden sind Ampeln das Mittel der Wahl, um sich kreuzende Verkehrsströme zu trennen. Dies gilt sowohl für Fahrverkehr aus unterschiedlichen Richtungen als auch für den Konflikt zwischen Fuß- und Fahrverkehr. Aus diesem Grund findet man auf deutschen Straßen überproportional viele Verkehrsampeln; geschätzt wurden im Jahr 2017 rund 68.000 Anlagen.⁸

Ampelanlagen bestehen nicht nur aus den Masten und Lichtzeichen, sondern auch aus der zugehörigen Steuerungselektronik und der jeweiligen Software. Gegenüber Rechts-vor-links-Kreuzungen (für den Fahrverkehr) und Zebrastreifen (für den Fußverkehr) sind Ampelanlagen deshalb sowohl in der Erstellung als auch im laufenden Betrieb deutlich teurer. Und gleichzeitig sind sie deutlich unkomfortabler und fressen Zeit.

In der Theorie sind Ampelanlagen besonders sicher, weil sie die unterschiedlichen Verkehrsströme trennen. In der Praxis jedoch ist diese Trennung gar nicht gegeben. An fast jeder Ampelkreuzung haben abbiegende Fahrzeuge gleichzeitig Grün mit dem Gegenverkehr und vor allem mit parallel laufenden Fußgängern. Nicht von ungefähr sind „Fehler beim Abbiegen“ innerorts die häufigste Unfallursache mit Personenschäden.

⁸ Peter Häckelmann: Die Ampel. Das un(s) bekannte Wesen. Ottweiler 2017, S.5

Wer an einer roten Ampel ankommt, muss immer halten, unabhängig davon, ob es an dieser Kreuzung gerade andere Fahrzeuge oder Fußgänger gibt. Die Ampelsteuerung kann zwar in begrenztem Rahmen auf die Dichte der Verkehrsströme reagieren, aber irgendeiner steht immer vor dem Rotlicht. Und am längsten tun dies die Fußgänger, die Wind und Wetter trotzen.

Da Fußgängerampeln in Deutschland (außer in einem dauerhaften „Verkehrsversuch“ in Düsseldorf) auf die Farben Grün und Rot beschränkt sind, ergibt sich außerdem ein logischer Konflikt zur Straßenverkehrs-Ordnung: Während jeder andere Verkehrsteilnehmer sofort anhalten muss, wenn er ein Rotlicht vor sich hat, sollen Fußgänger trotz Rot über die Straße laufen – wenn sie schon einen Fuß auf die Fahrbahn gesetzt hatten. Schaltet die Ampel während des Gehens auf Rot, gilt das Gegenteil der Wartepflicht. In dieser „Räumphase“ sollen sich Gehende möglichst schnell an den Fahrbahnrand begeben.

Straßenverkehrsbehörden entscheiden darüber, welcher Verkehrsstrom wie lange vor der Kreuzung warten muss. Dies geschieht über festgelegte Signalzyklen oder durch Dauergrün, das vom benachteiligten Verkehrsstrom per Anforderung unterbrochen werden muss („Bettelampel“).

Bei Ampeln mit Bedarfsanforderung kann zwar der bevorrechtigte Verkehr meist ohne Halt durchfahren/-gehen, der untergeordnete Verkehr muss jedoch immer warten. Zu lange Wartezeiten bergen dabei die Gefahr, dass die vermeintliche Sicherheit dieser Querungsanlage unterlaufen wird, wenn Fußgänger bei Rot laufen, sei es, weil sie nicht im Regen stehen möchten oder weil sie noch den ankommenden Bus erreichen wollen.⁹

Anders als Zebrastreifen können Ampelanlagen nur sehr eingeschränkt auf die aktuelle Verkehrslage reagieren. Dabei ändern sich die Anforderungen an eine Querungsanlage im Laufe eines Tages häufig: mal ist Schulverkehr, mal Berufsverkehr, mal Freizeitverkehr und mal gar keiner.

Um Fußgängerfurten an Ampeln barrierefrei zu bekommen, müssen wie an Zebrastreifen die Bordsteine abgesenkt werden. Fußgänger,

die nur schlecht sehen, können an Ampeln durch kontrastreich markierte Furten gelenkt werden. Für blinde Fußgänger ist es erforderlich, die Grünphase akustisch oder taktil anzukündigen.

Ampelanlagen eignen sich dort, wo viel Fahrverkehr herrscht, so dass er sich nicht mit geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen wie Rechts-vor-links-Kreuzungen oder expliziten Vorrangregelungen wie Zebrastreifen unterbrochen werden soll. Aus Sicht des Fußverkehrs ist eine maximale Wartezeit von 45 Sekunden¹⁰ bei umlaufgesteuerten Ampeln bzw. von 7 Sekunden¹¹ bei Bedarfsanforderungen sinnvoll und anzustreben

Mittelinseln ohne Zebrastreifen

Wo es keinen Zebrastreifen und keine Fußgängerampel gibt, müssen Fußgänger ungesichert die Fahrbahn überqueren. Als Querungshilfen gelten deshalb auch Mittelinseln zwischen den Fahrspuren. Diese machen zwar die eigentliche Querung nicht sicherer, verkürzen aber die ungesichert zu laufende Strecke.

Bei einer Mittelinsel werden zunächst nur Fahrstreifen in einer Richtung überquert, auf der Mittelinsel gewartet und dann die Fahrstreifen in der Gegenrichtung überquert. Fußgänger müssen ihre Aufmerksamkeit jeweils nur in eine Richtung lenken und müssen auch nicht warten, bis sich in beiden Fahrtrichtungen gleichzeitig eine Lücke ergibt.

Einfachste Mittelinseln lassen sich mit Farbe auf der Fahrbahn markieren. In Normalfall jedoch wird eine Mittelinsel baulich erstellt, mit Bordstein, Pflasterung, Grünflächen und Verkehrszeichen. Dadurch summieren sich die Kosten sowohl für den Bau als auch für den Unterhalt.

Anders als an Zebrastreifen haben Fußgänger an Querungsstellen mit Mittelinsel keinen Vorrang. Da Mittelinseln die Fahrbahn optisch einengen und somit dem Fahrverkehr eine

⁹ FGSV: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), 3.3.5.1: „Bei bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlagen sollte möglichst umgehend (nach 7 Sekunden) für den Fußgänger eine Freigabezeit eingerichtet werden.“

¹⁰ FGSV: Anhang zu den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022 – Steckbriefe), zu Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS): „Für den ÖV sollten die Qualitätsstufen QSV A bis B, für den Rad- und Fußverkehr die Qualitätsstufen QSV A bis C angestrebt werden. Dies gilt sowohl für Anlagen des jeweiligen Verkehrsmittels als auch für Knotenpunkte mit und ohne Lichtsignalanlage.“

¹¹ FGSV: EFA, 3.3.5.1

Barriere bieten, führen sie automatisch zu einer reduzierten Fahrgeschwindigkeit. Dieses erzwungene Abbremsen sorgt auch dafür, dass rücksichtsvolle Autofahrer querenden Fußgängern freiwillig Vorrang einräumen. Im Normalfall jedoch fließt an Mittelinseln der Fahrverkehr weiter, während der Fußverkehr auf eine Lücke warten muss.

Gegenüber Zebrastreifen fehlt es Mittelinseln sowohl am Vorrang des Fußverkehrs als auch an garantierter Durchgängigkeit. Statt in einem Zug die Straße queren zu können, ist oft ein Zwangsstopp auf der Mittelinsel nötig. Die Nationale Fußverkehrsstrategie empfiehlt daher, Mittelinseln möglichst mit Zebrastreifen zu kombinieren. Das ist aber nur möglich, wo in jede Richtung nur ein Fahrstreifen führt.

Ausreichend große, barrierefrei gestaltete Mittelinseln lassen sich auch mit Roll- und Krankenfahrstühlen sowie von Personengruppen gut nutzen. Problematisch sind Mittelinseln für blinde und sehbehinderte Menschen, da diese nicht erkennen können, dass es überhaupt eine Mittelinsel gibt und dass deshalb der Verkehr auf der entfernten Fahrspur ignoriert werden kann.

Gegenüber Zebrastreifen mit und ohne Mittelinsel haben reine Mittelinseln kaum Vorteile. Eine gute Variante ist der durchgängige Mittelstreifen, über den Fußgänger an beliebigen Stellen relativ sicher von einer Straßenseite zur anderen kommen.



Bild 1: Kombination Mittelinsel mit Zebrastreifen, die Fahrbahn mit Gehwegen auf jeweils einen Fahrstreifen pro Richtung begrenzt.

Gesetze, Verordnungen und Regelwerke

Zebrastreifen sehen einfach aus. Aber es gibt zahlreiche Vorschriften, Richtlinien und Gerichtsurteile dazu, wo und wie sie angelegt werden. Hierum geht es in diesem Kapitel. Mit den Verkehrsregeln an Zebrastreifen, der Bedeutung von Schildern und Markierungen sowie der Ahndung von Verstößen beschäftigt sich ein folgendes Kapitel.

§ 45 Straßenverkehrsordnung: Zebrastreifen jetzt leichter möglich

Zebrastreifen fallen rechtlich unter die „Verkehrszeichen und -einrichtungen“, mit denen Behörden den Verkehr regeln dürfen. Für ihre Anordnung gibt § 45 StVO zwei unterschiedliche Möglichkeiten.

§ 45 Absatz 1: Flächen für den Fußverkehr

§ 45 Absatz 1 erlaubt die Regelung zwecks „Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs“ sowie seit der Novellierung 2025 in Satz 2 Nr. 7b zwecks „Bereitstellung angemessener Flächen ... für den Fußverkehr“. Die VwV-StVO zu § 45 stellt in Randnummer 14e klar, dass auf dieser Grundlage sämtliche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen angeordnet werden können, die dem Fußverkehr Flächen zur alleinigen oder vorrangigen Nutzung zuweisen. Ebenso können hiernach Maßnahmen angeordnet werden, die nicht unmittelbar Fußverkehrsflächen betreffen, die aber die Funktion von Fußverkehrsflächen verbessern. Für Zebrastreifen trifft das aufgrund ihrer Vernetzungswirkung sonst getrennter Fußverkehrsflächen zu. Sie können unter Berufung auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7b StVO angeordnet werden.¹² § 45 Abs. 10 Satz 2 regelt ausdrücklich, dass solche Anordnungen nicht den Erfordernissen von Absatz 9 (zwingendes Erfordernis, Gefahrenlage) genügen müssen.

§ 45 Absatz 9: Zwingendes Erfordernis, kein Gefahrenachweis

Aber alternativ zur Anordnung nach Absatz 1 Satz 2 Nr. 7b ist jetzt auch nach dem eben genannten § 45 Abs. 9 die Anordnung von Zebrastreifen seit der Novellierung 2024 der StVO leichter möglich. § 45 Abs. 9 stellt für Verkehrszeichen und -einrichtungen zwei Bedingungen:

Sie müssen nach Satz 1 „zwingend erforderlich“ sein und brauchen nach Satz 3 eine besondere „Gefahrenlage“, sobald sie fließenden Verkehr beschränken.

Das geforderte „zwingende Erfordernis“ sieht das Bundesverwaltungsgericht gegeben, „wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Straßenverkehrs-Ordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen“.¹³ Dies trifft auf Örtlichkeiten zu, an denen schneller, oft dichter Fahrverkehr verhindert, dass Fußverkehr flüssig und leicht über die Straße kommt.

Die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Fußverkehrs verlangt die VwV-StVO zu § 25 in Randnummer 1. Überall, wo Fahrverkehr Vorrang vor querendem Fußverkehr genießt oder dieser Vorrang häufig irrtümlich angenommen wird, etwa beim Abbiegen an Kreuzungen und Einmündungen, kann es deshalb zwingend erforderlich sein, sichere Querungsstellen einzurichten. An Querungsorten mit relativ schnellem, dichtem Fahrverkehr ist der sichere und geordnete Ablauf des Fußverkehrs nur möglich, wenn Menschen über die Fahrbahn vorrangig, flüssig und angstfrei gehen können. Dabei sind nicht zuletzt die Bedürfnisse der zahlreichen Menschen mit physischen und sensorischen Einschränkungen (bis zu 20 % der Bevölkerung) zu berücksichtigen. Damit ist hier das „zwingende Erfordernis“ für eine Verkehrsregelung gegeben, die eine sichere, für alle Menschen einfache Querung ergibt.

Die zweite allgemeine Bedingung in Absatz 9 ist die in Satz 3 geforderte besondere „Gefahrenlage“. Sie muss seit der StVO-Novellierung von 2024 für die Anordnung von Zebrastreifen nicht mehr erfüllt werden. Satz 4 lautet seitdem auszugsweise: „Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von (...) 10. Fußgängerüberwegen (Zeichen 293).“

Tempolimits: Mehr Sicherheit durch Tempo 30 an Zebrastreifen

Ebenfalls nach § 45 Abs. 9 sind laut Nummer 6 jetzt auch Tempolimits von 30 Stundenkilometer an allen Zebrastreifen zulässig, sowohl im Bestand als auch für neu angelegte Fußgängerüberwege.

¹² Dölling/Neumann: Die Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO vom 10.4.2025, NZV 2025, 337

¹³ BVerwG, Beschluss vom 1.9.2017 – 3 B 50.16

Die genannten Änderungen der StVO erlauben es jetzt, viel mehr und viel sicherere Zebrastreifen zu schaffen als bisher. § 45 Abs. 9 enthält keinen Hinderungsgrund mehr.

Verwaltungsvorschrift zur StVO: Eine vornehme Pflicht für Behörden

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)¹⁴ regelt bundesweit im Detail, wann und wie Behörden Verkehrsregelungen treffen können, zum Beispiel durch Schilder oder durch Markierungen auf dem Boden wie Zebrastreifen. Von Bedeutung für die Behörden sind drei grundsätzliche Vorschriften und eine detaillierte. Zuerst die drei grundsätzlichen:

1. Die VwV-StVO zu § 1 bestimmt: „Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die ‚Vision Zero‘ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“
2. Die VwV-StVO zu § 25 Abs. 3 bestimmt: „Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn ist eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei.“
3. Eine gemeinsame Vorschrift zu den §§ 39 bis 43 lautet in Randnummer 5: „Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“ Seit 2025 ist dies ergänzt um den Satz „Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nicht-motorisierten Verkehrs ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

Zebrastreifen können ein sehr wirksames Mittel sein, Fußverkehr zu sichern und zu fördern. Die drei zitierten Passagen nehmen Verkehrsbehörden in die Pflicht, die Anlage von Zebrastreifen aktiv und wohlwollend zu prüfen und umzusetzen. Der vorgeschriebene Vorrang der Sicherheit vor der „Flüssigkeit“ widerlegt auch Einwände, Zebrastreifen könnten den Fluss des Autoverkehrs stören. Die VwV-StVO stellt klar: Sie dürfen und müssen das sogar, wenn es der Sicherheit dient.

VwV zu § 26 StVO: Weniger Hemmnisse – aber immer noch zu viele

Ausdrücklich und ausführlich beschäftigt sich die Verwaltungsvorschrift zu § 26 StVO mit Zebrastreifen. Sie enthalten die wichtigsten Grundlagen dafür, wo und wie die Verkehrsbehörden Zebrastreifen anlegen können, sollen oder nicht dürfen. Seit 2025 gibt es zwei Erleichterungen:

1. Eine zusätzliche Vorschrift, die Richtlinie für Fußgängerüberwege (R-FGÜ), machte bisher strenge Vorgaben zur Fußgänger- und Fahrzeugzahl, so dass Zebrastreifen an relativ schwach und an sehr stark frequentierten Straßen nicht angelegt werden durften. Jetzt erklärt die VwV-StVO in Randnummer 16 diese Zahlen für „rechtlich unverbindliche Empfehlungen“.
2. An Straßen mit „Grüner Welle“ für den Fahrverkehr waren Zebrastreifen bisher verboten, jetzt heißt es in Randnummer 5 der VwV-StVO unverbindlich, eine eingerichtete Grüne Welle könne dagegen sprechen, einen Fußgängerüberweg anzulegen.

Die Verwaltungsvorschrift nennt aber immer noch zahlreiche Fälle, in denen Zebrastreifen nicht angelegt werden dürfen. Manche dienen der Sicherheit, andere sollen vor allem den Fahrverkehr vor Stopps verschonen.

Inhalt der VwV zu § 26 StVO – und Änderungsbedarf

Der Reformansatz des Bundesverkehrsministeriums von 2025 war zaghaft, ging aber Landesregierungen immer noch zu weit, so dass gute Ansätze im Bundesrat verworfen wurden. Wir halten die Vorschrift nach wie vor für reformbedürftig. Im folgenden Text zitieren wir sie komplett und kommentieren Stellen, an denen wir Änderungsbedarf sehen oder zu denen wir Praxishinweise haben.

I. Einsatzbereiche

1. Fußgängerüberwege dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nicht auf Straßen angelegt werden, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf.

FUSS-Standpunkt: Auch außerorts und auf Innerorts-Straßen mit höherem Tempolimit als 50 km/h kann Bedarf an Zebrastreifen bestehen. Hier sollten sie nach einer weiterhin notwendigen Novellierung der VwV nicht pau-

¹⁴ www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm

schal abgelehnt werden, sondern zulässig sein – mit herabgesetztem Tempolimit, dessen Einhaltung wo nötig baulich unterstützt wird, etwa durch Fahrbahn-Schwenks, Verengungen und Schwellen.

Wo innerorts Querungsbedarf besteht, sind bereits 50 km/h in der Regel sicherheitstechnisch unangemessen, die Zulassung höherer Geschwindigkeiten erst recht. Der Satz „Hier darf z. B. 60 gefahren werden, deshalb wäre ein Zebrastreifen gefährlich“ ist ein Widerspruch in sich: Wo Menschen wegen der Geschwindigkeitsregelung gefährdet sind, da ist diese Regelung falsch und die Gefahr durch sie darf nicht noch durch das Verweigern von Sicherheitsmaßnahmen erhöht werden.

2. Die Anlage von Fußgängerüberwegen kommt in der Regel nur in Frage, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind.

FUSS-Standpunkt: Wo Bedarf an Zebrastreifen besteht, da ist auch Bedarf an Gehwegen. Wo beides trotz Bedarfs fehlt, sollte es angelegt und nicht das Fehlen als Ausrede herangezogen werden, dass für die Fußverkehrsicherheit nichts getan wird.

3. Fußgängerüberwege dürfen nur angelegt werden, wenn nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muss. Dies gilt nicht an Kreuzungen und Einmündungen in den Straßen mit Wartepflicht.

FUSS-Standpunkt: Hier empfehlen wir eine Klarstellung, dass Radverkehrsanlagen bei den zu querenden Fahrstreifen nicht mitgezählt werden. Zudem wächst die Gefahr für Gehende mit der Breite der zu querenden Fahrbahn. Ist sie pro Richtung mehrstreifig, bedeutet dies

deshalb zusätzlichen Sicherungsbedarf – entweder werden Fahrstreifen entfernt oder es braucht andere Sicherungsformen wie Ampeln oder striktere, baulich oder durch Kontrollgeräte unterstützte Tempolimits.

3a. Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen.

FUSS-Standpunkt: Dies tut so, als sei Auto-Priorität selbstverständlich: Die Autoren meinten gar nicht erst aussprechen zu müssen, wofür die Entfernung zwischen zwei Zebrastreifen „ausreichend“ sein muss: für den möglichst selten zu hemmenden Fluss des Fahrverkehrs. Mittlerweile haben aber StVG, StVO und VwV-StVO andere grundsätzliche Prioritäten. Und zum Einzelthema „Zebrastreifen“ schreibt die VwV-StVO vor: „Fußgängerüberwege sollten dort liegen, wo der Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht.“

Die Forderungen der VwV-StVO nach „ausreichendem Abstand“ und nach der Notwendigkeit von Sicherungen an Orten mit Querungsbedarf sind widersprüchlich. Verkehrsbehörden müssen sich entscheiden. Den Ausschlag geben sollten hierbei die oben genannten grundsätzlichen Erfordernisse der Sicherung des Fußverkehrs in den VwV-StVO zu §§ 1, 25 sowie 39-43.

Zur Behebung des Widerspruchs in einer zukünftigen VwV-Novellierung schlagen wir für den ersten Satzteil die Formulierung vor: „Fußgängerüberwege müssen ausreichend nah beieinander sein, wo mit ihnen der Bedarf an sicheren und zügigen Fahrbahnquerungen gedeckt wird.“ Befinden sich auf beiden Seiten einer Straße fußgängerrelevante Ziele wie Geschäfte, Praxen, öffentliche Einrichtungen usw., wechseln Fußgänger fast überall die Straßenseite. Hier kann alle 50 Meter Bedarf an Zebrastreifen bestehen.

4. In der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Sonderfahrstreifen nach Zeichen 245 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden.

FUSS-Standpunkt: Die o.a. Vorschrift „in der Nähe von Lichtzeichenanlagen“ ist unterschiedlich interpretierbar:

a) Nicht im selben Fahrbahnabschnitt in dichter Abfolge von Lichtzeichenanlagen und Zebrastreifen. Das ist bei Überstauungsgefahr akzeptabel. Wo diese gering ist, sollte aber der Bedarf an sicherem und flüssigem Fußverkehr



Bild 2: Zebrastreifen über mehrere Fahrstreifen sind aktuell nur an Einmündungen mit Wartepflicht erlaubt.

höher gewichtet werden als die Flüssigkeitswünsche des Fahrverkehrs, die keinen Sicherheitsgewinn bringen.

b) Nicht nebeneinander auf unterschiedlichen Fahrbahnen und -wegen – etwa bei Fahrbahnen mit parallelen Radwegen, die rechts an Ampeln vorbeigeführt werden. Fußgänger müssen diese Wege überqueren und erkennen im Grünsignal Bevorrechtigung; Radfahrer sehen sich dagegen oft nicht an die Lichtzeichenanlagen gebunden. Es kommt zu Konflikten, die mit einem Zebrastreifen über den Radweg gelöst werden können. Dafür empfehlen wir den sinngemäßen Zusatz zur VwV-Vorschrift: „Wo von parallelen Fahrstreifen einzelne mit Fußgänger-Lichtzeichenanlagen versehen sind und andere nicht (insbesondere Radwege), können über die Fahrstreifen ohne Lichtzeichenanlage Fußgängerüberwege angelegt werden“.

Die oben zitierte Vorschrift meint mit „gekennzeichneten Sonderfahrstreifen“ Busspuren. Schneller ÖPNV soll durch Zebrastreifen nicht ausgebremst werden. Wo Busspuren eingerichtet sind, aber auch wo Straßenbahnen auf der Fahrbahn fahren, soll es keine Zebrastreifen geben. Wo Straßenbahnen auf eigenem Gleiskörper unterwegs sind, sollen Ampeln oder Gitter, die den Blick Gehender Richtung Bahn lenken, den Vorrang der Straßenbahn deutlich machen.



Bild 3: Zebrastreifen über den nicht signalisierten Radweg an einer Fußgängerampel

(weiter 4.) Auch eine eingerichtete Grüne Welle kann dagegensprechen, einen Fußgängerüberweg anzulegen.

FUSS-Standpunkt: Bis zur VwV-Novellierung 2025 waren Zebrastreifen an Straßen mit „Grüner Welle“ unzulässig. Wir begrüßen die Änderung – auch weil „Grüne Wellen“ für den Radverkehr diskutiert und geplant werden. Sie stellen nun keinen neuen Hinderungsgrund für Zebrastreifen dar.

5. In der Regel sollen Fußgängerüberwege zum Schutz der Fußgänger auch über Radwege hinweg angelegt werden.

FUSS-Standpunkt: Hier empfiehlt sich aus den o.a. Gründen die sinngemäße Ergänzung: „Das gilt besonders dort, wo an Lichtzeichenanlagen vor und nach Furten Radwege überquert werden müssen.“

II. Lage

1. Fußgängerüberwege sollten möglichst so angelegt werden, dass die Fußgänger die Fahrbahn auf dem kurzen Weg überschreiten.

2. Fußgängerüberwege sollten dort liegen, wo der Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überwegs unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer.

FUSS-Standpunkt: Das erste ist logisch, aber das zweite steht dazu im Widerspruch: Die Zebrastreifen gehören nach Satz 1 dorthin, wo der höchste Querungsbedarf besteht – eben gerade ohne Umweg. Mit „unvermeidbar“ meint die Vorschrift: Direktes Gehen wäre zu gefährlich. Dann sollte aber die Gefahr entschärft, nicht Gehenden ein Umweg zugemutet werden.

3. Bei Fußgängerüberwegen an Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, ob es nicht ausreicht, über die Straße mit Vorfahrt nur einen Fußgängerüberweg anzulegen. Bei Einbahnstraßen sollte dieser vor der Kreuzung oder Einmündung liegen.

FUSS-Standpunkt: Wo an einer Kreuzung oder Einmündung an einer Stelle ein Zebrastreifen fehlt, müssen Fußgänger statt des direkten Wegs zwei bis drei Fahrbahnen queren, davon bis zu zwei ungesicherte, wenn sie die gesicherten Überwege nutzen wollen. Damit schafft die Vorschrift mehr Gefahr als Sicherheit und sollte gestrichen werden. Sie mutet auch unnötige Umwege zu und widerspricht damit den Grundsatzanforderungen „Leichtigkeit“ und „Querungsbedarf“.

(weiter 3.) An Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt darf ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden.

FUSS-Standpunkt: Für diese Vorschrift sind uns zwei Begründungen bekannt:

1. Bei abknickender Vorfahrt – besonders im stumpfen Winkel – wäre die Gefahr groß, dass Fahrzeugführer den Fußgängerüberweg und die dort Gehenden „übersehen“.

Diese Begründung 1 weisen wir strikt zurück: Statt den durch das Verhalten mancher Fahrer besonders gefährlichen Ort zu sichern, wird ausgerechnet hier auf jedwede Sicherung verzichtet. Das ist besonders gravierend, weil auch bei abknickender Vorfahrt ohne Zebrastrreifen die Abbieger-Vorschrift in § 9 Abs. 3 Satz 3 StVO gilt: „Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.“ Dies wird in der StVO zum Verkehrszeichen 306 im Zusammenhang mit abknickender Vorfahrt explizit wiederholt.¹⁵ Statt Fußgänger dabei besser zu sichern, wird ihnen gerade an diesen besonders riskanten Orten die zusätzliche Sicherung verweigert.

2. Kreuzungen würden durch wartende Fahrzeuge blockiert. Diese Begründung stellt die grundlegende Sicherheit Gehender hinter die Leichtigkeit des Fahrverkehrs zurück – das steht im Widerspruch zum Primat der Sicherheit vor der Leichtigkeit, das im Straßenverkehrsgesetz gerade erst 2024 gestärkt wurde.

Statt Sicherungen zum Schutz der Vulnerabelsten zu verbieten, gehören an diese Stellen Vorschriften, die für sie Sicherheit schaffen und erhöhen, ggf. durch Änderung oder Ergänzung der VwV-StVO zum Verkehrszeichen 306. Die Bedingungen für Fahrende sind dem Grundbedarf nach Sicherheit und Leichtigkeit Gehender anzupassen, nicht umgekehrt. Es müssen Bedingungen herrschen, unter denen auch Fußgängerüberwege möglich sind.

4. Vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Fußgänger nicht unmittelbar auf den Fußgängerüberweg stoßen, sondern durch Absperrungen geführt werden.

FUSS-Standpunkt: Zebrastrreifen werden hier ausgerechnet dort wegverlagert, wo sie am stärksten gefragt wären. Andererseits braucht es an einigen Orten Vorkehrungen, wo unbedachtes Betreten eines Zebrastrreifens direkt an einem Ausgang zu befürchten ist. Umwege sollten hier aber möglichst vermieden werden

oder kurz sein. Daher schlagen wir eine Änderung vor, sinngemäß: „Vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Zebrastrreifen besonders sorgsam gesichert sein, vor allem durch geschwindigkeitsdämpfende und die Sicht verbessernde Maßnahmen. Nur in Ausnahmefällen sind Absperrungen zu prüfen, damit Fußgänger nicht unmittelbar auf die Fahrbahn treten.“

III. Ausgestaltung

1. Die Markierung erfolgt mit Zeichen 293.

2. Auf Fußgängerüberwege wird mit Zeichen 350 hingewiesen. In wartepflichtigen Zufahrten ist dies in der Regel entbehrlich.

3. Fußgängerüberwege sind behindertengerecht auszugestalten.

FUSS-Standpunkt: Eine barrierefreie Gestaltung muss nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen wie Rollstuhl-, Rollator- oder Kinderwagenfahrer berücksichtigen, sondern auch sehbehinderte und blinde Personen.



Bild 4: Sehbehinderte Personen benötigen saubere und kontrastreiche Zebrastrreifen sowie Tastkanten am Bordstein.

¹⁵ Anlage 3 StVO, lfd. Nr. 2.1, Abs. 2

4. Die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträger müssen die Einhaltung der Beleuchtungskriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) gewährleisten (§ 45 Absatz 5 Satz 2). Gegebenenfalls notwendige Beleuchtungseinrichtungen sind durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen.

IV. Richtlinien

Im Übrigen wird auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) mit der Maßgabe hingewiesen, dass die in den R-FGÜ vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten sind.

FUSS-Standpunkt: Dieser Hinweis ist wichtig: Bisher wurden in den R-FGÜ Minimal- und Maximalzahlen für Fuß- und Fahrverkehr vorgegeben. Nur in diesen Korridoren durften Zebrastreifen angelegt werden. Nunmehr sind sie schlicht dort zulässig, wo sie gebraucht werden. Nach Dölling/Neumann¹⁶ ist die Anwendung der R-FGÜ sogar „ausgeschlossen, wenn sie mit Sinn und Zweck der Neuregelung“ in § 45 Abs.1 Satz 2 Nr. 7b StVO nicht zu vereinbaren sind. Mehr zur aktuellen Bedeutung der R-FGÜ im nächsten Abschnitt.

Regelwerke: Keine Vorschriften, aber oft Vorgaben

Eine wichtige Rolle für die Planung und Gestaltung von Zebrastreifen spielt im Hintergrund die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Sie hat für ihr Thema eine ähnliche Bedeutung wie das DIN-Institut für Industrieprodukte: Sie definiert als privater Verein Standards, deren Übernahme durch Dritte zu einheitlichen Bedingungen führt. Diese können von Behörden übernommen werden; viele FGSV-Regelwerke werden von Bundes- und Länderministerien für ihren Bereich für verbindlich erklärt. Darüber hinaus definieren die Expertinnen- und Experten der FGSV mit den Regelwerken den aktuellen Stand der Technik. Dessen Einhaltung ist wiederum vor Gericht wichtig, wenn es dort um Haftung und Verantwortlichkeiten geht.

Bezüge zu Zebrastreifen haben folgende Regelwerke der FGSV:

- die Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

- die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 02)
- die Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS)

Wir zitieren RASt 06 und EFA 02 in dieser Broschüre zu diversen Sachthemen.

In einer eigenartigen Bedeutungslücke befinden sich die Richtlinien für Fußgängerüberwege. Bis zur Novellierung der VwV-StVO 2025 waren sie verbindliches, vom Bundesverkehrsminister erlassenes Recht. Ein zentrales Element war eine Tabelle mit Mindest- und Höchstwerten für den Fuß- und Fahrzeugverkehr. Nur in der Spanne zwischen den Grenzwerten konnten danach Zebrastreifen angelegt werden. Sie kamen auch an vielen Orten nicht in Frage, wo viele Menschen Querungsbedarf hatten, aber wegen Gefahren und Fahrverkehrsdichte nicht vor Ort über die Fahrbahn gingen.

Das geriet in Widerspruch zur Neuerung in der StVO, nach der Zebrastreifen nicht nur bei höherer Gefahr, sondern grundsätzlich zur Förderung des Fußverkehrs angelegt werden können – auch wo möglicherweise dieser noch schwach ist, wo relativ wenige oder sehr viele Autos fahren. Deshalb regelte der Verkehrsminister mit Zustimmung des Bundesrats in den oben zitierten VwV-StVO zum § 26, dass die „in den R-FGÜ vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten sind“. Die R-FGÜ ist hier nicht mehr staatliches Recht, aber sie war und ist auch kein Regelwerk der FGSV, obwohl sie von dieser verlegerisch herausgegeben wurde. 2026 soll sie als FGSV-Richtlinie neu erscheinen.

Wichtig war es Verkehrsministerium und Bundesrat, die in den R-FGÜ fixierten Regeln zur Beleuchtung von Zebrastreifen beizubehalten. In den VwV-StVO regelten sie deshalb: „Die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträger müssen die Einhaltung der Beleuchtungskriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) gewährleisten.“

Bei anderen R-FGÜ-Regeln ist die Verbindlichkeit derzeit unklar – vor allem zu Markierungen, Schildern, zur Länge von freizuhaltenen Sichtfeldern und zur maximalen Fahrbahnbreite an Zebrastreifen. Es ist unsicher, ob die Darstellungen der R-FGÜ zu Sichtfeldern und Fahrbahnbreiten derzeit den potenziell gerichtsrelevanten Stand der Technik darstellen

¹⁶ Dölling/Neumann: Die Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO vom 10.4.2025, NZV 2025, S. 337

oder nicht. Wir empfehlen Verkehrsbehörden ihre Anwendung – vor allem die zu Markierungen, Schildern, zur Länge von freizuhaltenden Sichtfeldern und zur maximalen Fahrbahnbreite an Zebrastreifen.

Sie müssen und sollten aus unserer Sicht jedoch nicht angewendet werden, soweit sie von StVO und VwV-StVO überholt sind oder es sich ohnehin im Einzelfall anbietet, einen in den R-FGÜ genannten Hinderungsgrund zu beheben. Dies betrifft folgende Punkte der R-FGÜ:

2.1.1 FGÜ dürfen nur angelegt werden, ... wo auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist.

Hierzu die VwV-StVO zu § 26 (Hervorhebung von uns) „Die Anlage von Fußgängerüberwegen kommt in der Regel nur in Frage, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind.“ Ausnahmen sind also möglich, anders als nach den R-FGÜ. Selbstverständlich halten wir es für nötig, an Straßen mit Geh- und Querungsbedarf das Problem durch Schaffung von Gehwegen zu lösen.

2.1.2. FGÜ dürfen nicht angelegt werden ... auf Straßenabschnitten mit koordinierten LZA ("Grüne Welle").

Auch dies ist in den VwV-StVO gelockert (Hervorhebung von uns): „Auch eine eingerichtete Grüne Welle kann dagegensprechen, einen Fußgängerüberweg anzulegen.“

2.1.2. FGÜ dürfen nicht angelegt werden ... im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO).

Allerdings sollte Gehenden nicht ein für sie sinnvoller Zebrastreifen verweigert werden, weil Radfahrende ihn leichtfertig für sich nutzen. Statt zu sagen „geht nicht“ sollte die Benutzungserlaubnis des Wegs für Radfahrer rechtzeitig vor dem Zebrastreifen enden. Dies ist auch sinnvoll, da man mit dem Rad vor und hinter dem Zebrastreifen meist einen Gehweg quert, was zu Konflikten führt.

Selbstverständlich nicht als Ausschlusskriterium für Zebrastreifen angewendet werden soll der Abschnitt 2.3. „Verkehrliche Voraussetzungen“, der ja laut VwV-StVO nunmehr definitiv unverbindlich ist. Bis 2025 spielten die Stärken des Fuß- und Fahrverkehrs eine wichtige Rolle für die Frage, ob ein Zebrastreifen angelegt werden kann und soll. Es gab in den Richtlinien für Fußgängerüberwege (R-

FGÜ) eine verbindliche Tabelle, die Mindest- und Höchstzahlen für Gehende und Fahrende vorgab. Der Gedanke dahinter: Bei wenigen Fußgängern lohne es sich nicht – und an schwach begangenen Zebrastreifen würden hier oft verkehrende Autofahrer irgendwann annehmen, hier komme niemand, und entsprechend fahren. An sehr stark begangenen Streifen leide hingegen der Fahrverkehr, wenn zu viele Menschen die Fahrbahn mit Vorrang queren. (Die so denken, finden es aber oft zumutbar, dass Stehende an einer stark frequentierten Fahrbahn manchmal lange warten müssen, bis sich eine ausreichende Lücke im Fahrzeugstrom auftut.)

Eine besondere Schwäche dieser Methode war: Es gibt Orte mit vielen Querungswünschen, an denen aber wegen der Gefahren und langen Wartezeiten wenige Menschen gehen. Sie nehmen Umwege oder verzichten ganz auf die Querung. Solange es keinen Zebrastreifen gibt, sind also die Fußgängerzahlen ohne Aussagekraft darüber, ob man einen braucht. Sie sind als Maßstab so untauglich wie bei der Planung einer Brücke die Zahl der Menschen, die ohne sie durch den reißenden Fluss schwimmen.

Rheinland-Pfalz: Bizarrer Sonderweg

Auch in Rheinland-Pfalz ist der Bedarf nach sicheren Querungen groß: 2022, dem letzten Jahr mit verfügbaren Zahlen, kamen dort 1.270 Menschen zu Schaden, die zu Fuß unterwegs waren. 22 starben. Umso bizarrer wirkt die Reaktion der Landesregierung auf die neuen Chancen für Zebrastreifen, die das reformierte Verkehrsrecht bietet: Wirtschafts- und Verkehrsministerin Schmitt (FDP) verbietet den lokalen Verkehrsbehörden, diese Chancen zu nutzen.

Am 7. Juli 2025 verordnete ihr Haus: „Abweichend von der Verwaltungsvorschrift zu § 26 Fußgängerüberwege Abschnitt IV (Randnummer 16) sind die R-FGÜ weiterhin verbindlich anzuwenden.“ Zebrastreifen können also weiterhin nur bei bestimmten gegenwärtigen Stärken des Fuß- und Fahrverkehrs angelegt werden. Wir bedauern die Rückständigkeit des Landes Rheinland-Pfalz und hoffen, dass sich hier doch noch das stärker sicherheitsorientierte Bundesrecht durchsetzt.

Platzierung von Zebrastreifen: Gute, schlechte und verbotene Orte

Geeignete Stellen für Zebrastreifen

Zebrastreifen sollten überall dort mitgedacht werden, wo Fußgänger regelmäßig Fahrbahnen queren müssen.

An Einmündungen und Kreuzungen

Da Gehwege in unseren Städten an jeder Straßenecke unterbrochen werden, bietet sich jede Einmündung und Kreuzung dazu an, den Gehweg in Form eines Zebrastreifens über den jeweiligen Fahrbahnast weiter zu führen. Nur wo sehr selten Fußgänger die Fahrbahn überqueren¹⁷ und diese kein Sicherheitsproblem haben, kann auf eine Querungshilfe verzichtet werden. Wo extrem viele Fußgänger queren¹⁸ und gleichzeitig viel Autoverkehr herrscht, können Fußgängerampeln nötig sein, wenn beide Verkehrsarten gleich gewichtet werden sollen. Jedoch zeigen Untersuchungen, dass auch bei 250 querenden Fußgängern/Stunde und 1.000 Kfz nur jedes zehnte Fahrzeug am Zebrastreifen anhalten muss.¹⁹

Einmündungen und Kreuzungen sind deshalb für Zebrastreifen prädestiniert. In anderen Ländern, etwa Belgien, wird grundsätzlich jeder Ast einer Einmündung oder Kreuzung mit einem Zebrastreifen versehen. Wenig spricht dagegen, diese Lösung auch in Deutschland anzuwenden – jedenfalls dort, wo es in beiden Richtungen nur je eine Spur gibt. Das löst auch das Vorrangproblem, das heute besteht: Wer über eine Straßeneinmündung geht, hat Nachrang gegenüber denen, die geradeaus quer zu ihm fahren – in beiden Richtungen –,

jedoch Vorrang gegenüber denen, die einbiegen. Dieses Mischmasch verwirrt.

Dazu kommt: Viele Autofahrer kennen die Nachrang-Regel für Einbieger in § 9 Abs. 3 StVO nicht. Zebrastreifen zeigen, dass sie immer Nachrang haben.

An Kreisverkehren

Eine besondere Form der Kreuzung ist der Kreisverkehr. Meist werden die Gehwege außen um die Kreisfahrbahn herum gelegt. Über alle Ein- und Ausfahrten sind dann Zebrastreifen zu legen, denn jede entspricht einer Einmündung, an der Fußverkehr queren muss und der Gehweg durchgehen sollte. Dadurch wird auch die unklare Vorrangsituation gelöst, nach der Fußgänger an Ausfahrten Vorrang haben (Fahrzeuge biegen von der Kreisfahrbahn ab), an Einfahrten aber warten müssen.



Bild 5: Ein Zebrastreifen am Kreisverkehr gibt Fußgängern Vorrang vor ausbiegenden und einfahrenden Fahrzeugen.

¹⁷ Laut R-FGÜ waren damit weniger als 50 Fußgänger in der Spitzenstunde gemeint, laut EFA, 3.3.4 „können Fußgängerüberwege auch bei unter 50 Fußgängern/h zum Einsatz kommen. Dies kommt z. B. in Frage, wenn über einen längeren Zeitraum des Tages Fußgänger regelmäßig punktuell, z. B. aufgrund einer Wegebeziehung die Fahrbahn überqueren, ohne dass ein Spitzenwert von 50 Fußgängern/h erreicht wird.“

¹⁸ Laut R-FGÜ waren damit mehr als 150 Fußgänger in der Spitzenstunde gemeint, auch diese feste Grenze gilt nicht mehr.

¹⁹ Rose, H.-H. et al.: Kriterien für Gestaltung und Einsatz der Anlagen des Fußgängerquerverkehrs. Bericht zum Forschungsprojekt 7614 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Köln 1982, zitiert in Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg

Man kann Gehwege sogar über die Mittelinsel eines großen, platzähnlichen Kreisverkehrs führen und deshalb Zebrastreifen über die Kreisfahrbahn legen. Ein schönes Beispiel hierfür ist der Robert-Schuman-Platz direkt vor den Gebäuden der EU-Kommission und des EU-Rats in Brüssel.



Bild 6: Luftbild des Kreisverkehrs am Robert-Schuman-Platz, Brüssel

An Haltestellen

An Haltestellen gibt es sehr viel Querungsbedarf. Vor allem rund um die Abfahrzeiten wollen und müssen viele Fußgänger hier die Fahrbahn queren, zu anderen Zeiten meist weniger. Für diese Verkehrssituation sind Zebrastreifen besonders geeignet. Hinzu kommt, dass bei nahenden Bussen oder Bahnen oft Fußgänger noch schnell die Haltestelle erreichen wollen, was bei Ampeln häufig zu Rotlichtverstößen führt.

Bei Straßenbahnhaltestellen mit eigenem Bahnsteig sollten Zebrastreifen sowohl am Anfang als auch am Ende des Bahnsteigs angelegt werden, um Umwege zu vermeiden und die Menge der Fahrgäste zu verteilen.

Bei Bushaltestellen hängt die geeignete Lage des Zebrastreifens davon ab, ob der Bus auf der Fahrbahn oder in einer Haltestellenbucht hält. Beim Halten in einer Haltestellenbucht sollte der Zebrastreifen in Fahrtrichtung hinter dem Busheck liegen. Andernfalls würde der haltende Bus die Fußgänger verdecken, die nach dem Aussteigen die Straße überqueren wollen.

Beim Halten auf der Fahrbahn sollte der Zebrastreifen stattdessen in Fahrtrichtung vor dem Bus liegen. So kann der Busfahrer Rücksicht auf die querenden Fußgänger nehmen und hat sie gut im Blick. Allerdings besteht dann die Gefahr, dass ungeduldige Autofahrer den Bus überholen.

Das Überholen vor einem Zebrastreifen ist zwar eindeutig verboten²⁰ und das Überholen eines

haltenden Busses, der die Warnblinkanlage eingeschaltet hat, darf nur mit Schrittgeschwindigkeit erfolgen²¹. Trotzdem ist es in solchen Fällen sinnvoll, das Überholen durch eine Mittelinsel wirksam zu verhindern.

Die Haltestelle in Gegenrichtung wird entsprechend symmetrisch zum Zebrastreifen angeordnet.

Beim Auftreffen straßenunabhängiger Wege

Außerhalb von Kreuzungen und Kreisverkehren bieten sich Zebrastreifen überall an, wo Fußgänger häufig die Fahrbahn überqueren möchten. Dies ist beispielsweise dort der Fall, wo Fußgängerzonen oder fahrbahnunabhängige Geh- (und Rad-)wege auf eine Fahrbahn stoßen. Hier sollte der Fußgängerweg unterbrechungsfrei geradeaus über die Fahrbahn geführt werden.

Da Radfahrer auf einem Zebrastreifen nur dann Vorrang haben, wenn sie als Fußgänger ihr Fahrrad schieben, sollte bei auf eine Straße treffenden gemeinsamen Wegen neben dem Zebrastreifen eine Radfahrertfur markiert werden sowie eine Vorfahrtsregelung zwischen Auto- und Radverkehr getroffen werden.



Bild 7: Der fahrbahnunabhängige Weg wird unterbrechungsfrei über die Fahrbahn geführt.

Über vielbefahrene Radwege

Wo Fußgänger häufig reine Radwege, beispielsweise Radschnellwege, überqueren wollen, sollte ein Zebrastreifen über den Radweg führen. Er hat dann dieselbe Bedeutung wie ein Zebrastreifen über eine Auto-Fahrbahn: Fußgänger haben Vorrang, Radfahrer müssen bremsen, eventuell stehen bleiben. Hierfür

²⁰ § 26 Abs. 3 StVO

²¹ § 20 Abs. 4 StVO



Bild 8: Zebrastreifen über Radwege: links eine deutsche Lösung mit Schilderwald und Warnleuchten, rechts eine einfachere niederländische Lösung

sollte es vereinfachte Regeln für Schilder und Beleuchtung geben, nicht die gleichen wie für Fahrbahnen.

An allen wichtigen Zielen

Befinden sich auf beiden Seiten einer Straße fußgängerrelevante Ziele wie Geschäfte, Praxen, öffentliche Einrichtungen usw., wechseln Fußgänger häufig die Straßenseite. Bei derart erhöhtem Querungsbedarf ist es wichtig, entweder den Fahrverkehr so stark zu bremsen, dass jederzeitiges Überqueren der Fahrbahn möglich ist – Verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich –, oder in dichter Folge Zebrastreifen einzurichten.

Befindet sich nur auf einer Straßenseite ein wichtiges Fußgängerziel, beispielsweise eine Schule, ein Einkaufszentrum, ein Bahnhof, ein Bürokomplex oder eine Fabrik, ist es ebenfalls wichtig, auch die andere Straßenseite anzubinden, da viele Fußgänger hier die Fahrbahn überqueren wollen.



Bild 9: Temporärer Zebrastreifen im Zuge einer Gehwegsperrung

An Baustellen

Wird ein Gehweg baustellenbedingt gesperrt, so müssen die Fußgänger vor und hinter der Sperrung gesichert auf die andere Straßenseite geleitet werden. Hierfür sind Zebrastreifen besonders geeignet, da sie den Aufwand einer Fußgängerampel vermeiden.

Auch für einen temporären Zebrastreifen müssen die Vorgaben aus den Regelwerken, insbesondere ausreichende Sichtflächen, erfüllt sein.

Bedingt geeignete Stellen für Zebrastreifen

Zebrastreifen sollen überall dort angelegt werden, wo häufig Fußgänger eine Straße queren wollen oder müssen. Manche Straßen oder Stellen sollten aber so gestaltet sein, dass Zebrastreifen gar nicht nötig sind.

Tempo 30-Zonen

Tempo 30-Zonen liegen im Nebenstraßennetz des Kfz-Verkehrs, von dem es hier weniger geben sollte – insbesondere keinen Durchgangsverkehr.

In einer idealen Tempo 30-Zone können Anwohner, insbesondere Kinder, an jeder beliebigen Stelle gefahrlos von einer Straßenseite zur anderen kommen. Zusätzliche Querungshilfen sind deshalb unnötig, bei erzwungenen Umwegen sogar kontraproduktiv. Hier braucht es keine Zebrastreifen.

Leider sind aber die meisten Tempo 30-Zonen alles andere als ideal. Problematisch sind dort zu viele fahrende Autos und vor allem zu viele am Fahrbahnrand stehende Autos. Auch bei Tempo 30 kann eine fahrende Autoschlange nicht „mal eben“ gequert werden. Man muss

dann doch Zwangspausen für die fahrenden Autos vorsehen, indem Zebrastreifen Fußgängern das Vorrecht geben.

Eine am Fahrbahnrand parkende Autoschlange verhindert ebenfalls, dass Fußgänger an jeder beliebigen Stelle gefahrlos von einer Straßenseite zur anderen kommen. Schon einzelne fahrende Autos bilden dann eine Gefahr, selbst bei Tempo 30. Wo in diesen Zonen Straßen flächendeckend zugeparkt sind, empfiehlt es sich deshalb, trotzdem Zebrastreifen als Querungshilfe anzulegen.

Dichte Folge von Zebrastreifen

Wenn Zebrastreifen zu eng aufeinander folgen, können sich Autos vor einem Zebrastreifen so weit stauen, dass der nächste Zebrastreifen nicht mehr sinnvoll nutzbar ist, entweder weil Autos darauf stehen oder weil die sich stauenden Autos die freie Sicht auf Fußgänger verdecken.

Zebrastreifen sollen deshalb nach den VwV-StVO zu § 26 „ausreichend weit“ voneinander entfernt sein.

Wie genau diese Entfernungen bestimmt werden, wird leider zu oft von der Bedeutung der Straße für den Fahrverkehr abhängig gemacht und zu wenig von der Bedeutung und Häufigkeit von Querungsvorgängen durch Fußgänger. Ein Abstand von weniger als 100 Metern ist aus Sicht des Fahrverkehrs eher zu eng, obwohl schon viermal 50 Meter Umweg auf dem Hin- und Rückweg für einen alten Menschen fünf mühsame Extraminuten bedeuten können.

Eine dichte Folge von Zebrastreifen ergibt sich auch dann, wenn an Kreuzungen oder Einmündungen jede anstoßende Fahrbahn mit

einem Zebrastreifen abgeschlossen ist. Für Fußgänger ist diese Situation ideal, weil jede einzelne Fahrbahn auf kürzestem Weg gequert werden kann, wenn auch nicht die Diagonale über die Kreuzung. Autofahrer könnten dann allerdings verleitet sein, in die Kreuzung zu fahren und erst dort vor dem (zweiten) Zebrastreifen zu halten, wenn dort jemand geht. Solches Verhalten ist zwar verboten²², kommt aber vor.

Wo Fahrbahnen nicht nur punktuell, sondern über ganze Strecken an vielen Stellen gequert werden – etwa in Geschäftsstraßen – bieten sich statt Zebrastreifen auch andere Möglichkeiten an wie durchgängige oder in dichter Folge gebaute Verkehrsinseln oder verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche.

Problematische Stellen

Nicht jede Stelle, an der ein Zebrastreifen gewünscht ist, eignet sich auch dazu. Schon weil die Sicherheit des Fußverkehrs immer an oberster Stelle stehen muss, sind einige Stellen problematisch.

An Ampeln

In vielen Ländern werden an Ampelanlagen die Fußgängerfurten als Zebrastreifen markiert. Dieser hat dann dieselbe Funktion wie in Deutschland die Verkehrszeichen an Ampelmasten: Das Zeichen bzw. der Zebrastreifen gilt nur, wenn die Ampel ausgefallen oder ausgeschaltet ist.

Diese Regelung sieht unsere Straßenverkehrsordnung nicht vor. Das schafft einerseits Klarheit, weil kein Widerspruch zwischen Ampelrot und Zebrastreifen-Vorrang auftritt. Andererseits hat dann beim Ausfall einer Fußgängerampel der Fußverkehr Nachrang gegenüber denen, die nicht in seine Furt einbiegen.

In der Nähe von Ampeln

Direkt an Ampeln sind Zebrastreifen deshalb in Deutschland verboten. Aber auch in der Nähe von Ampeln ist es nicht sinnvoll, Zebrastreifen anzulegen. Die Argumentation ist dieselbe wie bei der dichten Folge von Zebrastreifen: Ein Zwangs- oder Bedarfshalt an der einen Stelle kann zu einem Stau oder zur verringerten Nutzbarkeit an der anderen Stelle führen. „In der Nähe“ meint „in dichter Folge in einer Fahrtrichtung“. Es meint nicht „auf parallelen Fahrbahnen und Radwegen“.



Bild 10: Zebrastreifen in dichter Folge gibt es nicht nur an Kreuzungen.

²² §11 Abs. 1 StVO



Bild 11: An dieser Kreuzung in Köln wurden die Fußgängerampeln durch Zebrastreifen ersetzt, um unnötige Wartezeiten zu vermeiden.

Bei hohem Fußgängeraufkommen

Fahrverkehr muss an einem Zebrastreifen nur halten, wenn Fußgänger ihn benutzen wollen. Dieser Vorteil wird allerdings ins Gegenteil verkehrt, wenn so viele Fußgänger hier die Straße queren, dass für den Fahrverkehr keine Lücken bleiben.

Dieses Phänomen tritt erst auf, nachdem ein Zebrastreifen eingerichtet und gut angenommen wurde. Meist gibt es eine zu hohe Fußverkehrsdichte nur zu Spitzenzeiten, beispielsweise bei Veranstaltungen, zu Markttagen oder bei Schulbeginn.

An einer solchen Stelle ist ein Zebrastreifen wenig geeignet. Es ist aber nicht der Zebrastreifen das Problem, sondern der Fahrverkehr. Es sollte dann geprüft werden, ob der Fahrverkehr zu diesen Spitzenzeiten nicht umgeleitet oder verboten werden kann, so dass die Straße komplett dem Fußverkehr zur Verfügung steht (Stichwort „Schulstraße“). Außerhalb der Spitzenzeiten ist der Zebrastreifen dann sinnvoll, während der Sperrung hat er keine Funktion.

Von den Verwaltungsvorschriften verbotene Stellen

Wie im Kapitel über Regeln und Vorschriften schon beschrieben, nennen die Verwaltungsvorschriften einige Verkehrssituationen, in denen Zebrastreifen ungeeignet sind, beispielsweise über Straßenbahnschienen und Busspuren. Die von den Verwaltungsvorschriften verbotenen Stellen haben wir ab Seite 10 kommentiert.

Sicherheit am Zebrastreifen

Sind Zebrastreifen unsicher? Die amtliche Unfallstatistik erweckt auf den ersten Blick diesen Eindruck: 2023 wurden durch „falsches Verhalten (von Fahrenden) gegenüber Fußgängern an Fußgängerüberwegen 14 Menschen getötet, 327 schwer und 1.433 leicht verletzt“.²³ Die Zahl zeigt, dass es an bestimmten Zebrastreifen deutliche Sicherheitsmängel gibt, die analysiert und behoben werden müssen.

Eine nur scheinbar einfache Lösung sahen viele Verkehrsbehörden darin, Zebrastreifen einfach abzuschaffen oder gar nicht erst anzulegen. Diese Haltung wird seltener, aber es gibt sie teils noch. Genährt wird sie von einem zweifellos existierenden Widerspruch. Er besteht zwischen der Grundidee des Zebrastreifens „Vorrang fürs Gehen auf einem Stück Fahrbahn“ und dem sonst herrschenden Prinzip „Vorrang fürs Fahren“. Die Unfallforschung der Versicherer schreibt als etwas diffuses Fazit einer Vergleichsstudie mit Ampeln und Mittelinseln: „Das ungünstige Abschneiden ... scheint in der Verkehrsregelung der Querungsanlage begründet zu liegen.“²⁴

Aber wer deshalb auf Zebrastreifen verzichten will, macht es sich zu einfach. Die Leute müssen ja immer noch über Fahrbahnen gehen, täglich in Deutschland viele hundert Millionen mal. Ohne Zebrastreifen ist das weit gefährlicher als mit ihnen, so ältere Studien, die die Bundesanstalt für Straßenwesen in ihrer Studie zur Zebrastreifensicherheit zustimmend zitiert: „Nach NEUMANN (1987) sind FGÜ bei höheren Kfz-Verkehrsstärken sicherer als Überquerungsanlagen ohne FGÜ. Den Sicherheitsgewinn für Fußgänger bei Einrichtung eines FGÜ gibt der Autor mit 10 bis 50 % an (Tabelle 4-3). ZIBUSCHKA (1998) bestätigt ebenfalls den Sicherheitsgewinn für den Fußgängerquerverkehr durch die Einrichtung einer Überquerungsanlage.“²⁵

²³ Statistisches Bundesamt: Unfallstatistik 2023, S. 90

²⁴ UDV Unfallforschung der Versicherer (Hg.): Forschungsbericht 82, Berlin 2022
www.udv.de/resource/blob/85770/4e8eb6e9877d8078bf99daada2bdc97b/82-vs-an-fussgaengerquerungen-data.pdf

²⁵ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hg.): Einsatz und Verkehrssicherheit von Fußgängerüberwegen, Bergisch Gladbach 2021 S.28 www.bast.opus.hbz-nrw.de/files/2554/V348+BF+GESAMTVERSION.pdf

Auch alternative Querungen sind nicht sicher. Für Mittelinseln gibt es keine Statistik, wohl aber für Ampeln. Dort verunglücken ohne eigenes Fehlverhalten in absoluten Zahlen etwa gleich viele Menschen wie an Zebrastreifen.²⁶ Pro Anlage dürften es deutlich weniger sein, aber Ampeln sind weit teurer und haben weitere Nachteile, vor allem das nicht auflösbare Dilemma zwischen einerseits Sicherheit und andererseits Zeitfraß, Ineffizienz und überwiegender Diskriminierung des Fußverkehrs, der das schlechteste Grün-Rot-Verhältnis bekommt und bei sogenannten „bedingt verträglichen“ Schaltungen trotzdem durch einbiegende Fahrzeuge gefährdet ist.

Das Fazit: Der Weg zu mehr Sicherheit führt nicht über den Verzicht auf Zebrastreifen. Stattdessen braucht es bessere und stärker durchgesetzte Regeln, besserer Bauweise und Ausstattung. Für all das gibt es diverse Hebel.

Geschwindigkeit dämpfen: Tempo 30 an Zebrastreifen

Menschen machen Fehler, auch am Zebrastreifen. Das lässt sich nicht vermeiden – also müssen die Folgen der Fehler korrigiert werden oder es muss dafür gesorgt werden, dass die Folgen der Fehler harmlos bleiben. Für beides gibt es ein starkes Mittel: geringere Fahrgeschwindigkeit. Sie macht Zebrastreifen sicherer, egal ob sich ein Mensch zu Fuß oder im Fahrzeug falsch verhalten hat, egal ob der Fehler in Rücksichtslosigkeit, Unaufmerksamkeit, Fehleinschätzung, Leichtsinn oder mangelhafter Regelkenntnis lag.

In allen Fällen hilft geringeres Tempo, einen drohenden Unfall doch noch zu vermeiden: Nach einschlägigen Formeln und Tabellen²⁷ kommt ein Auto mit notbremsendem Fahrer

²⁶ Statistisches Bundesamt a.a.O. Die Statistik verzeichnet 1.742 durch Fehlverhalten von Fahrenden zu Fuß Verunglückte an Ampeln gegenüber 1.774 an Zebrastreifen.

²⁷ Der Anhalteweg ergibt sich aus Reaktionsweg und Bremsweg. Der Reaktionsweg in Metern beträgt das Dreifache der gezehtelten Geschwindigkeit, der Bremsweg berechnet sich als die gezehtelte Geschwindigkeit zum Quadrat. Anhalteweg(30 km/h) = $3 \cdot 3 + 3^2 = 18\text{m}$; Anhalteweg(50 km/h) = $3 \cdot 5 + 5^2 = 40\text{m}$. Bei Gefahrbremsungen und optimalen Bedingungen (elektronische Bremshilfe, trockene Straße, kein Hintermann) ist der Bremsweg kürzer.

nach etwa 18 Metern zum Stehen, wenn er die Gefahr bei Tempo 30 wahrgenommen hat. Bei Tempo 50 sind es 40 Meter, das Auto hat dann - aufgrund der Reaktionszeit - nach 18 Metern immer noch fast 50 km/h Geschwindigkeit. Viele Unfälle passieren also gar nicht erst, wenn langsamer gefahren wird. Auch wer zu Fuß eine heranrollende Gefahr bemerkt, hat bei Fahrzeugtempo 30 größere Rettungschancen als bei 50.

Wird der Unfall nicht vermieden, dann sind bei 30 seine Folgen weniger schlimm als bei 50. Nach neun internationalen Studien²⁸ ist bei einem Fußgänger, der von einem Fahrzeug mit 50 gerammt wird, die Sterbewahrscheinlichkeit fünfmal höher als beim Stoß mit 30. Die gefahrene Geschwindigkeit ist aber oft noch höher als 50 km/h, wie die Bundesanstalt für Straßenwesen feststellt: „Die v85 (Anmerkung: die von 85% aller Autos hier höchstens gefahrene Geschwindigkeit) von Pkw liegt im Annäherungsbereich bei den einzelnen Untersuchungsstellen zwischen 42 und 55 km/h und an den einzelnen FGÜ zwischen etwa 40 bis 56 km/h.“²⁹ Besonders die letzte Zahl beunruhigt: 15% der Autos wurden mit mehr als 56 Stundenkilometern gefahren!

Geschwindigkeiten können regulatorisch oder physisch begrenzt werden. Regulatorisch gibt es hierzu seit 2024 eine neue Möglichkeit in § 45 Abs. 9 Nummer 6 StVO. Diese nennt die Fälle und Orte, an denen sogar auf Straßen des überörtlichen Verkehrs und auf Vorfahrtstraßen innerorts Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h angeordnet werden können. Das ist seit der StVO-Novellierung 2024 auch „im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen“ möglich.

In Randnummer 13b der VwV-StVO zu Verkehrszeichen 274 (Geschwindigkeitsbeschränkung) steht: „Die Anordnung ist auf insgesamt höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden.“ Da ein Teil der Autofahrer erst beim Passieren eines Schildes

das Tempo zu senken beginnt, kann dieses Schild nicht erst kurz vor dem Zebrastreifen stehen. Dieser Abstand sollte mindestens 50 Meter betragen, damit Fahrende rechtzeitig und nicht zu heftig bremsen.

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 ist insbesondere dort nötig – und wird von der VwV-StVO explizit empfohlen³⁰ –, wo die nötige Sichtweite von 50 Metern auf wartende Fußgänger nicht erreicht werden kann.

Wird ein Tempolimit von 30 angeordnet sowie zwecks Einhaltung überwacht und sanktioniert, dann geschieht ein Großteil der heutigen Unfälle an Zebrastreifen nicht mehr oder nur noch mit deutlich harmloseren Folgen.

Der zweite Weg zur Tempodämpfung führt über physische Mittel, im Wesentlichen Schwellen und Aufpflasterungen. Er kann mit der Anordnung von Tempo 30 kombiniert werden und sollte dort gewählt werden, wo – aus welchen Gründen auch immer – chronisch zu viele zu schnell fahren.



Bild 12: „Berliner Kissen“ als geschwindigkeits-reduzierende Maßnahme vor einem Zebrastreifen

Auch dieses Mittel sollte nicht nur unmittelbar am Zebrastreifen angewandt werden, sondern mit Abstand davor. Es kann sich um physische Schwellen handeln, aber auch um Bodenlinien in schrumpfendem Abstand, die beim Überfahren Geräusche erzeugen. Weitere klassische Mittel der physischen Verkehrsberuhigung sind ebenfalls denkbar, vor allem Schwenks und Verengungen von Fahrbahnen, wozu sich am besten solche mit Mittellinien und -streifen eignen.

Als FUSS e.V. halten wir an allen Zebrastreifen eine Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h für angemessen, um der Vision Zero näher zu kommen. Wir erinnern nochmals an die

²⁸ Studie 1 – 8: Erik Rosén, Ulrich Sander: Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. Vårgårda 2009, S.3 www.nacto.org/wp-content/uploads/2015/04/pedestrian_fatality_risk_function_car_impact_speed_rosen.pdf

Studie 9: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Österreich: Fußverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Besonderheiten. Wien 2012, S. 71

²⁹ BAST a.a.O. S.70

³⁰ VwV-StVO zu Zeichen 274, Rn. 13b Satz 3

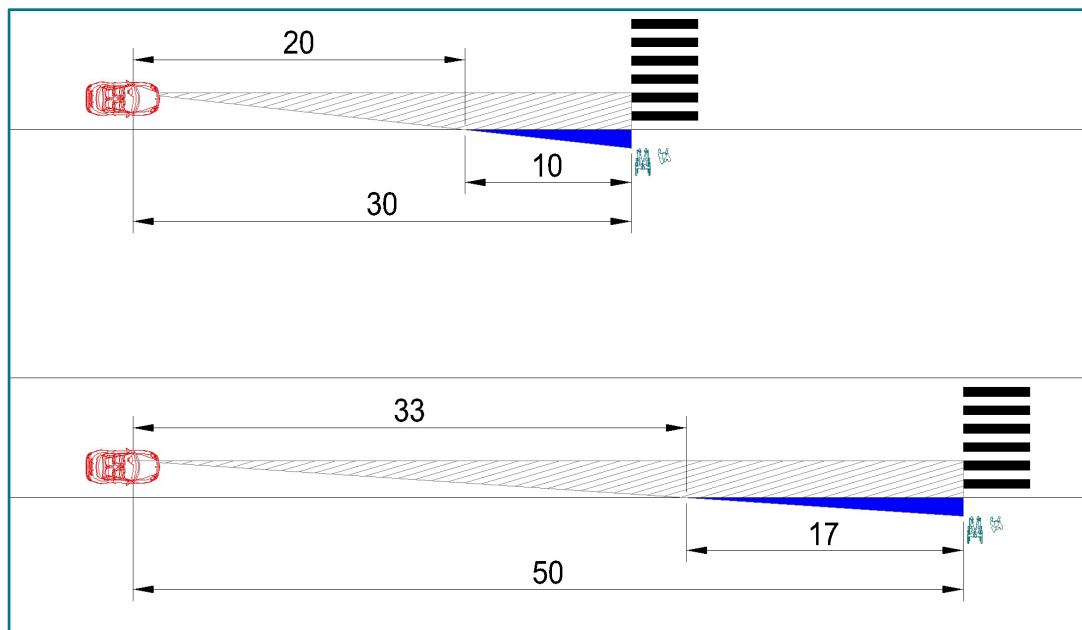


Bild 13: Die vorgeschriebenen Sichtflächen umfassen auch Bereiche neben der Fahrbahn.

Verpflichtung für die Verkehrsbehörden in den VwV-StVO zu §§ 39 – 43 StVO Randnummer 5 Satz 2: „Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor“, ebenso an die VwV-StVO zu § 25: „Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn ist eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei.“

Wir setzen darauf, dass Verkehrsbehörden nach dieser klaren Priorität handeln. An keinem Zebrastreifen sind Fehler auszuschließen, auch wenn dort noch nie ein Unfall geschehen ist. An jedem Zebrastreifen sind die Folgen bei Tempo 30 harmloser als bei Tempo 50. Wer 50 bewahrt, setzt Menschen größerer Gefahr aus. Daher rufen wir die Verkehrsbehörden auf, systematisch an Zebrastreifen über Tempo-50-Fahrbahnen die Fahrgeschwindigkeiten, das Anhalteverhalten und die Sichtfelder zu erfassen. Wo eins davon für die Sicherheit nicht ausreicht, ist nach § 45 Abs. 9 Satz 1 die Anordnung von Tempo 30 zwingend erforderlich. Die Zivilgesellschaft rufen wir auf, den Verkehrsbehörden Zebrastreifen mit kritischen Situationen mitzuteilen.

Verhalten verbessern: Aufklärung und Sanktionen

Die Unfallforschung der Versicherer stellte bei ihrer Analyse von 137 ausgewählten Zebra-

streifen fest: „Aus den Verhaltensbeobachtungen zeigte sich, dass an FGÜ 20% der Kfz nicht anhalten, obwohl ein Fußgänger wartet.“³¹ Dagegen war der größte Teil der Gehenden achtsam: „Bei FGÜ ... wird direkt vor der Querung nur von wenigen Personen nicht gesichert (9 %).“³² Das unterlassen vorwiegend Menschen im mittleren Lebensalter: „Nur 3 % der Kinder und Senioren sichern sich vor der Querung nicht ab.“³³

Von den Regelbrechern unter den Fahrenden vertrauen offenbar viele darauf, Erwachsene würden schon nicht auf die Fahrbahn treten. Kindern trauen sie dies weniger zu. Der Anteil der nicht haltenden Fahrzeuge lag an FGÜ bei Senioren mehr als dreimal so hoch wie bei Kindern. Offensichtlich verhalten sich die Kfz-Führer gegenüber Kindern entsprechend vorsichtiger.³⁴

Gehende, aber vor allem Fahrende brauchen mehr Aufklärung über die Gefährlichkeit ihres Verhaltens. Notwendig sind aber auch stärkere und häufigere Sanktionen. Das Gefährden Dritter durch Weiterfahren wird mit 100 Euro Geldbuße und einem Punkt im Zentralregister zu lasch und zu selten geahndet, gemessen am verursachten Risiko für Leib und Leben Anderer.

³¹ UDV a.a.O. S.145

³² UDV a.a.O. S.130

³³ UDV a.a.O. S.145

³⁴ UDV a.a.O. S.137



Bild 14 a und 14 b: Parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand oder auf einem Seitenstreifen blockieren die Sicht auf Kinder, Rollstuhlfahrer oder kleine Erwachsene.

Ausreichende Sichtfelder

Das Verkehrszeichen 293 für Zebrastreifen bedeutet immer auch ein Halteverbot, sowohl auf dem Zebrastreifen selbst als auch (aus Fahrerperspektive) fünf Meter vor ihm. Dies genügt jedoch nicht.

Es ist im Interesse aller Verkehrsteilnehmer, dass Gehende und Fahrende einander rechtzeitig wahrnehmen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen schreibt: „FGÜ mit eingeschränkter Erkennbarkeit und Sichtweite auf die Warteflächen weisen deutlich erhöhte Dichten und Kostendichten der Fußgängerunfälle ... auf.“³⁵

Bei gefahrenen 30 km/h ist eine Sichtweite von 30 Metern ausreichend, um problemlos anhalten zu können. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h sind es 50 Meter.³⁶ Erkennbar muss jeder Fußgänger sein, der einen Meter vom Bordstein entfernt steht und die Fahrbahn überqueren will.

Die Sichtlinie zwischen Autofahrer und Fußgänger darf durch keinerlei Hindernisse unterbrochen sein, also keine Sträucher und Bäume, keine Werbetafeln, Recyclingcontainer oder Litfaßsäulen und insbesondere nicht durch parkenden Autos oder Fahrräder. Ein Teil der Sichtlinie verläuft auf der Fahrbahn, ein anderer Teil jedoch auf dem Gehweg, auf dem sich Menschen dem Zebrastreifen nähern. Gerade während sie das tun, ist freie Sicht aller Beteiligten aufeinander wichtig. (siehe Bild 13)

Damit der Bereich jenseits der Bordsteinkante vom Fahrzeug aus sichtbar ist, darf schon bei Höchsttempo 30 ungefähr zehn Meter vor dem Zebrastreifen nichts auf dem Gehweg stehen, was höher ist als 50 Zentimeter. Nur dann ist

ausreichende Sicht auf Grundschüler und Rollstuhlfahrer gegeben. Bei erlaubtem Tempo 50 erhöht sich diese Strecke jenseits des Bordsteins auf 17 Meter vor dem Zebrastreifen. Innerhalb dieser Strecke darf es keinen höheren Bewuchs geben, dürfen keine Sichthindernisse stehen und es darf dort auch keine Möglichkeit geben, Autos oder Fahrräder zu parken.

In diesem Zusammenhang ist es unverständlich, warum die StVO das Parken nur auf den letzten fünf Metern vor einem Zebrastreifen mit einem Bußgeld belegt. Dieses Maß ist dringend auf zehn Meter (Tempo 30) bzw. 17 Meter (Tempo 50) zu erhöhen. Relevant ist dabei die Sichtlinie entlang der Bordsteinkante. In diesem Bereich darf es deshalb auch keine Parkstreifen oder Fahrradständer geben, weil beides die Sicht auf ankommende Fußgänger verdeckt.

Leider wurden bei der Herabstufung der bisherigen Richtlinien für Fußgängerüberwege zur unverbindlichen Empfehlung die Richtwerte zu Sichtfeldern nicht als verbindlich bewahrt (anders als die Vorschriften zur Beleuchtung). Die Sichtfelder sollten aber unbedingt als Sicherheitsstandard beibehalten werden. Hier die Tabelle in den R-FGÜ:³⁷

Kfz-Geschwindigkeit (V _{zul})	50 km/h	30 km/h
Erkennbarkeit von FGÜ	100 m	50 m
Sichtweite von und auf Warteflächen	50 m	30 m

Tabelle 1: Mindestentfernungen für Erkennbarkeit und Sicht vor FGÜ

³⁷ In: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ 2001, S.7

³⁵ BASt a.a.O. S.30

³⁶ R-FGÜ, Tabelle 1

Wir halten den ethischen Druck, Unfälle an Zebrastreifen zu vermeiden, für sehr viel höher als den manchmal zur Verteidigung von Unsicherheit angeführten „Parkdruck“. Von den Mindestentfernungen sollte daher nicht abgewichen werden, auch wenn sie nicht mehr bundesrechtlich verbindlich sind.

Die Sicht von und auf Warteflächen kann durch Gehweg-Vorstreckungen verbessert werden. Sie bringen zusätzlichen Sicherheitsgewinn, wenn sie den befahrenen Bereich verschmälern, der zu Fuß zu überqueren ist.

Gute Beleuchtung

Neben einer angemessenen Fahrgeschwindigkeit ist die Beleuchtung ein Kernelement der Zebrastreifen-Sicherheit. Die Bundesanstalt für Straßenwesen stellt fest: „Zusätzlich zu der allgemeinen Straßenbeleuchtung bewirkt eine ortsfeste Beleuchtung von FGÜ eine erheblich niedrigere Dichte und Kostendichte der Fußgängerunfälle im Anlagenbereich von Überquerungsanlagen.“³⁸ Die Unfallforschung der Versicherer notiert „eine Häufung von Unfällen zu den Abendstunden des Winterhalbjahres bei ungünstigen Licht- und Witterungsverhältnissen.“³⁹

Aus diesen Gründen wurde die Beleuchtung von der Herabstufung der Richtlinien für Fußgängerüberwege von einer verbindlichen Bundesrichtlinie zu einer unverbindlichen Empfehlung ausdrücklich ausgenommen, indem in die VwV-StVO zu § 26 der Satz aufgenommen wurde: „Die Straßenverkehrsbehörden müssen die Einhaltung der Beleuchtungskriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) gewährleisten und gegebenenfalls notwendige Beleuchtungseinrichtungen anordnen (§ 45 Absatz 5 Satz 2).“

Die Sichtbarkeit der Zebrastreifen-Markierung und des Zebrastreifen-Hinweisschildes verbessert man durch die Verwendung retro-reflektiver Materialien wie Reflexperlen oder Reflexfolie. Diese Materialien sind so gestaltet, dass sie das Scheinwerferlicht des sich nähernden Autos zurück ins Auge des Fahrers spiegeln. Die Pflicht, besonders aufmerksam zu sein, wird deutlich.

Gehwege sollten (nicht nur) an Zebrastreifen so beleuchtet sein, dass Fußgänger sicher laufen können und dass Autofahrer sie

erkennen. Nur wo dies im Umfeld eines Zebrastreifens nicht der Fall ist, muss die Querungsstelle zusätzlich beleuchtet werden, so dass Fußgänger auf den Warteflächen und auf dem Zebrastreifen zweifelsfrei sichtbar sind.

Die typische Straßen- und Gehwegbeleuchtung reicht oft nicht aus, die von der Norm geforderte Lichtstärke zu erreichen.⁴⁰ In diesen Fällen kann die Straßenbeleuchtung im Umfeld des Zebrastreifens verbessert werden.

Die R-FGÜ empfehlen, für eine derartige Zusatzbeleuchtung eine abweichende Lichtfarbe zu verwenden, damit Autofahrer schon von weitem sehen, dass hier besonders aufgepasst werden muss. Untersuchungen aus Nordrhein-Westfalen zeigen aber, dass diese zusätzlichen Anforderungen an die Beleuchtung von Zebrastreifen zumeist unnötig sind: „Die grundsätzliche Notwendigkeit einer zusätzlichen Beleuchtung kann aus den im Rahmen dieses Vorhabens ermittelten Daten nicht abgeleitet werden. Weder die Akzeptanzuntersuchung noch die Konfliktanalyse an zusätzlich beleuchteten FGÜ weisen signifikante Unterschiede zu den nicht zusätzlich beleuchteten FGÜ auf. Die Nachuntersuchung zeigt, dass auch die Standorte ohne zusätzliche Beleuchtung als sicher einzustufen sind.“⁴¹

Kreuzungen und Kreisel: Auflösung eines Widerspruchs

Wer an einer Kreuzung oder Einmündung über die Fahrbahn gehen muss, trifft auf verwirrende Regeln: Fährt eine andere Person quer zum Gehenden, hat der Fahrende Vorrang. Biegt ein Fahrzeug dort ein, wo gerade jemand geht, dann hat nach § 9 Abs. 3 StVO der Gehende Vorrang. An Kreuzungen, Einmündungen und Kreiseln bedeutet das: Wer geht, hat Vortritt vor eingebogenen Fahrzeugen aus einer Richtung, aber Nachrang gegenüber denen aus der anderen. Zebrastreifen beenden die Verwirrung; sie geben oder bestätigen Vortritt vor Fahrenden aus allen Richtungen. Das ist auch deshalb nötig und sinnvoll, weil viele Fahrende das Rücksichts- und Wartegebot im § 9 Abs. 3 StVO nicht kennen oder nicht respektieren.

⁴⁰ DIN 67523-1: Beleuchtungsstärke vertikal = 30 Lux in 1 m Höhe

⁴¹ Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2002: Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen, Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen, S. 16

³⁸ BASt a.a.O. S.30

³⁹ UDV a.a.O. S.40

Kombination mit Mittelinseln

Mittelinseln sind besonders dort von Vorteil, wo viele Fahrzeuge verkehren. Hier machen sie es Fußgängern möglich, sich erst ganz auf Fahrzeuge aus der einen Richtung und dann auf die andere zu konzentrieren. Die Bundesanstalt für Straßenwesen resümiert eine Schweizer Studie: „Insbesondere wirken sich eine Mittelinsel und eine Sichtweite von 100 m nach links positiv auf die Fußgängersicherheit aus.“⁴² Und sie stellt fest, dass das Risiko ohne Mittelinsel mit der Stärke des Fahrverkehrs wächst: „FGÜ ohne Mittelinsel weisen bei Verkehrsstärken von 6.001 – 9.000 bzw. von 9.001 – 12.000 Kfz/Tag deutlich höhere Dichten und Kostendichten der Fußgängerunfälle im Anlagenbereich als bei niedrigeren Kfz-Verkehrsstärken auf.“⁴³

Ein weiterer Vorteil: Sie halbieren die Strecke, die in einem Stück gegangen werden muss. Das schätzen vor allem langsam Gehende, also viele Ältere, Eltern kleinerer Kinder, Verletzte und Kranke. Lange Strecken mindern die Sicherheit: „Auffällig (Anm.: bei Unfallzahlen) waren auch FGÜ mit großen Querungslängen, obwohl die Fahrbahnbreite die Einrichtung einer Mittelinsel zulassen würde.“⁴⁴

Wo immer Platz ist, leistet die Kombination von Zebrastreifen und Mittelinseln einen besonders großen Beitrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs. Wo an Kreuzungen und Einmündungen für eine Mittelinsel kein Raum ist, lösen Zebrastreifen allein immerhin den Widerspruch in den Vorrangregeln auf – auch an Einmündungen in Kreisel.

Hier überall gilt heute: Wer zu Fuß ist, hat Vortritt vor Abbiegern in der Kreuzung sowie vor Ausfahrenden aus dem Kreisel. Dieselbe Person hat aber auf der anderen Fahrbahnhälfte Nachrang gegenüber denen, die an der Kreuzung quer zur eigenen Gehrichtung geradeaus fahren – und im Kreisel Nachrang gegenüber denen, die in ihn einfahren.

Vorrang und Nachrang, die beim Queren mitten auf der Fahrbahn wechseln – dieser Widerspruch lässt sich mit Mittelinseln entschärfen und mit Zebrastreifen aufheben.

⁴² BASt a.a.O. S.30

⁴³ BASt a.a.O. S.30

⁴⁴ BASt a.a.O. S.31

Mehr als Sicherheit: Zebrastreifen gestalten und ausstatten

Genau wie eine durchgezogene Linie zwischen zwei Fahrstreifen ist auch ein quer über die Fahrbahn markierter Zebrastreifen ein Verkehrszeichen, das bestimmte Regeln in Gang setzt: dort ein Überholverbot, hier den Fußgängervorrang. Aber genauso wie an einer durchgezogenen Linie trotzdem manchmal noch das Verkehrszeichen „Überholverbot“ aufgestellt wird, kann es oft sinnvoll sein, das Verkehrszeichen „Zebrastreifen“ zu ergänzen.

Ausstattung von Zebrastreifen

Zusätzliche Verkehrszeichen können die Sicherheit erhöhen, weil dadurch die Aufmerksamkeit der Fahrenden erhöht wird.

Zusätzliche Verkehrszeichen

Verkehrsrechtlich besteht ein Zebrastreifen aus den breiten Markierungen auf der Fahrbahn. Dieses „Verkehrszeichen 293“ bestimmt die hier geltenden Regeln, insbesondere den uneingeschränkten Vorrang des Fußverkehrs.



Bild 15: Bei Zebrastreifen auf oder hinter Kuppen sind Hinweisschilder unbedingt nötig.

Wo Fahrzeugführer nicht an Zebrastreifen gewöhnt sind und vor allem dort, wo Autos schneller als 30 km/h unterwegs sind, empfiehlt es sich, zusätzlich auf einen Zebrastreifen aufmerksam zu machen. Gleiches gilt, wenn der Zebrastreifen auf oder hinter Kuppen liegt. Zebrastreifen sollen bei 50 km/h in 100m Abstand noch zu erkennen sein⁴⁵, was sich allein durch die Markierung nicht sinnvoll erreichen lässt.

⁴⁵ Siehe Tabelle 1 auf Seite 24

Zu diesem Zweck enthält die StVO das blaue Verkehrszeichen 350. Es hat selbst keinerlei Bedeutung, sondern zeigt nur an, dass hier ein Zebrastreifen ist. Autofahrer sollen dann rechtzeitig die Geschwindigkeit drosseln, auf Fußgänger achten und insbesondere nicht mehr überholen.

Gerade um das verbotene Überholen zu verhindern, soll eine gestrichelte Leitlinie zwischen den Fahrspuren (Verkehrszeichen 340) spätestens 30-50 Meter vor dem Zebrastreifen durch eine durchgehende Fahrstreifenbegrenzungslinie (Verkehrszeichen 295) ersetzt werden.

Liegt der Zebrastreifen ungünstig, beispielsweise hinter einer Kurve, kann in ausreichendem Abstand zusätzlich das dreieckige Gefahrzeichen 101-11/21 aufgestellt werden. Wie alle Gefahrzeichen mahnt auch dieses „zu erhöhter Aufmerksamkeit, insbesondere zur Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf eine Gefahrsituation“⁴⁶.



Bild 16: Hier wurde das Gefahrzeichen (zusätzlich) auf die Fahrbahn gemalt, weil der Zebrastreifen hinter einer Kurve liegt.

Die Bodenmarkierung

Das Verkehrszeichen 293 („Fußgängerüberweg“) sind breite Linien, die auf der Fahrbahn markiert sind. Sie verlaufen längs zum Fahrstreifen, also quer zur Fahrtrichtung.

⁴⁶ § 40 Abs. 1 StVO

Die Markierungen auf der Fahrbahn sind 50cm breit und haben 50cm breite Abstände. Bei schmalen Fahrspuren, beispielsweise auf einem neben der Fahrbahn verlaufenden Radweg oder zwischen Fahrbahnrand und Mittelinsel, können Striche und Abstände schmaler gemacht werden, damit der Zebrastreifen nicht auf zwei oder drei Streifen reduziert wird. Üblich sind dann Markierungen und Abstände von 40cm, bei sehr schmalen Radwegen sogar 30cm.

Die Markierungen sind weiß. Normalerweise werden sie mit weißer Markierungsfarbe aufgebracht. Bei dunkel gepflasterten Straßenoberflächen können auch weiße Pflasterflächen die Zebra-Streifen bilden, allerdings verlangen die VwV-StVO, dass Zebrastreifen wie alle auf den fließenden Verkehr bezogenen Markierungen retroreflektierend auszuführen sind.⁴⁷ Dazu wird die weiße Markierungsfarbe mit retroreflektierenden Reflexperlen aus Glas oder Kunststoff versehen, die Licht in alle Richtungen spiegeln. So wird die Sichtbarkeit der Markierung bei Nacht verbessert.

Die Zebrastreifen-Hinweisschilder

Das blaue Verkehrszeichen 350 soll überall dort aufgestellt werden, wo der Zebrastreifen nicht ohne weiteres aus dem fahrenden Fahrzeug erkannt wird. Unnötig ist es überall, wo der Auto- oder Zweiradfahrer sowieso die Geschwindigkeit verringern und auf anderen Verkehr achten muss.

Dies ist beispielsweise an allen Einmündungen und Kreuzungen der Fall, an denen in eine Vorfahrtstraße eingebogen wird. Steht also das Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ oder das Verkehrszeichen 206 „Halt. Vorfahrt gewähren“ vor einer Kreuzung oder einem Kreisverkehr, braucht es keinen Hinweis auf einen eventuellen Zebrastreifen. Hier muss man immer mit querendem Fußverkehr und immer mit einem Zebrastreifen rechnen.

Eine „wartepflichtige Zufahrt“ in diesem Sinne ist auch jeder Ast einer Rechts-vor-Links-Kreuzung. Auch hier muss der Fahrzeugführer anhaltebereit sein, weil von rechts ein Fahrzeug kommen könnte. Mit einem Zebrastreifen ist auch hier zu rechnen, das Hinweiszeichen kann entfallen.

Wie jedes andere Verkehrszeichen steht auch das Zebrastreifen-Hinweisschild rechts neben der Fahrbahn. Der Fußgänger auf dem Schild kommt, genau wie ein echter Fußgänger, von



Bild 17: Muss der Fahrverkehr sowieso warten, braucht es keinen Hinweis auf einen Zebrastreifen.

rechts (VZ 350-10). Das Schild muss allein stehen und darf nicht mit anderen Verkehrszeichen kombiniert werden. In der Gegenrichtung ist es ganz genauso.

Weil man für die Gegenrichtung am linken Straßenrand ebenfalls ein Zebrastreifen-Hinweisschild aufstellen muss, benutzt man üblicherweise doppelseitig bedruckte Schilder (VZ 350-40). Dann steht in Höhe des Zebrastreifens sowohl rechts als auch links ein Hinweisschild. Dies hat den Vorteil, dass der Hinweis auch dann noch sichtbar ist, wenn eines der beiden Verkehrszeichen verdeckt ist.

Die R-FGÜ gehen auf „Nummer Sicher“ und empfehlen, auch in Einbahnstraßen auf beiden Straßenseiten das Zebrastreifen-Hinweisschild aufzustellen. Hierfür gibt es extra eine Variante, bei der der Fußgänger von links kommt (VZ 350-20).

Übertrieben wird es, wenn die R-FGÜ empfiehlt, bei Mittelinseln zusätzlich noch ein bis zwei Hinweisschilder auf die Mittelinsel zu stellen. Ganz verrückt wird es, wenn die R-FGÜ auch noch empfiehlt, „zur Sicherstellung der rechtzeitigen Erkennbarkeit des FGÜ kann eine Wiederholung des Zeichens 350 StVO am Kragarm über der Fahrbahn erforderlich sein“.

Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn in allen Ehren, aber von jedem Autofahrer wird verlangt, dass er Bodenmarkierungen wie durchgezogene Linie, Sperrfläche oder eben Zebrastreifen erkennt und beachtet. EIN zusätzliches Hinweisschild mag sinnvoll sein, zwei schon weniger und drei ganz bestimmt nicht. Zu viele Verkehrszeichen

⁴⁷ VwV-StVO zu §§ 39 bis 43, Rn. 50

sollen gerade vermieden werden, da sie Autofahrer überfordern.

Wichtig ist jedoch, dass das Zebrastreifen-Hinweisschild in Reflexfolie ausgeführt wird, denn dann ist es im Dunkeln deutlich besser erkennbar.

Lage von Zebrastreifen

Zebrastreifen sollen dort verlaufen, wo Fußgänger sowieso gehen wollen. Dabei sollten Zebrastreifen nicht zu lang und nicht zu breit sein.

Geeignete Fahrbahnbreiten

Zebrastreifen sollen möglichst kurz sein, damit Fahrzeugführer nicht noch über den Zebrastreifen fahren, während der Fußgänger schon auf den Streifen läuft.

Ideal ist eine Fahrbahnbreite von höchstens 6,5m⁴⁸. Dies reicht aus, um Gegenverkehr auch breiterer Fahrzeuge zu erlauben.

Bei breiteren Fahrbahnen empfiehlt es sich, die Fahrbahn auf diese Maximalbreite einzuengen. Solche Gehwegvorstreckungen verbessern auch die Sichtbarkeit von Fußgängern, die den Zebrastreifen nutzen wollen. Gehwegnasen können auch genutzt werden um die Fahrbahnbreite auf 5m oder weniger einzuschränken, was eine zusätzliche optische Barriere darstellt und die Fahrzeugführer zum Abbremsen zwingt.

Fahrbahnen von mehr als 8,5m Breite, bei denen normalerweise neben den Fahrspuren geparkt wird, sollten am Zebrastreifen baulich getrennt werden. Die so entstehende Mittelinsel unterbricht den Zebrastreifen. Sie muss ausreichend groß sein, um auch Rollstühlen oder Kinderwagen mit zugehörigem Schieber Platz zu bieten. Die Zebrastreifen-Markierung wird nicht über die Mittelinsel geführt, die Verkehrsinsel erzeugt also zwei voneinander getrennte Zebrastreifen. Die Fahrspuren werden dann durch die Mittelinsel nach außen verschwenkt, was zu einer Geschwindigkeitsreduktion und zu einem Parkverbot führt.

In der Schweiz ist es üblich, Mittelinseln einfach auf den Asphalt zu malen und mit flexiblen, weichen Pollern zu sichern. In Deutschland ist diese Art von Mittelinsel nicht üblich, was vielleicht viel über das Fahrverhalten deutscher Autofahrer aussagt. Dass diese Art der Gestaltung sicher und einfach zu realisieren ist, betont das Land NRW: „Markierte Mittelinseln

verbessern die Sicherheit des FGÜ in nahezu gleichem Maße wie bauliche Inseln. Dabei sind sie flächensparender und können bereits bei beengten Straßenraumbreiten (ab ca. 5,5 m) ohne kostenintensive Umbaumaßnahmen eingerichtet werden. Markierte Inseln sollten ab einer Fahrbahnbreite von 6,5 m durch Poller innerhalb der Markierung ergänzt werden. Damit wird die Insel nicht nur deutlich betont, es entsteht auch ein erkennbarer Schutzraum für die Fußgänger.“⁴⁹

Die 2025 vom Bundesverkehrsministerium erarbeitete Nationale Fußverkehrsstrategie empfiehlt, jede schon bestehende Mittelinsel mit Zebrastreifen zu ergänzen.⁵⁰

Breite von Zebrastreifen

Zebrastreifen müssen mindestens 3 Meter breit sein. Die übliche Breite sind 4 Meter. Wo viele Fußgänger einen Zebrastreifen gleichzeitig nutzen wollen, ist es sinnvoll, diesen breiter auszuführen.

Breiten von mehr als 10 Metern sind ungünstig, weil dann zu oft Fahrzeuge auf dem Zebrastreifen warten.



Bild 18: Gibt es zeitweise viel Fußverkehr, darf der Zebrastreifen breiter sein.

⁴⁸ R-FGÜ, 3.1

⁴⁹ Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2002: Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen, Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen, S. 12

⁵⁰ Nationale Fußverkehrsstrategie, www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/fussverkehrsstrategie.pdf

Zebrastreifen als Gehwegverlängerung

Zebrastreifen sollten in der direkten Verlängerung eines Gehwegs verlaufen bzw. in der direkten Verlängerung eines auf die Straße stoßenden Fußgängerwegs. Fußgänger können dann geradeaus laufen, ohne Umwege nehmen zu müssen.

Im Zuge der Barrierefreiheit ist es für sehbehinderte Fußgänger wichtig, dass die Bordsteinkante senkrecht zum Zebrastreifen verläuft. Da Bordsteine an Kreuzungen und Einmündungen nicht rechtwinklig aufeinander stoßen, sondern die Ecke abgerundet wird, sollte der Zebrastreifen in jedem Fall auch einen Bereich einschließen, an dem die Ausrundung endet und der Bordstein gerade verläuft. Ist es nicht möglich, den Zebrastreifen senkrecht zum Bordstein verlaufen zu lassen, beispielsweise bei großen Kurvenradien, müssen sehbehinderte Fußgänger mit taktilen Bodenelementen in die korrekte Richtung geleitet werden.

Wo in eine Hauptstraße einfahrende Fahrzeuge erst auf dem Zebrastreifen ausreichende Sicht auf den bevorrechtigten Verkehr haben, kann man den Zebrastreifen um eine Autolänge⁵¹ vom Fahrbahnrand zurück versetzen. Dies führt allerdings dazu, dass einbiegende Fahrzeuge den Zebrastreifen zu spät sehen, weshalb eine solche Lösung aus Sicherheitsgründen gründlich zu prüfen ist.

Eine zweite Situation, in der man den Zebrastreifen nicht in direkter Verlängerung des Fußgängerwegs einrichten sollte, ist überall

⁵¹ maximal 4m laut R-FGÜ 2.2(4); 5m laut RMS Teil 2, Bild 33



Bild 19: Der Zebrastreifen verlängert den Gehweg über die Einmündung hinweg.

dort, wo die Gefahr besteht, dass Fußgänger auf den Zebrastreifen rennen, ohne auf den Verkehr zu achten. Die Verwaltungsvorschrift nennt als Beispiele Schultore und Werksausgänge. Empfohlen wird hier, den Zebrastreifen um einige Meter zu versetzen. Damit aber die Schüler dann nicht neben dem Zebrastreifen über die Straße rennen, sollte hier eine Absperrung den Fußverkehr leiten.



Bild 20: Versetzt zum Geh- und Radweg angeordnete Zebrastreifen verhindern, dass Fußgänger ohne zu gucken auf die Straße laufen. Ob die gezeigte Lösung für den Radverkehr sicher ist, wagen wir zu bezweifeln.

Barrierefreiheit

Der Bordstein ist die Grenze zwischen Fahrbahn und Gehweg. Er ist üblicherweise 10cm hoch, damit Autos nicht versehentlich auf den Gehweg fahren. Er bildet jedoch eine Barriere, die von Rollstuhl-, Rollator- und Kinderwagenfahrern nur schwer oder gar nicht überfahren werden kann.

Damit die Stufe zwischen Gehweg und Fahrbahn an Zebrastreifen (und anderen Querungsstellen) für mobilitätseingeschränkte Personen einfach überwunden werden kann, muss diese verkleinert werden. Dazu gibt es zwei Möglichkeiten: Man kann im Bereich des Zebrastreifens den Bordstein absenken oder man kann die Fahrbahn anheben.

In beiden Fällen sollte ein Zustand erreicht werden, bei dem Rollstuhlfahrer leicht vom Gehweg auf den Zebrastreifen (und zurück) kommen, gleichzeitig aber blinde Fußgänger erkennen, dass der Gehweg hier zu Ende ist.

Bei der Bordsteinabsenkung ist eine Absenkung auf eine Resthöhe von 3cm üblich,



Bild 21: Barrierefreier Zebrastreifen: 6cm mit Aufmerksamkeitsfeld, 0cm mit Sperrfeld

was für beide Nutzergruppen barrierearm ist. Alternativ gibt es die Kombination 0cm/6cm. Dabei wird ein Teil des Bordsteins auf 0cm abgesenkt, muss dann aber mit Bodenindikatoren für blinde Fußgänger gesperrt werden.

Hebt man mit einer Teilaufpflasterung den Zebrastreifen auf Gehwegniveau abzüglich Tastkante, ergibt sich neben der Barrierefreiheit der Vorteil, dass Fahrverkehr deutlich vor dem Zebrastreifen abgebremst wird. Teilaufpflasterungen haben aber auch Nachteile: Das Pflaster kann beim Überfahren störende Geräusche erzeugen, und Krankentransporte erfordern eine besonders vorsichtige Fahrweise.

Bei beiden Lösungen ist zu beachten, dass der Bordstein eine verkehrsunabhängige zweite Funktion hat. Er sorgt dafür, dass bei Regen das Wasser im Rinnstein zum nächsten Gully



Bild 22: Teilaufpflasterung des Zebrastreifens

geleitet wird. Sowohl bei Borsteinabsenkungen als auch bei Teilaufpflasterungen muss deshalb das Straßengefälle und die Lage der Gullys berücksichtigt und insbesondere Starkregen sauber abgeleitet werden.

Radweg

Wo Fußgänger häufig reine Radwege überqueren wollen, sollte ein Zebrastreifen über den Radweg führen. Er hat dann dieselbe Bedeutung wie ein Zebrastreifen über eine Auto-Fahrbahn: Fußgänger haben Vorrang, Radfahrer müssen bremsen, eventuell stehen bleiben.

Es gibt zwei wichtige Anwendungsfälle für Zebrastreifen auf Radwegen: Radschnellwege und Fußgängerampeln.

Von Radverkehr gut angenommene Radschnellwege, wie sie in vielen Städten entstehen, sind für Fußgänger genauso schwierig zu überqueren wie Fahrbahnen mit Autos. Hier sind deshalb Querungshilfen gerade für die Verkehrssicherheit von Kindern und Senioren wichtig.

Ein Zebrastreifen über einen Radschnellweg kann natürlich nach den Vorschriften für andere Fahrbahnen gebaut werden, mit Warnzeichen und Beleuchtung. Aufgrund der niedrigeren Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs sollte es abweichend vom Regelfall auch möglich sein, auf solche kostensteigernden Faktoren zu verzichten. (siehe hierzu Bild 8 auf Seite 18)

Da viele Radfahrer Zebrastreifen auf Radwegen nicht kennen und auch bei Zebrastreifen auf Fahrbahnen die Regeltreue verbesserungsfähig ist, sollten Ordnungsbehörden Zebrastreifen über Radschnellwege regelmäßig im Rahmen der Verkehrskontrollen beobachten.



Bild 23: Zebrastreifen über Radweg zwischen Wartefläche und Gehweg

Ein zweiter sinnvoller Einsatz von Zebrastreifen über Radwege ergibt sich bei innerstädtischen Radwegen, die von der begleitenden Fahrbahn abgesetzt sind. Hier müssen Fußgänger den Radweg queren, um beispielsweise die Wartefläche vor einer Fußgängerampel oder an einer Haltestelle zu erreichen. Ein Zebrastreifen über den Radweg gibt auch in diesen Fällen den Fußgängern den nötigen Vorrang.

Für die Unterhaltung vorsorgen

Zebrastreifen sind im Rahmen der Straßenunterhaltung besonders zu berücksichtigen. Dies umfasst beispielsweise den Winterdienst sowie das Entfernen von Laub und anderen Verunreinigungen. Die Bodenmarkierung sowie die zugehörigen Verkehrszeichen müssen jederzeit sichtbar sein und deshalb mit hoher Priorität in die entsprechenden Verfahren eingeplant werden.



Bild 25: Die Bodenmarkierungen müssen regelmäßig aufgefrischt werden.



Bild 24: Der Zebrastreifen und seine Warteflächen müssen prioritär von Schnee und Eis befreit werden.

Im Rahmen der regelmäßigen Verkehrsschauen ist insbesondere der Zustand der Bodenmarkierung zu überprüfen. Da sich diese schnell abnutzen, ist eine regelmäßige Auffrischung der Bodenmarkierungen zu planen und zu budgetieren.

Verhalten am Zebrastreifen: Regeln und Empfehlungen

Das Verhalten Fahrender an Fußgängerüberwegen, dem amtlichen Begriff für Zebrastreifen, regelt seit 1971 der § 26 der Straßenverkehrsordnung.

§ 26 StVO

(1) An Fußgängerüberwegen haben Fahrzeuge mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen den zu Fuß Gehenden sowie Fahrenden von Krankenfahrstühlen oder Rollstühlen, welche den Überweg erkennbar benutzen wollen, das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Dann dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranfahren; wenn nötig, müssen sie warten.

(2) Stockt der Verkehr, dürfen Fahrzeuge nicht auf den Überweg fahren, wenn sie auf ihm warten müssten.

(3) An Überwegen darf nicht überholt werden.

(4) Führt die Markierung über einen Radweg oder einen anderen Straßenteil, gelten diese Vorschriften entsprechend.

Richtiges Verhalten – über Regeln hinaus

Im Folgenden schildern wir das richtige Verhalten nach Regeln und Gerichtsurteilen, aber auch mehr. Eine Besonderheit von Zebrastreifen ist, dass sich hier das Verhalten Anderer schwerer einschätzen lässt als anderswo im Straßenverkehr. Das liegt am Gefälle zwischen Recht und Macht: Gehende können ihr Vorrecht nicht physisch durchsetzen, sondern würden sich stark gefährden, wenn sie das versuchen. Fahrende im Auto riskieren für ihren eigenen Leib und ihr Leben wenig, wenn sie trotz ihres Nachrangs durchfahren. Deshalb wissen beide oft nicht, wonach sich andere richten werden: nach ihren Rechten und Pflichten oder nach ihrer Macht oder Ohnmacht und Verletzlichkeit?

Dies bedeutet Unsicherheit für alle, aber diese ist nicht nur von Nachteil – es zwingt zu defensivem Verhalten: im Zweifel entschleunigen und anhalten können. Es zwingt auch dazu, andere zu beobachten, sich in sie hineinzusetzen und ihr Verhalten vorauszudenken. An Zebrastreifen sind Verkehrsteilnehmer meist aufmerksamer füreinander als zum Beispiel an Ampeln, wo die Aufmerk-

samkeit mehr auf bunte Lichter fokussiert ist als auf andere Menschen.

Regeln und Empfehlungen fürs Gehen

Der oben abgedruckte Paragraph 26 der Straßenverkehrsordnung hat große Bedeutung für Gehende, auch wenn er nur Verhaltensregeln für Fahrende enthält: Jene müssen am Zebrastreifen Vorrang gewähren. Diesen genießen Menschen zu Fuß, auch mit einem geschobenen Fahrrad oder im Rollstuhl.

Es reicht aber nicht, auf das eigene Recht zu vertrauen. Wer das zu leichtfertig tut, gefährdet sich. Wer schüchtern abwartet, bis jemand hält, muss oft lange warten. Wichtig ist eine klare Körpersprache:

- zügiges Gehen Richtung Zebrastreifen (solange man notfalls noch halten oder ausweichen kann)
- am Bordstein beim Gehen oder Stehen den eigenen Willen zeigen – am besten mit vorgestrecktem Arm oder Stock. Dann halten Fahrende viel wahrscheinlicher, aber nicht verlässlich sicher.

Am Zebrastreifen darf man Fahrende nicht zu einer Notbremsung zwingen und auch nicht achtlos gehen. Allgemein soll man nach § 11 Abs. 2 StVO auf den Vorrang verzichten, „wenn die Verkehrslage es erfordert“. Das meint vor allem Sicherheitsbelange. Wer Zeit hat, kann eine aufgestaute Autoschlange am Zebrastreifen passieren lassen, aber Pflicht ist das nicht.

Eine Pflicht beim Gehen enthält § 25 Abs. 3 StVO: In bestimmten Fällen muss man Zebrastreifen und andere Querungseinrichtungen benutzen, auch wenn dies einen Umweg erzwingt. Dies gilt immer dann, „wenn Verkehrsdichte, Fahrgeschwindigkeit, Sichtverhältnisse oder der Verkehrsablauf es erfordern“. Aus unserer Sicht wäre es natürlich besser, dann den Fahrverkehr zu bändigen, statt Nicht-Fahrende auch noch zu Umwegen zu zwingen.

Die Länge eines zumutbaren Umwegs kann nach Gerichtsurteilen 50 Meter betragen, nach anderen aber nicht über 100 Meter bis zum nächsten Zebrastreifen. Gibt es an einer Kreu-

zung nicht an jeder Einmündung Zebrastreifen, muss man über die vorhandenen gehen – auch wenn das bedeutet, dass man über drei Fahrbahnen mit Zebrastreifen gehen muss statt auf dem direkten Weg ohne sie.

Regeln und Empfehlungen fürs Fahren

Die Devise heißt: Vortritt statt Vorfahrt! Wer zu Fuß den Zebrastreifen „erkennbar benutzen“ will, muss vorgelassen werden. Der Benutzungswille ist anzunehmen, wenn jemand zügig auf ihn zugeht oder an seinem Rand wartet – auch wenn sie oder er nicht in die Richtung blickt, aus der ein anderer fährt. Ist der Bereich des Gehwegs nah am Zebrastreifen oder der Zebrastreifen selbst für Fahrende schlecht einzusehen, müssen diese damit rechnen, dass jemand hier geht. Fahren andere durch, obwohl jemand „erkennbar überqueren“ will, dann gibt das nicht das Recht, selbst auch durchzufahren. Wer den Zebrastreifen nicht vollständig überblicken kann – etwa, weil ein anderes Auto im Weg steht – muss mit Gehenden rechnen, auch ohne welche zu sehen.

Vorrang haben Menschen zu Fuß, auch mit einem geschobenen Fahrrad, sowie im Rollstuhl. Auf dem Rad zu sitzen, gibt keinen Vorrang. Allerdings glauben manche Radler das; mit entsprechendem Verhalten müssen andere Fahrer rechnen. Zögern Fußgänger oder bleiben sie unsicher stehen, dann gibt es für andere trotzdem keine Vorfahrt. Diese gilt nur, wenn jemand auf sein Vortrittsrecht erkennbar und eindeutig verzichtet, zum Beispiel mit einer entsprechenden Arm-bewegung.

In allen anderen Fällen ist mit „mäßiger Geschwindigkeit“ an den Zebrastreifen heranzufahren. „Mäßig“ ist nicht fest definiert, sondern meint diffus ein Tempo, bei dem man noch ohne scharfes Bremsen anhalten kann. Geht bereits jemand oder will gleich losgehen, dann heißt es Stopp! Es darf auch nicht fahrend ausgewichen und in einem Bogen gefahren werden, sondern es ist stattdessen langsam an den Zebrastreifen zu rollen oder ganz zu halten.

Hat jemand zu Fuß den Zebrastreifen vor einem Fahrzeug überquert, darf hinter ihm langsam über den Zebrastreifen gefahren werden, natürlich mit gehörigem Abstand. Man braucht nicht zu warten, bis Gehende die andere Straßenseite erreicht haben.

Wir erinnern daran: Zu Fuß sind auch viele Menschen unterwegs, deren Wahrnehmung, Informationsverarbeitung und Beweglichkeit eingeschränkt sind, die ein für die Situation zu niedriges Gefahrenbewusstsein haben oder die im Gegenteil sehr ängstlich sind. Das betrifft vor allem Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderungen. Aber auch anderen sieht man eine mögliche Unberechenbarkeit oft nicht an. Sicher fährt hier nur, wer in jedem Fall bremsen kann – auch wenn jemand in der Nähe des Zebrastreifens den Eindruck macht, er gehe hier mit höherer Wahrscheinlichkeit nicht über die Straße.

Will jemand quer gehen, ist es im Auto nicht erforderlich, bis zum Stillstand anzuhalten. Es genügt, langsam an den Zebrastreifen heran zu rollen. Blinde Fußgänger, aber auch Verkehrsanfänger werden es Fahrern jedoch danken, wenn sie komplett stehenbleiben. Gerade für Kinder sind zusätzliche Zeichen hilfreich, dass das Überqueren jetzt gefahrlos möglich ist.

Streng verboten ist das Überholen an einem Zebrastreifen. Gerade wenn ein anderes Fahrzeug vor dem Zebrastreifen langsamer wird, muss es unterlassen werden – denn dann wird mit hoher Wahrscheinlichkeit gleich jemand über den Streifen gehen.

Zebrastreifen sind jederzeit für den Fußverkehr frei zu halten. Parken und selbst kurzes Halten ist verboten. Im Stau darf der Zebrastreifen nicht blockiert werden – also vor ihm warten, bis hinter ihm genug Platz ist. Das Parkverbot gilt auch fünf Meter vor dem Zebrastreifen und auch auf einem Seiten-/Parkstreifen. Kein Auto darf die Sicht auf wartende oder ankommende Fußgänger verdecken.

Heikel ist der Fall, in dem ein anderer von hinten dicht auffährt und zugleich jemand am Fahrbahnrand steht. Hier muss der Vor-Fahrer nur dann einen Auffahrunfall riskieren, wenn die Person am Rand möglicherweise ohnehin losgeht. Tut sie das bestimmt nicht (wie immer sich das aus dem Auto einschätzen lässt), dann darf man durchfahren statt anzuhalten. Allerdings empfehlen wir, es bei Dränglern gar nicht erst zu einer solchen Situation kommen zu lassen, sondern von Anfang an das Tempo gleitend zu reduzieren, um die Gefahr zu mindern.

Bußgelder und Straftaten

Die Bußen für das Missachten von Zebrastreifen-Regeln sind für deutsche Verhältnisse recht hoch. Nach der Katalognummer 113 des Bußgeldkatalogs zahlt 80 Euro und bekommt einen Punkt in Flensburg, wer „das Überqueren der Fahrbahn nicht ermöglicht oder nicht mit mäßiger Geschwindigkeit herangefahren oder an einem Fußgängerüberweg überholt hat“. Wird jemand gefährdet, sind es sogar 100 Euro, bei einem Unfall 120. Auch hier kommt in jedem Fall ein Punkt in Flensburg dazu.

Nur fünf Euro muss nach Katalognummer 114 zahlen, wer im Stau auf einen Zebrastreifen fährt, obwohl die Fahrbahn dahinter blockiert war. Das ein solches Verhalten den Fußgängern gegenüber rücksichtslos ist, dürfte klar sein.

Wer mit seinem Fahrzeug zu aggressiv gegenüber Gehenden ist, verstößt gegen Paragraph 315c des Strafgesetzbuchs und verursacht eine „Gefährdung des Straßenverkehrs“: „Wer im Straßenverkehr grob verkehrswidrig und rücksichtslos ... an Fußgängerüberwegen falsch fährt, ... und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen ... gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“ Dieses zählt im Juristen-Jargon zu den „sieben Todsünden“ im Verkehr, die besonders hart geahndet werden. Selbst für das fahrlässige Fehlverhalten gibt es bis zu zwei Jahre Freiheitsstrafe.

Gehende am Zebrastreifen zu bedrängen und zu bedrohen, ist Nötigung nach § 240 des Strafgesetzbuchs. Das gilt auch, wenn es akustisch per aufheulendem Motor oder Hupe geschieht. Nicht als Nötigung gilt es (aus unserer Sicht leider nicht), einen anderen Fahrer von hinten mit der Hupe anzupöbeln, der am Zebrastreifen wartet.

Empfehlungen fürs Fahrrad

Radfahrer sind Zwitterwesen: Blitzschnell wechseln sie von der Eigenschaft „Fahrzeugführer“ (fahren) in die Eigenschaft „Fußgänger“ (schieben) und zurück. Radfahrer begegnen uns deshalb an einem Zebrastreifen sowohl im Quer- als auch im Längsverkehr.

Fahren Radler auf der Fahrbahn, so benutzen sie ein Fahrzeug. An einem Zebrastreifen müssen sie also genau wie Autos abbremsen, sobald ein Fußgänger die Straße queren will. Langsames Heranrollen ist erlaubt, aber wenn nötig, muss angehalten werden.

Dies gilt auch, wenn der Radfahrer auf einem

straßenbegleitenden Radweg unterwegs ist und der Zebrastreifen dort weitergeführt ist. Zebrastreifen auf dem Radweg sind dasselbe Verkehrszeichen wie Zebrastreifen auf der Fahrbahn. Sie müssen auch genau so beachtet werden.

Wer radelt, darf keinen Schlenker um Gehende machen, erst recht nicht dicht an ihnen vorbeifahren. Alles, was Gehende verunsichern könnte, muss unterlassen werden.

Bitte bedenken: Aus Sicht vieler Gehender sind Fahrräder unberechenbarer als Autos, weil sie auf einer Fahrspur nicht unbedingt eine gerade Linie halten und weil sie in unregelmäßiger, teils aber dichter Folge von links und rechts kommen können. Also bitte klar signalisieren, dass man vor Gehenden anhalten wird. Keinesfalls die Richtung variieren, um um sie herum zu fahren. Das verunsichert nur. Und selbstverständlich sollte sein, in unübersichtlichen Situationen immer mit Gehenden zu rechnen. Das gilt besonders, wenn jemand sein Auto vor dem Zebrastreifen bremst oder stoppt. Auch wenn man dann vom Fahrrad aus niemanden gehen sieht, mit hoher Wahrscheinlichkeit gibt es ihn. Also gleich bremsen – ist man auf Höhe des Autos und nimmt Gehende erst jetzt wahr, ist es oft zu spät.

Als Zwitter kommen Radfahrer aber auch im Querverkehr vor, weil sie eine Straße genau an einem Zebrastreifen kreuzen wollen. Sie fahren dann auf einem Radweg oder (erlaubt oder nicht) auf einem Gehweg an den Zebrastreifen heran und erwarten, dass Autos sie nun durchfahren lassen.

Selbstverständlich muss der Autofahrer dies tun – wenn der Radlerzwitter gerade Fußgänger ist, also sein Fahrrad schiebt. Bleibt er aber auf dem Rad sitzen, hat er KEINE Vorfahrt. Es heißt schließlich Fußgängerüberweg, nicht Radfahrerüberweg. Radfahrer dürfen einen Zebrastreifen benutzen, denn er ist Teil der Fahrbahn und da dürfen Fahrräder schließlich in jeder Richtung fahren. Radfahrer dürfen auch von einem Gehweg auf den Zebrastreifen und von einem Zebrastreifen auf den Gehweg fahren, wenn beide Gehwege explizit für Radfahrer freigegeben sind. Sie haben aber keine Vorfahrt gegenüber dem Verkehr auf der Fahrbahn.

Der Zebrastreifen-Vorrang Gehender gilt auf dem Fahrrad nicht – darum besser absteigen und kurz schieben. Das ist an stark begangenen Zebrastreifen auch rücksichtsvoller, als sich auf einem Fahrzeug durchzudrängeln.



Bild 26: Radfahrer haben an Zebrastreifen keinen Vorrang vor dem Autoverkehr.



Bild 28: Vorrang für Fußgänger durch Zebrastreifen und für Radfahrer durch Verkehrszeichen

Manchmal führen selbständige oder fahrbahnbegleitende Radwege über für Fußgänger gedachte Zebrastreifen, gern beispielsweise an freien Rechtsabbiegern. Fußgänger haben dann Vorrang vor dem Autoverkehr, Radfahrer aber nicht.



Bild 27: Freie Rechtsabbieger sind gefährlich, für querende Fußgänger wie für querende Radfahrer.

Um diese verwirrende Situation aufzulösen, sollten Straßenverkehrsbehörden an solchen Stellen einen eindeutigen Vorrang auch für den querenden Radverkehr schaffen. Dies gelingt durch Markierung einer Radverkehrsfurt sowie vorfahrtsregelnde Verkehrszeichen am Radweg und an der Fahrbahn.

Zebras auf Trab bringen: Was Sie tun können

Wir möchten, dass die neuen Möglichkeiten genutzt werden und möglichst viele, möglichst sichere Zebrastreifen das Gehen einfacher und komfortabler machen. Dabei können Sie helfen!

Schritt 1: Bedarf ermitteln

Bedarf an Zebrastreifen besteht, wo schneller und starker Fahrverkehr den Weg über eine Fahrbahn unsicher macht, verzögert und erschwert. Der Bedarf ist besonders groß, wo unter dem Problem viele Menschen oder besonders Schutzbedürftige leiden, vor allem Kinder oder Ältere. Es gibt keine festen Richtwerte dafür, wie viele Menschen betroffen sein müssen oder ab wie vielen Fahrzeugen eine Überquerung als schwierig gilt. Ermitteln Sie heikle Stellen durch Beobachtung, durch Ihre eigenen Erfahrungen oder durch Befragungen, zum Beispiel an Schulen. Belegen Sie sie mit Fotos und messen Sie, wie lange Menschen warten müssen, bis sie eine sichere Lücke finden.

Prüfen Sie im Unfallatlas⁵², ob es an dieser Stelle in den letzten Jahren Unfälle gab: Auf der Website einen Straßennamen eingeben, dann links „Unfälle mit Fußgänger-Beteiligung“ anklicken und ganz unten links die Jahre seit 2016 einzeln durchgehen. Jeder Fuß-Unfall erscheint als gelber Punkt. Aber auch wo zum Glück nichts passiert ist, sind häufig Zebrastreifen nötig – zur Unfallvorbeugung und zum Gehen ohne Verzögerung.

Manche Städte und Kreise bieten auch örtliche Daten von (Fahr-)Verkehrszählungen – teils online.

Schritt 2: Hinderungsgründe prüfen

An zahlreichen Orten sind Zebrastreifen rechtlich nicht zugelassen. Wir finden die Verbote teils unnötig (mehr im Kapitel Gesetze, Verordnungen und Regelwerke ab Seite 9). Aber wir wollen Ihnen und den Ämtern Initiativen ersparen, die wegen solcher KO-Kriterien sofort zurückgewiesen würden. Die örtlichen Behörden haben hier keinen oder nur geringen Spielraum.

⁵² www.unfallatlas.statistikportal.de/

Zebrastreifen sind nicht zulässig:

- außerhalb geschlossener Ortschaften
- innerorts auf Straßen mit mehr als 50 km/h Höchstgeschwindigkeit
- über Busspuren und über Straßenbahnstrassen ohne eigenen Gleiskörper
- kurz vor oder kurz nach Ampeln (aber neben ihnen, z.B. über Radwege)
- direkt auf Ampel-Übergängen („Fußgängerfurten“)
- auf Straßen mit mehr als einer Fahrspur in einer Richtung
- an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt
- in verkehrsberuhigten Bereichen und Geschäftsbereichen

Schritt 3: Zebrastreifen verlangen

Wo Sie den Bedarf nach einem Zebrastreifen begründen können und keins der genannten Hindernisse besteht, teilen Sie Ihren Bedarf der zuständigen Verkehrsbehörde mit. In der Regel haben größere kreisfreie Städte eigene Verkehrsbehörden; für kleinere Gemeinden sind sie beim Landkreis. Verwaltungen sind sehr unterschiedlich organisiert: Mal gehört die Verkehrsbehörde zum Ordnungs-, mal zum Tiefbau- und mal zu einem größeren Verkehrsamt, mal steht sie eigenständig daneben. Wenn Sie im Rathaus oder Landratsamt recherchieren: Fragen Sie nach der Behörde, die Verkehrszeichen anordnet. Die Verkehrsplanung betreibt oft eine andere Behörde oder Abteilung.

Oft darf und manchmal will die Verkehrsbehörde nicht selbständig über einen Zebrastreifen entscheiden, in aller Regel ist auch das Geld knapp. Deshalb sollte ein Begehren am besten auch an potenzielle Entscheidungsträger auf höherer Ebene gerichtet werden: Bürgermeisterinnen, Dezernenten bzw. Beigeordnete, Mitglieder des Stadt- oder Kreisparlaments – hier besonders der Ausschüsse, die für Verkehr zuständig sind. Zu öffentlichen und Medien-Aktionen für Zebrastreifen mehr im nächsten Abschnitt.

Musterbrief an Behörden und Entscheidungsträger

(Anrede)

wir bitten Sie um Einrichtung eines Zebrastreifens (Fußgängerüberweg) an der Kreuzung / Einmündung Weißstraße und Schwarzallee / auf dem Gründamm zwischen den Hausgrundstücken Nr. x und y (oder falls nicht bekannt: zwischen dem Seniorenheim und der Einfahrt zum Brutto-Supermarkt und zur Schnell-Tankstelle).

An der Stelle ist Fahren mit 50 km/h zulässig, nach unseren Beobachtungen aus dem Auto heraus wird das häufig überschritten. Die Straße/Kreuzung ist dicht befahren. (ggf. Verkehrszählungs-Daten nennen) Tempo und Dichte des Fahrverkehrs machen die Überquerung der Fahrbahn riskant und schwierig. Seit dem Jahr xxxx erlitten hier yy Menschen Unfälle, die zu Fuß unterwegs waren.

Der Bedarf ist groß, die Fahrbahn hier zu überqueren. Über die Kreuzung führen Wegeverbindungen zwischen dem Wohngebiet Streifeneck einerseits und der Ziggy-Zebra-Schule / dem S-Bahnhof Savanna / den Geschäften in und um die Safari-Straße andererseits. Oder: Zwischen dem Seniorenstift und dem gegenüberliegenden Stadtteilzentrum mit Apotheke, Arztpraxen, Läden und Café besteht großer direkter Querungsbedarf. Die nächste Ampel an der Kreuzung Weitwegdamm/Fernallee liegt 250 Meter von hier entfernt. Für langsam gehende ältere Menschen bedeutet das auf dem Hin- und Rückweg rund 20 Minuten Umweg. Diesen Umweg nehmen heute viele nicht auf sich, sondern riskieren den direkten Weg über die Fahrbahn.

Sicherer, flüssiger und unbehinderter Fußverkehr ist an dieser Stelle nur mit einem Zebrastreifen oder einer Querungshilfe mit gleichen Qualitätsmerkmalen möglich. Daher ist die Verkehrsrichtung nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO zwingend erforderlich.

Wir empfehlen dringend, mit der Einrichtung des Zebrastreifens in seinem Bereich ein Tempolimit von 30 km/h anzuordnen. Dies senkt die Wahrscheinlichkeit eines schweren Unfalls deutlich und mindert seine Schwere, wo er dennoch eintritt.

Hierzu und zur Einrichtung des Zebrastreifens erlauben wir uns den Hinweis auf die behördlichen Pflichten in den VwV zu § 25 StVO: „Die Sicherung des Fußgängers beim Über-

queren der Fahrbahn ist eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden“, ebenso in den VwV zu §§ 39 bis 43 StVO: „Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor“ sowie die Ergänzung dieser Bestimmung durch die VwV-Novellierung von 2025: „Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nichtmotorisierten Verkehrs ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

Zu den Kosten verweisen wir darauf, dass diese sowohl für die Schaffung wie für den Unterhalt wesentlich niedriger sind als für Ampelanlagen, in der Schaffung häufig auch niedriger als für Umbauten der Straße z.B. mit Mittelinseln.

Wir bitten Sie um Mitteilung, ob und wann mit der Einrichtung eines Zebrastreifens zu rechnen ist. Sollte dieser in absehbarer Zeit nicht geplant sein, bitten wir um Auskunft, warum Sie die Sicherheit und Flüssigkeit des Fußverkehrs hier auch ohne Zebrastreifen als gewährleistet ansehen oder ob Sie alternative Möglichkeiten nutzen, etwa Tempolimits, entschleunigende Schwellen, Schwenks und Verengungen, Ampeln, Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen.

(Grußformel)

Schritt 4: Aktionen für Zebrastreifen

In Städten und Landkreisen konkurrieren viele um Entscheidungen in Politik und Verwaltung, um Geld, Aufmerksamkeit und Arbeitskraft in Behörden. Wer Zebrastreifen will, hat viel Konkurrenz. Aktionen schaffen Bewusstsein in der Öffentlichkeit und erzeugen Druck auf die Politik.



Bild 29: Zebrastreifen-Aktion des FUSS e.V. Offenburg.

Als FUSS e.V. habt ihr mehr Gewicht als Einzelpersonen. Ob es bei euch schon eine Ortsgruppe gibt, steht auf unserer Webseite⁵³. Falls ja: Mitglied werden – kostet im ersten Jahr nur 12 €. Falls nicht: Ab drei Personen könnt ihr eine gründen. Der Bundesverband unterstützt mit Rat und Material.

Eine Demonstration muss bei der Versammlungsbehörde angemeldet werden, unbedingt auch für das betreffende Stück Fahrbahn (mindestens für einen Teil der Veranstaltung). Die Forderung nach dem Zebrastreifen ist Kern der Kundgebung, darum auch bei polizeilichem Widerwillen darauf bestehen! Wichtigster Teil ist das symbolische Ausrollen, Aufmalen oder anderweitiges Simulieren eines Zebrastreifens. Das geht nur ohne Fahrverkehr.

Achtung: Nach der Aktion müssen die Streifen spurlos verschwinden! Hier sind die Behörden aus verständlichen Gründen streng: Glaubt zum Beispiel nach der Aktion jemand zu Fuß einen Zebrastreifen zu erkennen, eine andere im Auto aber nicht, dann kann es zu gefährlichen Missverständnissen kommen. Aus dem gleichen Grund raten wir auch von Guerilla-Aktionen ab, in denen nachts Zebrastreifen markiert werden.

Ohne Öffentlichkeit keine Wirkung. Ladet lokale Journalisten und Journalistinnen sowie politische Entscheidungsträger zur Aktion ein. Macht online und offline Werbung, damit möglichst viele Menschen mitmachen. Wenn ihr die Aktion als FUSS-Ortsgruppe startet, denkt daran, sichtbar große FUSS e.V.-Banner, -Fahnen etc. zu platzieren und FUSS-Flyer, Aufkleber usw. zu verteilen. So gewinnt ihr neue Mitstreiter und der Verein wird bekannter. Zebrastreifenaktionen eignen sich übrigens super, um gute Fotos zu erzeugen, die nach der Aktion medienwirksam verwendet werden können.

Die im Folgenden beschriebenen Aktionsideen dienen als Inspiration und können beliebig kombiniert und abgewandelt werden.

1. Pop-Up Zebrastreifen

Ein übergroßes Tuch (oder eine Folie) wird so bedruckt, dass es wie ein Zebrastreifen aussieht. Dieses wird dann an schwer zu überquerenden Stellen der Straße ausgerollt. Anstelle eines Tuches können auch andere Materialien ihren Zweck erfüllen, z.B. eine bedruckte oder bemalte Plane. Im Handel und Internet gibt es außerdem zahlreiche Matten



Bild 30: Demonstration mit ausgerolltem Zebrastreifen und in Zebra-Kleidung

und Teppiche mit Zebra-Mustern, die auch für (kurzen) Außen-Gebrauch taugen. Suchen Sie nach Zebrastreifen-Bodenmatte oder nach einem schwarz-weiß gestreiften Teppich. Der Nachteil ist hier, dass diese oft eine zu geringe Größe haben.

Die an einer Zebra-Aktion Beteiligten können sich außerdem gut mit Zebra-Symbolen markieren, zum Beispiel gestreifter Kleidung. Auch Masken eignen sich, die in Geschäften mit Partyartikeln und im Internet vielfach angeboten werden.

2. Mehrfaches Gehen über die Fahrbahn an der betroffenen Stelle

Ein Demonstrationszug darf hin- und hergehen. Einfach eine Versammlung anmelden und eine Weile über die Fahrbahn hin- und wieder zurück gehen. Natürlich sollte die Aktion mit der Polizei abgesprochen sein, damit die Stelle vor ungeduldigen Fahrern gesichert wird.

3. Rücksicht wie am Zebra: Rad- und Autofahrer simulieren Zebrastreifen

Auch wo ein Zebrastreifen fehlt, sind Fahrende gesetzlich zur Rücksicht verpflichtet – vor allem gegenüber besonders Verletzlichen. Hier ist Anhalten, deutliche Zeichen geben und überqueren lassen ein freundlicher und rücksichtsvoller Akt! Ganz sicher ist er aber nur, wo keine ungeduldigen Dritten gefährlich werden können, die zum Beispiel aus der Gegenrichtung kommen oder das haltende Fahrzeug rücksichtslos überholen, während davor jemand geht.

Wo diese Gefahr aber ausgeschlossen ist und regelmäßig Menschen queren – zum Beispiel

⁵³ www.fuss-ev.de/ueber-uns/in-ihrer-stadt/

morgens auf dem Schulweg – da kann jede und jede Fahrende für ein paar Sekunden den Zebrastreifen simulieren. Wo viele sich kennen, kann auch eine kleine Aktion daraus werden: Aus einer Richtung hält jemand mit dem Lastenrad, aus der anderen kommt zugleich jemand mit Auto. Beide verhalten sich so lange wie am Zebrastreifen, bis alle sicher über die Fahrbahn gegangen sind, die dort warten.

4. Fußspuren für einen Übergang

Mit Hilfe von Farbe unter den Füßen, macht ihr eure Fußspuren sichtbar und zeigt, wo ein Übergang sein sollte. Bemalt eure Fußsohlen mit abwaschbarer Farbe und lauft über die Fahrbahn. Das erzeugt tolle Bilder und ist mit wenig Aufwand umsetzbar. Plakate, ein großes Banner und Musik sorgen für noch mehr Aufmerksamkeit. Achtung, die Farbe muss nach der Aktion sofort wieder entfernt werden.

5. Protected Crosswalk

Ihr schützt die Zufußgehenden beim Überqueren der Fahrbahn mit Menschenketten. Die Beteiligten halten sich an den Händen und bilden so eine Kette über die Fahrbahn entlang des Zebrastreifens oder auch des fehlenden Zebrastreifens. Dabei halten sie den wartenden Autofahrenden Schilder entgegen mit Aufschriften wie „Danke, dass Ihr wartet!“, „Habt ein Herz für Gehende“ oder „Geht doch zu Fuß!“. Tragt dabei Warnwesten, um zu verdeutlichen, dass es gefährlich sein kann, die Straße zu queren.

6. Zebrastreichen mit Kitas oder Schulen

Bunte Zebrastreifen werden gemeinsam mit den Kindern vor ihrer Kita oder Schule auf die Fahrbahn gemalt. Die Farbe muss abwaschbar sein und nach der Aktion sofort wieder entfernt werden. Die Aktion sollte selbstverständlich von der Polizei gesichert werden. Bei Aktionen mit Kindern hilft es, die Kinder auch musikalisch einzubinden. Hier empfiehlt sich das Lied „Zebrastreifen“ von Rolf Zuckowski: „Zebrastreifen, Zebrastreifen, mancher wird dich nie begreifen ...“⁵⁴. Kitas, Schulen und Eltern können gute Kooperationspartner sein, denn sie haben oft großes Interesse an einem sicheren Übergang vor der Einrichtung.

Viel Spaß und Wirkung bei euren Aktionen!

⁵⁴ Rolf Zuckowski und seine Freunde: Rolfs neue Schulweg-Hitparade, © 1992 Musik für Dich / Universal Music GmbH, © by MUSIK FÜR DICH Rolf Zuckowski OHG (Sikorski Musikverlage), Hamburg, www.youtube.com/watch?v=KdMCPETLz-s

Drei Empfehlungen für Zebrastreifen

- **Fördern:** Bund und Länder sind gefragt. Es braucht Förderprogramme für Zebrastreifen und weniger Hemmnisse für Verwaltungen.
- **Schaffen:** Städte und Landkreise sollten Zebrastreifen-Programme beschließen. Wir halten es bei gutem Willen und staatlicher Förderung für realistisch, pro Jahr und 20.000 Einwohner einen neuen zu schaffen.
- **Sichern:** Um Leib und Leben zu schützen, braucht es Tempo 30 an allen Zebrastreifen.

Stichwortverzeichnis

abknickende Vorfahrt	13	Planfrei	6
Ampeln	6, 11, 19	R-FGÜ	14f.
Außerorts	10	Radfahrer	35
Barrierefreiheit	30	Radschnellwege	31
Baustelle	18	Radverkehrsfurt	36
Bedarfsanforderung	7	Radweg	18, 31
Beleuchtung	14, 25	Rampe	6
Bettelampel	7	RASt	14
Bodenindikatoren	31	Retroreflektierend	28
Bodenmarkierung	27	Richtlinien für die Markierung von Straßen	14
Bordsteinabsenkung	30	Richtlinien für Fußgängerüberwege	14
Breite	29	Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen	14
Bußgeld	35	RMS	14
Busspur	12	Sicherheitsgewinn	21
Demonstration	39	Sicherheitsmängel	21
EFA	14	Sicherheitspflicht	10
Einmündung	16	Sichtweite	24
Einsatzbereiche	10	Sonderfahrstreifen	12
Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen	14	Straftat	35
Entfernung	11	Straßenunterhaltung	32
Fachverband Fußverkehr Deutschland	2	Straßenverkehrsordnung	9
Fahrbahnbreite	29	StVO	
Fahrstreifen	11	§ 1	10
FGSV	14	§ 25	10, 33
FGÜ	4	§ 26	10, 33
Flensburg	35	§ 45	9
Förderung	10	§ 9	26
Fußgängerfurt	4	Teilaufpflasterung	31
Fußgängerüberweg	4	Tempo 30	9, 21
Gefährdung	35	Tempo 30-Zone	18
Gefahrenlage	9	Tempolimit	11
Gefahrzeichen	27	Treppe	6
Gehwege	11, 15	Überführung	6
Gehwegnase	29	Überholen	34
Gehwegverlängerung	30	Unfallatlas	37
Gehwegvorstreckung	29	Unfallstatistik	21
Grüne Welle	12, 15	Unterführung	6
Haltestellen	17	Verkehrsbehörde	37
Hinweisschild	28	Verkehrszeichen	27
Kreisverkehr	16	Verwaltungsvorschrift	10
Kreuzung	13, 16	Vision Zero	10
Lichtfarbe	25	VwV-StVO	10
Mittelinsel	7, 26, 29	wartepflichtige Zufahrt	28
Nationale Fußverkehrsstrategie	29	Winterdienst	32
Parken	24, 34	Zebrastreifen-Lied	40

