



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Bezirksregierungen  
Arnsberg, Detmold, Düsseldorf  
Köln und Münster

- Dezernate 25 -

per E-Mail

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
Betriebssitz Gelsenkirchen  
Wildenbruchplatz 1  
45888 Gelsenkirchen

per E-Mail

23. Januar 2026  
Seite 1 von 10

Aktenzeichen  
VII A 4 - 58.91.06.06

Telefon: 0211 4566-196  
Telefax: 0211 4566-388  
joachim.klemenz@  
munv.nrw.de

## **Anordnung und Einrichtung von Fußgängerüberwegen**

Die Sicherung des Fußverkehrs beim Überqueren der Fahrbahn ist eine der wichtigsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden und der Polizei. Gemäß VwV-StVO zu § 25 zu Absatz 3 Rn. 1 bedarf es laufender Beobachtungen, ob die hierfür verwendeten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen den Gegebenheiten des Verkehrs entsprechen und ob weitere Maßnahmen sich als notwendig erweisen.

Als straßenverkehrsrechtlich relevante Querungshilfe für den Fußverkehr sieht die StVO für den Innerortsbereich neben Lichtzeichenanlagen Fußgängerüberwege (FGÜ, „Zebrastrreifen“) vor.

Das in Nordrhein-Westfalen für Verkehr zuständige Ministerium hatte die wichtige verkehrssichernde Bedeutung von FGÜ frühzeitig erkannt und insbesondere seit dem Jahr 2002 Broschüren und Erlasse herausgegeben, die dazu dienten, die Anordnung von FGÜ zu erleichtern und die Sicherheit des Fußverkehrs bei Fahrbahnquerungen zu erhöhen.

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Emilie-Preyer-Platz 1  
40479 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
poststelle@munv.nrw.de  
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien U78 und U79  
oder Buslinie 722 (Messe)  
Haltestelle Nordstraße



Mit der Änderung der StVO, die am 11. Oktober 2024 in Kraft getreten ist (BGBl. 2024 Teil I Nr. 299), wurde u. a. die Anordnung für FGÜ insofern erleichtert, dass nur noch eine „einfache“ Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vorliegen muss und nicht mehr eine „qualifizierte“ Gefahrenlage (§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 10 StVO).

Mit der darauf aufbauenden Änderung der VwV-StVO, die am 10. April 2025 Rechtskraft erlangte (BAnz AT 09.04.2025 B2), wurden u. a. die vormals strengen Anordnungsvoraussetzungen für FGÜ bundesweit gelockert, insbesondere im Hinblick auf die verkehrlichen Voraussetzungen (VwV-StVO zu § 26). Insofern wurden die bundesrechtlichen Vorschriften an die in Nordrhein-Westfalen seit vielen Jahren geltenden fußverkehrsfreundlichen Regelungen angeglichen.

Bei der Anordnung und Einrichtung von FGÜ sind die nachfolgend aufgeführten Rechtsgrundlagen, technischen Regelwerke und Normen - in der jeweils aktuellen Fassung - zu beachten:

- § 45 Absatz 1 StVO
- § 45 Absatz 5 StVO
- § 45 Absatz 9 Satz 1, Satz 3 und Satz 4 Nr. 10 StVO
- VwV-StVO zu § 25
- VwV-StVO zu § 26
- VwV-StVO zu Zeichen 350
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)
- Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS)
- DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

Weitere Empfehlungen und Hinweise können folgenden Regelwerken - in der jeweils aktuellen Fassung - entnommen werden:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren

Zudem wird auf die Broschüre „Querungsstellen für die Nahmobilität“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) hingewiesen.



Ergänzend zu den o. g. Rechtsgrundlagen, technischen Regelwerken und Normen werden mit diesem Erlass Festlegungen getroffen, die bei der Anordnung und Einrichtung von FGÜ Handlungssicherheit geben sollen und Konkretisierungen dort vornehmen, wo dies erforderlich und zweckdienlich ist. Ich bitte daher Folgendes zu beachten:

### **1. Verkehrliche Vorgaben**

Die in Nordrhein-Westfalen seit dem Jahr 2002 geltende Regelung, dass der in Tabelle 2 der R-FGÜ aufgeführte Mindestwert der Fußverkehrsbelastung in Höhe von 50 Fg/h bei der Anordnung von FGÜ unterschritten werden darf, bleibt bestehen. Somit ist auch weiterhin eine Angebotsplanung bei nur wenigen Fußverkehr-Querungen möglich.

Auch bei geringen Kfz-Verkehrsstärken von weniger als 200 Kfz/h können FGÜ angeordnet werden.

Bei höheren Kfz-Verkehrsstärken sind jedoch Nr. 2.3 der R-FGÜ und die darin enthaltene Tabelle 2 zu beachten.

### **2. FGÜ in der Nähe von Lichtzeichenanlagen**

Die Vorschrift nach VwV-StVO zu § 26 Rn. 5, dass FGÜ nicht in der Nähe von Lichtzeichenanlagen angelegt werden dürfen, gilt ausschließlich für FGÜ auf Fahrbahnen, davon ausgenommen sind FGÜ auf Rechtsabbiegefahrbahnen neben Dreiecksinseln („freilaufende Rechtsabbieger“). Ebenso gilt die o. g. Vorschrift nicht für FGÜ, die gemäß VwV-StVO zu § 26 Rn. 6 im Bereich von lichtzeichengesteuerten Knotenpunkten über Radverkehrsanlagen hinweg angelegt sind.

### **3. Markierung**

Die Markierung eines FGÜ erfolgt mittels Zeichen 293 (Fußgängerüberweg) und ist gemäß RMS auszuführen. Von der Vorgabe, dass auf 0,50 m breite Balken 0,50 m breite Lücken folgen, kann im Ausnahmefall dort abgewichen werden, wo dies der besseren Erkennbarkeit des Zeichens



293 dient, wie z. B. an Engstellen oder bei der Markierung über Radverkehrsanlagen hinweg. In diesen Fällen dürfen die Breiten von Balken und Lücken auf bis zu 0,40 m an Engstellen und auf bis zu 0,35 m auf Radverkehrsanlagen reduziert werden, sofern die Breitenmaße von Balken und Lücken identisch sind (Proportionalität), damit das Erscheinungsbild des Zeichens 293 erhalten bleibt.

Die Markierung ist gemäß § 39 Absatz 5 StVO in weißer Farbe auszuführen; nur im Fall einer vorübergehenden Gültigkeit (z. B. in Arbeitsstellen) kommt gelbe Farbe zum Einsatz. Die markierten Balken des Zeichens 293 dürfen in keinen anderen Farben als weiß oder gelb ausgeführt werden, Agglomeratmarkierung soll nicht verwendet werden.

#### **4. Beschilderung**

Auf FGÜ wird mit Zeichen 350 (Fußgängerüberweg) hingewiesen; bei der Anordnung sind insbesondere die Vorschriften von VwV-StVO zu § 26 Rn. 13 und VwV-StVO zu Zeichen 350 Rn. 1 zu beachten.

Das Zeichen 350 sollte in Folie Typ III ausgeführt werden; durch die Verwendung von Typ HI-Folie kann in der Regel auf innenbeleuchtete Verkehrszeichen verzichtet werden. Mit einem auf etwa 5 cm verbreiterten weißen Lichtrand wird die Auffälligkeit der Beschilderung zusätzlich verstärkt.

#### **5. Verbesserung der Erkennbarkeit von FGÜ**

Um die Erkennbarkeit von FGÜ zu verbessern, können die Schilderpfosten des Zeichens 350 zusätzlich mit blau-weiß gestreiften, retroreflektierenden Kennzeichnungselementen ausgestattet werden. Die blauen und weißen Streifen wechseln sich ab und sind horizontal auszuführen.

Eingesetzt werden kann entweder eine Schilderpfostenummantelung mit Leitzylindern oder, bei Pfostendurchmessern von mindestens 0,15 m, auch eine Beklebung der Schilderpfosten mit Folie Typ II. Dabei sollten Leitzylinder einen Mindestdurchmesser von ca. 0,15 m aufweisen.



## 6. Beleuchtung

Gemäß VwV-StVO zu § 26 Rn. 15 und Nr. 3.4 der R-FGÜ ist eine ortsfeste Beleuchtung von FGÜ zwingend erforderlich.

Ebenfalls zur Verbesserung der Erkennbarkeit von FGÜ (bei Dunkelheit) kann die ortsfeste Beleuchtung im Einzelfall durch LED-Blinker ergänzt werden, welche auf dem Bordstein, am Fahrbahnrand oder auf der Mittelinsel montiert oder vor dem FGÜ in die Fahrbahn eingelassen sind.

## 7. Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h

Mit Inkrafttreten der Änderung der StVO am 11.10.2024 wurde die Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h (Zeichen 274-30 – zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) im Bereich von FGÜ erleichtert. Seitdem muss eine „qualifizierte“ Gefahrenlage nicht mehr vorliegen, das Vorhandensein einer „einfachen“ Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs reicht aus (siehe § 45 Absatz 9 Satz 3 und Satz 4 Nr. 6 StVO).

Im Hinblick auf die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist VwV-StVO zu Zeichen 274 Rn. 13b zu beachten.

## 8. Mittelinseln und vorgezogene Seitenräume

Zur Erhöhung der Sicherheit des querenden Fußverkehrs und zur Erleichterung der Fahrbahnquerung können FGÜ mit Mittelinseln (oder: „Fahrbahnsteiler“, „Verkehrinseln“ etc.) und/oder vorgezogenen Seitenräumen, die baulich ausgeführt werden sollten, kombiniert werden.

Es ist darauf zu achten, dass die Sicht der Fahrzeugführenden auf Personen und insbesondere Kinder, welche den Überweg benutzen oder erkennbar benutzen wollen, weder durch Beschilderung, Bepflanzung, parkende Fahrzeuge oder sonstige Objekte verdeckt wird (siehe Tabelle 1 der R-FGÜ).



Bei Mittelinseln ist VwV-StVO zu Zeichen 222 zu beachten. Daher sollte stets überprüft werden, ob auf eine Anordnung des Zeichens 222 (Rechts vorbei) verzichtet werden kann. Dies gilt auch für das Zeichen 626 (Leitplatte).

## **9. FGÜ an Kreisverkehren**

An Kreisverkehren innerhalb geschlossener Ortschaften sollten an allen einmündenden Straßenästen FGÜ angeordnet werden, sofern diese Straßen über beidseitige Fußverkehrsanlagen verfügen. Die grundsätzliche Anordnung von FGÜ an innerörtlichen Kreisverkehren sorgt nicht nur für die landesweite Vereinheitlichung einer allgemein verständlichen und eindeutigen Vorrangregelung, sie sorgt auch für ein geringeres Geschwindigkeitsniveau.

## **10. FGÜ im Verlauf einer gemeinsamen oder getrennten Führung mit dem Radverkehr**

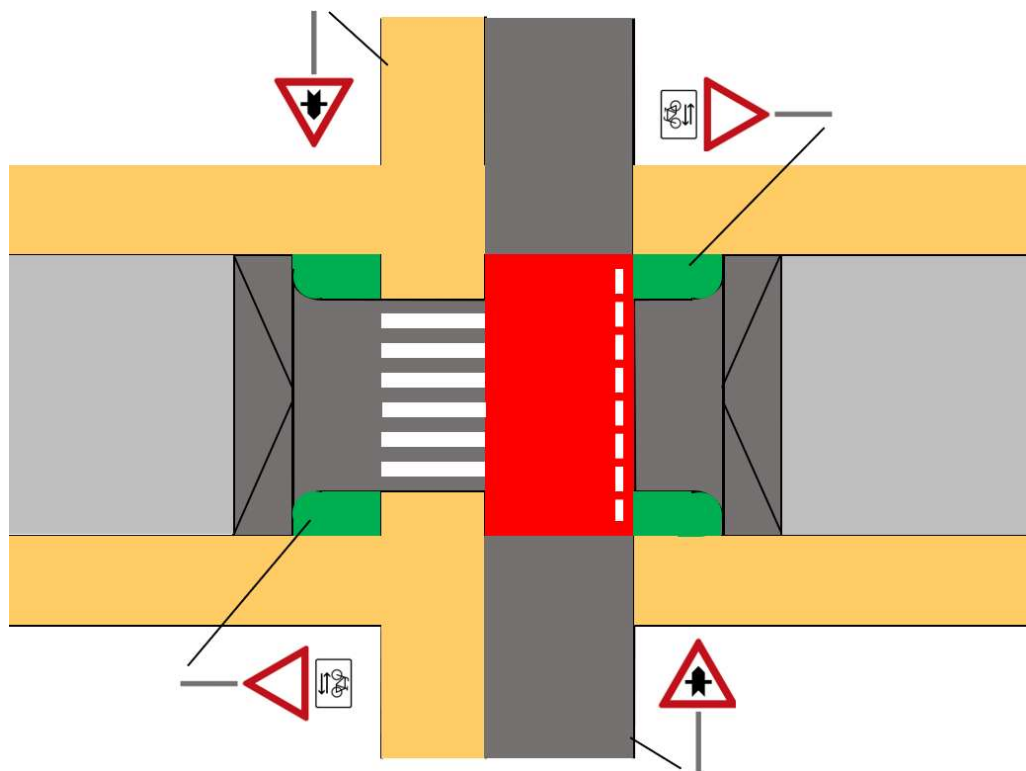
Im Verlauf gemeinsamer Geh- und Radwege dürfen FGÜ nicht angeordnet werden (siehe R-FGÜ Nr. 2.1). Dieses Verbot bezieht sich jedoch auf die gesamte Breite des Geh- und Radwegs, weswegen die Anordnung eines FGÜ dann möglich ist, wenn der Fußverkehr getrennt vom Radverkehr über die Fahrbahn geführt wird, wie bei einem getrennten Rad- und Gehweg.

Sind gemeinsame Geh- und Radwege oder getrennte Rad- und Gehwege mehr als ca. 5 m von der Straße abgesetzt oder frei trassiert, ist § 9 Absatz 3 Satz 1 StVO nicht einschlägig; der Radverkehr hat dann gegenüber dem Fahrverkehr auf der Fahrbahn keinen Vorrang und ist wartepflichtig (siehe VwV-StVO zu § 9 zu Absatz 3 Rn. 8).

Sofern in diesen Fällen eine bevorrechtigte Fahrbahnquerung erfolgen soll, sind der Fuß- und Radverkehr getrennt und parallel über die Fahrbahn zu führen. Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen ist dann in ausreichender Entfernung im Vorfeld der Querung für eine entsprechende Trennung zu sorgen, z. B. durch Markierung.

Kommt dabei ein FGÜ zum Einsatz, erfolgt die Bevorrechtigung des Radverkehrs mit einer Radverkehrsfurt in paralleler Lage zum FGÜ sowie mit vorfahrtregelnder Beschilderung. Die Bevorrechtigung nur einer der beiden Verkehrsarten bei der Fahrbahnquerung (also nur Fußverkehr oder nur Radverkehr) sollte vermieden werden.

Bei den o. g. Regelungen ist es unerheblich, ob die Benutzungspflicht für den Radverkehr angeordnet ist oder nicht.



**Musterskizze:**

**Bevorrechtigte Fahrbahnquerung des Fuß- und Radverkehrs mit FGÜ**

Die Musterskizze gibt lediglich Anhaltspunkte für die Gestaltung und Ausstattung der Fahrbahnquerung, sie kann die erforderliche qualifizierte Fachplanung nicht ersetzen. In jedem Fall ist sicherzustellen, dass die Erkennbarkeit, die Begreifbarkeit und die Übersichtlichkeit der intendierten Verkehrsregelung durch eine entsprechende bauliche Gestaltung unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten gewährleistet ist. Verkehrszeichen und Markierungen werden



stets als Einzelfallentscheidung von der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde angeordnet.

Unter Bezug auf VwV-StVO zu § 46 zu Absatz 2 Rn. 147 wird hiermit die Abweichung von der Vorschrift nach VwV-StVO zu § 26 Rn. 13 Satz 2 zugelassen, dass die Anordnung des Zeichens 350 nicht nur in wartepflichtigen Zufahrten in der Regel entbehrlich ist, sondern auch dort, wo sich ein FGÜ in paralleler Lage zu einer Radverkehrsfurt befindet, die gegenüber der Fahrbahn durch die Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) oder 206 (Halt. Vorfahrt gewähren.) bevorrechtigt ist (siehe Musterskizze). Hierdurch soll eine Häufung von Verkehrszeichen vermieden werden.

Eine zusätzliche verkehrssichernde und geschwindigkeitsdämpfende Wirkung kann erzielt werden, indem die Fahrbahn durch Anrampungen (Aufpflasterungen etc.) auf das Niveau des Fuß- und Radwegs angehoben und/oder die Fahrbahn durch Bordsteinversätze oder Markierungen verengt wird (siehe Musterskizze). Auf diese Weise wird der Kfz-Verkehr dazu angehalten, die Querungsstelle mit verringerter Geschwindigkeit und erhöhter Aufmerksamkeit zu durchfahren.

Eine bevorrechtigte Fahrbahnquerung des Radverkehrs sollte dort nicht zum Einsatz kommen, wo mit Fahrrädern von einem straßenbegleitenden Radweg aus zügig bzw. rechtwinklig auf die Radverkehrsfurt abgelenkt werden kann. Denn hierbei besteht die Gefahr, dass Kfz-Führende auf den abrupten Richtungswechsel und das unmittelbare Gelangen von Radfahrenden auf die Fahrbahn nicht angemessen reagieren könnten.

## **11. FGÜ im Bereich von Grundschulen**

Die Anordnung von FGÜ im Bereich von Grundschulen ist grundsätzlich möglich. Sie darf jedoch nur dann erfolgen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt und alle anderen Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ gegeben sind. Zudem dürfen FGÜ nicht direkt vor den Schuleingängen angeordnet werden, um zu verhindern, dass Schulkinder, die das geschützte Schulgelände verlassen, unmittelbar auf den FGÜ gelangen und sich dort in Gefahr begeben.



Daher sollte der Fußverkehr gemäß VwV-StVO zu § 26 Rn. 10 durch Absperrungen zum FGÜ geführt werden.

Insbesondere bei FGÜ im Bereich von Grundschulen sind Mittelinseln und/oder vorgezogene Seitenräume zweckdienlich und verkehrssicherheitsfördernd.

Zusätzlich zur üblichen Markierung und Beschilderung mit den Zeichen 293 und 350 sollte im Bereich von Grundschulen immer auch das Zeichen 136 (Kinder) angeordnet werden.

## **12. FGÜ im Bereich von ÖPNV-Haltestellen**

Bei Bushaltestellen am Fahrbahnrand („Haltestellenkap“) werden FGÜ in Fahrtrichtung hinter der Haltestelle angelegt (siehe R-FGÜ Bild 2b). Für diese Anordnung wird hiermit festgelegt, dass zur Verhinderung des Vorbeifahrens am haltenden Bus neben baulichen im Ausnahmefall auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Zeichen 295 - Fahrstreifenbegrenzung) eingesetzt werden können, sofern bauliche Maßnahmen aus örtlichen Gründen nicht möglich sind. Sichergestellt werden muss aber in jedem Fall, dass der haltende Bus nicht überholt wird. Zudem wird hiermit klargestellt, dass das Haltestellenkap der Gegenrichtung ebenfalls unmittelbar an den FGÜ gelegt werden darf, wenn die Haltestelle aus örtlichen Gründen nicht zu weit abgerückt werden soll. Auch hierbei ist zu verhindern, dass die haltenden Busse überholt werden, um uneingeschränkte Sichtverhältnisse zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr sicherzustellen.

## **13. Barrierefreiheit**

Gemäß VwV-StVO zu § 26 Rn. 14 sind Fußgängerüberwege behindertengerecht auszugestalten; hier ist die DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) maßgebend. Zudem bietet der „Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum“ des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen Informationen und Musterlösungen für die Praxis.



Folgende Erlasse hebe ich hiermit auf:

- Erlass vom 25. April 2002 (Az: VI B 3 - 78-26/1)
- Erlass vom 29. April 2002 (Az: VI B 3 - 71-03/28-1028/02)

Folgende Niederschriften der Verkehrsingenieur-Besprechung (VIB) sind hiermit überholt:

- TOP 9.4 der VIB II/2001
- TOP 4 der VIB II/2002
- TOP 8 der VIB 2005
- TOP 6 der VIB 2007
- TOP 18 der VIB 2009
- TOP 4 der VIB 2010
- TOP 16a der VIB 2013
- TOP 16 der VIB 2014
- TOP 12 der VIB I/2015
- TOP 8 der VIB I/2018
- TOP 6 der VIB I/2021
- TOP 3 der VIB I/2022
- TOP 10 der VIB II/2024

Ebenso überholt ist die Broschüre „Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen“ des damaligen MWMEV aus dem Jahr 2002.

Die Bezirksregierungen werden gebeten, diesen Erlass an alle Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden ihrer Zuständigkeitsbereiche mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung weiterzuleiten.

Im Auftrag

gez.

René Usath