

(2) Die Anordnung eines FGÜ kommt in Betracht, wenn die aus Tabelle 2 ersichtlichen Verkehrsstärken vorliegen. Die Fußgängerkehrsstärken beziehen sich auf die Spitzenstunden des Fußgänger-Querverkehrs an einem Werktag mit durchschnittlichem Verkehr. Die Kraftfahrzeugverkehrsstärke bezieht sich auf die gleiche Stunde und gilt für den in einem Zug zu überquerenden Fahrbahnteil, d. h. bei Mittelinseln für die jeweils stärker belastete Fahrtrichtung.

**Tabelle 2: Einsatzbereiche für FGÜ**

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



(3) Außerhalb des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches können FGÜ in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden.

(4) Bei Kombination von Fußgängerkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken unterhalb des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches sind – wenn überhaupt erforderlich – in der Regel bauliche Querungshilfen ausreichend.

(5) Bei Kombination von Fußgängerkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken innerhalb des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches kommen alternativ bauliche Querungshilfen oder bei mehr als 450 Kfz/h – LZA in Betracht.