

Mit kleinen Schritten Großes bewirken

Wege zur fußverkehrsfreundlichen Stadt



Impressum

Herausgeber:

Fachverband Fußverkehr Deutschland
FUSS e. V.

Exerzierstraße 20, 13357 Berlin-Mitte

Telefon: 030 / 492 - 74 73, Fax – 79 72

info@fuss-ev.de, www.fuss-ev.de

Kontoverbindung IBAN: DE 74 1001 0010 0226 2651 06

Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich absetzbar.

Autor*innen: Marlene Grebe, Tim Oettle, Patrick Riskowsky

Lektor*innen: Stefan Lieb, Manuela Weber

Fotos:

Seiten 5, 7 oben, 8 unten, 9, 12, 14, 16: Patrick Riskowsky

Seite 7 unten: Uwe Göthel

Seiten 8 oben: Axel von Blomberg

Seite 10: SupapleX / Wikimedia Commons (Lizenz: CC BY-SA 4.0)

Seite 11: Roland Stimpel

Seiten 13 oben: Bertram Weisshaar

Seite 13 unten: Stefan Lieb

Seite 15: Charlie Hoffmann

Seite 17: Frank Burkhardt

Seiten 19, 21: Mareike Wendel

Gestaltung und Satz: neuWerk, Weyhe-Dreye, www.neu-werk.de

Druck: Onlineprinters GmbH, Neustadt a.d. Aisch, www.onlineprinters.de

Gedruckt auf 100 Prozent Recyclingpapier und klimaneutral produziert.

Bezug: Kostenlos beim Herausgeber gegen Porto und Verpackung (für ein Exemplar: 2,- €)

Download: Die Broschüre als Download finden Sie unter: www.fussverkehrsstrategie.de

Stand: Dezember 2022

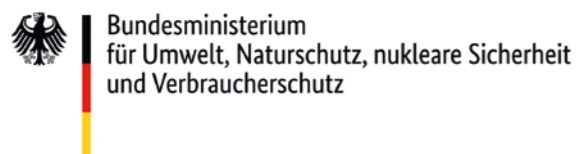
Förderhinweis:

Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium

für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV).

Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autor*innen.



Inhalt

4	Vorwort	14	3.4 Aufenthaltsqualität steigern
5	1. Fußverkehr als Chance	14	3.4.1 Sitzgelegenheiten, Begrünung und mehr
5	2. Handlungsbedarf im Fußverkehr	15	3.4.2 Parklets
6	3. Kleine Maßnahmen mit großer Wirkung	15	3.5 Weitere gestalterische Maßnahmen
6	3.1 Querungen sicher gestalten	16	3.5.1 Beschilderung
7	3.1.1 Mittelinseln und Mittelstreifen	16	3.5.2 Fahrradständer und Abstellflächen für E-Scooter
7	3.1.2 Gehwegvorstreckungen	16	3.5.3 Poller, Sperrpfosten und Diagonalsperren
8	3.1.3 Teilaufpflasterungen und Materialwechsel	17	3.5.4 Markierungen und Piktogramme
8	3.1.4 Zebrastreifen (Fußgängerüberweg)	17	3.6 Sichere Schulwege
8	3.1.5 Konfliktfreie Ampelschaltung	17	3.7 Fußverkehr und ÖPNV
9	3.2 Verkehr verlangsamen	18	3.8 Verwaltungsinterne Strukturen schaffen
9	3.2.1 Verkehrsberuhigter Bereich	18	4. Bürgerbeteiligung fördern
10	3.2.2 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)	19	4.1 Fußverkehrs-Check
10	3.2.3 Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	19	4.2 Beteiligungsräume schaffen
10	3.3 Gehwege frei!	20	5. Initiative ergreifen als Bürger*in
10	3.3.1 Qualität der Gehwege	20	5.1 Informieren
11	3.3.2 Verkehrssicherungspflicht auf Gehwegen	20	5.2 Die GehCheck-App nutzen
12	3.3.3 Überprüfung von Sondernutzungen	21	5.3 Wege-Patenschaft übernehmen
12	3.3.4 Überprüfung des legalen Gehwegparkens	21	5.4 FUSS-Mitglied werden
12	3.3.5 Trennung von Fuß- und Radwegen	21	5.5 Eine Ortsgruppe gründen
13	3.3.6 Barrierefreiheit	22	6. In sieben Schritten zur fußverkehrsfreundlichen Stadt
14	3.3.7 Baustellenumgehung	23	Zitierte Quellen
		23	Literaturhinweise
		23	Abkürzungsverzeichnis

Sehr geehrte kommunale Mitarbeiter*innen und politische Vertreter*innen,

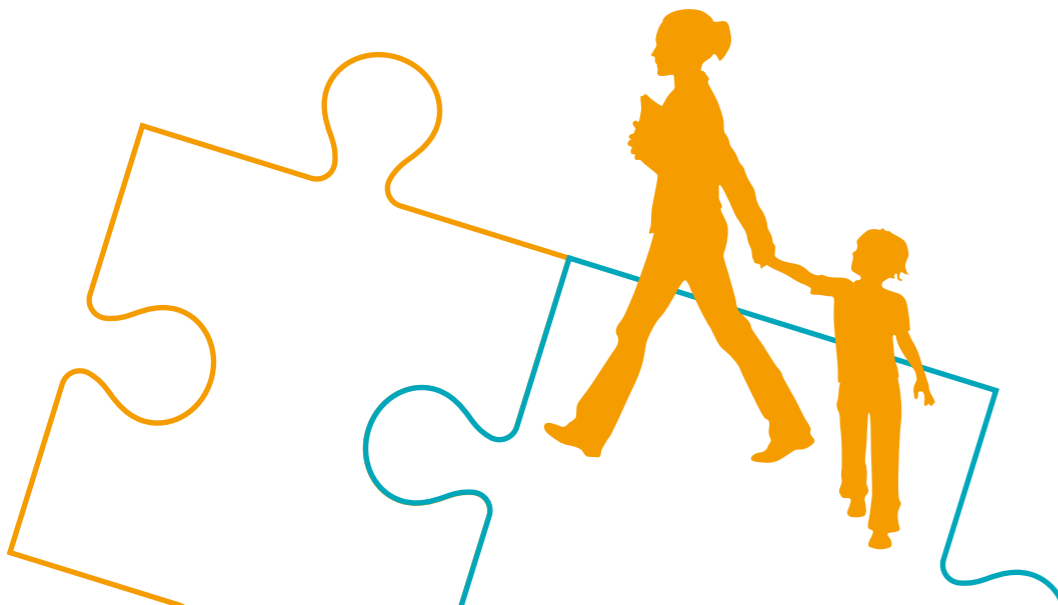
der Umbau und die Umgestaltung unserer Städte und Gemeinden zu Orten, in denen klimagerechte Fortbewegung attraktiv und barrierefrei möglich ist, gleicht einer „Mammutaufgabe“, die mit den geringen finanziellen wie personellen Kapazitäten in diesen Zeiten kaum lösbar erscheint. Diese Aufgabe anzugehen ist jedoch keineswegs aussichtslos. In dieser Broschüre möchten wir Ihnen vermitteln, wie kleinteilige und vergleichsweise kostengünstige Maßnahmen bereits effektive Verbesserungen für die wichtigste wie zugleich selbstverständlich erscheinende Mobilität – das Gehen – erzielt werden können und dass jede*r einen Beitrag dazu leisten kann.

Im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“, das vom Bundesumweltministerium (BMUV) und Umweltbundesamt im Zeitraum 1. Mai 2021 bis 30. April 2023 gefördert ist, hat der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e. V. die fünf Modellkommunen Braunschweig, Erfurt, Flensburg, Meißen und Wiesbaden bei dem Einstieg in die Fußverkehrsförderung unterstützt. Dabei wurden aufbauend auf Gesprächen mit den Stadtverwaltungen, Fußverkehrs-Checks, Workshops, öffentlichkeitswirksamen Aktionen und

Begehungen mit den Fraktionen des Stadtrats bzw. der Stadtverordnetenversammlung, sogenannte „Parteiengespräche auf dem Gehweg“, jeweils ein Maßnahmenprogramm für ein ausgewähltes Untersuchungsgebiet entwickelt. Engagierte Bürger*innen, die sogenannten „Quartiersgehher*innen“, haben dabei unterstützt, Hinweise zu sammeln, wo in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld Verbesserungsbedarf für das Gehen besteht. Darüber hinaus wurden im Rahmen eines Wettbewerbs Vorzeigebispiele gesammelt, die anderen Kommunen Mut machen und Inspiration geben sollen, das Thema Fußverkehrsförderung wirkungsvoll anzugehen, damit in den weiteren Jahren viele gute Beispiele hinzukommen. Das Projekt zeigt, dass Kommunen bereits durch kleinteilige, relativ kostengünstige Maßnahmen Verbesserungen für das Gehen erreichen können.

Diese Broschüre soll einen Überblick über wirkungsvolle kleinteilige Maßnahmen geben und Sie dazu ermutigen, damit Schritt für Schritt Verbesserungen für den Fußverkehr in Ihrer Kommune herbeizuführen.

Kommen Sie gut an Ihr Ziel!
Ihr FUSS e. V. –
Fachverband Fußverkehr Deutschland



1. Fußverkehr als Chance

Der Fußverkehr hat zahlreiche positive Effekte und einen großen Nutzen für die Stadt und ihre Bewohner*innen. Gehen ist die umweltschonendste, energie- und raumsparendste Form der Fortbewegung. Durch eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs können Verkehrs- und Parkflächen und damit verbundene Kosten eingespart und effektiver genutzt werden. Außerdem können durch hohes Verkehrsaufkommen verursachte Staus reduziert werden. In Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr und dem Radverkehr ist der Fußverkehr Grundlage für die umweltfreundliche Mobilität der Zukunft. Die von vielen Städten angestrebte Verkehrswende und nachhaltige Stadtentwicklung funktioniert nur mit einem starken Fußverkehr. Zahlreiche Fallbeispiele zeigen eine Verminderung des CO₂-Ausstoßes und der städtischen Wärmeinsel sowie eine Verbesserung der Luftqualität in Folge der Förderung von Fuß- und Radverkehr.

Auch die kommunale Wirtschaft profitiert von einem attraktiven Fußverkehr. Gute Gehbedingungen beleben den Einzelhandel und die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr erweitert den Kundenkreis.

Neben ökonomischen und ökologischen Potentialen bietet der Fußverkehr auch soziale Vorteile. Gehen belebt die Stadt, fördert das soziale Zusammenleben und verbindet das Leben der Generationen. Die Ermutigung zum Gehen und die Bewegung im öffentlichen Raum tragen dazu bei, Menschen in die Gesellschaft zu integrieren, ein Gemeinschaftsgefühl zu erzeugen und damit auch das Bürgerengagement zu fördern.

Für die Gesundheit und das individuelle Wohlbefinden der Bürger*innen ist das Gehen ebenso förderlich. Regelmäßige Bewegung an der frischen Luft kann durch das Gehen im Alltag integriert werden und so die physische und psychische Gesundheit verbessern.



Fußverkehrsfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität hängen eng miteinander zusammen.

Insgesamt bedingen sich der Fußverkehr und die Attraktivität der Stadt gegenseitig: Menschen gehen in einer schönen und gepflegten Stadt am liebsten und viele Gehende tragen wiederum direkt oder indirekt zur Attraktivität der Stadt bei.

2. Handlungsbedarf im Fußverkehr

Das Gehen ist die sozialste, gesündeste und umweltfreundlichste Form der Fortbewegung. Menschen legen unabhängig von Alter, sozialer Herkunft und Arbeits- und Lebenssituation einen gewissen Anteil ihrer täglichen Wege zu Fuß zurück. In Deutschland gehen Menschen durchschnittlich 2 km pro Tag zu Fuß und verbringen mehr Fortbewegungszeit auf den Beinen als in jedem anderen Verkehrsmittel. Besonders in Städten spielt der Fußverkehr eine zentrale Rolle. Kurze Wege sind zu Fuß am schnellsten und kostengünstigsten zurückzulegen.

Gehen ist energiesparend, klimafreundlich, sozial und gesund. Trotzdem ist das Verkehrsnetz der meisten deutschen Städte noch immer primär auf Autos ausgelegt. Fußgänger*innen begegnen auf ihren Wegen oft Hindernissen und Sicherheitsrisiken, als vulnerabelste Gruppe im Straßenverkehr werden ihnen unübersichtliche Überwege und schmale, unebene oder nicht barrierefreie Gehwege oft zum Verhängnis. Besonders für Kinder und ältere Personen, die besonders viel zu Fuß unterwegs sind, können eine unzureichende Infrastruktur und unvorhersehbare Gefahrenstellen das Gehen gefährlich und unattraktiv machen und dafür sorgen, dass unfreiwillig auf andere Fortbewegungsmittel zurückgegriffen wird, die weniger umweltfreundlich und gesundheitsfördernd sind.

Hier müssen Politik und Stadtverwaltungen ansetzen und durch eine inklusive Stadtplanung sowie gezielte Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs beitragen. Um einen Reformstau und damit eine weitere Verzögerung und Verstärkung der Probleme zu vermeiden, ist eine schnelle Umsetzbarkeit der Maßnahmen essenziell.

In vielen Fällen können bereits kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahmen entscheidende positive Veränderungen für den Fußverkehr bewirken. Und genau hier setzt diese Broschüre an: Auf den nachfolgenden Seiten zeigen wir Ihnen Beispiele für kleinteilige, effiziente Maßnahmen und geben Umsetzungstipps auf Grundlage von gesammelten Erfahrungen anderer Kommunen, damit auch Sie Ihre Kommune mit kleinen effektiven Maßnahmen für das Zufußgehen attraktiver machen können.

3. Kleine Maßnahmen mit großer Wirkung

Ziel von Politik und Stadtverwaltung sollte es sein, das Gehen für breite Schichten der Bevölkerung attraktiv zu machen. Dies kann einerseits durch Effizienz und Sicherheit und andererseits durch persönliche Motivierung erreicht werden. Ein kohärentes, qualitatives Fußwegenetz, das Quellen und Ziele verbindet und kurze Wege ermöglicht, trägt dazu bei, dass das Gehen als effiziente Mobilitätsform wahrgenommen wird. Gut platzierte Querungshilfen, übersichtliche Ein- und Ausfahrten und gute Sichtbeziehungen des Verkehrs sorgen für mehr Sicherheit. Die persönliche Motivation zum Gehen kann durch ein attraktives Straßenbild, Sitzgelegenheiten oder die Beruhigung des Autoverkehrs gesteigert werden.

Ein besonderes Augenmerk sollte bei der Planung von Maßnahmen auf den Bedürfnissen von Kindern sowie von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen liegen. Die Barrierefreiheit und die Verkehrssicherheit auf Schulwegen und an Orten, an denen Kinder ihre Freizeit verbringen, können durch gezielte Maßnahmen erhöht werden.

Nachfolgend einige kleinteilige Maßnahmen, die in der Regel einen großen Effekt für Sicherheit und Qualität des Fußwegenetzes haben:

3.1 Querungen sicher gestalten

Das Überqueren von Straßen kann für Fußgänger*innen schnell zur Gefahr werden. Um das Queren von Straßen zu erleichtern oder überhaupt zu ermöglichen, steht ein großes Repertoire an möglichen Maßnahmen zur Verfügung. Ansprüche an die Maßnahmen sollten möglichst kurze Wartezeiten für Fußgänger*innen, eine ausreichende Sicht auf die Fahrbahn sowie eine direkte Wegführung sein. Querungsanlagen sollen sich hinsichtlich ihrer Dimensionierung an der Anzahl der Querenden orientieren. Sie müssen außerdem laut Behindertengleichstellungsgesetz barrierefrei sein. Wie alle anderen baulichen Anlagen, Wege, Straßen und Beförderungsmittel müssen Querungsanlagen demnach für alle Menschen, unabhängig von einer Behinderung sicher nutzbar sein (siehe H BVA 2011).

Welche Art der Querungsanlage am besten geeignet ist, hängt von der Kfz-Geschwindigkeit, der Verkehrsstärke, der Anzahl der Fahrstreifen und dem Fußverkehrsaufkommen ab. Auch ortsspezifische Faktoren wie Platzbedingungen, Einsehbarkeit oder die vorrangige Nutzung durch spezifische Personengruppen (z. B. Kinder) müssen beachtet werden. Häufig macht eine Kombination mehrerer Querungsanlagen (z. B. Mittelinsel und Zebrastrreifen) Sinn. Generell spielt die Frequenz von Querungsanlagen eine große Rolle. Idealerweise sollten sie im Abstand von 100 bis 150 m angeboten werden. Je mehr Querungsanlagen es in einer Stadt gibt, desto sicherer ist deren Benutzung und desto höher ist der positive Effekt für den Fußverkehr.



Mittelinseln erleichtern das Queren, insbesondere für langsame Gehende.

3.1.1 Mittelinseln und Mittelstreifen

Mittelinseln und Mittelstreifen gehören zu den Querungsanlagen ohne Vorrang für den Fußverkehr. Durch einen geschützten Wartebereich in der Mitte der Fahrbahn wird die Querung erleichtert, ohne den Autoverkehr zu beeinträchtigen. Die Querungsstrecke wird in zwei Teile zerlegt, sodass Querende ihre Aufmerksamkeit jeweils nur auf eine Fahrtrichtung lenken müssen und die Gesamt-wartezeit verkürzt werden kann. Mittelinseln und Mittelstreifen sollten eine Mindestbreite von 2,50 m haben. Sie eignen sich insbesondere an Stellen mit hohem Querungsbedarf oder starkem Kfz-Aufkommen.

Im Gegensatz zu Mittelinseln, welche punktuelle Querungshilfen sind, ermöglichen Mittelstreifen die sichere Fahrbahnquerung auf der gesamten Länge eines Straßenabschnitts. Sie sind daher ein ideales Element für Straßen mit linearem Querungsbedarf, in der Regel Hauptverkehrsstraßen. Mittelinseln erfordern im Bau und im Unterhalt einen Aufwand von circa 6.000 bis 20.000 €, provisorisch 1.000 bis 10.000 € und sind damit deutlich günstiger als Fußgängerampeln.

3.1.2 Gehwegvorstreckungen

Gehwegvorstreckungen, umgangssprachlich auch „Gehwegnasen“ genannt, erhöhen ebenfalls die Sicherheit von Fußgänger*innen, ohne dabei den fließenden Autoverkehr zu beeinträchtigen. Sie werden in der Fachsprache oft auch als „vorgezogene Seitenräume“ bezeichnet und verbreitern einen hinter Park- oder Grünstreifen liegenden Gehweg über den Parkstreifen bis an die eigentliche Fahrbahn heran. Dadurch werden die Sichtverhältnisse (insbesondere für Kinder, Rollstuhlfahrer*innen und kleine Menschen) verbessert und der Weg der Querung verkürzt. Fahrbahneinengungen können zusätzlich den Kfz-Verkehr entschleunigen und das Queren vereinfachen. Gehwegnasen sollten mindestens fünf Meter lang sein und 30 bis 70 cm über die Parkstreifenbegrenzung hinaus in die Fahrbahn ragen. Sie eignen sich besonders an Kreuzungen und als Unterbrechung lückenlos beparkter Seitenstreifen. Ein weiterer Vorteil von Gehwegnasen ist, dass das Aufstellen von Schildern, Beleuchtungsmasten, Bäumen, Bänken oder Fahrradständern ermöglicht wird, ohne die eigentliche Gehbahn zu versperren. Die Mehrkosten einer Gehwegnase beim Neubau eines Gehwegs sind mit circa 1.500 € relativ gering. Ein nachträglicher Umbau kostet pro Gehwegnase etwa 7.000 €.



Eine Gehwegnase lässt Gehende bis vor die parkenden Fahrzeuge an die Fahrbahn herantreten und erleichtert die Sicht auf den Fahrverkehr.

3.1.3 Teilaufpflasterungen und Materialwechsel

Fahrbahnteile, die sich optisch und fahrdynamisch vom Rest der Fahrbahn abheben, erhöhen die Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrer*innen und sollen zu einer vorsichtigeren Fahrweise und einer Dämpfung der Kfz-Geschwindigkeit führen. Teilaufpflasterungen haben Anrampungen von etwa 10 m Länge, die sowohl an Kreuzungen und Einmündungen als auch auf Streckenabschnitten eingesetzt werden können. Auch Belagwechsel eignen sich zur punktuellen Betonung von Querungsstellen. Sie können neben einem verkehrsplanerischen auch einen städtebaulichen Mehrwert bieten. Sowohl bei Teilaufpflasterungen wie auch bei einem Materialwechsel empfiehlt sich eine optische Abgrenzung zum Gehweg, um Missverständnisse bezüglich des Vorrangs zu vermeiden (Stichwort „selbsterklärender Verkehrsraum“). Es sollte außerdem darauf geachtet werden, dass weder Linienbus- noch Radverkehr durch grobes Pflaster oder ungünstige Rampenausbildungen beeinträchtigt werden. Auch Lärmbelastigungen durch rauen oder groben Straßenbelag sollten vermieden werden. Die Kosten einer Teilaufpflasterung liegen je nachdem, ob es sich um einen Neu- oder Umbau handelt, zwischen 8.000 und 40.000 €. Ein nachträglicher Materialwechsel kostet etwa 5.000 bis 20.000 €, während die Mehrkosten beim Neubau einer Straße lediglich 1.000 bis 5.000 € betragen.

3.1.4 Zebrastreifen (Fußgängerüberweg)

Bei Zebrastreifen, in der Fachsprache als Fußgängerüberweg (FGÜ) bezeichnet, und Ampeln (Lichtsignalanlagen/LSA) handelt es sich um Querungsanlagen mit Vorrang für den Fußverkehr. Zebrastreifen werden an Querungsstellen mit einer Verkehrsbelastung von 200 bis 750 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde des Fußverkehrs empfohlen. Erst bei mehr als 750 Kfz werden Ampeln empfohlen. Der Vorteil von Zebrastreifen gegenüber Ampeln ist die geringere Wartezeit für den Fahrzeugverkehr und die kostengünstigere Einrichtung und Unterhaltung. Die Kosten für



Aufpflasterungen schaffen Aufmerksamkeit für die Querung und verlangsamen den Fahrverkehr.

einen Zebrastreifen belaufen sich auf 7.000 bis 12.000 € für die Einrichtung und 500 € pro Jahr für die laufende Unterhaltung. Zebrastreifen dürfen nur über einspurige Fahrstreifen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h angelegt werden. Ihre Anbringung empfiehlt sich besonders in der Nähe von Schulen, Kitas und Senioreneinrichtungen. Auch an den Armen von Kreisverkehren sind Zebrastreifen zulässig und sinnvoll. Viele Kommunen setzen dies bereits als Standard um. Zebrastreifen sollten gut erkennbar, beleuchtet und barrierefrei sein. Die Sicherheit und Effektivität von Zebrastreifen steigen, je häufiger und systematischer sie in einer Stadt auftreten.

3.1.5 Konfliktfreie Ampelschaltung

Durch eine konfliktfreie Ampelschaltung kann ein Großteil der Unfälle mit Fußgänger*innen vermieden werden. 2019 verunfallten 1.914 Gehende bei der Querung an Ampeln, knapp die Hälfte davon bei Fußgänger*innen-Grün. Ein Grund dafür ist die Parallelschaltung/2-Phasen-Steuerung von Ampeln. Hier haben die Fußgänger*innen, die auf den parallel zur Fahrtrichtung liegenden Fußgängerfurten quer, gleichzeitig Grün mit den freigegebenen Fahrzeugen (siehe Struben 2021). Beim Abbiegen müssen die Fahrzeuge dem querenden Fußverkehr Vorrang gewähren. Durch Fehlverhalten der Fahrzeugführer*innen kommt es dabei häufig zu Konflikten und Unfällen zwischen Kfz- und Fußverkehr.

Weitere Informationen zur konfliktfreien Ampelschaltung finden Sie unter: www.umkehr-fuss-online-shop.de > Kostenlose Downloads > Themen-Websites > Geh-Recht > Konfliktfreie Ampelschaltungen

Ein idealer Zebrastreifen führt auch über die Radwege im Seitenraum.



Eine wesentlich konfliktfreiere und fußgängerfreundlichere Ampelschaltung ist das Rundum-Grün. Hierbei haben Fußgänger*innen an allen Furten gleichzeitig Grün, während der Fahrzeugverkehr in alle Richtungen Rot hat. Dies erlaubt auch die Möglichkeit der Diagonalquerung für Fußgänger*innen. Bei geringem oder nur zeitweise starkem Fußverkehrsaufkommen empfiehlt es sich, die Fußgänger*innen-Phase mit Rundum-Grün nur auf Anforderung wirksam werden zu lassen (siehe Struben 2021).

Eine weitere konfliktfreie Möglichkeit ist die getrennte bzw. separate Abbiegephase. Sie wird mit Hilfe grüner Leuchtpfeile angezeigt, die die Richtung anzeigen, in die der motorisierte Verkehr freigegeben ist.

Um den Fußverkehr attraktiver und vor allem sicherer zu machen empfiehlt es sich also, an Kreuzungen mit hohem Fußverkehrsaufkommen die Ampelschaltung zu überprüfen und auf konfliktfreie und fußgängerfreundliche Lösungen umzusteigen.

3.2 Verkehr verlangsamen

Neben der Sicherung von Querungsanlagen gibt es weitere Maßnahmen, die die Sicherheit von Fußgänger*innen im Straßenverkehr erhöhen. Die Beruhigung des Kfz-Verkehrs kann das Unfallrisiko für Fußgänger*innen erheblich reduzieren. Schon Tempo 30 erleichtert die Straßenquerung und steigert die Sicherheit besonders für Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen. Gleichzeitig wird die Lärm- und Schadstoffbelastigung reduziert.

Geschwindigkeitsbegrenzung und Verkehrsberuhigung sind vor allem in Wohngebieten, in der Nähe von Schulen und an unübersichtlichen oder schlecht einsehbaren Stellen empfehlenswert. Besonders wenn keine Querungsanlagen vorhanden (bzw. nicht umsetzbar) sind, sollte die Kfz-Geschwindigkeit gedrosselt werden.



Ein Piktogramm auf der Fahrbahn verdeutlicht die Einfahrt in einen verkehrsberuhigten Bereich.

3.2.1 Verkehrsberuhigter Bereich

Verkehrsberuhigte Bereiche können wichtige Funktionen für den Fußverkehr erfüllen. Sie gewähren Fußgänger*innen Vorrang vor dem Fahrzeugverkehr und erlauben das Gehen, Aufhalten und Queren auf der gesamten Verkehrsfläche. Fahrzeuge dürfen ihrerseits die Fußgänger*innen nicht behindern und maximal mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Verkehrsberuhigte Bereiche werden durch die Verkehrszeichen 325.1 und 325.2 StVO gekennzeichnet. Sie eignen sich vor allem in Wohngebieten und dort, wo eine Straße von einer wichtigen Achse des Fußverkehrs (z. B. Fußgängerzone) gekreuzt wird. In solchen Fällen kann ein verkehrsberuhigter Bereich sogar über einen längeren Abschnitt der Straße hinweg das Queren erleichtern.

Nach deutschem Recht darf ein verkehrsberuhigter Bereich seit 2009 nur bei „sehr geringem Verkehr“ ausgewiesen werden (VwV-StVO). Im Rahmen verschiedener Verkehrsversuche wurden deshalb Mischflächen-Regelungen getestet, die auch an Orten mit höherem Verkehrsaufkommen zur Anwendung kommen könnten. Ein Beispiel ist eine „Begegnungszone“, in der die Tempo-20-Regelung für Fahrzeuge gilt und Fußgänger*innen beim Queren stets Vorrang haben.

Ein verkehrsberuhigter Bereich steigert die allgemeine Sicherheit und Aufenthaltsqualität, insbesondere, wenn der Straßenraum viel von Kindern oder anderen vulnerablen Personengruppen genutzt wird. Die sinkende Lärm- und Abgasbelastung sowie die steigende Sicherheit erhöhen die Aufenthaltsqualität in den umliegenden Bereichen erheblich und fördern den Fußverkehr und die selbstständige Mobilität von Kindern.

3.2.2 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)

Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich findet vor allem in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion Anwendung. Er empfiehlt sich vor allem dort, wo aufgrund vorherrschender Geschäftsnutzung rechtlich kein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden kann. Im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich gilt eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 5 und 30 km/h; meist 20 km/h. Im Gegensatz zum Verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1 / 325.2 StVO) sind die Flächen für Fuß- und Fahrverkehr getrennt. Auch wenn Tempo 20 häufig als Kompromiss zwischen den Interessen von Fuß- und Fahrverkehr gesehen wird, beinhaltet die Regelung keinerlei Zusatzrechte für den Fußverkehr. Gehende müssen dem Fahrzeugverkehr Vorrang gewähren und dürfen die Fahrbahn nur zum zügigen Queren betreten.

3.2.3 Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Dort, wo die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches nicht möglich oder zulässig ist, kann eine Verkehrsberuhigung auch durch andere Maßnahmen erreicht werden:

- > Wechselndes Parken an beiden Straßenrändern sorgt dafür, dass der fahrende Autoverkehr entschleunigt wird. Alternativ kann die Straße durch Pflanzkübel oder Fahrbahnmarkierungen stellenweise verengt werden.
- > Eine weitere Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung sind Schwellen oder Plateau-Aufpflasterungen. Diese können, wie bereits in Kapitel 3.1.3 erläutert, auch die Funktion einer Querungshilfe erfüllen.
- > Ebenfalls können Straßenmarkierungen, Hinweisschilder oder temporäre, digitale Geschwindigkeitsanzeigen effektiv zur Verkehrsberuhigung und einer vorsichtigen Fahrweise beitragen.

3.3 Gehwege frei!

Gehwege sind als Verkehrsraum ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten. Dennoch kommt es häufig zu Nutzungskonflikten mit parkenden Fahrzeugen, dem Radverkehr oder weiteren Hindernissen. Diese müssen unbedingt vermieden werden.



Wechselseitig angeordnetes Parken sorgt für eine Beruhigung des Verkehrs.

3.3.1 Qualität der Gehwege

Gehwege sind Grundlage jeglicher Mobilität und müssen entsprechende Anforderungen erfüllen:

- > Die Breite eines Gehweges muss mindestens 2,50 m betragen. Bei starkem Fußverkehrsaufkommen mehr (siehe FGSV 2002: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen – EFA, S. 15).
- > Gehwege müssen intakt und gut gepflegt sein, das heißt: eben, sauber, unfall- und rutschticher.
- > Gehwege müssen frei von Hindernissen sein. Solche können parkende Autos, Fahrräder und E-Scooter, Außenbereiche der Gastronomie, Werbetafeln, Kundenstopper, Mülltonnen, E-Ladesäulen, Parkscheinautomaten etc. sein. Diese sollten daher bestenfalls am Fahrbahnrand anstelle von Kfz-Stellplätzen untergebracht werden.
- > Gehwege müssen barrierefrei sein. Behinderte Personen sollen den Gehweg möglichst selbstständig und sicher nutzen können. Als Orientierung für sehbehinderte Personen ist eine Gehbahn erforderlich, die durch eine eigene Pflasterung gekennzeichnet und frei von Hindernissen ist. Die Gehbahn sollte Sicherheitsabstandsbereiche zur Fahrbahn und zu Grundstücken lassen, die eine andere Pflasterung aufweisen. An Grundstücksein- und -ausfahrten sollte der Gehweg nicht durch grobes Kopfsteinpflaster unterbrochen sein sondern mit fugenlosem, ebenen Pflaster ausgeführt sein. Außerdem müssen Bordsteine an Querungsstellen abgesenkt sein, um die Nutzung für Rollstuhlfahrende zu ermöglichen.

- > Gehwege müssen von Radwegen getrennt sein. Fahrräder und E-Scooter müssen auf der Straße oder auf separaten Radwegen fahren.
- > Gehwege sollten gut beleuchtet sein, um mögliche Gefahren erkennbar zu machen. Das trägt auch dazu bei, Angsträume zu vermeiden.

Eine ausführliche Darstellung der sich aus den Regelwerken ergebenden (Mindest-)Breiten von Gehwegen bietet unsere Broschüre: „Wie breit müssen Gehwege sein?“

Besondere Gefahrenstellen für Fußgänger*innen sind Ein- und Ausfahrten. Hier sollten die Gehwege eine gute Qualität haben, eben sein und keine starke Schrägneigung aufweisen. Der Fußverkehr hat auch auf an Ein- und Ausfahrten entlangführenden Gehwegen Vorrang. Dies sollte optisch und baulich signalisiert werden, um Missverständnisse und Unfälle zu vermeiden. Dementsprechend sollte sich der Belag bzw. die Pflasterung des Gehwegs auch entlang von Ein- und Ausfahrten durchziehen. An besonderen Gefahrenstellen kann der Fahrzeugverkehr zusätzlich mithilfe von Markierungen, wie beispielsweise einer durchgezogenen Haltelinie, auf den Vorrang des Fußverkehrs hingewiesen werden.

Nicht immer sind bauliche Maßnahmen erforderlich, um die Qualität der Fußwege zu erhöhen. Bereits die regelmäßige Säuberung, Wartung und Kontrolle der Gehwege können einen Unterschied



Gehende brauchen ausreichend Platz und eine attraktive Umgebung.

machen. Das rechtswidrige Aufstellen von Hindernissen und das Falschparken sollten geahndet und bestraft werden. Gekennzeichnete Abstellbereiche für Fahrräder und E-Scooter außerhalb des Gehwegs, z. B. im Parkstreifen, sind ebenfalls ein Lösungsansatz, der zur Freihaltung der Gehwege beiträgt.

3.3.2 Verkehrssicherungspflicht auf Gehwegen

Rechtlich gesehen ist die Kommune bzw. der Landkreis als verantwortliche Stelle für Verkehrssicherheit dazu verpflichtet, die Nutzung der Straße möglichst gefahrenfrei zu gestalten. Gleichzeitig sind Verkehrsteilnehmer*innen verpflichtet sich selbst zu schützen, indem sie Gefahren vorhersehen und diesen ausweichen.

Um ihrer Pflicht nachzukommen, muss die Kommune die Straße bzw. den Gehweg ausreichend oft (beispielsweise im Rahmen der mindestens alle zwei Jahre verpflichtenden Verkehrsschau) auf Schäden überprüfen und mögliche Hindernisse entfernen. Dazu gehören beispielsweise:

Schäden

- > Löcher, Risse, Wurzelschäden
- > Zu hohe/tiefe/wackelnde Gullideckel oder Kellerschächte
- > Lose Bodenplatten oder Pflastersteine
- > Beschädigte/fehlende/verdeckte/falsch platzierte Verkehrsschilder
- > Undeutliche Fahrbahnmarkierungen
- > Beschädigte Sitzbänke
- > Defekte/unzureichende Beleuchtung

Hindernisse

- > »Fahrradleichen« und Autowracks
- > Fahrradständer und unnötige Poller
- > Laub, Äste und überwuchernde Pflanzen
- > (Sperr-)Müll
- > Mangelhafter Winterdienst



Das Ausmaß von Außengastronomie sollte die Gehbahnbreite nicht übermäßig beanspruchen.

3.3.3 Überprüfung von Sondernutzungen

Gehwege unterliegen insbesondere im Innenstadtbereich häufig einer Sondernutzung durch Einzelhandel und Gastronomie. Auch wenn solche Sondernutzungen durchaus zur Belebung von Straßen beitragen und die Aufenthaltsqualität erhöhen können, dürfen sie den Gehweg in seiner Funktion nicht einschränken. Rechtlich gesehen ist der Gemeingebrauch öffentlicher Straßen jeder Person gestattet, solange dieser vorrangig dem Zweck des Verkehrs dient. Anlieger*innen dürfen den Raum anderwärtig gebrauchen, ohne ihn erheblich zu beeinträchtigen. Eine Erlaubnis zur Sondernutzung kann erteilt werden, wenn kein Verkehrsteilnehmer in seinem Gemeingebrauch beeinträchtigt wird. Hierbei ist besonders auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen zu achten. Spätestens, wenn eine Gehwegbreite von 1,80 m unterschritten wird, liegt eine Behinderung des Fußverkehrs vor.

Neben der Einschränkung der Gehwegfläche durch Gastronomie und Einzelhandel kann der Fußverkehr auch durch abgestellte Waren, Fahrräder, Pflanzenbehälter oder Veranstaltungen behindert werden. In jedem Fall haben Fußgänger*innen das Recht, Beschwerde einzureichen, wenn sie in der Nutzung des Gehwegs beeinträchtigt werden. Aufgabe der Gemeinde ist es, Sondernutzungen zu überprüfen und zu sanktionieren, sofern diese nicht durch die Straßenbaubehörde genehmigt wurden. Je nach Art, Umfang, Dauer und Wirtschaftlichkeit können auch Sondernutzungsgebühren erhoben werden. Damit die Gastronomie genügend Fläche für ihren Außenbereich bekommt, sollte geprüft werden, ob ihr Flächen am Straßenrand anstelle von Pkw-Stellplätzen für das Aufstellen von Tischen und Stühlen zur Verfügung gestellt werden können, ggf. in Form von Parklets (siehe Kapitel 3.4.2).

3.3.4 Überprüfung des legalen Gehwegparkens

Gehwege haben eine Schutzfunktion und sind in ihrer Nutzung den Fußgänger*innen vorbehalten. Damit sich Kinder, Senior*innen und andere Nutzer*innen-Gruppen des Fußverkehrs hier bewegen können, ohne einer Gefährdung durch Fahrzeuge ausgesetzt zu sein, ist das Gehwegparken grundsätzlich verboten. Nur dort, wo es explizit erlaubt ist, dürfen Kraftfahrzeuge auf Gehwegen abgestellt werden. Eine solche Erlaubnis wird durch die einfache Parkflächenmarkierung oder das Verkehrszeichen 315 ausgelöst. Es empfiehlt sich eine Kombination von Verkehrszeichen und Parkflächenmarkierung, um klar anzuzeigen, bis wohin der Gehweg beparkt werden darf.

Das legale Gehwegparken setzt voraus, dass genügend Platz für den Fußverkehr in beide Richtungen bleibt, das heißt auch: Rollstühle und Kinderwagen müssen sich ohne Einschränkungen begegnen können. Außerdem müssen bestimmte bauliche Voraussetzungen wie eine ausreichende Belastbarkeit des Gehwegs und eine geringe Bordsteinhöhe erfüllt sein. Insgesamt wird der Gehweg seiner Schutzfunktion sowohl durch illegales als auch durch legales Gehwegparken beraubt. Es gilt deshalb, illegales Gehwegparken zu unterbinden sowie legales Gehwegparken zu überprüfen und einzuschränken.

[Umfangreiche Informationen zur Problematik des Gehwegparkens bieten die Broschüren „Parken auf Gehwegen“ und „Gegen angeordnetes Gehwegparken vorgehen“, die kostenfrei zum Download verfügbar sind.](#)

3.3.5 Trennung von Fuß- und Radwegen

Durch die Zunahme des Radverkehrs kommt es, besonders unter beengten Straßenraumverhältnissen, immer häufiger zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Die unterschiedlichen Ansprüche an den Raum und die verschiedenen Geschwindigkeiten, mit denen sich Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bewegen, machen eine gemeinsame Nutzung von schmalen Seitenräumen und Wegen schwierig.



Radverkehr gehört auf die Fahrbahn!

Grundsätzlich ist die Nutzung des Gehwegs für Radfahrende nicht zugelassen. Dennoch gibt es unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen:

Das Verkehrszeichen 240 weist einen gemeinsamen Geh- und Radweg aus. Radfahrende haben hier eine höhere Sorgfaltspflicht und müssen ihre Geschwindigkeit und Aufmerksamkeit den Verhältnissen anpassen, um Gefährdungen zu vermeiden. Fußgänger*innen dürfen den Weg auf ganzer Breite nutzen, müssen aber bei Bedarf Platz für Radfahrer*innen machen.

Das Verkehrszeichen 241 kennzeichnet getrennte Geh- und Radwege, die parallel verlaufen und baulich oder durch eine Linie getrennt sind. Um genug Platz für einen Fuß- und einen Radweg zu bieten, muss die Gesamtbreite des Weges mindestens 4,35 m betragen. Auch bei getrennten Geh- und Radwegen kann es zu Nutzungskonflikten kommen, insbesondere wenn auf der Gehwegseite Rad gefahren wird oder wenn Fußgänger*innen auf den Radwegen laufen. Es empfiehlt sich deshalb, Fuß- und Radwege, wann immer es möglich ist, baulich zu trennen. Im besten Fall erlaubt die Führung des Kfz-Verkehrs die sichere und komfortable Mitnutzung der Straße durch Radfahrende. Bei gemeinsamen Fuß- und Radwegen muss die vorgesehene Nutzung durch das entsprechende Verkehrszeichen und Wegmarkierungen deutlich gemacht werden, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen.



Eine zweigeteilte Absenkung berücksichtigt alle Menschen mit Behinderung.

3.3.6 Barrierefreiheit

Gehwege und Straßenquerungen müssen für alle Menschen sicher nutzbar sein. Barrierefreiheit ist grundgesetzlich verankert und umfasst sowohl physische Hindernisse als auch sensorische Barrieren (z. B. Informationsübermittlung).

Um ein zusammenhängendes, barrierefreies Wegenetz zu schaffen, sind verschiedene Maßnahmen erforderlich.

Entlang von Wegen sollten möglichst durchgehend Leitstreifen für sehbehinderte Personen vorhanden sein. Außerdem sollten ertastbare Aufmerksamkeitsfelder vor Hindernissen und Überquerungsstellen angebracht werden.

Gehwege müssen circa 2,70 m breit sein, um für blinde oder mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollator oder im Rollstuhl geeignet zu sein. Sie sollten frei von Hindernissen und Einbauten sein und eine feste, griffige, ebene und fugenarme Oberfläche aufweisen. Eine Kontrastbildung zwischen hellen Materialien im Verkehrsbereich und dunklen Materialien im Wirtschaftsbereich wird als Orientierungshilfe für sehbehinderte Personen empfohlen. Die Längs- und Querneigung von Gehwegen sollte außerdem möglichst gering sein. Bordsteine tragen einen wichtigen Teil zur Barrierefreiheit bei. Um die Überwindbarkeit zu gewährleisten, sollten sie an Querungsstellen auf 3 cm abgesenkt werden.

Auch bei Querungsanlagen, an Ampeln, Haltestellen und Baustellen sollte die Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

§ 3, Abs. 3 GG: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“

§ 8, Abs. 1 BGG besagt: „Zivile Neu-, Um- und Erweiterungsbauten im Eigentum des Bundes einschließlich der bundesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts sollen entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei gestaltet werden.“

3.3.7 Baustellenumgebung

Im Bereich von Baustellen kommt es oft zu erheblichen Einschränkungen für den Fußverkehr. Eine geringe Gehwegbreite, unebener Untergrund, die gemeinsame Nutzung der Umgehung als Geh- und Radweg oder der Verweis auf die andere Straßenseite oder die Parallelstraße werden besonders behinderten Personen häufig zum Verhängnis. Auch in Baustellenbereichen müssen die Richtlinien für Barrierefreiheit eingehalten werden, um ein durchgängiges Wegenetz zu schaffen. Die Umgehungswege sollten eine feste, ebene Oberfläche aufweisen, mindestens 1,60 m breit sein und seitlich durch Absperrschrankengitter ohne in die Gehbahn ragende „Stolperfüße“ geschützt werden.

[Ausführliche Informationen zu Baustellenumgehungen finden Sie unter: \[www.geh-recht.de\]\(http://www.geh-recht.de\) > Baustellen](#)

3.4 Aufenthaltsqualität steigern

Beim Gehen wird die Umgebung besonders intensiv wahrgenommen. Eine schöne und durchdachte Gestaltung der Fußverkehrsbereiche erhöht die Attraktivität des Straßenraums und regt Bewohner*innen zum Gehen an. Die Aufenthaltsqualität kann durch verschiedene Maßnahmen erhöht werden, die im Folgenden vorgestellt werden.

3.4.1 Sitzgelegenheiten, Begrünung und mehr

- > **Sitzgelegenheiten:** Durch regelmäßige, ansprechende Sitzgelegenheiten werden ältere und mobilitätseingeschränkte Personen motiviert, Strecken zu Fuß zurückzulegen. Sitzgelegenheiten können außerdem zum Freihalten von Sichtbereichen an Querungsstellen dienen und Begegnungen und Kommunikation fördern.
- > **Öffentliche Toiletten:** Sitzgelegenheiten befinden sich idealerweise in der Nähe einer öffentlichen Toilette. An besonders viel genutzten Orten lohnt es, öffentliche Toiletten zu installieren. Einige Kommunen nutzen das Konzept der „netten Toilette“, wobei Restaurants, Arztpraxen o. ä. die Benutzung ihrer Toilette anbieten.



Mit Elementen wie Pflanzkübeln und Sitzgelegenheiten lässt sich ein gutes Stück Aufenthaltsqualität gewinnen.

- > **Begrünung:** Bäume spenden Schatten, steigern die Luftqualität und verbessern das Wohlbefinden der Menschen. Angesichts des Klimawandels ist auf die Auswahl klimaresilienter Straßenbäume und Gehölze zu achten, die unter den jeweiligen Standortbedingungen wachsen können. Pflanzkübel können zusätzlich die Funktion erfüllen, den Autoverkehr zu beruhigen und Sichtbereichen freizuhalten.
- > **Beleuchtung:** Dunkle, nicht gut einsehbare Wege und Orte, sogenannte Angsträume, werden von einigen Personengruppen (z. B. Frauen) gemieden. Ausreichend gut beleuchtete Wege und Plätze sorgen hingegen dafür, dass sich Fußgänger*innen sicherer und wohler fühlen. So können auch Kriminalität und Unfälle durch gute Beleuchtung reduziert werden. Gegebenenfalls ist stellenweise eine separate Gehwegbeleuchtung empfehlenswert. Zum sparsamen Umgang mit Energieressourcen ist die Umstellung von Straßenlaternen auf (insektenfreundliche) LED-Leuchten zu empfehlen. Grundsätzlich ist zu bedenken: Die Beleuchtung von Gehwegen ist wichtiger als die von Fahrbahnen, denn Fahrzeuge besitzen eine eingebaute Beleuchtung. Werden die Gehwege (z. B. an Querungsstellen) gut beleuchtet, sehen die Autofahrer*innen gleichzeitig die zum Queren bereiten Fußgänger*innen besser.

Eine Möglichkeit, das Quartier zu begrünen, sind Baumpatenschaften. Hierbei bekommen Anwohner*innen einen bestimmten Baum zugewiesen, den sie (teil-)finanzieren, pflegen oder wässern. Nach Absprache mit dem Grünflächenamt können auch die Baumscheiben von Anwohner*innen oder Vereinen bepflanzt werden. Auch Pflanzen und Blumen können dazu beitragen die biologische Vielfalt im Quartier zu erhöhen und das Mikroklima zu verbessern. So kann beispielsweise dem Insektensterben durch das Pflanzen von Wildblumen aktiv entgegengewirkt werden.

- > **Sauberkeit:** Die Sauberkeit von Straßen und Plätzen und die Pflege von Grünflächen sind ein wesentliches Kriterium dafür, ob Menschen gerne zu Fuß unterwegs sind. Die Arbeit der Stadtreinigung kann den Fußverkehr also fördern. Wichtig ist, dass ausreichend Mülleimer, bestenfalls mit Hundekottüten zur Verfügung gestellt werden.
- > **Orte für Kinder:** Um das Gehen und den Aufenthalt im Freien für Kinder attraktiv zu machen, sollten Spielmöglichkeiten und Rückzugsorte geschaffen werden. Öffentliche Orte für Kinder spielen eine wichtige Rolle für deren soziale Entwicklung und eigenständige Mobilität. In der Stadt- und Verkehrsplanung werden die Bedürfnisse von Kindern oft vernachlässigt. Deshalb ist es wichtig, sie in Form von Projekten und Beteiligungsaktionen in den Planungsprozess miteinzu beziehen (siehe Kapitel 3.6).
- > **Lebendigkeit:** Menschen sind besonders gerne an belebten Orten unterwegs. Die Lebendigkeit kann beispielsweise durch Sitzgruppen, einladende Geschäfte und Schaufenster, Informationstafeln oder interessante Straßengestaltungen erhöht werden.
- > **Trinkbrunnen:** Angesichts des Klimawandels ist mit heißeren Sommern und insbesondere in schattenarmen und stark versiegelten Bereichen mit höheren Temperaturen in den Städten zu rechnen. Die Bereitstellung von kostenlosem Trinkwasser ist eine wichtige Maßnahme, um das Wohlergehen der Bevölkerung zu gewährleisten.



Parklets sind mit vielfältigen Funktionen ausstattbar und können für freie Gehwege und Aufenthaltsqualität sorgen.

3.4.2 Parklets

Parklets sind Stadtmöbel, die auf ehemaligen Parkplatzflächen errichtet werden und als nicht-kommerzielle Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten dienen. Durch die Einrichtung von Parklets können Sicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht werden und das oft durch Autos dominierte Straßenbild entzerrt werden. Parklets bestehen meist aus umweltfreundlichen Materialien wie Holz und können individuell gestaltet und bepflanzt werden. Von Zufußgehenden aller Altersklassen werden sie als Treffpunkt, Spielmöglichkeit, zum Picknicken oder einfach für eine Pause während des Gehens genutzt. Die Kombination aus Aufenthaltsbereich und Grünfläche ist eine innovative Möglichkeit das Mikroklima und die Artenvielfalt im beengten Stadtviertel zu verbessern und Begegnungsräume zu schaffen. Auf Parkstreifen errichtete Parklets können außerdem dazu beitragen Sichtbereiche für Fußgänger*innen freizuhalten.

Einige Städte und Kommunen fördern den Bau von Parklets mit entsprechenden Sondermitteln und beziehen Bewohner*innen in den Planungs- und Gestaltungsprozess ein. Die Kosten für ein Parklet variieren je nach Größe, Materialien und Ausgestaltung zwischen etwa 1.000 und 4000 €.

Insgesamt sollten öffentliche Räume zunehmend an die Bedürfnisse von Fußgänger*innen angepasst werden. Dazu gehört auch eine Abwechslung zwischen schattigen Bereichen und Sonnenplätzen, Frischluftschneisen und windgeschützten Bereichen oder dem freien Blick zum Himmel und Unterstellmöglichkeiten.

3.5 Weitere gestalterische Maßnahmen

Mit der (Um-)Gestaltung des öffentlichen Raumes und einigen kleinteiligen gestalterischen Maßnahmen lassen sich effektiv Qualitäten für den Fußverkehr erzielen. Dabei geht es insbesondere darum, durch klare Strukturierung die Orientierung und Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer*innen für die einzelnen Nutzungsfunktionen des Straßenraumes zu verbessern.



Wegweiser erleichtern die Orientierung und lassen Distanzen mit Angaben in Geh-Minuten besser einschätzen.

3.5.1 Beschilderung

Eine aufschlussreiche Beschilderung ist nicht nur für den Auto- oder Radverkehr sinnvoll. Fußwegführungen sollten übersichtlich, zusammenhängend und durch Beschilderung gekennzeichnet sein. Wegweiser können Straßen, Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten oder ÖPNV-Haltestellen mit entsprechenden Entfernungen oder Gehminuten ausweisen. Hinweis- und Informationstafeln können zusätzlich zur Attraktivität von Geh-Routen beitragen.

An Straßen, an denen besonders viele Kinder unterwegs sind oder an für Fußgänger*innen gefährlichen Stellen, kann es Sinn machen, den Kfz-Verkehr durch Vorsichtsschilder (z. B. Zeichen 136 StVO) auf den Fußverkehr aufmerksam zu machen.

3.5.2 Fahrradständer und Abstellflächen für E-Scooter

Richtig platzierte Fahrradständer helfen nicht nur dabei, das Abstellchaos von den Gehwegen zu verbannen, sondern eignen sich auch gut, um beispielsweise Sichtbereiche an Querungsstellen freizuhalten. Abstellflächen für Fahrräder – ebenso wie für E-Scooter – sollten grundsätzlich so platziert werden, dass die Gehwegbreite nicht eingeschränkt wird (z. B. am Fahrbahnrand) und keine Hindernisse für den Fußverkehr entstehen.

3.5.3 Poller, Sperrpfosten und Diagonalsperren

Sicherheitsbereiche, wie z. B. Aufstellflächen an Querungsstellen können durch Poller oder Sperrpfosten abgegrenzt werden. Sie sind geeignete Elemente, um Sichtbereiche freizuhalten und das Befahren und Zuparken von Fußverkehrsbereichen zu vermeiden. Der Vorteil von Pollern und Sperr-



Diagonalsperren lenken den Kfz-Verkehr aus dem Wohnviertel heraus, während Fuß- und Radverkehr weiter passieren können.

pfosten ist, dass sie beliebig ein- und ausgefahren bzw. umgelegt werden können. So können Bereiche temporär für die ausschließliche Nutzung durch Fußgänger*innen abgesperrt werden. Außerdem bleibt für Lieferverkehr, Rettungsfahrzeuge oder Räumungsdienste die Möglichkeit zum Passieren erhalten. Je nach Breite können fest installierte Poller in verschiedensten Formen auch als Sitzgelegenheit oder Pflanzkübel dienen und damit zur Aufenthaltsqualität beitragen.

Poller und Sperrpfosten erfüllen einen wichtigen Zweck für den sicheren und ungestörten Fußverkehr, können jedoch schnell zum Hindernis für seh- und gehbehinderte Personen werden. Bei ihrer Aufstellung ist deshalb auf eine ausreichende Kennzeichnung durch tastbare Hinweiskörper zu achten. Sperrpfosten sollten zusätzlich mit kontrastreichen Markierungsstreifen (oder besser noch mit Reflektorbändern) versehen werden, um ihre Erkennbarkeit, insbesondere für Seheingeschränkte, zu erhöhen.

Eine weitere Möglichkeit, die Verkehrsbelastung vor allem in Neben- und Wohnstraßen zu reduzieren, sind Diagonalsperren. Dabei wird die Mitte einer Kreuzung durch Barrieren diagonal geteilt, sodass Kraftfahrzeuge nicht mehr in alle Seitenstraßen passieren können. Auf diese Weise wird der Durchgangsverkehr reduziert, während die Straße für Anwohner*innen, Müllabfuhr und Krankenfahrzeuge erreichbar bleibt. Diagonalsperren können so miteinander und mit anderen verkehrsberuhigenden Maßnahmen kombiniert werden, dass die Lärm- und Abgasbelastung im Wohnviertel sinkt und die Lebensqualität steigt, ohne dass erhebliche Einschränkungen für den Kfz-Verkehr entstehen.



Fahrradständer müssen nicht immer langweilig aussehen.

3.5.4 Markierungen und Piktogramme

Bodenmarkierungen und Piktogramme sind eine vielfältige Möglichkeit, Verkehrsschilder zu ergänzen und die Nutzung von Verkehrsbereichen zu verdeutlichen. An Querungsstellen können sie sowohl auf der Fahrbahn angebracht werden, um den Kfz-Verkehr zu sensibilisieren, als auch auf dem Gehweg, um Wartebereiche zu markieren.

Bodenmarkierungen können Ein- und Ausfahrten kennzeichnen, Parkflächen für Autos und Zweiräder ausweisen und Fußgängerbereiche abgrenzen. Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr können durch Piktogramme auf den entsprechenden Wegen minimiert werden.



Stellenweise sollte mit Piktogrammen auch auf den Fußverkehr hingewiesen werden.

3.6 Sichere Schulwege

Bei Schulwegen besteht ein besonderer Anspruch an die Sicherheit und die Orientierung an den Bedürfnissen von Kindern. Hilfreich ist die Erstellung von Schulwegplänen, die Routen festlegen und notwendige Verbesserungen in der Infrastruktur zeigen. Bei der Planung von Schulwegen sollten neben Sicherheitsaspekten auch soziale Aspekte berücksichtigt werden. Kinder bevorzugen Wege, die abwechslungsreich sind und die sie mit anderen Kindern zusammen zurücklegen können. Für Kinder mit einem längeren Schulweg sind sogenannte „Elternhaltestellen“ und ein Halteverbot in direkter Umgebung der Schule sinnvoll. Die Elternhaltestellen befinden sich in einiger Entfernung und erhöhen nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern bieten auch Kindern, die zur Schule gefahren werden, die Möglichkeit einen Schulweg mit anderen Kindern zu erleben.

Eine Möglichkeit Kinder am Planungsprozess zu beteiligen ist das Kieler Wegetagebuch, in dem Kinder ihre Wege dokumentieren und Stärken und Schwächen festhalten können. Das Wegetagebuch gibt es zum kostenlosen Download unter:

www.kiel.de > Umwelt und Verkehr > Verkehrsplanung & Verkehrsentwicklung > Fußwege-Achsen & Kinderwege > Kinderbeteiligung
Zum Thema Kindermobilität hat FUSS e. V. von 2020 bis 22 das Projekt „Kinder bewegen sich selbst – und ihre Welt“ durchgeführt – Info-Materialien und Projektergebnisse sind zu finden unter: www.fuss-ev.de/kinder-gehens-an
Weiterführende Informationen finden sich außerdem auf den Webseiten: www.zufusszurschule.de und: www.schulwegplaene.de

3.7 Fußverkehr und ÖPNV

Der Fußverkehr und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ergänzen und bedingen einander. Wer Bus und Bahn nutzt, legt den Weg von und zur Haltestelle meist zu Fuß zurück, und wer zu Fuß geht, kommt bei langen Strecken oft nicht um die öffentlichen Verkehrsmittel herum. Ein attraktives Fußverkehrsnetz erfordert deshalb die Einbindung von Haltestellen und Informationen zum ÖPNV. Wichtig ist, dass Haltestellen einfach, schnell und sicher zu Fuß erreichbar sind. Es ist zudem nachgewiesen, dass attraktive Fußwege im Umkreis von Haltestellen die Reichweite des ÖPNV signifikant erhöhen (siehe Hillnhütter 2016).

Die Gehwege zwischen Haltestellen sollten direkt verlaufen und in einem guten Zustand sein (siehe Kapitel 3.3.1). Das Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO) sollte so angebracht sein, dass es von den umliegenden Fußwegen aus gut sichtbar ist. Querungshilfen sollten in der Nähe von Haltestellen so platziert werden, dass für möglichst viele Fußgänger*innen keine Umwege entstehen. Der Wartebereich an Haltestellen sollte attraktiv gestaltet sein. Dazu gehören Sitzgelegenheiten, Barrierefreiheit und ein großer Wartebereich, der auch nicht-wartenden Fußgänger*innen das Passieren erlaubt. Eine gute Aufenthaltsqualität ist an Haltestellen besonders wichtig, da Menschen hier mitunter einige Zeit mit Warten verbringen (siehe auch Kapitel 3.4).

Auch der Zugang zu Informationen zum ÖPNV spielt eine wichtige Rolle. Um alle Menschen zu erreichen, bedarf es sowohl digitaler Informationen, beispielsweise über Fahrplan-Apps, als auch analogen Informationen in Form von Wegweisern, Schildern und aushängenden Fahrplänen. Auch bei Informationen muss auf Barrierefreiheit geachtet werden. Besonders hilfreich ist die Angabe der Gehminuten zur nächsten Haltestelle auf Schildern und im Fahrplan.

3.8 Verwaltungsinterne Strukturen schaffen

Um kleinteilige Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs effektiv umsetzen zu können, müssen entsprechende verwaltungsinterne Strukturen geschaffen werden. Dazu gehört zunächst die Festlegung einer für den Fußverkehr zuständigen Person („Fußverkehrsbeauftragte*r“ oder „Fußverkehrsverantwortliche*r“). Diese Person sollte in der Kommunalverwaltung übergeordnet eingebunden sein und ein eindeutiges Mandat für die Mitarbeit an Konzepten und Plänen der Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie an fußverkehrsrelevanten Baumaßnahmen bekommen. Außerdem sollte ein verwaltungsübergreifendes Gremium gebildet werden, in dem sich Personen aus verschiedenen Abteilungen und Fachstellen, die sich unter anderem mit Fußverkehr auseinandersetzen austauschen. Anzustreben ist ein Arbeitskreis oder Beirat, der regelmäßig zur Fußverkehrsplanung tagt. Es ist außerdem wichtig, die Weiterbildung von Verwaltungsmitarbeitenden zu fördern, um sie für die Belange des Fußverkehrs zu sensibilisieren und ihnen mögliche Schritte im jeweiligen Arbeitsbereich aufzuzeigen.



Kommunaler Fußverkehrspreis und bundesweites kommunales Bündnis

Einige Kommunen stoßen zukunftsweisende und mitunter kreative Projekte und Maßnahmen zur Förderung der Fußverkehrs an. Solche Musterbeispiele für die natürlichste Form der Mobilität zu finden, zu würdigen und publik zu machen ist Ziel des Kommunalen Fußverkehrspreises Deutschland, den FUSS e. V. erstmalig im Jahr 2022 ausgelobt hat.

Die qualifizierten Einreichungen und beispielhaften Maßnahmen samt Abbildungen und weiterer Hintergrundinformationen können unter: www.fuss-ev.de/fussverkehrspreis eingesehen werden. Wenn Sie finden, das kann Ihre Kommune auch, dann bewerben Sie sich ganz einfach beim nächsten Mal um den Kommunalen Fußverkehrspreis!

Gemeinsam ist man stärker: FUSS e. V. möchte mit regelmäßigen Fachveranstaltungen und einem Online-Portal bundesweit fußverkehrsfreundliche Kommunen (und solche, die es werden wollen) miteinander vernetzen und ihnen eine Plattform geben, wo sie sich über praxistaugliche Maßnahmen austauschen und von den Erfahrungen anderer Kommunen profitieren können.

P.S.: Kommunen können auch Mitglied bei FUSS e. V. werden und von den Fachangeboten profitieren.

Der Weg geht (sich) ganz bequem zu FUSS über: www.fuss-ev.de > WIR > Mitgliedschaft

4. Bürgerbeteiligung fördern

Die Beteiligung der Bevölkerung sollte einen hohen Stellenwert bei der Auswahl und Umsetzung von Maßnahmen haben. Eine regelmäßige Evaluierung der Fußverkehrsfreundlichkeit einer Gemeinde erlaubt es, gesetzte Maßnahmen auf ihren Erfolg hin zu untersuchen und bei Bedarf nachzubessern, um die angestrebte Fußverkehrsfreundlichkeit zu erreichen (siehe BMVIT 2019).

4.1 Fußverkehrs-Check

Ein Fußverkehrs-Check sollte durchgeführt werden, um den öffentlichen Raum aus Sicht der Fußgänger*innen zu betrachten, miteinander Schwachstellen ausfindig zu machen und über mögliche Maßnahmen zu diskutieren. Ein besonders wichtiger Teil des Fußverkehrs-Checks sind gemeinsame Vor-Ort-Begehungen. Solche Begehungen können zielgruppenspezifisch sein (z. B. Kinder oder Senior*innen) oder unter einem bestimmten Schwerpunkt (z. B. Verkehrssicherheit) laufen. Vor dem Fußverkehrs-Check sollten dessen Ziele und Schwerpunktsetzung klar definiert werden. Aus der Nachbereitung sollten konkrete Pläne für umzusetzende Maßnahmen hervorgehen. Fußverkehrs-Checks können von einer Kommune eigenständig oder mit Hilfe externer Experten durchgeführt werden. In den Bundesländern Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen werden regelmäßig Fußverkehrs-Checks für Kommunen im Bewerbungsverfahren vergeben, in Hessen heißen sie Nahmobilitäts-Checks. Informieren Sie sich hierzu auf den Webseiten des [Verkehrsministeriums Baden-Württemberg](#), des [Zukunftsnetzes Mobilität Nordrhein-Westfalen](#) bzw. [Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen \(AGNH\)](#).

4.2 Beteiligungsräume schaffen

Fußgänger*innen-Befragungen können sinnvoll sein, um ein allgemeines Stimmungsbild zu erhalten. Neben punktuellen Befragungen ist es wichtig, Bürger*innen die Möglichkeit zu geben, ihre Beobachtungen und Anliegen jederzeit festhalten und teilen zu können. Dafür kann beispielsweise ein Onlineformular eingerichtet, das Onlinetool „Mängelmelder“, wenn es in Ihrer Stadt eingesetzt wird, oder die GehCheck-App von FUSS e. V. genutzt werden (siehe Kapitel 5.2).

Neben digitalen Mitteilungsmöglichkeiten sind regelmäßige Bürger*innen-Sprechstunden ein sinnvolles Mittel, um allen Alter- und Interessengruppen die Möglichkeit einer direkten Beteiligung zu geben. Die Möglichkeit, Anliegen mit dem bzw. der (Ober-)Bürgermeister*in oder anderen Verwaltungsmitgliedern zu besprechen, fördert das Bürger*innen-Engagement und lädt zur aktiven Beteiligung ein.



Fußverkehrs-Checks mit vulnerablen Gruppen zeigen, ob es Schwachstellen bei der Fußverkehrsinfrastruktur gibt.

Wenn es um die Gestaltung und die Verkehrssicherheit von Schulwegen geht, ist es besonders wichtig, Kinder, Eltern(vertretungen) und andere Aufsichtspersonen miteinzubeziehen. Schulkinder können beispielsweise gebeten werden, ein Wegetagebuch zu führen (siehe Kapitel 3.6) und darin ihre täglichen Wege und deren Stärken und Schwächen zu dokumentieren. Auch Eltern und Lehrer*innen sollten die Möglichkeit bekommen, ihre Anliegen und Sorgen bezüglich der kindlichen Mobilität mitzuteilen. Gleichzeitig sollten Erwachsene informiert und für die Wichtigkeit der eigenständigen Mobilität von Kindern sensibilisiert werden.

Gleichfalls sind mobilitätseingeschränkte Personen die besten Ansprechpartner*innen, wenn es um das Thema Barrierefreiheit geht.

Insgesamt ist Bürgerbeteiligung essenziell, um Probleme ausfindig zu machen, Diskurse zu bereichern und Maßnahmen umzusetzen. Sie erleichtert die Arbeit der Verwaltungsbeauftragten und stellt sicher, dass Maßnahmen an den richtigen Stellen greifen. Zudem erhöhen unterschiedliche Beteiligungsmöglichkeiten die Akzeptanz von Maßnahmen und steigern Zufriedenheit und Engagement der Bürger*innen.

Die Broschüre „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ ist ein Handlungsleitfaden, der auf: www.fussverkehrsstrategie.de > Handlungsleitfaden zum kostenlosen Download verfügbar ist.

Weitere Informationen zum Fußverkehrs-Check finden Sie unter: www.fussverkehrs-check.de und in der Broschüre: „Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits“.

5. Initiative ergreifen als Bürger*in

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

als Fußgänger*innen leisten Sie einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, zur Belebung der Kommune und für ihre Gesundheit.

Trotzdem stoßen Fußgänger*innen häufig auf Hindernisse: Gefährliche und unübersichtliche Straßenquerungen, schmale und unebene Gehwege, fehlende Sitzgelegenheiten und vieles mehr. Das geht besser! Ziel ist es, das Gehen für alle attraktiv und sicher zu machen – unabhängig von Wohnort, Alter oder Behinderung.

Wir möchten Ihnen Tipps geben, wie Sie sich aktiv für die Verbesserung des Fußverkehrs in ihrer Kommune einsetzen und damit Großes erreichen können.

Kommen Sie gut an Ihr Ziel!

Ihr FUSS e. V. –

Fachverband Fußverkehr Deutschland

5.1 Informieren

Zu Anfang hilft es, sich einen Überblick zu verschaffen. Wo gibt es Probleme? Was sind Ziele und Lösungen? Welche Handlungsmöglichkeiten stehen zur Verfügung?

> Auf den Webseiten des FUSS e. V. sind übersichtlich Informationen zu den Grundlagen des Fußverkehrs, der Rechtslage, aktuellen Themen und vielem mehr zusammengestellt. Hier gibt es auch Broschüren zu unterschiedlichen Themen zum kostenlosen Download. Eine Übersicht über unsere Webseiten gibt es auf: www.umkehr-und-fussev-website-lotse.de

> Eine gute erste und kompakte Übersicht für den Einstieg bietet die Broschüre „Wegweiser durch den FUSS-Dschungel“, die unter: www.fuss-ev.de > Wegweiser und Aktionsbaukasten zu finden ist. Weitere Literatur finden Sie thematisch sortiert in unserem Online-Shop unter: www.umkehr-fuss-online-shop.de

- > Weitere interessante Themen finden in unserer Vereinszeitschrift „mobilogisch!“, die viermal im Jahr erscheint. Sie wollen Abonent*in werden oder selbst einen Fachartikel schreiben? Informieren Sie sich unter: www.mobilogisch.de
- > Alternativ können Sie sich auf für unseren E-Mail-Newsletter eintragen und monatlich über die neusten Entwicklungen und Veranstaltungen zum Fußverkehr auf dem Laufenden gehalten werden. In den Verteiler kommen Sie per Mail an info@fuss-ev.de mit dem Betreff »Newsletter«.
- > Wer mehr wissen möchte, kann an unserer **Fußverkehrs-Akademie** teilnehmen. Sie ist ein Fortbildungsangebot für Vereinsmitglieder sowie Interessierte und findet jeden ersten Donnerstag im Monat als Online-Seminar statt. Wer die bisherigen Veranstaltungen verpasst hat, kann die Vorträge auf unserem **Youtube-Kanal** nachschauen.

5.2 Die GehCheck-App nutzen

Die GehCheck-App wurde von FUSS e. V. entwickelt, um die Fußverkehrssituation in ganz Deutschland übersichtlich und für alle zugänglich zu dokumentieren. Nutzer*innen können Gefahren und Hindernisse, die ihnen auf ihren täglichen Wegen begegnen, mithilfe eines Fotos und einer Beschreibung festhalten und samt Verbesserungsvorschlägen in der App hochladen. Alles Erfasste erscheint auf einer digitalen Karte, die für alle Nutzer*innen zugänglich ist. (Die Einträge gehen nicht automatisch an die Stadtverwaltung). Natürlich können mit der GehCheck-App neben Problemstellen auch Positivbeispiele festgehalten werden. So ergibt sich mit der Zeit ein umfassendes Bild davon, wo es sich in Deutschland gut geht und wo es noch Probleme gibt: gehcheck.werdenktwas.de

Hier geht es zur GehCheck-App und zur Karte:



5.3 Wege-Patenschaft übernehmen

Eine weitere Möglichkeit, sich für besseren Fußverkehr in der eigenen Stadt einzusetzen, sind Wege-Patenschaften. Dabei übernehmen Bürger*innen die Patenschaft für einen bestimmten Wegabschnitt und überprüfen diesen regelmäßig auf Begehbarkeit. Jegliche Mängel oder Verbesserungsvorschläge werden an eine dafür bestimmte Ansprechperson der Gemeinde weitergeleitet. So wird gemeinsam für eine saubere und fußgängerfreundliche Umgebung gesorgt. Fragen Sie bei Ihrer Stadtverwaltung nach, ob es das schon in Ihrer Stadt gibt, oder regen Sie diese Idee selbst an.

5.4 FUSS-Mitglied werden

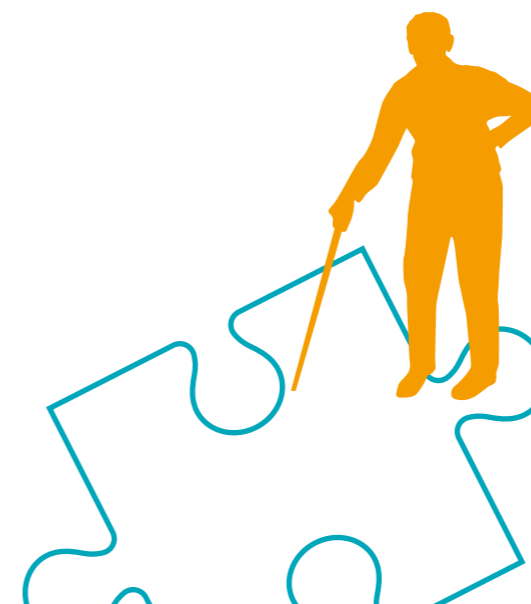
Sie möchten den Fußverkehr stärken und ein Teil von uns werden? Als Mitglied bei FUSS e. V. werden Sie von uns mit Informationen und Know-How versorgt: Wann sind Wege gut zum Gehen? Wie erkennt man Defizite - und vor allem: Wer kann und muss was tun, um sie zu beheben? Wie bildet und findet man Fuß-Freundschaften und Netzwerke? Darüber reden wir in Gesprächen, auf Schulungen und Seminaren, in unserer Zeitschrift »mobilogisch« und anderen Medien. Machen Sie mit! Hier geht es zum Beitritts-Formular: www.fuss-ev.de > Wir > Mitgliedschaft



Gemeinsam mit Aktionen auf Fußverkehrsthemen aufmerksam machen!

5.5 Eine Ortsgruppe gründen

Gemeinsam geht es besser. In vielen Städten in ganz Deutschland haben sich engagierte Bürger*innen, Politiker*innen und Verwaltungsmitglieder zu Ortsgruppen zusammengeschlossen. Es lohnt sich, sich mit umliegenden Ortsgruppen und Mitgliedern zu vernetzen und in einen gemeinsamen Austausch zu kommen. Als Mitglied des FUSS e. V. können Sie, zusammen mit mindestens zwei weiteren Mitgliedern, selbst eine FUSS e. V.-Ortsgruppe gründen und als solche eine eigene Website unter unserer Adresse erstellen. Die Geschäftsstelle unterstützt Sie gerne bei Ihrer Vor-Ort-Arbeit mit Flyern und weiteren Materialien. Wichtig ist, sich als Ortsgruppe nach Gleichgesinnten und Verbündeten umzuschauen und sich mit lokalen Gruppen und Initiativen (z. B. Parteien, Verbände für Kinder, Senior*innen, Behinderte, Umwelt etc.) zu vernetzen. Mitunter können auch Schulen oder Unternehmen einbezogen werden, um gemeinsame Ziele voranzubringen. Aufmerksamkeit kann über Pressemitteilungen, Interviews, der Teilnahme an Veranstaltungen oder mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen generiert werden. Einige Ideen für Aktionen gibt es in unserem „Aktionsbaukasten“, als Download zu finden unter: www.fuss-ev.de > Wegweiser und Aktionsbaukasten



6. In sieben Schritten zur fußverkehrsfreundlichen Stadt

Mit kleinteiligen Maßnahmen zur fußverkehrsfreundlichen Stadt: Hier sind sieben Schritte, die als Leitfaden für Verwaltung, Politik und Gesellschaft dienen sollen.

1. Aktuelle Fußverkehrslage checken

- > In welchem Zustand befindet sich die vorhandene Fußverkehrsinfrastruktur?
- > Wo bestehen Konflikte und Handlungsbedarf?
- > Wo gibt es Lücken im Fußwegenetz?
- > Wie ist die aktuelle Fußverkehrslage aus der Sicht vulnerabler Personengruppen (Kinder, Senior*innen, mobilitätseingeschränkte Menschen)?

2. Probleme und Ziele festhalten

- > Was sind übergeordnete Ziele?
- > Wo liegen die Hauptprobleme für den Fußverkehr?
- > Welche Maßnahmen sind notwendig, um Verbesserungen zu erreichen?
- > Wie können die Interessen aller Personengruppen berücksichtigt werden?

3. Verwaltungsinterne Strukturen aufbauen

- > Einfache Beteiligungsmöglichkeiten für die Zivilgesellschaft anbieten
- > Eine Stelle „Fußverkehrsbeauftragte*r“ einrichten und besetzen
- > Gremium für einen regelmäßigen Austausch zwischen Verwaltung, Politik, Interessenverbänden und Bürger*innen schaffen (z. B. Arbeitskreis Fußverkehr)

4. Einen Plan aufstellen

- > Priorität der Maßnahmen bestimmen
- > Einen Zeitplan aufstellen
- > Kosten kalkulieren und im Verwaltungshaushalt einplanen

5. Öffentlichkeitsarbeit

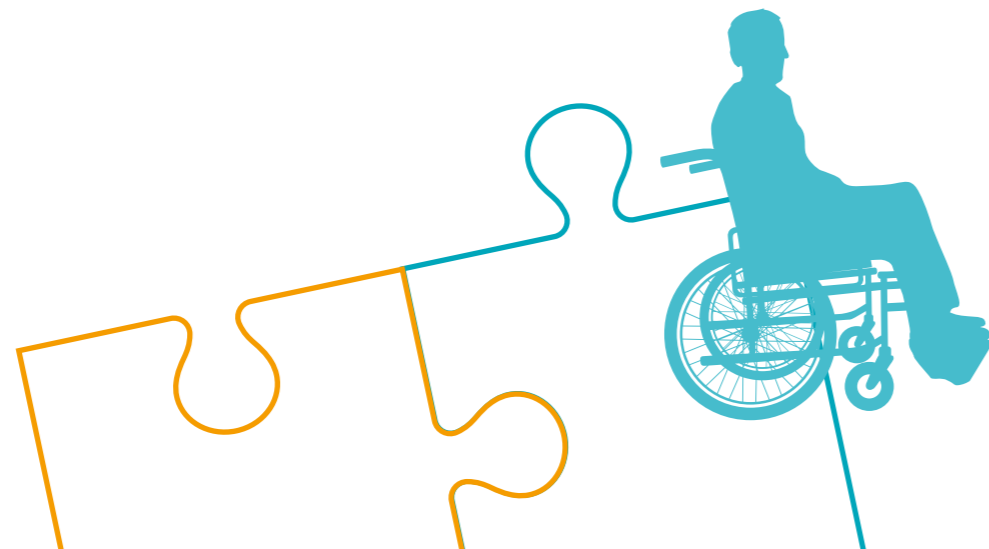
- > Aufmerksamkeit für das Thema Fußverkehr generieren (z. B. durch Veranstaltungen, Kampagnen, Pressemitteilungen, Meldungen in den sozialen Medien)
- > Informationen bereitstellen (per Website, Flyer, Aushänge etc.)

6. Maßnahmen umsetzen

- > Festgelegte Maßnahmen schrittweise umsetzen

7. Losgehen

- > Gemeinsam losgehen und die Vorzüge einer fußverkehrsfreundlichen Stadt genießen!



Zitierte Quellen

BGG Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Behindertengleichstellungsgesetz), § 8

BMVIT Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2019): Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden. Wien. S. 62 f.

GG Grundgesetz, Diskriminierungsverbot als Zusatz im Artikel 3, Absatz 3

FGSV (2002) Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen – EFA. Köln.

HBVA Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA (W1), Köln 2011

Hillnhütter, H. (2016) Pedestrian Access to Public Transport. Stavanger.

Struben, P. (2021) Konfliktfreie Ampelschaltungen an Kreuzungen und Einmündungen. Schmidheim.

VwV-StVO Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich

Literaturhinweise

Weitere umfangreiche Informationen rund um das Thema Fußverkehr finden Sie auf den Webseiten und in den Broschüren des FUSS e. V..

Webseiten

- > www.fuss-ev.de
- > www.fussverkehrsstrategie.de
- > www.fussverkehrs-check.de
- > www.geh-recht.de
- > www.gehwege-frei.de
- > www.umkehr-und-fussev-website-lotse.de

Broschüren

- > Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie – Handlungsleitfaden
- > Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits
- > Geh-rechtes Planen und Gestalten
- > Wie breit müssen Gehwege sein?
- > Querbuch
- > Parken auf Gehwegen
- > Gegen angeordnetes Gehwegparken vorgehen
- > Wegweiser durch den FUSS-Dschungel
- > Aktionsbaukasten

Diese und viele weitere Broschüren finden Sie zum kostenlosen Download unter: www.umkehr-fuss-online-shop.de > kostenlose Downloads

Aufgeführt und verlinkt sind die Broschüren auch von der Startseite auf: fuss-ev.de > WIR > Unsere Publikationen

Hier geht es zu den Publikationen des FUSS e. V.:



Abkürzungsverzeichnis

FGÜ	Fußgängerüberweg
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
StVO	Straßenverkehrsordnung

