

Wegweiser durch den FUSS-Dschungel

- Fußverkehr kompakt -



Liebe FUSS- Mitglieder,
liebe Fußverkehrs-Interessierte,

Gehen ist einfach – Fußverkehr ist ein umfassendes, komplexes Thema. Hier finden Sie das Wichtigste dazu: über Mobilität zu Fuß, Planung, Sicherheit und Recht – und natürlich über den FUSS e.V. als Fachverband, Lobby und Vielzahl von Vor-Ort-Initiativen, an denen auch Sie sich beteiligen können. In diesem „Wegweiser“ sind alle Infos rund um den Fußverkehr nach Themen sortiert sowie weiterführende Links eingefügt, falls Sie sich in das eine oder andere Thema vertiefen möchten. Bitte klicken Sie im Inhaltsverzeichnis auf das Thema, das sie interessiert.

Wir wünschen Ihnen einen guten Gang zu allen Fuß-Themen!

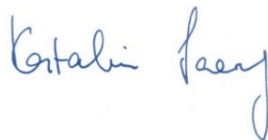
Stefan Lieb (Geschäftsführer)



Paul Bickelbacher



Katalin Saary



Roland Stimpel (Vorstand)



Anmerkung:

Alle Inhalte sind aus unseren Websites zusammengetragen. Abbildungen/Bilder sind ebenfalls unseren Websites entnommen bzw. wurden selbst aufgenommen oder FUSS e.V. besitzt die Copy Rechte.

Impressum

Milena Kisters (Autorin)

Patrick Riskowsky (Autor)

Hrsg.: FUSS e.V. (2021)

FUSS e.V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland

Exerzierstraße 20

D-13357 Berlin (Mitte)

Tel. 030 4 92 74 73

Für Presse und Medien: 0163 - 1833 508

Fax 030 4 92 79 72

www.fuss-ev.de

info@fuss-ev.de



Inhalt

Inhalt	3
Über den Fußverkehr	6
Was verstehen wir unter Fußverkehr?	6
Welche Bedeutung kommt dem Fußverkehr zu?.....	6
Warum den Fußverkehr stärken?.....	7
Grundlagen des Fußverkehrs	8
Planung des Fußverkehrs: Richtlinien und Empfehlungen.....	8
Planungsinstrumente des Fußverkehrs	9
Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung.....	9
Bauliche und technische Elemente des Fußverkehrs	10
Gehwege	10
Wo sind Mehrbreiten für einen Gehweg einzuplanen?	11
Was passiert, wenn ein Gehweg zu schmal ist?	12
Wie breit muss die Baustellen-Umgehung sein?	12
Gemeinsame und getrennte Fuß- und Radwege	12
Querungsanlagen.....	14
Ampel (Lichtsignalanlage)	14
Zebrastreifen (Fußgängerüberweg)	15
Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen und Teilaufpflasterungen.....	15
Materialen von Querungsstellen und Gehwegen	17
Flächen für den Fußverkehr und Vernetzung	18
Gemeinsame Nutzung des Straßenraums	18
Fußgängerzone	19
Verkehrsberuhigter Bereich	19
Fußverkehrswegenetz und Wegweisungen	20
Gruppen und ihre Ansprüche an den Fußverkehr	21
Senioren und Mobilität.....	21
Sichere Schulwege für Kinder	22
Herausforderungen des Fußverkehrs	23
Barrierefreiheit und Gehwege.....	23
Falschparker.....	23
Wie werden Falschparker sanktioniert?	23
Radfahrer*innen und abgestellte Fahrräder auf Gehwegen	24

Legales Gehwegparken.....	25
Hindernisse	25
Grünpfeil.....	26
Haltestellen und Gehwege	26
Tempo 30.....	27
Methoden zur Erfassung der Fußverkehrssicherheit	28
Fußverkehrs-Audit/ Fußverkehrs-Check.....	28
Durchführung eines Fußverkehrs-Checks	29
Was kann ich tun, wenn ich Verbesserungsvorschläge habe oder mir Missstände auffallen?	30
An wen wende ich mich?.....	30
Was tun, wenn die Behörde nichts tut?	31
Was tun, wenn die Politik nichts tut?.....	32
Über uns.....	33
Der FUSS e.V. – Fachverband, Lobby, Bürgerinitiative	33
Mit welchen Themen beschäftigen wir uns?	33
Über welche Medien treten wir in die Öffentlichkeit?	34
Online-Shop	34
Wie sieht unsere Projektarbeit aus?	35
Wie ist der FUSS e.V. organisiert?	36
Welche Rolle spielen Mitglieder/wie kann ich Mitglied werden?	36
Spenden	36
Lokales Engagement	37
Angebote für Aktive vor Ort	37
Wissensangebote/Fortbildung Fußverkehr	38
FUSS-Verkehrsakademie.....	38
Bundesweiter Umwelt- und Verkehrs-Kongress	39
Fußverkehrskongress.....	39
FAQ	40
Wie breit muss ein Gehweg sein?	40
Wie breit muss die Baustellen-Umgehung sein?.....	40
Wie werden Falschparker sanktioniert?.....	40
Dürfen Fahrräder auf Gehwege?	40
Wie setze ich mich für einen sicheren Schulweg ein?.....	40

Was tun für Tempo 30 flächendeckend innerorts?.....	40
Was für Aktionen kann ich in meiner Ortsgruppe starten?	40
Kleines Lexikon	41
Schlussworte	52

Hinweis zur Bedienung:

Durch das Anklicken der Kapitel und Unterkapitel im Inhaltsverzeichnis, gelangen Sie sofort zum jeweiligen Thema.





Über den Fußverkehr

Was verstehen wir unter Fußverkehr?

Fußverkehr ist eine Verkehrsart, genauso wie das Radfahren oder das Fahren mit Bus und Bahn. Jedoch wird das Gehen als solches von vielen kaum wahrgenommen, da es für uns selbstverständlich ist. Alle Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, bilden den Fußverkehr. Auch Kinder, die auf dem Gehweg spielen, Eltern mit Kinderwagen oder Mobilitätseingeschränkte, mit Rollator oder im Rollstuhl, sind Teil des Fußverkehrs und brauchen entsprechend Platz und gute Bedingungen zum Gehen. Für das Gehen benötigt der Mensch im Gegensatz zu allen anderen Fortbewegungsarten im Grunde keine Hilfsmittel, weder ein Fahrzeug noch einen Platz, um dieses abzustellen. Um den Fußverkehr zu fördern, ist es entscheidend, attraktive Angebote für das Gehen in unseren Städten zu schaffen, also breite Gehwege, sichere Querungen (z.B. Zebrastreifen) und Orte, die zum Verweilen einladen.

Welche Bedeutung kommt dem Fußverkehr zu?

Der Fußverkehr bildet die Grundlage der Mobilität, denn Menschen, die von einem Ort zum anderen möchten, können zwar auf verschiedene Verkehrsmittel zurückgreifen, aber egal wohin man möchte, ein Teil der Strecke muss immer zu Fuß zurückgelegt werden, ganz gleich ob zum abgestellten Fahrrad, zum Auto oder zum Bahnhof. Über 20 Prozent aller Wege in Deutschland werden vollständig zu Fuß zurückgelegt (Stand 2017). Gehen heißt auch selbstständig unterwegs sein: Kinder, Senioren, Menschen mit wenig Geld oder körperlichen Einschränkungen sind durch das Gehen mobil, während sie womöglich kein Rad fahren oder sich kein Auto leisten können.

Außerdem ist Gehen gesund und eine Fortbewegungsart, die Spaß macht, denn schließlich ist man in Bewegung, draußen an der frischen Luft und kann sich mit anderen Menschen unterhalten. Gesundheitsexperten empfehlen mindestens 5.000 Schritte täglich, das

entspricht je nach Körpergröße etwa drei bis vier Kilometer und je nach Tempo etwa 40 bis 60 Minuten. 10.000 Schritte können sogar die Wahrscheinlichkeit an Alzheimer zu erkranken halbieren.

Mehr Infos finden Sie unter: www.fuss-ev.de > [Körper + Kopf](#) und www.fuss-ev.de > Mobilität > [Starker Fußverkehr](#) / Mobilität > [Verkehr sozial](#)



Warum den Fußverkehr stärken?

Es gibt viele gute Gründe, den Fußverkehr zu stärken. Neben der Tatsache, dass Gehen gesund ist, ist es auch gut für die Umwelt. Es erzeugt weder Lärm, noch produziert es klimaschädliche Stoffe und gleichzeitig verbrauchen Fußgänger*innen kaum Ressourcen, im Gegensatz zu Autos, die Kraftstoff benötigen, um zu funktionieren.

Für Städte ist es auch sinnvoll, den Fußverkehr zu fördern, weil er diese belebt und den Verkehr sicherer macht. Fußgänger*innen beleben das Geschäft, da die meisten Kunden/Kundinnen schließlich zu Fuß kommen. Zuletzt ist der Fußverkehr auch wichtiges Bindeglied für die öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus und Bahn, im Fachjargon als „ÖPNV“ (Öffentlicher Personennahverkehr) abgekürzt. Gute Bedingungen für den Fußverkehr sind also auch wichtig, um den ÖPNV zu stärken.

Mehr Infos finden Sie unter: www.fuss-ev.de > Mobilität > [Umwelt](#)



Grundlagen des Fußverkehrs

Planung des Fußverkehrs: Richtlinien und Empfehlungen

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Köln formuliert Grundlagen der Planung für die Gestaltung und Ausstattung des Straßen- und Verkehrsraums in Form von Richtlinien, Empfehlungen, Hinweisen, Merkblättern und Arbeitspapieren. Diese Regelwerke sind nicht verbindlich, können aber vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für Bundesstraßen und Autobahnen und von den Verkehrsministerien der Länder für sich selbst und ihre Kommunen eingeführt werden. Die Herausgaben des FGSV sind in der Regel Planungs- und Entscheidungshilfen und gelten als „Stand des Wissens“. Für den Fußverkehr besonders relevant sind die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) mit ihren [Breiten-Empfehlungen für Gehwege](#), die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) und die [RiLSA für Ampelanlagen](#), zuletzt 2010 grundlegend neu geschrieben.

Eine Übersicht von allen Regelwerken zum Fußverkehr finden Sie unter: www.geh-recht.de > [Literatur-Register](#). Zahlreiche Reformvorschläge des FUSS e.V. für das Planungs- und insbesondere Verkehrsrecht gibt es zum Download unter www.fuss-ev.de > [Verkehrsrecht auf die Füße stellen: 66 Vorschläge](#)

Planungsinstrumente des Fußverkehrs

Der Fußverkehr wird von den Kommunen geplant und umgesetzt. Die Planung erfolgt durch informelle und formelle Planungen. Formelle Planung bedeutet rechtsbindend Planung und setzt sich zusammen aus dem [Flächennutzungsplan](#) und dem [Bebauungsplan](#). Das Baugesetz verpflichtet die Kommunen zur Aufstellung dieser Pläne, soweit es erforderlich ist. Sie sind bindend und als Bürger*in besteht die Möglichkeit, diese Planung anzufechten.

Der Flächennutzungsplan legt u.a. Grünzüge fest, die auch für Wegeverbindungen hilfreich sind. Über den Bebauungsplan können auch Flächen für den Fußverkehr räumlich konkretisiert werden. Das bedeutet, dass auf einer Karte dargestellt wird, wo genau Flächen für den Fußverkehr (z.B. für Gehwege) vorgesehen sind. Für einen Großteil des Gemeindegebiets gibt es aber keine Bebauungspläne, besonders in älteren Quartieren.

Informelle Planung, in Form von Strategien und Konzepten, bedeutet strategische und unverbindliche Planung. Während die formelle Planung durch das Baugesetz vorgeschrieben ist, handelt es sich bei der informellen Planung um eine freiwillige Planung der Kommune. Sie hat auch keine Verbindlichkeit gegenüber der Zivilgesellschaft, ist aber mit der Aufstellung für die Behörden bindend. Anders gesagt: Die Behörden müssen sich an ihre informelle Planung halten, aber als Bürger*in habe ich keinen rechtlichen Anspruch, dass diese Planung auch so umgesetzt wird.

Strategien und Konzepte bilden den Rahmen für die Fußverkehrsplanung und verdeutlichen, wie sich der Fußverkehr in der Stadt entwickeln soll und was dafür passieren muss (Maßnahmen). Insbesondere für die räumlich konkrete Planung (also für die Maßnahmen für den Fußverkehr) sind Strategien und Konzepte wichtig, damit Kommunen überhaupt wissen, wo sie ansetzen sollen. Maßnahmen bekommen unterschiedliche Prioritäten, da Kommunen nicht alles gleichzeitig umsetzen können. Solche mit höchster Priorität werden zuallererst umgesetzt. Strategien und Konzepte helfen dabei, die richtigen Prioritäten zu setzen. Aber noch längst nicht alle Kommunen haben Strategien oder Konzepte für den Fußverkehr. Der FUSS e.V. hat einen [Leitfaden](#) entwickelt, der Kommunen dazu animieren und dabei helfen soll, eine Fußverkehrsstrategie zu entwickeln.

Mehr Infos zu kommunalen Fußverkehrsstrategien unter: www.fussverkehrsstrategie.de

Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung

Die gesetzliche Grundlage für das Verkehrsrecht bildet die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die in der Öffentlichkeit wenig bekannten „[VwV-StVO](#)“ sowie einigen Vorschriften der StVO selbst (besonders in § 45) bilden eine wichtige Grundlage für viele Planungen. Sie bestimmen, wo und unter welchen Bedingungen welche Verkehrsregelung erforderlich und zulässig ist – etwa Tempolimits, Zebrastreifen, verkehrsberuhigte Bereiche, die Zulassung von Radfahren auf Gehwegen, der Schließung von Straßen für den Fahrverkehr und mehr. Die VwV-StVO sind zum Großteil an der „Flüssigkeit“ des Fahrzeugverkehrs orientiert; die Sicherheit der zu Fuß Gehenden tritt dahinter oft zurück.



Bauliche und technische Elemente des Fußverkehrs

Gehwege

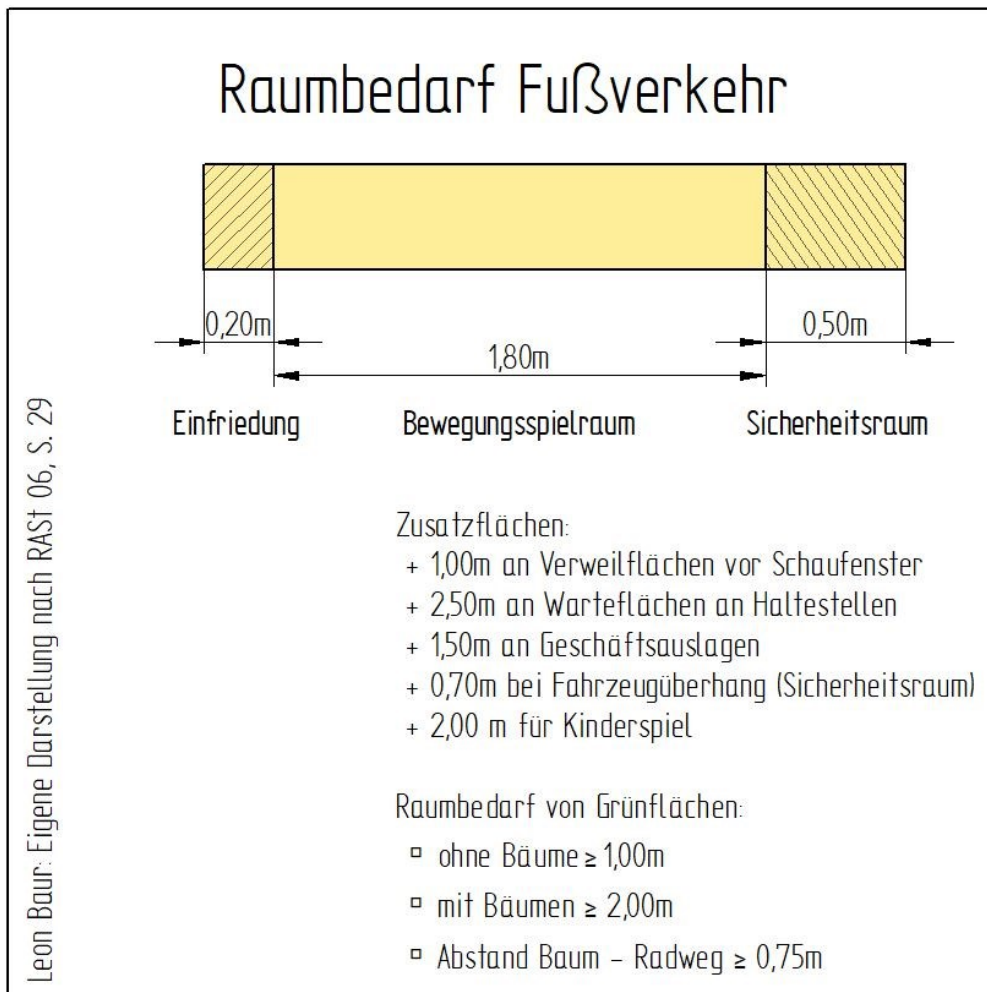
Gehwege sind öffentliche Verkehrsflächen, die erkennbar dem Fußverkehr dienen sollen. In der Straßenverkehrsordnung heißt es: „Fußgänger müssen den Gehweg benutzen.“ (StVO, §25 Abs.1). Weitere Bewegungsregeln auf dem Gehweg gibt es für zu Fuß Gehende nicht. Fahrzeuge müssen ihrerseits die Fahrbahn benutzen (StVO § 2 Abs.1 Satz 1). Damit sind sie vom Gehweg ausgeschlossen, von [geregeltten Ausnahmen](#) abgesehen.

Fußverkehrsanlagen wie Gehwege sind in der Regel an Straßen mit Bebauung überall erforderlich und nur in Ausnahmefällen kann auf Gehwege verzichtet werden, z.B. dann, wenn es sich um eine Wohnstraße handelt, mit sehr geringem Verkehrsaufkommen.

Wie breit ein Gehweg sein muss, hängt von verschiedenen Kriterien ab. Nach der (leider nicht verbindlichen) Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sollte die Mindestbreite jedoch 2,50 m betragen. Hierbei stehen Kriterien der „Annehmlichkeit und Bewegungsfreiheit“ im Vordergrund, nicht nur das Fußverkehrsaufkommen oder gar ein noch übriger Rest, nachdem der Straßenraum für alle anderen aufgeteilt ist. Dementsprechend spielen das Gehverhalten, Aufenthaltsfunktion, Geschäft Nutzungen etc. eine zentrale Rolle. Die „Regelbreite“ von 2,50 m ergibt sich aus dem „Verkehrsraum“ von zwei Fußgänger*innen, dem „Sicherheitsraum“ zur Straße oder einem Längsparkstreifen und

Abstand zu Einfriedungen (Grundstücksgrenze) oder Gebäuden. Je nach örtlicher Situation muss jedoch erheblich mehr eingeplant werden. In Ausnahmefällen kann eine kleinere Wegbreite angesetzt werden.

Bei Wohnwegen, also solchen Wegen die der Erschließung von Grundstücken dienen, ohne oder mit niedrigen Hecken und Zäunen gilt eine Mindestbreite von 2,10 m und mindestens 1,50 m werden bei beengten dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen angesetzt.



Schematische Darstellung zur Breite und Aufteilung eines Gehwegs

Mehr Infos finden Sie unter: www.geh-recht.de > Fußverkehrsanlagen > [Gehwege, Gehwegbreiten und Grundstückszufahrten](#)

Wo sind Mehrbreiten für einen Gehweg einzuplanen?

Mehrbreiten sind z.B. für Kinderspiel, Schaufensterzonen, Haltestellen, Aufstellflächen für Auslagen, angrenzende Schräg-/Senkrecht-Pkw-Parkstände und im Umkreis von 200-500 m

gelegenen Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Bahnhöfe und Einkaufszentren einzuplanen.

Mehr Infos finden Sie unter: www.geh-recht.de > Fußverkehrsanlagen > [Gehwege, Gehwegbreiten und Grundstückszufahrten](#)

Was passiert, wenn ein Gehweg zu schmal ist?

Ist dem Gehweg zu wenig Platz eingeräumt worden, so können Sie prüfen, ob die Fußverkehrsfläche nicht erweitert werden kann, um mindestens eine Breite von 2,10 m des Fußweges zu ermöglichen. Dies kann durch z.B. Verzicht von Verkehrsflächen, Reduzierung von Fahrstreifen oder Verringerung der Fahrstreifenbreite oder Verzicht von (gesonderten) Radverkehrsflächen geschehen.

Mehr Infos finden Sie unter: www.geh-recht.de > Fußverkehrsanlagen > [Gehwege, Gehwegbreiten und Grundstückszufahrten](#)

Wie breit muss die Baustellen-Umgehung sein?

An Baustellen kann der Gehweg schmäler sein als die Mindestbreite von 2,50 m, aber auch hier wird oft die Durchgangsbreite knapp bemessen. Insbesondere für Verkehrsteilnehmer*innen mit Mobilitätseinschränkung stellen schmale Baustellenwege Probleme dar, welche teilweise nur einen Meter breit sind. Baustellen werden oft nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) gesichert, die zwar besagt, dass die Breite von Gehwegen möglichst beibehalten werden soll, aber gleichzeitig ein Mindestmaß von nur einem Meter festlegt.

Außerdem wichtig: Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer*innen muss immer gewährleistet werden, dazu gehören ein seitlich fester Schutz und ein fester Bodenbelag.

Mehr Infos finden Sie unter: www.geh-recht.de > [Baustellen](#)

Gemeinsame und getrennte Fuß- und Radwege

Fahrradfahren ist auf Gehwegen prinzipiell nicht zugelassen. Es gibt jedoch Ausnahmen: Kinder bis zum 8. Lebensjahr müssen den Gehweg nutzen, Kinder bis zum 10. Lebensjahr dürfen den Gehweg nutzen. Bei Kindern bis zum 8. Geburtstag darf außerdem eine Aufsichtsperson mit Fahrrad den Gehweg nutzen. Sie haben Rücksicht auf den Fußverkehr zu nehmen.

Kommunen haben die Möglichkeit, mit einem Zusatzschild „Radfahrer frei“ das Fahren auf dem Gehweg zu gestatten, wobei hier auch weiterhin auf der Fahrbahn Rad gefahren werden darf, also keine Pflicht für Radfahrende besteht, den Gehweg zu nutzen. Wichtig ist, dass auf Gehwegen, auf denen das Radfahren erlaubt ist, der Fußverkehr immer Vorrang hat.

Es kann aber auch angeordnet werden, dass Radfahrende den Gehweg mitnutzen müssen, also dieser zum „gemeinsamen Geh- und Radweg“ wird. Das wird durch das Verkehrszeichen 240 angezeigt. Diese Variante ist grundsätzlich nur dann zulässig, wenn es keine Alternative für die Führung des Radverkehrs gibt - der Radverkehr also nicht auf der Straße fahren kann, weil die Fahrbahn zu schmal und das durchschnittliche Verkehrsaufkommen zu hoch ist. Auch gilt, dass gemeinsame Geh- und Radwege in Städten (innerorts) mindestens 2,50 m und außerhalb von Städten (außerorts) mindestens 2,00 m breit sein müssen.



Verkehrszeichen 240 (blaues Schild)



Zusatzschild „Radfahrer frei“

Zu den Ausschlusskriterien für den gemeinsamen Geh- und Radweg gehören u.a. belebte Einkaufsstraßen, ein zu starkes Gefälle oder wenn regelmäßig viele Kinder auf dem Gehweg zu erwarten sind, also in der Nähe von Schulen und Kitas.

Mehr Infos zu Fuß- und Radwegen finden Sie unter: www.geh-recht.de > Fußverkehrsanlagen > [Gemeinsame oder getrennte Fuß- und Radwege](#) und unter www.gehwege-frei.de > Weitere Hindernisse > [Radelnde Hindernisse](#)



Querungsanlagen

Ampel (Lichtsignalanlage)

Ampeln (in der Fachsprache „Lichtsignalanlagen“ genannt, abgekürzt: LSA) steuern, welche Verkehrsteilnehmer*innen fahren bzw. gehen dürfen und wer warten muss. Für den Fußverkehr heißt das häufig lange Wartezeiten und kurze Grünphasen. Die in vielen Bundesländern verbindlichen [RiLSA](#) sehen als Minimum nur fünf Sekunden Grün vor, aber keine maximalen Rotzeiten. Zudem planen sie Konflikte ein, wenn Fahrzeuge gleichzeitig abbiegen und den Weg der Fußgänger über die Fahrbahn kreuzen dürfen. [Konfliktfreie Ampelschaltungen](#) könnten dies verhindern. Einen ausführlichen Bericht finden Sie unter: www.umkehr-fuss-online-shop.de > [Kostenlose Downloads](#) > Themen Websites: Geh-recht > Konfliktfreie Ampelschaltungen

Dass Ampeln oft nicht fußverkehrsfreundlich sind, zeigt sich auch an den sogenannten Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster oder kurz „Bettelampeln“. Hier schaltet die Ampel für Fußgänger*innen nicht mehr automatisch auf Grün, wenn der parallel fahrende Autoverkehr auch Grün hat, sondern es muss dazu erst der Schalter betätigt werden. Aber auch dann wird für Fußgänger*innen nicht sofort Grün, sondern es muss zusätzlich die nächste Grünphase des parallel fahrenden Autoverkehrs abgewartet werden.

Infos zu Ampeln in unserer Broschüre [Querbuch](#)



Zebrastrreifen (Fußgängerüberweg)

Zebrastrreifen (in der Fachsprache „Fußgängerüberwege“ genannt, abgekürzt: FGÜ) räumen den zu Fuß Gehenden jederzeit Vorrang beim Überqueren der Fahrbahn ein. Fahrzeuge müssen hier halten, wenn Fußgänger*innen die Straßenseite wechseln möchten. Damit verbessern Zebrastrreifen die Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen, weil ihnen das Queren der Fahrbahn sehr einfach ermöglicht wird. Auch Wartezeiten für Fuß- und Autoverkehr werden reduziert.

Wo ein Zebrastrreifen errichtet wird, ist vom Fuß- und Fahrzeugverkehrsaufkommen abhängig, als auch von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Höchstgeschwindigkeit darf 50 km/h nicht überschreiten. Außerdem darf ein Zebrastrreifen nur über zwei Fahrstreifen geführt werden. Um die Sicherheit der Fußgänger*innen zu gewährleisten, sind auffällige Beschilderungen und Markierungen, als auch eine starke Beleuchtung erforderlich. Für Fahrer*innen muss der Zebrastrreifen bereits aus 100 m Entfernung erkennbar sein bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Darüber hinaus ist auch die barrierefreie Gestaltung ein wichtiges Element.

Auf Schulwegen kann ein Zebrastrreifen auch zum Einsatz kommen, auch wenn das Verkehrsaufkommen der Autos eher gering ist. Direkt vor Schulen sollen sie aber nicht angebracht werden, auch in Tempo-30-Zonen gelten sie als „in der Regel entbehrlich“.

Informationen zum Zebrastrreifen unter: www.geh-recht.de > Fußverkehrsanlagen > [Fußgängerüberwege \(Zebrastrreifen\)](#)

Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen und Teilaufpflasterungen

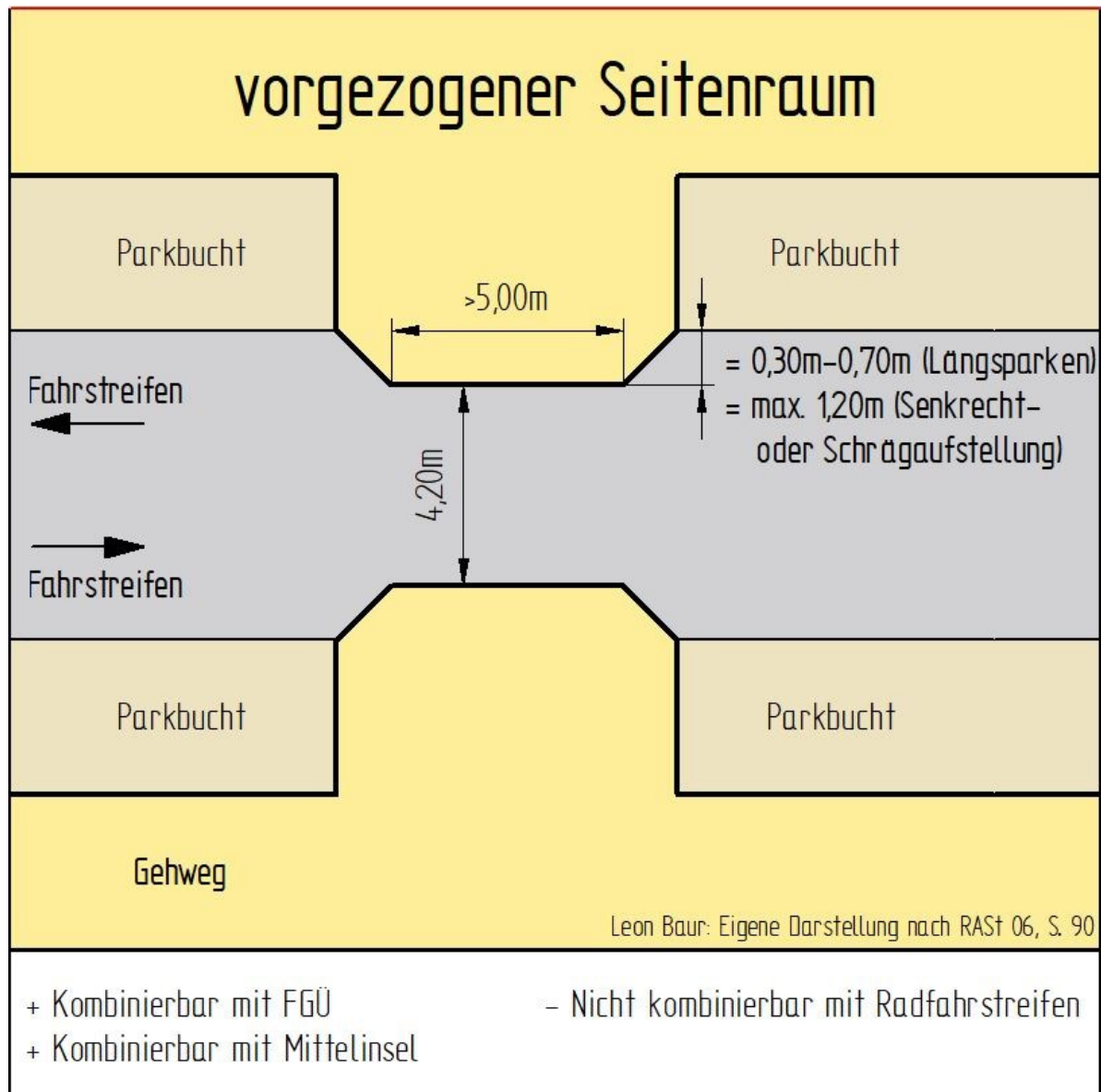
Kreuzungen und Straßeneinmündungen können durch verschiedene Regelungen und bauliche Anlagen konzipiert werden, wie „Rechts vor Links“, Ampeln oder Kreisverkehre. Überquerungsanlagen für den Fußverkehr spielen hier eine zentrale Rolle, damit sie sicher über die Fahrbahn kommen. Natürlich gilt das auch für freie Strecken. Querungsanlagen sollten in nicht allzu weiten Abständen errichtet werden, da Fußgänger*innen ungern Umwege gehen und ansonsten ungesichert die Fahrbahn überqueren, was das Unfallrisiko erhöht.

Generell gilt, dass wenn der Fußverkehr auf beiden Seiten einer Straße stattfindet, Querungsanlagen zu berücksichtigen sind. Die Fahrbahnbreite und das Verkehrsaufkommen bestimmen, wie eine Querungsanlage errichtet wird.

Mittelinseln sind beliebt, um den Fußgänger*innen das Queren zu erleichtern, da beim Queren immer nur eine Fahrtrichtung beachtet werden muss. Somit tragen sie zur Verbesserung der Sicherheit und zum Komfort des Fußverkehrs bei. Am besten ist eine Kombination aus Mittelinsel und Zebrastrreifen, da so Fußgänger*innen zusätzlich Vorrang bekommen.

Ebenfalls besonders effektiv sind sogenannte „Gehwegvorstreckungen“ (auch „Gehwegnasen“ genannt, weil sie wie an den Gehweg angebaute Vorsprünge, also Nasen, aussehen), vor allem an Einmündungen und Kreuzungen. Hier werden die Fahrbahnen verkleinert und an allen Ecken die Gehwege vergrößert, sodass reizvolle kleine Plätze entstehen können, wobei der Gehweg baulich bis an die Fahrspur vorgezogen wird. Auf

diese Weise wird die Sicht von Fußgänger*innen verbessert und auch andersherum: Autofahrer*innen können die Fußgänger*innen deutlich besser und früher sehen, wodurch schwerwiegende Unfälle präventiv verhindert werden können.



Schematische Darstellung einer Gehwegvorstreckung an einer Straße

Querungsanlagen in Form von Teilaufpflasterungen helfen Fußgänger*inne ebenfalls sicherer über die Straße zu kommen. Bei Teilaufpflasterungen handelt es sich um auf das Niveau der Gehwege angehobene Teile der Fahrbahn, die Autofahrer*innen dazu bringt, langsamer zu fahren. Autos und Fahrräder haben weiterhin Vorrang gegenüber dem Fußverkehr. Um Missverständnissen vorzubeugen, sollten Teilaufpflasterungen aber immer noch eine klar erkennbare und ertastbare Abgrenzung zum Gehweg aufweisen.

Informationen zu Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen unter: www.geh-recht.de > Fußverkehrsanlagen > [Vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln und Mittelstreifen \(Gehwegausweitungen\)](#)

Mehr Infos zu Querungsanlagen auch in unserer Broschüre [Querbuch](#)

Materialien von Querungsstellen und Gehwegen

Unterschiedliche Materialien können die Aufmerksamkeit von Fahrer*innen erhöhen und eignen sich an Querungsstellen für Fußgänger*innen (z.B. an Zebrastreifen oder Mittelinseln). Ein roter Belag zeigt eine Besonderheit im Straßenverkehr an und führt dazu, dass Fahrer*inne ihre Fahrweise entsprechend anpassen. Pflasterflächen könne auch dazu führen, dass langsamer gefahren wird, führen aber auch oft zu Lärmbelästigung und werden von Radfahrenden nicht gerne genutzt. Materialwechsel sind auch sinnvoll, um eine gestalterische Trennwirkung einer Straße zu verringern oder um das Stadtbild zu verschönern.

Die Materialien für Gehwege sollen so gewählt werden, dass Gehen angenehm ist. Insbesondere für Mobilitätseingeschränkte spielt der Gehwegbelag eine große Rolle. Feste, griffige, ebene und fugenarme Oberflächen und große Plattenformen sind eher geeignet.





Flächen für den Fußverkehr und Vernetzung

Gemeinsame Nutzung des Straßenraums

Shared Space bedeutet eine gemeinsame Nutzung des Straßenraums und, dass Fahrzeug- und Fußverkehr gleichermaßen Vorrang haben. Dementsprechend müssen alle Verkehrsteilnehmer*innen vorsichtig sein und sich miteinander arrangieren. Eine Aufteilung des Straßenraums mit Fahrbahn und Geh- und/oder Radweg wird aufgehoben und der Straßenraum soll ohne Ampeln, Markierungen oder Beschilderung auskommen. Ziel ist es, ein sehr geringes Fahrzeug-Tempo zu erreichen, damit die Flächen gemeinschaftlich genutzt werden können. Menschen mit eingeschränkter Kraft, Beweglichkeit und Wahrnehmung, wie Alte, Kinder und Behinderte, sind hier stark auf die Rücksicht anderer angewiesen. Oft brauchen sie weiterhin einen vom Fahrverkehr geschützten Raum, sprich Gehwege. In Deutschland ergibt sich eine Berechtigung für Fußgänger*innen, in der Straßenmitte zu gehen, rechtlich gesehen nur in [Fußgängerzonen](#) und [verkehrsberuhigten Bereichen](#).

Andere Länder haben bereits Konzepte wie die „Begegnungszone“ eingeführt. Sie schließen die „Lücke“ zwischen Tempo 30 und Spielstraßen. Hier gilt Tempo 20 und Fußgänger*innen haben Vorrang. Damit kann auf Querungsanlagen verzichtet werden und die Sicherheit ergibt sich durch die langsame Geschwindigkeit der Fahrzeuge. Begegnungszonen finden

nicht nur in Wohngebieten Anwendung, sondern schaffen auch in stark durchmischten, innerörtlichen Gebieten sichere und attraktive Verhältnisse für den Fuß- und Fahrzeugverkehr, der gleichzeitig zugelassen werden kann. Wir wünschen uns für Deutschland auch, dass Begegnungszonen eingeführt werden, bislang fehlt jedoch die Rechtsgrundlage dafür.

Lesen Sie mehr unter: www.strassen-fuer-alle.de

Fußgängerzone

In der Fußgängerzone genießen Fußgänger*innen grundsätzlich Vorrang. Andere Verkehrsteilnehmer*innen haben nur eine Berechtigung die Fußgängerzone zu befahren, sofern dies ausgeschildert ist. Das gilt z.B. für die Belieferung von Geschäften, aber auch für die Post oder Einsatzfahrzeuge. Sie müssen vorsichtig und in Schrittgeschwindigkeit fahren.



Schild „Fußgängerzone“

Verkehrsberuhigter Bereich

Verkehrsberuhigte Bereiche sind mit dem blauen Verkehrszeichen 325 markiert. Fußgänger*innen dürfen hier den gesamten Straßenraum benutzen, Fahrzeuge dürfen nur Schritttempo fahren und nicht beliebig an den Fahrbahnrändern parken, sondern nur auf eigens dafür freigegebenen, eingezeichneten Flächen. Damit ein verkehrsberuhigter Bereich entstehen kann, müssen Straßen oftmals aufwendig umgebaut werden.



Verkehrszeichen 325

Fußverkehrswegenetz und Wegweisungen

Wegenetz-Konzepte und Wegweisungen auf Straßen sind außer in touristischen Gebieten bisher fast nur Fahrenden zugesprochen, dem Fußverkehr nicht. Erste Ansätze sind aber in Regelwerken erkennbar. Bei einem geschlossenen Fußgängerverkehrnetz ist nicht nur die Verkehrsfunktion (das Gehen) von Bedeutung, sondern auch die Aufenthaltsfunktion. Dementsprechend sollte ein Fußverkehrnetz auch mit Bänken ausgestattet werden, die zum Verweilen einladen, und sich auszeichnen durch zusammenhängende Wege, kurze Unterbrechungen und kurze Wartezeiten an Ampeln.

Übersichtliche Wegeführungen durch einheitliche Gehwegbeläge und Blickachsen sowie Wegweisungen bieten Orientierung. Beschilderungen für den Fußverkehr (bzw. Wegweiser) müssen einheitlich, lesbar, wahrnehmbar und vor allem kontinuierlich sein. Wir empfehlen außerdem, dass die Entfernungen zu Orten/Zielen in durchschnittlichen Geh-Minuten angegeben werden, denn Meter Angaben sind häufig abschreckend bei weiten Distanzen.

Mehr Infos finden Sie unter: www.geh-recht.de > Fußverkehrsanlagen > [Fußverkehrswegenetz und Wegweisungen](#)





Gruppen und ihre Ansprüche an den Fußverkehr

Senioren und Mobilität

Für Senioren ist es wichtig, bis ins hohe Alter selbstständig mobil sein zu können. Dabei spielt die Verkehrssicherheit eine entscheidende Rolle. Leider können sich die körperliche Beweglichkeit, psychische und psychomotorische Funktionen im Alter verschlechtern, weshalb es kein Zufall ist, dass ältere Menschen häufig Opfer von Unfällen sind. Grund dessen sind planerische und technische Maßnahmen, die Berücksichtigung von Bewegung und Gesundheit und Unfallprävention durch barrierefreie Verkehrsplanung wichtige Schlüsselemente. Von hoher Bedeutung ist es deshalb, dass Versorgungseinrichtungen, wie Supermärkte und Ärzte, in fußläufiger Entfernung liegen, Gehwege sicher und eben sind und Möglichkeiten, die Straße zu überqueren, mit wenigen Umwegen verbunden sind. Auch bequeme Verbindungen, Sitzmöglichkeiten und öffentliche WCs in regelmäßigen Abständen können die Reichweite des Gehens bei Senioren erhöhen.

Mehr Infos finden Sie unter: www.senioren-sicher-mobil.de



Sichere Schulwege für Kinder

Viele Eltern bringen ihre Kinder immer noch mit dem Auto zu Schule („Elterntaxi“), aus Angst, dass sie auf dem Weg verunfallen könnten. Jedoch hat der Schulweg zu Fuß viele positive Seiten: Er wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Kinder aus, auf ihre Persönlichkeitsentwicklung und Lernfähigkeit und selbstverständlich auch auf unsere Umwelt. Um einen sicheren Schulweg zu gestalten, ist es wichtig, dass sich die Geschwindigkeit von Autos verringert. Selbstverständlich kann man Kinder auch begleiten oder sie gehen in Gruppen mit anderen Kindern zusammen zur Schule. Der Schulweg lässt sich auf unterschiedliche Art und Weise bestreiten. Darüber hinaus sind Schulwegpläne sehr sinnvoll, also Karten, auf denen sichere Schulwege (z.T. mit Orientierungspunkten, Ampeln und Zebrastreifen) eingezeichnet sind. Noch besser sind sogar [Kinderstadtpläne](#), die sich nicht nur auf den Schulweg beziehen, sondern sich auch den Freizeit-Wegen von Kindern widmen.

Prinzipiell gilt für einen sicheren Schulweg, dass Gehwege möglichst zusammenhängend und natürlich ausreichend vorhanden, Fahrbahnen sicher und kindgerecht gestaltet sind und eine angemessene Geschwindigkeit im Straßenverkehr herrscht.

Wenn Sie sich auch für einen sicheren Schulweg einsetzen möchten, dann erstellen Sie doch einen Schulwegplan zusammen mit anderen Eltern, Lehrern und Kindern! Damit ist Ihr Kind in der Lage, den Schulweg sicher zu bestreiten und Sie können sich die Autofahrten sparen. Um einen Schulwegplan zu erstellen, sollte zuerst ein Grundplan erstellt werden. Zur Erarbeitung dafür sollten Eltern befragt werden, Kinder ihren aktuellen Schulweg in eine Karte zeichnen und, mit Hilfe von Unfallanalysen der Polizei, gefährliche Stellen ausfindig gemacht werden. So kann sich ein erstes Bild davon gemacht werden, wo der Schulweg verbessert werden kann.

Auf unseren Websites finden Sie eine Anleitung wie man Schulwegpläne erstellt und Beispiele wie diese aussehen können! Infos finden: www.schulwegplaene.de und www.zufusszurschule.de





Herausforderungen des Fußverkehrs

Barrierefreiheit und Gehwege

Für Menschen mit Mobilitätseinschränkung müssen Gehwege entsprechend gestaltet sein durch hindernisfreie, taktil und visuell abgegrenzte Gehflächen. Allgemein sollte der Gehweg besonders breit sein und auch die Wahl der Materialien ist von Bedeutung, um die Mobilität zu erleichtern. Günstig sind auch feste, griffige, ebene und fugenarme Oberflächen und große Plattenformen. Insgesamt gilt, dass das Netz für den Fußverkehr barrierefrei gestaltet werden soll. Wie gut ein barrierefreies Netz ist, hängt letztlich davon ab, wie vollständig es ist. Einzelne Vorschriften zur Barrierefreiheit werden in verschiedenen Regelwerken festgehalten.

Mehr Informationen zur Barrierefreiheit finden Sie unter: www.geh-recht.de > Fußverkehrsanlagen > [Barrierefreiheit](#)

Falschparker

Autos und Motorräder, die auf Gehwegen parken, behindern den Fußverkehr nicht nur, sondern sind teilweise auch sehr gefährlich, wenn die Fußgänger*innen dann auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Das Parken auf den Gehwegen ist grundsätzlich ausgeschlossen – es sei denn, es ist eigens erlaubt (siehe [Legales Gehwegparken](#)).

Wie werden Falschparker sanktioniert?

Beim Falschparken gilt die Halterhaftung. Das heißt, es spielt keine Rolle, ob der/die Fahrzeughalter*in selbst oder jemand anderes das Auto falsch abgestellt hat, die Konsequenzen muss der/die Fahrzeughalter*in tragen. Die [finanziellen Sanktionen](#) für das

illegale Abstellen von Fahrzeugen wird über den Bußgeldkatalog gestaffelt. Wie hoch eine Sanktion ausfällt, hängt davon ab, ob das abgestellte Fahrzeug in die Kategorie „Halten“ oder „Parken“ fällt, wie lange das Fahrzeug geparkt wurde und inwiefern der Fußverkehr den Gehweg noch nutzen kann. In manchen Fällen kann ein Fahrzeug auch abgeschleppt werden, und zwar wenn eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung besteht. In einer Fußgängerzone muss immer damit gerechnet werden, dass das Fahrzeug abgeschleppt wird.

Geahndet wird Falschparken durch das Ordnungsamt. Leider sind viele Städte gegenüber Falschparkern sehr großzügig und setzen ihnen gegenüber das Recht nicht durch. Ein Überblick über die rechtliche und politische Lage im Jahr 2020 steht [hier](#).

Eine einfache Möglichkeit zum Anzeigen von Falschparkern bietet beispielsweise die App [Weg-Li](#). Aber Vorsicht: Nutzen Sie diese nur, wenn Sie selbst oder ihre Kinder konkret gefährdet oder behindert sind, und vermerken Sie das im Text. Ansonsten legen es manche Städte und Datenschützer absurderweise als unerlaubte Datensammlung aus und verfolgen Anzeigende – aber nicht die Falschparker. Einen mahnenden, aber vom Fahrzeug wieder gut entfernbaren Aufkleber gibt es in unserem [Online-Shop](#).

Bei akuter Gefahr oder Behinderung – zum Beispiel, wenn man auf eine gefährliche Fahrbahn ausweichen muss – können Sie mit etwas Zeit, Nerven und etwas Rechtskenntnis auch die Telefonnummer 110 anrufen, eine Gefahrensituation melden und von der Polizei Behebung der Gefahr durch Abschleppen verlangen. Leider ist das Verständnis vieler Polizist*innen für solche Gefahren nicht sehr groß. Wenn diese sich weigern, sie zu beheben, können Sie mit einer Fach- oder Dienstaufsichtsbeschwerde drohen.

Mehr Infos finden Sie unter: www.gehwege-frei.de > Regeln > [Illegales Gehwegparken und > Legalisiertes Gehwegparken](#); www.gehwege-frei.de > [Häufige Fragen](#)



Radfahrer*innen und abgestellte Fahrräder auf Gehwegen

Fahrräder sind Fahrzeuge und müssen grundsätzlich nach der Straßenverkehrsordnung die Fahrbahn benutzen. Nach den Plänen mit Stand Frühling 2021 sollen im Herbst höhere

Bußgeldsätze für Gehweg-Radfahren in Kraft treten: 55 Euro in jedem Fall, 70 Euro mit Behinderung und 80 Euro mit Gefährdung anderer. Es gibt nur zwei Ausnahmen vom Radfahr-Verbot: Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen und bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen auf Gehwegen fahren. Dabei müssen sie allerdings auf Fußgänger*innen „besondere Rücksicht“ nehmen, notfalls auch absteigen (StVO, §1 Abs. 2 und §2 Abs. 5). Ab dem 10. Lebensjahr müssen alle die Fahrbahn nutzen, es sei denn es handelt sich um eine Begleitperson für Kinder bis zum 8. Lebensjahr. Diese darf auch den Gehweg nutzen (mehrere Begleitpersonen pro Kind nicht). Ausnahme 2: Der Gehweg ist mit einem entsprechenden Schild für Radfahrende freigegeben. Fahrräder dürfen auf dem Gehweg abgestellt werden, wenn sie dorthin geschoben werden und den Fußverkehr nicht behindern.

Mehr Infos finden Sie unter: www.gehwege-frei.de > Regeln > [Legales Radeln auf Gehwegen](#); www.gehwege-frei.de > Weitere Hindernisse > [Radelnde/Rollende Hindernisse](#)

Legales Gehwegparken

Fahrzeugen ist es nur dann erlaubt, auf dem Gehweg zu parken, wenn es nach Zeichen 315 der StVO oder durch Bodenmarkierungen angeordnet ist. Aber auch hier kann es passieren, dass dem Fußverkehr zu wenig Platz gelassen wird. Auf Gehwegen dürfen allenfalls Fahrzeuge bis 2,8 t Gesamtgewicht parken, viele SUVs und Transporter also auch nicht mit Zeichen 315. Ebenso untersagt ist das Parken oder Halten auf oder bis 5 m vor Einmündungen und Zebrastreifen.



Verkehrszeichen 315: Parken halb auf der Straße und halb auf dem Gehweg erlaubt

Mehr Infos finden Sie unter: www.gehwege-frei.de > Regeln > [Illegales Gehwegparken oder Legalisiertes Gehwegparken](#)

Hindernisse

Blockierte Gehwege sieht man nur allzu oft, ob durch abgestellte Fahrräder, Roller oder Stühle und Tische der Gastronomie. Obwohl es Sonderregelungen gibt für z.B. Gastromobiliar, ist nicht unbedingt alles zulässig. Auch werden Gehwege aufgrund von fahrenden „Hindernissen“ unsicher gemacht. Inline Skater, die deutlich höhere Geschwindigkeiten haben als Fußgänger*innen, müssen rechtlich gesehen leider trotzdem den Gehweg benutzen.

Mehr Infos finden Sie unter: www.gehwege-frei.de > [Weitere Hindernisse](#)

Grünpfeil

Das Blechschild „Grünpfeil“ erlaubt es Fahrer*innen, an Ampeln bei Rot rechts abzubiegen, unter der Voraussetzung, dass vor der Haltelinie gestoppt und sich natürlich vergewissert wird, dass die Fahrbahn auch frei ist. Das gilt auch bei gleichzeitigem Grün für querenden Fußverkehr und macht somit den Grünpfeil sehr gefährlich, weil viele Fahrer*innen unachtsam sind und nicht halten. Viele Grünpfeile sind zudem regelwidrig angebracht. Seit 2020 gibt es sogar einen gesonderten Grünpfeil für Radfahrer*innen.



Mehr Infos finden Sie unter: www.gruenpfeil.de

Haltestellen und Gehwege

Haltestellen sind zum Warten auf den Bus oder die Bahn gedacht und zum Ein- und Aussteigen. Dementsprechend wird an Haltestellen zum einem Platz benötigt, zum anderen müssen sie zu Fuß gut erreichbar sein. Natürlich sollen auch seh- und geheingeschränkte Menschen Busse und Bahnen nutzen können, weshalb Haltestellen auch barrierefrei gestalten sein müssen. Ein häufiges Problem sind Radwege, die an Haltestellen entlang auf dem Gehweg geführt werden. Hier kommt es zu Konflikten, weil Fußgänger*innen nicht unbedingt an Haltestellen mit Radverkehr rechnen und wenn der Platz für Fuß- und Radverkehr nicht ausreicht. Ein Großteil der Radfahrenden kennt oder berücksichtigt nicht den § 20 Abs. 2 der StVO, nach dem sie Ein- und Aussteigende vorlassen und ggf. anhalten müssen.

Mehr Infos finden Sie unter: www.geh-recht.de > Fußverkehrsanlagen > [Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs](#) (ÖPNV)

Tempo 30

Tempo 30-Zonen (Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h) sind nur in sogenannten „Nebenstraßen“ mit geringer Bedeutung für den Kfz-Verkehr zulässig. Für „Hauptverkehrsstraßen“ darf die Kommune Tempo 30 nur in begründeten Ausnahmefällen anordnen, z.B. für kurze Abschnitte vor Schulen oder Senioreneinrichtungen oder zur Lärminderung in den Nachtzeiten (22 – 6 Uhr). Das macht es für Fahrzeugführer*innen oft unübersichtlich und verwirrend. Eine zentrale Forderung von FUSS e.V. ist die Umkehrung des heutigen Prinzips: Innerorts wird Tempo 30 zur Regel erklärt und Tempo 50 zur Ausnahme für Straßen, auf denen es den Fuß- und Radverkehr wenig gefährdet. Solange es noch nicht so weit ist und auf Ihrer Straße Tempo 50 erlaubt ist, verweisen Sie in einem Antrag gegenüber der örtlichen Verkehrsbehörde auf Ihr Anwohnerrecht auf Schutz vor Lärm, Schadstoffen, Erschütterungen. Sie können auch über die Kommunalpolitik und die in vielen Städten möglichen Bürgeranträge auf eine Tempo 30-Regelung drängen oder sich bei Landes- und Bundespolitiker*innen für Regeltempo 30 einsetzen.

Mehr Infos zu Tempo 30 unter: www.30kmh.de





Methoden zur Erfassung der Fußverkehrssicherheit

Fußverkehrs-Audit/ Fußverkehrs-Check

Als Fußverkehrs-Audit oder -Check wird eine Schwachstellen-Analyse bezeichnet, die durch Ortsbegehungen und Situations-Beobachtungen von Fußverkehrsanlagen (Wege, Plätze, Querungsanlagen, etc.) erfolgt. Analysiert wird die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende und wie gut verschiedene Benutzergruppen (z.B. Kinder, Mobilitätseingeschränkte, etc.) am Fußverkehr teilhaben können. Auch die verschiedenen Gründe, warum man zu Fuß unterwegs ist, spielen eine Rolle. So lässt sich unterscheiden zwischen Einkaufen, Spielen oder Freizeit- und Alltagswegen. Ziel eines Fußverkehrs-Checks ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern.

Fußverkehrs-Checks führen mindestens zu konkreten Verbesserungsvorschlägen bis hin zu Ansätzen einer ganzheitlichen Förderung des Zufußgehens in der Stadt. Die Infrastruktur für den Fußverkehr wird also auf Mängel wie auch auf Qualitäten analysiert und sich darüber Gedanken gemacht, wie Mängel mittels Maßnahmen behoben werden können. Insbesondere für Kommunen, die eine Förderung des Fußverkehrs anstreben, nehmen Fußverkehrs-Checks eine zentrale Rolle ein, da mit deren Hilfe auf Mängel direkt aufmerksam gemacht werden kann.

Die konkreten Ziele, die man sich mit einem Fußverkehrs-Check setzt, hängen davon ab, ob man den Fußverkehrs-Check aus der Perspektive von Bewohner*innen, Verwaltungsmitarbeiter*innen oder Stadtplaner*innen anwendet, auf welche Themen man sich besonders konzentriert und auf welchen Bereich der Fußverkehrs-Check angewendet

wird. Ein Anwendungsbereich könnte z.B. ein Straßenzug sein oder auch ein abgegrenztes Gebiet; ein Thema Barrierefreiheit oder Verkehrssicherheit. Aus Sicht der Verwaltung ist es sicherlich interessanter, Kernbereiche zur Verbesserung des Fußverkehrs zu ermitteln und aus Sicht von Bewohner*innen konkrete Mängel zu erkennen. Je nachdem wie so ein Fußverkehrs-Check aussehen soll, gibt es entsprechende Formate. Das Wichtigste bei einem Fußverkehrs-Check ist aber der Austausch untereinander und die Sensibilisierung für den Blick auf den Fußverkehr.

Mehr Infos unter: www.fussverkehrs-audit.de und www.fussverkehrs-check.de

Durchführung eines Fußverkehrs-Checks

Wie letztendlich ein Fußverkehrs-Check durchgeführt wird, wer Teilnehmende und Leiter*in des Fußverkehrs-Check hängt stark von den definierten Zielen ab und je nachdem wie das Format des Fußverkehrs-Check aussieht, gibt unterschiedliche Dinge zu beachten. Der FUSS e.V. hat zur Hilfestellung Checklisten erarbeitet, um die Durchführung zu erleichtern.

Möchten Sie auch einen Fußverkehrs-Check machen? Eine ausführliche Anleitung gibt es auf unserer Website unter: www.fussverkehrs-check.de > [Durchführung](#)





Was kann ich tun, wenn ich Verbesserungsvorschläge habe oder mir Missstände auffallen?

An wen wende ich mich?

Für unterschiedliche Anliegen sind auch unterschiedliche Ämter und Behörden zuständig. Sollten Gehwege Mängel aufweisen, durch z.B. Risse oder lose Steine oder fallen kaputte Fahrräder oder Mülleimer auf, dann kann dies dem Ordnungsamt gemeldet werden. Auch für Anliegen rund um Baustellen, Müllentsorgung oder falsches Parken ist das Ordnungsamt Ansprechpartner. Je nach Anliegen sind aber auch Stadtreinigung oder Straßen- und Grünflächenämter zuständig. Die Zuständigkeit im Einzelnen unterscheidet sich oft von Gemeinde zu Gemeinde.

Wir haben für Sie aufgelistet, welches Amt für welches konkretes Anliegen häufig zuständig ist. Die Zuständigkeiten finden Sie unter: www.gehwege-frei.de > Weitere Hindernisse > [Hindernisfreie Gehwege](#)

Die Zuständigkeiten für die Benutzbarkeit von Fußverkehr- und Querungsanlagen finden Sie unter: www.geh-recht.de > Behörden > [Zuständigkeiten](#)

Es besteht die Möglichkeit, über Meldeplattformen (z.B. „Mängelmelder“) schadhafte Infrastruktur zu melden. Über solche Internet-Plattformen hat die Kommune direkten Kontakt mit der Bevölkerung. Per Meldeplattform wird die Kommunikation vereinfacht und bedeutet auch Entlastung der Kommunen bei der Informationserhebung. Auch

Kontaktformulare kommen bei Kommunen zum Einsatz, die dieser die Arbeit erleichtern können.

Natürlich kann man sich aber auch auf anderem Wege an die Behörden wenden. Eine E-Mail hat hier den Vorteil, dass Sie einen Nachweis dafür haben, dass sie sich mit ihrem Anliegen an die Behörde gewendet haben.

Wenn sie etwas melden möchten, dann ist es vorab sinnvoll, sich inhaltlich mit dem Thema auseinanderzusetzen und natürlich auch die zuständige Behörde ausfindig zu machen. Außerdem sollte man am besten einen Zeitpunkt (Frist) setzen, zu wann man eine Rückmeldung haben möchte, und auch um die Nennung fachlicher und gesetzlicher Grundlagen bitten.

Mehr Infos, falls Sie sich an eine Behörde wenden möchten, finden Sie unter: www.geh-recht.de > [Behörden](#)

Eine Musterbeschwerde zu Gehwegproblemen finden Sie unter: www.gehwege-frei.de > Weitere Hindernisse > Hindernisfreie Gehwege > [Musterbeschwerde](#)

Eine Musterbeschwerde für Falschparken finden Sie unter: www.gehwege-frei.de > Aktiv > Verwaltung aktivieren > [Beschwerde bei Gehwegparken](#)

Infos zu Meldeplattformen finden Sie unter: www.gehwege-frei.de > Weitere Hindernisse > Hindernisfreie Gehwege > [Meldeplattformen](#)

Was tun, wenn die Behörde nichts tut?

In Deutschland hat jeder das Recht, sich mit Bitten oder Beschwerden an die zuständigen Stellen zu wenden. Auch sind Ämter und Behörden im Allgemeinen dazu verpflichtet, Information weiterzugeben, es sei denn, es handelt sich um Informationen, die z.B. auch leicht aus anderen Quellen beschafft werden können oder um personenbezogene Daten. Sollte ein solcher Grund vorliegen, muss das Amt trotzdem antworten und kann nicht einfach nicht reagieren.

Wenn Sie nach Informationen gefragt haben zu Entscheidungen, Daten usw. und sie keine auseichende Antwort erhalten haben, dann besteht die Möglichkeit, eine Dienst- bzw. [Fachaufsichtsbeschwerde](#) als formlosen Rechtsbehelf zu versenden. Es handelt sich dabei um eine Beschwerde gegenüber dem Verhalten eines/r Mitarbeiter*in oder gegen eine Fachentscheidung, z.B. keine Informationen weiterzugeben. Wenn immer noch keine gewünschte Reaktion kommt, gibt es auch die Möglichkeit sich bei der nächsthöheren Stelle zu beschweren, also der zuständigen Aufsichtsbehörde. Führt diese Information nicht dazu, dass Ihnen ausreichend Informationen gewährt wurden, dann gibt es auch die Möglichkeit, Widerspruch als förmliches Rechtsmittel des Verwaltungsrechtswegs einzulegen. In manchen Bundesländern muss aber auch direkt geklagt werden.

Neben dem Erfragen von Informationen haben Sie auch die Möglichkeit, sich mit einer Forderung oder Beschwerde an eine Behörde zu wenden. Eine Forderung oder Beschwerde könnte z.B. sein: „Bitte prüfen Sie die Anlage einer Mittelinsel in der X-Straße“ oder „Veranlassen Sie die Entfernung eines Fahrradwracks vom Gehweg Y“.

Bei einer Beschwerde oder Forderung hat die Behörde die Wahl, ob sie ein Verwaltungsverfahren einleitet oder mit Auskunft oder Beratung reagiert. Bei einem Verwaltungsverfahren prüft die Behörde den Sachverhalt, der zur Beschwerde geführt hat, noch einmal und regelt den Fall. Allerdings muss die Behörde keine Begründung geben, wenn sie kein Verwaltungsverfahren einleitet. Möchten Sie die Verwaltung zu einer Reaktion zwingen, dann gibt es die Möglichkeit, mittels einer Petition an das Parlament, also den Gemeinderat, heranzutreten. Eine Petition kann auch durch einen Einwohnerantrag oder Bürgerbegehren gestützt werden.

Mehr Infos finden Sie unter: www.geh-recht.dew > Behörden > [Keine Antwort](#)

Was tun, wenn die Politik nichts tut?

Wenn die Politik nicht auf Ihr Anliegen reagiert, dann haben Sie die Möglichkeit, Politiker*innen direkt anzusprechen über E-Mail, Telefon, Fax oder Brief. Sollten Sie so dennoch nur unzureichende Antworten bekommen, dann sollten Sie sich demokratische Mittel zur Hilfe ziehen. Dabei gibt es verschiedene Methoden: Sie können an Partizipationsverfahren teilnehmen, Petitionen (auch [Bürgerbegehren/Bürgerentscheide](#) und [Einwohneranträge](#)) einreichen oder [Demonstrationen](#) und [Informationsstände](#) nutzen, um sich Gehör zu verschaffen.

Mehr Infos finden Sie unter: www.geh-recht.de > [Politik](#)





Über uns

Der FUSS e.V. – Fachverband, Lobby, Bürgerinitiative

Der FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland vertritt seit 1985 die Interessen von Fußgänger*innen in Deutschland und ist Ansprechpartner zu Fragen rund um das Thema Fußverkehr. Als Fachverband vernetzen wir Bürger*innen, Verwaltung und Politik. Als Lobby setzen wir uns vor Ort in den Städten für die Belange von Fußgänger*innen ein.

Im Rahmen von Projekten und lokalem Engagement arbeiten wir daran, dass Städte freundlich für den Fußverkehr gestaltet werden. Darüber hinaus informiert der FUSS e.V. über verschiedene Medien zum Fußverkehr, veranstaltet Aktionen und publiziert auch selbst.

Mit welchen Themen beschäftigen wir uns?

Die Themen, mit denen sich der FUSS e.V. beschäftigt, sind vielfältig und reichen von Fußverkehrspolitik bis hin zu Fragen der Planung und Errichtung von Fußverkehrsanlagen (z.B. Gehwege). Zentrale Themen sind Gehwege und Gehweg-Netze, Barrierefreiheit, Fuß- und Radverkehr, Fußgängerquerungen und Verkehrssicherheit. Zudem werden verschiedene Altersgruppen und ihre Ansprüche an das Gehen thematisiert. Daher legen wir auch ein besonderes Augenmerk auf die schwachen Gruppen wie Kindern, Senioren, geh- und

seheingeschränkte Menschen, die zu Fuß unterwegs sind. Darüber hinaus beschäftigen wir uns mit Umweltthemen und Verkehrsrecht im Zusammenhang mit dem Gehen.

Eine Themensammlung finden Sie unter: www.fuss-ev.de > FUSS > [Themen, Websites, Literatur](#)

Über welche Medien treten wir in die Öffentlichkeit?

Neben unseren Websites, die sich verschiedenen Themen des Fußverkehrs widmen, sind wir auch in den sozialen Medien sichtbar. Wer uns unterwegs folgen möchte, kann uns über Facebook fussverkehr.de und Twitter [@fussverkehr_de](https://twitter.com/fussverkehr_de) erreichen. Hier posten wir regelmäßig Inhalte zum Fußverkehr, die nicht nur interessant sind, sondern auch gerade hilfreich sein können, wenn es darum geht, den Alltag als Fußgänger*in zu bestreiten. Auf unserem [YouTube](#) Kanal veröffentlichen wir zudem regelmäßig Videos mit Vorträgen und Diskussionen zum Thema Fußverkehr.

Alle drei Monate erscheint unsere Zeitschrift „mobilogisch!“. Sie ist im Mitgliedsbeitrag enthalten, kann aber auch von Nicht-Mitgliedern gegen ein Entgelt abonniert werden. Man kann sogar selbst Autor*in werden, siehe www.mobilogisch.de > Aktiv werden > [Autor werden](#). Weitere Öffentlichkeitsarbeit geschieht über Presstexte, Zeitungs- und TV-Interviews.

Überblick über unsere Websites unter: www.umkehr-und-fussev-website-lotse.de
Infos über unsere Medien Öffentlichkeitsarbeit: www.fuss-ev.de > FUSS > [Presse/Medien](#)

Online-Shop

In unserem Online-Shop können Infomaterialien, Broschüren, Poster, Aufkleber und ähnliches bestellt werden. Unsere Materialien eignen sich z.B., wenn Sie Falschparkern einen „Spucki“ (Aufkleber „Parke nicht auf unseren Wegen“) kleben möchten, Kinder das Gehen näherbringen möchten, für ihre Ortsgruppe Materialien benötigen (siehe [Lokales Engagement](#)) oder Sie sich selbst mit dem Fußverkehr beschäftigen wollen. Es gibt zudem eine Reihe an [kostenlosen Downloads](#).



Aufkleber „Spucki“

Unseren Online-Shop finden Sie unter: www.umkehr-fuss-online-shop.de

Wie sieht unsere Projektarbeit aus?

Unsere Projektarbeit gestaltet sich durch die bundesweite Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren aus Zivilgesellschaft, Expert*innen, Verbänden sowie Personen aus Wissenschaft, Politik und Verwaltung.

Wir beantragen regelmäßig Fördergelder für Projekte. Unsere bislang größten Projekte waren bzw. sind:

Kinder bewegen sich selbst – und ihre Welt (2020-2022)

Das Projekt wird von der Phineo gAG gefördert und setzt sich aus zwei Teilen zusammen: Innerhalb von drei Jahren soll eine Vereinsentwicklung stattfinden, wodurch sich der FUSS e.V. besser organisieren und wachsen soll. Auf diese Weise haben wir die Möglichkeit, unseren Mitgliedern mehr Service anzubieten und die Belange des Fußverkehrs mehr in die Medien zu bringen. Im zweiten Teil des Projekts geht es darum herauszufinden, wie Kinder sich alltäglich im Straßenraum bewegen und wie bessere Bedingungen geschaffen werden können, damit Kinder lieber und besser zu Fuß unterwegs sind. Dazu wird es in sechs deutschen Städten Veranstaltungen mit angeleiteten Kindergruppen geben, die ihre Umgebung zu Fuß erkunden und Verbesserungsvorschläge für das Gehen vor Ort erarbeiten sollen.

Projekte zu kommunalen Fußverkehrsstrategien:

- [Handlungsleitfaden](#) für Fußverkehrsstrategien (2016-2018)
Von 2016-2018 entwickelte der FUSS e.V. im Rahmen eines Projektes zusammen mit fünf Städten den Handlungsleitfaden „Schritte zur Einführung von kommunalen Fußverkehrsstrategien“. Dafür wurden Recherchen und Interviews durchgeführt, Workshops veranstaltet und [Fußverkehrs-Checks](#) durchgeführt. In fünf ausgewählten Städten für das Projekt, den sogenannten Modellstädten, gab es außerdem Ortsbegehungen und Gespräche mit der Verwaltung. Die Bedarfe und Bedürfnisse wurden analysiert und schließlich in dem Handlungsleitfaden dargestellt, wie eine Förderung des zu Fußgehens aussehen kann.
- Bausteine für Fußverkehrsstrategien (2018-2020)
Im Rahmen eines darauffolgenden Projektes (2018-2020) wurden „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ entwickelt. In diesem Projekt ging es darum den Handlungsleitfaden zu erproben und eine Vernetzung zwischen Städten zu erreichen, um den Fußverkehr zu fördern. Für dieses Projekt wurde auch wieder mit Modellstädten gearbeitet. Schließlich wurde der Handlungsleitfaden an alle Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohner*innen verschickt.
- Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr (2021-2023)
Im Mai 2021 beginnt das Projekt „Gut-gehen lassen Bündnis für attraktiven Fußverkehr“, das inhaltlich an die vorangegangenen Projekte anschließt. Hier soll ein Bündnis von Städten aufgebaut werden, die besonders fußfreundlich sind und gezeigt werden wie bereits kleine Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs beitragen können. Außerdem wird eine selbst entwickelte App erprobt, um Fußverkehrs-Checks noch einfacher durchführen zu können.

Lesen Sie mehr zu unserem Projekt „Kinder bewegen sich und ihre Welt“ unter: www.fuss-ev.de/kinder-gehens-an; zu unseren Fußverkehrsstrategie-Projekten unter: www.fussverkehrsstrategie.

Wie ist der FUSS e.V. organisiert?

Der FUSS e.V. ist als Bundesverband mit Landes- und Ortsgruppen organisiert und hat eine Bundesgeschäftsstelle in Berlin. Außerdem setzt sich der Verein aus den zahlreichen [Mitgliedern](#) zusammen.

Darüber hinaus organisiert sich der FUSS e.V. auch in Form von Zusammenarbeit und Austausch mit anderen nationalen und internationalen Vereinen und Initiativen, zum Thema Verkehr, wie z.B. dem ADFC, der sich für Radverkehr stark macht oder dem VCD, der sich auch für den ÖPNV einsetzt. Kooperationen gibt es außerdem mit Geh- und Sehbehinderten-Verbänden, Verkehrswende-Initiativen und anderen Fußverkehrsverbänden in Österreich (walk space) und der Schweiz (Fussverkehr Schweiz). Walk space, Fussverkehr Schweiz und FUSS e.V. haben darüber hinaus ihr eigenes Bündnis FUSS D+A+CH geschlossen, für eine enge Zusammenarbeit im deutschsprachigen Raum.

Unser Netzwerk finden Sie unter: www.fuss-ev.de > FUSS > [Vernetzung. Onfos zur Organisation](#) unter: www.fuss-ev.de > FUSS > [Köpfe + Gremien](#)

Welche Rolle spielen Mitglieder/wie kann ich Mitglied werden?

Als eingetragener Verein freut sich der FUSS e.V. selbstverständlich immer über neue Mitglieder. Man kann aktiv werden oder den Verein und seine Arbeit auch einfach nur finanziell unterstützen. In jedem Fall werden Sie von uns gut informiert und beraten zu allen wichtigen Themen des Fußverkehrs, ob über Seminare, unsere sozialen Netzwerke oder unsere Zeitschrift mobilogisch!. Ein mobilogisch!-Abo ist außerdem in Ihrer Mitgliedschaft inbegriffen.

Als Mitglied werden Sie immer auf dem Laufenden gehalten!

Sie sind noch nicht Mitglied? Schauen Sie doch mal unter: www.fuss-ev.de > FUSS > [Mitgliedschaft/Satzung](#) > [Beitrittsformular](#)

Spenden

Als gemeinnütziger Verein und Fachverband möchten wir natürlich unser Fachwissen zum Fußverkehr mit Ihnen teilen und Sie auch sonst, wo es nur geht, unterstützen. Wir machen Druck bei Politik und Verwaltung, damit die Belange der Gehenden gehört werden und die Bedingungen für den Fußverkehr langfristig besser werden. Damit uns das gelingt, benötigen wir Spenden.

Egal ob Info-Materialien, Website Pflege oder Info Abende alles benötigt finanzielle Mittel. Bereits eine kleine Spende von 5 Euro kann helfen, um z-B. Flyer zu drucken, 75 Euro, um ein Stück Sachverstand von Expert*innen zu erwerben und für 150 Euro können wir den Saal bezahlen, in dem eine Ortsgruppe ihren Info-Abend veranstaltet.

Eine Spende als Überweisung oder über PayPal ist steuerlich absetzbar. Sie erhalten von uns automatisch eine Spendenbescheinigung.

Möchten Sie uns unterstützen? Dann hier entlang: www.fuss-ev.de > FUSS > [Spenden](#)

Lokales Engagement

Als aktives Mitglied haben Sie die Möglichkeit sich lokal zu engagieren in Form von Orts- und Regionalgruppen in Städten, Kreisen und Bundesländern.

Ortsgruppen bilden die Basis für besseren Fußverkehr. Denn letztendlich werden die Entscheidungen von Politik und Verwaltung über den Fußverkehr doch vor Ort getroffen und deshalb ist lokales Engagement so besonders wichtig. Die Mitglieder der Ortsgruppen legen lokale Ziele fest, analysieren Mängel und Qualitäten, führen [Aktionen](#) durch und mobilisieren die Öffentlichkeit. Das kann heißen: Flyer verteilen, Behörden anzusprechen, Spaziergänge organisieren, Fußverkehrs-Checks (siehe [Fußverkehrs-Audit/Fußverkehrs-Check](#)) durchführen, Aktionen für mehr Aufmerksamkeit starten.

Der FUSS e.V. unterstützt Sie bei Ihrem Engagement und gibt Tipps wie Sie vor Ort etwas bewegen können. Mit unserem „[Aktionsbaukasten](#)“ geben wir Ihnen Ideen an die Hand, wie Aktionen für mehr Öffentlichkeit aussehen können.

Für zahlreiche Städte gibt es bereits Ortsgruppen oder Kontaktpersonen. Vielleicht ist auch Ihre Stadt dabei? Falls nicht, können Sie selbst Kontaktperson werden oder mit mindestens zwei weiteren Mitgliedern eine Ortsgruppe in Ihrer Stadt gründen. Die Bundesgeschäftsstelle gibt Ihnen [Starthilfe](#).

Scheuen Sie sich nicht, sprechen Sie uns an: info@fuss-ev.de / Tel. 030 492 74 73

Unsere bisherigen Ortsgruppen finden Sie unter: www.fuss-ev.de > FUSS > [In Ihrer Stadt](#)

Angebote für Aktive vor Ort

Wir bieten die Möglichkeit, als Ortsgruppe eine eigene Website zu führen und eine eigene E-Mail-Adresse zu erhalten. Außerdem versorgen wir Sie mit grundlegenden Infos in Form von Broschüren, individuellen Ortsgruppen-Flyern, einem Roll-up für Stände und Aktionen, einem Banner sowie Warnwesten, unserem „[Aktionsbaukasten](#)“ (siehe [FAQ](#)) und individueller Beratung.

Darüber hinaus sind vor Ort keine juristischen Formalien notwendig, sondern Ihr Engagement geschieht im Rahmen des Vereins. Wenn Ihre lokalen Themen bundesweit interessant sind, dann verbreiten wir diese gerne.

Infos für Aktive unter: www.fuss-ev.de > FUSS > [Mitgliedschaft/Satzung](#)



Wissensangebote/Fortbildung Fußverkehr

FUSS-Verkehrsakademie

Bei der FUSS-Verkehrsakademie handelt es sich um Fortbildungsangebot für Vereinsmitglieder und Interessierte, das jeden ersten Donnerstag im Monat als Online-Seminar stattfindet. Experten und Expertinnen halten Vorträge zu unterschiedlichen fußverkehrsrelevanten Themen und im Anschluss daran gibt es die Möglichkeit für Diskussion, Fragen und Austausch. Sollte man mal einen Termin der FUSS-Verkehrsakademie verpasst haben, so gibt es die Möglichkeit sich die Aufzeichnung auf [YouTube](#) anzuschauen. Die Teilnehmerzahl ist auf 100 beschränkt, Mitglieder werden bei der Anmeldung bevorzugt. Wer regelmäßig über die Termine und Anmeldemöglichkeit informiert werden möchte, melde sich am besten für den Newsletter an, per Mail an info@fuss-ev.de und mit der Betreffzeile „Verteiler Akademie“.

Abgesehen davon gibt es zahlreiche weitere Veranstaltungen wie Kongresse, Seminare und Angebote für Fortbildungen anderer Organisationen, Verbände oder Forschungseinrichtungen. Diese können Sie regelmäßig unserer Zeitschrift [mobilogisch!](#), unter der Rubrik „Termine“, entnehmen.

Unseren YouTube Kanal finden Sie unter:

<https://www.youtube.com/channel/UCM7ttry3DjU-Xg0ROOwc2zA> oder suchen Sie unter „Fussverkehr“ in YouTube.

Bundesweiter Umwelt- und Verkehrs-Kongress

Beim Bundesweiten Umwelt- und Verkehrs-Kongress (BUVKO) treffen sich stets Aktive, Interessierte und Wissenschaftler*innen, die sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik einsetzen. Es werden Informationen ausgetauscht, diskutiert, neue Kontakte geknüpft und bestehende gepflegt. Der BUVKO ist Fachtagung und Impulsgeber für mehr Bewegung in der Verkehrspolitik in einem, findet in der Regel alle zwei Jahre statt und wird von FUSS e.V. und UMKEHR e.V. zusammen mit zahlreichen Organisationen und Vereinen veranstaltet. Zu den Förderern zählen das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU).

Das Programm, die Möglichkeit zur Anmeldung sowie viele weitere Infos finden Sie unter: www.buvko.de

Fußverkehrskongress

Der deutsche Fußverkehrskongress (FuKo) möchte dazu beitragen, die Fußverkehrsförderung stärker im Zentrum der verkehrspolitischen Diskussion zu verankern, aber auch Wissen auszutauschen, Projekte vorzustellen und Netzwerke zu stärken. Die mehrtägige Veranstaltung richtet sich an Mitarbeiter*innen aus Verwaltungen, Fachplaner*innen sowie Vertreter*innen aus der Politik, Wissenschaft sowie Institutionen. Der erste FuKo fand 2014 in Wuppertal statt, initiiert von der Bergischen Universität Wuppertal. Danach gab es eine längere Pause, sodass der zweite FuKo erst im Oktober 2018 in Berlin in Erscheinung trat und durch das Planungsbüro „Planersocietät“ organisiert wurde. Der dritte Fußverkehrskongress sollte ursprünglich in Kooperation mit dem baden-württembergischen Bundesministerium für Verkehr im Herbst 2020 in Stuttgart durchgeführt werden, konnte aber aufgrund der Corona-Pandemie lediglich digital und mit verkürztem Programm stattfinden. Ziel ist es, den FuKo künftig alle zwei Jahre stattfinden zu lassen.

Mehr Infos finden Sie unter: www.fussverkehrskongress.de



FAQ

Wie breit muss ein Gehweg sein?

Das Standardmaß beträgt 2,50 Meter. Je nach örtlicher Situation muss jedoch auch mehr eingeplant werden und nur in Ausnahmefällen kann eine kleinere Wegbreite angesetzt werden. Mehr dazu unter [Gehwege](#).

Wie breit muss die Baustellen-Umgehung sein?

Hier wird die Durchgangsbreite oft knapp bemessen – teils auf nur einen Meter. Baustellen werden oft nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) gesichert, die zwar besagt, dass die Breite von Gehwegen möglichst beibehalten werden soll, aber gleichzeitig ein Mindestmaß von nur 1m festlegt. Mehr Infos unter [Gehwege](#).

Wie werden Falschparker sanktioniert?

Falschparken ist zwar illegal, dennoch werden in manchen Stadtgebieten Falschparker nicht sanktioniert, wie sie es eigentlich müssten. Anderswo mit Bußgeldern oder Abschleppen. Teilweise können Sie [nachhelfen](#). Mehr Infos unter [Falschparker](#).

Dürfen Fahrräder auf Gehwege?

Fahrräder müssen grundsätzlich nach der StVO die Fahrbahn benutzen. Es gibt allerdings zwei Ausnahmen vom Radfahr-Verbot. Mehr Infos unter [Fahrradfahrer*innen auf Gehwegen](#).

Wie setze ich mich für einen sicheren Schulweg ein?

Gehen Sie mit Ihrem Kind, lassen Sie Kinder gemeinsam mit anderen Kindern gehen, erstellen Sie einen [Schulwegplan](#)!

Was tun für Tempo 30 flächendeckend innerorts?

Ein politisch und rechtlich weites Feld. Als Anwohner*in einer Straße, haben Sie das Recht Schutz vor Lärm, Schadstoffen, Erschütterungen zu beantragen. Wenden Sie sich an Ihre Verkehrsbehörde. In den meisten Bundesländern besteht außerdem die Möglichkeit dem Stadtrat mit einem Bürgerantrag einen Vorschlag zu unterbreiten. Mehr Infos unter [Tempo 30](#).

Was für Aktionen kann ich in meiner Ortsgruppe starten?

Viele! Schauen Sie in unseren [Aktionsbaukasten](#) oder schreiben Sie uns info@fuss-ev.de. Haben Sie eigene Aktionsideen? Nehmen wir immer gerne auf!

Kleines Lexikon

Kleines Lexikon	41
Ampel.....	43
Aufpflasterung	43
Barrierefreiheit	43
Bebauungsplan (B-Plan).....	43
Begegnungszone.....	43
Bordsteinkante	44
Einbiegendes Fahrzeug.....	44
Elektrofahrrad.....	44
E- Roller.....	44
Einmündungen und Kreuzungen	44
Fahrrad.....	45
Flächennutzungsplan (FNP)	45
Fünf-Meter-Bereich	45
Furt/Fußgängerfurt.....	45
Fußgängerüberweg.....	45
Gehweg.....	45
Gehwegnase	46
Gehwegschaden	46
Gehhilfen	46
Glatteis.....	46
Grün-Zeit.....	46
Hindernis.....	47
Kraftfahrzeug	47
Kreuzung.....	47
Lichtsignalanlagen (LSA)/Lichtzeichenanlagen (LZA).....	47
Mittelinsel.....	47
Mobilität	47
Mobilitätseinschränkung.....	47
Parken	48
Öffentliches Verkehrsmittel	48
Pedelec	48

Poller.....	48
Querungsanlage.....	48
Radfahrstreifen und Radweg.....	48
Radfahren an Haltestellen	49
Radfahren auf Gehwegen.....	49
Räumzeit	49
Reflektierendes Material	49
Rollator	49
Schrittgeschwindigkeit.....	49
Schuh-Spikes.....	50
Sehhilfen	50
Senioren/Seniorinnen.....	50
Sondernutzung	50
Straßenbahngleise	50
Umweg.....	51
Vorrang-Regelung.....	51
Wartezeit	51
Zebrastreifen	51

Ampel

Sie wird auch Lichtsignalanlagen (LSA) oder Lichtzeichenanlagen (LZA) genannt. Leider kann bei Grün für den Fußverkehr nicht vorausgesetzt werden, dass keine Fahrzeuge die [Furt](#) (Übergang) überfahren. Abbiegende Fahrzeuge haben in der Regel ebenfalls Grün. Dadurch kommt es immer wieder zu Konflikten. Eine Ampel ist nicht grundsätzlich die beste [Querungsanlage](#).

Aufpflasterung

Dies sind Anhebungen der Fahrbahn bis fast auf Gehwegniveau, sie können entweder auf gerader Strecke oder im Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereich angeordnet sein. Sie dienen sowohl der Verkehrsberuhigung als auch Fußgänger*innen als [Querungsstelle](#) ohne Höhenunterschied.

Barrierefreiheit

Die Bundesregierung hat sich dazu verpflichtet, allen Menschen unabhängig von einer Behinderung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen. Dies kann beispielsweise für Menschen mit [Mobilitätseinschränkungen](#) durch die Absenkung der [Bordsteinkanten](#) oder für Menschen mit Seheinschränkungen durch erfühlbare Rillen am Boden geschehen.

Bebauungsplan (B-Plan)

Ein Bebauungsplan ist Teil der Bauleitplanung und damit ein Planungsinstrument. Er enthält die rechtsverbindliche Planung für die städtebauliche Entwicklung einer Kommune. Ein B-Plan bezieht sich immer nur auf einen kleinen Teil einer Kommune und nicht auf die gesamte Kommune wie der [Flächennutzungsplan](#). Ein Bebauungsplan enthält i.d.R. Informationen über die Art der baulichen Nutzung, Grundstücksflächen und Verkehrsflächen, als auch Infos, ob ein Gebäude z.B. mit drei oder vier Geschossen gebaut werden darf.

Begegnungszone

Begegnungszonen sind Verkehrskonzepte, die in anderen Ländern schon angewendet werden. In einer Begegnungszone haben alle Verkehrsteilnehmenden das recht gleichrangig die Straße zu nutzen. Außerdem darf hier nur 20kmh gefahren werden. Parken ist nur auf dafür markierten Flächen gestattet.

Bordsteinkante

Die Kantensteine zwischen Gehweg und Park- oder Fahrstreifen sollen die Sicherheit für Fußgänger*innen erhöhen und das Auffahren von Fahrzeugen auf Gehwegen verhindern. Leider sind sie für Menschen mit [Mobilitätseinschränkungen](#) oft ein großes Hindernis. Deshalb soll an Übergängen der Bordstein auf 3 Zentimeter Höhe abgesenkt werden. Dann können an dieser Stelle Rollstuhlfahrer*innen oder Menschen mit einem Rollator den Bordstein überwinden. Menschen mit Sehenschränkungen können die Kante zwischen Gehweg und Fahrbahn mit dem Stock ertasten.

Einbiegendes Fahrzeug

Dies ist ein an [Ampeln, Einmündungen und Kreuzungen](#) abbiegendes Fahrzeug, das dann die Querungsstelle des Fußverkehrs kreuzt.

Elektrofahrrad

Es kann von einem Elektroantrieb unterstützt werden und erleichtert dadurch das Fahren von Anstiegen und längeren Wegen. Wird nur eine Geschwindigkeit bis 25 km/h elektrisch unterstützt (Pedelec), gibt es keine Altersgrenze oder Pflicht zu Führerschein, Versicherung und Kennzeichen. Anders bei „S-Pedelecs“, bei denen ein Tempo bis 45 km/h elektrisch unterstützt wird. Sie dürfen auch nicht auf Radwege, sondern müssen stets die Fahrbahn benutzen.

E- Roller

E-Roller oder E-Scooter fahren bis 20 km/h und unterliegen im Wesentlichen den gleichen Regeln wie Fahrräder. Manche werden privat benutzt, in Großstädten jedoch die meisten von Verleihern angeboten. Das oft hinderliche, manchmal gefährliche Herumstehen und -liegen der E-Roller und auch der auf gleiche Art verliehenen Fahrräder hat zu viel Kritik geführt. Die Verleiher reklamieren freies Abstellen auf dem Gehweg, ein [Urteil](#) stärkt aber Städte, die die Zahl begrenzen, Gebühren kassieren und die Verleiher zu einem Mindestmaß an Ordnung anhalten wollen.

Einmündungen und Kreuzungen

Bei der Einmündung „mündet“ eine Straße in eine Querstraße, während sich bei einer Kreuzung zwei Straßen „kreuzen“.

Fahrrad

Damit sind alle Zweiräder gemeint, die durch Treten fortbewegt werden oder können, aber nicht durch Motorkraft allein – also auch ein [Elektrofahrrad](#). Fahrräder dürfen per „Gewohnheitsrecht“ auf dem Gehweg auf nicht störende Weise abgestellt werden; schriftlich fixiert ist das nirgends. Sie dürfen auch wie Kraftfahrzeuge am Bordstein stehen, müssen dann aber nachts beleuchtet sein.

Flächennutzungsplan (FNP)

Der FNP ist ein [Instrument der Planung](#) zur städtebaulichen Entwicklung. Über den Plan werden verschiedene Flächennutzungen der gesamten Kommune dargestellt. Zu den Flächen gehören z.B. die Verkehrsflächen, Flächen für Gewerbe und Wohnen und Grünflächen. Flächennutzungspläne sind Teil der Bauleitplanung und von Kommunen aufzustellen, wenn dies erforderlich ist. Der Flächennutzungsplan bindet nur die Kommune selbst und ist damit nicht einklagbar.

Fünf-Meter-Bereich

An [Kreuzungen und Einmündungen](#) dürfen Fahrzeuge bis zu 5 Meter entfernt von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten nicht parken (StVO, §12 Abs. 3).

Furt/Fußgängerfurt

Dies ist die Fläche auf der Straße bei Ampelanlagen, an der Fußgänger*innen queren dürfen. Sie ist durch zwei dünne unterbrochene Linien begrenzt. Siehe auch unter [Ampeln](#).

Fußgängerüberweg

Siehe [Zebrastreifen](#)

Gehweg

Wege, die ausschließlich Fußgängern vorbehalten sind, nennt man Fußwege oder Gehwege. Es gibt in Deutschland unverbindlichen Normen, wie breit Gehwege gebaut werden sollen. Danach beträgt die Regelbreite in dichteren Stadtgebieten mindestens 2,50 m.

Gehwegnase

Sie werden auch „[Gehwegvorstreckungen](#)“ genannt, weil sie aus dem Gehweg herausragt. Sie dient der Sicherheit von Fußgänger*innen bei der Überquerung der Fahrbahn. Sie dient dazu, die Sichtbeziehung zwischen den zu Fuß Gehenden und den fahrenden Verkehrsteilnehmer*innen zu verbessern oder für kleine Menschen überhaupt erst zu ermöglichen. Ihr zweiter Vorteil ist, dass damit die Länge des Weges über die Fahrstreifen verkürzt wird.

Gehwegschaden

Unter einem Gehwegschaden versteht man eine Unebenheit oder Löcher im Gehweg, die beim Gehen zum Stolpern oder Umknicken führen können. Gemeinden versuchen sich mit solchen Schildern vor der Reparatur zu drücken und zugleich aus der Haftung zu stehlen. Dem hat aber der [Bundesgerichtshof einen Riegel vorgeschoben](#): ein solches Schild nimmt der Gemeinde nicht die „Verkehrssicherungspflicht“.

Gehhilfen

Es gibt sehr unterschiedliche Gehhilfen, vom Spazierstock über Unterarmstützen bis zu den Rollatoren. Gehhilfen eignen sich für die Stabilisierung des Ganges und bei Störungen im Bewegungsablauf. Sie sollen bestimmte Körperregionen schonen und Belastungen teilweise aufnehmen oder verlagern.

Glatteis

Die sich auf dem Boden bildende Eisschicht beinhaltet ein großes Verletzungsrisiko. Deshalb sind [Schuh-Spikes](#) zu empfehlen. Nicht ordnungsgemäß durchgeführter Winterdienst kann dazu führen, dass alte Menschen im Winter für einige Zeit gar nicht mehr das Haus verlassen können, da es zu glatt auf den Gehwegen ist.

Grün-Zeit

Wenn die Fußgänger-Ampel zu kurz Grün zeigt, können langsamere Menschen die gegenüberliegende Straßenseite nicht mehr bei Grün erreichen. Dies führt oft zu Unsicherheiten. Es gibt jedoch eine „[Räumzeit](#)“, in der die zu Fuß Gehenden bei Rot weitergehen dürfen, bis Fahrzeuge wieder Grün bekommen. Wer bei Grün losgeht, sollte in normaler Gehgeschwindigkeit die gegenüberliegende Seite erreichen können.

Hindernis

Es gibt eine ganze Reihe von Dingen, die nicht nur ältere Menschen stören oder behindern können. Das sind z.B. Abfallbehälter, an denen man sich stoßen kann, Schildermasten, die im Wege stehen oder abgestellte Fahrräder, die das Überqueren der Straße erschweren.

Kraftfahrzeug

Kraftfahrzeug ist „durch einen Motor angetriebenes, nicht an Schienen gebundenes Fahrzeug“ (Duden), also Auto, Bus, Lastwagen, Motorrad und Mofa. Auch bestimmte [Elektrofahrräder](#), die über 25 km/h fahren können, werden hierzu gezählt.

Kreuzung

Siehe [Einmündungen](#)

Lichtsignalanlagen (LSA)/Lichtzeichenanlagen (LZA)

Siehe [Ampel](#)

Mittelinsel

Eine Insel in der Fahrbahn hat den großen Vorteil, dass Fußgänger*innen erst den Fahrverkehr von der einen und nach der [Mittelinsel](#), von der anderen Seite beobachten können. Darüber hinaus ist es für langsamere Menschen angenehm, in der Mitte kurz verschnaufen zu können.

Mobilität

Mobilität bedeutet im weiteren Sinne Beweglichkeit und die Möglichkeit sich fortzubewegen.

Mobilitätseinschränkung

„Mobilitätseingeschränkten Menschen“ sind nicht nur Menschen im Rollstuhl, sondern alle, die aufgrund körperlicher Gegebenheiten oder auch durch ihr Gepäck oder einen Kinderwagen größere Probleme mit Verkehr haben. Deshalb sollen Straßen [barrierefrei](#) gebaut werden.

Parken

Fahrzeuge dürfen am Fahrbahnrand überall abgestellt werden, wo das nicht ausdrücklich verboten ist oder die Durchfahrt nicht erschwert. Nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO, §12, Abs. 4a) ist das [Parken auf dem Gehweg](#) nur zulässig, wo es durch Beschilderung ausdrücklich erlaubt ist. [Falsches Parken](#) behindert oder gefährdet die anderen Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen ([Fünf-Meter-Bereiche](#)).

Öffentliches Verkehrsmittel

Als öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bezeichnet man Busse oder Bahnen (Züge, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn), die zu den öffentlichen Verkehrsmitteln gehören. In manchen Städten gibt es auch Seilbahnen, Fähren oder Schwebelbahnen, diese gehören auch zum ÖPNV.

Pedelec

Siehe [Elektrofahrrad](#)

Poller

Ihr Zweck ist es, den Autoverkehr von Flächen fernzuhalten, die dem Fuß- oder Radverkehr dienen. Poller können aus Stahl oder Beton, Stein, Holz oder anderen Materialien sein und die verschiedensten Formen haben.

Querungsanlage

[Ampeln](#), [Zebrastreifen](#), [Mittelinseln](#), [Gehwegnasen](#), Fußgänger-Brücken und –tunnel, [Aufpflasterungen](#) und auch verkehrsberuhigte Bereiche haben in erster Linie den Zweck, das Überqueren von Fahrstreifen mit möglichst geringem Unfallrisiko zu ermöglichen.

Radfahrstreifen und Radweg

Radfahrstreifen liegen auf der Fahrbahn und sind durch einen durchgezogenen Strich von der Fläche für Kfz-Fahrer*innen abmarkiert. Radfahrer*innen fahren so im Blickfeld der Autofahrer*innen, so dass sie auch an Kreuzungen meist gut gesehen werden. Bei Schutzstreifen wird ein unterbrochener Strich verwendet. Im Gegensatz dazu befindet sich ein Radweg oft auf Höhe des Gehwegs und ist durch eine Bordsteinkante von der Fahrbahn getrennt. Dies hat den Nachteil, dass Radfahrende und Gehende sich oft auf die Wege der jeweils anderen verirren.

Radfahren an Haltestellen

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO, §20, Abs. 2) ist festgelegt: „Wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Sie dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss, wer ein Fahrzeug führt, warten.“

Radfahren auf Gehwegen

Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen und bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen auf Gehwegen fahren. Dabei müssen sie allerdings auf Fußgänger*innen „besondere Rücksicht“ nehmen, notfalls auch absteigen (StVO, §1 Abs. 2 und §2 Abs. 5). Ab dem 10. Lebensjahr müssen alle die Fahrbahn nutzen, es sei denn es handelt sich um eine Begleitperson für Kinder bis zum 8. Lebensjahr. Diese darf auch den Gehweg nutzen. Ansonsten darf der Gehweg nur dann genutzt werden, wenn er ist mit einem entsprechenden Schild für Radfahrende freigegeben ist.

Räumzeit

[Ampeln](#) für den Fußverkehr haben im Gegensatz zu denen für den Autoverkehr kein Gelb (außer in Düsseldorf). Deshalb dürfen zu Fuß Gehende, die beim Umschalten von Grün auf Rot noch auf der Fahrbahn sind, bei Rot weiter gehen. Die Ampelzeiten sollten so geschaltet werden, dass zu Fuß Gehende die andere Straßenseite bei normaler Gehgeschwindigkeit erreichen, bevor ein Kraftfahrzeug einfahren kann. Oft ist die Räumzeit aber für Ältere, Gehbehinderte oder kleinere Kinder zu kurz.

Reflektierendes Material

Es gibt keine Vorschrift für Fußgänger*innen, bei Dunkelheit helle Kleidung anzuziehen oder reflektierende Materialien an sich zu haben, die aufleuchten, wenn sie durch einen Scheinwerfer angestrahlt werden. Allerdings verbessern diese Materialien an der Kleidung die Sicherheit für Fußgänger*innen bei Dunkelheit nachweislich.

Rollator

Er ist eine fahrbare [Gehhilfe](#).

Schrittgeschwindigkeit

Sie ist vorgeschrieben in [Fußgängerzonen](#), [verkehrsberuhigten Bereichen](#), für LKW beim Rechtsabbiegen und beim Vorbeifahren an Haltestellen, während dort Busse und Straßenbahnen halten. Sie ist jedoch nicht gesetzlich definiert; Gerichtsurteile setzen sie in einer weiten Spanne von 4 bis 20 km/h an.

Schuh-Spikes

Glätteisunfälle geschehen im Winter häufig. Deshalb ist die Benutzung von Spikes an den Winterschuhen zu empfehlen, obwohl das Anbringen recht mühsam sein kann.

Sehhilfen

Hiermit sind Brillen, Kontaktlinsen oder Lupen gemeint, die auf die Sehschwäche der Benutzer*in + eingestellt sind, in der Regel auf Weit- oder Nahsichtschwächen.

Senioren/Seniorinnen

Als Senioren/Seniorinnen werden Menschen bezeichnet, die 65 Jahre alt und älter sind. Dies wurde so festgelegt, weil früher Menschen mit 65 Jahren mit ihrer regelmäßigen Berufstätigkeit aufhörten.

Sicherheitsgefühl

Das Gefühl muss keineswegs mit der tatsächlichen Unfallgefahr übereinstimmen. Das persönliche Gefühl richtet sich eher nach eigenen Erfahrungen oder den beobachteten Beinahe-Unfällen.

Sondernutzung

Fast jeder Gebrauch des Straßenraums, der nicht dem Verkehr dient – etwa Geschäftsauslagen, Gastronomie, Technik-Kästen. Sondernutzungen müssen von den Gemeinden genehmigt werden. Gehwege werden aber oft über das erlaubte Maß hinaus oder ganz ohne Genehmigung genutzt. Das Parken gilt durch einen Sprachtrick nicht als Sondernutzung, sondern als „ruhender Verkehr“. Einzelheiten regeln die Straßengesetze der Bundesländer (nicht zu verwechseln mit der bundesweit gültigen Straßenverkehrsordnung).

Straßenbahngleise

Straßenbahngleise können für alle Rollen (Rollatoren, Kinderwagen, Fahrräder) problematisch sein. Außerdem sind Straßenbahnen, wenn sie nicht im Übergangsbereich gut gesichert sind, für querende Fußgänger*innen äußerst gefährlich.

Umweg

Zu Fuß Gehende sind langsamer als andere Verkehrsteilnehmer*innen und sind daher sehr „umwegempfindlich“, das heißt, sie meiden Umwege und ziehen mitunter kürzere Wege trotz riskanterer Fahrbahnüberquerungen vor.

Vorrang-Regelung

„Vorfahrt“ ist sicher der häufigere benutzte Begriff, doch da Fußgänger*innen bekanntlich nicht fahren, sollte für alle Verkehrsteilnehmer*innen der Begriff „Vorrang“ verwendet werden.

Fußgänger*innen haben an [Kreuzungen und Einmündungen](#) oder an [Zebrastreifen](#) stets Vorrang gegenüber [einbiegenden Fahrzeugen](#) – und an Ampeln dann, wenn sowohl sie selbst als auch abbiegende Fahrzeuge Grün haben. Dies gilt unabhängig davon, ob die Fußgänger*innen dem Kraftfahrzeug entgegenkommen oder in die gleiche Richtung gehen. Es ist auch egal, ob sie sich im Verlauf einer Vorfahrtsstraße bewegen oder diese queren wollen. Alle Fahrzeugfahrer*innen müssen dann „besondere Rücksicht nehmen [und] wenn nötig, [...] warten.“

Zu Fuß Gehende müssen Fahrzeugen Vorrang gewähren, die geradeaus fahren oder erst nach dem Übergang abbiegen wollen (Straßenverkehrs-Ordnung, StVO § 9 Abs. 3).

Wartezeit

Wenn die Fußgängerampel lange Rot zeigt, zum Beispiel mehr als 40 Sekunden, werden Fußgänger*innen unruhig und manche gehen dann bei Rot über die Fahrbahn. Das ist natürlich gefährlich. Ältere Menschen leiden unter zu langen Rot-Zeiten stärker, weil sie häufig Probleme mit dem Stehen haben.

Zebrastreifen

Er wird auch „[Fußgängerüberweg](#)“ genannt und hat gegenüber [Ampeln](#) für alle Verkehrsteilnehmer*innen den Vorteil, dass ein Auto nicht am Übergang warten muss, wenn gar kein*e Fußgänger*in queren will und Fußgänger*innen sofort losgehen können, wenn kein Fahrzeug kommt.



Schlussworte

Der Fußverkehr ist ein weitreichendes und sehr facettenreiches Themengebiet, ebenso vielfältig wie Fußgänger*innen selbst. Daher konnten in dieser Broschüre nur die wichtigsten Themenbereiche und gängigsten Fragestellungen aufgeführt werden. Wenn Sie sich in das eine oder andere Thema genauer einlesen möchten, nutzen Sie bitte die jeweils angegebenen Links. Auf unseren Webseiten finden Sie ausführliche Informationen und Beschreibungen zu den meisten, den Fußverkehr betreffenden Themen sowie Hinweise auf weiterführende Literatur. Fragen und Auskünfte können Sie an die Bundesgeschäftsstelle richten (info@fuss-ev.de). Bitte beachten Sie, dass uns eine Fülle von Fragen gestellt werden und Mitglieder sowie kooperierende Gemeinden Vorrang haben. Bitte beachten Sie, dass unser Verein keine Rechtberatung durchführen darf - für diesbezügliche Fragen setzen Sie sich bitte mit einem Rechtsanwalt in Verbindung.

Vermissen Sie ein Thema? Oder konnte eine Ihrer Fragen nicht beantwortet werden? Helfen Sie uns, die Broschüre zu verbessern! Senden Sie uns gerne Hinweise an: info@fuss-ev.de

