

# Zu Fuß gehen

Mobilität für alle

**Fußverkehr stärken - es gewinnen Mobilität,  
Gesundheit, Stadt, Umwelt und Wohlstand**

VCD-Positionspapier 04/2024



# Fünf gute Gründe, das Gehen zu fördern

## 1 Gehen ist Grundlage jeder Mobilitätsform

Fast alle Menschen sind täglich, ob kurz oder lang, zu Fuß unterwegs. 22 Prozent aller Wege außer Haus werden in Deutschland komplett zu Fuß zurückgelegt.<sup>1</sup> Auch vor und nach den meisten Fahrten wird ein Stück Weg gegangen. Die zu Fuß zurückgelegten Wege sind durchschnittlich 1,6 Kilometer lang und erschließen zahlreiche Ziele.<sup>2</sup>

## 2 Gehen ist sanft

Zu Fuß gehen braucht wenig Energie, Fläche und Infrastruktur. Gehen schont Klima, Umwelt und die begangenen Orte. Wer geht, gefährdet andere Menschen nur sehr selten.

## 3 Gehen ist universell

Gehen ist von Kindesbeinen an bis ins hohe Alter und auch mit eingeschränkter Körperkraft, Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit möglich. Auf dem Gehweg gibt es für den Fußverkehr keine Bewegungs- und Verhaltensregeln; er organisiert sich intuitiv und spontan.

<sup>1</sup> Nobis, C., & Kuhnimhof, T. (2018). Mobilität in Deutschland- MiD: Ergebnisbericht.

## 4 Gehen ist sozial

Gehen ist die kostenfreie Basismobilität für fast alle Menschen. Es braucht dafür kein Ticket, keine Zulassung, kein Fahrzeug und kaum Regelkenntnis. Kinder, Eltern, Seniorinnen und Senioren gehen besonders viel. Bei Grundschulkindern und über 80-Jährigen ist der Anteil der gegangenen Wege doppelt so hoch wie bei den 40-bis 49-Jährigen.<sup>2</sup> Ein Gehweg, der für ihre Bedürfnisse sicher und barrierefrei ausgebaut ist, erhöht die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Menschen.

## 5 Gehen bietet Mehrwert

Gehen fördert die körperliche und mentale Gesundheit, bringt Menschen in Kontakt und steigert die Identifikation mit der Umgebung, der eigenen Stadt und der Nachbarschaft. Gehende sind zufriedener mit ihrer Fortbewegungsart als Menschen, die mit Auto, Bus, Bahn oder Rad unterwegs sind.<sup>2</sup> Gehen belebt und erhöht die Sicherheit im öffentlichen Raum und begünstigt dezentrale Strukturen. Handel, Gastronomie und Gewerbe profitieren davon.

<sup>2</sup> Nobis, C. (2019). Mobilität in Deutschland- MiD: Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr.



Foto: William Fortunato/Pexels

# VCD-Vision: Wir lassen es uns gut gehen!

In gehfreundlichen Städten und Dörfern der Zukunft sehen Menschen die Fortbewegung zu Fuß nicht als bloße Notwendigkeit zum Ortswechsel an, sondern als Bereicherung ihres Lebens.

Denn wer an der frischen Luft unterwegs ist, fördert die eigene Gesundheit, bessert die Stimmung, nimmt seine Umwelt intensiver wahr, trifft andere Menschen, muss sich weniger auf den Verkehr konzentrieren und ist entspannter. Das alles geschieht nicht mit viel Planung, Ausrüstung und Schulung, sondern buchstäblich beiläufig. Dass Fußwege manchmal länger dauern als Fahrten zum gleichen Ziel, erscheint nicht nur als Nachteil, denn die Zeit ist gut gelebt.

Dort befinden sich auch die öffentlichen Parkplätze für Fahrräder, E-Roller und andere Zwei- oder Dreiräder. An den Fahrbahnrandern stehen statt parkender Autos Tische und Stühle angrenzender Cafés und Restaurants, Bänke, Spielgeräte und Grünanlagen. Auch Mülltonnen, Briefkästen, Schaltkästen, Schilder, Masten oder Ladesäulen für Elektrofahrzeuge stehen nicht mehr auf, sondern neben den Gehwegen.

Da niemand schneller als Tempo 30 fährt, wird auch das Überqueren von Straßen sicher möglich. Trotzdem gibt es ausreichend Zebrastreifen oder andere Querungsanlagen, besonders im Umfeld von Schulen, Kitas, Spielplätzen und Parks.

Kinder können in den Straßen und auf Plätzen sicher ihre Umgebung erkunden und dabei lernen, selbstständig mobil zu sein. Ihre Eltern haben keine Bedenken, wenn sie das Haus verlassen, um sich in den Wohnstraßen zu treffen und zu spielen. Alle Menschen, ob jung oder alt, mit oder ohne Handicap, gehen gerne vor die Tür. Dort können sie Nachbar\*innen und Freund\*innen begegnen und auch in den immer heißeren Sommern das Miteinander an einem schattigen Platz erleben.

Private und öffentliche Einrichtungen wie Geschäfte, Gastronomie, Dienstleister aller Art, aber auch Schulen und bürgernahe Verwaltungen stellen sich stärker auf Fußgänger\*innen ein und bieten viele dezentrale Angebote vor Ort an. Eingänge sind für alle gut zu Fuß erreichbar und barrierefrei. Bei den Verkehrsplanenden und den Verkehrsteilnehmer\*innen ist allgemein anerkannt, dass kurze Wege die Lebensqualität erhöhen und klimafreundlichen Verkehr ermöglichen.



Foto: Agung Pandit Wiguna/Pexels

Die Gehwege sind großzügig und begrünt. Sie sind frei von Hindernissen und abgestellten Fahrzeugen. Fahren dürfen dort nur Kinder mit Dreirädern, Fahrrädern oder Tretrollern und Menschen im Rollstuhl, mit Rollator oder Kinderwagen. Hohe Bordsteinkanten gibt es nicht und die Ampelphasen sind fußgänger\*innenfreundlich gestaltet. Ab und zu kreuzt eine Fahrbahn den Gehweg, aber das fällt kaum auf: Wo früher der Bordstein war, führt jetzt der Gehweg weiter, und die Fahrenden respektieren den Vortritt der Gehenden. Die seltenen Ampeln schalten rasch auf Grün, aber nicht gleich wieder auf Rot.

Alle paar hundert Meter findet man Plätze mit Sitzgelegenheiten, die zum Verweilen einladen und Begegnung, Spiel und Sport ermöglichen. An vielen Straßenkreuzungen stehen Bänke und Bäume.

**Zu Fuß unterwegs zu sein ist günstig und gesund. Man kann seine Umwelt besser wahrnehmen und mit anderen Menschen in Kontakt treten.**

# Das Gehen fördern

Fußverkehr ist auch mit einfacher Infrastruktur möglich. Aber er geht nur gut, wenn grundlegende Bedingungen in Raum, Sicherheit und Komfort erfüllt sind. Gehfreundliche Städte und Dörfer entwickeln sich nur, wenn Folgendes zutrifft:

## Gehwege

Gehwege sind die lebendigsten und vielfältigsten Teile der Straße. Auf ihnen beginnen und enden die meisten Wege außer Haus. Sie brauchen eine ebene, stolpersichere Oberfläche, gute Beleuchtung und ausreichende Breite. Zwischen Fahrbahn und Häusern müssen mindestens 2,50 Meter Platz sein, damit sich Menschen begegnen können, in stark begangenen Straßen noch mehr. Der Gehraum muss frei sein von Gefährdungen und Hindernissen jeder Art, bspw. durch Gastronomie, Werbung, Technik und Fahrzeug-Infrastruktur wie Masten, Schilder, Parkautomaten oder Ladesäulen sowie frei von stehenden und rollenden Fahrzeugen (ausgenommen Kinderfahrräder, Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle).

Ein gut ausgebautes und ausgeschildertes Fußwegenetz mit attraktiven Routen, auf denen das Gehen Spaß macht, hilft auch Ortsfremden, sich rasch zu orientieren. An ausgewählten Wegepunkten unterstützen Umgebungspläne die Orientierung und machen auf Orte des öffentlichen Interesses aufmerksam. Die Umgebungs- und Routenpläne sollten digital und gedruckt für alle Menschen frei verfügbar sein. Auch durch das Innere größerer Straßenblöcke werden möglichst oft Gehwege geführt.

## Kreuzungspunkte

Kreuzungspunkte mit Fahrbahnen sind heute fast immer Orte, an denen Gehwege unterbrochen werden. Diese Stellen müssen umgestaltet und der Gehweg muss ohne Unterbrechung und nicht abgesenkt weitergeführt werden. Fahrzeuge queren dann langsam und rücksichtsvoll den Gehweg über die dort angehobene Fahrbahn.

An Vorfahrtstraßen bleibt es wie bisher: Hier laufen die Fahrbahnen durch und unterbrechen die Gehwege. An solchen Straßen braucht es in kleinen Abständen und an allen Kreuzungen sichere Querungsanlagen: Zebrastreifen, Mittelinseln ohne Ampeln und verschmälerte Fahrbahnen durch Gehweg-Vorstreckungen. Umwege sind Gehenden zu ersparen. Wege und Fahrbahnquerungen richten sich nach den Bedürfnissen der Gehenden, nicht die Gehenden nach einer für Fahrende optimierten Infrastruktur.

## Ampeln

Ampeln sind oft die schlechteste Lösung für den Fußverkehr. Sie behindern ihn massiv durch unverhältnismäßig lange, oft mehrfache Wartezeiten. Ampeln werden, wo immer möglich, durch Tempolimits, Sicherungen mit Zebrastreifen und schmalere Fahrbahnen überflüssig. Wo Ampeln bleiben sollen, geben sie den Gehenden längere Grünphasen bei kürzerer Wartezeit, mehr Sicherheit vor abbiegenden Fahrzeugen durch konfliktfreie Schaltung und grüne Gehwellen über geteilte Fahrbahnen, Kreuzungen und Plätze hinweg. Optimal für den Fußverkehr an einer Kreuzung ist Rundum-Grün, das auch diagonales Gehen ermöglicht.

## Gemeinsame Flächen und Wege

Gemeinsame Flächen und Wege mit Fahrzeugen funktionieren nur bei geringer Fahrgeschwindigkeit und hinreichender Rücksicht der Fahrenden. Besonders für Menschen mit Einschränkungen an Körper oder Sinnen braucht es bei höherem Verkehrsaufkommen nach wie vor geschützte eigene Bereiche. Das gilt auch auf Mischflächen wie kombinierten Geh- und Radwegen, Gehwegen mit erlaubtem Radfahren, Begegnungszonen und verkehrsberuhigten Bereichen.

## Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten sind kein Luxus, sondern eine Notwendigkeit, nicht nur für Hochbetagte, Kranke und Verletzte, die nur kurze Strecken am Stück zurücklegen können. In dichteren Stadt- und Siedlungsgebieten sollte mindestens alle 200 Meter eine öffentliche Sitzgelegenheit geschaffen werden. Das ermöglicht gerade denen mehr eigenständige Mobilität, die körperlich eingeschränkt sind. Auch gut zugängliche und saubere öffentliche Toiletten erhöhen den Bewegungsradius vieler Menschen.

## NUR ZU FUSS

**22 Prozent** aller Wege gehen die Menschen hierzulande ausschließlich zu Fuß, ohne das Gehen mit anderen Verkehrsmitteln zu kombinieren.



Quelle: [www.bundesregierung.de](http://www.bundesregierung.de) Infografik: [vcd.org](http://vcd.org)  
Layout: [weareplayground.com](http://weareplayground.com)



## Gehen im Grünen und auf schön gestalteten Plätzen

Gehen im Grünen und auf schön gestalteten Plätzen dient oft nicht der zielgerichteten Bewegung, sondern der Erholung und Entspannung, individuellem und gemeinsamem Erleben. Die dafür vorgesehenen Flächen müssen klimaresilient gestaltet sein und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten: Mit Schatten spendenden Bäumen, entsiegelten Versickerungsflächen, kühlenden Grünflächen und Trinkwasserbrunnen sowie ausreichend Sitzgelegenheiten und Spielflächen. Schneller und zielstrebigere Verkehr ist hier nur so weit verträglich, wie er den Aufenthalt und das Erleben des Ortes nicht beeinträchtigt.



Foto: Esmat Atac/Pexels

## Geh-Qualität

Geh-Qualität wächst mit Grünflächen und Aufenthaltsmöglichkeiten, mit abwechslungsreicher Architektur und Umgebungsnutzung, z.B. durch Ladengeschäfte in den Erdgeschossen. Es sollte grundsätzlich eine stressfreie Atmosphäre herrschen, ohne Gedränge, Lärm, Abgase oder rasende Fahrzeuge. Eine auf den Gehweg fokussierte Beleuchtung, die durch moderne Technik Lichtverschmutzung vermeidet und den Energieverbrauch minimiert, verbessert das Sicherheitsempfinden.

## Im Umweltverbund

Im Umweltverbund braucht es keine gegenseitige Konkurrenz um Mobilitätsanteile. Öffentliche Verkehrsmittel, Fuß- und Radverkehr sind die gemeinsame Basis umweltverträglicher und gesunder Mobilität und werden als gleichwertig betrachtet. Mehr Raum bekommen sie vom motorisierten Kfz-Verkehr.

## Fuß- und öffentlicher Verkehr

Fuß- und öffentlicher Verkehr sind oft aufeinander angewiesen: Haltestellen und Bahnhöfe werden meist zu Fuß erreicht und verlassen. Mit Bus und Bahn legen Menschen Distanzen zurück, die zum Gehen zu lang sind. Öffentliche Verkehrsmittel können und sollten wie der Fußverkehr barrierefrei und für alle zugänglich sein.

Wege zu und von Haltestellen und ihre Aufenthaltsbereiche müssen attraktiv gestaltet werden. Es braucht genug witterungsgeschützte Warte- und Sitzmöglichkeiten und das Ein- und Aussteigen muss auch an oder auf der Fahrbahn sicher und stressfrei möglich sein und hat stets Vorrang vor individuellem Fahrverkehr. Wo rund um Haltestellen Fahrbahnen zu überqueren sind, sind sie durch Zebrastreifen oder andere Querungsanlagen zu sichern. Auch hier muss gelten: Fußverkehr hat Vorrang gegenüber Fahrzeugen.

## Fuß- und Radverkehr

Fuß- und Radverkehr werden möglichst getrennt geführt. Radverkehr wird auf Gehwegen und in Fußgängerzonen allenfalls nachrangig zugelassen und passt sich entsprechend an, zum Beispiel durch Schrittgeschwindigkeit. „Gemeinsame“ Geh- und Radwege sind konfliktträchtig und nützen meist nur dem Autoverkehr. Sie sollten generell überprüft und möglichst durch bessere Wege für den Radverkehr auf der Fahrbahn abgelöst werden. Außerorts sind sie bei geringem Fuß- und Radverkehr eine Option. Auf gemeinsamen Wegen nehmen Radfahrende und Zu Fußgehende Rücksicht aufeinander und achten die Abstandsregelungen, die sie auf der Fahrbahn auch von Autofahrenden erwarten.

Bei hoher Radverkehrsdichte ist es für manche Menschen schwierig, Radwege zu queren, weil der Abstand zwischen den Fahrrädern gering ist und sie oft nur schwer einzuschätzen sind. Das gilt vor allem für Ältere, Kinder, Ängstliche und Sinneseingeschränkte – ganz besonders für Blinde –, die Radverkehr kaum wahrnehmen können. Für sie alle braucht es sichere Querungen auch über Radwege: vorzugsweise durchgehende Gehwege mit Vorrang, Zebrastreifen, wenn nötig Geschwindigkeitsminderung durch Fahrbahnschwellen. Wo Radwege rechts an Ampeln vorbeiführen, werden Zebrastreifen oder Haltelinien Standard.

**Die Rückeroberung des öffentlichen Raums vom Autoverkehr ist die zentrale Voraussetzung für sichere und bequeme Mobilität im Alltag, aber auch für lebendige Quartiere und ein gesundes Lebensumfeld.**

# VCD-Forderungen

**Wer das Gehen fördert, fördert die Mobilität aller Menschen. In der Verkehrspolitik und -planung wurden Menschen zu Fuß seit dem frühen 20. Jahrhundert zu Randfiguren degradiert und als Störfaktoren für die Schnelleren begriffen. Der Fußverkehr muss künftig mindestens mit gleicher Priorität behandelt werden wie der fahrende Verkehr.**

## Forderungen an die Bundesregierung

- Ein Bundesmobilitätsgesetz, um den Umweltverbund in ganz Deutschland zu priorisieren und die Mobilität ökologisch und sozialverträglich zu gestalten.
- Ein Nationaler Fußverkehrsplan für den Zeitraum bis 2030, mit qualitativen und quantitativen Zielen zur Förderung des Gehens.
- Die Reform relevanter Regelwerke und Gesetzesgrundlagen (z. B. StVO und VwV-StVO und Bußgeldkatalog), mit dem Ziel, die Sicherheit und Flüssigkeit des Fußverkehrs zu fördern und ihn dem fahrenden Verkehr mindestens gleichzustellen. Dazu gehört z. B. die Auflösung der Restriktionen gegen Zebrastreifen, durch die Überarbeitung der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ).
- Die Einführung von Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit, mit Ausnahmemöglichkeiten für Tempo 50. In Wohngebieten, vor Schulen oder Kitas sind auch Ausnahmen nach unten vorzusehen.
- Die Anhebung von Bußgeldern und Strafen für verkehrgefährdendes Verhalten, Tempoüberschreitungen und Falschparken auf europäisches Niveau.
- Die Einführung von fußverkehrsfreundlichen Bestimmungen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen, damit gute Sicht auf Zufußgehende, besonders auf Kinder, gewährleistet ist und die Fahrzeuggestaltung zu geringstmöglichen Verletzungen bei Anfahrnfällen führt.
- Eine Überarbeitung der Fahrschulausbildung, um die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie die des Umweltschutzes stärker einzubinden.

## Forderungen an die Bundesländer

- Die Planung, Errichtung, Instandhaltung und Instandsetzung fußgerechter Infrastruktur in den Kommunen durch klare Vorgaben und Förderprogramme unterstützen: Auch Gehwege zwischen den Städten und Dörfern sowie bedeutende Wanderwege in einem kreis- und länderübergreifenden Wegenetz.
- Kommunalaufsicht konsequent ausüben und einschreiten, wenn Kommunen rechtmäßige Fußverkehrsbelange nicht berücksichtigen, etwa durch Duldung von Falschparken auf Gehwegen.
- Das Straßenverkehrsrecht so gestalten, dass Aufenthalt und Ortsqualität als Gemeinbedarf gelten, der Einschränkungen des Verkehrs rechtfertigt.

## LOHNENDE INVESTITIONEN

**200 Prozent** der Summe, die eine Gesellschaft in Bürgersteige investiert, bekommt sie zurück. Denn die Menschen laufen mehr, was die **Gesundheitskosten** und die **Luftverschmutzung** reduziert – das ist Geld wert.



Quelle: Arup: Cities Alive, Towards a walking World Infografik: vcd.org  
Layout: weareplayground.com



- Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) nur dann verbindlich übernehmen, wenn auch die Belange des Fuß- und Radverkehrs, der Barrierefreiheit sowie der Stadt- und Umweltqualität maßgeblich berücksichtigt wurden. Besonders großer Reformbedarf besteht bei den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA).
- In den Verkehrsministerien der Länder widmet sich ein eigenes, gut besetztes Referat dem Fußverkehr.
- Die Vision Zero wird Maßstab für die Erarbeitung und Umsetzung von Verkehrsentwicklungsplanungen.
- Mobilitätsbildung in den Lehrplänen der Schulen verankern, die eine selbstständige, aktive und nachhaltige Mobilität anstrebt.

## Forderungen an die Kommunen

- Benennung von mindestens einer qualifizierten Person als Fußverkehrsbeauftragte in Städten ab 50.000 Einwohner\*innen zur Förderung und Umsetzung der Belange des Fußverkehrs.
- Erarbeitung und Umsetzung einer Fußverkehrsstrategie im Rahmen der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung mit Bestandsaufnahme der Geh-Situation und einem Konzept für ihre Weiterentwicklung.
- Regelmäßige öffentliche Fußverkehrs-Checks, Sicherheitsaudits aus Sicht der Gehenden und aller Nutzer\*innengruppen wie Ältere, Kinder und Mobilitätseingeschränkte, die Ermittlung und Planung wichtiger Routen und Verbindungen sowie ihre gesamtstädtische Vernetzung.
- Umsetzung von Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit.
- Einrichtung sicherer barrierefreier Straßen-Querungen (z. B. Fußgängerüberwege, Mittelinseln, möglichst mit Gehwegkaps oder Teilaufpflasterung kombiniert in ausreichenden Abständen), die einen fließenden Fußverkehr frei von Umwegen ermöglichen.
- Bau und Unterhaltung von geräumigen, guten und sicheren Gehwegen, bei deren Planung die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) berücksichtigt werden. Als Basisinfrastruktur des Verkehrs genießen sie Vorrang bei Pflege, Reparatur und beim Winterdienst (Vorbild Schweden).
- Planung und Aufteilung von Straßen von außen nach innen, wie in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) vorgesehen. Zuerst wird der Flächenbedarf von Gehwegen gedeckt.
- Konsequentes Vorgehen gegen Regelbruch und Zweckentfremdung, dabei dürfen der „Parkdruck“ und das „Gewohnheitsrecht“ nicht mehr über das geltende Recht gestellt werden. Illegales Parken gehört konsequent verfolgt. Legales Parken auf Gehwegen darf allenfalls angeordnet werden, wenn der zum Gehen verbleibende Raum den anerkannten Empfehlungen und Richtlinien (EFA, RASt) entspricht.
- Sondernutzungen und baulich-technische Infrastruktur sind vorrangig neben den Gehwegen unterzubringen. Dazu steht in der Regel der Platz zur Verfügung, auf dem bisher Kraftfahrzeuge geparkt werden. Bei der Genehmigung von Sondernutzungen auf Gehwegen sind die vorgenannten Regelwerke (EFA, RASt) zu beachten.
- Innerorts sind Geh- und Radwege nach Möglichkeit immer getrennt einzurichten.
- Eine auf den Gehweg fokussierte, lückenlose Straßenbeleuchtung, die Lichtverschmutzung durch Streulicht minimiert, aus Rücksicht auf die Anwohnenden und die Natur.



Foto: Lucas Albuquerque/Unsplash

- Wohngebiete und Schulwege brauchen besondere Aufmerksamkeit und Sicherheit. Kinder müssen gefahrlos spielen und ihre alltäglichen Wege sicher zurücklegen können. Elterntaxis sollten im direkten Schulumfeld durch zeitlich begrenzte Fahrverbotszonen (sog. Schulstraßen oder -zonen) verhindert werden.
- Klimaresiliente Gestaltung von Fußverkehrsflächen wie urbanen Plätzen und Fußverkehrszonen mit Grünflächen und Schattenspendern. Spielflächen, Sitzgelegenheiten ohne Verzehrpflicht, Trinkwasserbrunnen und gut zugängliche öffentliche Toiletten ermöglichen Pausen und erhöhen die Aufenthaltsqualität.
- Einführung flächendeckender Parkraumbewirtschaftung mit angemessenen Gebühren: Parken muss teurer sein als Busfahren.
- Frühzeitige und umfassende Einbeziehung von lokalen Gruppen, Initiativen und Verbänden, die unterschiedliche Bevölkerungsgruppen vertreten (Frauen, Kinder, Ältere, Menschen mit Behinderung, Migrant\*innen etc.) auf allen Planungsebenen.

## Empfohlene Literatur

Das ABC des Fußverkehrs [www.vcd.org/artikel/das-abc-des-fussverkehrs-1/](http://www.vcd.org/artikel/das-abc-des-fussverkehrs-1/)

FUSS e.V.: Querbuch. Wie Fußgänger sicher über die Straße kommen. Eigenverlag 2015, 54 Seiten, 4 €. Bezug auf [www.fuss-ev.de/verein/english?view=article&id=33:querbuch&catid=21](http://www.fuss-ev.de/verein/english?view=article&id=33:querbuch&catid=21)

Heiner Monheim: Wege zur Fußgängerstadt. VAS Verlag 2017, 224 Seiten, 17,80 Euro.

Umweltbundesamt: Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Eigenverlag 2019, 55 Seiten, kostenfrei über [www.umweltbundesamt.de/publikationen/geht-doch](http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/geht-doch)

Uta Bauer (Hrsg.): So geht's. Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen. Edition Difu, 2019, 240 S., 39 € Website FUSS e.V. [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)

VCD-Factsheet 08/2023: Kindgerechte Mobilität im Wohnumfeld. Kindgerecht mobil in der Stadt und auf dem Dorf, kostenfrei über [www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/selbststaendige\\_Mobilitaet\\_Kinder/VCD-Factsheet\\_Kindgerechte-Mobilitaet.pdf](http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/selbststaendige_Mobilitaet_Kinder/VCD-Factsheet_Kindgerechte-Mobilitaet.pdf)

Zu Fuß zur Grundschule: Der verhinderte Schulweg [www.vcd.org/artikel/der-verhinderte-schulweg/](http://www.vcd.org/artikel/der-verhinderte-schulweg/)

### Impressum



#### Verkehrsclub Deutschland e.V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin  
www.vcd.org

#### Bei Rückfragen:

Anika Meenken  
030 / 280351-73  
anika.meenken@vcd.org

**Autor:** Mathias Biemann

**Layout:** Emilia Kramer

**Titelfoto:** Pawel L. / pixels

© VCD e.V. | 11/2023

