Phase 4
Nachhaltig transformieren

Checkliste ÖV und Fußverkehr

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) und der Fußverkehr sind die perfekten Partner, denn beinahe jeder Weg mit dem ÖV beginnt und endet zu Fuß. Ist das Umfeld von Haltestellen fußverkehrsfreundlich gestaltet, sind wir eher bereit, Bus und Bahn zu nutzen und auch längere Strecken zu den Haltestellen zu Fuß zu gehen. Daher ist es besonders wichtig, die beiden Mobilitätsformen gemeinsam zu denken und zu planen. Mit der Multimodalitäts-Checkliste können Sie die Haltestellen und deren Umfeld prüfen und feststellen, wo Verbesserungen den ÖV und Fußverkehr gleichzeitig stärken.

ÖSTERREICH ZU FUSS

Für: Städte, Gemeinden und Regionen

Dauer: langfristig

Arbeitsaufwand: mittel bis hoch

Budgeteinsatz: gering bis hoch

Was zeichnet unsere Wege aus?

Viele unserer täglichen Wege sind multimodal – das heißt, wir verwenden mehr als ein Verkehrsmittel. Insbesondere bei der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs gehen wir oft zu Fuß zur Haltestelle. Damit diese Kombination auch reibungslos klappt, muss schon bei der Planung entsprechend vorgesorgt werden. Wir zeigen, wie das gelingen kann: Unsere Multimodalitäts-Checkliste unterstützt bei der Evaluation von ÖV-Haltestellen und deren Umgebung für ein gutes Zusammenspiel von Bus, Bahn und Fußverkehr.

Schon gewusst?
Nutzt eine Person den ÖV, legt sie durchschnittlich 2.500 Schritte auf dem Weg zur und von der Haltestelle zurück.

Morency et al. 2011: Walking to transit: An unexpected source of physical activity
https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X11000631

Der Ablauf, Schritt für Schritt

1. **Zusammenhänge kennen**
2. **ÖV und Fußverkehr zusammendenken**
3. **Multimodalitäts-Checkliste verwenden**

Dieser Steckbrief wurde in Zusammenarbeit mit dem Umweltbundesamt (UBA) erarbeitet.

UMWELT BUNDES AMT
Kontakt: **mobilitaet@umweltbundesamt.at**

Die Multimodalitäts-Checkliste stammt aus dem Projekt **„Active2Public Transport"** aus dem Interreg Danube Region Programme, co-gefördert durch die Europäische Union.

Interreg Danube Region
Co-funded by the European Union
Active2Public Transport

ÖSTERREICH ZU FUSS

Weitere Infos zur Planung und Gestaltung einer fußverkehrsfreundlichen Stadt oder Gemeinde finden Sie auf:
österreichzufuss.at/gemeinden-und-stadte

1. Wie hängen der ÖV und das Zu-Fuß-Gehen zusammen?

Die österreichweite Erhebung „Österreich unterwegs 2013/14" hat ergeben, dass **88 % der Personen,** die den Öffentlichen Verkehr nutzten, zu Fuß zur Haltestelle kamen. Man sieht: Fußverkehr und ÖV sind untrennbar miteinander verbunden.

Ungefähr die Hälfte der gesamten Reisezeit in Bezug auf den Öffentlichen Verkehr verbringen Menschen zu Fuß – also auf dem Weg zur Haltestelle, beim Warten oder beim Umsteigen. Das wirkt sich auch darauf aus, wie die Reise wahrgenommen wird: Fragt man Menschen nach ihren Erlebnissen und Eindrücken eines Weges mit dem ÖV, so stammen die meisten Eindrücke (etwa 70 % der Erinnerungen) von den Fußwegen und nicht von der Zeit im Fahrzeug.

Je angenehmer, attraktiver und komfortabler die Fußwege zu, in und zwischen den Stationen sind, desto kürzer erscheint die Distanz und desto schneller vergeht die Zeit. Fahrgäste sind eher dazu bereit, längere Fußwege zur Haltestelle auf sich zu nehmen, wenn diese attraktiv gestaltet sind.

Umgekehrt heißt das: Fehlende oder unangenehme Gehwege, lange Wartezeiten an Ampeln, starke Steigungen oder vorhandene Treppen – all das kann sich negativ auf die Bereitschaft auswirken, zu Fuß zur Haltestelle zu gehen.[1]

---

1 https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X26001010

Schon gewusst?
In einem ansprechenden Umfeld sind Menschen dazu bereit, bis zu 70 % längere Fußwege zur Haltestelle zurückzulegen. Dadurch kann sich der Einzugsbereich des Öffentlichen Verkehrs auf das Dreifache vergrößern.

Warum gute Fußwege für den ÖV zählen

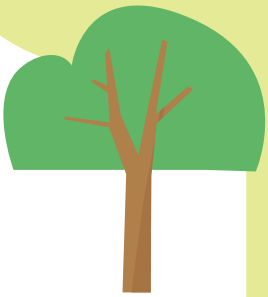
90 %

9 von 10 Fahrgästen kombinieren den ÖV ausschließlich mit Wegen zu Fuß.

Bei einer Erhebung in Österreich im Jahr 2014 waren es 88 % der ÖV-Nutzer:innen, die zu Fuß zur Haltestelle gingen.

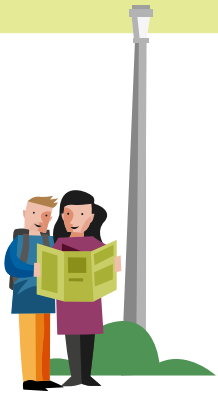
50 %

Rund die Hälfte der Reisezeit einer ÖV-Reisekette entfällt auf den Fußverkehr.



70 %

Obwohl der zeitliche Anteil des Gehens nur etwa 50 % ausmacht, kommen 70 % der Eindrücke, die Reisende mitnehmen, aus dem Fußverkehr.



3 x

Der Einzugsbereich lässt sich bis auf das Dreifache vergrößern, wenn die Fußwege zur Haltestelle attraktiv gestaltet sind.

Quellen für die angeführten Zahlen:

Tomschy, Rupert; Herry, Max; Sammer, Gerd; Klementschitz, Roman; Riegler, Sebastian; Follmer, R. et al. (2016): Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien.

Hillnhütter, Helge (2024): Der Weg zu Fuß zur Haltestelle – ein blinder Fleck in der Mobilitätsforschung? Unter Mitarbeit von Uta Bauer und Jan-Philipp Mesenbrock. Hg. v. Deutsches Institut Für Urbanistik (Difu). Berlin (Difu Impulse, 5/2024).

2. Wie kann ich den ÖV in der Fußverkehrs-Planung besser mitdenken – und umgekehrt?

Damit die perfekte Kombination ihr volles Potenzial ausschöpfen kann, gilt es, den Fußverkehr im Wechselspiel mit dem ÖV zu betrachten.

Wie gelingt die gemeinsame Planung?

- **Gemeinsame Zielsetzung und Verantwortlichkeiten klären:** Wer entscheidet was? Wer plant, wer setzt um? Wenn Politik, Verwaltung und die Verkehrsbetriebe Hand in Hand arbeiten, entstehen Lösungen, die auch langfristig funktionieren.
- **Eine gute Datengrundlage schaffen:** Welche Bedürfnisse haben die Fußgänger:innen in der Gemeinde? Wie sieht das Fußverkehrs- und ÖV-Netz derzeit aus? Wenn Konfliktstellen identifiziert und Aufenthaltsqualitäten bewertet werden, wird klar, wo der größte Handlungsbedarf besteht.
- **Prioritäten setzen:** Der Fußverkehr muss als wichtigster Zubringer zum Öffentlichen Verkehr fest in allen Planungsdokumenten der Gemeinde verankert werden, wie zum Beispiel in Stadtentwicklungs- oder Mobilitätskonzepten.
- **Fußverkehrsnetz und Haltestellen integriert planen:** Fußwege zu Haltestellen und Bahnhöfen müssen gemeinsam gedacht werden. Dabei sind Lücken im Netz zu schließen, Zeit- und Komfortfaktoren sind zu berücksichtigen und die Barrierefreiheit ist sicherzustellen.
- **Nutzer:innen einbeziehen:** Veränderung braucht Akzeptanz. Durch Beteiligung und gezielte Motivation – zum Beispiel durch Kampagnen oder Infotage – können Menschen dazu animiert werden, neue Angebote zu testen und ihr Mobilitätsverhalten zu ändern.
- **Monitoring und Weiterentwicklung vorsehen:** Mobilität entwickelt sich ständig weiter. Es sollte daher regelmäßig geprüft werden, ob die Maßnahmen den gewünschten Effekt gebracht haben. Monitoring hilft, aus Fehlern zu lernen und erreichte Meilensteine sichtbar zu machen.

Bei der Betrachtung des Fußverkehrs in einer Stadt oder Gemeinde bietet es sich an, die Verbindung zum ÖV gleich mitzudenken. Wird beispielsweise im Rahmen eines **Fußverkehrskonzepts** das Wegenetz erhoben und ein Soll-Wegenetz erstellt, sind Wege zu Haltestellen oder Bahnhöfen besonders in den Blick zu nehmen. Auch bei der Gestaltung der Umgebung von Haltestellen müssen diese mitgedacht werden: Gibt es direkte Verbindungen? Wie sind diese Verbindungen gestaltet? Kommen auch ältere Personen, Personen mit Mobilitätseinschränkungen und Familien mit Kindern gut zur Haltestelle?

Otto Glöckel-Straße Traiskirchen, © Stadtgemeinde Traiskirchen, Leimer

3. Wie verwende ich die Multimodalitäts-Checkliste?

Die praxisgeprüfte Multimodalitäts-Checkliste aus dem Projekt „Active2Public Transport" unterstützt bei der Betrachtung einer Haltestelle des ÖV, deren Umgebung sowie den Wegen zur Station. Alle Problemstellen, aber auch besonders gut gelungene Lösungen, sollten während der Begehung mit Fotos dokumentiert werden.

Vorbereitung
Organisieren Sie eine Umgebungskarte der Station, bevor Sie mit der Evaluierung starten. Tragen Sie Einzugsgebiete mit 100, 250 und 500 m Entfernung als konzentrische Kreise um die Haltestelle ein. Drucken Sie die Karte groß aus und fügen Sie bei größeren Bahnhöfen einen Plan des Bahnhofs selbst bei. Beschreiben Sie die Haltestelle kurz auf Basis wichtiger Einflussfaktoren wie durchschnittlicher Taktfrequenz, Anzahl der Fahrgäste und Siedlungsstruktur des Einzugsgebiets.

Durchführung
Notieren Sie sich den Zeitpunkt der Bewertung sowie die vorherrschenden Wetterbedingungen (zum Beispiel sonnig, bewölkt, regnerisch etc.). Machen Sie sich Notizen zu den einzelnen Bewertungskriterien: Was funktioniert gut, wo gibt es noch Bedarf für Verbesserungen? Markieren Sie relevante Bereiche oder Punkte auf der vorbereiteten Karte mit Zahlen und verknüpfen Sie diese mit der Beschreibung Ihrer Bewertungsergebnisse.

Tipp
Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) bietet Materialien für einen umfassenden **Fußverkehrscheck für das Haltestellenumfeld** an.

Zu beachten: Nicht alle Bewertungskriterien der Checkliste sind für alle Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs anwendbar. Insbesondere bei kleineren Haltestellen oder Bushaltestellen sind einige dieser Kriterien nicht sinnvoll. Bitte berücksichtigen Sie dies bei Ihren Schlussfolgerungen, die Sie aus Ihrer Bewertung vor Ort ziehen.

Die Multimodalitäts-Checkliste

Die Multimodalitäts-Checkliste unterstützt dabei, das Umfeld von Stationen des Öffentlichen Verkehrs zu begutachten. In Teil A betrachten Sie die Station und die Umgebung der Station, in Teil B wird der Weg zur Haltestelle beleuchtet.

Teil A – Die Station und Umgebung

Allgemeine Ausstattung

- ☐ Wettergeschützte Warteflächen (Regen, Wind, Sonne)
- ☐ Warteraum (beheizt/gekühlt)
- ☐ Durchgängige Beleuchtung
- ☐ Ausreichend Sitzmöglichkeiten
- ☐ Gepäck-Aufbewahrungsmöglichkeit (zum Beispiel Spinde)
- ☐ Kostenfreies WiFi
- ☐ Optional: Lokale Versorger (zum Beispiel Bäckereien), Post oder Restaurants

Information und Kundenservices

- ☐ (Barrierefreie) Info- und Ticketschalter/-Automaten
- ☐ Abfahrts-Monitore (im Eingangsbereich und auf den Plattformen)
- ☐ Gedruckter Fahrplanaushang
- ☐ Umgebungsplan (inkl. 5-Minuten-Gehradius)
- ☐ Busbahnhofsplan für Verbindungsbuslinien, falls zutreffend
- ☐ Informationen über weitere Transportmöglichkeiten (Taxi, Sharing-Services etc.)

Barrierefreiheit – Nutzbarkeit für alle

- ☐ Barrierefreie Bahnsteige/Plattformen für Zug und Bus
- ☐ Neigung der Rampen ≤ 6 %
- ☐ Leicht zugängliche, geräumige und sichtbare Aufzüge
- ☐ Kontrastreiche Markierung zumindest der ersten und letzten Stufe auf Treppen
- ☐ Doppeltüren oder automatische Türen im Stationsgebäude

- ☐ Kontrastreiche Wegweisung/Beschilderung an der Haltestelle (zum Beispiel weiße Schrift auf Dunkelblau) in entsprechender Schriftgröße
- ☐ Taktiles Leitsystem (taktile Bodenmarkierungen, Leitstreifen für blinde Personen an den Bahnsteigen, taktile Handlaufmarkierungen)
- ☐ Barrierefreie Toiletten
- ☐ Abfahrtsmonitore und Durchsagen

Generelle Ausstattung und Sauberkeit

- ☐ Guter Zustand der Haltestelle (Bodenbelag, Mobiliar etc.)
- ☐ Haltestelle frei von Abfall
- ☐ Guter Zustand der Wege (keine Beschädigungen auf der Oberfläche, kein Unkraut etc.)

Hinweis zur Neigung von Rampen: Das A2PT-Projekt empfiehlt in seiner Multimodalitäts-Checkliste eine maximale Neigung von 4 %. In den ÖNORMEN in Österreich gilt eine maximale Neigung von 6 %.

Teil B – Der Weg zur Station

Ermitteln Sie die für den Zugang zur Haltestelle wichtigsten Wege, zum Beispiel den Weg vom Stadtzentrum, von einer Schule oder von einem großen Unternehmen dorthin. Wenn Sie mehr als einen Weg bewerten möchten, wenden Sie die folgenden Bewertungskriterien auf jeden Weg einzeln an.

Bewertungskriterien

- ☐ **Direkte Wegeführung:** Die Routen zur Haltestelle sind so direkt wie möglich gewählt. Umwege und Höhenunterschiede werden nach Möglichkeit vermieden.
- ☐ **Orientierung und Wegweisung:** Es ist ein Fußverkehrsleitsystem vorhanden, idealerweise mit Wegzeiten zu naheliegenden Zielen. Das motiviert die lokale Bevölkerung, zu Fuß zu gehen, und erleichtert ortsfremden Personen die Orientierung.
- ☐ **Infrastruktur und Design:** Die umliegende Fußverkehrsinfrastruktur ist sicher dank ausreichend breiter Wege und angepasst an die vorherrschenden Verkehrsbedingungen. Der Bodenbelag ist undurchlässig und rutschfest (zum Beispiel Asphalt). Die Wege sind barrierefrei gestaltet (Bordsteine, Rampen mit einer Neigung ≤ 6 % etc.) und verfügen über eine durchgängige Beleuchtung.

- ☐ **Kreuzungen:** Es gibt sichere Querungsmöglichkeiten, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen. Hürden wie fehlende Querungsmöglichkeiten oder lange Wartezeiten an lichtsignalgesteuerten Kreuzungen (> 30 s) werden vermieden. An den Kreuzungen herrschen sichere, hindernisfreie Sichtverhältnisse.
- ☐ **Beschattung und Wetterschutz:** Längere Abschnitte, die dem Wind oder der Sonne ausgesetzt sind, werden vermieden, zum Beispiel durch den Einsatz von Baumreihen oder Windschutzstreifen.
- ☐ **Umgebung und komplementäre Infrastruktur:** Die Umgebung der Haltestelle sowie nahegelegene Freiflächen sind ansprechend gestaltet. Sitzmöglichkeiten mit Rücken- und Armlehnen, die für alle Nutzer:innengruppen geeignet sind, Straßenmobiliar, Mülleimer und angemessene Beleuchtung sind bereitgestellt. Angsträume werden möglichst vermieden.
- ☐ **Zustand, Wartung und Winterservice:** Die ganzjährige Nutzbarkeit wird gewährleistet und der Zustand wird regelmäßig geprüft. Beschädigte Oberflächen werden repariert, Grünflächen werden gepflegt und Wege sauber gehalten.

Impressum
Medieninhaber, Verleger und Herausgeber: Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)
Radetzkystraße 2, 1030 Wien, +43 (0) 800 21 53 59, **bmimi.gv.at**
Ausgabejahr: 2026