

DER ERSTE SCHRITT ZÄHLT

Fußverkehr als Schlüssel zu attraktivem
öffentlichem Verkehr



DER ERSTE SCHRITT ZÄHLT

*Fußverkehr als Schlüssel zu attraktivem
öffentlichen Verkehr*

Tina Uhlmann
Alessandra Angelini

REPORT
REP-1041

WIEN 2026

Projektleitung	Tina Uhlmann
Autor:innen	Tina Uhlmann Alessandra Angelini
Layout	Neo Eibeck
Umschlagfoto	Eine Initiative des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur / © Stefan Mayerhofer
Auftraggeber	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), Sektion II – Mobilität, Abteilung II/6 – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement
Kontakt	mobilitaet@umweltbundesamt.at
Publikationen	Weitere Informationen zu Umweltbundesamt-Publikationen unter: umweltbundesamt.at

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: Umweltbundesamt GmbH
 Spittelauer Lände 5, 1090 Wien/Österreich
 Tel.: +43-(0)1-313 04
office@umweltbundesamt.at

Diese Publikation erscheint ausschließlich in elektronischer Form auf umweltbundesamt.at.

© Umweltbundesamt GmbH, Wien, 2026
 ISBN: 978-3-99004-888-7
 Alle Rechte vorbehalten



INHALTSVERZEICHNIS

1	DER ERSTE SCHRITT ZÄHLT: FUßVERKEHR ALS SCHLÜSSEL ZU ATTRAKTIVEM ÖFFENTLICHEN VERKEHR	5
1.1	Fußwege zu ÖV-Haltestellen besser verstehen.....	6
1.2	Erreichbarkeit von Haltestellen und Bahnhöfen bewerten ..	9
2	SCHRITT FÜR SCHRITT - WIE KANN DIE GEMEINSAME PLANUNG VON ÖV UND GEHEN GUT FUNKTIONIEREN?	11
2.1	Gemeinsame Zielsetzung und Verantwortlichkeiten klären	11
2.2	Schaffen einer guten Datengrundlage zu Fußgeher:innen und ihren Bedürfnissen sowie zum Fußverkehrs- und ÖV- Netz	12
2.3	Prioritäten setzen	13
2.4	Planung integrieren: Fußverkehrsnetz und Haltestellen	14
2.5	Kommunikation, Motivation, Beteiligung:	15
2.6	Monitoring und Weiterentwicklung	16
3	WEITERFÜHRENDE LINKS.....	18
4	LITERATURVERZEICHNIS	20

1 DER ERSTE SCHRITT ZÄHLT: FUßVERKEHR ALS SCHLÜSSEL ZU ATTRAKTIVEM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Gehen Menschen zu Fuß, hat das in vielerlei Hinsicht positive Auswirkungen: Städte und Gemeinden werden lebendiger, die Umwelt wird geschützt, der Einzelhandel und die Gastronomie profitieren, und auch das soziale Gefüge wird gestärkt. Außerdem ist das Gehen Teil jeder Wegeketten¹ - unabhängig davon, welches Verkehrsmittel genutzt wird (Bauer et al. 2018) - denn fast jeder Weg beginnt und endet an der Haus- oder Wohnungstüre.

Wer zu Fuß geht, lebt aktiver und gesünder, spart Mobilitätskosten und beugt psychischen Erkrankungen vor. Die Distanzen, die zu Fuß zurückgelegt werden können, sind jedoch begrenzt. Daraus ergibt sich ein großes Potenzial, Fußwege mit anderen Verkehrsmitteln zu kombinieren, insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV). Öffentliche Verkehrsmittel spielen im Rahmen der Mobilitätswende eine zentrale Rolle (Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V. 2000): Sie ermöglichen es, größere Entfernungen energieeffizient zu überwinden und stehen weiten Teilen der Bevölkerung zur Verfügung; somit tragen sie zur Optimierung der Ressourcennutzung und zur sozialen Gerechtigkeit bei.

Damit der öffentliche Verkehr sein volles Potenzial entfalten kann, muss berücksichtigt werden, dass der Weg mit dem ÖV nicht erst an der Haltestelle beginnt (Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V. 2000). Im Jahr 2014 legten 88 % der Personen, die in Österreich den ÖV nutzen, den Weg zur Haltestelle zu Fuß zurück (Tomschy et al. 2016). Laut der bundesweiten Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MID 2023) gehen durchschnittlich 84 % der Menschen zu Fuß zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel (Bundesministerium für Verkehr 2025). In Städten waren es 2008 sogar 91 %, in verdichteten Gebieten 81 % und im ländlichen Raum 79 %. Dies verdeutlicht, wie eng Fußverkehr und öffentlicher Verkehr miteinander verbunden sind. Faktoren wie Distanz, Verkehrssicherheit und ein ansprechendes Haltestellenumfeld beeinflussen daher maßgeblich, ob Menschen bereit sind, Busse und Straßenbahnen zu nutzen.

¹ Ausgenommen sind ggf. Rollstuhlnutzer:innen und Menschen mit Behinderungen, die andere Mobilitätsmuster aufweisen können und abweichende Bedürfnisse in ihrer Mobilität und an den öffentlichen Raum haben.

Werden diese Aspekte vernachlässigt, können Investitionen in den ÖV ihre Wirkung nur eingeschränkt entfalten.

1.1 Fußwege zu ÖV-Haltestellen besser verstehen

Eine Person, die öffentliche Verkehrsmittel nutzt, legt ca. 1,6 bis 2,1 km auf dem Weg zur und von der Haltestelle zurück (Morency et al. 2011). Etwa die Hälfte der Reisezeit verbringen ÖV-Nutzer:innen als Fußgänger:innen beim Zu- und Abgang zu/von der Haltestelle, beim Warten und beim Umsteigen. Wenn also 50 % der Zeit einer Reise zu Fuß zurückgelegt wird, beeinflusst dies die empfundene Qualität und den Komfort der gesamten ÖV-Reise erheblich. Wie der Fußweg wahrgenommen wird, entscheidet darüber, ob überhaupt öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden. Je attraktiver und sicherer der Fußweg ist, desto eher sind Menschen bereit, längere Strecken zu Fuß zur Haltestelle zurückzulegen, denn dann erscheint die Distanz kürzer und die Zeit vergeht subjektiv schneller (klimaaktiv mobil 2026c). In einem attraktiven Umfeld legen Menschen bis zu 70 % längere Fußwege zur Haltestelle zurück, was eine Erweiterung des Einzugsbereichs des öffentlichen Verkehrs um das Dreifache zur Folge haben kann (Hillnhütter 2023) (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Vergrößerung des Einzugsgebietes einer Haltestelle bei attraktiver Fußweggestaltung

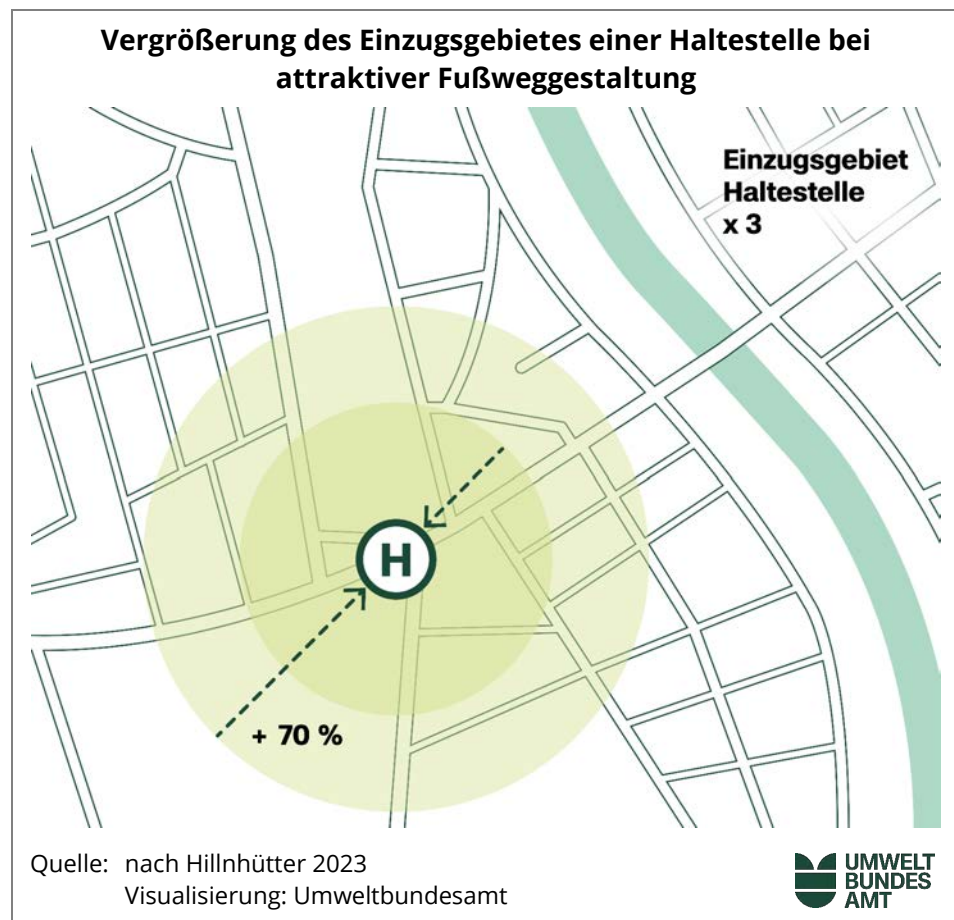


Abbildung 2 zeigt, welche Faktoren in der Umgebung von Haltestellen die Akzeptanz der Gehdistanz von ÖV-Nutzer:innen zu einer Haltestelle beeinflussen.

Abbildung 2: Die wichtigsten Zahlen im Überblick.



Zu beachten ist auch, dass zwischen etwa 70 % der Erinnerungen, über die ÖV-Nutzer:innen in Bezug auf ihren ÖV-Weg berichten, aus der Zeit bzw. Wegetappe des Gehens stammen und nicht aus der Zeit, in der sie Passagier im Fahrzeug waren (Hillnhütter 2023). Etwa 80 % der Sinneswahrnehmungen werden dabei visuell aufgenommen (Hillnhütter 2023).

„Jeder ÖV-Weg beginnt und endet mit einem Fußweg. Dort, wo das Gehen angenehm und komfortabel ist, können mehr Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen.“ (Wolfe und Symington 2009) Trotz dieser engen Verknüpfung zwischen Fußverkehr und öffentlichem Verkehr werden beide Verkehrsarten bislang selten gemeinsam gedacht, geplant und

umgesetzt. Hier liegt großes Potenzial, um die Mobilitätswende erfolgreich und sozial gerecht zu gestalten.

Abbildung 3 visualisiert die Kennzahlen rund um die Nutzung des ÖV und des Gehens in Österreich:

Abbildung 3: Kennzahlen zur Nutzung des ÖV und des Gehens in Österreich



1.2 Erreichbarkeit von Haltestellen und Bahnhöfen bewerten

Wie lässt sich nun konkret bewerten, inwieweit die Umgebung der Haltestelle den Bedürfnissen von Fußgeher:innen entspricht? Beispielsweise mittels Multimodalitätschecks. Dabei handelt es sich um Schwachstellen-Analysen, die durch Ortsbegehungen der Verkehrsanlagen im

Umkreis der Haltestellen untersuchen und bewerten, wie gut diese mit Verkehrsmitteln der Umweltverbundes erreichbar sind. Das Verkehrsnetz und die Verkehrssicherheit um die Haltestelle werden bewertet – u. a. aus dem Blickwinkel verschiedener Benutzer:innengruppen (z. B. Kinder/Jugendliche, junge Erwachsene, Senior:innen, Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung). Da ein Großteil der ÖV-Nutzer:innen die Haltestellen zu Fuß erreicht, sollte auf deren Bedürfnisse auch besonderes Augenmerk gelegt werden. Checklisten für derartige Multimodalitätschecks, wie z. B. „Fußverkehrscheck zur Haltestelle“ vom VCD (Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) 2019) oder vom Projekt „Active2Public Transport“ (klimaaktiv mobil 2026a) stehen online zur Verfügung.

Aus der Schwachstellen-Analyse können erste Maßnahmen-Vorschläge für die Mängelbeseitigung erarbeitet werden. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Bedingungen für das Gehen und damit auch die Erhöhung der Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel.

2 SCHRITT FÜR SCHRITT - WIE KANN DIE GEMEINSAME PLANUNG VON ÖV UND GEHEN GUT FUNKTIONIEREN?

Das gemeinsame Denken von Fußverkehr und öffentlichem Verkehr scheitert heute häufig an Entscheidungsstrukturen, einer schlechten Datenlage und unzureichendem Wissen über die Zusammenhänge zwischen diesen beiden Fortbewegungsarten. Die nachfolgenden Kapitel liefern eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für eine integrierte Planung von Fußverkehr und öffentlichem Verkehr.

2.1 Gemeinsame Zielsetzung und Verantwortlichkeiten klären

Der erste Schritt stellt sicher, dass Projekte, die das Gehen und den öffentlichen Verkehr gemeinsam denken, an den Schnittstellen zwischen Verwaltung, Verkehrsbetrieben und Politik nicht verzögert werden. Was ist zu tun?

- **Identifikation bzw. Definition der Rollen:** Wer ist für die Fußverkehrs- und für die ÖV-Planung zuständig? Sind personelle Ressourcen sichergestellt? Kann eine zentrale Koordinationsstelle auf kommunaler Ebene geschaffen werden, die das Thema vorantreibt? (Bauer et al. 2018; klimaaktiv mobil 2026c). Wer sichert die Finanzierung? (Bauer et al. 2018; klimaaktiv mobil 2026c)
- **Koordination der übergreifenden Ressorts,** wie z. B. Stadtplanung, Tiefbauamt, Verkehrsunternehmen und -verbünde, Einzelhandel (z. B. Einkaufsstrassenvereine), Sicherheit, Soziale Einrichtungen und Vertretungen mobilitätsbeeinträchtigter Personen. Hilfreich ist eine gemeinsame, regelmäßige Abstimmung zum Thema.

Vor allem soll die Kooperation zwischen Verwaltung und Verkehrsunternehmen gestärkt werden, damit das volle Potenzial des öffentlichen Verkehrs ausgeschöpft werden kann. Zwar liegt die Gestaltung des Fußwegenetzes und damit des Zugangs zu Haltestellen meist in der Kompetenz der Gemeinden, aber auch Verkehrsunternehmen sollten ein Interesse an gut zugänglichen Haltepunkten haben. Eine abgestimmte Planung ist daher essenziell (Hillnhütter 2024). Diese scheiterte in der Vergangenheit häufig an fehlendem Wissen zur Vielfalt der zu beteiligenden Akteure und an der Komplexität der Aufgabe. Besonders

wichtig ist es, Handlungsansätze zu entwickeln, die im kommunalen Verwaltungsalltag umgesetzt werden können (Hillnhütter 2024). Hier gilt es, die Aufgabenteilung zwischen den Akteuren zu definieren sowie die finanziellen und personellen Spielräume zu beachten. Ein Beispiel einer guten koordinierten Vorgangsweise bei Bahnstationsmodernisierungen ist der multidisziplinäre Fachbeirat (klimaaktiv mobil 2026b) in Vorarlberg, der sich unter Leitung des Verkehrsverbundes dem Thema frühzeitig annimmt und alle Akteure mitnimmt – ÖBB, Land und Gemeinde sowie Architekten, Raum- und Verkehrsplaner. Kompetenzen zu aktiver und Elektro-Mobilität sind dabei abgedeckt.

2.2 Schaffen einer guten Datengrundlage zu Fußgeher:innen und ihren Bedürfnissen sowie zum Fußverkehrs- und ÖV-Netz

Um die Bedürfnisse von ÖV-Nutzer:innen, die zu Fuß zur Haltestelle kommen, besser zu verstehen, braucht es eine gute Datenbasis. Derzeit werden die Zu- und Abgangswege zum ÖV jedoch nur selten miterhoben und die Charakteristika dieser Fußwege sind nach heutigem Wissensstand weitgehend unbekannt (Hillnhütter 2024). Denn nicht immer wählen die Fußgeher:innen die kürzeste Strecke zur Haltestelle (Berggren et al. 2021) und auch über Faktoren wie Straßenquerungen und empfundenen Zeitdruck auf dem Weg zu Bus oder Bahn ist das Wissen gering (Hillnhütter 2016). Daher ist die Erhebung folgender Daten von Vorteil, um Planungen zu optimieren:

- Fußverkehrsdaten z. B. durch Zählstellen im Fußverkehr oder Erfassung realer Wege durch Befragungen.
- Engstellen und Konfliktstellen z. B. durch Kartierung von Straßenquerungen, forcierten Umwegen, Ampelwartezeiten und Sichtbeziehungen.
- Aufenthaltsqualität rund um Haltestellen.
- Bewohner:innen und Nutzer:innen einbinden.

Hilfreich ist zudem die Schaffung gemeinsamer Datenplattformen, die von allen Akteur:innen nutzbar sind.

Um die Anbindung von Haltestellen an das Fußwegenetz zu bewerten, können auch Checklisten verwendet werden, wie z. B. vom Projekt „Active2Public Transport“ (klimaaktiv mobil 2026a) oder vom Verkehrsclub Deutschland e.V. (Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) 2020). Diese bieten Anleitungen zur Bewertung des Zugangs zu Haltestellen.

2.3 Prioritäten setzen

Fußverkehr muss explizit als Priorität im Zugang zum öffentlichen Verkehr definiert werden (Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V. 2000). Dies kann z. B. durch folgende Schritte erreicht werden:

1. Schritt: Erstellung eines Fußverkehrskonzepts oder -aktionsplans bzw. eines Masterplans zum Gehen, in dem Haltestellen und Bahnhöfe berücksichtigt werden.

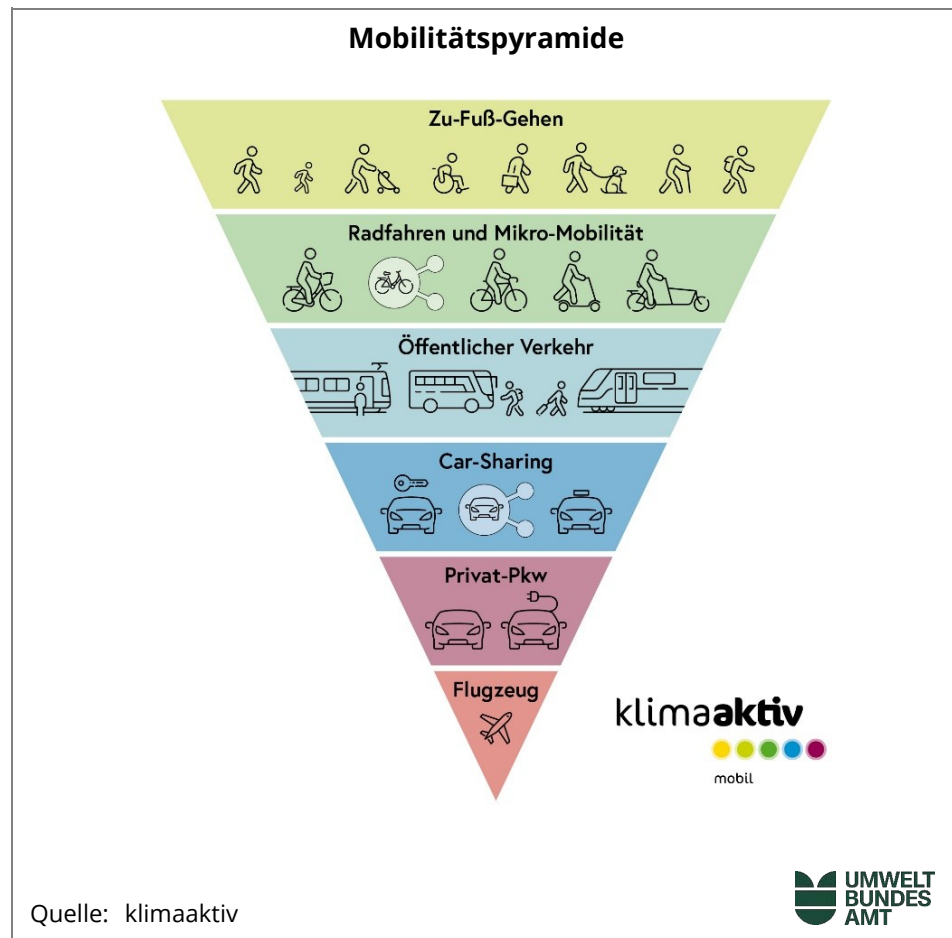
2. Schritt: Integration von Fußverkehr und ÖV in weitere relevante Strategie- und Planungsdokumente (Interreg Danube Region 2026), wie z. B.:

- Konzept für die städtische und regionale Verkehrsplanung.
- Klimaschutzkonzept.
- städtebauliche Leitbilder.
- Stadtentwicklungskonzepte (auch für Neubaugebiete).
- Tourismuskonzepte oder ähnliches.

3. Schritt: Sicherstellung der Finanzierung der integrierten Planung. Hierfür kommen z. B. kommunale Haushaltsmittel, entsprechende Förderprogramme und zweckgebundene Finanzierungsinstrumente in Frage.

4. Schritt: Förderung einer behördenübergreifende Arbeitskultur, die den Fußverkehr als wichtigste Zugangsart zum öffentlichen Verkehr anerkennt. Das bedeutet, dass ein breiter Konsens darüber besteht, dem Gehen im Kontext der ÖV-Nutzung eine höhere Priorität als anderen Verkehrsmitteln einzuräumen (klimaaktiv mobil 2026c) (siehe Abbildung 4). Dies umfasst sowohl die gemeinsame Festlegung übergeordneter verkehrspolitischer Ziele als auch die gezielte Priorisierung von Investitionen (klimaaktiv mobil 2026c), die den Fußverkehr stärken.

Abbildung 4: Mobilitätspyramide – Prioritäten, die anderen Verkehrsmitteln im Zusammenhang mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel einzuräumen sind.



Hilfreich ist dabei auch, den strategischen Ansatz „Walk+Ride“ einzuführen. Dieser Ansatz, der die nahtlose Integration von Fuß- und öffentlichem Nahverkehr beschreibt, schafft nicht nur eine lückenlose Mobilitätskette von der Haustür bis zum Ziel, sondern bildet zugleich das Fundament für ein integriertes Ausbauprogramm, das beide Verkehrsmodi synergetisch stärkt und ihre kommunikative Vernetzung gezielt vorantreibt (Susanne Elfferding 2025).

2.4 Planung integrieren: Fußverkehrsnetz und Haltestellen

Der Fußweg zur Haltestelle ist ein integraler Bestandteil jeder ÖV-Fahrt. Um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern, muss dieser Weg daher bequem und sicher sein. Um dies sicherzustellen, sollten

u. a. folgende Grundsätze in der allgemeinen Fußverkehrsplanung (z. B. bei der Erstellung eines kommunalen Fußverkehrskonzeptes) einer Gemeinde integriert werden:

- Bei der Identifikation des Hauptroutennetzes sollte darauf geachtet werden, dass vor allem die Wege zu wichtigen Haltestellen und Bahnhöfen aufgenommen werden und diese für eine attraktive Gestaltung priorisiert werden.
- Bei der Fußweggestaltung sollen vor allem im Umfeld von Haltestellen die Zeit- und Komfortfaktoren berücksichtigt, Umwege reduziert und direkte, logische Wegebeziehungen geschaffen werden (klimaaktiv mobil 2026c).
- Insbesondere im Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen ist die Barrierefreiheit für ältere Menschen, Kinder oder Menschen mit Behinderungen zu garantieren (klimaaktiv mobil 2026c).
- Erarbeitete Maßnahmen aus Multimodalitätschecks, die konkret für Haltestellen und Bahnhöfe durchgeführt wurden, sollen in das örtliche Fußverkehrskonzept aufgenommen werden. Hilfestellung für die Erstellung von Fußverkehrskonzepten bietet z. B. das Handbuch Gehen (Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur 2025).

2.5 Kommunikation, Motivation, Beteiligung:

Um die Akzeptanz in der Bevölkerung für das Gehen zu steigern und diese zu motivieren, mehr öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, können folgende Kommunikations- und Beteiligungsmaßnahmen umgesetzt werden:

- Durchführung von Kommunikationskampagnen, die die Vorteile des Gehens in den Bereichen der körperlichen und geistigen Gesundheit, Kosten sowie Lebensqualität hervorheben (klimaaktiv mobil 2026c). Dabei kann z. B. „Österreich zu Fuß“ (Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur 2026b) unterstützen.
- Zusätzlich sind Kommunikationskampagnen entscheidend, um die systematische Verknüpfung von Gehen und öffentlichem Verkehr (ÖV) stärker im Bewusstsein zu verankern. Gut können dafür zentrale Argumente verwendet werden, wie z. B., dass das Einzugsgebiet von Haltestellen verdreifacht werden kann, wenn die Fußwege attraktiv gestaltet sind oder dass 90 – 50 – 70 die "Traummaße des ÖPNV" sind (Susanne Elfferding 2025):

- 90 % der Fahrgäste erreichen die Haltestelle zu Fuß.
- 50 % der gesamten Reisezeit entfallen auf den Fußweg.
- 70 % aller Sinneseindrücke einer Reisekette entstehen auf dem Weg zur oder von der Haltestelle.
- Workshops oder Fußverkehrschecks zusammen mit Einwohner:innen zur gemeinsamen Bewertung der Erreichbarkeit von Haltestellen und Überprüfung von Routen (Interreg Danube Region 2026).
- Beteiligung potenziell mobilitätsbeeinträchtigter Personengruppen, wie z. B. ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Kinder.
- Öffentlichkeitsarbeit zu neuen oder verbesserten Fußwegen und Haltestellen.

2.6 Monitoring und Weiterentwicklung

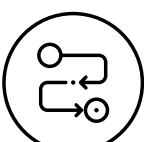
Um künftige Schritte gezielt priorisieren und erzielte Fortschritte sichtbar machen zu können, ist ein kontinuierliches Monitoring der umgesetzten Maßnahmen entscheidend. Daraus lassen sich auch weitere Optimierungen ableiten. Dies kann unter anderem durch folgende Aktivitäten erfolgen:

- Monitoring des Modal Split, ÖV-Nutzer:innenbefragungen und Beobachtungen der gewählten Routen.
- Kontinuierliche Durchführung von Multimodalitätschecks für Haltestellen.
- Maßnahmen anpassen (lernende Planungskultur).

Tabelle 1 gibt einen Gesamtüberblick dazu, wie eine gemeinsame Planung von öffentlichem Verkehr und dem Gehen Schritt für Schritt optimal umgesetzt werden kann.

Schritt für Schritt - Wie kann die gemeinsame Planung von ÖV und Gehen gut funktionieren?

Tabelle 1: Zusammenfassung der Schritte, die dazu führen, dass eine gemeinsame Planung von öffentlichem Verkehr und dem Gehen gut funktioniert.

	1. Gemeinsame Zielsetzung und Verantwortlichkeiten klären
	2. Schaffen einer guten Datengrundlage
	3. Prioritäten setzen
	4. Planung integrieren: Fußverkehrsnetz und Haltestellen
	5. Kommunikation, Motivation, Beteiligung
	6. Monitoring und Weiterentwicklung

3 WEITERFÜHRENDE LINKS

Active2Public Transport – Interreg Danube Project: <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>

Gut zur Haltestelle kommen vom Verkehrsclub Deutschland e.V.
<https://www.vcd.org/artikel/gut-zur-haltestelle-kommen> mit umfangreichen Checklisten und Anleitungen zur Bewertung des Zugangs zu Haltestellen.

RVS 02.02.36 RVS 02.02.36 - Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum (klimaaktiv)
<https://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=416bf397-2869-4af5-872f-cef723e3f662>

RVS 02.03.11 Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestellen
<https://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=7df67284-917b-4d21-9f0f-df98b4acb43c>

RVS 03.02.12 RVS 03.02.12 - Fußgängerverkehr (klimaaktiv)
<https://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=8bbb61c3-92f4-41e4-a8bb-21eed82653fe>

Fußverkehrs-Checks

z. B. „Fußverkehrs-Checks“ von FUSS e.V., mit Checklisten, Leitfäden
Fußverkehrs-Checks - FUSS e.V. - <https://www.fussverkehrs-check.de/>

GehCheck-App zur Erfassung und Bewertung von Fußwegen etc.

GehCheck-App - FUSS e.V. <https://www.fuss-ev.de/aktiv-werden/gehcheck-app/>

Hilft dabei, gezielt Mängel in der „letzten Meile“ aufzuspüren – wie sicher sind Bürgersteige, Übergänge, Beleuchtung etc.

Manual on Pedestrian and Bicycle Connections to Transit der Federal Transit Administration des U.S. Department of Transportation
<https://www.transit.dot.gov/sites/fta.dot.gov/files/docs/research-innovation/64496/ftareportno0111.pdf>

„Zu Fuß zur Bahn“ Planungsleitfaden Bayern

Ein Leitfaden, der Kommunen unterstützt bei Ist-Analyse, Bestimmung von Maßnahmen, Einbindung von Akteuren etc.

Zu Fuß zur Bahn – Leitfaden für einen attraktiven Zugang zur Bahn

https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/stmb_zu_fu%C3%9F_zur_bahn-2021-06-07-bfrei-v2.pdf

Besonders hilfreich, um einen strukturierten Check zu machen und um sowohl objektive Daten als auch Nutzer:innen-Perspektiven einzubinden.

Walkability Index

Bewertet die Eignung der Umgebung für Fuß- und Radverkehr und kann auch bei Haltestellen ermittelt werden. Ermöglicht Vergleichbarkeit zwischen unterschiedlichen Haltestellen/Orten.

https://heigit.org/walkability-a-key-index-for-climate-action-2/messung_und_erfassung_der_fu%C3%9Fg%C3%A4ngerfreundlichkeit_in_essen_2017_xs.pdf

Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr

Die Österreichische Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) erstellte im Auftrag des Bundesministeriums diesen Leitfaden. Dafür wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen, Richtlinien und Empfehlungen analysiert und die Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen sowie häufig auftretende Barrieren im Öffentlichen Verkehr zusammengestellt.

<https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/barrierefrei/leitfaden.html>

4 LITERATURVERZEICHNIS

- Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V. (2000): Zu Fuß zur Haltestelle. Information der Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V. Kassel. Online verfügbar unter <http://www.fussverkehr.de>.
- Bauer, Uta; Hertel, Martina; Buchmann, Lisa; Frehn, Michael; Spott, Merja (2018): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Hg. v. Umweltbundesamt Deutschland. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>.
- Berggren, Ulrik; Kjær-Rasmussen, Thomas; Thorhauge, Mikkel; Svensson, Helena; Brundell-Freij (2021): Public transport path choice estimation based on trip data from dedicated smartphone app survey. In: *Transportmetrica A: Transport Science* (18:3), S. 1813–1846. DOI: 10.1080/23249935.2021.1973146.
- Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (2025): Handbuch Gehen. Anleitung zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen. Unter Mitarbeit von Helmut Koch, Doris Teufelsbrucker, Katharina Zauner-Levine, Raphael Glück. Hg. v. Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. Wien.
- Bundesministerium für Klimaschutz; Umwelt; Energie; Mobilität; Innovation und Technologie (2025): Report Aktive Mobilität 2024. Erhebungsergebnisse zum Fuß- und Radverkehr in Österreich. Wien.
- Bundesministerium für Verkehr (2025): Mobilität in Deutschland – MiD. Tabellarische Grundausswertung. Unter Mitarbeit von infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH. Bonn.
- Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (2026a): Report aktive Mobilität 2025 (NOCH NICHT VERÖFFENTLICHT). Erhebungsergebnisse zum Fuß- und Radverkehr in Österreich. Wien.
- Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (2026b): Österreich zu Fuß: Eine Initiative, um das Gehen im Alltag zu fördern. Jeder Weg beginnt zu Fuß. Online verfügbar unter <https://oesterreichzufuss.at/>, zuletzt geprüft am 12.03.2026.

- Hillnhütter, Helge (2016): Pedestrian Access to Public Transport. PhD. Stavanger. Online verfügbar unter https://www.researchgate.net/publication/365610936_Pedestrian_Access_to_Public_Transport/link/637a979354eb5f547cec2d0e/download?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIiwicGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIn19, zuletzt geprüft am 09.12.2025.
- Hillnhütter, Helge (2023): Stadtraum, Fußgänger und öffentlichen Verkehr zusammendenken. Möglichkeiten und Potenziale. Power Point Präsentation, 17.04.2023.
- 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).
- Interreg Danube Region (2026): Active2Public Transport. Better combining cycling, walking and public transport in the Danube region. Unter Mitarbeit von Irene Bittner. Online verfügbar unter <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>, zuletzt geprüft am 12.02.2026.
- klimaaktiv mobil (2026a): Active2PublicTransport - Checklist for PT stations and surrounding. Online verfügbar unter <https://www.klimaaktivmobil.at/en/active2public-transport/practical-and-pilot-projects/a2pt-checklist-for-pt-stations-and-surrounding>, zuletzt geprüft am 12.05.2026.
- klimaaktiv mobil (2026b): Advisory Board for infrastructure development of Railway stations. Online verfügbar unter <https://www.klimaaktivmobil.at/en/active2public-transport/practical-and-pilot-projects/advisory-board-for-infrastructure-development-of-railway-stations>, zuletzt geprüft am 11.05.2026.
- klimaaktiv mobil (2026c): Vom Gehweg zum Gleis: Fußverkehr und Öffentlicher Verkehr gehen Hand in Hand. Online verfügbar unter <https://www.klimaaktivmobil.at/gemeinden/mobilitaet/fussverkehr/vom-gehweg-zum-gleis>, zuletzt aktualisiert am 12.03.2026.
- Morency, C.; Trépanier, M.; Demers, M. (2011): Walking to transit: An unexpected source of physical activity. In: *Transport Policy*, (18(6)), S. 800–806. DOI: 10.1016/j.tranpol.2011.03.010.
- Susanne Elfferding (2025): Walk+Ride - Paradigmenwechsel in Hamburg: Fußverkehr und ÖPNV als System. In: *PLANERIN* (6_2025), S. 42–43.

- Tomschy, Rupert; Herry, Max; Sammer, Gerd; Klementsitz, 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.
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) (2019): Fußverkehrschecks zur Haltestelle. Online verfügbar unter <https://www.vcd.org/artikel/gut-zur-haltestelle-kommen>.
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) (2020): Gut zur Haltestelle kommen. Fußverkehrschecks zur Haltestelle. Online verfügbar unter <https://www.vcd.org/artikel/gut-zur-haltestelle-kommen>, zuletzt geprüft am 12.03.2026.
- Walk 21 (2024): Integrating Walking + Public Transport. Policy Brief. Online verfügbar unter <https://walk21.com/wp-content/uploads/2024/04/Walk21-Intg-Walking-and-PT-Final.pdf>, zuletzt geprüft am 11.03.2026.
- Wolfe, Charles; Symington, Paul (2009): From Barriers to Solutions and Best Practices. Urban Centers and TOD in Washington. Online verfügbar unter <https://www.crwolfelaw.com/downloads/From%20Barriers%20to%20Solutions.pdf>, zuletzt geprüft am 27.02.2026.



umweltbundesamt.at