

ÖVAS | DAS A&S NETZ ALS INFRASTRUKTUR FÜR EFFIZIENTEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Erreichbarkeit der Haltestelle zu Fuß am Beispiel der A&S-Haltestelle Gleisdorf

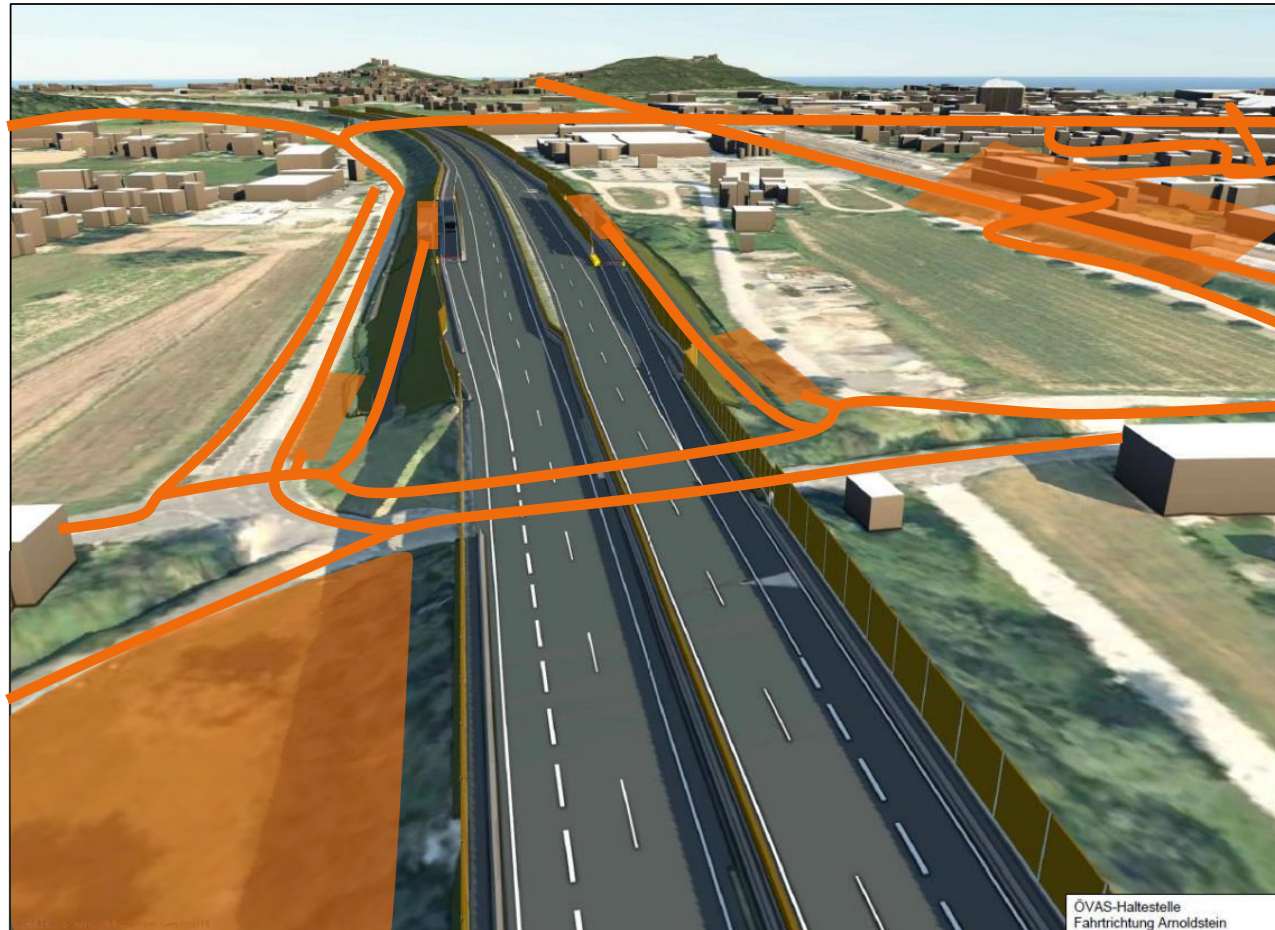


Walter Slupetzky
Quintessenz
Organisationsberatung GmbH

Stefan Walter
Land Steiermark,
Abteilung 16 - Verkehr und
Landeshochbau

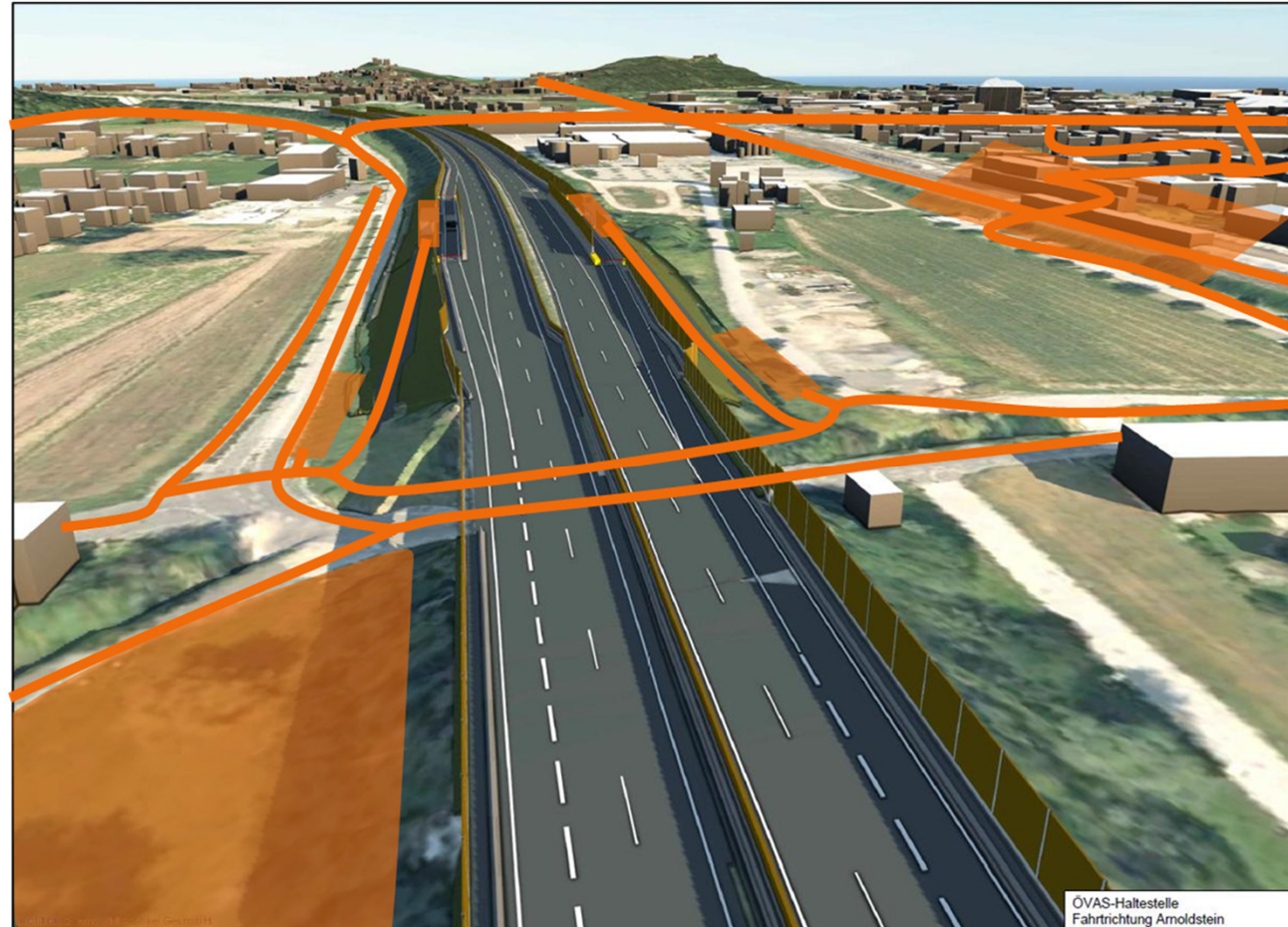
Fußverkehrsgipfel am 23.09.2025

1. ERWEITERTES VERSTÄNDNIS VON „HALTESTELLE“

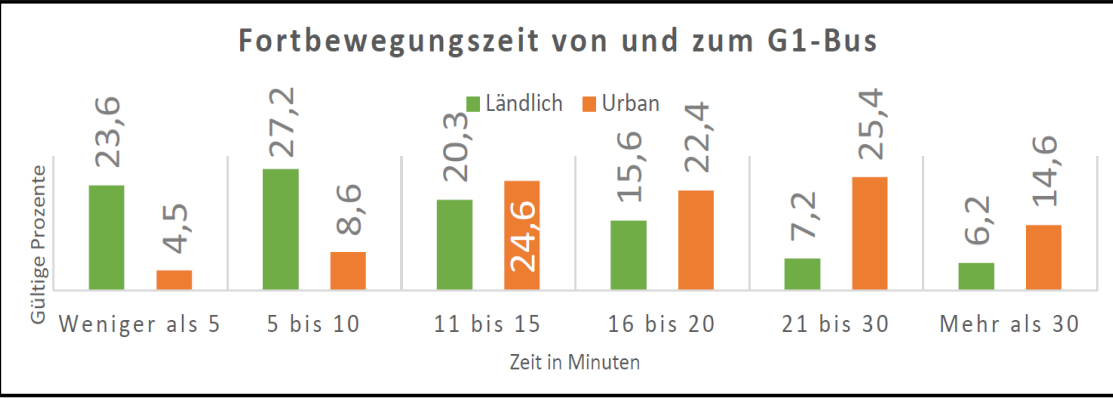
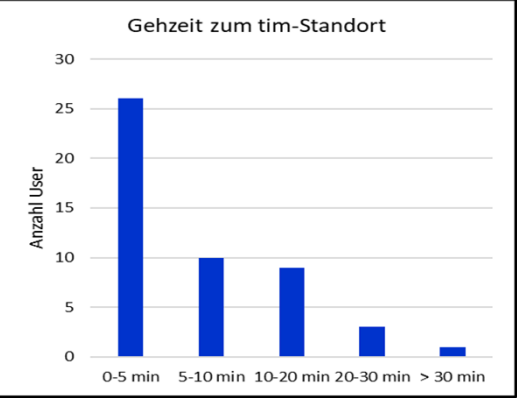
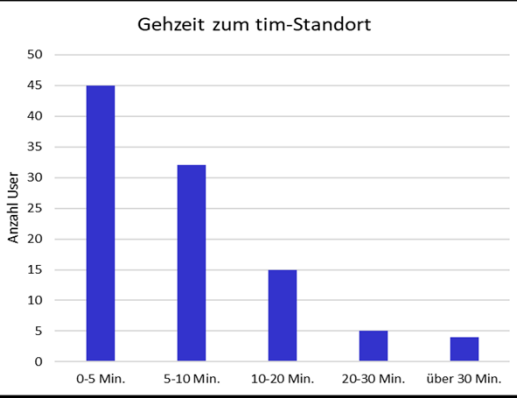


2. ERREICHBARKEIT ALS SCHLÜSSELFaktor

- Durchgehende Gehweganbindung in 1 km Umkreis (10 – 15 Minuten Gehzeit)
- Sichere Radweganbindung im Umkreis 5,0 km (10 – 15 Minuten Fahrzeit mit dem E-Bike)
- Anbindung mit ÖV-Zubringer-Linien aus 5 – 7 km Distanzen (10 – 15 Minuten Fahrzeit)
- Anbindung mit Bedarfsverkehren aus 5 – 7 km Distanzen (10 – 15 Minuten Fahrzeit)
- PKW-Anbindung mit Kurzzeit-Parkplätzen und Park & Ride

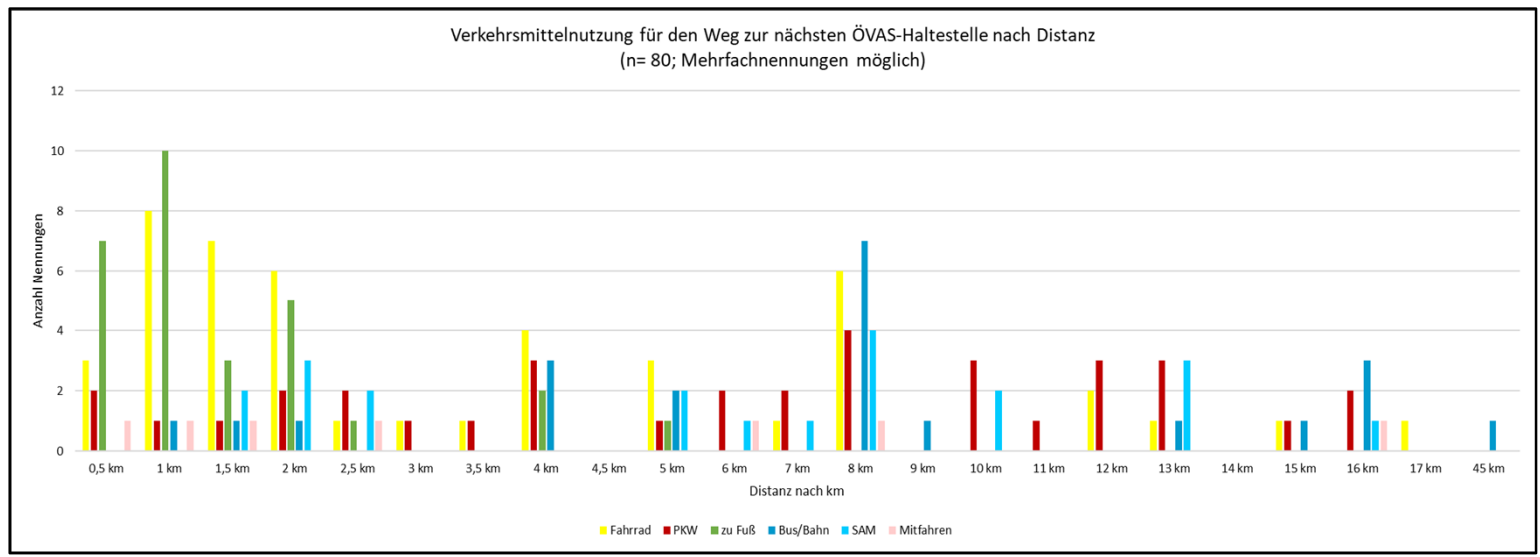


3. NUTZUNG DER HALTESTELLE NACH GEHDISTANZ



Anzahl der Nutzer:innen multimodaler Verkehrsknoten in Abhängigkeit von der Distanz, linkes Bild: Stadt Graz (n=101), rechtes Bild: Graz-Umgebung (n=51)

Dauer der Anschlussmobilität zur G1-Buslinie: Fahrgastbefragung im Mai 2023 (n=268) Masterarbeit an der FH Joanneum von Manuel Slupetzky

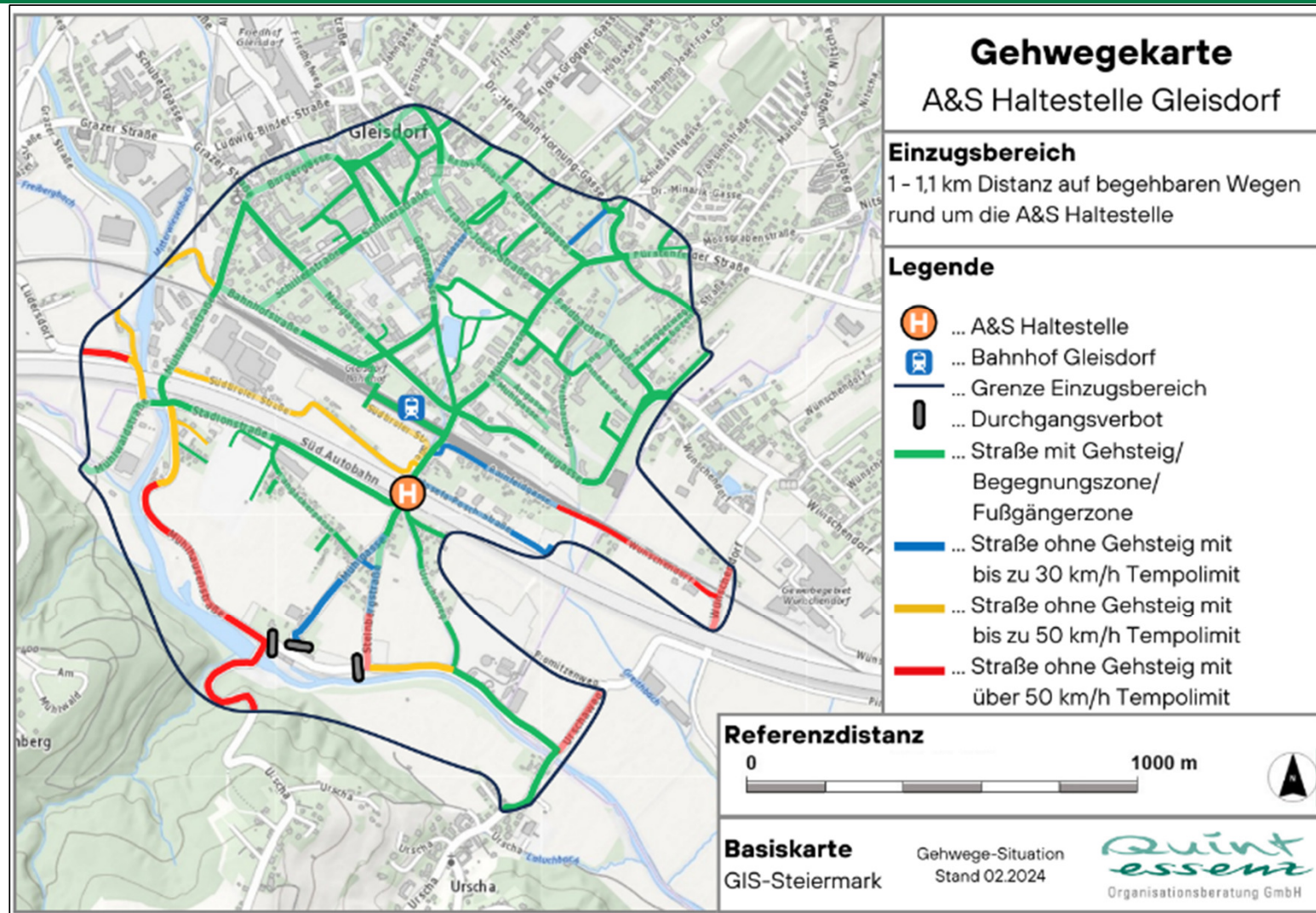


Anschlussmobilität zur A&S-Haltestelle Gleisdorf: Verkehrsmittelnutzung nach Distanz

4. HINDERNISSE FÜR ZU FUß GEHENDE

- Fehlender durchgängiger und sicherer Gehweg
- Zu schmaler Gehweg, z. B. für Eltern mit Kindern, Kinderwagen oder Rollstuhl
- Fehlende sichere Querungen
- Zu kurze Ampelphasen bei signalgesicherten Querungen
- Mangelhafte bzw. keine Beleuchtung bei Dunkelheit für Gehweg und Wartebereich
- Wartebereich ohne Regendach
- Verwahrloster Eindruck der Haltestelle aufgrund nicht verfügbarer bzw. nicht entleerter Mülleimer
- Keine Sitzgelegenheit

5. FUßWEG-ANALYSE: EINZUGSBEREICH 1,0 – 1,1 KM

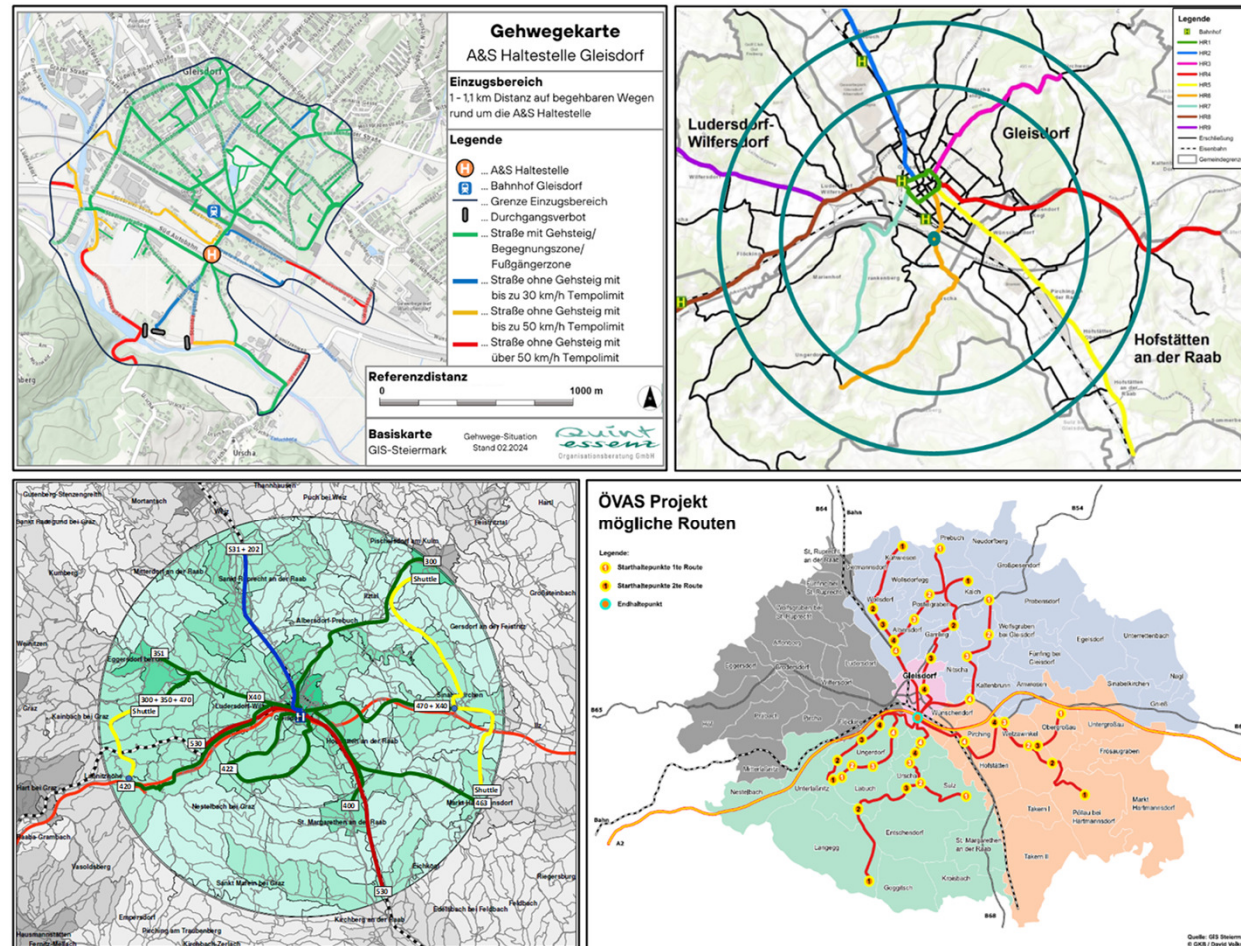


6. FUßWEG-ANALYSE: HALTESTELLEN-UMFELD



7. MULTIMODALE ERREICHBARKEITS-ANALYSE

- Anschlussmobilität als integraler Bestandteil der Haltestellenplanung
- Wird von Anfang an mitbedacht
- Gemeinsam mit den anderen Faktoren, wie Haltestellen-Ausstattung und Bedienqualität



Erreichbarkeitsgraphiken zur Analyse der Anschlussmobilität an Haltestellen
(von links oben: Gehwege, Radverbindungen, Buslinien, Bedarfsverkehr-Routen)

8. HÜRDEN

- **Zersplitterung der Zuständigkeiten und Finanzierungsansätze**
 - ➔ Förderansatz „integrierte Haltestellenplanung“ wäre hilfreich
 - ➔ Definierter verwaltungsinterner Prozess, mit übergreifender Zielsetzung und abgestimmten Ablaufplänen zwischen den beteiligten Verwaltungseinheiten
- **Teilweise einseitige Auslegung der „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ laut StVO zugunsten des Motorisierten Verkehrs**
 - ➔ Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs, z. B. bei Querungshilfen
 - ➔ Bewilligung von Zebrastreifen nicht nur auf Basis von Ist-Daten, sondern auch von zukünftigen Potenzialen
- **Generell: Datengrundlagen fehlen bzw. sind mangelhaft**
 - ➔ Modal Split Erhebungen berücksichtigen nur die Hauptverkehrsmittel, Fußwege haben jedoch häufig Zubringerfunktion – Erfassung der Etappen notwendig
 - ➔ Systematische Erfassung von Geh-, Grün- und Aufenthaltsflächen, um ihren Anteil an den gesamten Verkehrsflächen abschätzen zu können

KONTAKT

Walter Slupetzky

+43 699 15 11 15 73

w.slupetzky@quintessenz.or.at

Stefan Walter

+43 316 877- 2924

s.walter@stmk.gv.at