



Forderungspaket “Multimodalität durch attraktives Umsteigen”

Hintergrund

Viele Wiener*innen nutzen unterschiedliche Verkehrsmittel für ihre alltäglichen Wege. Gehen, Radfahren und die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sind die umweltfreundlichsten Arten mobil zu sein. Viele Haltestellen für Straßenbahnen und Busse in Wien sind aber derzeit wenig attraktiv gestaltet, ohne Wartehäuschen oder Sitzgelegenheiten. Da in der derzeitigen Situation ein Großteil der Flächen primär für den Autoverkehr gestaltet sind, fallen den anderen Verkehrsmitteln zusammen oft nur Restflächen zu. Dadurch entstehen vor allem in Haltestellenbereichen Engstellen, die keine ausreichenden Warteflächen aufweisen und zu Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr führen. Die nachhaltigen Verkehrsarten sollten sich jedoch gegenseitig ergänzen und besser miteinander verknüpft werden. Es sind nämlich auch jene Verkehrsmittelarten, die selbstbestimmte Mobilität für Kinder ermöglichen sowie für jene Menschen, die nicht mit dem eigenen Auto fahren können. Gerade für ältere Personen kann es eine große Erleichterung sein, sitzend, geschützt vor Wind, Regen oder Sonne auf den Bus warten zu können und wenn der Zugang zu diesem barrierefrei ist.

Aktuelle Situation in Wien

Wiens öffentlicher Verkehr gehört zu den Besten der Welt. Die Wiener Linien betreiben ein dichtes Netz an Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnlinien in attraktiven Intervallen und in hervorragender Qualität. Es gibt 109 U-Bahnhaltestellen, 1.051 Straßenbahnhaltestellen und 4.230 Bushaltestellen [1]. Ergänzt wird der öffentliche Verkehr außerdem von den Schnellbahnhaltestellen der ÖBB, die gut mit den Wiener Linien abgestimmt sind. Kleine Haltestellen bieten aber oft nicht ausreichend Flächen zum Warten, keine Sitzgelegenheiten oder Witterungsschutz und erzeugen Konfliktsituationen mit Geh- und Radwegen. Beispielsweise sind lediglich 621 Haltestellen mit vorgezogenem Gehsteig ausgeführt [1] und nur 2.200 mit Wartehäuschen [2] (von insgesamt 5.390 Haltestellen). Bei größeren Umsteigeknoten fehlen oft Angebote zur Multimodalität wie Radabstellanlagen oder Sharing-Möglichkeiten.

Das erfolgreiche Citybike-System gehört seit 2003 zum Stadtbild und ist ein beliebtes Sharing-Angebot. Aktuell gibt es etwa 120 Citybike-Stationen in Wien, wobei sich ein Großteil davon innerhalb des Gürtels befindet und nicht alle Bezirke abgedeckt sind. Die Stationen sind im Durchschnitt etwa 700 m voneinander entfernt [3]. Dadurch ergeben sich relativ lange Zugangswege, die das System weniger attraktiv machen. Auch im internationalen Vergleich ist die Anzahl der Stationen in Wien sehr gering. Seit Jahren wird



immer wieder eine Modernisierung, Verdichtung und Erweiterung des Systems gefordert, was jedoch bis heute nicht umgesetzt wurde.

Seit 2017 gibt es durch eine Initiative der Stadt auch gratis Lastenräder zum Ausleihen, die sogenannten "Grätzlräder". An 11 Standorten kann man derzeit insgesamt 15 solcher Räder ausborgen, die sich zum Transport von großen und schweren Gegenständen oder auch Kindern eignen [4]. Im Jahr 2020 sollen durch eine Förderung der Stadt Wien weitere 10 Lastenräder dazukommen [5].

Geforderte Maßnahmen

- 17) 1.000 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs fuß- und radfreundlich gestalten (bis 2030)
- 18) 125 Stationen für öffentliche Leih-Fahrräder errichten (bis 2025)

Herleitung der Maßnahmen

Aus [1] und [2] geht hervor, dass es etwa 3.000 Haltestellen ohne Wartehäuschen gibt. Da jedoch keine genaueren Daten zu den Haltestellen öffentlich zugänglich sind, ist es schwierig hier den genauen Bedarf der Umgestaltung zu ermitteln. Es ist wahrscheinlich nicht möglich alle Haltestellen mit Überdachung und großzügigen Warteflächen auszustatten, gerade im dicht verbauten Stadtgebiet. Wir schätzen, dass bis 2030 etwa ein Drittel der Haltestellen ohne Wartehäuschen umgestaltet werden kann, also 100 pro Jahr gesamt, oder ca. 4 pro Bezirk.

Für Leihrad-Stationen ist ein maximaler Stationsabstand von 350 m anzustreben, also in etwa die Hälfte des derzeitigen mittleren Abstands [3]. Mit 25 neuen Stationen jedes Jahr erreichen wir bis 2025 mehr als eine Verdoppelung der Stationen und dementsprechend kürzere Zugangswege.

Definitionen und Qualitätskriterien

Multimodalität: Nutzung verschiedener Verkehrsmittel in einem bestimmten Zeitraum oder auch für einen Weg (zum Beispiel mit dem Fahrrad zur Haltestelle und dann mit der U-Bahn weiterfahren)

Kleine Haltestellen: Bus- oder Straßenbahnhaltestellen, die nicht eine Vielzahl an Linien des öffentlichen Verkehrs miteinander verbinden. Von den geforderten 1.000 Haltestellen sollen mindestens 900 kleine umgestaltet werden. Das soll einerseits durch die Errichtung von Wartehäuschen, Sitzgelegenheiten und Radabstellanlagen geschehen und andererseits durch einen Umbau der Haltestellen zu Kaphaltestellen, mit sicherer Radwegführung sowie Herstellung von Barrierefreiheit.



Große Haltestellen: Haltestellen der U-Bahn, Schnellbahn oder große Knotenpunkte von Straßenbahnlinien. Hier soll die Verknüpfung mit dem Fahrrad und Sharing-Angeboten ermöglicht werden. Das kann beispielsweise durch die Errichtung von Radabstellanlagen, Leihrad-Stationen, E-Scooter-Parkplätzen und Carsharing-Plätzen erfolgen.

Barrierefreiheit: Gestaltung der Haltestellen, sodass diese auch von Menschen mit Beeinträchtigungen selbstständig, ohne zusätzliche Hilfe genutzt werden können. Beeinträchtigt sind zum Beispiel Menschen im Rollstuhl, mit Rollator, mit gebrochenem Bein, seh- und hörbehinderte Personen.

Busbuch: Haltestellen-Art, bei welcher sich der Bus nach dem Fahrgastwechsel wieder in den Verkehr einordnen muss; der Wartebereich für die Fahrgäste befindet sich meist auf dem Gehsteig.

Kaphaltestelle: Haltestellen-Art, bei welcher der Bus oder die Straßenbahn auf der Fahrbahn anhält und sich nach dem Aufenthalt nicht wieder in den Fließverkehr einordnen muss, oft als Gehsteigvorziehung ausgeführt.

Überfahrbares Haltestellenkap: Die Fahrbahn oder der Radweg zwischen Haltestelle und Straßenbahnlinie wirkt als temporäre Kaphaltestelle, wenn die Straßenbahn an der Haltestelle hält; meist mit Fahrbahnanhebung ausgeführt, für Barrierefreiheit, erhöhte Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsreduktion.

Öffentliche Leih-Fahrrad Stationen: Stationen, an denen unkompliziert Leihräder ausgeliehen und zurückgegeben werden können (wie beim Citybike-System). Wir fordern neue Stationen inklusive der dazugehörigen Fahrräder in zeitgemäßer Qualität. Dieses Angebot soll entweder auch um Lastenräder erweitert werden oder das bestehende Grätzlrad-Angebot erweitert werden. Die Leihrad-Stationen sollen das bestehende Netz verdichten sowie erweitern. Eine Verdichtung ist notwendig, um die Zugangswege zu verkürzen, eine Ausweitung, um weitere Gebiete zu erschließen. Die Stationen sollen prioritär bei ÖV-Haltestellen errichtet werden.

Referenzen

- [1] [Wiener Linien, 2018. "Zahlen, Daten, Fakten 2018"](#)
- [2] [Wiener Linien begrünen Wartehäuschen](#)
- [3] [Citybikes: Ausbau in weitere Bezirke stockt](#)
- [4] [Grätzlrad Wien: neue Grätzlrad Partner](#)
- [5] [Stadt Wien plant Förderung von Transportfahrrädern für Private](#)



Abbildungen



Negativbeispiel einer Bushaltestelle: die Haltestelle wirkt wie eine Busbucht, da sich der Bus wieder in den Fließverkehr einordnen muss; es gibt keine Sitzgelegenheit oder Witterungsschutz trotz großzügiger Platzverhältnisse und für Fußgänger*innen gibt es keine geschützte Quermöglichkeit, Moritz-Dreger-Gasse (21.) (Quelle: Google Streetview)



Negativbeispiel: Straßenbahn- und Bushaltestelle in der Jägerstraße (20.): schmaler Gehsteig mit vielen Hindernissen ist gleichzeitig Wartebereich der Haltestelle (Quelle: Google Streetview)



Negativbeispiel: Haltestelle Schedifkaplatz der Linien 7A und 62A (12.). Haupttradrouten geht mitten durch den Haltestellenbereich (Geh- und Radweg). Wartehäuschen existiert (links vom Bild), allerdings ist die Sicht auf den Haltestellenbereich stark eingeschränkt (Quelle: Stephan Bösch-Plepelits)



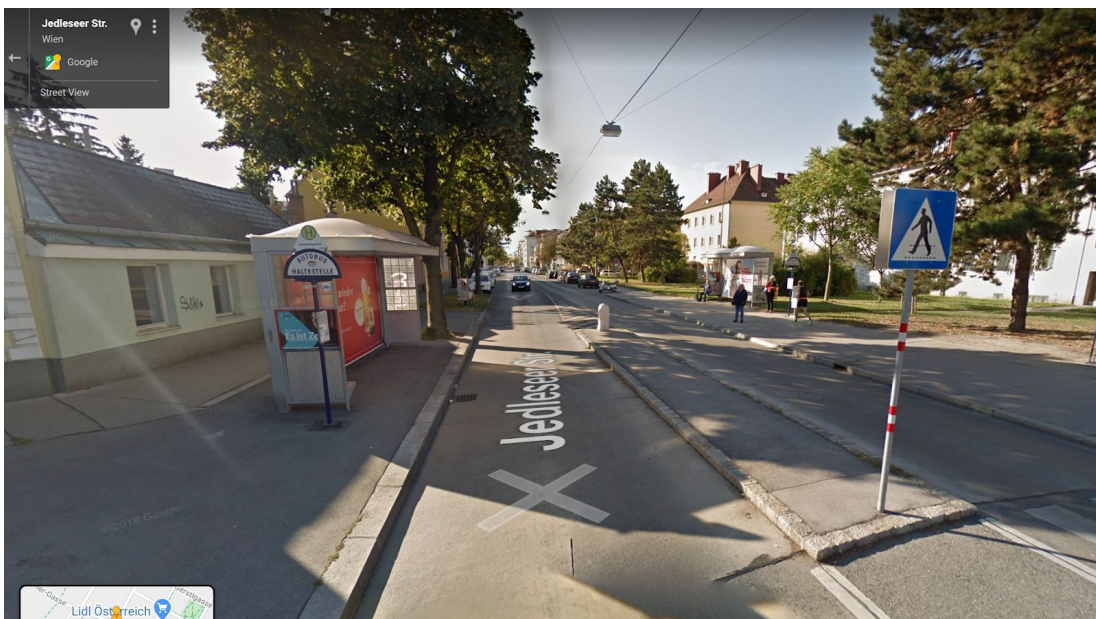
Negativbeispiel: Straßenbahnhaltestelle Wallensteinstraße (20.): stark frequentierter Gehsteig ist gleichzeitig Wartebereich der Haltestelle (Quelle: Google Streetview)



#PlatzFürWien



Negativbeispiel: Haltestelle Sagedergasse der Linie 64A (12.): Keine Sitzgelegenheit, kein Witterungsschutz, hohe Lärm- und Schadstoffbelastung (Quelle: Stephan Bösch-Plepelits)



Positivbeispiel: Kaphaltestellen, Wartehäuschen und Sitzmöglichkeiten auf beiden Seiten, Mittelinsel und Schutzweg, Jedleseer Straße (21.), Quelle: Google Streetview



Positivbeispiel Radwegführung bei Haltestelle: überfahrbares Haltestellenkap für Radfahrer*innen, Ottakringer Straße (16.) (Quelle: Stadt Wien Fachkonzept Mobilität)



Positivbeispiel Multimodalität: Knotenpunkt Hernals (S45, Straßenbahn 43, mehrere Buslinien, parallele Hauptradroute) (17.); Sitzmöglichkeiten und Begrünung, witterungsgeschützte Radbügel, Station für öffentliche Leihräder (Quelle: M. Pintner)