

# Fußverkehr und ÖPNV



Deutscher Fußverkehrskongress 2020

**Helge Hillnhütter**  
Eng. Architect, MSc. Ph.D.  
Associate Professor

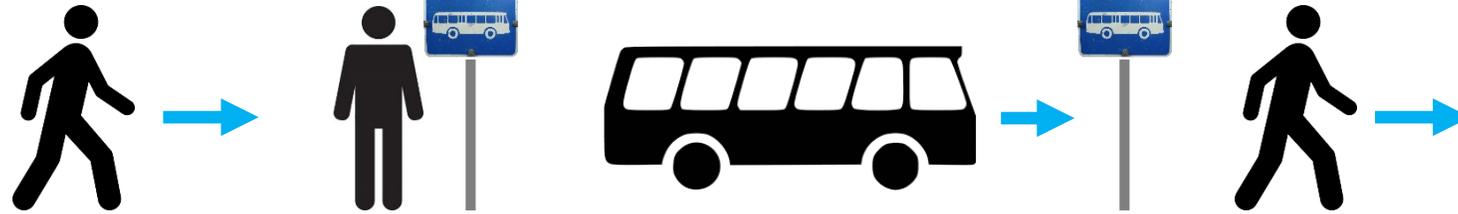
Norwegian University of Science and Technology  
Institute of Architecture and Planning  
[helge.hillnhutter@ntnu.no](mailto:helge.hillnhutter@ntnu.no)



**OPNV ... zu Fuß?**

1

# Eine Reise mit dem ÖPNV – 4 Etappen



1

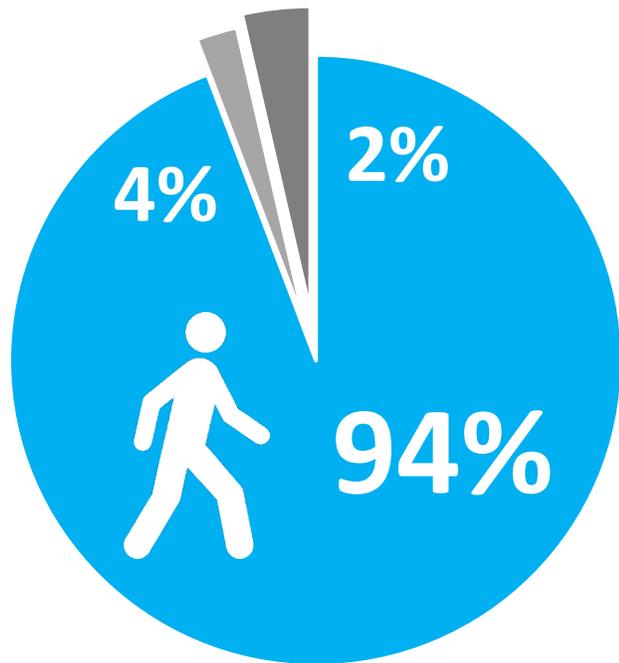
2

3

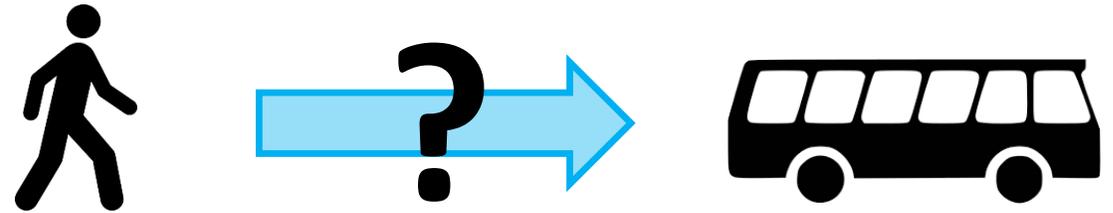
4

# 1

## Wie gelangen die Reisenden zum Bus/Bahn?

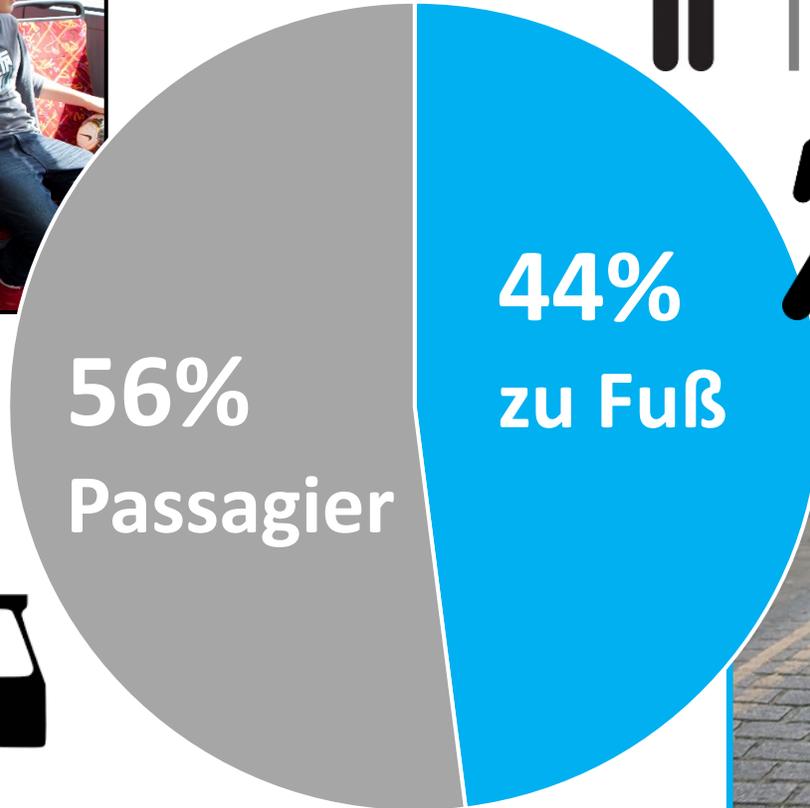


Modal Split für den Zugang zum ÖPNV



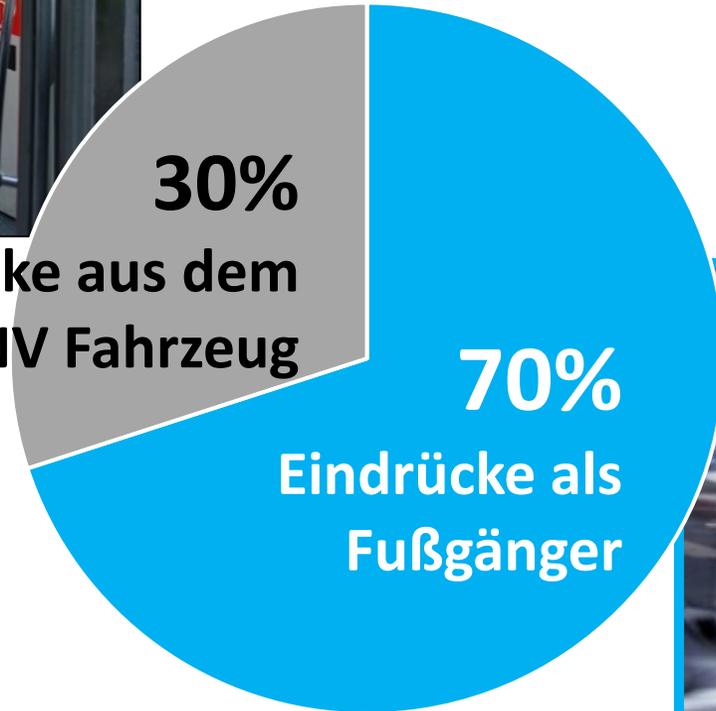
1

# Reisezeit – als Fußgänger und Passagier



1

# Erinnerungen an eine reise mit dem ÖPNV



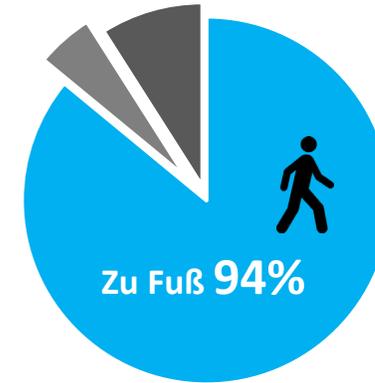
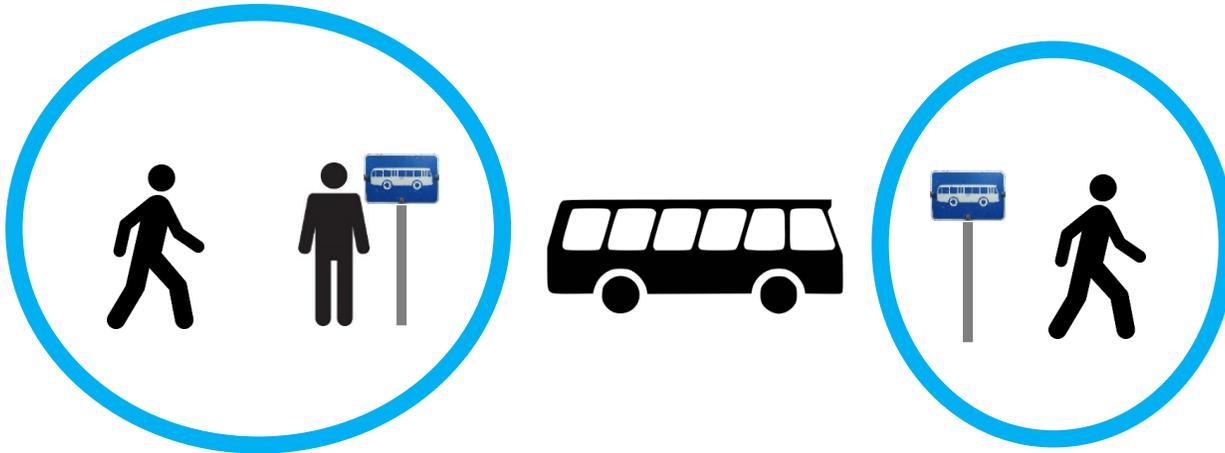
**30%**  
Eindrücke aus dem  
ÖPNV Fahrzeug

**70%**  
Eindrücke als  
Fußgänger

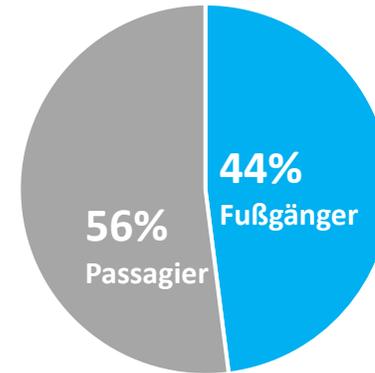


1

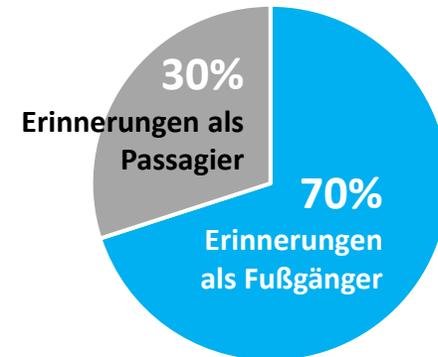
## OPNV Reisende sind auch Fußgänger!



94%  
Gehen



44%  
der Reisezeit  
Fußgänger



70%  
der Eindrücke als  
Fußgänger



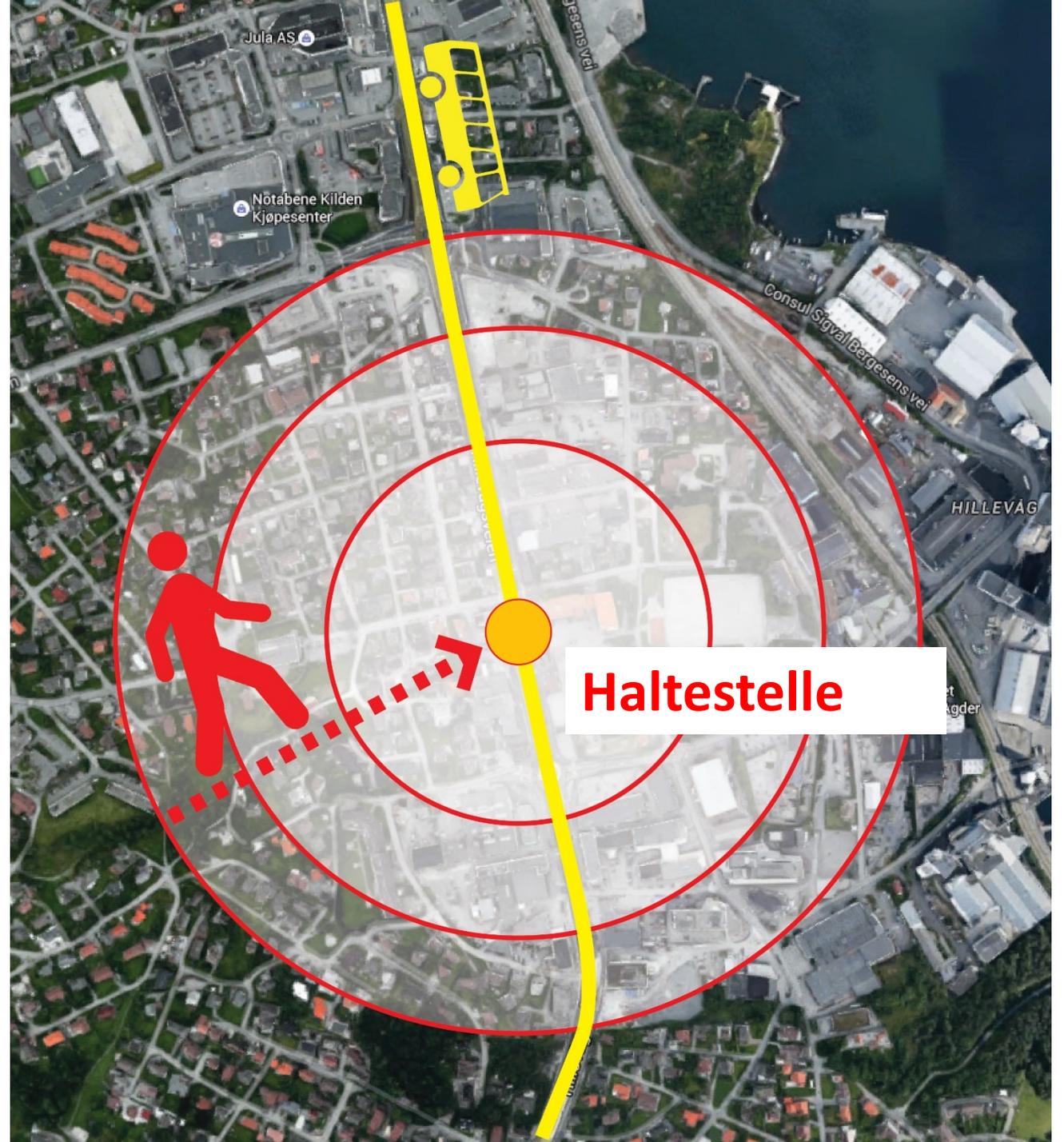
**Potential**

2

**Wichtig**  
**Akzeptable Fußwegdistanz**  
zur Haltestelle/station

... definiert die  
**Kundengrundlage**  
für den ÖPNV

Viele Faktoren ...



2

## Charakter des Stadtraumes beeinflusst die akzeptable Fußweglänge



+70%

Fußgängerorientiert

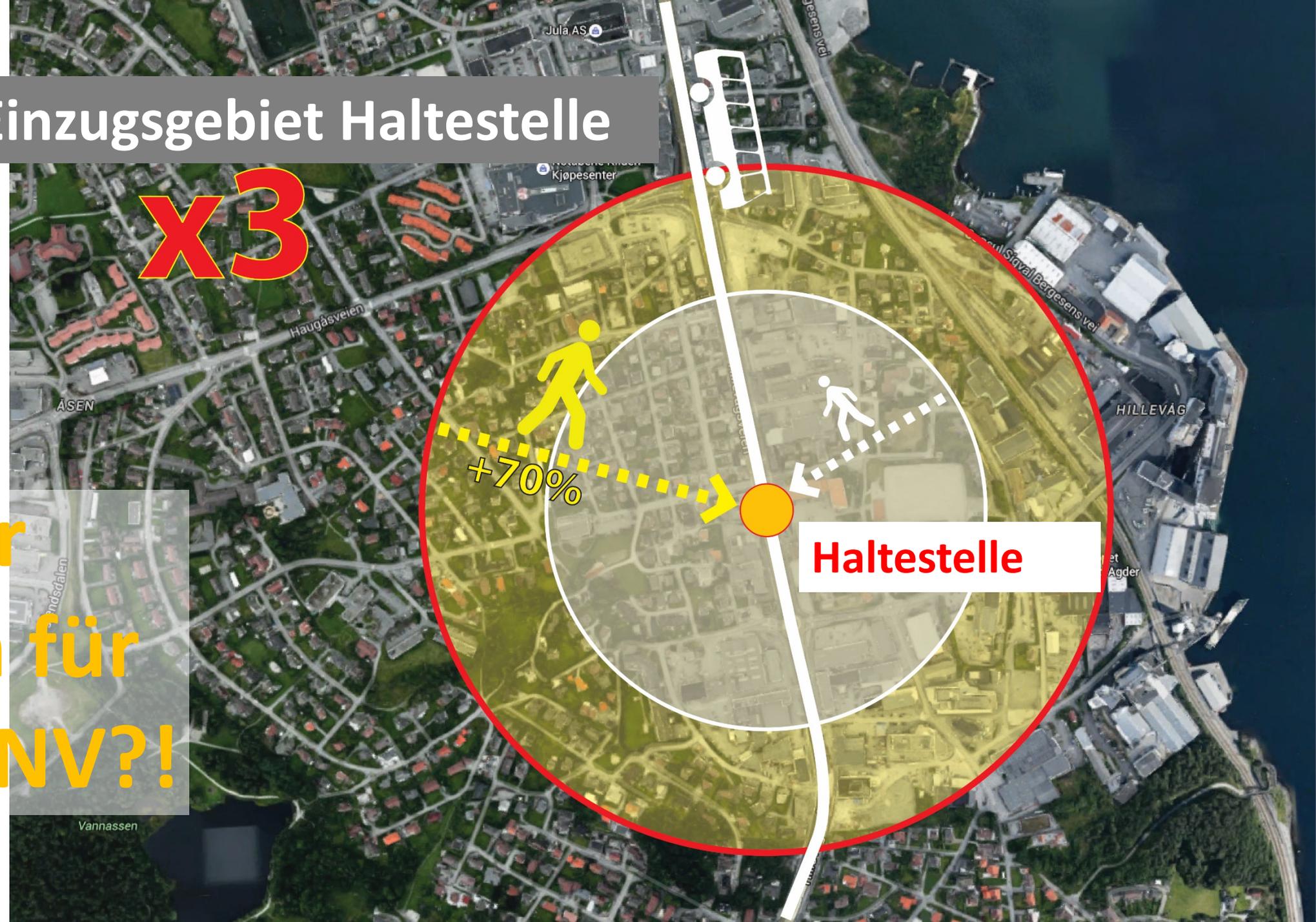
A diagram illustrating a transition from a pedestrian to a bus stop. A black silhouette of a person walking is on the left. A large yellow arrow points to the right, with '+70%' written below it. On the right side of the arrow, there is a blue bus stop sign on a pole and a black silhouette of a bus. Below the diagram is a photograph of a pedestrian-oriented street. A tram is stopped at a station, and many people are walking on the sidewalk. The tram has 'Expo Centre' written on its front. The street is paved with bricks and has trees and buildings in the background.

2

# Einzugsgebiet Haltestelle

x3

3x mehr Kunden für den ÖPNV?!

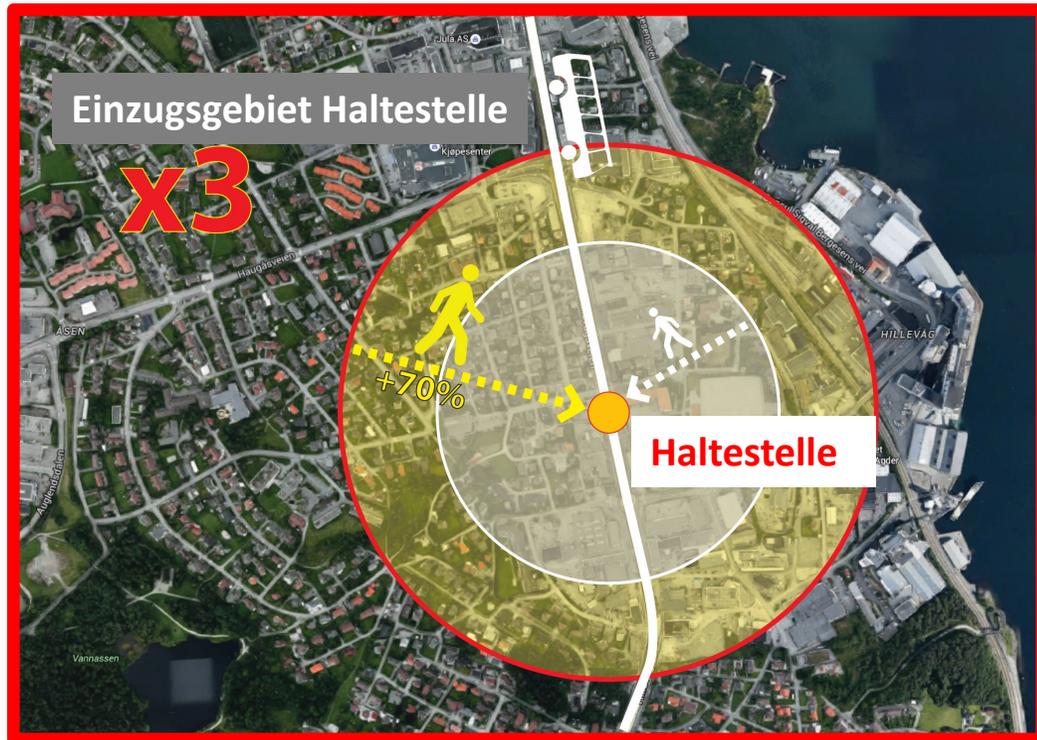




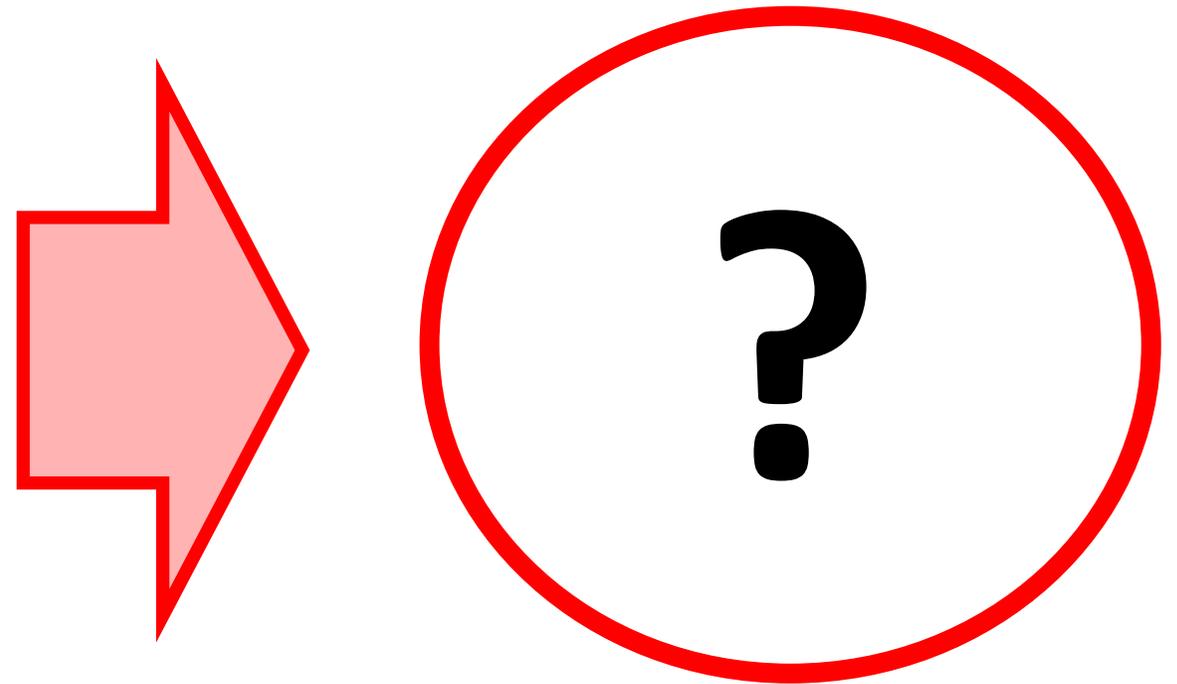
**Möglichkeiten**

3

# Effekt



Vergrößerung des Einzugsgebietes



3  
1



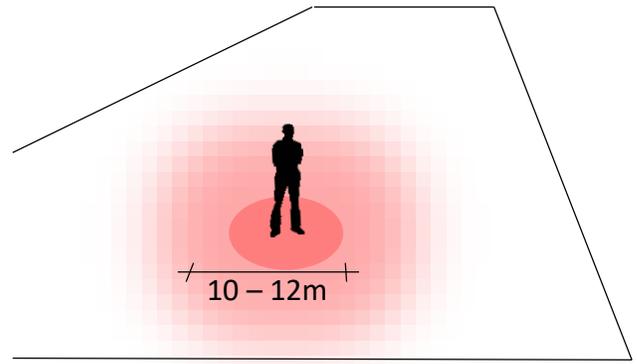
+70% ??



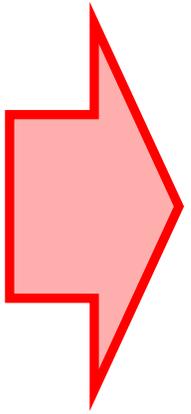
Positive Emotionen und kurz erlebte Distanzen

### Stadträume...

1. Menschlicher Masstab



2. Variation!



1. Kurz erlebte Distanzen  
2. Positive Emotionen

Verlängerung der  
akzeptablen  
Fußweglänge:

+30%

3

2



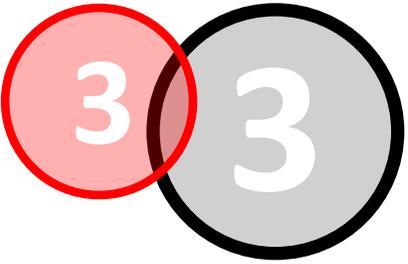
+70% ??



Handel und Service im Umfeld der Haltestelle

Akzeptable Fußwegdistanzen  
**+15 bis +25% !**





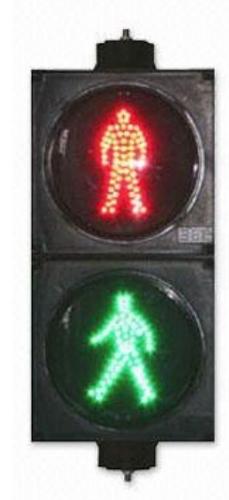
# Wartezeiten bei Straßenquerungen

1x Straßenkreuzung mit Fußgängerampel, befahrene Straße(> 1500 Fahrzeuge/h)

Wartezeit:

**10 – 15%**

der Reisezeit eines 300 m lange Fußweges zur Haltestelle



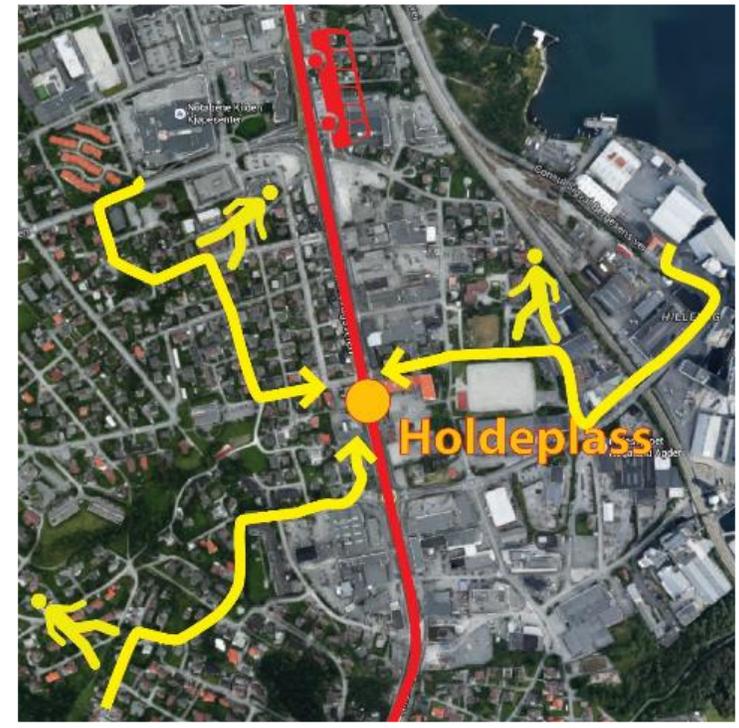


**+70% ??**



**Umwege**

**Fußwegnetzwerk  
10% bis 20%**



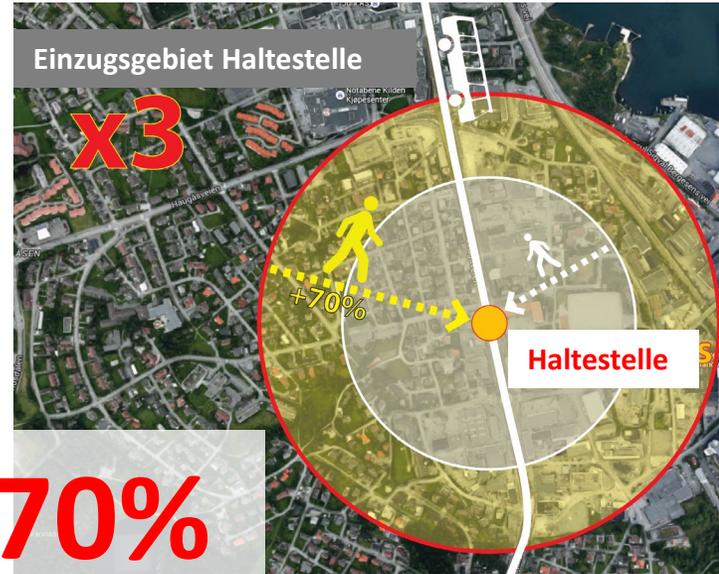
**Gestaltung und  
Platzierung von  
Übergängen**

**+20 % bis +25 %**



3

Zusammenfassung:  
**4 Faktoren beeinflussen die  
akzeptable Fußweglänge:**



**+70%**



- 1** Positive Emotionen und Kurz empfundene distanzen
- 2** Zugang zu Handel und Service entlang des Weges
- 3** Straßenüberquerungen
- 4** Umwege

bis zu **+30%**

bis zu **+25%**

**-5%** bis **-15%**

**-10%** bis **-35%**

**$\Sigma > 70\%$**



A visual equation illustrating the concept of addition. It features three large red numbers: a '1', a '+', another '1', an '=', and a final '3'. The first '1' has four black stick figures walking across it. The second '1' has a black bus icon positioned over it. The final '3' is the result of the addition.