

Haltestellen und ihr Umfeld

Mehr als nur ein Zwischenstopp

Ob Arbeitsweg, Arzttermin oder Cafébesuch – der Weg zur Haltestelle bestimmt, wie wir den ÖPNV erleben und trägt zugleich zu alltäglicher Bewegung bei. Wichtig ist nicht allein die Entfernung, sondern ebenso die Qualität des Weges und des Umfelds. Dieses oft unterschätzte Element der intermodalen Wegekette zeigt: Wer den Weg zur Haltestelle verbessert, optimiert die gesamte Reise.

Klimaanpassung: Haltestellen besitzen Potenzial

In der Hamburger Strategie zur Klimaanpassung werden Haltestellenumfelder und Bahnhöfe als Handlungsschwerpunkte einer widerstandsfähigen Verkehrsinfrastruktur gesondert hervorgehoben. Durch ihre Funktion als Übergangsbereich zwischen öffentlichem Nahverkehr und den Quartieren muss die Aufenthaltsqualität in Haltestellenumfeldern sowie deren Zuwegen gewährleistet und auf Extremwetterereignisse vorbereitet werden. Erste Ansätze sehen die Schaffung von Gründächern, wettergeschützte Rückzugsorte sowie mehr Einsätze durch die Stadtreinigung vor.

Hamburg hat Koordination für das Umfeld von Haltestellen eingesetzt

Der Hamburger Verkehrsverbund (hvv) hat seit 2013 eine Koordination für Umfelder von Schnellbahnhaltestellen etabliert. In Zusammenarbeit mit zahlreichen Akteuren werden Haltestellenumfelder überprüft und Handlungsbedarfe abgeleitet. Zu dem größten Herausforderungen zählt die Klärung von Zuständigkeiten und das Handeln bei fachübergreifenden Schnittstellen. Häufig geht es um Themen wie Sauberkeit, Barrierefreiheit sowie um das Erscheinungsbild der Haltestellen. Kleinstmaßnahmen kann die Koordination selbst umsetzen (z. B. Projekt „blühende Haltestellen“).

Die Haltestelle in der Wegekette

Verschiedene Erhebungen zum Mobilitätsverhalten in Deutschland zeigen, dass zwischen 86 und 96 Prozent der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr die Haltestelle zu Fuß erreichen. Der Fußweg zur Haltestelle ist also kein Nebenschauplatz, sondern ein zentraler Bestandteil der ÖPNV-Erfahrung. Gleichzeitig ist das Zufußgehen die einfachste Fortbewegungsart des Menschen und wirkt sich maßgeblich positiv auf die Gesundheit aus. Zudem zeigt eine Umfrage des Instituts Socialdata, dass bis zu 70 Prozent der Reiseerinnerungen aus der Zeit des Gehens stammen – sei es auf dem Weg zur Haltestelle oder beim Umsteigen.

In Nahverkehrsplänen wird der Einzugsbereich von Haltestellen je nach Typ unterschiedlich definiert: Während Bahnhöfe einen Radius von bis zu 1.200 Metern abdecken, gelten für Bushaltestellen meist 300 bis 600 Meter als Richtwert. Doch die Entfernung allein sagt wenig über die Erreichbarkeit aus. Entscheidend ist, wie der Weg zur Haltestelle erlebt wird und wie das nähere Umfeld gestaltet ist.

Was den Weg zur Haltestelle besonders macht

Aufgrund mangelnder Datenlagen ist nur

wenig darüber bekannt, was den Fußweg zur Haltestelle ausmacht.

Erste Untersuchungen zeigen jedoch: Fahrgäste wählen nicht immer die kürzeste Strecke. Vielmehr spielen vertraute Wege und der empfundene Zeitdruck eine Rolle. Insbesondere auf dem Hinweg zur Haltestelle gehen viele Menschen zügig und zielgerichtet. Auf dem Rückweg hingegen lassen sie sich eher Zeit, insbesondere wenn es unterwegs Geschäfte oder andere Angebote gibt, die zum Verweilen oder entspannten Gehen einladen.

Die Rolle der Aufenthaltsqualität

Zur Abgrenzung eines Haltestellenumfelds wird die Perspektive der Fahrgäste eingenommen. Neben typischen Infrastrukturelementen wie Eingängen oder Geschäften zählen auch öffentliche Möblierung, Wegeverbindungen zwischen den Haltestellenzugängen, Beleuchtung und Sicherheitsempfinden sowie visuelle Eindrücke dazu. Doch wer und was definiert das Umfeld? Für Planende ist ein kleines Umfeld praktischer, da kleinteilige Maßnahmen sehr zielgerichtet benannt und umgesetzt werden können. In der Wahrnehmung der Fahrgäste ist das Umfeld zumeist größer und bezieht Räume und Eindrücke über die Haltestelle hinaus mit ein.



U-Bahnhof Kellinghusenstraße in Hamburg, mit Radparkhaus, Bushaltestelle und Bodenleitsystem. Auch Umsteigemöglichkeiten und Barrierefreiheit sind wichtig für die Qualität des Haltestellenumfelds.

Chancen der integrierten Planung

Die Gestaltung von Haltestellenumfeldern ist komplex. Während die Zuständigkeiten innerhalb des konkreten Haltestellenbereichs meist klar geregelt sind, treffen im Umfeld viele Interessen aufeinander – von Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung, Verkehrsunternehmen, Polizei, Stadtreinigung bis Grundstücks- und Gebäudeeigentümer:innen. Oft fehlt es an abgestimmten Handlungsansätzen und klaren Verantwortlichkeiten.

Bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs spielen das subjektive Sicherheitsempfinden sowie die Wahrnehmung von Sauberkeit an Haltestellen und deren Umfeldern eine zentrale Rolle. Neben einer regelmäßigen Reinigung tragen ausreichend Beleuchtung, Belebung und Überwachung unter anderem dazu bei, die Angst vor Kriminalität zu senken. Darüber hinaus stellt Barrierefreiheit einen über alle Altersgruppen hinweg wichtigen Grundsatz für die Erreichbarkeit von Haltestellen dar. Neben dem Haltestellenbereich selbst sind sichere Fußwege (z. B. ausreichende Breiten, baulicher Zustand) und Querungen (z. B. gute Sichtachsen und Wahrnehmbarkeit) sowie attraktive Umgebungen auf der Wegstrecke wichtige Faktoren in der Wahrnehmung.

Schlüssel zur Verkehrswende

Die Qualität des Zugangs zur Haltestelle ist kein Detail, sondern ein Schlüssel zur Verkehrswende. Eine integrierte Planung, die den Fußverkehr als Teil des ÖPNV versteht, kann entscheidend dazu beitragen, den Autoverkehr zu reduzieren und die Gesundheit der Menschen in vielerlei Hinsicht positiv zu beeinflussen. Je attraktiver und komfortabler der Weg zur Haltestelle, desto eher werden Busse und Bahnen genutzt, auch bei längeren Distanzen. Dafür braucht es nicht nur integrierte Ansätze, sondern auch umsetzbare Konzepte, insbesondere im begrenzten Rahmen kommunaler Ressourcen. Denn wer den Weg zur Haltestelle verbessert, verbessert die gesamte Reise.

Zusammen mit der Freien und Hansestadt Hamburg erarbeiten wir derzeit einen Leitfaden für eine fußverkehrsfreundliche und nutzenorientierte Gestaltung von Haltestellenumfeldern mit besonderem Fokus auf Schnellbahnhaltestellen. Hamburg beschreitet damit bundesweit neue Pfade auf kommunaler Ebene. Gleichzeitig behandeln wir das Thema auf Bundesebene in einem Forschungsprojekt mit dem Umweltbundesamt. Somit ermöglichen wir den praxisorientierten Aufbau von Know-how für dieses zukunftssträchtige Thema.

Bundesweit wohnen 90 Prozent der Bevölkerung im Umkreis von 600 Metern um eine Haltestelle mit mindestens 20 Abfahrten pro Werktag oder im Umkreis von 1.200 Metern um einen Bahnhof mit mindestens 20 Abfahrten pro Werktag.

Quelle: deutschlandatlas.bund.de



Sebastian Schröder-Dickreuter

Dipl.-Ing. Raumpl., Verkehrsplaner, Geschäftsführer
Tel.: 0421/224 194-31
schroeder@planersocietaet.de



Jelena Bücker

M. Sc. Verkehrswirtschaft
Verkehrsplanerin

Tel.: 0421/224 194-32
buecker@planersocietaet.de