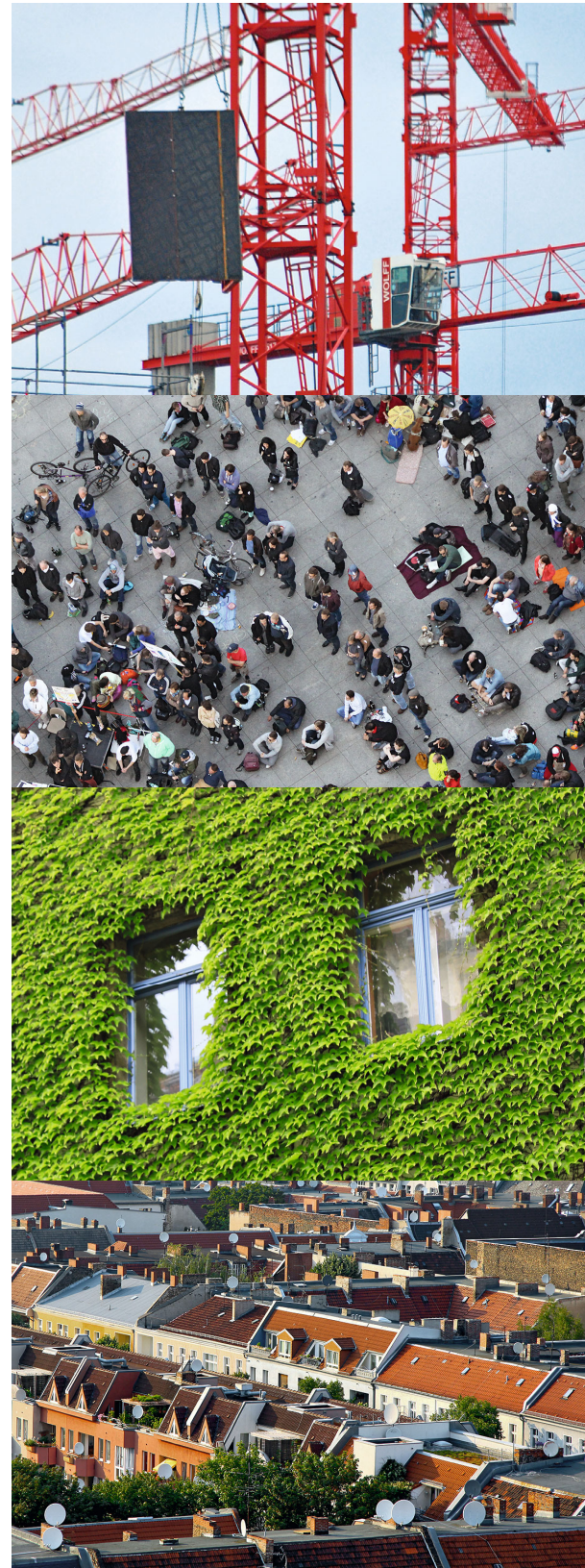


Jan-Philipp Mesenbrock und Heike Marquart

Haltstellenumfelder aus Nutzendenperspektive: mehr als nur ein-, um- und aussteigen



Jan-Philipp Mesenbrock
Heike Marquart

Haltstellenumfelder aus Nutzendenperspektive: mehr als nur ein-, um- und aussteigen

Ergebnisse aus dem EU-Projekt EASIER

Impressum

Herausgeber:

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu)
Zimmerstraße 13–15 10969 Berlin
+49 30 39001-0 difu@difu.de <https://difu.de/>

Autor und Autorin:

Jan-Philipp Mesenbrock, Difu, Berlin
Heike Marquart, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), Berlin

Redaktion:

Patrick Diekelmann

Layout:

Maria Saddington

Gestaltungskonzept Umschlag:

3pc GmbH Neue Kommunikation

Bildnachweis (Umschlag):

1. v. oben: Busso Grabow | 2., 3., 4. v. oben: Wolf-Christian Strauss

Erscheinungsjahr:

2026

Schriftenreihe:

Difu Impulse 3/2026 ISSN 1863-7728

DOI 10.34744/difu-impulse_2026-3



Der Text dieser Publikation, bis auf Zitate, sowie selbst erstellte Abbildungen und Tabellen, wird unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International (CC BY 4.0) veröffentlicht. Den vollständigen Lizenztext finden Sie unter: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

Zitierempfehlung (APA7):

Mesenbrock, J.-P. & Marquart, H. (2026). *Haltstellenumfelder aus Nutzendenperspektive: mehr als nur ein-, um- und aussteigen: Ergebnisse aus dem EU-Projekt EASIER* (Difu Impulse 3/2026). Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). https://doi.org/10.34744/difu-impulse_2026-3

Die Veröffentlichung entstand im Rahmen des von der EU und dem BMBF geförderten Forschungsprojektes EASIER (sEAmless Sustalnable EveRyday urban mobility) (Laufzeit: 2021–2024). Das Ziel von EASIER war es, die verschiedenen Bestandteile einer Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ganzheitlich zu betrachten und damit den öffentlichen Verkehr als Rückgrat nachhaltiger Mobilität zu stärken. EASIER konzentrierte sich dabei auf die Perspektive der Nutzenden, es geht insbesondere:

- um neue Erkenntnisse über das Verhalten und die Präferenzen der Nutzenden,
- um eine verbesserte Integration von aktiven und geteilten Verkehrsmitteln in den öffentlichen Nahverkehr, auch um wirksamere Regulierungsrahmen,
- um effiziente Tarifsysteme, die die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel fördern, und
- um attraktiv gestaltete Bahnhöfe/Haltestellen.

Im Projekt waren verschiedene Partner aus Dänemark (DTU), Norwegen (NTNU), Schweden (ULUND) und Deutschland (DLR, TUK, Difu) beteiligt. Das Difu übernahm den Wissenstransfer in die kommunale Praxis.



Inhalt

1.	Haltestellenumfelder – mehr als nur ein-, um- und aussteigen	5
2.	Was macht Bahnhofs- und Haltestellenumfelder (un)attraktiv?	6
2.1	Ergebnisse aus Forschung und Praxis	6
2.2	Nutzendenbedürfnisse an Haltestellenumfeldern mit Umstiegsfunktion: Beispiele Berlin-Lichtenberg und Berlin-Haselhorst	7
3.	Wer ist zuständig?	12
4.	Gibt es gute Beispiele?	14
5.	Wie Haltestellenumfelder jetzt und in Zukunft verbessert werden können	23
5.1	Sofortmaßnahmen	23
5.2	Mittel- und langfristige Maßnahmen	24
5.3	Fazit	25
6.	Literatur	26

1. Haltestellenumfelder – mehr als nur ein-, um- und aussteigen

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) gilt als Rückgrat der Mobilitätswende. Wie unverzichtbar er ist, zeigt sich oft erst, wenn ein Streik oder eine Streckensperrung den Betrieb lahmlegt: Plötzlich kommt das öffentliche Leben fast zum Stillstand und die Verkehrsinfrastrukturen der Städte geraten ins Stocken. Ein gut funktionierender ÖPNV entlastet die Straßen, sodass diejenigen, die wirklich auf das Auto angewiesen sind, seltener im Stau stehen. Zudem werden weniger Energie und öffentliche Flächen verbraucht sowie weniger Treibhausgase und gesundheitsschädliche Emissionen verursacht. Daher sollten eine hohe Nutzung und die Bereitstellung eines zuverlässigen und qualitativ hochwertigen ÖPNV im Interesse aller liegen.

Die beste Antwort auf die Frage, wie mehr Menschen für den ÖPNV gewonnen werden können, liefern die Fahrgäste, die Nutzenden, selbst. Betrachtet man ihre Perspektive, wird schnell klar: Eine ÖPNV-Fahrt beginnt nicht erst am Bussteig oder im Fahrzeug, sondern umfasst mehrere Abschnitte – vom Weg von der Haustür zur Haltestelle über das Ein-, Um- und Aussteigen bis zum Weg zum Zielort. Genau diesem Thema widmete sich bereits der Difu-Impulse-Band 5/2024 „Der Weg zur Haltestelle – ein blinder Fleck in der Mobilitätsforschung?“ (www.difu.de/18680).

Auch der vorliegende Difu-Impulse-Band betrachtet den Weg zur Haltestelle aus der Perspektive der Nutzenden. Im Bild der ganzheitlichen Reisekette geht es nun jedoch um die unmittelbaren Umfelder von Haltestellen und Bahnhöfen sowie um attraktive Umstiege, beispielsweise vom Bus auf die S-Bahn. Dabei stehen folgende Fragen im Mittelpunkt: Was macht diese Bereiche (un)attraktiv? Wie lassen sich die Bedürfnisse der Fahrgäste besser in den Betrieb sowie in die Gestaltung von Haltestellen, Bahnhöfen und deren Umfeldern, z.B. Bahnhofsvorplätzen, einbeziehen? Und was können Kommunen tun?

Die Gestaltung der Umfelder von Haltestellen des ÖPNV ist eine lohnende Aufgabe für Kommunen und Verkehrsunternehmen gleichermaßen. Eine attraktive Gestaltung stärkt die Identifikation mit dem öffentlichen Verkehr, verbessert die Aufenthaltsqualität und das Nutzendenerlebnis entlang der gesamten Reisekette. Vorausgesetzt, die Gestaltung folgt den Prinzipien guter Orientierung, hoher Aufenthaltsqualität und Fußgängerfreundlichkeit. Gute Stationsumfelder übernehmen mehr als Mobilitätsfunktionen, einige sind gar eigenständige Aufenthaltsräume im Stadtraum. Davon profitieren sowohl die Stadt als auch der ÖPNV, gelten diese Stationen und deren Umfelder doch als deren Visitenkarte. Zentrale Herausforderungen bleiben der Umgang mit (sozialen) Sicherheitsaspekten sowie die Sicherstellung von Sauberkeit, Instandhaltung und Komfort.

Die Themenstellung betrifft nicht nur urbane Räume. Auch im ländlichen Raum bergen Haltestellen, Bahnhöfe und ihre Umfelder ungenutzte Potenziale, um als Drehscheiben nachhaltiger Mobilität und Orte des Zusammenkommens zu wirken (Allianz pro Schiene, 2024). Dabei wird die Qualität des ÖPNV-Angebots insgesamt von weiteren Faktoren wie Tarifstruktur, Zuverlässigkeit, Taktung, Informationsangebot und Reisezeiten beeinflusst. Dieser

Difu-Impulse-Band richtet den Fokus bewusst auf die Qualität der Haltestellenumfelder aus Sicht der Nutzenden.

2. Was macht Bahnhofs- und Haltestellenumfelder (un)attraktiv?

Ein attraktives Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen lädt zur Fahrt mit Bussen und Bahnen ein. Hindernisse und unangenehme Emotionen auf dem Weg zur Haltestelle machen den ÖPNV insgesamt unattraktiv. Im Zweifel verhindern diese Merkmale, dass der ÖPNV überhaupt genutzt wird. Bevor Handlungsansätze aufgezeigt werden, gilt es zunächst, zentrale Herausforderungen und Bedürfnisse im Umfeld von Haltestellen zu identifizieren. Dieses Kapitel stützt sich dabei auf einschlägige Studien sowie auf empirische Erkenntnisse aus dem EASIER-Projekt.

2.1 Ergebnisse aus Forschung und Praxis

Sicherheitsgefühl als Grundvoraussetzung

Nichts macht ein Haltestellenumfeld für Nutzende unattraktiver, als sich nicht sicher zu fühlen. Als unsicher wahrgenommen werden vor allem bauliche und infrastrukturelle Elemente wie unangenehme Unterführungen, fehlende Beleuchtung oder fehlende Straßenquerungen wie etwa Jehle et al. (2022) besonders deutlich hervorheben. Im direkten Haltestellenumfeld ist vor allem Sicherheit vor Kriminalität und Belästigung entscheidend, also elementare Aspekte der persönlichen Sicherheit (Allen et al., 2020). Ein unzureichendes Sicherheitsgefühl ist Studien zufolge ein essenzieller Grund, statt des ÖPNV das private Auto zu nutzen (Bivina et al., 2019; Tilahun et al., 2016). Zu einem unzureichenden Sicherheitsgefühl tragen auch wenig belebte Räume und damit eine fehlende soziale Kontrolle bei (Sundling & Ceccato, 2022). Pisier-Caillet und Ristea (2024) betonen, dass Maßnahmen wie Videoüberwachung allein nicht ausreichen. Wichtig sei auch, die Öffentlichkeit über tatsächliche Risiken, vorhandene Schutzmaßnahmen und die Bedeutung der Meldung von Vorfällen zu informieren. Zudem beeinflusst die Gestaltung schlecht einsehbarer Bereiche, wie etwa hinter Hecken oder Treppen, das Sicherheitsgefühl deutlich (Börjessen, 2012).

Aufenthaltsqualität: Sauberkeit, Belebtheit und Platz

Bei einer Umfrage des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) gaben 54 % der Befragten an, dass die Aufenthaltsqualität an den Haltestellen in ihrer Umgebung schlecht sei (Kosok et al., 2020). Auch regelmäßige Passant:innen- und Kund:innenbefragungen des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) zeigen: Für Fahrgäste ist Sauberkeit einer der entscheidenden Faktoren für die Zufriedenheit mit dem Haltestellenumfeld (2015, 2019). Typische Mängel betreffen Verunreinigungen durch Verpackungsmüll, Flaschen, Papier oder unangenehme Gerüche, etwa durch menschliche oder tierische Hinterlassenschaften, oder Graffiti. Doch es geht nicht nur um Sauberkeit: Auch fehlende

Belebtheit sowie ein Mangel an Sitzgelegenheiten oder Einkaufsmöglichkeiten wirken sich negativ auf das Haltestellenerlebnis aus, wie beispielsweise Allen et al. (2020) hervorheben.

Umsteigen und Warten: Gehzeiten, Informationen und Ausstattung

Neben einem unzuverlässigen Betrieb und einer zu niedrigen Taktfrequenz öffentlicher Verkehrsmittel zählen auch lange Geh- und Wartezeiten zu den Faktoren, die die Bereitschaft zur Nutzung von Verbindungen mit Umstiegen deutlich verringern (Chowdhury & Ceder, 2013). Eine Studie aus Kopenhagen hob hervor, dass schlechte Wegführung bei Umstiegen von Pendelnden negativ wahrgenommen wurde. Währenddessen wurden Geschäfte und Rolltreppen als positive Merkmale einer Umgebung zum Umsteigen herausgestellt.

Dass die Ausstattung, also das Vorhandensein von Verkaufsläden und Informationstafeln, wichtig ist, zeigte eine Studie aus den USA: Ist keine weitere Ausstattung vorhanden, wird die Wartezeit mindestens 1,3 Mal länger wahrgenommen (Fan et al., 2016). Bei der Untersuchung von Haltestellenattributen, die das Warteerlebnis verbessern könnten, identifizierten Chowdhury und Ceder (2013) Echtzeitinformationen als die am häufigsten bevorzugte Maßnahme. Eine Befragungsstudie aus Mailand zeigte, dass die Befragten nach der persönlichen Sicherheit Einrichtungen für Mobilitätseingeschränkte und Informationen am Bahnhof als am zweitwichtigsten werteten (Eboli & Mazzulla, 2011). Andere Studien stellten heraus, dass mangelhafte Beschilderung, unübersichtliche Eingänge und ein hohes Verkehrsaufkommen an Haltestellen bei Nutzenden Stress verursachen. Folglich beeinträchtigen diese Faktoren das Wohlbefinden und die Motivation, den ÖPNV zu nutzen (Ferri & Popp; Merzoug & Jarass, 2021).

Schutz vor Witterung und Hitze

Witterungsschutz gilt als eine weitere grundlegende Voraussetzung für die Nutzung von Haltestellen (Bell & Sumper, 2015). Viele Studien haben insbesondere den Schutz vor Kälte und Regen in den Fokus genommen. Mit Blick auf den Klimawandel und eine alternde Bevölkerung gewinnt auch der Schutz vor Hitze zunehmend an Bedeutung. In der Online-Befragung „Heiß, heißer, Haltestelle?“ wurden zwischen dem 25. Mai und dem 21. Juni 2020 über 1.200 Personen aus dem Dresdener Stadtteil Gorbitz zur Hitzebelastung an Haltestellen befragt (Großmann et al., 2021). Das Ergebnis: Die Hitzebelastung wird im Sommer als sehr hoch empfunden. Schutz vor Hitze ist für alle Nutzenden angenehm, für ältere Menschen jedoch teilweise entscheidend, um ihre Gesundheit nicht zu gefährden.

2.2 Nutzendenbedürfnisse an Haltestellenumfeldern mit Umstiegsfunktion: Beispiele Berlin-Lichtenberg und Berlin-Haselhorst

Im Rahmen des EASIER-Projekts wurde eine Online-Umfrage durchgeführt, um die Bedürfnisse, Anforderungen und Erfahrungen von Nutzenden bezüglich attraktiver Umstiege zu erforschen. Als Fallbeispiele dienten der Bahnhof Berlin-Lichtenberg und die Station Berlin-Haselhorst. Die beiden Orte nehmen unterschiedliche Funktionen im öffentlichen Verkehrsnetz von Berlin

ein. Berlin-Lichtenberg ist ein multimodaler Verkehrsknoten mit Regionalzügen, S-, U-Bahn sowie Bus- und Tramverkehr und liegt in einem hochverdichteten, urban geprägten Umfeld, wohingegen der Bahnhof Berlin-Haselhorst ausschließlich durch U-Bahn und ergänzende Busverbindungen gekennzeichnet ist und sich in einem gering verdichteten Stadtrandgebiet mit überwiegend Wohn- und Gewerbenutzung befindet. Beide verfügen über eine Mobilitätsstation mit Sharing-Angeboten.

Am Bahnhof Berlin-Lichtenberg steht für die Mehrheit der Befragten der Beginn oder das Ende ihrer Reise im Vordergrund (71 %), wobei zwei von fünf Personen den Bahnhof auch zum Umsteigen nutzen. Die Haltestelle Berlin-Haselhorst hingegen fungiert stärker als intermodaler Umsteigepunkt im Berliner Westen: Etwa die Hälfte steigt um, die andere Hälfte startet oder beendet ihre Wege in Berlin-Haselhorst. Im Vergleich zu Berlin-Lichtenberg ist Berlin-Haselhorst ein U-Bahnhof mit Bushaltestelle und Sharing-Station, bei dem die Nachbarschaft nicht so nahegelegen ist wie in Lichtenberg. Diese unterschiedlichen Funktionen prägen auch die Anforderungen an das jeweilige Haltestellenumfeld, insbesondere im Hinblick auf Zugänglichkeit, Orientierung und Aufenthaltsmöglichkeiten.

Für die Rekrutierung zur Teilnahme an der Online-Umfrage an beiden Bahnhöfen wurden Plakate und Bodengrafiken in den ÖPNV-Stationen gemietet, Newsletter quartiersbezogener Initiativen genutzt, Flyer verteilt und die Umfrage in Online-Plattformen der Nachbarschaften (z.B. nebenan.de) angekündigt. Die Umfrage fand von Juli 2023 bis September 2023 statt. Bei der Online-Umfrage wurde ermittelt, welche Merkmale und Dienstleistungen innerhalb des Bahnhofs und in seiner Umgebung für die Befragten wichtig sind.

250 Personen haben die Umfrage über den Bahnhof Lichtenberg vollständig ausgefüllt, 71 in Haselhorst. Die Befragten sind mehrheitlich zwischen 20 und 50 Jahre alt, gut gebildet und tendenziell einkommensstärker als der Durchschnitt der Berliner Gesamtbevölkerung. Etwas mehr Frauen als Männer oder non-binäre Personen haben den Fragebogen ausgefüllt.

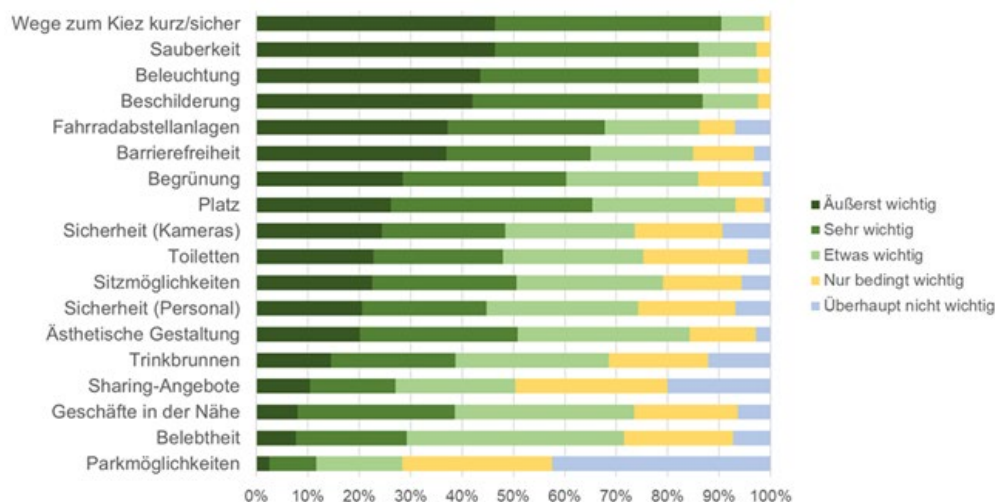
Was sind für die Befragten die wichtigsten Merkmale eines attraktiven Bahnhofs und wie werden diese in Berlin-Lichtenberg und Berlin-Haselhorst bewertet?

Bahnhof Berlin-Lichtenberg

Die meisten Befragten (80 % oder mehr) gaben an, dass sichere und kurze Wege in die Umgebung, Sauberkeit und Beleuchtung des Vorplatzes sowie eine gute Beschilderung der Zugänge für sie sehr wichtig oder äußerst wichtig sind. Für Insgesamt 60-80 % der Befragten sind barrierefreie Zugänge, gute Fahrradabstellmöglichkeiten, Grünanlagen und ausreichend Platz, um Gedränge zu vermeiden, sehr wichtig oder äußerst wichtig. Ebenfalls wichtig (für 40-60 % der Befragten) sind die Kameraüberwachung, Toiletten, die Aufenthaltsqualität (z.B. Sitzgelegenheiten), Sicherheitspersonal und die ästhetische Gestaltung des Vorplatzes. Im mittleren Bereich (25-40 %) liegen Trinkbrunnen, nahe gelegene Geschäfte, Sharing-Dienste und die Lebendigkeit des Vorplatzes. Hingegen waren Parkmöglichkeiten für Kfz der am wenigsten wichtige Aspekt für die Befragten.

Abb. 1 gibt einen Überblick.

Abb. 1:
Anforderungen an
Stationsumgebung in
Berlin-Lichtenberg,
angeordnet nach
Wichtigkeit (n=250)

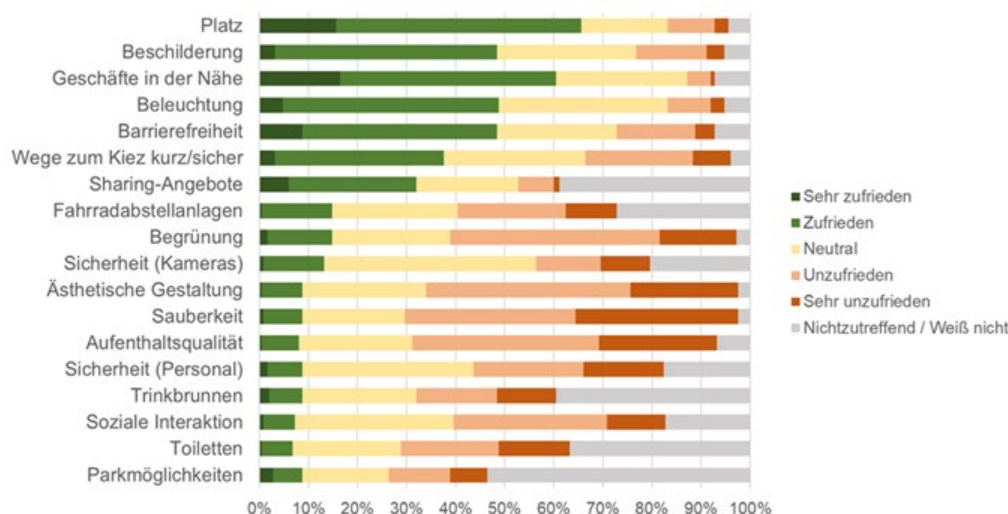


Quelle: Ergebnisse aus der Online Umfrage des DLRs im Projekt EASIER, übersetzt aus Marquart et al., 2026

Die Befragten sind überwiegend zufrieden oder sehr zufrieden (40 % oder mehr) mit der Großzügigkeit des Platzes, der Beschilderung der Zugänge, der Beleuchtung, den nahe gelegenen Geschäften und der Barrierefreiheit. Mehr als die Hälfte der Befragten halten die verfügbaren Sharing-Dienste für mindestens zufriedenstellend, obwohl sie für 39 % nicht relevant sind. Von den Befragten sind 68 % unzufrieden oder sehr unzufrieden mit der Sauberkeit, 64 % mit der ästhetischen Gestaltung, 62 % mit der Aufenthaltsqualität, 60 % mit der Begrünung und 43 % mit den sozialen Interaktionen. Abb. 2 gibt einen Überblick.

Im Allgemeinen sind die Befragten häufiger unzufrieden als zufrieden mit den Merkmalen des Bahnhofs Lichtenberg. Während Beleuchtung und Beschilderung nach Einschätzung der Befragten ausreichend berücksichtigt werden, besteht bei anderen als wichtig erachteten Aspekten weiterhin Handlungsbedarf. Dies betrifft insbesondere die Sauberkeit, die ästhetische Gestaltung, die Aufenthaltsqualität, Grünflächen, kurze und sichere Wege, die stärkere Berücksichtigung sozial marginalisierter Personen sowie Fahrradabstellanlagen, Toiletten und Trinkbrunnen. Die Themen Sicherheit und Überwachung bedürfen einer vertieften Betrachtung, da die Einschätzungen hierzu deutlich auseinandergehen.

Abb. 2:
Zufriedenheit mit der
Stationsumgebung
Lichtenberg (n=250)

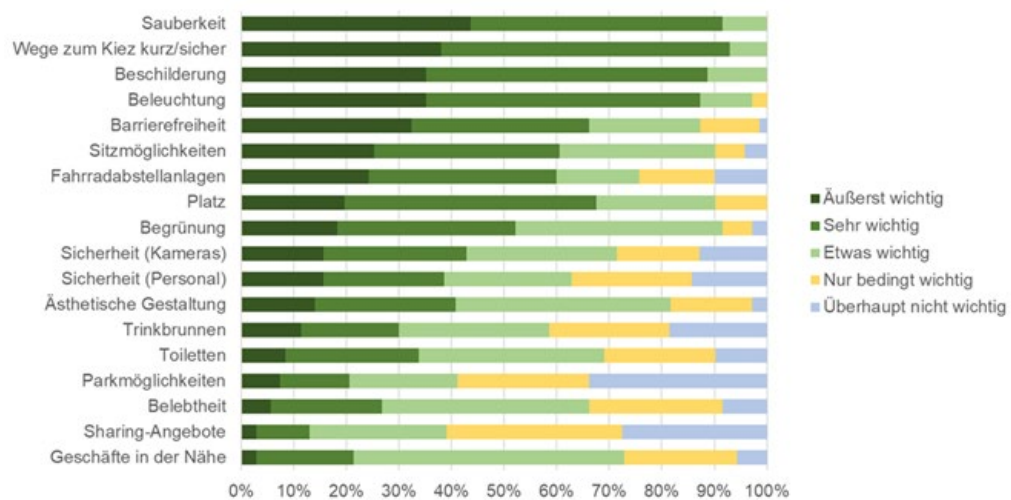


Quelle: Ergebnisse aus der Online Umfrage des DLRs im Projekt EASIER, übersetzt aus Marquart et al., 2026

Station Berlin-Haselhorst

Im Stationsumfeld sind den meisten Befragten in Haselhorst vor allem sichere und kurze Wege in die Umgebung, Sauberkeit, Beleuchtung und eine gute Beschilderung sehr wichtig oder äußerst wichtig (80 % oder mehr). Im oberen Mittelfeld (60-80 % sehr wichtig oder äußerst wichtig) liegen barrierefreier Zugang, gute Fahrradabstellanlage, ausreichend Platz und Begrünung. Ebenfalls wichtig (40-60 %) sind vielen Befragten die Kameraüberwachung, Toiletten, Sitzmöglichkeiten, Sicherheitspersonal und eine ästhetische Gestaltung. Im Mittelfeld (25-40 %) landen Trinkbrunnen und Geschäfte in der Umgebung, Sharing-Angebote sowie die Belebtheit des Platzes. Fast die Hälfte der Personen empfindet Sharing-Angebote zumindest als etwas wichtig. Auch in Haselhorst räumen die Befragten den Parkmöglichkeiten für Kfz nur eine geringe Priorität ein. Abb. 3 gibt einen Überblick.

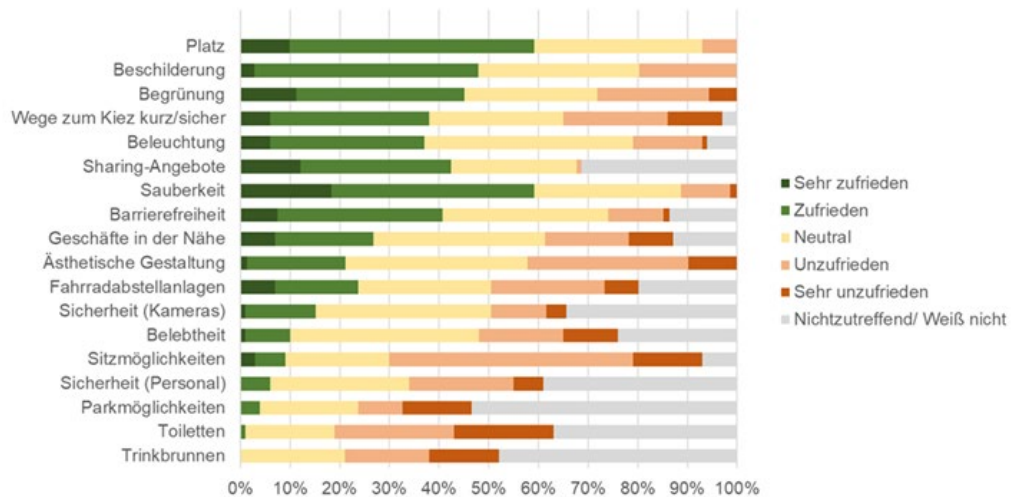
Abb. 3:
Anforderungen an
Stationsumgebung in
Haselhorst, angeordnet
nach Wichtigkeit (n=71)



Quelle: Ergebnisse aus der Online Umfrage des DLRs im Projekt EASIER © DLR

Spezifisch auf die Station Berlin-Haselhorst bezogen, sind die befragten Personen zufrieden bis sehr zufrieden mit der Platzgröße, der Beschilderung, der Beleuchtung, dem Vorhandensein von Geschäften in der Umgebung sowie mit der Barrierefreiheit. Tendenziell zufrieden sind sie mit der Anbindung an Sharing-Angebote. Unzufrieden bis sehr unzufrieden sind Befragte mit den Grünflächen und deren Bepflanzung, der Gestaltung und Ästhetik, der Aufenthaltsqualität und der Sauberkeit der Umgebung. Durchschnittlich schneiden Fahrradabstellanlagen (auch für 27 % nicht zutreffend), kurze, sichere Wege in den Kiez (ähnlich viele zufrieden wie nicht zufrieden), Sicherheit sowie soziale Interaktion ab. Abb. 4 gibt einen Überblick.

Abb. 4:
Zufriedenheit mit der
Stationsumgebung
Haselhorst (n=71)



Quelle: Ergebnisse aus der Online Umfrage des DLRs im Projekt EASIER © DLR

Vergleich und Schlussfolgerung

Im Allgemeinen sind die Befragten in Haselhorst zufriedener als in Lichtenberg; vor allem trifft das Thema Sicherheit in Haselhorst auf eine höhere Zufriedenheit. Auch hier zeigt sich, dass Sauberkeit, Sicherheit und kurze, übersichtliche Wege die zentralen Erfolgsfaktoren für eine attraktive Stationsumgebung sind. Unzufriedenheit besteht hier vor allem mit der Aufenthaltsqualität in der Bahnhofsumgebung, weil Sitzmöglichkeiten und Infrastruktur zum Verweilen fehlen. Vor allem ein Bahnhof, der überwiegend als Umsteigepunkt genutzt wird, sollte zugleich ein attraktiver Aufenthaltsort sein und den Fahrgästen während möglicher Wartezeiten eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Die unterschiedlichen Funktionen und damit einhergehenden Gestaltungsanforderungen von Bahnhofsumgebungen sollten in zukünftiger Forschung näher betrachtet werden.

Ergebnisse – Handlungsfelder:

Die Übereinstimmung der Ergebnisse mit bisherigen Studien unterstreicht nicht nur deren Validität, sondern zeigt auch deutlich: Die aus Nutzendensicht zentralen Anforderungen an Haltestellen sind seit Jahren bekannt. Es mangelt also weniger an Erkenntnissen als an deren konsequenter Umsetzung in der Planung und Gestaltung.

- Äußerst wichtig ist die Sauberkeit (Vorplatz und Umgebung).
- Sehr wichtig sind: Beleuchtung, kurze Wege (Beschilderung, Umstiege in den Kiez usw.), ausreichend großer Vorplatz und Zugang.
- Zufrieden sind die Befragten mit der Größe und Übersichtlichkeit des Vorplatzes, der Beschilderung, der Barrierefreiheit und der Anbindung an Sharing-Angebote, in Berlin-Haselhorst auch mit der Sauberkeit und Begrünung, wohingegen in Berlin-Lichtenberg vor allem die Geschäfte in der Nähe als zufriedenstellend eingestuft werden.
- (Sehr) unzufrieden sind die Befragten mit der Sauberkeit, vor allem in Berlin-Lichtenberg, sowie mit der Aufenthaltsqualität und der ästhetischen Gestaltung; auch Sitzmöglichkeiten und Sicherheit werden als mangelhaft eingeschätzt.

Die Umfrage hat die hohe Relevanz von Sauberkeit, Übersichtlichkeit, Beleuchtung und von kurzen und sicheren Wegen in die Nachbarschaft aufgezeigt. Sowohl in Berlin-Lichtenberg als auch in Berlin-Haselhorst besteht allerdings noch Verbesserungsbedarf bei den aufgezeigten Themen Sauberkeit und Aufenthaltsqualität. Eine attraktive, übersichtliche Gestaltung von Bahnhofsumgebungen mit einem langfristigen Konzept für Sicherheit und Instandhaltung bzw. Sauberkeit ist wichtig, um das Sicherheitsempfinden zu stärken und dazu zu motivieren, den ÖPNV zu nutzen. Es sollte allerdings beachtet werden, dass die Stichprobe der Online-Umfrage vergleichsweise klein und nicht repräsentativ ist. Personengruppen, die die Stationen meiden oder den ÖPNV (noch) nicht nutzen, wurden mit der Umfrage, auf die innerhalb der Station aufmerksam gemacht wurde, womöglich nicht erreicht. Auch könnten bestimmte Personengruppen, die allerdings maßgeblich von z.B. mangelnder Sicherheit oder mangelnder Barrierefreiheit beeinträchtigt sind und deshalb den ÖPNV nicht oder nur ungern nutzen, unterrepräsentiert sein. Um diese Aspekte zu berücksichtigen, sollten weiterführende Studien eine tiefergehende Analyse bestimmter (Nicht-)Nutzendengruppen durchführen.

Um gemeinsam Handlungsansätze für die Gestaltung von Bahnhofsumfeldern auszuloten, wurden zusätzlich zur Online-Umfrage Workshops mit den beteiligten Stakeholdern aus der Praxis durchgeführt. Im nachfolgenden Kapitel werden die daraus resultierenden Ansätze zur Verbesserung von Bahnhofsumfeldern vorgestellt.

3. Wer ist zuständig?

Viele der in Kapitel 2 angesprochenen Faktoren, die einen attraktiven Zugang zum ÖPNV gewährleisten, müssen entlang der gesamten Wegekette geplant, umgesetzt und vor allem auch langfristig gewartet werden. Besonders zu berücksichtigen ist dabei das direkte Stationsumfeld, da es als Einstieg in den ÖPNV dient und – im Vergleich zum Inneren der Stationen – häufig vernachlässigt wird (Yang et al., 2023). Eine koordinierte Zusammenarbeit verschiedener Institutionen mit ihren jeweiligen Zuständigkeiten und ein integriertes Konzept für einen sicheren, komfortablen, sauberen und schnellen Zugang zum ÖPNV von dem Einzugsgebiet bis in das Verkehrsmittel sind notwendig.

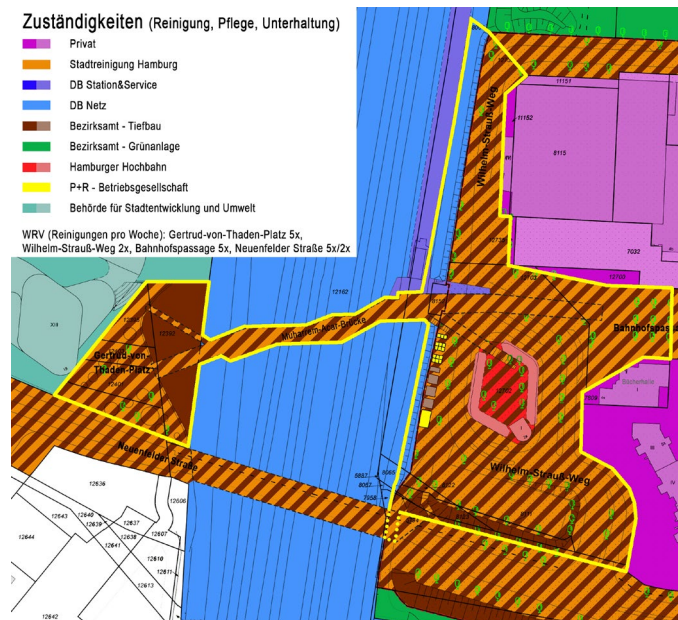
Haltestellenumfeld

Die Gestaltung attraktiver Haltestellenumfelder ist eine komplexe, fachübergreifende Aufgabe, die eine koordinierte Zusammenarbeit verschiedener Akteure erfordert. Kommunen spielen dabei eine zentrale Rolle, doch die Zuständigkeiten sind häufig fragmentiert. Ausgangspunkt sollte dabei die nutzendenzentrierte Perspektive sein, die den gesamten Zugang, Aufenthalt und Umstieg als gestalterische Einheit versteht. Das direkte Stationsumfeld, insbesondere der Bahnhofsvorplatz, ist dabei eine zentrale Schnittstelle: Er ist der erste und letzte Eindruck des ÖPNV und verbindet verschiedene Verkehrsträger miteinander.

Im Haltestellenumfeld ist dabei eine Vielzahl von Akteuren von Bedeutung, etwa Anbieter von Mikromobilität oder Gewerbetreibende wie Kiosk- oder Ladenbesitzer:innen. Auch sie prägen das Umfeld und sollten in Planungs- und Abstimmungsprozesse einbezogen werden. Abb. 5 zeigt am Beispiel ei-

nes Haltestellenumfeldes in Hamburg, wie eine solche Kartierung von Zuständigkeiten aussehen kann. Eine vergleichbare Übersicht kann beispielsweise von Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden oder Kommunen erstellt werden, um Verantwortlichkeiten sichtbar zu machen und Abstimmungsprozesse zu verbessern.

Abb. 5:
hvv Haltestellenumfeld-
Koordination (HUK):
Ausschnitt aus Plan
„Zuständigkeiten“



Quelle: hvv GmbH: Planausschnitt „Zuständigkeiten“

Rechtlicher Rahmen und Planungshoheit

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG, § 8 Abs. 3) verpflichtet die Aufgabenträger, den ÖPNV so zugänglich und nutzbar zu machen, dass alle Menschen ihn selbständig und ohne fremde Hilfe nutzen können. Die konkrete Gestaltung von Haltestellenanlagen ist dabei eine gemeinschaftliche Aufgabe der Straßenbaulastträger (Kommunen oder Landkreise) und der Verkehrsunternehmen.

Die Zuständigkeiten sind grundsätzlich klar verteilt: Planung und Bau der Haltestellen fallen überwiegend in den Verantwortungsbereich der Kommunen. Verkehrsunternehmen sind dagegen für die Ausstattung mit Beschilderung sowie Fahrplan- und Tarifinformationen zuständig. Auch bei Wartung und Pflege gilt eine entsprechende Aufgabenteilung: Reinigung, Winterdienst und das Leeren von Abfallbehältern zählen zu den kommunalen Dienstleistungen, während die Aktualisierung von Fahrplänen und Linienzeichnungen den Verkehrsunternehmen obliegt.

Fragmentierte Zuständigkeiten: Ergebnisse aus Praxis und Forschung

Obwohl die Zuständigkeiten rechtlich klar geregelt sind, zeigt die Praxis ein anderes Bild. Im Rahmen eines Stakeholder-Workshops mit Vertreter:innen der beiden betroffenen Berliner Bezirke (Kommune), des Landes (Senatsverwaltung), Betreibern von Sharing-Angeboten, Verkehrsbetrieben und Verkehrsverbünden im Mai 2023, organisiert vom DLR, der Universität Lund und dem Difu, wurde deutlich, dass die Planung von Umstiegen in Berlin stark zer-

splittert ist: Verkehrsbetriebe sind für Flächen im direkten Anschluss an Stationen zuständig (z.B. Unterführungen), Bahnhofsvorplätze hingegen fallen in die Verantwortung der Bezirksämter bzw. Kommunen, während übergeordnete Straßen dem Land unterstehen (Berliner Senatsverwaltung). Eine koordinierte Planung entlang der gesamten Reisekette findet kaum statt. Als zentrales Defizit wurde der Mangel an Kommunikation und abgestimmten Planungsverfahren identifiziert. Darüber hinaus fehlen aktuelle und gemeinsam nutzbare Daten zu den Haltestellenumfeldern.

In internationalen Fallbeispielen zeigt sich ein ähnliches Bild. In EASIER wurde festgestellt, dass trotz des politischen Willens zur Förderung durchgängiger Mobilität („whole journey“) die institutionelle Fragmentierung zwischen Verkehrsträgern und Verwaltungsebenen eine nahtlose Planung erheblich erschwert. Insbesondere aktive Mobilitätsformen wie Rad- und Fußverkehr bleiben oft marginalisiert, da sie als rein kommunale Aufgabe betrachtet werden. Dies behindert die systematische Einbindung in umfassende Mobilitätsstrategien (Cannon et al., 2025).

Die ganze Reisekette in den Blick nehmen

Ein zentrales Ergebnis der Analyse ist, dass die Planung stärker auf die gesamte Reise von Tür zu Tür („door-to-door“) ausgerichtet werden sollte. Ausgangspunkt sollte dabei die nutzendenzentrierte Perspektive sein, die den gesamten Zugang, Aufenthalt und Umstieg als gestalterische Einheit versteht. Planungen sollten von den Bedarfen der Nutzenden entlang ihrer gesamten Reisekette ausgehen, statt an institutionellen Zuständigkeitsgrenzen zu enden.

Dies erfordert eine Koordination über Ressort- und Fächergrenzen hinaus. Entlang der gesamten Reisekette müssten Zuständigkeiten nicht nur geklärt, sondern Prozesse der Zusammenarbeit in Planung, Wartung und Unterhaltung aktiv etabliert werden. Das setzt voraus, dass Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und weitere Akteure wie Anbieter von Mikromobilität oder Gewerbetreibende gemeinsame Prozesse entwickeln und aktuelle, gemeinsam nutzbare Daten zu den Haltestellenumfeldern bereitstellen. Beides wurde im Berliner Stakeholder-Workshop als zentrales Defizit identifiziert.

Ein gelungenes Praxisbeispiel bietet die Haltestellenkoordination des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv), die zeigt, wie eine solche institutionenübergreifende Zusammenarbeit in der Praxis funktionieren kann (siehe Kap. 4).

4. Gibt es gute Beispiele?

Gelungene Ansätze für bessere Haltestellenumfelder

Haltestellenumfelder prägen die Erfahrung der Fahrgäste maßgeblich. Attraktive Stationen können das Sicherheitsgefühl stärken, die Aufenthaltsqualität verbessern und insgesamt die Nutzung nachhaltiger Mobilität fördern. Doch wie gelingt eine solche Gestaltung in der Praxis? Die folgenden Beispiele zeigen Ansätze, wie unterschiedliche Kommunen und Akteure des ÖPNV zentrale Nutzendenbedürfnisse von Aufenthaltsqualität bis Sauberkeit erfolgreich umgesetzt haben.

Koordination und Sauberkeit: Hamburger Haltestellenkoordination

Gute Organisation als Grundlage für saubere und einladende Haltestellen

Der Hamburger Verkehrsverbund (hvv) setzt bereits seit 2013 auf eine umfassende Koordination der Haltestellenumfelder. Es gibt zwei sog. Haltestellenumfeldkoordinatoren, deren Aufgabe es ist, mit unterschiedlichen Akteuren zusammenzuarbeiten, darunter Verkehrsunternehmen, Hamburger Bezirksämter, Stadtreinigung und Straßenbaulastträger. Damit ist ein erster Schritt vollbracht: Alle relevanten Akteure sind bekannt. So können Mängel erkannt und Verbesserungen koordiniert werden.

Die Haltestellenumfeldkoordinatoren (HUK) führen gemeinsam mit den Partnern Bestandsaufnahmen durch, bei denen sie den Gesamteindruck des Haltestellenumfelds prüfen und Handlungsbedarfe dokumentieren. Anschließend klären sie Zuständigkeiten und stimmen die Umsetzung konkreter Maßnahmen ab, etwa den Rückschnitt von Bepflanzung, die Gestaltung von Wandflächen oder den Abbau von Barrieren für mobilitätseingeschränkte Personen. Ergänzend befragen sie Fahrgäste und Passant:innen vor Ort, wobei Sauberkeit als entscheidender Faktor für die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit genannt wird.

Neben Meldeplattformen wie dem „Melde-Michel“ engagiert sich der hvv auch proaktiv für attraktive Haltestellenumfelder, beispielsweise durch „Blühende Haltestellen“ für mehr Biodiversität oder künstlerische Wandgestaltungen (siehe Abb. 6). Diese Aktionen werden meist mit lokalen Partnern initiiert, stärken die Identifikation vor Ort und zeigen Wirkung: Beispielsweise werden die großflächigen neuen Gestaltungskonzepte in der Regel von anderen Akteuren aus der Streetart-Szene respektiert und bleiben unangetastet. Auch Wildplakatierungen kommen hier seltener vor. Das Haltestellenumfeld wirkt sauberer und insgesamt einladender.

Abb. 6:
Wandgestaltung im S-Bahn-Stationsumfeld
Mittlerer Landweg



Quelle: Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv)

Vandalismusprävention: Schutz durch Gestaltung und Beteiligung

Anti-Vandalismus-Kampagne „Danke für nichts!“

Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) hat gemeinsam mit traffiQ und dem Werbeanbieter Ströer die Anti-Vandalismus-Kampagne „Danke für nichts!“ ins Leben gerufen, um auf die enormen Sachschäden aufmerksam zu machen, die durch mutwillige Zerstörung an Haltestellen entstehen. Schäden, wie etwa zerbrochene Glasscheiben oder beschmierte Wartehallen, verursachen jedes Jahr hohe Kosten, die letztlich von der Allgemeinheit getragen werden. Um das Bewusstsein für diese Problematik zu schärfen, beklebte die VGF besonders betroffene Haltestellen mit auffälligen Kampagnenfolien. Die Motive stellen den finanziellen Schaden in den Kontext alltäglicher Konsumgüter (siehe Abb. 7).

Die Kampagne zeigte bereits an ersten Pilotstandorten eine Reduktion von Schäden durch Vandalismus. Nun wollen die beteiligten Akteure das Projekt fortführen und betonen, dass beschädigte und verdreckte Haltestellen nicht nur das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste mindern, sondern auch das allgemeine Wohlbefinden bei der Nutzung von Bus und Bahn beeinträchtigen (Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main [VGF], 2025).

Abb. 7:
Gegenwerte von
Vandalismus: Beispiel
der Anti-Vandalismus-
Kampagne von traffiQ,
Ströer und VGF

The image shows a teal-colored poster for an anti-vandalism campaign titled 'Vandalismus kostet!' (Vandalism costs!). The poster is divided into four white rectangular boxes, each containing a number, a product/service, and a comparison of the cost of vandalism to that product/service. The top-left box shows '1 Playstation' with a game controller icon and the text 'kostet so viel wie ein neuer Mülleimer.' (costs as much as a new trash can). The top-right box shows '666 Wochen New-York-Urlaub' with a yellow suitcase icon and the text 'kostet Vandalismus die VGF im Jahr.' (vandalism costs the VGF in the year). The bottom-left box shows '30 Konzerttickets' with a microphone icon and the text 'kostet eine neue Laterne an der Haltestelle.' (costs a new lamp at the station). The bottom-right box shows '523 Portionen Pommes' with a pile of fries icon and the text 'So viel kostet eine neue Scheibe an dieser Haltestelle.' (that's how much a new pane costs at this station). At the bottom left, there is a QR code and the text 'Feedback, weitere Infos: vgf-fm.de/haltestellen'. At the bottom right, there are logos for 'STRÖER', 'traffiQ', and 'VGF'.

Quantität	Gut/Dienstleistung	Vergleich
1	Playstation	so viel wie ein neuer Mülleimer.
666	Wochen New-York-Urlaub	kostet Vandalismus die VGF im Jahr.
30	Konzerttickets	kostet eine neue Laterne an der Haltestelle.
523	Portionen Pommes	So viel kostet eine neue Scheibe an dieser Haltestelle.

Quelle: Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), 2024

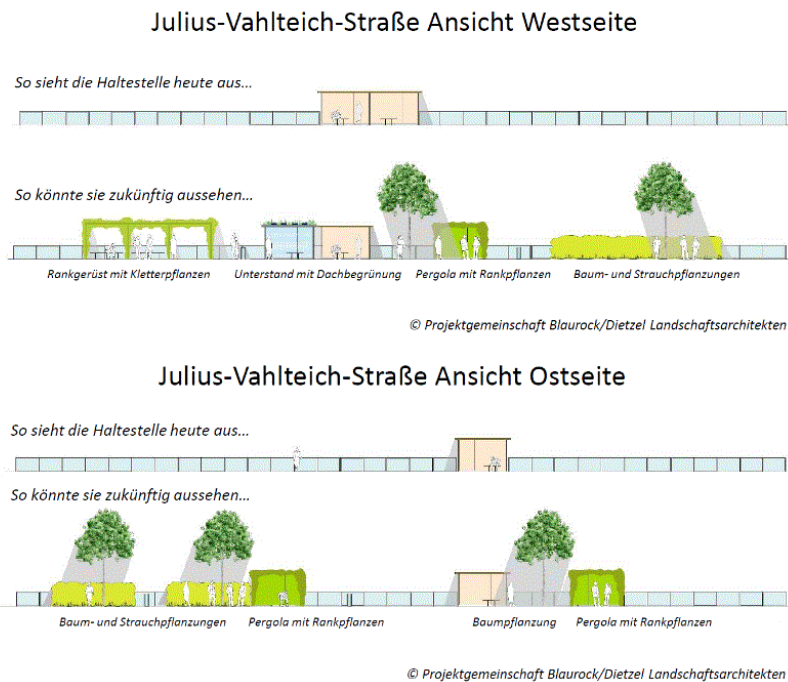
Schutz vor Hitze: Hitzeangepasste Haltestelle Dresden-Gorbitz

Neue Haltestellenelemente für mehr Aufenthaltsqualität bei Hitze

Im Rahmen des BMBF-Verbundforschungsprojekts „HeatResilientCity“ wurde untersucht, wie sich städtische Räume anzunehmende Hitzeperioden anpassen lassen. Ein Teilergebnis dieses Vorhabens ist der Entwurf einer hitzeangepassten Haltestelle in Dresden-Gorbitz. Die Projektgemeinschaft Blaurock/Dietzel Landschaftsarchitekten entwickelte hierzu gemeinsam mit lokalen Partnern einen prototypischen Gestaltungsansatz für die Haltestelle „Julius-Vahlteich-Straße“.

Der Entwurf (siehe Abb. 8) zeigt exemplarisch die Gegenüberstellung der aktuellen Situation und der geplanten Maßnahmen für beide Fahrtrichtungen. Ziel ist es, durch gezielte Begrünung und bauliche Eingriffe die Aufenthaltsqualität an heißen Tagen deutlich zu verbessern. Geplant sind unter anderem neue Baum- und Strauchpflanzungen, begrünte und berankte Unterstände mit Sitzgelegenheiten (wie Pergola und Rankgerüste mit Kletterpflanzen), ein Fahrgastunterstand mit extensiver Dachbegrünung sowie Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung. Ziel ist es, skalierbare und modulare Lösungen für städtische Haltestellen zu entwickeln (Großmann et al., 2021).

Abb. 8:
Entwurf einer
hitzeangepassten
Haltestelle



Quelle: Blaurock | Dietzel Landschaftsarchitekten Dresden, 2020

Begrünung gegen Hitze

Angesichts der zunehmenden Hitzebelastung setzen immer mehr Städte auf die Begrünung von Haltestellen, um das Mikroklima zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu steigern. In Wien statten die Wiener Linien zunehmend Wartehäuschen mit Dach- und Fassadenbegrünung aus (siehe Abb. 9). Ziel ist es, nicht nur mehr Schatten zu schaffen, sondern auch die Biodiversität im Stadtraum zu fördern und damit das Stadtklima positiv zu beeinflussen. Auch in Rotterdam und Utrecht werden begrünte Haltestellen gezielt eingesetzt, um Hitzeinseln zu reduzieren und grüne Akzente im Straßenraum zu setzen. In Hamburg testet die Wall GmbH in einem Pilotprojekt begrünte Dächer auf Fahrgastunterständen, die als kleine grüne Inseln zur lokalen Abkühlung beitragen und zugleich die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen sollen (Wall, 2021).

Abb. 9:
Begrüntes Wartehaus
der Wiener Linien



Quelle: © Wiener Linien, Fotograf: Manfred Helmer

Sicherheit und Aufenthaltsqualität: Bahnhofsumfeld Wuppertal-Döppersberg

Vom Angstraum zum preisgekrönten Stadtraum

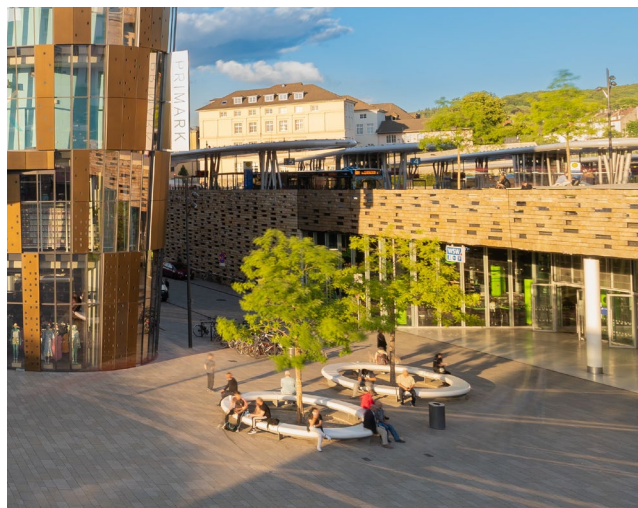
Das Wuppertaler Hauptbahnhofsumfeld Döppersberg wurde 2024 von der Stiftung „Lebendige Stadt“ mit dem Stiftungspreis für das schönste Bahnhofsumfeld Deutschlands ausgezeichnet. Die Umgestaltung steht beispielhaft für eine ganzheitliche, sozial integrierende und städtebaulich anspruchsvolle Entwicklung öffentlicher Räume.

Im Zentrum der Maßnahmen stand die Transformation eines einst wenig einladenden Areals in einen lebendigen, barrierearmen und sicheren Ort für alle. Die neue Fußgängerbrücke verbindet die Innenstadt mit dem Bahnhof und sorgt gemeinsam mit der umgestalteten Bahnhofspassage für bessere Wegebeziehungen und Orientierung. Kulturelle Elemente und neue Aufenthaltsbereiche – auch für suchtkranke und obdachlose Menschen – stärken die Identität des Ortes und fördern soziale Interaktionen.

Ergänzt wird das Gestaltungskonzept durch gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Beleuchtung, des Leitsystems und der intermodalen Vernetzung, beispielsweise durch kurze Wege zwischen den Verkehrsträgern und den Einbau von Fahrstühlen. Parallel dazu wurde ein Akteursnetzwerk initiiert, das städtische Verwaltung, Sozialplanung, Verkehrsunternehmen, Sicherheitsbehörden, Wirtschaft und Zivilgesellschaft in einem kooperativen Sicherheitsansatz vereint.

Der Erfolg der Maßnahmen ist messbar: In einer von der Bergischen Universität Wuppertal durchgeführten Befragung gaben 87 % der Teilnehmenden an, sich tagsüber am Döppersberg eher oder sehr sicher zu fühlen. Auch für die Nachtzeit gaben dies immerhin 43 % an, was ein deutlicher Fortschritt gegenüber dem früheren Image des Ortes ist (Lukas et al., 2022).

Abb. 10:
Preisgekrönte
Umgestaltung in
Wuppertal-
Döppersberg



Quelle: tichr, stock.adobe.com (Ausschnitt)

Komfort und Barrierefreiheit: „Plushaltestelle“ Uetersen

Moderne Ausstattung für ein angenehmes Warte-Erlebnis

Mit der Eröffnung der ersten Plushaltestelle am Uetersener Ostbahnhof 2024 zeigt der Kreis Pinneberg, wie attraktiv und komfortabel eine moderne ÖPNV-Haltestelle sein kann. Der barrierefreie, transparent gestaltete Bau bietet einen beheizten Innenraum mit WLAN, digitale Echtzeitanzeigen, großzügige Sitzbereiche sowie eine wettergeschützte Bike+Ride-Anlage mit Stellplätzen für Räder und Lastenräder. Dieses Komfortniveau geht weit über den bundesweiten Ausbaustandard hinaus. Es bietet die Gelegenheit, Reisezeiten qualitativ zu optimieren und dem ÖPNV für Pendelnde spürbar mehr planerische Aufmerksamkeit einzuräumen.

Die Haltestelle ist Teil des Projekts ÖVer.KAnT, einer vom BMV geförderten Angebotsinitiative in Pinneberg und weiteren Kreisen im Süden Schleswig-Holsteins. Neben der Aufwertung der Infrastruktur umfasst das Vorhaben auch neue Expressbus-Linien, dichtere Takte, On-Demand-Angebote und digitale Services. Weitere Plushaltestellen entstehen in Bad Segeberg, Trittau und Lauenburg/Elbe.

Abb. 11:
„Plushaltestelle“ am
Uetersener Ostbahnhof
– Pilotprojekt im
Rahmen von
ÖVer.KAnT zur
Erprobung von mehr
Komfort und
Aufenthaltsqualität im
ÖPNV



Quelle: Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv)

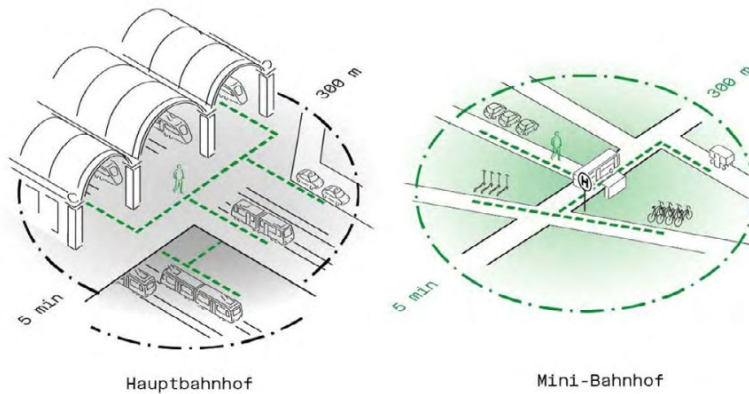
Der Mini-Bahnhof: Neue Perspektiven auf Umstieg und Aufenthaltsqualität

Ganzheitlicher und menschenbezogener Ansatz für bessere Umstiege

Das im Forschungsprojekt InterMoDe entwickelte, bislang noch nicht realisierte Konzept des Mini-Bahnhofs versteht Haltestellen als kleinste, aber zentrale intermodale Schnittstellen. Sie bündeln vor Ort Mobilitätsangebote von Radabstellanlagen, Carsharing-Stationen bis zu On-Demand-Shuttles und verknüpfen diese mit dem ÖPNV. Ziel ist es, durch klare Gestaltung und Orientierung sowie einheitliche Informationsvermittlung die bislang getrennt betrachteten Verkehrsmittel zu einem nahtlosen Mobilitätssystem zusammenzuführen. Der Fußverkehr wird dabei als verbindendes Grundelement integriert.

Der Mini-Bahnhof (dargestellt in Abb. 12) dient so als leicht erkennbarer Zugangs- und Umsteigepunkt innerhalb eines überregional funktionierenden Mobilitätssystems, das Mobilität für alle einfacher und attraktiver machen soll. Obwohl das Konzept des Mini-Bahnhofs bisher nicht realisiert wurde, zeigt es exemplarisch, wie ein ganzheitlicher und menschenzentrierter Ansatz bei der Umgestaltung von Haltestellenumfeldern die Anschlussmobilität mitdenkt und so eine nahtlose Integration in den städtischen Gesamtkontext fördert (Andersen et al., 2024).

Abb. 12:
Das Konzept des
Mini-Bahnhofs soll
Anschlussmobilität an
Haltestellen sichtbar
und besser nutzbar
machen



Der Mini-Bahnhof: Weil Umsteigen keine Frage des Bahnhofs ist

Quelle: Andersen et al., 2024, S. 100

Kurze und sichere Wege: Transit-Oriented Development in Utrecht

Nahmobilität fördern durch kompakte Stadtentwicklung

Die Stadt Utrecht setzt auf eine konsequente Entwicklung nach dem Prinzip der 15-Minuten-Stadt. An Mobilitätsknoten entstehen Mischnutzungen aus Wohnen, Arbeiten und Freizeitangeboten, um kurze Wege zu ermöglichen. Durch hohe Dichten, gute Erreichbarkeit zu Fuß und per Rad sowie über Sharing-Angebote werden der Zugang zum ÖPNV erleichtert und gleichzeitig die Lebensqualität im Umfeld erhöht.

Auch in Deutschland ist Transit-Oriented Development (TOD) ein Ansatz mit großem Potenzial, wenngleich der Begriff im öffentlichen Diskurs weniger präsent ist als etwa in den Niederlanden oder Dänemark. Gleichwohl zeigen sich vergleichbare Prinzipien vielerorts in der Planungspraxis. Besonders angesichts der hohen Flächenneuanspruchnahme durch Siedlungsentwicklung im Außenbereich von Städten und Gemeinden kann TOD einen wichtigen Beitrag leisten, um Zersiedelung, Pkw-Abhängigkeit und steigende CO₂-Emissionen einzudämmen. Indem Wohnen, Arbeiten und Nahversorgung gezielt an Bahnhofs- und Haltestellenumfeldern konzentriert werden, entstehen kurze Wege und nachhaltige Mobilitätsoptionen.

Tactical Transit: Experimente im Haltestellenumfeld

Mit lokalen Akteuren neue Lösungen erproben

Ein spannender Ansatz ist das Konzept des Tactical Transit, das aus dem Umfeld des Taktischen Urbanismus stammt. Es ist bislang vor allem in Nordamerika verbreitet und setzt auf temporäre, meist kostengünstige Interventionen, um Verbesserungen an Haltestellen und im unmittelbaren Umfeld direkt im Betrieb zu testen. So lassen sich beispielsweise zusätzliche Warteflächen, neue Querungen oder provisorische Busspuren kurzfristig erproben und gemeinsam mit der Bevölkerung bewerten. Zentrale Voraussetzung ist

die aktive Beteiligung lokaler Akteure, damit die Maßnahmen die tatsächlichen Bedarfe widerspiegeln. Für Deutschland bietet das Konzept eine spannende Möglichkeit, niedrigschwellig neue Ideen im Stadtraum sichtbar zu machen und Planungsprozesse stärker mit der Bevölkerung zu verzahnen.

Im Rahmen des Projekts EASIER wurde zudem auch ein Ansatz des digitalen Taktischen Urbanismus erprobt, bei dem geplante Umgestaltungen von Haltestellenumfeldern virtuell visualisiert und diskutiert werden konnten (siehe Marquart et al., 2025). Die digitale Erprobung möglicher Umgestaltungen erlaubt, Wahrnehmung, Bewertung und potenzielle Nutzung von Gestaltungsmaßnahmen sowohl mit potenziellen Nutzenden als auch mit Entscheidungstragenden realitätsnah zu testen und zu diskutieren. Interviews mit Verwaltungsmitarbeitenden und potenziellen Nutzenden ergaben, dass dadurch Entscheidungsprozesse in der Planung unterstützt werden, Anpassungen an Maßnahmen umgesetzt und Akzeptanz ausgetestet werden können, bevor Maßnahmen physisch vor Ort implementiert werden (Marquart et al. 2025).

Fazit: Erfolgsfaktoren gelungener Haltestellenumfelder

Nutzendenzentrierung, Gestaltung und Kooperation als Schlüssel zum Erfolg

Die Beispiele verdeutlichen, dass erfolgreiche Haltestellenumfelder unterschiedliche Handlungsfelder kombinieren: Sauberkeit und Sicherheit bilden die Basis, kurze Wege und Barrierefreiheit erhöhen die Funktionalität, attraktive Gestaltung und klimaangepasste Infrastruktur wie Begrünung oder Beschattung steigern die Aufenthaltsqualität. Besonders vielversprechend ist die Kombination aus baulichen Maßnahmen und sozialer Aktivierung: In Wuppertal und Hamburg entfalten physische Verbesserungen ihre volle Wirkung erst durch ein begleitendes Akteursnetzwerk aus Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Sozialplanung und Zivilgesellschaft.

Was die gezeigten Beispiele trotz ihrer Unterschiedlichkeit, von der einfachen Koordinationsstelle bis zum preisgekrönten Stadtumbau, eint, ist eine konsequente Orientierung an den Bedarfen der Nutzenden sowie die aktive Einbindung lokaler Akteure wie Anwohner:innen, Schüler:innen, Gewerbetreibende oder Streetart-Initiativen. Das stärkt ihre Identifikation mit dem Ort und fördert langfristig eine sorgsame Nutzung der Haltestellenumfelder bzw. des öffentlichen Raums.

5. Wie Haltestellenumfelder jetzt und in Zukunft verbessert werden können

Eine attraktive Gestaltung von Haltestellenumfeldern erfordert ein abgestuftes Vorgehen. Manche Maßnahmen können kurzfristig mit geringen Mitteln umgesetzt werden, andere verlangen eine mittel- und längerfristige Planung.

5.1 Sofortmaßnahmen

Für die kurzfristige Aufwertung von Haltestellenumfeldern bieten sich Maßnahmen an, die mit geringem finanziellen und organisatorischen Aufwand rasch Wirkung entfalten können.

Dazu gehören zuvorderst: die Sauberkeit. Regelmäßige Reinigungsintervalle sorgen für ein gepflegtes Erscheinungsbild, während digitale Meldeplattformen es Fahrgästen erleichtern, Verschmutzungen unmittelbar zu melden. Eine gepflegt wirkende Umgebung lädt zudem dazu ein, sie sauber zu halten und Verschmutzung zu vermeiden. Ein Haltestellenumfeld mit hoher Aufenthaltsqualität verringert damit die Neigung, Dreck zu hinterlassen. Ein sauberes Umfeld trägt zudem nicht nur zur Aufenthaltsqualität bei, sondern auch zum subjektiven Sicherheitsgefühl.

Auch das lässt sich gezielt verbessern: Maßnahmen zur Steigerung des Sicherheitsgefühls umfassen vor allem die Installation zusätzlicher Beleuchtung und eine offene, transparente Gestaltung der Wartebereiche und Zugänge zur Station. Auch Geschäfte, Läden und Cafés in Haltestellenumfeldern erhöhen das Sicherheitsgefühl, da dadurch „Augen auf die Straße“ gerichtet sind. Hierdurch werden Angsträume reduziert und die soziale Kontrolle erhöht. Begehungen und Befragungen können helfen, diese Räume zu identifizieren und Verbesserungen zu priorisieren. In Niedersachsen bietet das Kompetenzzentrum Urbane Sicherheit (KURBAS) des Landeskriminalamts Publikationen zu diesem Thema an. Wichtig ist jedoch, sich bei der Ausgestaltung von Maßnahmen zum Thema Sicherheit nicht nur auf die Kriminalitätsstatistik zu berufen, sondern vor allem das subjektive Sicherheitsgefühl der Menschen als Grundlage zu nehmen. Dieses kann sich von der Statistik unterscheiden.

Ein weiterer Hebel ist der Ausbau von Information und Orientierung. Digitale Anzeigetafeln mit Echtzeitinformationen zu Abfahrten helfen den Fahrgästen, ihre Wege besser zu planen. Diese könnten auch schon im Haltestellenumfeld angebracht sein, sodass schon auf dem Weg zur Haltestelle die Abfahrtszeit bekannt ist und die Gehgeschwindigkeit angepasst werden kann. Gut sichtbare und verständliche Beschilderungen erleichtern die Orientierung, insbesondere beim Umstieg, an fremden Haltestellen oder Orientierungshilfen zur Nutzung von Sharing-Fahrzeugen im Haltestellenumfeld.

Nicht zu unterschätzen ist der Schutz vor Witterungseinflüssen. Bestehende Wartehäuschen lassen sich mit einfachen Mitteln durch Regen- und Sonnenschutz nachrüsten, was insbesondere bei extremen Wetterlagen zur Nutzenfreundlichkeit beiträgt. Ergänzend verbessern Sitzgelegenheiten und mobile Begrünungselemente wie Bänke und Pflanzkübel das unmittelbare Umfeld. Auch können mit Bäumen oder temporären Fächern bzw. gespannten Sonnensegeln die oft großen und betonierten Bahnhofsvorplätze beschattet werden.

Dies trägt zu einem angenehmeren Aufenthalt bei und wertet auch visuell das Bild der Haltestelle auf. Dabei ist jedoch ein Widerspruch zu beachten: In vielen Städten werden Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsmöglichkeiten bewusst unwirtlich gestaltet, um zu verhindern, dass wohnungslose Menschen diese Orte dauerhaft nutzen. Solche Maßnahmen der sogenannten defensiven Architektur stehen im direkten Konflikt mit dem Ziel, attraktive und inklusive Haltestellenumfelder für alle zu schaffen. Eine nutzendenzentrierte Gestaltung sollte daher bewusst auf ausgrenzende Elemente verzichten und stattdessen sozialplanerische Ansätze einbeziehen, wie das Wuppertaler Beispiel mit seiner expliziten Berücksichtigung von wohnungslosen und suchtkranken Menschen zeigt.

5.2 Mittel- und langfristige Maßnahmen

Langfristig tragfähige Lösungen für Haltestellenumfelder setzen strategische Planung und eine konstante Zusammenarbeit verschiedener Akteure voraus. Wer diese Akteure sind, sollte zu Beginn identifiziert werden. Kommunen nehmen dabei eine zentrale Koordinationsrolle ein und arbeiten je nach Kontext mit einer Vielzahl weiterer Akteure zusammen: Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde, Straßenbaulastträger, Sozialplanung und Ordnungsbehörden, Anbieter von Sharing-Angeboten und Mikromobilität, Gewerbetreibende im Haltestellenumfeld sowie zivilgesellschaftliche Initiativen und Anwohnende. Denn um strategische Konzepte umzusetzen, braucht es klare Verantwortlichkeiten. Koordinationsstellen, etwa in Form von lokalen oder regionalen Haltestellenkoordinator:innen, können als Schnittstelle zwischen Verkehrsunternehmen, kommunalen Verwaltungen und weiteren Akteuren fungieren. Wichtig ist hierbei, die Bedarfe von Nutzenden und vor allem auch Nicht-Nutzenden bzw. potenziellen Nutzenden zu berücksichtigen. So lassen sich auch Handlungsbedarfe aufdecken, um zum Umstieg vom privaten Pkw auf den ÖPNV anzuregen.

Strategisch betrachtet bieten Ansätze des Taktischen Urbanismus (siehe Kap. 4) eine wertvolle Möglichkeit, Umgestaltungen gemeinsam mit der Bevölkerung zu entwickeln, im Stadtraum sichtbar zu machen und mit lokalen Akteuren zu diskutieren. Gerade in Haltestellenumfeldern können so neue Nutzungen oder Gestaltungen niedrigschwellig erprobt und bewertet werden, bevor sie dauerhaft umgesetzt werden. Neben physischen Interventionen eröffnet auch der digitale Taktische Urbanismus neue Chancen: Umgestaltungsmaßnahmen lassen sich virtuell visualisieren und sowohl von der Zivilgesellschaft als auch von Entscheidungsträger:innen frühzeitig bewerten (Marquart et al., 2025). Dadurch entsteht ein gemeinsames Verständnis darüber, wie eine Umgestaltung aussehen kann. Ziel ist es, Planungs- und Entscheidungsprozesse effizienter und abgestimmter zu gestalten sowie die Bedarfe der Nutzenden systematisch einzubeziehen.

Mit Blick auf den Klimawandel gewinnen hitzetaugliche Gestaltungen an Relevanz. Begrünte Flächen, schattenspendende Strukturen und Trinkwasserangebote sollten feste Bestandteile neuer Haltestellenkonzepte sein. So kann die Aufenthaltsqualität auch an heißen Tagen sichergestellt werden, insbesondere für vulnerable Gruppen wie ältere Menschen.

Zugleich sollte die Beteiligung der Bevölkerung gestärkt werden. Durch Einbindung von Anwohner:innen, Schulen oder zivilgesellschaftlichen Initiativen können nicht nur lokal passende Lösungen entstehen, sondern auch soziale Kontrolle und Identifikation mit dem Ort erhöht werden. Begleitend tragen kulturelle Programme und Maßnahmen zur Vandalismusprävention dazu bei, Haltestellen als positiv besetzte öffentliche Räume zu etablieren.

Schließlich ist ein kontinuierliches Monitoring essenziell: Regelmäßige Erhebungen zur Nutzendenzufriedenheit liefern wichtige Hinweise auf Defizite und Erfolge. Erfolgreiche Konzepte sollten dokumentiert, evaluiert und auf vergleichbare Orte übertragen werden.

5.3 Fazit

Haltestellenumfelder sind mehr als Wartezonen. Sie sind die Visitenkarte des ÖPNV und entscheiden mit darüber, ob Menschen Bus und Bahn überhaupt nutzen. Die gute Nachricht: Viele der zentralen Nutzendenbedürfnisse sind seit Jahren bekannt. Es mangelt weniger an Erkenntnissen als an deren konsequenter Umsetzung.

Die Beispiele in diesem Band zeigen, dass attraktive Haltestellenumfelder keine Frage des Budgets allein sind. Entscheidend sind eine Betrachtung aus Nutzendenperspektive, abgestimmte Zuständigkeiten und die Bereitschaft, unterschiedliche Akteure an einen Tisch zu bringen. Ob Sofortmaßnahme oder langfristiges Gestaltungskonzept: Beides kann Wirkung entfalten, wenn es konsequent auf die Bedarfe der Nutzenden ausgerichtet ist.

Kommunen und Verkehrsunternehmen haben hier mehr Gestaltungsspielraum, als oft angenommen wird. Wer ihn nutzt, investiert nicht nur in bessere Haltestellen, sondern in die Attraktivität des ÖPNV insgesamt und damit in eine nachhaltigere Mobilität für alle.

6. Literatur

- Allen, J., Eboli, L., Mazzulla, G. & Ortúzar, J. d. D. (2020). Effect of critical incidents on public transport satisfaction and loyalty: an Ordinal Probit SEM-MIMIC approach. *Transportation*, 47(2), 827–863. <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9921-4>
- Allianz pro Schiene. (2024). *Bahnhöfe als Drehscheiben nachhaltiger Mobilität und Vitalitätszentren im ländlichen Raum: Handlungsempfehlungen und Leuchtturmprojekte*. https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2024/04/240429_Handlungsempfehlungen_Bahnhoefe-nachhaltige-Mobilitaet-laendlicher-Raum.pdf
- Andersen, H., Bader, H., Blitz, A., Eckart, P., Schwarze, J. & Vöckler, K. (2024). Der Mini-Bahnhof: Intermodale Mobilität aus Sicht der Nutzenden gestalten. In W. Canzler, J. Haus, R. Kellermann, S. Schröder & C. Thomsen (Hrsg.), *Gemeinsam in Bewegung: Forschung und Praxis für die Mobilitätswende: Beispiele und Erkenntnisse aus den Projekten der BMBF-Fördermaßnahmen MobilitätsWerkStadt 2025 und MobilitätsZukunftsLabor 2050. Be-NaMo Sammelband Begleitforschung Nachhaltige Mobilität* (S. 95–107).
- Bell, D. & Sumper, E. (2015). Die Haltestelle als Ausgangspunkt für gleichberechtigte Mobilität im ländlichen Raum. *SWS-Rundschau*, 55(3), 355–374. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssolar-53815-3>
- Bivina, G. R., Gupta, A. & Parida, M. (2019). Influence of microscale environmental factors on perceived walk accessibility to metro stations. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 67, 142–155. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.11.007>
- Börjesson, M. (2012). Valuing perceived insecurity associated with use of and access to public transport. *Transport Policy*, 22, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.04.004>
- Cannon, R., Mukhtar-Landgren, D. & Fred, M. (2025). Organising integrated urban mobility: actions, roles and identities in an evolving landscape. *Mobilities*, 1–19. <https://doi.org/10.1080/17450101.2025.2484233>
- Chowdhury, S. & Ceder, A. (2013). The Effect of Interchange Attributes on Public-Transport Users' Intention to Use Routes Involving Transfers. *Psychology and Behavioral Sciences*, 2(1), 5–13. <https://doi.org/10.11648/J.PBS.20130201.12>
- Eboli, L. & Mazzulla, G. (2011). A methodology for evaluating transit service quality based on subjective and objective measures from the passenger's point of view. *Transport Policy*, 18(1), 172–181. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.07.007>
- Fan, Y., Guthrie, A. & Levinson, D. (2016). Waiting time perceptions at transit stops and stations: Effects of basic amenities, gender, and security. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 88, 251–264. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.04.012>
- Ferri, A. & Popp, M. 'Wayfeeling': Navigating through Emotional and Sensorial Responses in Public Transit. *Wellbeing, Space and Society*, 2022(3). www.sciencedirect.com/journal/wellbeing-space-and-society
- Großmann, L., Brüggemann, K. & Sinning, H. (2021). *HeatResilientCity - Bürgerbeteiligung zur hitzeresilienten Gestaltung von Haltestellen: Wissenschaftlicher Ergebnisbericht zur Online-Befragung "Heiß, heißer, Haltestelle?" 2020 in Dresden-Gorbitz*. BMBF-Verbandforschungsprojekt HeatResilientCity (ISP-Schriftenreihe Nr. 16). <https://doi.org/10.22032/dbt.49155>
- Hamburger Verkehrsverbund. (2015). *HVV-Qualitätsbericht 2015*. https://www.hvv.de/re-source/blob/2284/774f40b24bfc004a89705cce91efad05/hvv_qualitaetsbericht_2015.pdf
- Hamburger Verkehrsverbund. (2019). *HVV-Qualitätsbericht 2019*. https://www.hvv.de/re-source/blob/58204/3ea450e3ca313fcf290c10820e0055db/hvv_qualitaetsbericht_2019.pdf
- Jehle, U., Coetzee, C., Büttner, B. & Pajares, E. (2022). Connecting people and places: Analysis of perceived pedestrian accessibility to railway stations by Bavarian case studies. *Journal of Urban Mobility*, 2, Artikel 100025. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100025>
- Kosok, P., Mayadoux, A., Raudszus, A. & Täubert, K. (2020). *Zu Fuß zur Haltestelle: Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle*. Verkehrsclub Deutschland (VCD). https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Fussverkehr/Zu_Fuss_zur_Haltestelle/VCD_Leitfaden_fuer_gute_Wege_zur_Haltestelle_2019.pdf
- Lukas, T., Kretschmar, S. & Coomann, B. (2022). *Wie schaffen Städte Sicherheit und Ordnung in Bahnhofsvierteln? Eine*

- Handreichung der Wuppertaler Sicherheitspartnerschaft KoSID. Stiftung „Lebendige Stadt“. https://kosid.uni-wuppertal.de/fileadmin/site/kosid/images/KoSID-Brosch%C3%BCre_online.pdf
- Marquart, H., Heldt, B., Chignola, A. & Cyganski, R. (2026). More than just a station forecourt? Exploring experiences, activities and wayfinding around public transport stations using 'digital Tactical Urbanism'. *Journal of Urban Mobility* (Im Erscheinen).
- Marquart, H., Mesenbrock, J.-P., Heldt, B., Wolf, C., Chignola, A. & Cyganski, R. (2025). Den Weg zur Haltestelle mit Virtual Reality erlebbar machen: Digitaler Taktischer Urbanismus. *Raumforschung und Raumordnung*. Vorab-Onlinepublikation. <https://doi.org/10.14512/rur.3113>
- Merzoug, S. & Jarass, J. (2021). Emotionen beim Zufußgehen im urbanen Raum. Einflüsse eines alltäglichen Fußwegs auf das mentale Wohlbefinden in Berlin. *Internationales Verkehrswesen*(4), 64–68. <https://www.internationales-verkehrswesen.de/internationales-verkehrswesen-ausgabe-4-2021/>
- Pisier-Caillet, O. & Ristea, A. (2024). How CCTV shapes perceptions of safety in London's public transport: a quantitative analysis. *Urban, Planning and Transport Research*, 12(1), Artikel 2417670. <https://doi.org/10.1080/21650020.2024.2417670>
- Sundling, C. & Ceccato, V. (2022). The Impact of Rail-Based Stations on Passengers' Safety Perceptions. A Systematic Review of International Evidence. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 86, 99–120. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.02.011>
- Tilahun, N., Thakuriah, P., Li, M. & Keita, Y. (2016). Transit use and the work commute: Analyzing the role of last mile issues. *Journal of Transport Geography*, 54, 359–368. <https://doi.org/10.1016/J.JTRAN-GEO.2016.06.021>
- Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main. (2025, 3. April). *Danke für nichts! Zusammen gegen Vandalismus an Haltestellen – Nach erfolgreichem Pilotprojekt setzen Ströer, traffiQ und VGF das Projekt fort* [Pressemitteilung]. <https://www.vgf-ffm.de/de/aktuelles/news/einzelansicht/danke-fuer-nichts>
- Wall. (2021, 3. Juni). *Stadtmöblierer Wall startet Pilotprojekt zur Begrünung von Fahrgastunterständen in Hamburg* [Pressemitteilung]. <https://www.wall.de/presseinformation/stadtmoeblierer-wall-startet-pilotprojekt-zur-begrueunung-von-fahrgast-unterstaenden>
- Yang, L., Zhu, Y., Chatzimichailidou, M. & Liu, X. (2023). Assessing human emotional responses to the design of public spaces around subway stations: a human factors research. *URBAN DESIGN International*, 28(4), 285–303. <https://doi.org/10.1057/s41289-023-00219-y>