

Helge Hillnhütter
unter Mitarbeit von
Uta Bauer und Jan-Philipp Mesenbrock

Der Weg zu Fuß zur Halte- stelle – ein blinder Fleck in der Mobilitätsforschung?



Helge Hillnhütter
unter Mitarbeit von
Uta Bauer und Jan-Philipp Mesenbrock

Der Weg zu Fuß zur Haltestelle – ein blinder Fleck in der Mobilitätsforschung?

Impressum

Herausgeber:

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

Autorin und Autoren:

Helge Hillnhütter, Norwegian University of Science and Technology (NTNU),
Trondheim
unter Mitarbeit von Uta Bauer und Jan-Philipp Mesenbrock, Difu, Berlin

Redaktion:

Patrick Diekelmann

Layout:

Christina Bloedorn | Ina Seegers

Gestaltungskonzept Umschlag:

3pc GmbH Neue Kommunikation

Bildnachweis (Umschlag):

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

Erscheinungsjahr

2024

Schriftenreihe:

Difu Impulse 5/2024 ISSN 1863-7728

DOI 10.34744/difu-impulse_2024-5



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):

Hillnhütter, H. (2024). *Der Weg zu Fuß zur Haltestelle – ein blinder Fleck in der Mobilitätsforschung?* (Difu Impulse 5/2024). Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). https://doi.org/10.34744/difu-impulse_2024-5

Die Veröffentlichung entstand im Rahmen des von der EU und dem BMBF geförderten Forschungsprojektes EASIER – (sEAmless Sustalnable EveRy-day urban mobility) (Laufzeit: 2021–2024). Das Ziel von EASIER ist es, die verschiedenen Bestandteile einer Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ganzheitlich zu betrachten und damit den öffentlichen Verkehr als Rückgrat nachhaltiger Mobilität zu stärken. EASIER konzentriert 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 sind verschiedene Partner aus Dänemark (Danmarks Tekniske Universitet, DTU), Norwegen (Norwegian University of Science and Technology, NTNU), Schweden (Lund University, ULUND) und Deutschland (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, DLR; Technische Universität Kaiserslautern, TUK; Deutsches Institut für Urbanistik, Difu) beteiligt. Das Difu übernimmt den Wissenstransfer in die kommunale Praxis.

Inhalt

1.	Der Weg zur Haltestelle – ein unterschätztes Potenzial	5
2.	Was sind die Fakten?	6
3.	Welche Vorteile hat die bessere Integration des Fußverkehrs in den ÖPNV?	8
4.	Gibt es gute Beispiele?	11
5.	Was ist zu tun?	12
6.	Literatur	15

1. Der Weg zur Haltestelle – ein unterschätztes Potenzial

Im Kontext der Mobilitätswende wird dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu Recht eine Schlüsselrolle eingeräumt; zum einen können mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch größere Distanzen bewältigt werden, zum anderen steht er grundsätzlich (fast) allen Bevölkerungsgruppen als Mobilitätsangebot zu jeder Jahreszeit zur Verfügung. Man braucht keinen Führerschein, muss kein Verkehrsmittel besitzen oder körperliche Voraussetzungen für das Radfahren oder für längere Strecken zu Fuß mitbringen. Gerecht bereitgestellt und für alle gut zugänglich unterstützt der öffentliche Verkehr in idealer Weise die soziale Integration städtischer Gesellschaften. Der ÖPNV gilt darüber hinaus als nachhaltige Alternative zu privaten Pkw, da er weniger Energie verbraucht, weniger Treibhausgasemissionen erzeugt, in dicht besiedelten Städten Flächen spart und durch den Weg zu Fuß zur Haltestelle auch positive gesundheitliche Effekte hat.

Abb. 1
Zu Fußgehende am
Bahnhof Bern mit
Trambahn-Haltestelle



Quelle: Bern, Hillnhütter, Helge

Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sind jedoch komplex, da sie aus mehreren Abschnitten mit unterschiedlichen Modi bestehen. Selbst eine einfache Busfahrt besteht in der Regel aus vier Abschnitten: ein Fußweg zur Haltestelle, warten an der Haltestelle, eine Fahrt mit dem Bus und einen zweiten Weg zu Fuß zum Ziel. Der Umstieg auf ein weiteres öffentliches Verkehrsmittel erfordert in der Regel einen dritten kurzen Fußweg und eine zweite Wartezeit. Radelt man zum Bahnhof, ist ein sicherer und gut erreichbarer Stellplatz für das Fahrrad von zentraler Bedeutung.

Trotz dieser auffälligen Interdependenz zwischen dem Zufußgehen und dem öffentlichen Verkehr werden die beiden Verkehrsmodi selten zusammen gedacht, geplant und umgesetzt. Dies kann dazu führen, dass man zu Fuß schlecht vorankommt, sich unsicher fühlt, Umwege und lange Wartezeiten

bei Straßenquerungen in Kauf nehmen muss. Ungefähr die Hälfte der Reisezeit verbringen ÖPNV Nutzende als Zu Fuß Gehende beim Zugang zur Haltestelle, beim Warten und beim Umsteigen. Wenn etwa 50 Prozent der Zeit einer Reise mit dem ÖPNV als unattraktiv empfunden wird, so reduziert das die empfundene Qualität der gesamten ÖPNV-Reise erheblich. Verzichtet man in der Folge auf die Nutzung des ÖPNV, wirkt sich negativ auf unsere Gesundheit, auf die soziale Gerechtigkeit, auf das Klima sowie die Resilienz unserer Städte aus, und die Potenziale von ÖPNV-Investitionen werden nicht ausgeschöpft.

Selbstverständlich wird die Qualität des ÖPNV-Angebotes von vielen weiteren Faktoren beeinflusst. Dazu gehören maßgeblich die Tarife, die Zuverlässigkeit des Angebotes, Takte, Komfort, Informationen und nicht zuletzt die Reisezeit. Dieser Difu-Impulse-Band konzentriert sich auf die Qualität der Zugänglichkeit. Andere ausgewählte Aspekte, die im Rahmen des Forschungsprojektes EASIER untersucht wurden, werden in einem noch folgenden Difu-Impulse-Band veröffentlicht.

2. Was sind die Fakten?

Die Meisten erreichen den öffentlichen Nahverkehr zu Fuß.

Erhebungen zum Mobilitätsverhalten zeigen immer wieder, dass fast alle Nutzenden öffentlicher Verkehrsmittel gleichzeitig auch Fußgänger*innen sind. So belegen Daten des Forschungsinstituts Socialdata aus 4 deutschen Städten, dass durchschnittlich 96 % der Menschen vom Ausgangspunkt ihrer Reise zum öffentlichen Verkehrsmittel und 94 % vom öffentlichen Verkehrsmittel zum Zielort gehen (Hillnhütter, 2016). Laut einer aktuellen GPS-gestützten Umfrage (n=3830) in der schwedischen Region Skånen werden 87 % aller Wegabschnitte zum Bus oder zur Bahn zu Fuß zurückgelegt (Berggren et al., 2022) – ein Wert, den auch die bundesweite Verkehrserhebung in Deutschland „Mobilität in Deutschland“ (MID) aus dem Jahr 2008 bestätigt. Danach gehen durchschnittlich 86 % der Menschen zu Fuß zu öffentlichen Verkehrsmitteln (Follmer et al., 2010).

Die Menge an Fußwegen bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel weckt auch das Interesse der Gesundheitsforschung. Ein Hin- und Rückweg zu Fuß bei der Nutzung von Bussen und Bahnen beträgt im Durchschnitt immerhin 2.500 Schritte (Morency et al., 2011).

Die Hälfte der gesamten Reisezeit sind Nutzende des ÖPNV Fußgänger.

Die Phasen des Gehens bei einer Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Gehen, Warten und Umsteigen) machen oft die Hälfte der Gesamtreisezeit aus, wie Erhebungen von Socialdata in mehreren Städten zeigen (Hillnhütter, 2016). Den Befund bestätigen Daten der Dänischen Nationalen Verkehrsuntersuchung, wonach nur 54 % der Fahrzeit im öffentlichen Verkehr tatsächlich im Fahrzeug verbracht werden (Hjalmar Christiansen & Britt Zoëga Skougaard, 2015).

Nach einer Überprüfung von 27 internationalen Studien sind Nutzende öffentlicher Verkehrsmittel durchschnittlich zwischen 8 und 33 Minuten zu Fuß unterwegs. Die Zeit zu Fuß variiert je nach genutztem Verkehrsmittel, geogra-

fischem Kontext und der Fußgängerfreundlichkeit von Stadträumen, individuellen Eigenschaften der Reisenden und der Häufigkeit der Nutzung des ÖPNV (Rissel et al., 2012). Gemäß der Studie von (Tennøy et al., 2022) sind in norwegischen Städten Fußwege in größeren Städten länger als in kleineren Städten.

Ein attraktives Umfeld für Zu-Fuß-Gehende stärkt den öffentlichen Verkehr.

Die Qualität der zu Fuß zurückgelegten Etappen bestimmt in der Regel das Erlebnis der gesamten Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. In den Erhebungen des Forschungsinstituts Socialdata in 4 deutschen Städten wurden die Befragten aufgefordert, frei über ihre Reiseerinnerungen zu berichten. Zwischen 65 % und 70 % der wiedergegebenen Erinnerungen stammten aus der Zeit, in der die Befragten zu Fuß gegangen waren – während des Wartens, des Umsteigens und des Gehens zu und von den Haltestellen oder Bahnhöfen (Hillnhütter 2016). Eine Studie aus Kopenhagen unterstreicht die Relevanz eines effektiven und umwegfreien Zugangs zu Fuß zu Bahnhöfen.

Das Fahrrad vergrößert den Einzugsbereich einer Haltestelle zusätzlich.

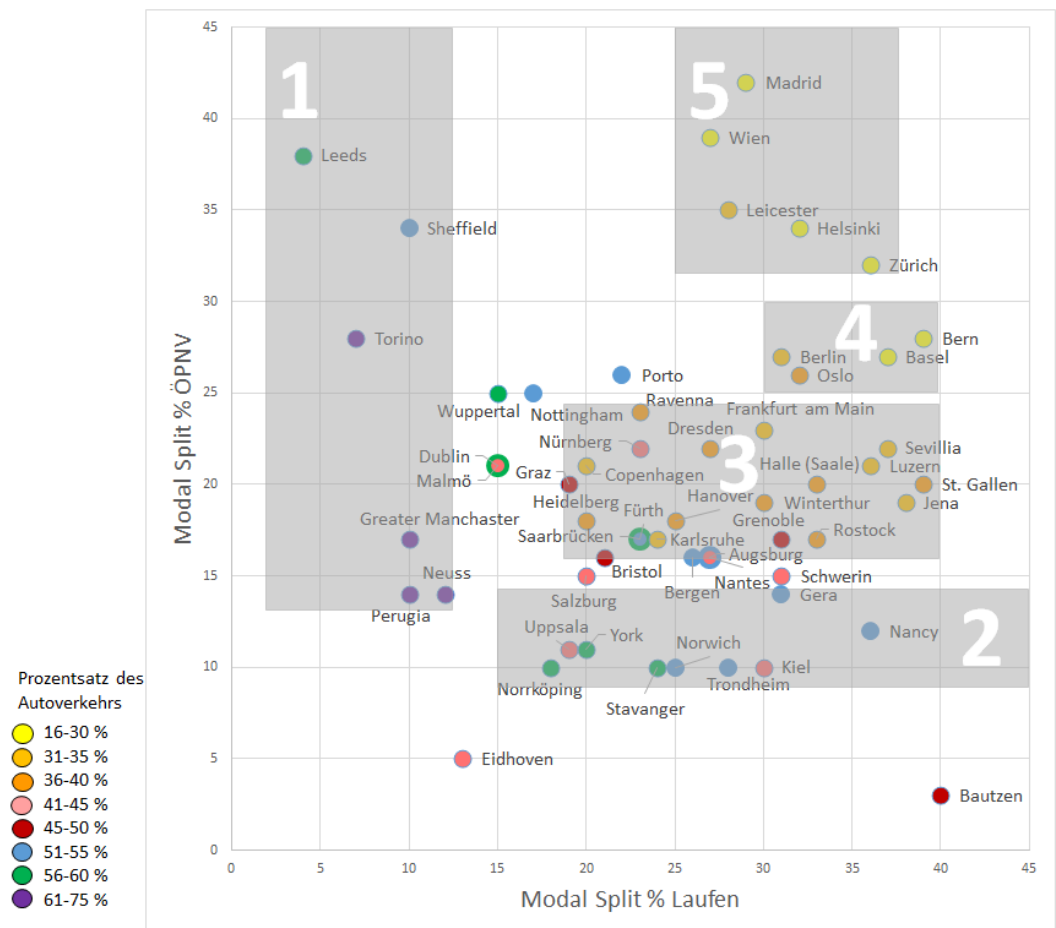
Rad und ÖPNV zu kombinieren, hat insbesondere in weniger dicht bebauten Gebieten noch viel Potenzial. In 15 Minuten können mit einem Fahrrad im Schnitt 3,8 Kilometer, mit einem Elektrofahrrad sogar 5,4 Kilometer zurückgelegt werden (VCÖ, 2024). Radfahrende akzeptieren längere Wege zu Bahnhöfen insbesondere dann, wenn ein zusätzlicher Umstieg vom Bus auf die Bahn vermieden werden kann (Berggren et al., 2022). Ob das Rad für den Weg zur Haltestelle genutzt wird, hängt jedoch wesentlich von der Qualität der Fahrradabstellanlagen ab (Kager & Harms, 2017). Durch die Bereitstellung überdachter Fahrradabstellplätze kann die Wahrscheinlichkeit, dass Fahrräder zum Zugang zu Bahnhöfen genutzt werden, verdreifacht werden (Halldórsdóttir et al., 2017). Ein weiterer kritischer Faktor für die Anfahrt mit dem Rad zum ÖPNV ist die Fußwegdistanz zwischen Fahrradabstellplätzen und Bahnsteigen. Kurze Distanzen und ein kalkulierbarer Zeitaufwand bei der Suche nach einem Stellplatz sind wichtig, um nicht zu riskieren, den Anschluss zu verpassen (La Paix et al., 2021).

3. Welche Vorteile hat die bessere Integration des Fußverkehrs in den ÖPNV?

Städte mit hohen Anteilen des öffentlichen Verkehrs und des Fußverkehrs sind weniger vom Autoverkehr belastet.

Eine Auswertung der Modal-Split-Daten von 56 westeuropäischen Städten im Zeitraum von 2011 bis 2014 zeigt, dass unabhängig von ihrer Größe oder geografischen Lage Städte mit einem hohen Anteil an Fußgänger*innen und öffentlichen Verkehrsmitteln das geringste Autoverkehrsaufkommen aufweisen. Dies unterstreicht die potenzielle Wirksamkeit der Förderung und Investition in die Infrastruktur des Fußverkehrs und des öffentlichen Verkehrs als Alternative zur Nutzung des privaten Pkw (Abb. 2).

Abb. 2:
Verhältnis zwischen
dem Anteil des zu Fuß
Gehens, des ÖPNV und
der Pkw-Nutzung in
europäischen Städten



Quelle: WHO, 2024; eigene Überarbeitung

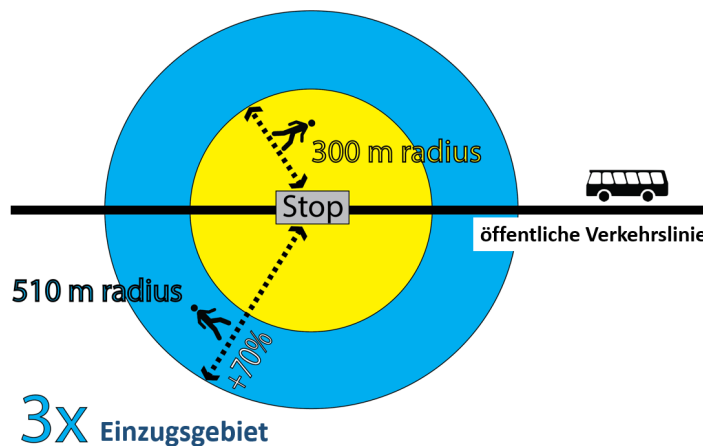
In Abb. 2 sind die Städte nach ihrem Anteil am Pkw-Verkehr (Punktfarbe) kategorisiert und in Relation zu ihrem Anteil an der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (vertikale Achse) und der Fußgängeraktivität (horizontale Achse) dargestellt. Gruppe 1 zeigt Städte mit einem hohen ÖPNV-Anteil, in denen aber der Autoverkehr oft über 60 % bleibt. In Gruppe 2 sorgen höhere Anteile im Fußverkehr für eine weitere Senkung des Autoverkehrsanteils unter 60 %. Auch im Mittelfeld in Gruppe 3 und 4 liegt der Modal-Split des Fußverkehrs

über dem des ÖPNV, was den Autoanteil in den meisten Städten unter 50 % hält. Der Autoverkehr bleibt am niedrigsten in Städten, die gleichzeitig einen hohen Anteil an Wegen mit dem ÖPNV und zu Fuß aufweisen. In Gruppe 4 und 5 liegt der Anteil der Wege mit Auto meistens deutlich unter 30 %.

Mit einem attraktiven, verkehrsberuhigten Umfeld lassen sich das Einzugsgebiet und damit die Nachfrage nach dem öffentlichen Verkehr um bis zu das Dreifache vergrößern.

Damit öffentliche Verkehrssysteme genutzt werden, ist die Nähe entscheidend. Der offizielle Indikator eines bequemen Zugangs zu öffentlichen Verkehrsmitteln beträgt 500 m bis zu einer Haltestelle oder einem Bahnhof (Sustainable Development Goal (SDG) 11.2, 2024). Dabei spielt die Qualität des Fußwegs noch keine Rolle. Die Qualität des fußläufigen Umfelds beeinflusst jedoch die Wahrnehmung, ob öffentliche Verkehrsmittel in einer akzeptablen Entfernung zu Fuß erreichbar sind, um bis zu 70 % (Hillnhütter, 2023).

Abb. 3:
Dreimal größere
Einzugsgebiete um
ÖPNV-Haltestellen, die
zu Fuß erreichbar sind



Quelle: Hillnhütter, Helge, 2016

Neben individuellen Faktoren wie Gesundheit, Fitness oder Mobilitätspräferenzen gehen Menschen häufiger zu Fuß, wenn eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur sowie eine belebte, abwechslungsreiche Umgebung mit Läden vorhanden sind (Gehl, 2015). Hillnhütter (2016, S. 183) identifiziert fünf Punkte, welche die akzeptablen Gehdistanzen zu Haltestellen beeinflussen. Dieses Wissen kann man in der Planung von Stadträumen und ÖPNV-Infrastruktur anwenden, um fußläufige Einzugsgebiete zum ÖPNV zu optimieren:

- Möglichkeit zum Einkaufen/Service entlang des Fußweges (+15 bis +25 %),
- Querung von großen Straßen (–5 bis –15 %),
- positive sensorische Erfahrungen der Umgebung (Stimulans und das damit verbundene Zeitempfinden) (bis +30 %),
- Umwege (–10 bis –20 %),
- Steigungen bei Rampen oder Treppen (–30 bis –50 %).

Die bauliche und gestalterische Verbesserung des Zugangs zu ÖPNV-Haltestellen könnten somit das Einzugsgebiet einer ÖPNV-Haltestelle deutlich

vergrößern und die Anzahl der ÖPNV-Nutzenden signifikant erhöhen (Hillnhütter, 2023). Die Verbesserung der Qualität von Einzugsgebieten erhöht nicht nur die Entfernung, die manche Menschen zu Fuß zurückzulegen bereit sind, sondern ermutigt und befähigt sie auch, ihre Mobilitätsgewohnheiten zu ändern und zu Fuß zu gehen oder öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Dies ist besonders wichtig und notwendig, wenn die Verbesserung des öffentlichen Raums auf die besonderen Bedürfnisse und Anliegen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Kindern, älteren Menschen und Frauen eingeht. Eine Haltestelle des ÖPNV kann hier einen lokalen Knotenpunkt für Handel, Service oder sozialen Austausch und somit eine praktische Umsetzung der Idee einer 15-Minuten Stadt darstellen.

Weitere zusätzliche Benefits sind:

- **Finanzielle Tragfähigkeit** – Qualitativ hochwertige, fußgängerfreundliche Einzugsgebiete können die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr erhöhen, den Fahrkartenverkauf steigern und die finanzielle Tragfähigkeit des Angebotes sowie die Rentabilität der Investitionen verbessern (Litman, 2024).
- **Gesundheit und Wohlbefinden** – Mehr Menschen, die zu Fuß gehen und öffentliche Verkehrsmittel nutzen, erhöhen die körperliche und soziale Aktivität, verbessern Gesundheit und Wohlbefinden und verringern das Risiko, im Straßenverkehr getötet oder verletzt zu werden (WHO, 2015).
- **Soziale Gerechtigkeit** – Junge Menschen, Frauen, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Menschen mit geringem Einkommen gehen eher zu Fuß und benutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel. Sie profitieren daher am meisten von einem integrierten System für zu Fuß Gehende und öffentliche Verkehrsmittel (Frey et al., 2020). Diese Potenziale helfen, u.a. die Pflegekosten im Rahmen demografischen Wandels zu begrenzen.
- **Klimaschutz und Klimaanpassung** – Die Förderung nachhaltiger Mobilitätsentscheidungen reduziert die Kohlenstoffemissionen sowie die Luft- und Lärmbelastung. Städte, die der aktiven Mobilität und dem öffentlichen Verkehr Vorrang einräumen, gewinnen Potenziale, um Flächen zu entsiegeln, die biologische Vielfalt zu fördern und den städtischen Wärmeinseleffekt abzuschwächen.
- **Aktive Mobilität spart Platz und Kosten** – Die Bevorzugung aktiver und öffentlicher Verkehrsmittel hilft, wertvolle Flächen im Straßenraum zu sparen. Das trägt dazu bei, Staus zu verringern, die Zuverlässigkeit aller Fahrten zu verbessern. Dies verbessert weiterhin die Rahmenbedingungen für den städtischen Wirtschaftsverkehr.
- **Wirtschaftliche Vitalität** – Zu Fuß Gehende und Radfahrende geben mehr Geld bei lokalen Unternehmen aus als Autofahrende und stärken damit Einzelhandel und Gewerbe in den Städten (Tolley, 2011).
- **Resilienz** – Nachhaltige Mobilitätsgewohnheiten und die damit verbundene unterstützende Infrastruktur geben Städten mit zunehmendem Urbanisierungsgrad die Möglichkeit, wirtschaftliche, ökologische, soziale oder institutionelle Schocks, wie z. B. eine künftige Pandemie, besser aufzufangen, sich davon zu erholen oder sich darauf vorzubereiten.

4. Gibt es gute Beispiele?

Da das Thema noch neu ist, ist die Zahl konkreter Praxisbeispiele recht übersichtlich. Eine institutionell verankerte, systematische Zusammenarbeit von Kommunen und Verkehrsunternehmen, um den Fußweg zu optimieren, gibt es bislang nach unseren Recherchen noch nicht. Allerdings lassen sich zu einzelnen Aspekten wie beispielsweise verbesserten Querungen für zu Fuß Gehende im Bahnhofsumfeld, attraktive Fußgängerüberwege über mehrspurige Fahrbahnen oder Gleisanlagen oder anderen Maßnahmen beispielhafte Lösungen finden. Die folgenden drei Beispiele beziehen sich auf strategische Lösungen.

Hamburg, HVV-Haltestellenkoordination

Seit 2013 kümmern sich zwei Haltestellenkoordinatoren beim Hamburger Verkehrsverbund (HVV) um das Haltestellenumfeld. Keine einfache Aufgabe, denn die Zuständigkeiten sind oft nicht ganz klar umrissen. Sie arbeiten mit einer Vielzahl unterschiedlicher Akteure zusammen, dazu gehören neben dem HVV teilweise die Stationsbetreiber der DB Station & Service, die Bezirksämter, die Stadtreinigung Hamburg, das Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg und verschiedene andere Baulastträger der Straßen in Hamburg. Die HVV-Haltestellenkoordination ist in Deutschland einmalig.

Washington, USA

Die Washington Area Metro Authority erkannte, dass fußgängerfreundliche Wege zu Haltestellen eine äußerst kosteneffiziente Möglichkeit ist, um Fahrgastzahlen zu erhöhen und die Auslastung der Fahrzeuge zu verbessern. Mithilfe einer statistischen Analyse wurden die potenziellen zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen durch größere Einzugsbereiche ermittelt. Am Beispiel einer vorgeschlagenen neuen Fußgängerzone wurden etwa zusätzliche 42.000 Fahrten pro Jahr geschätzt, die ca. 113.000 Dollar an Mehreinnahmen generieren würden (Washington Metropolitan Area Transit Authority, 2016).

Leitfaden „Zu Fuß zur Haltestelle“

Ein sehr anschaulich gestalteter Leitfaden des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) (VCD, 2020) beschreibt zwölf einfach umzusetzende Maßnahmen, mit denen Kommunen Fußwege zur Haltestelle aufwerten und somit den ÖPNV attraktiver machen können. Dies können beispielsweise Maßnahmen sein, die Orientierung an der Haltestelle zu verbessern, das subjektive Sicherheitsempfinden durch eine bessere Beleuchtung zu erhöhen oder Straßen besser queren und die Haltestelle barrierefrei erreichen zu können, z. B. eine Bordsteinabsenkung, ein ausreichend breiter Gehweg oder eine Begrünung. Auch der VCÖ in Österreich hat ein Factsheet „Aktive Mobilität als Zubringer zum Öffentlichen Verkehr“ veröffentlicht (VCÖ, 2024). Weitere Informationen liefern internationale Strategiepapiere von der WHO (2024) und von Victoria Walks in Australien (2021).

5. Was ist zu tun?

Bei repräsentativen Erhebungen zum Mobilitätsverhalten, bei der städtischen Verkehrsplanung, aber auch bei Investitionsentscheidungen der Verkehrsbetriebe sollte der Fußgängerverkehr in der Planung des ÖPNV mehr Aufmerksamkeit erhalten.

Infrastruktur für aktive Mobilität gemeinsam mit dem ÖPNV planen

Damit das Potenzial des Öffentlichen Verkehrs besser ausgeschöpft wird, ist die Multimodalität einer Wegekette in der Verkehrsplanung verstärkt zu berücksichtigen und stärker im Bewusstsein der Verantwortlichen zu verankern. Die Gestaltung des Zugangs zu Haltestellen liegt überwiegend in der Kompetenz der Städte und Gemeinden. Der attraktive Zugang sollte jedoch auch im Interesse der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde sein, weshalb Kooperation und eine abgestimmte Planung sehr wichtig sind. Schließlich sind Haltestellen und Bahnhöfe eine Visitenkarte von Städten und Gemeinden und nicht zuletzt des Öffentlichen Verkehrs.

Abb. 4
Haltestelle in Bern

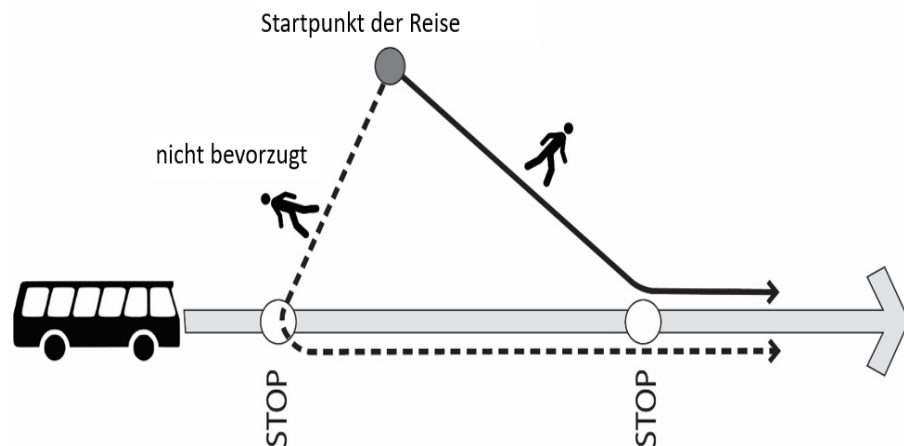


Quelle: Bern, Hillnhütter, Helge

Datenlage und Wissen über die Präferenzen der Nutzenden verbessern

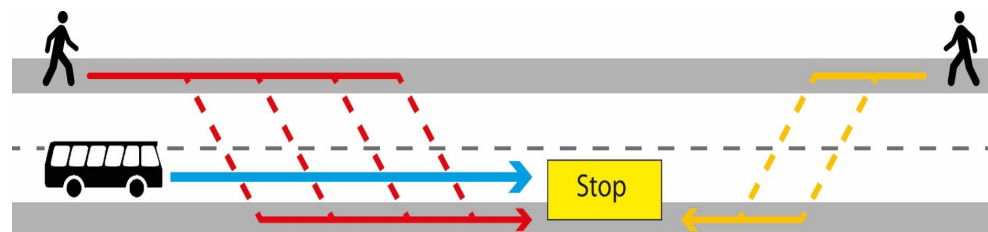
Was genau die Charakteristika eines Fußweges sind, der in eine ÖPNV-Fahrt integriert ist, bleibt nach heutigem Wissensstand noch in vielen Bereichen unklar. Bekannt ist, dass die gewählten Routen nicht immer die kürzeste Distanz haben (Berggren et. al., 2022), dass Straßenquerungen und empfundener Zeitdruck Faktoren sind, die den Fußweg zur Haltestelle stark beeinflussen (Hillnhütter 2016). Abb. 5 und Abb. 6 visualisieren, dass der Weg zur Haltestelle mitunter eigene Logiken verfolgt.

Abb. 5:
Bevorzugter längerer
Fußweg zur Haltestelle,
an der der ÖPNV später
eintrifft



Quelle: Hillnhütter, Helge, 2016

Abb. 6:
Fußgänger, die auf dem
Weg zur Haltestelle
sind, möchten den
ÖPNV-Korridor so früh
wie möglich überqueren



Quelle: Hillnhütter, Helge, 2016

Dass die Fußwege im Kontext des ÖPNV überhaupt erhoben werden, ist international und auch in Deutschland noch eher eine Ausnahme. Mit der MID 2017 wurde in Deutschland in einer kleinen Stichprobe zum ersten Mal das sogenannte Etappenkonzept angewendet (Follmer, 2019). Diese Erhebungsmethode hat das Potenzial, unterschiedliche Etappen einer ÖPNV Reise sichtbar zu machen. Das erforderliche Detailniveau ist aber eine Herausforderung für die statistische Validität, weil mit erhöhtem Detaillierungsgrad der notwendige Gesamtumfang einer Erhebung exponentiell steigt. Daher hat man sich bei der genannten Erhebung im Kontext der MID 2017 für Vereinfachungen entschieden, welche die in den ÖPNV integrierten Fußwege nicht mehr in vollem Umfang darstellen. Einen anderen Weg wählt man bei nationalen Mobilitätserhebungen in Dänemark. Hier werden grundsätzlich alle Etappen eines Weges erfasst, womit der Charakter des ÖPNV sehr detailliert analysiert werden kann. Anders als in Deutschland wird in Dänemark kontinuierlich in jedem Jahr und durch alle Jahreszeiten erhoben¹. Neue Möglichkeiten entstehen mit App basierten und GPS-unterstützten Tracking-Erhebungen, welche bisher oft noch in kleinerem Maßstab, aber immer häufiger durchgeführt werden

Fragen der Governance beachten, um vom Wissen ins Handeln zu kommen

Verbesserungen bei der Zugänglichkeit zur Haltestelle scheitern bislang neben dem fehlenden Wissen auch an der Vielfalt der Akteure, die zu beteiligen sind, an der komplexen Aufgabe sowie an der Frage, wie sinnvoll Prioritäten

¹ Mehr Infos unter: <https://www.man.dtu.dk/myndighedsbetjening/transportvaneundersoegelsen-tu->

zu setzen sind. Deshalb ist es wichtig, Handlungsansätze zu entwickeln, die im kommunalen Verwaltungsalltag umgesetzt werden können. Dabei gilt es, die Zuständigkeiten zu identifizieren, die Aufgabenteilung zwischen Verkehrsbetrieben und verschiedenen Verwaltungsressorts zu definieren sowie die engen finanziellen und personellen Spielräume zu beachten. So erscheint es uns zum Beispiel sinnvoll, in kommunalen Fußverkehrskonzepten entsprechende Routen zu wichtigen Bahnhöfen und Haltestellen als fokale Punkte zu identifizieren und im weiteren prioritär barrierefrei und attraktiv auszubauen.

Mehr Radabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen schaffen

Das Fahrrad hat ein hohes Potenzial, als Zubringer zum urbanen schienen- gebundenen und regionalen öffentlichen Verkehr zu dienen, das vielerorts noch nicht ausgeschöpft wird. Besonders für Pendelnde, für Stationen in Stadtrandlagen oder um Direktverbindungen zu erreichen, ist das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel. Laut einer Umfrage der Infostelle Fahrradparken am Bahnhof (2023) sind die größten Hindernisse derzeit der Mangel an Fahrradstellplätzen sowie das Fehlen von überdachten und abschließbaren Abstellmöglichkeiten. Fahrradabstellanlagen sollten sicher, komfortabel, ausreichend und schnell erreichbar sein. Die Hauptverantwortung für gutes und sicheres Fahrradparken liegt bei öffentlichen und privaten Bauherren. Im Rahmen der Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn, einer Kooperation zwischen der DB, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) sowie den Kommunen, erhalten die Kommunen unter anderem kostenlose Beratungen, finanzielle Förderung sowie Unterstützung bei der Flächenfindung und Kostenkalkulation (DB InfraGO AG, 2024).² Auskunft über alle relevanten Anforderungen der Regelwerke sowie einen Blick in die Praxis bietet das durch PGV-Alrutz erarbeitete Whitepaper zur Standortwahl und Flächenklärung (Infostelle Fahrradparken, 2024).

Viele Kommunen haben das Thema Fahrradparken mittlerweile fest im Blick. So bieten beispielsweise Tübingen und Osnabrück aktuell jeweils ca. 2.000 neue Fahrradabstellplätze in Fahrradparkhäusern am Bahnhof an. Überdachte Fahrradstände an Bus- und Tramhaltestellen können ebenfalls dazu beitragen, mehr Menschen für den öffentlichen Nahverkehr zu gewinnen. Mobilitätsstationen, an denen beispielsweise geteilte Fahrräder ausgeliehen und zurückgegeben werden können, spielen dabei eine wichtige Rolle, um multimodale Reisen zu fördern. Damit dies gelingt, sollten diese Stationen gut sichtbar, sauber und leicht zugänglich sein. Ein erfolgreiches Beispiel für einen nahtlosen Wechsel zwischen Verkehrsmitteln bietet die Kiel-Region. Sie hat dazu einen Leitfaden veröffentlicht, der die Planung und Umsetzung von Mobilitätsstationen unterstützt (KielRegion, 2020).

² https://bikeandride.bahnhof.de/resource/blob/12683032/b8505da6323306dae38fff8875627c38/Infobroschuere_2024-data.pdf

6. Literatur

- Berggren, U., Kjær-Rasmussen, T., Thorhauge, M., Svensson, H. & Brundell-Freij, K. (2022). Public transport path choice estimation based on trip data from dedicated smartphone app survey. *Transportmetrica A: Transport Science*, 18(3), 1813–1846. <https://doi.org/10.1080/23249935.2021.1973146>
- DB InfraGO AG. (2024). *Details zu der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz veröffentlichten novellierten Kommunalrichtlinie: 4.2.5 d) Bike+Ride Radabstellanlagen*.
- Eady & Burt. (2021). *Getting to the Bus Stop*. Victoria Walks.
- Follmer, R. (2019). Fußverkehr erfassen: Was bringt das Etappenkonzept? In (S. 43–54). <https://repository.difu.de/handle/difu/256579>
- Follmer, R., Gruschwitz, D., Lenz, B., Jesse, K., Birgit, Quandt, Sylvia, Nobis, Claudia, Köhler, K. & Mehlin, M. (2010). MID 2008: Mobilität in Deutschland 2008: Kurzbericht Struktur, Aufkommen, Emissionen, Trends. https://elib.dlr.de/68010/1/MiD2008_Kurzbericht_L.pdf
- Frey, K., Burger, A., Dziekan, K., Bunge, C. & Lünenbürger, B. (2020). *Verkehrswende für ALLE: So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität*. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/verkehrswende-fuer-alle>
- Gehl, J. (2015). *Städte für Menschen*. Jovis Verlag.
- Halldórsdóttir, K., Nielsen, O. A. & Prato, C. G. (2017). *Home-end and activity-end preferences for access to and egress from train stations in the Copenhagen region*. <https://doi.org/10.1080/15568318.2017.1317888>
- Hillnhütter, H. (2016). *Pedestrian Access to Public Transport*. University of Stavanger. <https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/handle/11250/2422928>
- Hillnhütter, H. (2023). *Stadtraum, Fußgänger und öffentlichen Verkehr zusammenfassen: Möglichkeiten und Potenziale*. Norwegian University of Science and Technology. Fußverkehrskongress 2023, Bremen. http://www.fussverkehrskongress.de/wp-content/uploads/2023/04/230417-FUKO_Helge-Hillnhuetter.pdf
- Christiansen, H., Skougaard, Britt Zoëga (2015). Documentation of the Danish National Travel Survey (2015 version). <https://orbit.dtu.dk/en/publications/documentation-of-the-danish-national-travel-survey-2015-version>
- Infostelle Fahrradparken. (2024). *Standortwahl und Flächenklärung* (Whitepaper Fahrradparken). <https://radparken.info/wp-content/uploads/2024/08/ifp-pgv-whitepaper-1-standortwahl-und-flaechenklaerung-4mb.pdf>
- Infostelle Fahrradparken am Bahnhof. (Juni 2023). *Bahn.Rad.Parken – Potenziale vernetzter Mobilität: Leitfaden für die Planung und den Bau von Fahrradparkhäusern*. DB Station&Service AG. <https://radparken.info/wp-content/uploads/2024/06/webversion-15-09-23-radparken-leitfaden2023.pdf>
- Kager, R. & Harms, L. (2017). *Synergies from Improved Cycling-Transit Integration; Towards an integrated urban mobility system*.
- KielRegion. (2020). *Mobilitätsstationen in der KielRegion: Leitfaden für die Planung und Umsetzung in Kommunen*. https://www.kielregion.de/wp-content/uploads/2023/05/2020_05_20_KIELREGION_Leitfaden_Mobilitaetsstationen_ohneMarken.pdf
- Litman, T. (2024). *Evaluating Active Transport Benefits and Costs: Guide to Valuing Walking and Cycling Improvements and Encouragement Programs*. <https://www.vtpi.org/nmt-tdm.pdf>
- Morency, C., Trépanier, M. & Demers, M. (2011). Walking to transit: An unexpected source of physical activity. *Transport Policy*, 18(6), 800–806. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.03.010>
- Rissel, C., Curac, N. & Greenaway, M. (2012). Physical Activity Associated with Public Transport Use: A Review and Modelling of Potential Benefits. *International Journal of Environmental Research and Public Health*(9), 2454–2478. https://www.researchgate.net/publication/230593259_Physical_Activity_Associated_with_Public_Transport_Use_A_Review_and_Modelling_of_Potential_Benefits
- Sustainable Development Goal (SDG) 11.2. (2024, 13. September). *DG Portal für Landkreise, Städte und Gemeinden ab 5.000 Einwohnern*. <https://sdg-portal.de/de/ueber-das-projekt/17-ziele/nachhaltige-staedte-und-gemeinden>
- Tennøy, A., Knapkog, M. & Wolday, F. (2022). Walking distances to public transport in smaller and larger Norwegian cities. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 103, 103169. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103169>
- Tolley, R. (2011). *Good for business: The benefits of making streets more walking*

- and cycling friendly. https://assets.contentstack.io/v3/assets/blt8a393bb3b76c0ede/blt573afb4113f6b75/65b0634d02a66542f892e3f9/01_Good-for-business.pdf
- VCD (Hrsg.). (2020). *Zu Fuß zur Haltestelle: Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle*. https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Fussverkehr/Zu_Fuss_zur_Haltestelle/VCD_Leitfaden_fuer_gute_Wege_zur_Haltestelle_2019.pdf
- VCÖ (Hrsg.). (2024). *Aktive Mobilität als Zubringer zum Öffentlichen Verkehr*. <https://vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOe-Factsheets/2024/Aktive%20Mobilit%C3%A4t%20als%20Zubringer%20zum%20%C3%96ffentlichen%20Verkehr/VC%C3%96-Factsheet%202024-06%20Aktive%20Mobilit%C3%A4t%20als%20Zubringer%20zum%20%C3%96ffentlichen%20Verkehr.pdf>
- Washington Metropolitan Area Transit Authority (Hrsg.). (2016). *Metrorail Station Investment Strategy: Summary Report*. https://planitmetro.com/uploads/MISIS_Report_August_2016.pdf
- WHO (Hrsg.). (2015). *Strategie der Europäischen Region der WHO zur Bewegungsförderung (2016–2025)*. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/337658/65wd09g-PhysicActiveStrategy-150474.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- WHO. (2024, 10. September). *Integrating Walking + Public Transport: Policy Brief*. <https://unece.org/info/publications/pub/390416>