

15. Deutscher Nahverkehrstag | 16. bis 18. April 2024 in Koblenz

# Weichen stellen!

Perspektiven für die Mobilität im Zeitenwandel



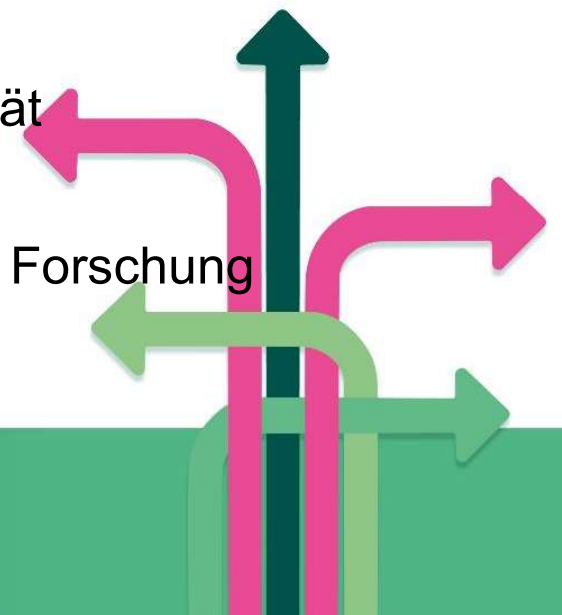
# Was kann der Bahnhof der Zukunft?

Anforderungen aus Nutzendensicht  
für multimodale Mobilität und Aufenthaltsqualität

Dr. Jutta Deffner – ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung

**Weichen stellen!**

Perspektiven für die Mobilität im Zeitenwandel



## Das Konsortium



Gesamtleitung, sozialempirische  
Analysen, konzeptionelle Arbeit



Schwerpunkt Wirkungsabschätzung und  
Machbarkeitsanalysen



Mobilitätsarchitektur, Visualisierungen



Praxisrelevanz, intermodale Verknüpfung  
und verkehrlich-technische Aspekte



Designinstitut für Mobilität und Logistik  
Baulich-funktionale und symbolisch-  
emotionale gestalterische Aspekte



Angewandte Sozialforschung

## Auftraggeber

Deutsches Zentrum für  
Schienenverkehrsforschung beim



Laufzeit: 3/2022 – 2/2025

## EINFÜHRUNG

# Bedeutung von Bahnhöfen in einem multioptionalen Mobilitätssystem

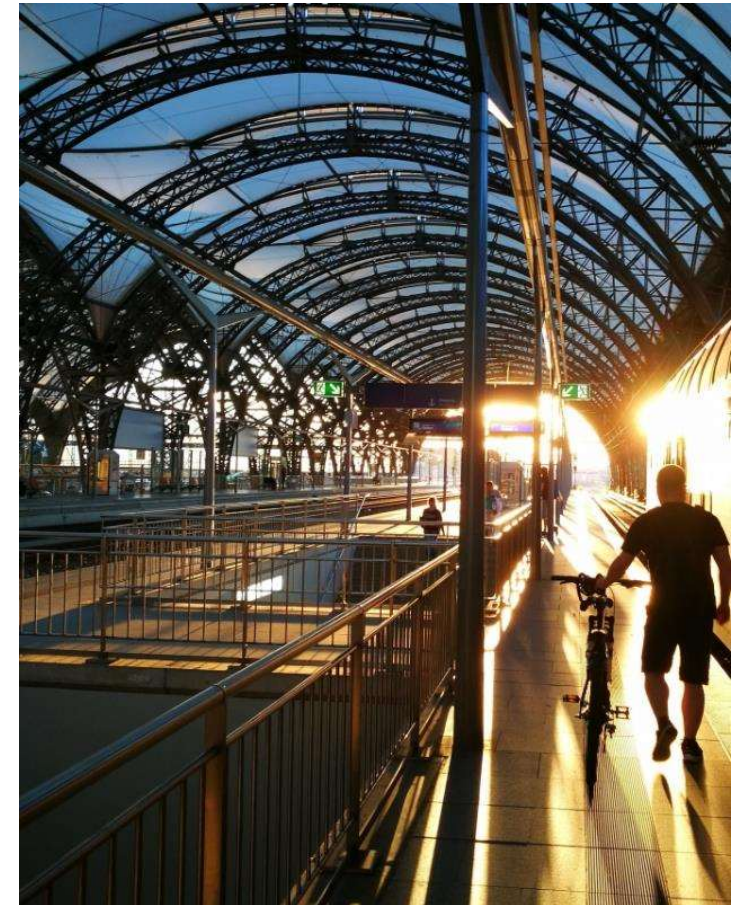
- Erscheinungsbild und Nutzungsfreundlichkeit stehen für die Wahrnehmung der Qualität von Bahnreisen und als Entree zum Ort

→ Symbolik und Materialität sind herausgehoben

**Bahnhöfe sollten eine nachhaltige multioptionale Mobilitätskultur befördern und hochfunktionale, gestalterisch und baulich hochwertige intermultimodale Schnittstellen sein.**

- Auch für Personen, die diese Art der Fortbewegung noch nicht praktizieren
- Aber: Bisherige Gestaltung wird den Anforderungen der Nutzer\*innen bei weitem nicht gerecht.

Intermodalität Bahn und FahrradBildquelle: FW (CC0).



# Projektaufbau



Bilder: Pixabay/geralt; HfG; pixabay/Myriamsfotos

## EINFÜHRUNG

# Studie „Bahnhof der Zukunft“ des DZSF

## Projektverständnis

Bahnhöfe als der Ort , an dem eine nachhaltige Mobilitätskultur gebündelt, gefördert und erlebbar wird:

- Multioptionale Verkehrspraktiken
- Einladend, diese Art der Mobilität kennenzulernen
- Konzept Mobilitätskultur hilft heterogene Aspekte zusammenzubringen und „harte“ und „weiche“ Faktoren integrativ zu betrachten

## Zielsetzung

Entwicklung eines validen, modularen und praxisnahen Maßnahmenkatalogs zur Optimierung von Bahnhöfen als zentrale, nachhaltige Mobilitätsdrehscheiben und attraktive Aufenthaltsorte in Kommunen.

Bilder: Fahrradparkhaus Karlsruhe Bahnhof © Stadt Karlsruhe / Bahnhof Overath © CEphoto, Uwe Aranas / Bahnhof Eschwege © NVV

DNT | Dr. Jutta Deffner  
09/05/24



## EINFÜHRUNG

# Mobilitätskultur

bringt

- Rationale (Pläne, Konzepte)
- Symbolische (Image, Emotionen, Diskurse) und
- Materielle Seiten (Gebauter Raum, Infrastruktur)

von Mobilität zusammen.



Quelle: Straßenbahnhaltstelle Alicante [www.urbanophil.net](http://www.urbanophil.net)

1

# Gestaltungsanforderungen an den Bahnhof der Zukunft - Stakeholderinterviews



## Bahnhofsbereiche - technisch betrachtet

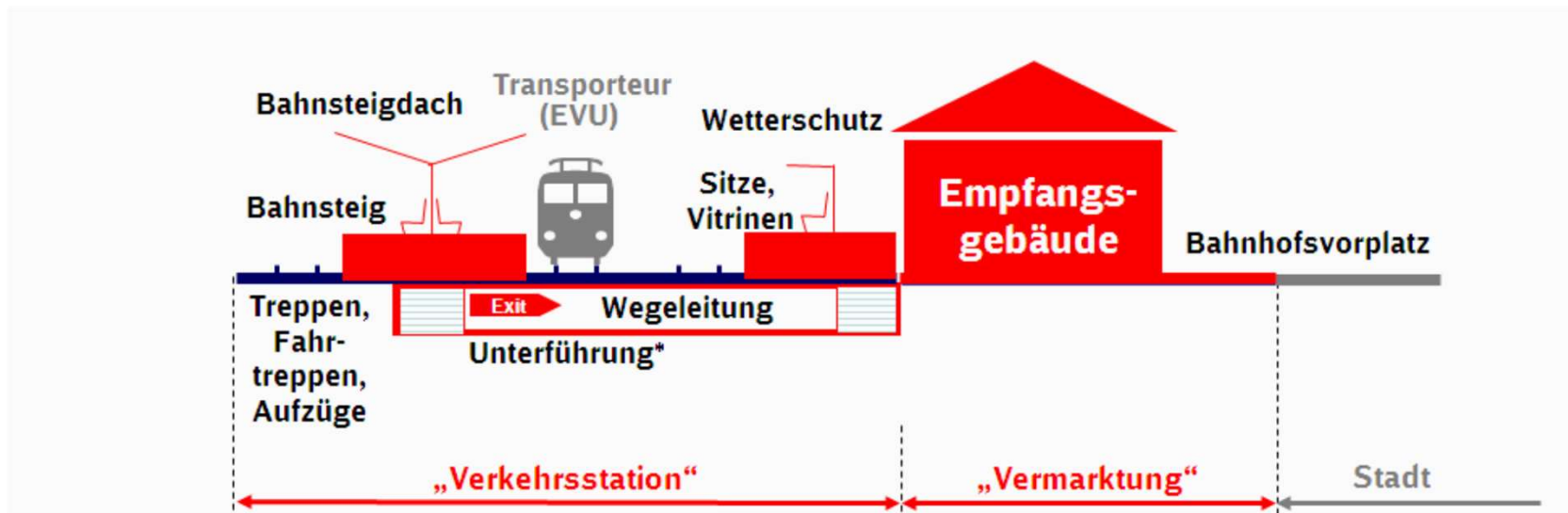
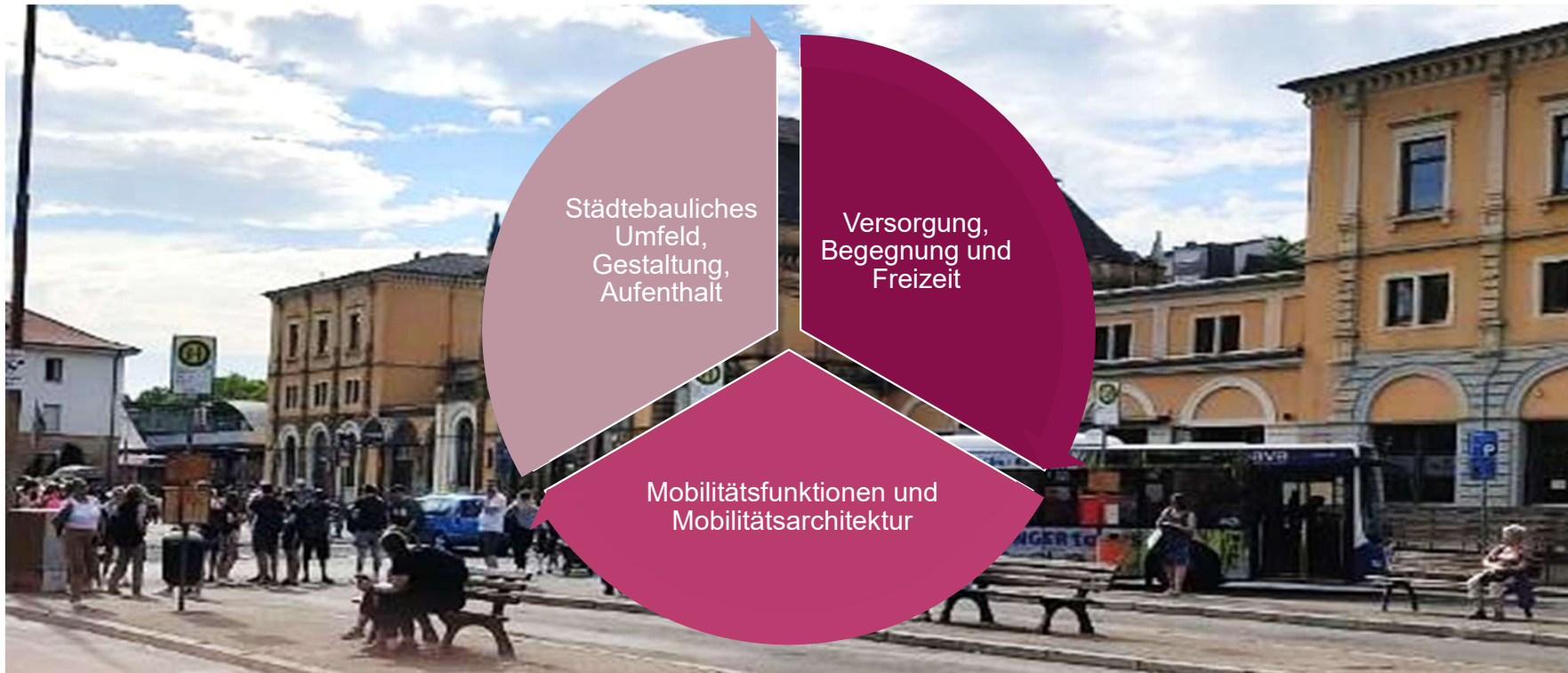


Bild: Tim Lehmann (2011): Der Bahnhof der Zukunft – Alternativen zum traditionellen Bahnhofsempfangsgebäude | Entwicklung eines modularen Entréesystems für kleine und mittlere Bahnhöfe

## Bahnhofsbereiche aus der Perspektive Mobilitätsplattform



Bahnhof Neustadt/ WeinstrasseBild: (Teilnehmer Fokusgruppe)

# Thesen zur Funktion und zum Gestaltungsbedarf an Bahnhöfen Ergebnisse aus Stakeholderinterviews

- (1) Der Bahnhof ist kommunaler öffentlicher Raum.
- (2) Bessere Kooperation und abgestimmte gemeinsame Gestaltung durch die beteiligten Akteure.
- (3) Gute Orientierung für Bahnstutzende zu gewährleisten, ist eine Kernaufgabe am Zukunftsbahnhof.
- (4) Die optimale „Milchkanne“ - auch der kleinste Bahnhof ist eine intermodale Schnittstelle.
- (5) Versorgung und Konsum am Bahnhof: „Paketvergaben“ für Bahnhofsbetriebe sind nicht das richtige Konzept für den Bahnhof der Zukunft.
- (6) Der Bahnhof ist ein Ort für „Gestrandete“.
- (7) Jeder Bahnhof benötigt zugängliche sanitäre Anlagen.
- (8) Bahnhöfe sind angenehme und sichere Arbeitsorte, die gut instandgehalten sind.

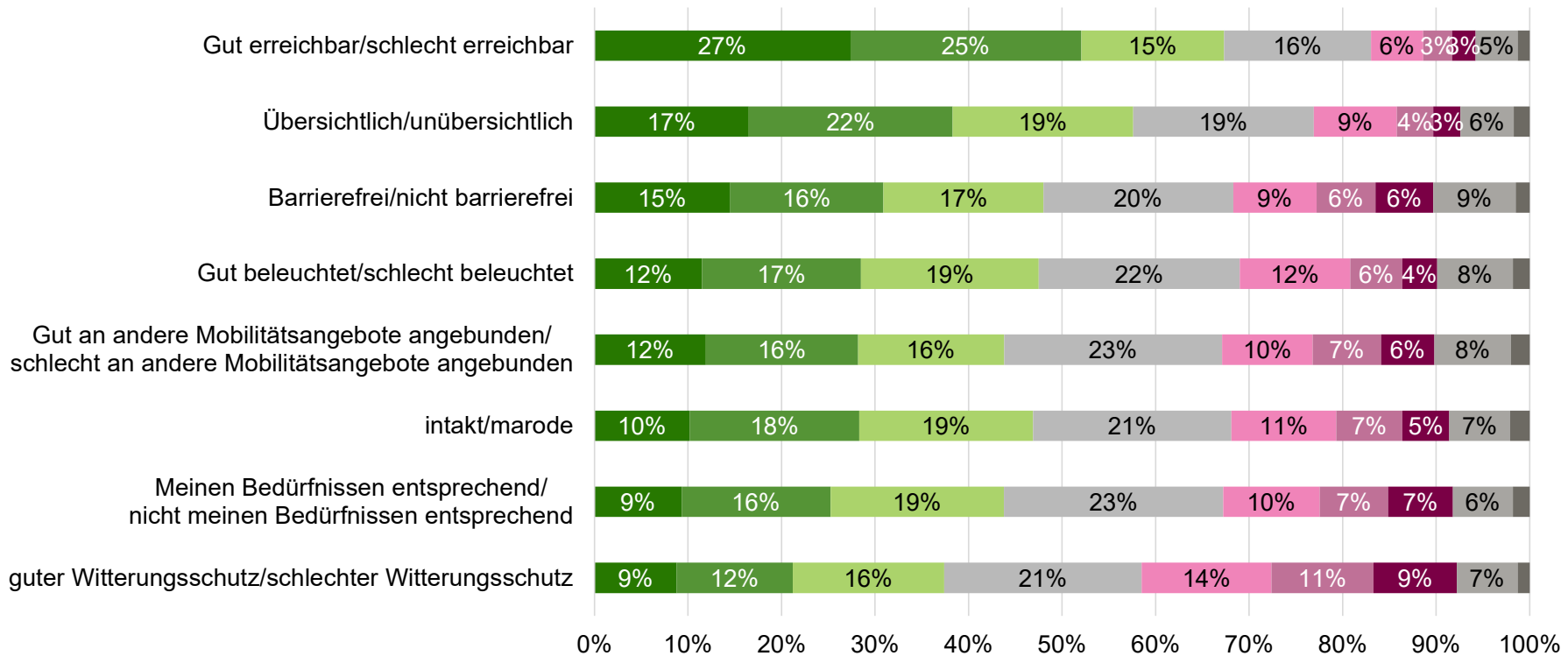
## 2

# Ausgewählte Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung

ERGEBNISSE REPRÄSENTATIVBEFRAGUNG

# Wie bewerten Befragte „ihren“ Bahnhof in Bezug auf Aufenthalt, Warten und Sicherheit? (1)

■ 1 Zustimmung / positiv ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ 6 ■ 7 Verneinung / negativ ■ weiß nicht ■ Keine Angabe

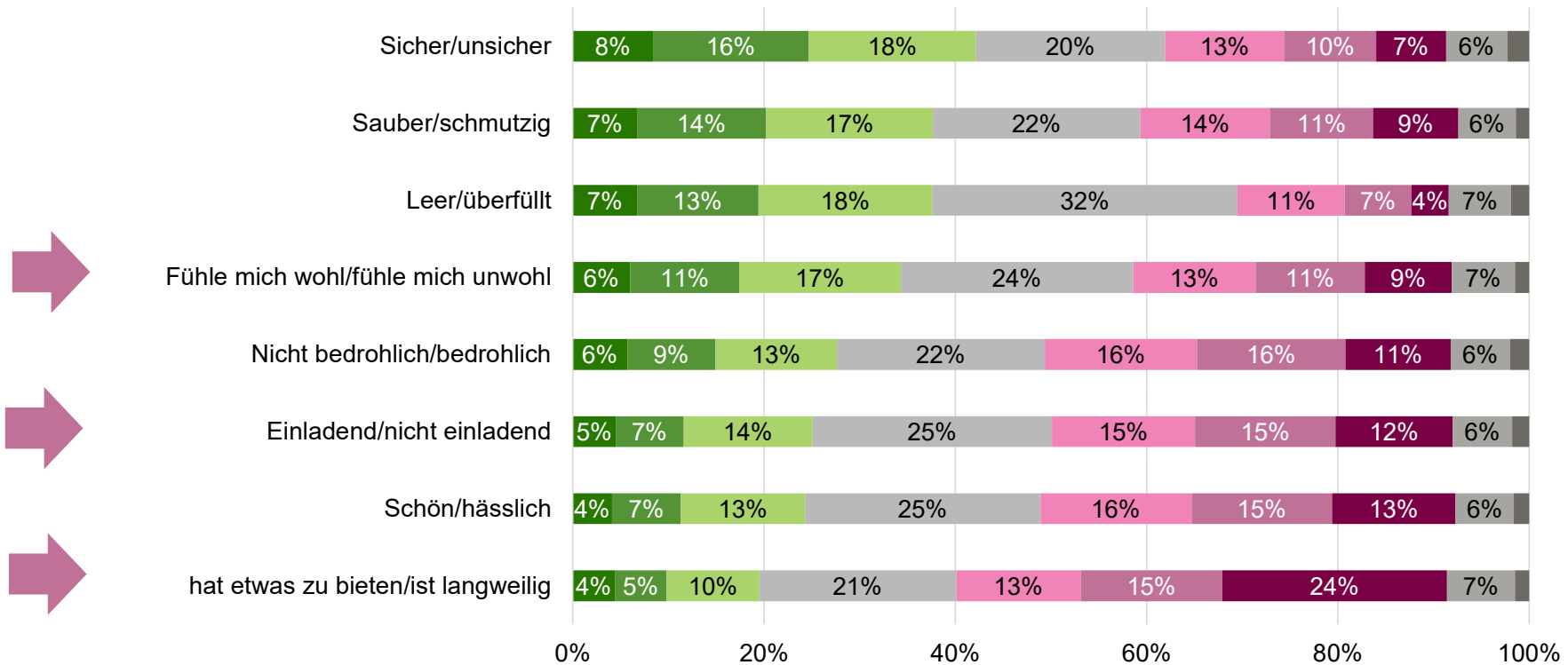


n=4005

ERGEBNISSE REPRÄSENTATIVBEFRAGUNG

# Wie bewerten Befragte „ihren“ Bahnhof in Bezug auf Aufenthalt, Warten und Sicherheit? (2)

■ 1 Zustimmung / positiv ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ 6 ■ 7 Verneinung / negativ ■ weiß nicht ■ Keine Angabe

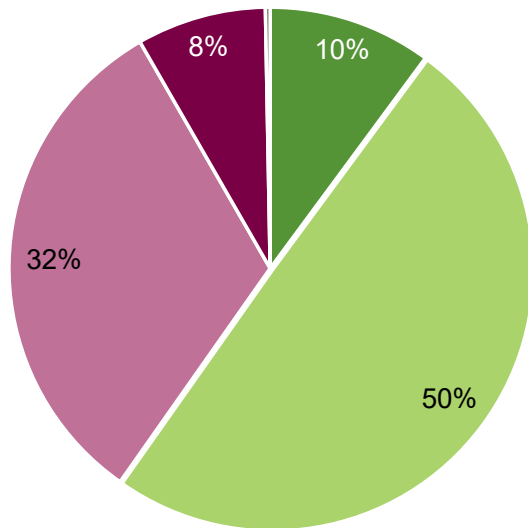


n=4005

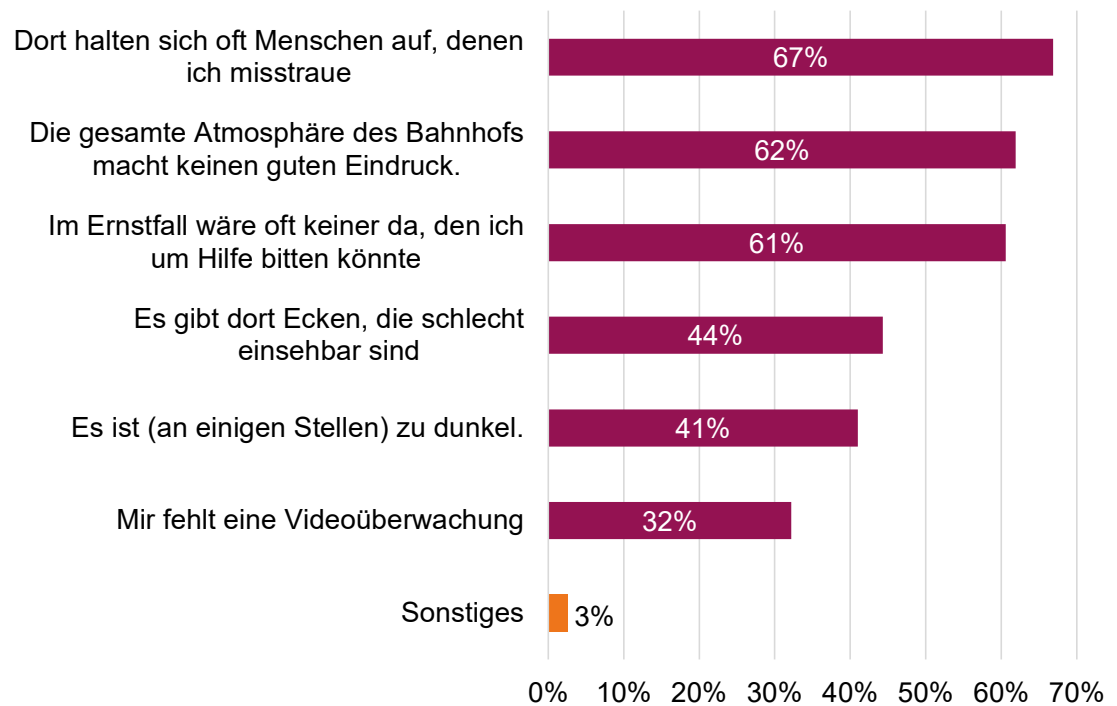
# Sicherheitsgefühl am Startbahnhof

## Sicherheitsgefühl am Startbahnhof

- sehr sicher    ■ eher sicher    ■ eher unsicher
- sehr unsicher    ■ Keine Angabe



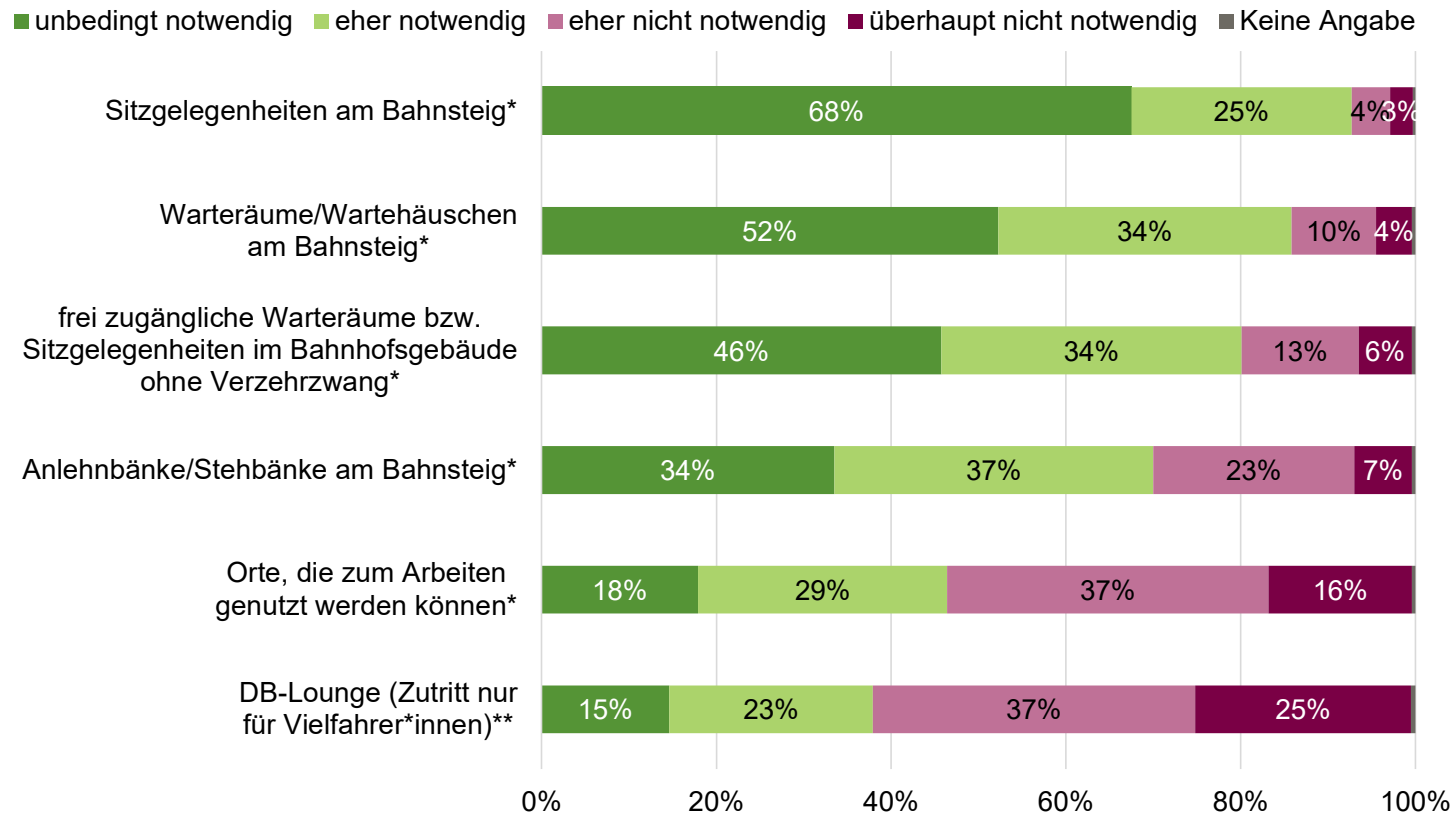
## Warum fühlen Sie sich (eher) unsicher?



n=3509 (Bahnhofsnutzende)

n=1401

## Notwendigkeit von Sitz- und Wartemöglichkeiten am Startbahnhof



### Bahnhofsgrößen:

- Sitzgelegenheiten und Warteräume am Bahnsteig werden über alle Bahnhofssegmente hinweg von einer breiten Mehrheit für unbedingt oder eher notwendig gehalten.
- Insbesondere an größeren Bahnhöfen zeigt sich ein deutlicher Bedarf für Orte, die zum Arbeiten genutzt werden können.

\*n=4005; \*\*n=1100 (Personen, die einen Bahnhof mit Fernverkehrshalt wählen sollten)



## ERGEBNISSE REPRÄSENTATIVBEFRAGUNG

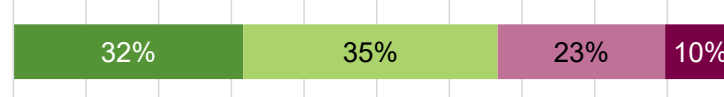
# Informationsmöglichkeiten

■ trifft voll und ganz ■ trifft eher zu ■ trifft eher nicht zu ■ trifft überhaupt nicht zu ■ keine Angabe

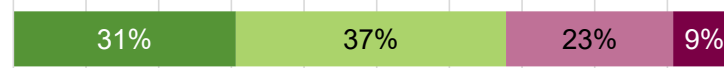
Ich möchte mich an Bahnhöfen auch ohne Smartphone zurechtfinden können



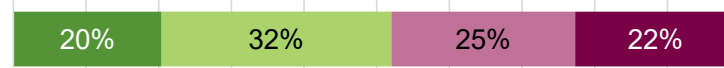
Bei Unregelmäßigkeiten (z.B. Gleisänderungen, Zugausfall) sollte stets Personal am Bahnsteig stehen, das informiert und weiterhilft.



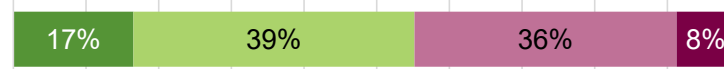
Mir ist es wichtig, dass ich für Informationen mit einem Menschen sprechen kann



Für Informationen zu Gleisänderungen, Verspätungen und Ausfällen nutze ich immer mein Smartphone



Die Informationsmöglichkeiten an Bahnhöfen sind mir grundsätzlich zu unzuverlässig



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

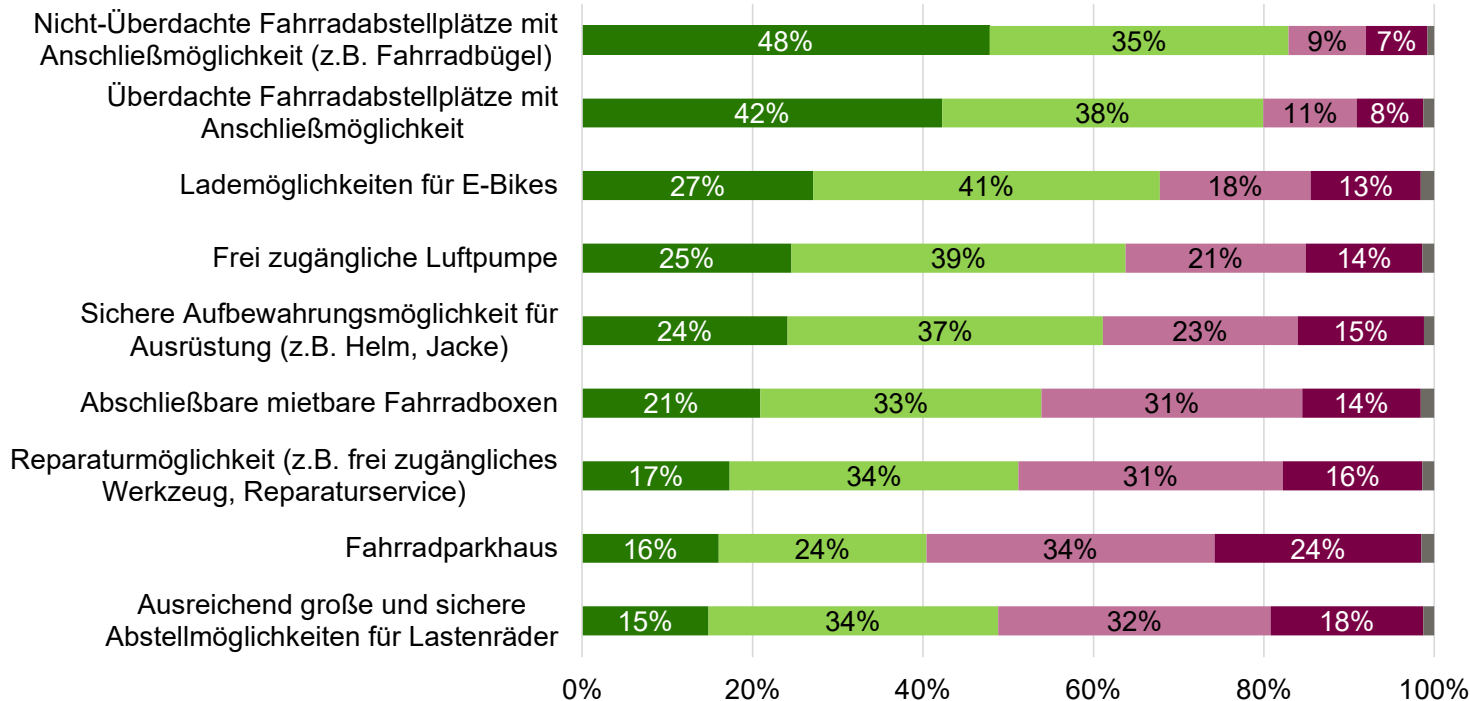
- Jüngere verlassen sich stärker auf digitale Informationsmöglichkeiten und die Bedeutung von Personal vor Ort ist für sie geringer.
- Auch bei den unter 30-Jährigen gibt es eine breite Mehrheit von 80 %, die sich auch ohne Smartphone zurechtfinden können möchte.

n=4005

## ERGEBNISSE REPRÄSENTATIVBEFRAGUNG

# Services für intermodale Nutzung: Fahrräder, E-Bikes und Lastenräder

■ unbedingt notwendig ■ eher notwendig ■ eher nicht notwendig ■ überhaupt nicht notwendig ■ Keine Angabe



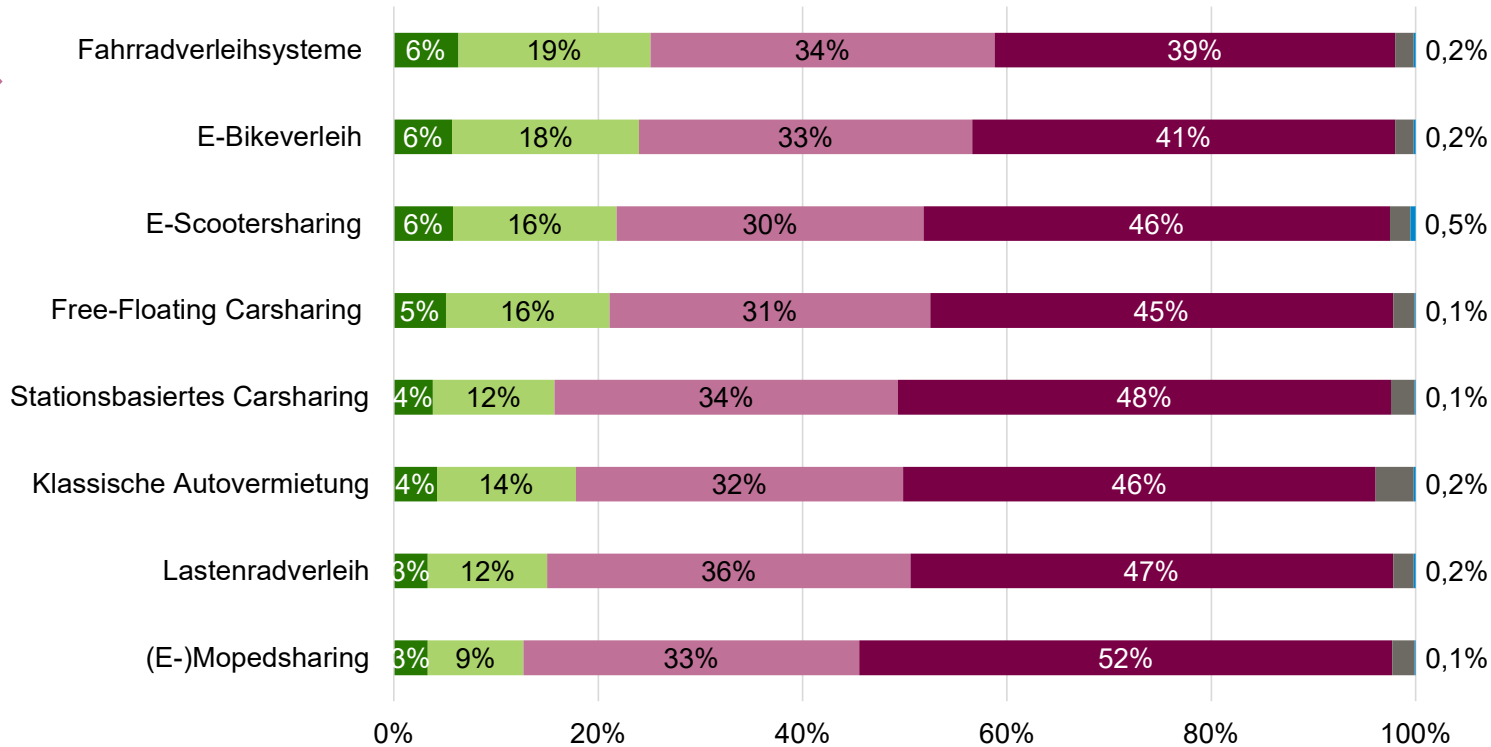
- Insbesondere eine frei zugängliche Luftpumpe, Aufbewahrungs- und Reparaturmöglichkeiten sind deutlich stärker nachgefragt als vorhanden (bis zu 4-fach).
- Keine großen Variationen zwischen Bahnstufen-segmenten.
- Fahrradparkhäuser und Abstellmöglichkeiten für Lastenräder an großen Bahnhöfen als etwas notwendiger erachtet

n=4005

ERGEBNISSE REPRÄSENTATIVBEFRAGUNG

# Intermodale Nutzung: Potenzielle Nutzung von Sharing-Angeboten am Startbahnhof (sofern es sie dort gäbe)

■ ja, auf jeden Fall ■ eher ja ■ eher nein ■ nein, auf keinen Fall ■ keine Angabe ■ nutze ich bereits an diesem Bahnhof



Potenzielle Nutzung variiert kaum zwischen Bahnhöfen unterschiedlicher Größe, d.h. eine Nachfrage nach Sharing-Angeboten ist auch an kleinen Bahnhöfen gegeben

n=4005

## ÜBERBLICK

# Einstellungen zum Bahnhof – Fünf Bahnhofs-Einstellungs-Segmente

| Segment            | Anteil | Kurzcharakterisierung   |
|--------------------|--------|---|
| Die Begeisterten   | 22 %   | Stehen Bahnhöfen sowohl in verkehrlicher als auch symbolischer Sicht positiv gegenüber. Sie scheinen mit Mängeln umgehen zu können bzw. stufen diese als weniger problematisch ein. Die positive Bindung könnte durch zusätzliche Angebote weiter verstärkt werden.   |
| Die Unsicheren     | 21 %   | Haben einerseits starke Nutzungsmotive, fühlen sich andererseits aber unsicher und haben einen großen Unterstützungsbedarf. Dieses Muster geht mit einem geringeren Grad an Ressourcen bzw. höheren Einschränkungen einher. Dürfte die Gruppe mit dem höchsten Potential sein, das durch Verbesserungen/Maßnahmen gewonnen werden kann. |
| Die Ablehnenden    | 17 %   | Haben ein weitgehend negatives Bild von Bahnhöfen und auch mit Blick auf ihre Mobilitätsorientierungen geringere Nutzungsmotive. Müssen erst einmal in grundlegender Hinsicht von Bahnhöfen und deren Nutzung überzeugt werden.   |
| Die Pragmatischen  | 20 %   | Sehen Bahnhöfe eher verkehrlich funktional. Darüber hinausgehende Funktionen und Angebote spielen dagegen eine geringere Rolle. Im Hinblick auf die räumliche Orientierung kommen sie mit dem Staus Quo zurecht. Soziale Missstände werden jedoch als störend bzw. als Beeinträchtigung der verkehrlichen Funktion empfunden.           |
| Die Gleichgültigen | 17 %   | Bei diesem Segment sind nicht negative Assoziationen das Problem sondern fehlendes Interesse und fehlende Nutzungsmotive. Es geht also erst einmal darum, Interesse zu wecken und Erfahrungen zu schaffen.  |

# 3

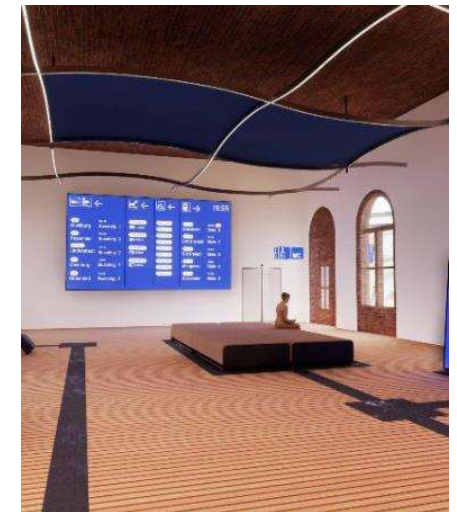
## Folgerungen und Ausblick

## Folgerungen

- Auch aus qualitativer Empirie deutlich: Gesamtatmosphäre am Bahnhof ist für Nutzende essentiell
- Es gibt Bahnfansnutzerguppen, die Bahnhof und multimodales Angebot gerne stärker nutzen wollen, sich aber sehr unwohl fühlen (Unsichere)
  - Maßnahmen: Informationsmöglichkeiten, räumliche Orientierung, Personal vor Ort, Stärkung der subjektiven Sicherheit durch Gestaltung
- Begeisterte können noch stärker gebunden werden
  - Maßnahmen: verständliche Hinweise, möglichst einfache Übergänge
- Pragmatiker müssen gut durch den Bahnhof „durchkommen“ – Maßnahmen im Fokus: Wegfindung, Mobiliar
- Negatives Bild von Bahnhöfen muss überwunden werden um ablehnende und gleichgültige Haltungen zu überwinden
  - Maßnahmenfokus Sicherheit, Sauberkeit und Zusatzangebote die Interesse wecken, um mit Bahnhof in Berührung zu kommen
- **Insgesamt besteht das Erfordernis einer einheitlichen, wiedererkennbaren Mobilitätsarchitektur**

## FOLGERUNGEN

# Umsetzung der Kernmaßnahmen in der Virtual Reality Bewertung



Bahnhofvisualisierungen Vorplatz, Wartehalle, Infowürfel, Unterführung  
(OMID/HfG, Julian Schwarze/ Annika Storch)



## AUSBLICK

# Modularer Maßnahmenkatalog

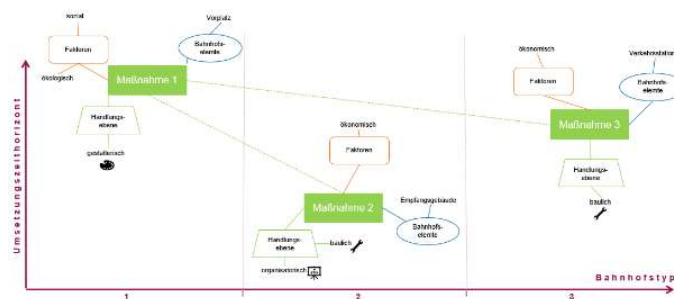
- Aufbereitung als konkrete Unterstützung für die Entscheidungsfindung in Verwaltung und Politik sowie für die Akteure im Schienen- und Verkehrsplanungssektor

Ergebnis-Synthese /  
Expert:innen-Workshop

Modularer  
Maßnahmenkatalog

Aufbereitung

- Zusammenführung Ergebnisse



- Handlungsempfehlungen/  
Broschüre
- Ergebnismatrix (XLS, Mind map,...)

- Berücksichtigung u.a. ...
  - Nutzungsanforderungen
  - Bahnhofsbereiche und  
Maßnahmenbereich
  - Zeithorizonte



**Danke für Ihr Interesse,  
ich freue mich auf Ihre Fragen!**

Dr. Jutta Deffner

ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung

Hamburger Allee 45

60486 Frankfurt

[jutta.deffner@isoe.de](mailto:jutta.deffner@isoe.de)



Bahnhof Rottenbach Quelle: <https://www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/bahnhof-des-jahres/bahnhof-rottenbach/>