



Herausgeber:
LNVG – Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
Roscherstraße 7
30161 Hannover
Telefon 05 11/3 48 53 70
Telefax 05 11/3 48 53 99
info@lnvg.de
www.lnvg.de
Stand: Juni 2001
Auflage: 5.000 Exemplare
Fotos: Jürgen Hörstel, NordWestBahn, LNVG
Grafische Umsetzung: B & B. Werbeagentur, Hannover
Druck: Gutenberg Beuys, Hannover
Gedruckt auf: Primat Offset

Zeit für Bahnhöfe

Mit Engagement gemeinsam zum Erfolg



LN
LNVG



Bahnhofsentwicklung in Niedersachsen

Seite 7

Weichenstellung für die Zukunft – Bahnhofsprogramm für Niedersachsen

Seite 15

Ausstattungsstandards für Bahnstationen

Seite 16

Vom Bus zum Zug auf kurzen Wegen

Seite 18

Bahn und Rad gut kombiniert

Seite 19

Stationen mit neuem Gesicht

Seite 20

So hilft das Land mit Fördermitteln

Seite 26



Vorwort

Bahnhofsstandorte litten Jahrzehnte unter dem steten Bedeutungsverlust der Bahn. Eine Bestandsaufnahme an den Stationen in Niedersachsen hat gezeigt, dass rund 80 % dringend erneuerungsbedürftig sind. Besonders auf Nebenbahnen ist der Nachholbedarf groß, aber auch die großen Bahnhöfe vieler Städte brauchen spürbar mehr Komfort.

An diesem Punkt setzt unser „Fitness-Programm“ für die Schiene und den straßengebundenen ÖPNV an. Rund 1,6 Milliarden DM werden wir in den nächsten fünf Jahren ausgeben, unter anderem auch für die Modernisierung der Bahnhöfe und Haltestellen. Geld, das gut angelegt ist! Dem Fahrgast soll künftig an allen Stationen mehr in puncto Sicherheit und Sauberkeit, insbesondere auch besserer Service geboten werden. „Alles unter einem Dach“ könnte die Devise lauten; denn Erfahrungen anderer Bundesländer zeigen, dass ureigene Bahnfunktionen durchaus mit vielfältigen Dienstleistungsangeboten verknüpft werden können. Zum attraktiven Treffpunkt geworden, kann „Am Bahnhof“ wieder zu einer Top-Adresse werden. „Zeit für Bahnhöfe“ spiegelt die derzeitige Situation der Stationen

in Niedersachsen wider, informiert über Ziele der Landesnahverkehrsgesellschaft zur Bahnhofsentwicklung in Niedersachsen und beleuchtet an einigen bereits umgesetzten Projekten, was im Zusammenwirken verschiedener Partner realisierbar ist und welche Fördermöglichkeiten in Anspruch genommen werden können. Für Städte, Gemeinden und Landkreise soll diese Broschüre Anregung und Motivation zugleich sein, sich für „ihren“ Bahnhof zu engagieren und Vergleichbares vor Ort umzusetzen.

Dr. Susanne Knorre
Niedersächsische Ministerin für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Die LNVG engagiert sich

Die im März 1996 gegründete Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ist eine Beteiligungsgesellschaft des Landes Niedersachsen. Sie ist außerhalb der Zweckverbände Hannover und Braunschweig Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). In dieser Funktion plant, bestellt und finanziert sie den SPNV in Niedersachsen in ihrem Zuständigkeitsgebiet. Ferner bewilligt sie Finanzhilfen für Investitionen im SPNV, z. B. für die Modernisierung von Bahnhöfen, und steuert das gesamte ÖPNV-Förderprogramm des Landes durch Vorschläge an das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr. Obwohl für die Schieneninfrastruktur – und damit auch für die Modernisierung von Bahnstationen – nach wie vor der Bund verantwortlich ist, setzt sich angesichts der unbefriedigenden Situation auch das Land für die Verbesserung der Bahnhöfe in Niedersachsen ein. Zur Verfügung stehende Finanzmittel sollen u. a. einer verbesserten Ausstattung zahlreicher Stationen zugute kommen. Um Initiativen vor Ort zu unterstützen und Fördermöglichkeiten auszuschöpfen, hilft die LNVG Interessierten, wie z. B. kommunalen Gebietskörperschaften, von A (wie Antragsunterlagen) bis Z (wie Zuwendungsbescheid).



Während das verkaufte Empfangsgebäude in Osterwald zumindest als Wohnraum dient ...



... steht das ehemalige Empfangsgebäude der Kreisstadt Wittmund fast leer und verwaht seit Jahren.

Bahnhofsentwicklung in Niedersachsen

Sind Niedersachsens Bahnhöfe noch zeitgemäß? Eine berechtigte Frage, solange „Am Bahnhof“ auch heute noch als eine wenig repräsentative Adresse gilt. Obwohl als Visitenkarte der Bahn und gleichzeitig als Eingangstor zum Ort gedacht, haben Bahnhöfe und deren Umfeld vielerorts an Attraktivität verloren. Sie können heutige Ansprüche an Funktion und Gestaltung nicht mehr erfüllen. Ihr Erscheinungsbild entlang ein und derselben Strecke reicht von gut ausgebauten Anlagen bis zu verwahten, teilweise verfallenen Bahnhöfen. Häufig abseits von Siedlungen gelegen, bieten viele Stationen und deren Umfeld nur einen Mix aus Lagerhaltung, Produktions- und Verarbeitungsstätte, sonstiger bahnfremder Nutzung sowie Wohnqualität auf niedrigem Niveau. Besonders von Pendlern mit enger Zeitplanung geschätzte Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen gibt es leider nur im Umfeld weniger Stationen.

So wie die Bahn als Verkehrsmittel wieder an Zuspruch gewinnen soll, müssen auch für Bahnhöfe Perspektiven eröffnet werden. Stationen sollen in ihrer städtebaulichen Bedeutung gestärkt und als Knotenpunkt für die Verkehrsmittelwahl positioniert werden. Als Bindeglied zwischen Verkehrssystem und Arbeits-, Einkaufs- sowie Wohngebieten von Städten und Gemeinden sind Bahnhöfe bestens geeignet, unterschiedliche Dienstleistungen und Aufgaben sinnvoll zu verknüpfen.

Bei der Umsetzung des Programms zur Stationsentwicklung werden folgende Punkte berücksichtigt:

- Stationen sollen städtebaulich besser integriert und ihr Umfeld mit neuem Leben erfüllt werden, da sie sich dann besser ins Ortsbild einfügen und zu zentralen Treffpunkten entwickeln können,
- Wegeleitsysteme im Ort sollen die Orientierung erleichtern,
- Bahnnutzer sollen den Bahnhof bequem zu Fuß, per Fahrrad oder Auto erreichen können und ausreichend Abstellmöglichkeiten für ihre Fahrzeuge vorfinden,
- Stationen sollen optimal mit dem straßengebundenen ÖPNV verknüpft und dadurch ihrer Verkehrsfunktion besser gerecht werden,
- Zugänge zum Bahnsteig sollen möglichst behindertengerecht und sicher ausgebaut sein,
- Bahnanlagen sollen ansprechend gestaltet und sauber sein, um den Reisenden den Aufenthalt am Bahnhof so angenehm wie möglich zu machen.

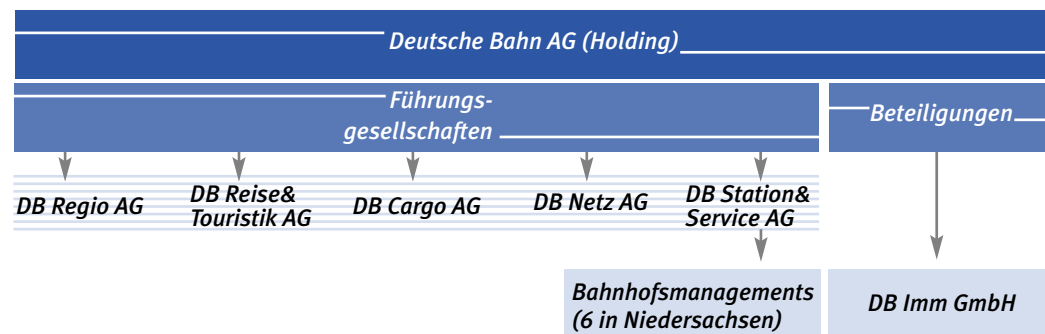


DB-PlusPoint in Salzbergen: Persönlicher Service und Beratung bleiben hier auf der Strecke.



Beim Betreten eines dunklen Tunnels wie in Elze fühlen sich Fahrgäste keineswegs sicher.

Struktur der Deutschen Bahn AG



Freundlich und hell:
Reisezentrum Lüneburg



Imposante Durchblicke:
Hannover Hauptbahnhof



Großzügig und modern:
Messebahnhof Laatzen



Modernisiertes Innenleben:
Bahnhof Göttingen

Wer ist eigentlich zuständig?

Im Zuge der Bahnreform wurden die ehemalige Bundes- und Reichsbahn in mehrere Gesellschaften aufgeteilt. Der Immobilienbestand ist dabei auf verschiedene Eigentümer und Zuständigkeitsbereiche übertragen worden.

Unter Führung der Holding wird das operative Geschäft seit 1999 von fünf Unternehmensbereichen wahrgenommen (siehe Abbildung). DB Station&Service AG ist zuständig für die Personenbahnhöfe und DB Netz AG Eigentümer der Netzinfrastruktur. Beide Aktiengesellschaften bieten den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ihre Infrastruktur gegen Nutzungsentgelte an. Da die Verkehrsunternehmen ihre Betriebskosten nicht vollständig durch Fahrgeldeinnahmen decken können, gleichen die SPNV-Aufgabenträger, in Niedersachsen neben der LNVG der Kommunalverband Großraum Hannover (KGH) und der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), verbleibende Defizite durch Landesmittel aus. Bezogen auf die Bahnhöfe in Niedersachsen heißt das: Ohne dass der Komfort für den Fahrgast leidet, versuchen die Aufgabenträger, entsprechende Nutzungsentgelte durch möglichst kostengünstige Betriebsweise der Stationen gering zu halten. Flächen und Anlagen des Bundeseisenbahnvermögens, die zu Beginn der Bahnreform als nicht betriebsnotwendig eingestuft wurden, sind in einem Immobilienpaket zusammengefasst. Die Eisenbahnimmobilien Management GmbH (EIM) in Frankfurt hat den Auftrag, diese Immobilien wertoptimal zu vermarkten. Erzielte Erlöse fließen dem Bundes-

haushalt zu. Damit soll einerseits ein Teilausgleich für die Entschuldung der Bahngesellschaften und andererseits ein Beitrag zur Bundesfinanzierung des Schienenwegeausbaus geleistet werden. Für die Immobilienvermittlung bedient sich die EIM örtlicher Makler. Weitere für die Bahn entbehrliche Flächen werden durch die Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH (DB Imm) vermarktet. An Planungen des Bahnhofsumfeldes sind in der überwiegenden Zahl der Fälle DB Station&Service AG und DB Imm beteiligt. In Niedersachsen sind seit Mitte 2000 sechs regionale Bahnhofsmanagements in Hannover, Braunschweig, Göttingen, Lüneburg, Bremen und Osnabrück für die Bahnhöfe im jeweiligen Einzugsbereich zuständig und zugleich Ansprechpartner vor Ort.

Bahnhofsentwicklung – die Strategie der Bahn

Wegen knapper Finanzausstattung verfolgt die DB Station&Service AG das Ziel, Umfang und Ausstattung ihrer kleinen und mittleren Stationen auf das unbedingt Notwendige zu reduzieren. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht entbehrliche Flächen sollen veräußert und Empfangsgebäude nur dann behalten werden, wenn durch entsprechende Vermarktung eine Mindestrendite erreichbar ist. Die Bahn konzentriert sich im Bereich Bahnhofsentwicklung auf Landessicht auf wenige Vorzeigebauwerke, wie in Niedersachsen z. B. Hannover Hauptbahnhof oder Messebahnhof Laatzen. Kleine und mittlere Bahnhöfe, die sich aus Sicht der DB AG nicht ausreichend

gewinnbringend vermarkten lassen, werden vernachlässigt und mehr und mehr zu automatenbestückten Haltepunkten ohne Service und persönliche Beratung. Zum Teil werden Empfangsgebäude geschlossen und zur bahnfremden Nutzung an Private vermietet oder verkauft. So ist nicht auszuschließen, dass Flächen als Lager vermietet werden oder verfallen, die sinnvoller einem Reisebüro oder einer Mobilitätszentrale mit Fahrkartenverkauf zur Verfügung stehen könnten. Beherbergen Empfangsgebäude z. B. eine Taxizentrale, bleiben die Gebäude rund um die Uhr besetzt. Ansätze in den Kommunen, diese unbefriedigende Situation zu verändern, scheiterten bislang bei vielen Objekten an nicht durchschaubaren Eigentumsverhältnissen oder zu hohen Preisforderungen der DB AG.

Gemeinsam geht es besser

Seit 1998 wird die Bahnhofsentwicklung in Niedersachsen durch eine Arbeitsgruppe aus Vertretern von DB Station&Service AG, ZGB, KGH und LNVG koordiniert. Auf Basis einer umfassenden Bestandsanalyse entwickelt die von der LNVG moderierte Arbeitsgruppe ein Stationsprogramm für Niedersachsen, legt für die in das Programm aufzunehmenden Vorhaben Prioritäten fest und stimmt Problemlösungen für die Umsetzung ab.

Aufgrund seiner Größe zum Teil ungenutzt: Jugendstil-Bahnhof in Quakenbrück



Der Bahnhof Leer aus der Zeit der Neo-Romanik hat ein neu gestaltetes „Innenleben“ mit Kundencenter und Bistro.

Bahnhofsgebäude mit neuen Funktionen

Bahnhofsgebäude in Niedersachsen wie beispielsweise in Leer und Quakenbrück sind häufig architektonisch ansprechende, das Ortsbild prägende Bauwerke. Aufgrund ihrer Größe stehen jedoch oftmals ganze Gebäudeteile leer. Häuser dieser Art sind daher aus Rentabilitätsgründen für DB Station&Service AG entbehrlich geworden. Der LNVG hingegen ist es wichtig, Empfangsgebäude in ihrer Verkehrsfunktion und als öffentliche Einrichtung weitgehend zu erhalten und zu verbessern. Darüber hinaus strebt die LNVG möglichst in Kooperation mit den Gemeinden an, die für die Bahn verzichtbaren Gebäude neuen Nutzungen zuzuführen. Ein breites Angebot zur Fahrgastinformation, Reisebüros mit Fahrkartenverkauf, Aufenthaltsbereiche für Fahrgäste, gastronomische Betriebe, Fahrradstationen etc. können Bahnhöfe deutlich aufwerten. Besonders wünschenswert sind in Empfangsgebäuden angesiedelte Mobilitätszentralen. Neben Informationen zu allen Verkehrsmitteln einschließlich Reisemöglichkeiten für Behinderte bieten diese persönliche Beratung, Platzreservierung und Verkauf aller Fahrscheine kostenfrei an. Auf Wunsch werden Taxis vermittelt und Anruf-Sammel-Taxis oder Rufbusse koordiniert. Im Idealfall werden zudem Veranstaltungstickets verkauft, Fahrgemeinschaften und Car-Sharing-Angebote vermittelt, Fahrräder vermietet, Wanderkarten für Radfahrer und Fußgänger angeboten etc. Durch die Beteiligung mehrerer Institutionen ist es möglich, Personal so einzusetzen, dass



Kundenfreundlich: Mobilitätszentralen Jever ...



... und Bassum

Mobilitätszentralen im Vergleich zu Fahrkartenverkaufsstellen der DB AG nicht nur umfangreichere Dienstleistungen anbieten, sondern auch nachfragegerechte Öffnungszeiten gewährleisten können. Als Betreiber für Mobilitätszentralen kommen z. B. Verkehrsunternehmen, Tourist-Informationen, Verbände oder ÖPNV-Managementgesellschaften, Stadtverwaltungen oder auch private Investoren in Frage.

Insbesondere dem Engagement eines privaten Investors verdanken die Bassumer und ihre Gäste, dass sie heute am Bahnhof auf vielfältige Dienstleistungsangebote zurückgreifen können. Der neue Eigentümer hat das Gebäude von der Gemeinde erworben und mit finanzieller Unterstützung des Landes modernisiert. Seit Herbst 2000 beherbergt es eine Mobilitätszentrale mit Fahrkartenverkauf und Reisebüro, eine beheizte Durchgangs-Wartehalle, einen Kiosk für Reisebedarf, einen Backshop mit Stehcafé, behindertengerechte öffentliche Toiletten und eine Familienvideothek. Im angrenzenden ehemaligen Güterschuppen hat ein Fahrradhändler Verkaufsraum und Werkstatt untergebracht. Er betreut zudem die Fahrradstation mit 160 Stellplätzen.

Sobald sich Städte und Gemeinden mehr und mehr für ihre Empfangsgebäude und bahnhofsnahe Grundstücke interessieren, bietet sich ihnen die Chance, eigene Nutzungskonzepte mit gezielten Verbesserungen für den öffentlichen Personennahverkehr zu kombinieren. Solche Wünsche praktisch umzusetzen, ist nicht leicht. Eine Vielzahl von Mitwirkenden muss beteiligt und unter-

schiedliche Interessen abgeglichen werden. Wollen Städte oder Gemeinden beispielsweise ein von DB Station&Service AG zum Verkauf stehendes Empfangsgebäude erwerben und neu nutzen, sind u. a. Grunderwerbsfragen zu klären oder Aspekte des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Auch über den Abriss vernachlässigter Gebäude oder Gebäudeteile und den Rückbau nicht mehr benötigter Gleisanlagen muss entschieden werden. Der Bau eines zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) und die Schaffung von Parkmöglichkeiten für Rad und Auto sind ohne Erwerb der Bahngrundstücke ebenfalls häufig nicht möglich.

Die LNVG sieht sich hier als Vermittler zwischen der DB Station&Service AG als Eigentümer der Bahnhöfe, den Gemeinden als Käufern/Pächtern oder anderweitig Beteiligten sowie externen Investoren und Geldgebern. Konkret heißt das: Die LNVG informiert die am Erhalt „ihrer“ Empfangsgebäude interessierten Kommunen über Fördermöglichkeiten, hilft bei der Erarbeitung von Nutzungskonzepten und unterstützt erforderliche Abstimmungsprozesse (Fördermöglichkeiten und Tipps für Antragsteller siehe Seite 26 ff.).

Das Bahnhofsumfeld städtebaulich einbeziehen

Regionstypisch gestaltete Bahnhöfe fördern die Identifikation mit der Eisenbahn. Am Beispiel Dorum wird deutlich, wie dies auch vom Bahnpersonal vor Ort unterstützt werden kann. Bahnmitarbeiter halten den Bahnhof sauber, pflanzen Blumen und tragen so nicht nur zu einem gepflegteren Ambiente „ihres“ Bahnhofs bei, sondern verbessern gleichzeitig das Image ihres Arbeitgebers Bahn. Überdurchschnittliches Engagement wie in Dorum ist zudem für die Gemeinde Anreiz, sich ebenfalls der Verschönerung ihres Bahnhofs und seines Umfelds zu widmen. Es zeigt sich, dass dies nicht immer mit Investitionskosten verbunden ist. Schon ein wenig Farbe – sei es für Fassade, Wartehalle oder Unterführung – und gepflegte Außenanlagen sorgen oftmals für einen deutlich freundlicheren Eindruck der



Gelungen: regionstypisch gestaltetes Empfangsgebäude in Dorum

Stationen. Das Umfeld von Bahnhöfen kann für Investoren durchaus attraktiv sein. Die angestrebte Mischung aus Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe, Kultur- und Freizeiteinrichtungen ist beispielsweise in Bad Zwischenahn und Northeim besonders gut verwirklicht.

Im von der Stadt erworbenen und attraktiv umgestalteten Empfangsgebäude in Bad Zwischenahn werden Fahrgäste im wahrsten Sinne des Wortes wieder „empfangen“. Im Reisebüro, in dem auch die DB Reise&Touristik AG vertreten ist, oder in der Tourist-Information können Dienstleistungen rund ums Reisen in Anspruch genommen werden. Ein Bistro lädt seine Gäste – nicht nur „Bahnfahrer“ – zum Verweilen ein.

Auf Initiative der Stadt ist in Northeim der alte Bahnsteigtunnel verlängert und saniert worden. Der so geschaffene neue stadtseitige



Attraktiv: neu gebauter Zugang zur Innenstadt in Northeim

Bahnhofszugang beherbergt u. a. eine Taxizentrale. Das Gebäude ist daher rund um die Uhr besetzt, Fahrgäste können jederzeit auf Dienstleistungen zurückgreifen.

Attraktive Haltestellen und Warteflächen für Busse und Taxen beeinträchtigen keineswegs das städtebauliche Umfeld. Bessere Wegeleitsysteme im Ortsbereich erleichtern Ortsunkundigen die Orientierung.

Fußgänger und Radfahrer sind die „Hauptkundschaft“ kleinerer Bahnstationen. Damit sie den Bahnhof sicher und komfortabel erreichen, sollen Bahnhöfe gut in das örtliche Wegenetz eingebunden sein. Parkmöglichkeiten für Fahrräder, aber auch Autos müssen Bahn Nutzern in angemessener Zahl und Qualität zur Verfügung stehen. Insbesondere Park+Ride-Anlagen (P+R) benötigen viel Platz und sind deshalb sorgfältig dimensioniert in das Umfeld zu integrieren.

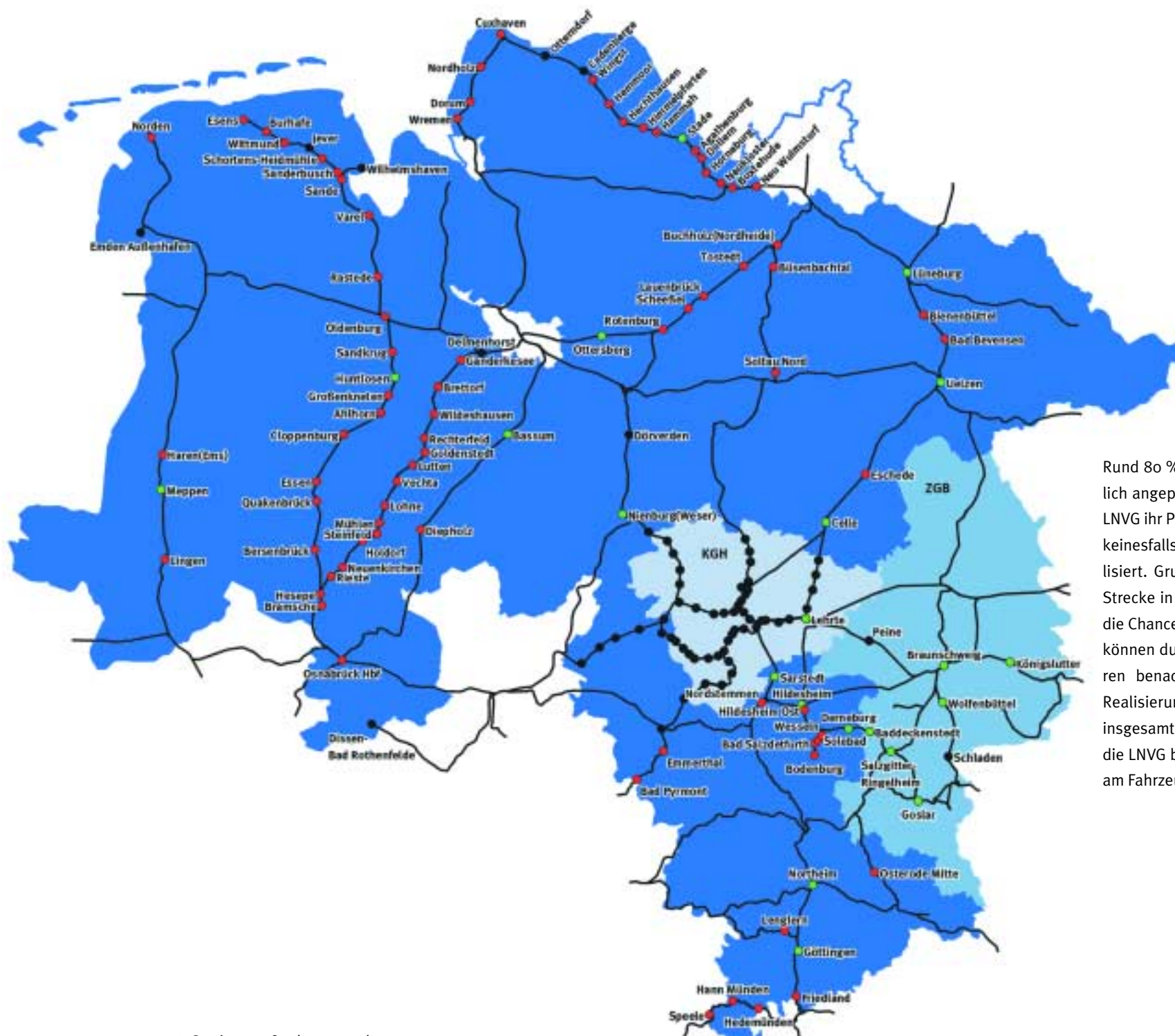
Erfahrungen zeigen: Ist der Bahnhof erst einmal zum Bestandteil des Ortes geworden, steigen die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr.



Erschließt Bahnsteige und verbindet Stadtteile: Tunnel in Bad Zwischenahn



Hat nicht nur „äußere“, sondern auch „innere Werte“: renoviertes Bahnhofsgebäude in Bad Zwischenahn



- Stationsmaßnahmen geplant
- Stationsmaßnahmen teilweise umgesetzt
- Stationsmaßnahmen fertig gestellt und S-Bahn Hannover

Stand Juni 2001

Weichenstellung für die Zukunft – Bahnhofsprogramm für Niedersachsen

Rund 80 % der Stationen in Niedersachsen müssen dringend baulich angepasst werden. Aus diesem großen Nachholbedarf hat die LNVG ihr Programm zur Stationsentwicklung abgeleitet. Dieses wird keinesfalls nach dem Prinzip „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“ realisiert. Grundsätzlich strebt die LNVG an, die Stationen an einer Strecke in einem Zuge zu verbessern. Dieses Vorgehen vergrößert die Chance, ein einheitliches Erscheinungsbild herzustellen. Zudem können durch gemeinsame Ausschreibung der Arbeiten an mehreren benachbarten Stationen Synergieeffekte bei Planung und Realisierung genutzt werden. Um Fahrgästen in Niedersachsen ein insgesamt abgerundetes Angebot bieten zu können, orientiert sich die LNVG bei der Reihenfolge der zu verbessernden Stationen auch am Fahrzeugeinsatz.

- Höchste Priorität haben Stationen an Strecken, auf denen neue, moderne Fahrzeuge eingesetzt werden. Dort sind auf die Einstiegshöhe der Fahrzeuge abgestimmte Bahnsteigkanten vorgesehen, beispielsweise auf den Strecken Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven, Esens – Sande und Delmenhorst – Hesepe (siehe Karte).
- Zweite Priorität haben Kooperationen mit angrenzenden Aufgabenträgern oder Verkehrsverbänden, wie z. B. dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV).

Muss DB Station&Service AG an Stationen mit Sicherheitsmängeln, hervorgerufen z. B. durch unterlassene Instandhaltung, Investitionen vornehmen und realisiert sie dabei einen den gemeinsamen Zielsetzungen entsprechenden Ausbau, kann dieser neben o. a. Prioritäten ebenso gefördert werden.



Neue B+R-Anlage in Bassum



Fahrgastinformation: Uhr und Info-Vitrine



Wegeleitsystem



Sitzgelegenheiten, Bahnsteigbeschilderung, Lautsprecher

Ausstattungsstandards für Bahnstationen

Der Aufenthalt am Bahnhof soll für den Fahrgast so angenehm wie möglich sein. Die Ausstattung der Stationen sollte daher grundsätzlich berücksichtigen:

- Komfort, Information und Sicherheit der Fahrgäste,
- eine weitgehend vandalismusresistente, leicht zu reinigende und wartungsarme Ausstattung.

Mindeststandard für jede Station – die „Pflicht“

Der Fahrgast steht auf dem Bahnsteig im wahrsten Sinne des Wortes „im Regen“, wird bei Störungen nicht oder nur unzureichend informiert oder die Fahrausweisautomaten sind zum wiederholten Male defekt. Leider eher Alltag als eine Seltenheit, auch in Niedersachsen. Damit den Fahrgästen die Reiselust nicht schon vor Fahrtantritt verdorben wird, ist eine Mindestausstattung sinnvoll. Daraus abgeleitet ist das „Pflichtprogramm“ für einen kundengerechten Bahnhof.

Komfort: Bahnsteige sollen insgesamt befestigt und auf die Einstiegshöhe der Fahrzeuge abgestimmt sein. An Stationen, deren Bahnsteige nicht überdacht sind, sollte den Fahrgästen ein witterungsgeschützter Aufenthalt, z. B. durch einfache Fahrgastunterstände, ermöglicht werden. Es sind ausreichend Sitzgelegenheiten vorzusehen. Der Witterungsschutz sollte schattenspendend überdacht, wenig anfällig für Vandalismus, pflegeleicht und insbesondere nicht für Flugrost anfällig sein. Eine witterungsgeschützte, beleuchtete Bike+Ride-Anlage (B+R) sollte zu jeder Station gehören.

Sicherheit und Sauberkeit: Transparente, gut einsehbare und ausreichend beleuchtete Wartebereiche und eine Notrufeinrichtung im Zugangsbereich zur Station verbessern die Sicherheit der Reisenden und deren subjektives Sicherheitsgefühl. Sowohl im Zugangsbereich zur Station als auch in der Nähe der Sitzgelegenheiten auf dem Bahnsteig sind Abfallbehälter vorzusehen.

Fahrgastinformation: Jeder Bahnsteig ist mit mindestens einem Richtungshinweis auszustatten. Werden Stationen von Zügen unterschiedlicher Linien bedient, sind veränderbare Zugzielanzeiger sinnvoll. Zur Grundausstattung gehören eine Uhr in Sichtweite der Wartebereiche und eine Lautsprechereinrichtung, damit Fahrgäste auch im Falle von Betriebsstörungen oder Verspätungen informiert werden können. Informationsvitrinen werden möglichst vor den Stationsgebäuden mit Warteräumen oder in den Warte-Pavillons platziert. Sie sollen beleuchtet sein und Abfahrtstafeln Bahn/Bus, Tarifinformationen Bahn/Bus, Liniennetzpläne Bahn/Bus und einen Umgebungsplan enthalten.

Fahrausweisautomaten: Die möglichst überdachten Fahrausweisautomaten sollen neben den Informationsvitrinen oder im zentralen Zugangsbereich zur Station stehen. Die nur in Verbundgebieten aufgestellten Entwerterautomaten sind vorzugsweise unmittelbar neben den Fahrausweisautomaten anzubringen. Auf Fahrausweisautomaten an Stationen kann verzichtet werden, wenn diese in den Fahrzeugen vorhanden sind.

Gehobener Standard für ausgewählte Stationen – die „Kür“

An ausgewählten Bahnstationen sind neben der genannten Grundausstattung folgende Informations- und Serviceeinrichtungen wünschenswert:

- Fahrkartenverkauf durch Personal,
- Fahrradboxen und -stationen,
- Mobilitätszentrale,
- veränderbare Zugzielanzeiger,
- beheizbarer Warteraum,
- P+R-Anlage mit Behindertenparkplätzen,
- behindertengerechte Toiletten,
- Gastronomie oder Kiosk,
- Schließfächer,
- Videoüberwachung.

Über derartige Zusatzausstattungen ist im Einzelfall zu entscheiden. Bei der Bewilligung von Förderanträgen orientiert sich die LNVG am Reisendenaufkommen und den Anforderungen vor Ort.



Vom Bus zum Zug auf kurzen Wegen

Als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs kann der Bahnhof zu einer erheblichen Aufwertung dieses Standortes innerhalb der Gemeinde beitragen. Ein zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) am Bahnhof führt sowohl die Buslinien als auch den Nahverkehr auf der Schiene an einem Punkt zusammen. Forderungen der Fahrgäste nach kurzen Umsteigewegen und guten Anschlüssen zwischen den Verkehrsmitteln gilt es in erster Linie zu berücksichtigen. Dafür erforderlich ist eine Vernetzung des SPNV mit Stadt- und Regionalbussen.

Rechnergestützte Betriebsleitsysteme optimieren den Busbetrieb. Sie sind gleichzeitig Voraussetzung für eine zeitnahe Abstimmung von Anschlüssen, wenn Bus oder Zug verspätet sind. Dynamische

Fahrgastinformationssysteme am ZOB zeigen das aktuelle Busangebot an, verbessern die Kundenzufriedenheit und dadurch die Akzeptanz des Nahverkehrs.

Damit Fahrgäste wie z. B. in Stade oder Essen (Oldb.) direkt und bequem vom Bus in den Zug und umgekehrt gelangen können, sollen Bushaltestellen nahe den Bahnhöfen, d. h. möglichst nicht weiter als 50 Meter entfernt, angelegt werden. An kleineren Stationen mit einem geringeren Busangebot können die Haltestellen am Rande des vorhandenen Straßenraumes oder auf dem Bahnhofsvorplatz eingerichtet werden. Optimal sind kombinierte Bus-/Bahnsteige wie in Lüneburg und Bennigsen (Landkreis Hannover), künftig in Esens (Landkreis Wittmund) oder wie schon seit einigen Jahren in Stade (Landkreis Stade).



Die bequemste Art umzusteigen: kombinierter Bus-/Bahnsteig in Stade



Kurze Umsteigewege: In Essen (Oldb.) hält der Bus direkt vor dem Bahnhofsgebäude.



Unmoderne B+R-Anlagen wie in Ganderkesee und Rechterfeld fördern ...



... „wildes“ Abstellen an Häuserwänden oder im Grünen.

Bahn und Rad gut kombiniert

Große Verkehrsprobleme in Stadtzentren, steigendes Umweltbewusstsein und verändertes Freizeitverhalten der Menschen haben in den letzten Jahren den Trend zur kombinierten Nutzung von Bahn und Fahrrad gefördert. So, wie sich diese Entwicklung fortsetzt, müssen B+R-Anlagen an Stationen erweitert und verbessert werden. Wer sein Fahrrad an überdachten und ausreichend beleuchteten Anlagen am Bahnhof unterbringen kann, ist auch langfristig eher bereit, auf die Bahn umzusteigen.

Gerade an kleineren und mittleren Stationen in Niedersachsen ist der Nachholbedarf diesbezüglich groß. B+R-Anlagen sind dort überwiegend mangelhaft oder fehlen ganz, wie die Fotos von Ganderkesee und Rechterfeld beispielhaft belegen. Im Gegensatz dazu gibt es in Niedersachsen auch Stationen, deren B+R-Anlagen sich auf der Höhe der Zeit präsentieren, so wie am Bahnhof in Syke. Einfache Fahrradbügel, überdacht und ausreichend beleuchtet, sind für kleine Stationen meist völlig ausreichend. An häufig frequentierten Stationen sind dagegen qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen von verschließbaren Boxen bis hin zu Fahrradstationen empfehlenswert. Dem Fahrgast sollen sowohl offene als auch geschlossene und damit diebstahlsichere Anlagen angeboten werden. Besonderes Augenmerk auf höhere Diebstahlsicherheit ist z. B. bei den modernen Anlagen in Stubben und Bassum gelegt worden. Nutzer können diese nur mit einem Schlüssel oder einer Chipkarte öffnen und betreten.



Überdacht und ausreichend beleuchtet: Fahrradabstellanlage am Bahnhof Syke



Hohe Diebstahlsicherheit: B+R-Anlage in Stubben

Stationen mit neuem Gesicht



Bahnhof Meppen als Dienstleistungszentrum

Meppen – Bahnhof als Zentrum der Mobilität

Was man aus einem sanierungsbedürftigen Bahnhofsgebäude machen kann, zeigt das Beispiel Meppen. Die „Kaufergemeinschaft Bf Meppen GbR“ hat das Empfangsgebäude 1999 von der DB AG erworben und auf eigene Kosten saniert. Seit März 2000 für Fahrgäste geöffnet, beherbergt es eine von der Emsländischen Eisenbahnen GmbH (EEB, ÖPNV-Managementgesellschaft des Landkreises) betriebene Mobilitätszentrale mit DB-Fahrkartenverkauf, Kiosk mit Reisebedarfsangebot, die Verwaltung und Bürgerberatung der EEB sowie die Verwaltung des Busunternehmens Levelink.



Sind geplant: neue Bahnsteige mit behindertengerechten Zuwegen in Meppen



*Funktionell und umweltfreundlich gebaut:
Bahnhofsgebäude Eschede*

Bahnhof Eschede – Tor zum Naturpark Südheide

Insbesondere dem Engagement der Gemeinde verdankt der Bahnhof Eschede sein neues Erscheinungsbild. Die Gemeinde hat das Bahnhofsgebäude mit angrenzendem Gelände 1996 von der DB AG erworben und mit finanzieller Unterstützung durch das Land Niedersachsen zu einem attraktiven Treffpunkt umgestaltet. Unter dem Dach des umgebauten Empfangsgebäudes vereint sind seit 1999 ein Reisebüro des Kraftverkehrs Celle, das zugleich Tourist-Information ist, ein Bistro, die NaturPark-Rezeption mit wechselnden Ausstellungen zu verschiedenen regionalen Themen und die DB AG mit Fahrdienstleitung. Die neue Busverknüpfung erleichtert den Fahrgästen das Umsteigen zwischen Bus und Bahn. Auch Parkmöglichkeiten für Fahrräder und Autos stehen den Bahnutzern jetzt in ausreichender Zahl zur Verfügung.



Ins Gemeindeleben gerückt: Bahnhof Eschede

Uelzen – Kultur- und Umweltbahnhof im Hundertwasser-Design

Der Bahnhof Uelzen ist nach Plänen des österreichischen Künstlers Friedensreich Hundertwasser zum Kultur- und Umweltbahnhof umgestaltet worden. Er verbindet Kunst mit ökologischer Funktionalität. Im Rahmen eines Teilprojekts „Rail&Sun“ liefert eine der größten Photovoltaikanlagen Norddeutschlands auf dem Bahnhofsdach seit 1997 Solarstrom. Auf nicht mehr notwendigen Gleisflächen wird das neue Stadtquartier „Achterbahn“ entstehen. Im Empfangsgebäude selbst bieten ortsansässige Verkehrsunternehmen ein breites Angebot zur Fahrgastinformation an und verkaufen Fahrscheine. Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale ist geplant. Insgesamt stellt der Bahnhof Uelzen als EXPO-2000-Projekt einen Teil eines außergewöhnlichen Stadtentwicklungsvorhabens dar.



Schön, ungewöhnlich und dennoch funktional: Hundertwasser-Bahnhof Uelzen

Während die Stadt Uelzen in einem ersten Schritt den Bahnhofsvorplatz umgestaltet hat, erneuerte die DB AG das Empfangsgebäude mit den angrenzenden Bahnsteigen. Im Endausbau sollen alle Bahnsteige modernisiert und auf eine Höhe von 76 cm ausgebaut werden, damit die Fahrgäste die Züge bequem und behindertengerecht erreichen können.

Peine – erster Bahnhof unter kommunaler Regie

Seit 1996 hat die Stadt Peine einen kommunalen Bahnhof, der nicht nur städtebauliche Akzente setzt, sondern die Bahn auf kurzen Wegen auch mit Bus, Auto und Rad verknüpft.

Das ehemalige Bahnhofsgebäude in Peine entsprach längst nicht mehr heutigen Ansprüchen. Gebäudestruktur, Größe und baulicher Zustand ließen weder Umbau noch Renovierung sinnvoll erscheinen. Mit dem Verkauf der Bahnanlagen durch die DB AG an die Stadt ergab sich die Möglichkeit, diese bis dahin unbefriedigende Situation zu ändern. Durch weitgehende Umgestaltung und Erneuerung des gesamten Bahnhofsbereichs und begleitende Straßenbauarbeiten ist eine moderne, attraktive Nahverkehrsanlage entstanden.



Bahnhof Peine: Empfangsgebäude unter kommunaler Regie

den. Eine in die Gesamtanlage integrierte Fußgängerunterführung verbindet die nördlichen und südlichen Stadtteile; sie erschließt gleichzeitig die Bahnsteige. Fahrgäste erreichen diese über Treppen und Aufzüge. Der Umbau wurde vom Land aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert.

Otterndorf – Bahnstation im Feriengebiet

Umgebaute Bahnsteige, neue P+R- und B+R-Anlagen und eine Busverknüpfung verleihen der Bahnstation in Otterndorf seit 1997 ein attraktives Äußeres, was nicht nur Besucher des Nordseebades an der Strecke Hamburg – Cuxhaven zu schätzen wissen. Initiiert wurden diese vom Land geförderten Umbaumaßnahmen im Zugangsbereich des Empfangsgebäudes von der DB AG und der Gemeinde. Beide Seitenbahnsteige sind über einen Bahnübergang behindertengerecht zu erreichen. Der Blindenleitstreifen ist auf neuen Bahnsteigen heute gesetzlich ein Muss. Busse halten in Otterndorf im Zugangsbereich des Empfangsgebäudes und sorgen so für kurze Umsteigewege zwischen Bahn und Bus. Bahnnutzer, die den Weg zum/vom Bahnhof mit dem Rad oder Auto zurücklegen, können ihre Fahrzeuge unmittelbar neben dem Hausbahnsteig parken. Die Fahrradabstellanlage ist aufgrund dieser optimalen Lage so stark frequentiert, dass deren Erweiterung bereits geplant ist.



Mit Bus, Rad und Auto optimal verknüpft: Station Otterndorf



B+R-Anlage im Bereich des Bahnsteigzugangs

Dörverden – erste reaktivierte Bahnstation in Niedersachsen

Seit 28. Mai 2000 halten die RegionalExpress-Züge Hannover – Bremen und Rotenburg (Wümme) – Minden wieder im Stundentakt an der 1979 wegen geringer Nachfrage stillgelegten Station Dörverden. Die Gemeinde hat sich für ihren Bahnhof sehr engagiert und eine Machbarkeitsstudie zur möglichen Wiedereröffnung in Auftrag gegeben, deren Ergebnis positiv ausfiel. Nachdem auch die Hürde zur Aufnahme in das ÖPNV-Förderprogramm des Landes erfolgreich genommen war, stand der Umsetzung des Vorhabens nichts mehr im Wege. Gemeinde und Landkreis haben für den Bau von Bahnsteigen, Fahrradabstellanlage und -boxen sowie P+R-Anlage die Kofinanzierung übernommen. Fahrgäste können beide Bahnsteige über einen Bahnübergang behindertengerecht erreichen.



Fahrradunterstand und -boxen

Behindertengerecht erreichbar: der neue Hausbahnsteig



Nach Umbau mit S-Bahn-Standard: neuer Bahnsteig

Bad Nenndorf – S-Bahn-Station in der Region Hannover

Parallel zur Fertigstellung der S-Bahn Hannover wurde die an der Strecke Weetzen – Haste gelegene Station Bad Nenndorf mit finanzieller Unterstützung durch das Land Niedersachsen behindertengerecht ausgebaut. Auch die ehemals ungünstige Kurvenlage des Bahnsteigs ist begradigt worden. Seitdem die Gemeinde im Besitz des Empfangsgebäudes ist, hat sich der Aufenthalt am Bahnhof für die Fahrgäste erheblich verbessert. Eine Gaststätte und der umgestaltete Vorplatz tragen dazu bei. Der Fahrkartenverkauf wird vorbildlich durch eine Vor-Ort-Initiative aufrechterhalten, nachdem sich die DB AG zurückgezogen hatte. Abgerundet werden soll dieses Angebot durch die geplante neue Fahrradabstellanlage und P+R-Plätze.



In Planung: größere und modernere Fahrradabstellanlage



Bad Zwischenahn: Fahrkartenausgabe mit persönlichem Service



Gut angenommen: Moderne Fahrradstation in Lüneburg



Moderne Fahrradbügel: So sollen Sie aussehen.

So hilft das Land mit Fördermitteln

Woher kommt das Geld für Bahnverbesserungen? Sowohl für DB Station&Service AG oder Kommunen gilt: Wer „seinen“ Bahnhof/Haltepunkt aufwerten will, wird vom Land finanziell unterstützt aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Regionalisierungsgesetzes (RegG).

Verkehrsmittelübergreifend können Maßnahmen zur Fahrgastinformation, wie z. B. die Ausstattung mit neuen Informationsvitrinen und Zugzielanzeigern oder aber die Einrichtung verbesserter Wegeleitsysteme im Ortsbereich finanziell unterstützt werden.

Welche Investitionen können gefördert werden?

Im Bereich von SPNV-Stationen:

- behindertengerechter Ausbau von Bahnsteigen und deren Zuwegung,
- Aufwertung von Empfangsgebäuden, z. B. Einrichtung von Warteräumen, personenbesetzten Fahrkartenausgaben und Mobilitätszentralen,
- B+R-Anlagen, soweit diese nicht bereits im Rahmen von Projekten zur Vorplatzgestaltung neu gebaut bzw. verbessert worden sind.

Im Bereich des Vorplatzes (straßengebundener ÖPNV):

- Bushaltestellen, ZOB, B+R-Anlagen und Taxistellplätze,
- Bau von P+R- und Kiss+Ride-Anlagen (Pkw-Vorfahrspuren oder Kurzzeitparkplätze) im erforderlichen Maße,
- verbindende Grün- und Aufenthaltsflächen.

Zeitgemäße Neuausstattung von Stationen

Finanziell unterstützt werden können nicht nur die Erweiterung von bestehenden Anlagen aufgrund gestiegener Nachfrage oder die Ausstattung mit bisher fehlenden Bestandteilen, z. B. mit einem Witterungsschutz, sondern auch die zeitgemäße Neuausstattung von erneuerungsbedürftigen Anlagen. Dazu gehört auch, von der DB AG vernachlässigte Empfangsgebäude für Fahrgäste wieder herzustellen. Es ist so möglich, SPNV-Stationen und Bushaltestellen in ihrer Verkehrsfunktion zu erhalten und für den Fahrgast insgesamt sicherer und attraktiver zu gestalten.

Bewilligungsbehörde und Förderprogramm

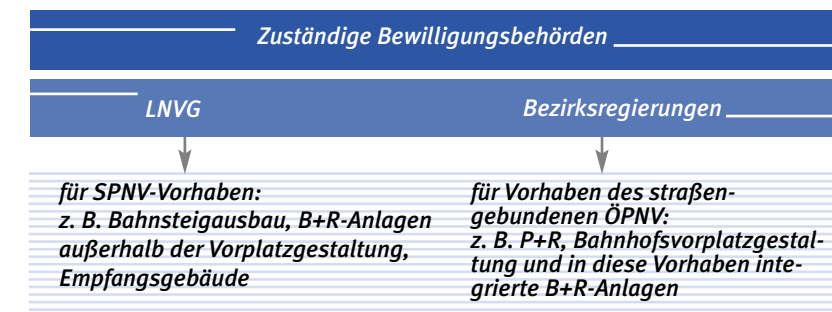
Welche Bewilligungsbehörde für welches Vorhaben zuständig ist, veranschaulicht die obige Darstellung. Für Antragsteller ist es im Zweifel unerheblich, an wen sie sich zuerst wenden: Bezirksregierung und LNVG stimmen sich in jedem Fall über alle Vorhaben ab. Es wird zwar angestrebt, Maßnahmen des SPNV und straßengebundenen ÖPNV an einer Station zeitgleich zu realisieren, aber in der Praxis sind die Gemeinden oft schneller als die Bahn. Deshalb wird im Einzelfall abgestimmt, ob das Vorhaben in getrennte Einzelprojekte mit unterschiedlicher Zuständigkeit geteilt oder bei gleichzeitiger Realisierung die Behörde zuständig ist, auf die der kostenmäßig höhere Investitionsanteil entfällt.

Nach Prüfung der förderrechtlichen Voraussetzungen durch die jeweils zuständige Bewilligungsbehörde erarbeitet die LNVG für alle straßengebundenen ÖPNV- und SPNV-Vorhaben nach vergleichender Bewertung Vorschläge für das Landesförderprogramm und legt diese nach Zustimmung durch ihren Aufsichtsrat dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr zur Genehmigung vor.

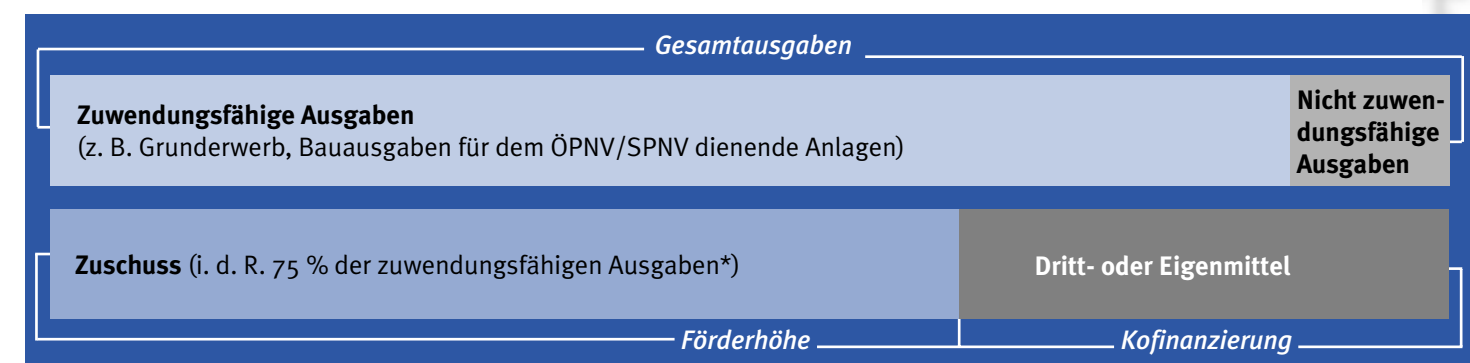
In welcher Höhe kann gefördert werden?

Die zuwendungsfähigen Ausgaben eines Projektes werden vom Land anteilig gefördert. Wie der Zuschuss berechnet wird, stellt die untere Grafik dar. Aufgabe des Antragstellers ist es, die Finanzierung der Differenz zwischen Gesamtausgaben und Landeszuschuss durch Dritt- oder Eigenmitteln sicherzustellen. Städtebaulich sinnvolle Teilmaßnahmen wie ein Ortsteile verbindender Tunnelausbau oder privatwirtschaftliche Einrichtungen in Empfangsgebäuden, wie z. B. Back-Shops, sind nicht förderfähig. Für aus dem ÖPNV-Förderprogramm nicht zuwendungsfähige Maßnahmenteile können aber im Einzelfall weitere Fördermöglichkeiten im Bereich der Städtebau-, Dorferneuerungs- oder EU-Förderung bestehen. Auch die Mitfinanzierung durch private Investoren bietet sich an.

Zuständigkeiten – Bewilligung



Ausgaben und Förderhöhe





Eröffnung NordWestBahn, November 2000



Einweihung Bahnhof Eschede, Juli 1999

Von der Idee bis zur Eröffnungsparty

Am Anfang stehen die Fragen nach den Entwicklungspotenzialen: Wie ist der jetzige Zustand und welche Modernisierungen und Rationalisierungen sind denkbar? Welche Bedeutung hat der Bahnhof für die Ortsentwicklung und wie ist er in die künftigen Verkehrsbedürfnisse einzubinden? Welche Möglichkeiten bestehen, Dienstleistungen, Gewerbe und Wohnnutzung am Bahnhof zu vereinen?

Sind diese Fragen beantwortet, lassen sich daraus in einem **zweiten Schritt** eine Grobskizze der möglichen Problemlösungen als Leitbild entwickeln und Ziele definieren. Einzu beziehen ist die Auswahl möglicher Kooperationspartner (z. B. privates Dienstleistungsgewerbe). Dieses Leitbild sollte in einem **dritten Schritt** mit allen an der Planung Beteiligten und potenziellen Finanzierungspartnern abgestimmt und auf rechtliche und tatsächliche Machbarkeit überprüft werden (Eigentumsverhältnisse, technische Realisierbarkeit). Ein Planungsbüro oder der Antragsteller selbst kann in einem **vierten Schritt** mit einer Entwurfsplanung nach § 55 Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) beginnen und die planrechtlichen Genehmigungen beantragen. Zuständig für eisenbahnrechtlich zu beurteilende Anlagen sind die entsprechenden Fachbehörden. Sonst ist das Baurecht zu berücksichtigen.

In einem **fünften Schritt** ist dann der Antrag auf Aufnahme ins Landesförderprogramm bei der zuständigen Bewilligungsbehörde (s. o.) zu stellen. Die erforderlichen Unterlagen sind in der Tabelle

„Erforderliche Antragsunterlagen für Zuschüsse aus dem ÖPNV-Förderprogramm“ im Anhang zusammengefasst.

Über die Aufnahme/Nichtaufnahme ins Landesförderprogramm (**sechster Schritt**) werden die Antragsteller umgehend informiert. Danach kann der Projektträger in einem **siebten Schritt** mit der vertiefenden Genehmigungs- und Ausführungsplanung beginnen und auf dieser Grundlage den Förderantrag vervollständigen. Der Förderantrag wird dann von der Bewilligungsbehörde technisch-wirtschaftlich geprüft.

Das Prüfergebnis ist Grundlage der Bewilligung (**achter Schritt**).

Mit der Bewilligung kann in einem **neunten Schritt** die geplante Maßnahme mit Ausschreibung und Vergabe beginnen. Die Fördermittel können nach Baufortschritt abgerufen werden.

Baubahn, Eröffnungsfeier und weitere Marketingmaßnahmen sowie Abgabe des Verwendungsnachweises schließen ein erfolgreiches Förderprojekt ab.

In neun Schritten zum Erfolg

1. Schritt Mängel, Probleme, Chancen und Potenziale analysieren.....
2. Schritt Leitbild entwickeln, Ziele definieren.....
3. Schritt Abstimmung mit SPNV-/ÖPNV-Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Bewilligungsbehörden.....
4. Schritt Entwurfsplanung erstellen und mit allen Beteiligten abstimmen.....
5. Schritt Antrag zur Programmaufnahme bis 1. Mai für die Realisierung im Folgejahr bei der Bewilligungsbehörde stellen.....
6. Schritt Aufnahme ins Landesförderprogramm.....
7. Schritt Genehmigungs-/Ausführungsplanung.....
8. Schritt Bewilligung der Fördermittel.....
9. Schritt Maßnahmen umsetzen.....

Antragsunterlagen

Für die Aufnahme in das ÖPNV-Förderprogramm des Landes Niedersachsen sind je nach Vorhaben (SPNV-Stationen, Bahnhofsvorplatzgestaltung, P+R-Anlagen) unterschiedliche Bewertungskriterien und entsprechende Unterlagen (vgl. Tabelle im Anhang) vorzulegen. Allgemein gilt: Eine stichhaltige Begründung im Erläuterungsbericht ist oftmals der Schlüssel zum Erfolg.

Weitere Einzelheiten sind den von der LNVG herausgegebenen Merkblättern für Antragsteller zur Programmaufnahme (Zuwendungen für Vorhaben des straßengebundenen ÖPNV und des SPNV) zu entnehmen.

Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

Gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Marketing tragen wesentlich zum Gesamterfolg der Bahnhofsentwicklung in Niedersachsen bei.

Die Öffentlichkeit, d. h. Fahrgäste, Bürger und deren Interessenvertretungen, sollen frühzeitig durch

- Pressearbeit, Plakate, Aushänge und Anzeigen,
- Informationsmaterial, -veranstaltungen und Ausstellungen,
- Diskussionsforen oder Workshops (Ideenwettbewerb) oder
- Ortsbegehungen/-führungen

über Vorhaben informiert und nach Möglichkeit zur aktiven Mitarbeit bei den Planungen motiviert werden. Dadurch wird zum einen das Interesse in der Bevölkerung für die Entwicklungen vor Ort geweckt, andererseits können deren Überlegungen aufgegriffen und evtl. auch berücksichtigt werden. Das Verständnis für mit Baumaßnahmen verbundene Unannehmlichkeiten, wie Lärm- und Schmutzbelastigungen, Verkehrsumleitungen etc., wird durch frühzeitige Information erhöht.

Intensives Marketing und gezielte Öffentlichkeitsarbeit können die Attraktivität des Standortes Bahnhof steigern und sollten zwischen den beteiligten Projektpartnern rechtzeitig abgestimmt werden. Ein freundliches Erscheinungsbild der Stationen eröffnet vielfältige Vermarktungsmöglichkeiten, die sich nicht nur für Kommunen und private Investoren lohnen können. Mit einem nach ihren Bedürfnissen und Wünschen umgestalteten Bahnhof kann sich die Bevölkerung weit besser identifizieren.



Optimale Kundenbetreuung in Reisezentren ...



... und Service Stores

Fazit und Ausblick

Ein kundenorientierter und wirtschaftlich ausgerichteter SPNV erfordert eine moderne, hinsichtlich der Reisezeiten und des Fahrkomforts konkurrenzfähige Infrastruktur. Aber nicht nur Stationen mit Streckeninfrastruktur sind qualitativ aufzuwerten. Damit Fahrgastpotenziale ausgeschöpft werden können, muss jeder Baustein, also auch Fahrtenangebot und Fahrzeuge, für sich optimiert und mit anderen unter Einbeziehung begleitender Marketingmaßnahmen sinnvoll kombiniert werden.

„Zeit für Bahnhöfe“ macht deutlich: Noch ist es ein weiter Weg, bis alle Bahnstationen in Niedersachsen so umgestaltet sind, dass sich Reisende wieder gern an ihnen aufhalten. Die Auswahl an positiven Beispielen zeigt aber auch, dass sich Initiative und Engagement „pro Bahnhof“ für alle Beteiligten lohnen. Um diese positive Entwicklung künftig fortsetzen zu können, müssen unterschiedliche Zielsetzungen aufeinander abgestimmt und gegenseitige Synergieeffekte erkannt und genutzt werden. Nur so können Konzeption und Umsetzung zu einem gemeinsamen Erfolg aller Beteiligten führen. Wenn die Aufwertung des Bahnhofs und seines Umfeldes als eine gemeinsame Aufgabe verstanden und aktiv an langfristig tragfähigen Lösungen gearbeitet wird, können – jenseits von Kompetenz-erwägungen – an einem so wichtigen Standort eine zukunftsfähige Entwicklung und ein besseres Angebot für den Fahrgast erreicht werden.