

Aufwertung des Bahnhofs Friedberg

Kurzfassung der Vertieferarbeit von Tobias Pohlmann

Die Arbeit befasst sich mit der Aufwertung des Bahnhofs Friedberg (Hessen), der in der Vergangenheit oft Gegenstand gehäufter Kritik war, die insbesondere von den Fahrgästen, aber auch von der Wetterauer Verkehrsgesellschaft, den Stadtverordneten und dem Landrat des Wetteraukreises geäußert wurde. Ziel der Arbeit ist es, ein Konzept zur Attraktivitätssteigerung der Station zu erstellen.

Nach der Einleitung gibt das zweite Kapitel eine allgemeine Einführung in die Aufwertung von Bahnhöfen. Diesen kommt, neben zahlreichen Teilaspekten, die die Qualität des ÖPNV und somit die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, wie z.B. Fahrtenangebot, Tarife, eingesetzte Fahrzeuge u.ä., als Eingangstor zum System des SPNV eine tragende Rolle zu. Auch den Städten und Gemeinden ist daran gelegen, durch ihren Bahnhof als "ÆVisitenkarte" gut repräsentiert zu werden. Der Anstieg des MIV und die damit verbundene Abnahme der Fahrgastzahlen im SPNV hatten die Verwahrlosung insbesondere kleinerer und mittlerer Stationen zur Folge. Diese sind auch heute noch teilweise in einem schlechten Zustand, so dass Handlungsbedarf besteht.

Die Anforderungen an Bahnhöfe werden in der Arbeit folgenden Bereichen zugeordnet:

- Erreichbarkeit und kurze Wege
- Orientierung
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln wie Bus, Taxi, Fahrrad und Pkw
- Optisches Erscheinungsbild und Sauberkeit
- Sicherheit
- Bequemlichkeit
- Information und Betrieb

Service

- Umfeld
- Barrierefreiheit.

Innerhalb dieser Bereiche können Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung eines Bahnhofs ergriffen werden. Die zusammengestellten Anforderungen dienen neben einem allgemeinen Überblick gleichzeitig als Leitlinien und Zielvorstellungen für die folgenden Planungen am Bahnhof Friedberg und sind somit Bestandteil der Problemanalyse. Der Barrierefreiheit zur Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter und behinderter Menschen kommt dabei nach Einführung des Behindertengleichstellungsgesetzes im Jahr 2002 eine besondere Bedeutung zu. Hier sind Maßnahmen bei größeren Neu- und Umbauten verpflichtend.

Kostenträger der Maßnahmen sind die DB Station&Service AG als zumeist Eigentümerin der Bahnhöfe, aber auch lokale Verkehrsgesellschaften, Verkehrsverbände, Städte und Gemeinden. Oftmals müssen einvernehmlich Finanzierungskonzepte erstellt werden. Die Länder unterstützen Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV mit Zuschüssen von bis zu 75% der förderungsfähigen Kosten.

Das dritte Kapitel beinhaltet einen ersten Teil der Analyse des Zustandes am Bahnhof Friedberg, wie sie ebenfalls Bestandteil der Problemanalyse ist. Die Stadt Friedberg und der Bahnhof werden genauer vorgestellt. Es handelt sich um einen größeren Verknüpfungspunkt im nördlichen RMV-Gebiet mit zahlreichen Umsteigemöglichkeiten sowohl zwischen schienenseitigen Verkehrsmitteln als auch zwischen Schiene und Bus. Neben einem umfassenden Angebot im ÖPNV ist Friedberg gleichsam Haltepunkt des Fernverkehrs. Der Bahnhof verfügt über ein historisches Empfangsgebäude, zwei P+R-Flächen und einen Busbahnhof. Für die beiden letztgenannten gibt es konkrete Planungen zur Erweiterung bzw. Umgestaltung, ebenso wie für den Vorplatz, auf dem ein kleiner Kreisverkehrsplatz entstehen soll. Auch für leerstehende Flächen im Empfangsgebäude sind attraktive Umnutzungen im Gespräch.

Wie die im weiteren Verlauf der Arbeit erfolgte Kundenbefragung (s.u.) ergab, sind ein Großteil der Fahrgäste in Friedberg Intensivnutzer, zumeist Pendler bzw. Schüler, Auszubildende oder Studenten. Anhand von Daten einer Fahrgastzählung des RMV im Jahr 1997 und der aktuellen Fahrpläne wurden die Fahrgastströme am Bahnhof überschlägig ermittelt. Täglich frequentieren den Bahnhof etwa 8.400 verschiedene Fahrgäste bei einem Umsteigeranteil von 33%.

Das vierte Kapitel setzt die Analyse des Zustands fort. Nach einer kurzen Darstellung der Begriffe Qualität und Kundenzufriedenheit wird die Anwendung eines umfangreichen Bewertungsverfahrens für Stationen zur Bestimmung der erbrachten Qualität sowie die Durchführung einer eigenen Kundenbefragung zur Ermittlung der wahrgenommenen Qualität beschrieben.

Bei der Anwendung des Bewertungsverfahrens wurden für zahlreiche Einzelmerkmale des Bahnhofs Schulnoten vergeben. Im Mittel erhält der Bahnhof eine 2,6, schneidet also besser ab, als die von verschiedener Seite eingehenden Beschwerden vermuten ließen. Gute bis sehr gute Noten erhält der Bahnhof für die Information der Kunden, die Möglichkeit des Fahrkartenskaufs, das Verkaufsangebot und die Sauberkeit, die sich als weit besser herausstellte als im Vorfeld angenommen. Sehr schlecht sind dagegen der Mangel an öffentlich zugänglichen Toiletten, an Sitzgelegenheiten in der Empfangshalle und fehlende Maßnahmen zur Steigerung des Sicherheitsgefühls. Die Parkraumsituation erweist sich als angespannt. Der optische Gesamteindruck des Bahnhofs ist eher neutral.

Bei der Kundenbefragung wird vertieft auch auf den Entwurf des Fragebogens eingegangen, der für die als standardisiertes Interview mit 101 Befragten direkt in der Station durchgeführte Kundenbefragung verwendet wurde, genauso wie auf weitere Vorüberlegungen zur Durchführung der Befragung und zur Genauigkeit der ermittelten Daten. Wesentliche Aufgabe der Befragten war die Beurteilung ihrer Zufriedenheit mit 16 Merkmalen des Bahnhofs anhand von Schulnoten sowie die Angabe ihrer Wünsche bezüglich acht weiterer, vorgegebener und bisher nicht realisierter Merkmale.

Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass die wahrgenommene Qualität teilweise von der erbrachten Qualität abweicht. Der Gesamteindruck, den die Kunden vom Bahnhof Friedberg haben, ist eher schlecht. Besonders kritisiert werden die Verkaufs- und Beratungsstelle für Fahrkarten, die Sauberkeit, die Sitzgelegenheiten am Bahnsteig sowie der optische Gesamteindruck des Bahnhofs. Zufrieden sind die Kunden mit der Buchhandlung, der Anzahl der Fahrkartenautomaten, den Fahrplanaushängen und den Orientierungsmöglichkeiten am Bahnhof. Das Gefühl der Sicherheit am Bahnhof ist trotz der durch das Bewertungsverfahren aufgedeckten Mängel eher gut. Als weitere Maßnahmen werden am

häufigsten öffentlich zugängliche Toiletten gewünscht, gefolgt von Sitzgelegenheiten in der Empfangshalle und einem Café oder Bahnrestaurants.

Anhand der Auswertung aller geschilderten Untersuchungen wurde der Handlungsbedarf am Bahnhof Friedberg abgeleitet. Hierzu gehören u.a. die Behebung der schlechten Anbindung des Wohngebietes östlich der Gleise, die Verbesserung des Zustands am Busbahnhof, eine Entspannung der derzeitigen Parkraumsituation, die weitere Verbesserung von optischem Erscheinungsbild, Sauberkeit und Wetterschutz, ein besserer Komfort an den Bahnsteigen, ein erweitertes Serviceangebot und in besonderem Maße die Öffnung von Toiletten und die Umsetzung von Barrierefreiheit.

Im fünften Kapitel werden sowohl kleinere und betriebliche, aber auch größere bauliche Module, also eigenständig durchführbare Maßnahmen, genannt, die dem Handlungsbedarf aus Kapitel Vier entsprechen. Hierzu zählen zum einen die bereits existierenden Planungen zu P+R, Busbahnhof, Vorplatz, der Wiedereröffnung der Toiletten und der Einrichtung eines Bistros, aber auch der Durchstich der Unterführung nach Osten, Graffitienschutz in der Unterführung, die Renovierung zweier Bahnsteige, die Einrichtung von Notrufmöglichkeiten, der Austausch von Sitzgelegenheiten bzw. die Installation selbiger in der Halle, der Bau von windgeschützten Wartehäuschen auf dem Fernbahnsteig und insbesondere die Ausstattung des Bahnhofs mit Aufzügen an jedem Bahnsteig, einem Blindenleitsystem und einem behindertengerechten WC.

Anhand einer Nutzwertanalyse wurden die genannten und weitere Module bewertet und in eine Rangreihenfolge gebracht. Nach einem Vergleich der ermittelten Nutzen mit den zu erwartenden Kosten eines Moduls wurden für unterschiedliche Finanzbudgets von 100.000 Euro, 500.000 Euro, 1 Mio. Euro und darüber hinaus Handlungskonzepte entwickelt, die nach erfolgter Realisierung der Barrierefreiheit umgesetzt werden können.

Je nach den in Zukunft aufgebrauchten Geldern bieten die in dieser Arbeit entwickelten Handlungskonzepte die Chance, den Bahnhof aufzuwerten, für die Kunden attraktiver zu gestalten und somit den ÖPNV zu fördern. Entscheidend ist eine gute Zusammenarbeit zwischen der DB Station&Service AG, der Wetterauer Verkehrsgesellschaft, der Stadt Friedberg und dem Wetteraukreis unter Vermittlung des RMV.