

**Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (L)**

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L)
am 23.08.2018**

Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen
Bericht 2018

Sachdarstellung

Mit Verabschiedung des SPNV-Plans 2015 für das Land Bremen am 30.04.2015 (vgl. Vorlage 18/523 L) bat die Deputation den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV), jährlich über den aktuellen Stand der Umsetzung der dort beschriebenen Maßnahmen zu berichten.

Zuletzt wurde der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft umfassend am 16.03.2017 über den SPNV berichtet. Am 19.04.2018 wurde die Deputation ergänzend über die derzeit laufende Ausschreibung des Netzes Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RSBN) informiert.

Im folgenden Bericht wird über aktuelle Themen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Bremen informiert. Dazu gehören sowohl Informationen zum Angebot (Fahrplanfortschreibungen, Vergabeverfahren) als auch ein aktueller Überblick über Baumaßnahmen im Bereich der Infrastruktur (Bahnhöfe) oder sonstige Themen, die vor allem aus Kundensicht relevant sind.

1 Fahrplan 2018, aktueller Betrieb

Fahrplanänderungen zum Dezember 2017

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 (Fahrplan 2018) gab es folgende Angebotsverbesserungen:

Regio-S-Bahn-Linie 1 (RS1): Mit über 50% der Nachfrage an Werktagen ist die Linie RS1 die mit Abstand am besten nachgefragte Linie des Netzes und auch für die innerbremischen Fahrtbeziehungen von herausragender Bedeutung. Um diese innerstädtische Achse noch weiter zu stärken, hat der SUBV zum vergangenen Fahrplanwechsel umfangreiche Mehrbestellungen auf dieser Linie getätigt:

- Zusätzlich zum Nachtbus wird seit Dezember 2017 in den Wochenendnächten der öffentliche Nahverkehr zwischen Bremen Hbf und Vegesack durchgehend auch mit der Regio-S-Bahn durchgeführt. In Vegesack ist der Anschluss an die BSAG-Nachtlinie N7 nach Neuenkirchen über Blumenthal und Farge hergestellt. Samstags und sonntags verkehrt die Regio-S-Bahn nun zwischen Bremen Hbf und Vegesack zwischen 01:06 Uhr und 05:06 Uhr im 1-Stunden-Takt. Vorher und nachher wie bisher im 30-Minuten-Takt.

- Als weitere wesentliche Angebotsausweitung im SPNV zum Fahrplan 2018 hat der SUBV an allen Samstagen zwischen Bremen Hbf und Vegesack einen 15-Minuten-Takt eingeführt. Diese Angebotsausweitung ist vor allem durch die gerade an den Samstagen auf dieser Relation stark gestiegene Nachfrage begründet: Zur Kapazitätssteigerung wurde dem 15-Minuten-Takt der Vorzug vor dem Verlängern der Züge auf eine Doppeltraktion gegeben, da so die zusätzliche Kapazität nachfragegerecht auf den Abschnitt Bremen Hbf – Vegesack beschränkt werden kann und darüber hinaus die Attraktivität der Verbindung durch ein höheres Fahrtenangebot weiter steigt. Zwischen 10:20 Uhr ab Vegesack und 19:19 Uhr ab Bremen Hbf besteht nun jeden Samstag ein durchgängiger 15-Minuten-Takt.
- Für Arbeitnehmer/-innen, die bis 20:00 Uhr arbeiten müssen hat eine neue Abfahrt um 20:27 Uhr die Rückfahrtmöglichkeit in Richtung Verden deutlich attraktiver gemacht. Ebenso ist eine neue Abfahrt ab Verden um 13:03 Uhr auch Teilzeitbeschäftigten und Schüler/innen in der Region zu Gute gekommen. Damit ist auch diese Achse weiter gestärkt worden.
- Die morgendliche Hauptverkehrszeit aus und nach Bremen-Nord hat sich zeitlich ausgedehnt. Die beiden Fahrten 09:05 und 09:35 Uhr ab Vegesack waren regelmäßig sehr stark nachgefragt. Eine Verlängerung des 15-Min.-Taktes war aus Kapazitätsgründen sinnvoll und macht den späteren morgendlichen Berufsverkehr noch attraktiver: Neue Abfahrt ab Bremen Hbf um 08:49 Uhr, an Vegesack 09:10 Uhr; neue Abfahrt ab Vegesack um 09:20 Uhr, an Bremen Hbf 09:39 Uhr.
- Schließlich ist der 15-Minuten-Takt auch abends an allen Werktagen um eine halbe Stunde ausgedehnt worden, damit wird der nach wie vor weit verbreitete Ladenschluss um 19:00 Uhr mit einer attraktiven neuen Abfahrtszeit berücksichtigt: Neue Abfahrt ab Bremen Hbf 19:19 Uhr, an Vegesack 19:40 Uhr.

Regionalbahnlinie 33 (RB33): Die Strecke von Bremerhaven über Bremervörde nach Buxtehude war die letzte im Land Bremen, die am Wochenende mit einem 2-Stunden-Takt ein signifikant schwächeres Fahrplanangebot aufwies, als wochentags. Zum Fahrplan 2018 ist der zuvor an Werktagen durchgehend eingeführte 1-Stunden-Takt nun auch auf das gesamte Wochenende ausgedehnt worden. Durch diese Verdichtung wird eine höhere Potentialausschöpfung im Freizeitverkehr erwartet, beispielsweise beim samstäglichen Einkaufsverkehr von und nach Bremerhaven. Damit verfügt diese für den Stadt-Umland-Verkehr Bremerhavens aber auch als Zulauf der Region nach Hamburg bedeutsame Strecke an allen Wochentagen nun über einen durchgehenden 1-Stunden-Takt.

Darüber hinaus ist auf der Strecke Bremerhaven – Cuxhaven ein spezielles Nachtangebot an Wochenenden eingeführt worden. In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag beginnt eine Fahrt um 00:03 Uhr ab Bremerhaven, die den Anschluss an die RS2 aus Bremen herstellt. Damit sind Angebote des Nachtlebens in Bremerhaven für die Bewohnerinnen und Bewohner des niedersächsischen Umlandes mit dem SPNV noch komfortabler nutzbar.

Regionalbahnlinie 58 (RB58): Im Laufe des Jahres 2017 ist im Verkehrsnetz „Weser-Ems“ der Fahrzeugpool der LNVG um zusätzliche Triebwagen aufgestockt worden. Aufgrund der weiter stetig wachsenden Nachfrage auf der Regionalbahnlinie Bremen – Ganderkesee – Vechta – Osnabrück konnten so verschiedene Kapazitätsverstärkungen realisiert werden. Werktags werden nun fast alle Fahrten nach Bremen mit zwei Triebwagen durchgeführt. Zusätzlich sind Frühfahrten von und nach Bremen an Sonntagen ergänzend bestellt worden: Neue Ankunft in Bremen Hbf sonntags um 07:38 und 08:38 Uhr (bisher nur eine Fahrt um 8:00 Uhr), neue Abfahrt Bremen Hbf ab 07:22 Uhr.

Ebenfalls neu ist die Einbindung dieser Linie in den Nachtknoten Bremen. In den Nächten Freitag/Samstag sowie Samstag/Sonntag wurde erstmals eine Nachtfahrt auf dieser Linie bestellt, die um 00:22 Uhr von Bremen Hbf bis nach Vechta/Lohne fährt.

Regionalexpresslinie 9 (RE9): Um ein einheitliches Angebotsniveau der einzelnen von Bremen ausgehenden Linienäste im Expresskreuz zu erreichen, wurden zwischen Bremen und Osnabrück Fahrten am Tagesrand hinzubestellt:

- Bremen Hbf ab 04:07 Uhr, Osnabrück Hbf an 05:22 Uhr (montags bis samstags)
- Osnabrück Hbf ab 23:52 Uhr, Bremen Hbf an 01:09 Uhr (montags bis samstags)
- Bremen Hbf ab 06:07 Uhr, Osnabrück Hbf an 07:22 Uhr (sonntags)
- Osnabrück Hbf ab 06:34 Uhr, Bremen Hbf an 07:51 Uhr (sonntags).

Pünktlichkeit in den Teilnetzen

Die Pünktlichkeit des SPNV im Großraum Bremen ist weiterhin nicht zufriedenstellend und entspricht in der Mehrzahl der Verkehrsnetze nicht dem vereinbarten Zielwert. Dabei kann festgestellt werden, dass sich die erreichten Werte unter Berücksichtigung der erheblichen Auswirkungen von 4 großen Sturmereignissen, einer weiter gesteigerten Bautätigkeit im Eisenbahnnetz und einer anhaltend hohen Zahl verkehrender Güterzüge gegenüber 2016 insgesamt nicht verschlechtert haben.

Abbildung 1 gibt einen Überblick über die Pünktlichkeit, die in den Jahren 2016 und 2017 in den einzelnen Teilnetzen erreicht wurde, die Bremen und Bremerhaven berühren. Die Lage der Teilnetze in der Region Bremen kann der Abbildung 2 entnommen werden.

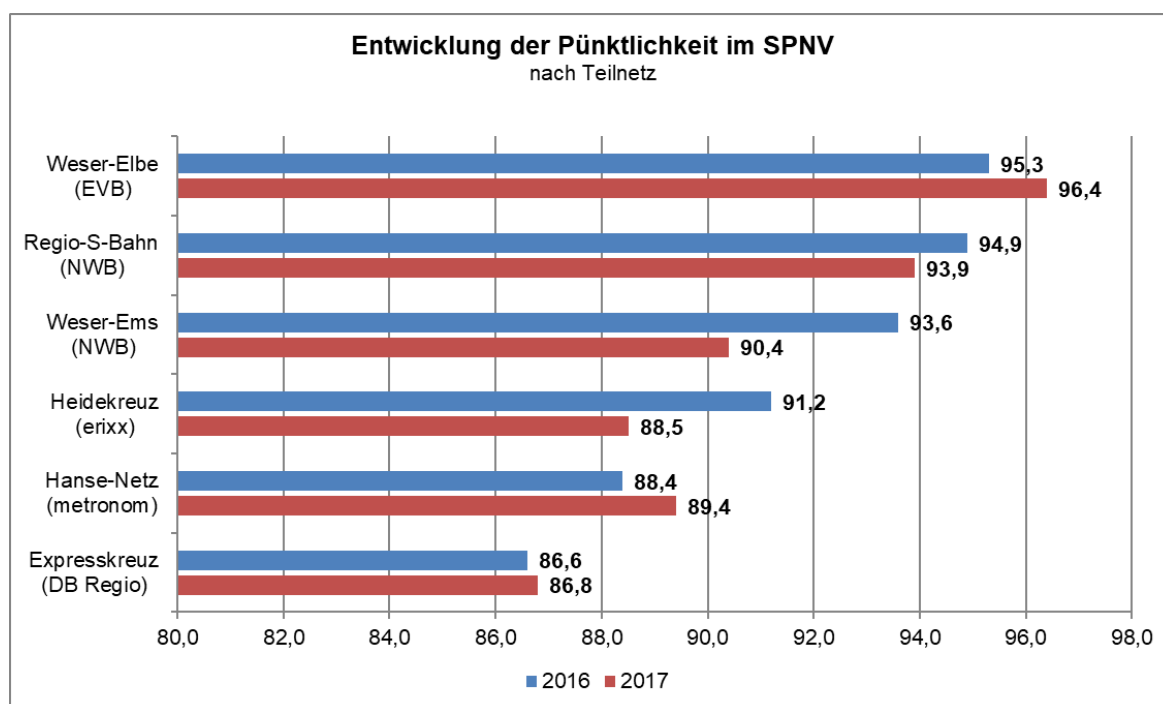


Abb. 1: Jahrespünktlichkeit 2016 und 2017, jeweils bis 5 Minuten, Mittelwert Ankunft und Abfahrt¹

¹ Die Pünktlichkeit wird für jeden Zug in verschiedenen Klassen erfasst und im Rahmen des Verkehrsvertrages gestaffelt mit Maluszahlungen belegt. Als Qualitätskennwert hat sich generell die 5-Min.-Klasse als Standard etabliert. Jeder einzelne Zug wird an definierten Messstellen (zwischen 3 und 5 je Linie) in seiner Abweichung zum Soll-Fahrplan bei Ankunft und Abfahrt erfasst. Verzögert sich die Abfahrt zur Herstellung eines Anschlusses an einen verspäteten anderen Zug, kann die Maluszahlung teilweise reduziert oder ausgesetzt werden.

Die Übersicht zeigt, dass langlaufende SPNV-Linien, die hochbelastete Strecken wie Hannover-Bremen-Bremerhaven und Knoten wie Hannover oder Hamburg befahren, generell stör anfälliger sind, als die anderen Linien. Die beiden Teilnetze Hanse-Netz- und Expresskreuz Niedersachsen/Bremen weichen daher deutlich von der Zielpunktlichkeit von 95% ab.

Mit dem Teilnetz „Weser-Elbe“ rund um Bremerhaven hat 2017 nur eines der sechs das Land Bremen berührenden Netze die vertraglich vereinbarte Ziel-Pünktlichkeit von 95 % erreicht. In den anderen Netzen werden aufgrund dieser Verfehlung Pönalezahlungen erhoben.



Abb. 2: Teilnetze des SPNV, die das Land Bremen bedienen mit den aktuell beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen

Nachfrage/Kapazitäten

Die Nachfrage im Netz der Regio-S-Bahn ist 2017 trotz erheblicher Fahrtenausfälle in Folge der verschiedenen Sturmereignisse gegenüber 2016 etwa konstant geblieben. Die Nachfrage an Sonntagen stieg sogar weiter an. Einzelne Fahrten, insbesondere auf der Linie RS1 zur Mittagszeit, sind kapazitiv verstärkt worden, so dass auch in diesem Zeitfenster im Regelfall für jeden Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung steht.

Das Expresskreuz Niedersachsen/Bremen zeigt 2017 gegenüber 2016 Nachfragesteigerungen von rund 4,0 %. Die erst zum Fahrplan 2014 neu eingerichtete Direktlinie RE8 Bremerhaven – Bremen – Hannover hat sich dabei besonders positiv entwickelt. Von anfänglich rund 8.000 täglichen Fahrgästen zwischen Hannover und Bremerhaven ist der Wert im zweiten Halbjahr 2017 auf mittlerweile über 12.000 Fahrgäste täglich gestiegen.

Alkoholkonsumverbot im Expresskreuz und im Netz der Regio-S-Bahn

In enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern des SPNV ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 in den beiden Teilnetzen Expresskreuz sowie Regio-S-Bahn ein Alkoholkonsumverbot eingeführt worden. Erwartet wird ein Rückgang von Vandalismusschäden bei Großereignissen sowie ein geringerer Reinigungsaufwand. Bereits in den Vorjahren ist in den vier übrigen SPNV-Netzen sukzessive eine derartige Regelung eingeführt worden. Damit ist im Bereich des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) nunmehr in sämtlichen Verkehrsmitteln der Konsum alkoholischer Getränke untersagt, ausgenommen bleibt alleine die für Nahverkehrskunden freigegebene IC-Linie Bremen - Emden. Die Einführung wird durch eine Kommunikationskampagne begleitet. Bei Verstößen gegen das Alkoholkonsumverbot wird seit dem 1. April eine Strafe von 40 Euro fällig.

WLAN in den Zügen des Expresskreuzes

Zu den Kundenbedürfnissen gehört heute auch ein möglichst unterbrechungsfreier Internetzugang während der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. So haben aktuelle Befragungen in den bremischen SPNV-Netzen ergeben, dass es mehr als zwei Dritteln der Fahrgäste wichtig ist, dass sie während der Fahrt durchgängig das Internet über ihre Smartphones und Tablets erreichen können. Der SUBV hat sich als Aufgabenträger für den SPNV das Ziel gesetzt, perspektivisch eine schnelle, sichere und kostenfreie Internetverbindung in allen Zügen des Nahverkehrs anzubieten.

In einem ersten Schritt ist ein entsprechendes WLAN-Netz in den Fahrzeugen des Expresskreuzes installiert worden. Da der DB-Konzern bereits über weitreichende Erfahrungen aus dem Betrieb von WLAN in Fernverkehrszügen verfügt, konnte die Umsetzung sehr zeitnah erfolgen. Messfahrten der DB haben ergeben, dass entlang der Strecken durch die Nutzung verschiedener Mobilfunknetze eine Netzabdeckung von bis zu 92 % erzielt werden kann. Für eine durchgängige Kundenunterhaltung bietet die DB in ihren Zügen zusätzlich ein Informations- und Unterhaltungsangebot an. Die Nutzung dieses Angebotes ist auch bei fehlender Netzabdeckung möglich.

Das WLAN-Netz konnte pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 in allen Zügen des Expresskreuzes in Betrieb gehen. Die bisherigen Erfahrungen mit der Zuverlässigkeit sind sehr positiv. Die Nachfrage, gemessen in verbrauchtem Datenvolumen, liegt noch unter der kalkulierten Marge.

Bei der laufenden Ausschreibung des Regio-S-Bahn-Netzes ist WLAN in allen Zügen als Mindestanforderung enthalten.

2 Geplante Fahrplanänderungen zum Dezember 2018 (Fahrplan 2019)

Hanse-Netz

Zum Fahrplan 2019 wird es die Betriebsaufnahme eines neuen Netzes geben. Das Hanse-Netz zwischen Bremen, Hamburg, Hannover und Göttingen ist im Herbst 2017 nach einer europaweiten Ausschreibung für einen Zeitraum von 14 Jahren erneut an die Metronom Eisenbahngesellschaft vergeben worden. Aufgrund des bereits heute vorhandenen dichten Angebots mit jeweils einem schnellen und einem langsameren Produkt zwischen Bremen und Hamburg an allen Tagen der Woche über fast den gesamten Tageszeitraum sind hier weitere Angebotsausweitungen nicht erforderlich. Einzig das Angebot in den Nächten von Freitagen auf Samstagen, von Samstagen auf Sonntagen sowie vor allen Feiertagen wird dahingehend optimiert, dass von Hamburg nach Bremen neu ein exakter 2-h-Takt eingerichtet wird. Die Abfahrten in Hamburg Hbf erfolgen um 00:38 Uhr, 02:38 Uhr und 04:38 Uhr; vorher und nachher wird mindestens stündlich gefahren. Eine weitere für Bremen relevante Neuerung ist ein zusätzlicher Halt um 07:15 Uhr in Bremen-Oberneuland bei der morgendli-

chen Fahrt nach Bremen Hbf Damit wird das SPNV-Angebot für Berufspendler und Schüler aus diesem Bereich deutlich attraktiver.

Heidekreuz

Der zum Dezember 2016 neu eingeführte Systemhalt der Linie Bremen – Soltau – Uelzen in Bremen-Mahndorf hat der Gesamtnachfrage dieser Linie sehr gut getan. Um die Relation auch für Pendler attraktiver zu machen, die bereits früh in Bremen sein müssen, soll zum Fahrplan 2019 eine weitere Fahrt hinzubestellt werden, die Bremen-Hbf um 06:24 Uhr erreicht. Damit besteht ab Soltau/Visselhövede zwischen 05:20 und 08:20 Uhr ein durchgehender Stundentakt. Um auch das Potential im Gelegenheits- und Freizeitverkehr besser auszuschöpfen, wird die spätabendliche Fahrt ab Bremen nach Soltau um 22:47 Uhr ab Bremen Hbf nicht mehr nur an Wochenenden, sondern künftig täglich angeboten.

Übrige Teilnetze

In den übrigen Teilnetzen wird es vor dem Hintergrund der in den vergangenen Jahren getätigten erheblichen Mehrbestellungen und vor der Neuvergabe der beiden Teilnetze Expresskreuz und Regio-S-Bahn zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2018 keine signifikanten Angebotsausweitungen geben.

3 Sachstand Projekt „Wunderline“

Im Jahr 2011 wurde von der Provinz Groningen das Wunderline-Projekt ins Leben gerufen. Um schnell und bequem mit dem Zug von Groningen nach Bremen reisen zu können, setzen sich die Provinz Groningen, das Land Niedersachsen, das Land Bremen sowie Gebietskörperschaften und Unternehmen aus dem deutsch-niederländischen Grenzgebiet für die Aufwertung der Strecke als Teil einer internationalen Bahnverbindung ein. Durch die Zerstörung der Eisenbahnbrücke über die Ems (Friesenbrücke) zwischen Leer und Groningen im Dezember 2015 ist eine weitere große Herausforderung dazugekommen.

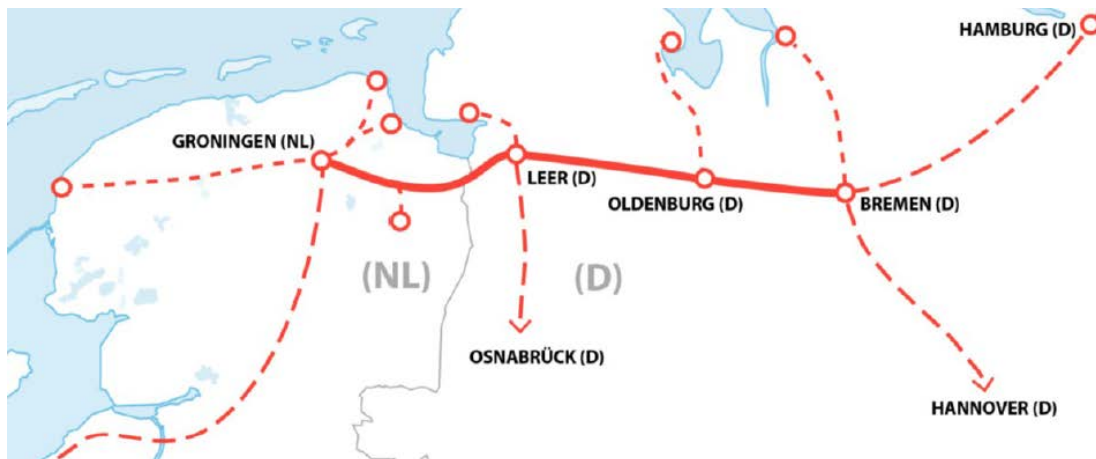


Abb. 3: Verlauf der Wunderline Groningen – Bremen

Im laufenden Jahr 2018 soll das Projekt soweit konkretisiert werden, dass eine Entscheidung über seine Realisierung getroffen werden kann. Das derzeitige Konzept sieht eine Umsetzung in drei Bauabschnitten vor, wobei mit diesem Vorhaben zusammenhängende Infrastrukturmaßnahmen ausschließlich in den Niederlanden und im Land Niedersachsen erforderlich sind.

- Ziel von Bauabschnitt 1, der mit der Herstellung der Friesenbrücke Ende 2024 abgeschlossen sein soll, ist die Realisierung einer Fahrzeit zwischen Groningen und Bremen

von ca. 2 Stunden und 25 Minuten. Es soll ein Zug pro Stunde zwischen Groningen und Leer verkehren, mit einer schnellen Umsteigemöglichkeit in Leer in Richtung Bremen.

- Ziel von Bauabschnitt 2 ist die Verkürzung der Fahrzeit zwischen Groningen und Bremen auf ca. 2 Stunden und 10 Minuten. Alle zwei Stunden soll ein Schnellzug zwischen Groningen und Leer verkehren, mit einer schnellen Umsteigemöglichkeit in Leer in Richtung Bremen. Zusätzlich fährt einmal in der Stunde ein Regionalzug zwischen Groningen und Leer, der dort ebenfalls Anschluss in Richtung Bremen hat. Dieser Bauabschnitt soll mittelfristig nach dem Bauabschnitt 1 umgesetzt werden.
- Langfristiges Ziel von Bauabschnitt 3 ist die Realisierung einer direkten Zugverbindung Groningen - Bremen, also ohne in Leer umsteigen zu müssen. Ein möglicher Realisierungszeitraum kann für diesen Bauabschnitt noch nicht angegeben werden.

Die Umsetzung der Bauabschnitte 1 und 2 und die Zielsetzung für den Bauabschnitt 3 soll über ein Vertragswerk abgesichert werden, das aus einer Kooperationsvereinbarung zur Qualitätsverbesserung im grenzüberschreitenden Bahnverkehr, einem Vertrag über Anschlussmobilität und einem Vertrag zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit besteht. Für das Land Bremen ist eine Beteiligung an der Kooperationsvereinbarung zur Qualitätsverbesserung im Bahnverkehr vorgesehen.

Weitere Informationen können unter <http://wunderline.nl/de/> abgerufen werden.

4 Vergabeverfahren

Sechs Teilnetze berühren das Land Bremen. Die zugehörigen SPNV-Verkehrsverträge, bei denen der SUBV als SPNV-Aufgabenträger Vertragspartner ist, werden in regelmäßigen Perioden neu ausgeschrieben. Abhängig vom Fahrzeugkonzept schwankt die Dauer einer Vertragslaufzeit. Bei Teilnetzen, in denen Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpool der LNVG bereitgestellt werden (Beispiel: Dieseltriebwagen für das Netz Heidekreuz) ist die Laufzeit tendenziell kürzer als bei solchen Netzen, in denen das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Fahrzeuge selbst beschaffen muss (Beispiel: Elektrotriebwagen der Regio-S-Bahn). Die aktuelle Planung zu den künftigen Ausschreibungen wird regelmäßig auf bundesweiten Plattformen dargestellt, um so potentielle Bieter rechtzeitig darauf aufmerksam zu machen. Abbildung 4 gibt einen Überblick über den aktuellen Planungsstand.

Teilnetz	Beginn Vergabeverfahren	Betriebsaufnahme zum
Weser-Ems-Netz	abgeschlossen	Dez. 2016
Hanse-Netz	abgeschlossen	Dez. 2018
Heidekreuz	2019	Dez. 2021
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	2018	Dez. 2022 (ggf. Dez. 2021)
Weser-Elbe-Netz	2021	vsl. Dez. 2022
Expresskreuz Niedersachsen/Bremen	2020	vsl. Dez. 2022

Abb. 4: Ausschreibungskalender

Abgeschlossenes Vergabeverfahren: Hanse-Netz

Das Vergabeverfahren für das Teilnetz Hanse-Netz wurde im Jahr 2017 durchgeführt. Am 14.12.2017 ist die Deputation über das Ausschreibungsergebnis in einem Bericht der Verwaltung informiert worden. Die aktuelle Auftragnehmerin, die Metronom Eisenbahngesellschaft, hat den Zuschlag auch auf den bis Dezember 2033 laufenden Folgevertrag erhalten.

Wesentliche Änderungen gegenüber dem bisherigen Vertrag im Überblick:

- Die Linie Uelzen – Hannover – Göttingen wurde in das neue Teilnetz integriert.
- Die Kapazität der Züge wird einheitlich auf 6 Doppelstockwagen für die RegionalBahn-Linie und 7 Wagen beim Regionalexpress erhöht; zur weiteren Erhöhung der Gesamtsitzplatzzahl werden die Bereiche der ersten Klasse sukzessive zugunsten der zweiten Klasse reduziert.
- Im Nachtverkehr wird es zwischen Hamburg und Bremen in den Wochenendnächten einen durchgehenden Taktverkehr (2-h-Takt) geben (s. Abschnitt 2).
- Die Fahrzeuge aus dem niedersächsischen Fahrzeugpool werden sukzessive einer umfassenden Modernisierung unterzogen. Dabei ist auch die Nachrüstung eines Videoüberwachungssystems, einer WLAN-Anlage und von Steckdosen an den Sitzen vorgesehen.
- Die Maluszahlungen bei Schlechtleistung werden geschärft, so z.B. bei Versäumnissen im Bereich des Vertriebs oder bei Fehlern in der Personaldisposition, die zum Ausfall von Zügen führen.
- Parallel dazu wird ein Bonussystem eingeführt, das auf den beiden Säulen „Kundenmonitoring“ (Zufriedenheitsmessung) und „Mystery Shopping“ (Testkundenverfahren) beruht.

Laufendes Vergabeverfahren: Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen

Im Januar 2018 ist mit einem Teilnahmewettbewerb die Neuvergabe des neben dem Expresskreuz wichtigsten Teilnetzes für das Land Bremen, der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen eingeleitet worden. Im Bericht der Verwaltung vom 14.06.2018 ist die Deputation über das Verfahren informiert worden. Die Submission der Angebote ist aktuell auf den 16.11.2018 terminiert.

Mit der Einführung eines 30-Minuten-Taktes montags bis samstags auf der RS2 zwischen Bremen und Bremerhaven und der Verdichtung des Regio-S-Bahn-Angebotes zwischen Hude und Bremen auf einen 30-Minuten-Takt werden bereits wesentliche Elemente des Zielkonzeptes aus dem SPNV-Plan 2015 des Landes Bremen umgesetzt. Zusätzlich wird das Angebot von Bremen nach Oldenburg mit einer neuen Express-Linie RS3X auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Darüber hinaus wird es eine Erweiterung des Regio-S-Bahn-Netzes mit Verstärkerfahrten bis nach Wilhelmshaven geben. Die RegionalBahn-Linie Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) wird vergabetechnisch in das Teilnetz der RSBN aufgenommen, verkehrt jedoch weiter als RegionalBahn.

Anstehendes Vergabeverfahren: Expresskreuz Bremen/Niedersachsen (EBN)

Als weiteres für das Land Bremen wichtiges Teilnetz steht in den kommenden zwei Jahren die Neuvergabe des Expresskreuzes Niedersachsen/Bremen an. Für dieses Netz wird aktuell seitens der Aufgabenträger LNVG, Region Hannover und SUBV die Beschaffung von Elektrotriebwagen für einen Fahrzeugpool der Aufgabenträger geprüft. An der Struktur des Fahrplankonzeptes zwischen Hannover, Bremen und Bremerhaven/Oldenburg wird es absehbar keine Änderungen geben. Neu soll der Zug in Oldenburg geteilt werden; ein Zugteil bedient wie bisher die Strecke nach Norddeich, der zweite Zugteil bedient neu den Linienast nach Wilhelmshaven.

Verschiedenes / Verlängerung Vertrag Heidekreuz

Neben den Neuvergaben der großen Verkehrsverträge ist für den kleineren Verkehrsvertrag im Teilnetz Heidekreuz mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen erixx GmbH die Verlängerungsoption bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 gezogen worden. Die entsprechende Option war bei der ursprünglichen Vergabe bereits vorgesehen und Bestandteil des aktuellen Vertrages. Bremen ist über die Regionalbahn-Linie 37 Bremen – Soltau – Uelzen an diesem Verkehrsnetz beteiligt.

5 Eisenbahninfrastruktur und Bahnhöfe im Land Bremen

Infrastrukturerweiterungen für künftige SPNV-Konzepte

Schieneinfrastruktur. Die im Zielkonzept des SPNV-Plans 2015 des Landes Bremen festgeschriebenen Angebotsausweitungen für die Folgeausschreibungen in den Netzen Expresskreuz und Regio-S-Bahn (s. Abschnitt 4) erfordern Anpassungen der Schieneinfrastruktur im Bremer Hauptbahnhof.

Mehrverkehre und veränderte Taktlagen führen zu einer neuen Gleisbelegung in Bremen Hbf im Bereich der Gleise 5 bis 10. Daher ist die Nachrüstung von Zugdeckungssignalen und abgestuften Geschwindigkeitssignalisierungen an den Gleisen 5 bis 9 erforderlich. Darüber hinaus sind drei zusätzliche Weichenverbindungen im Nordkopf des Hauptbahnhofs erforderlich, um Verspätungsübertragungen zu vermeiden und so eine bessere Betriebsqualität zu gewährleisten.

Noch im Jahr 2018 beabsichtigt die DB Netz die entsprechenden Planungsleistungen auszusprechen. Eine Realisierung erster Maßnahmen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wird angestrebt.

Bahnhofsinfrastruktur. Auch bei der Stationsinfrastruktur sind für die geplanten Angebotsveränderungen Anpassungen erforderlich. Derzeit variieren die Längen der Bahnsteige im regionalen Bahnnetz, da in Abhängigkeit vom Zeitpunkt einer Sanierung unterschiedliche Bemessungssysteme für Bahnsteiglängen der DB Station&Service zur Anwendung kamen und auch die eingesetzten Fahrzeugtypen unterschiedliche Längen aufwiesen. Die LNVG und der SUBV haben sich für die Zukunft bei Stationen, an denen RE-Züge halten (auch nur einzelne in Tagesrandlagen), auf eine einheitliche Bahnsteiglänge von mindestens 220 m verständigt. An Stationen, die nur von der Regio-S-Bahn bedient werden, sind durch den Einsatz neuer Fahrzeuge mindestens 180 m erforderlich. Diese Längen werden je nach den örtlichen Gegebenheiten mit Längenzuschlägen z.B. für ungenaues Halten versehen.

In Bremerhaven-Lehe ist zwingend eine zusätzliche, dritte Bahnsteigkante zu errichten, um das geplante Fahrplankonzept zu realisieren. Diese ermöglicht im Bereich Lehe eine kreuzungsfreie Führung der Regionalbahn aus Cuxhaven und eine Verbesserung des Betriebsablaufs. Zusätzlich muss der heutige Mittelbahnsteig verlängert werden, da das künftige Fahrzeugkonzept im Expresskreuz Bahnsteiglängen von mindestens 220 m erfordert; die heutige Länge der Bahnsteige in Bremerhaven-Lehe beträgt 170m. Die entsprechende Planungsvereinbarung soll kurzfristig zwischen dem SUBV und der DB Station&Service AG geschlossen werden.

Auch im Netz der Regio-S-Bahn sind aufgrund des zukünftigen Einsatzes neuer Fahrzeuge Bahnsteigverlängerungen an einzelnen Stationen entlang der Linie RS1 erforderlich. Im Einzelnen sind dies: Bremen-Schönebeck, Bremen-Lesum, Bremen-Burg sowie Bremen-Oslebshausen. Die zu ergänzenden Bahnsteigbereiche bewegen sich zwischen 10 und 18 Metern. Der SUBV beabsichtigt zu diesem Zwecke noch 2018 einen Planungsvertrag mit der DB Station&Service AG abzuschließen. Die Umsetzung soll bis zur Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsvertrages im Dezember 2022 erfolgen.

Fortsetzung der Qualitätskontrollen an den Stationen

Seit 2012 lässt der SUBV in Kooperation mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) jährlich die Qualität der Bahnstationen im Land Bremen durch einen externen Gutachter bewerten. Wichtiger Grundsatz ist dabei die konsequente Kontrolle auf kundenrelevante Aspekte. Die drei Themenfelder Fahrgastinformation, Wartekomfort/Aufenthaltsqualität und Service/Vertrieb bilden die Bewertungsschwerpunkte. Die Ergebnisberichte werden jeweils zeitnah auf der Internetseite des SUBV zum Download bereitgestellt <https://www.bauumwelt.bremen.de/verkehr-1471> .

Erstmals seit Beginn der Erhebungen im Jahr 2012 ist das Ergebnis der Kontrolle im Frühjahr 2018 (**s. Anlage**) schlechter als im Vorjahr ausgefallen. So fanden die Prüfer an mehr Stationen als in den Vorjahren nicht komplett funktionsfähige Vertriebstechnik vor (insbesondere defekte Entwerter), ein Aufzug war defekt (Burg) und das Sauberkeitsniveau hat sich insgesamt spürbar verschlechtert. Insbesondere die regelmäßige, effektive Reinigung der Stationen sieht der SUBV als Kernaufgabe der Stationsbetreiber und als wesentliche Voraussetzung für einen angenehmen Aufenthalt der Fahrgäste an den Stationen. Daher sind bereits erste Gespräche geführt worden, um schnellstmöglich wieder eine Verbesserung der Situation zu erreichen. Der Zustand und die Reinlichkeit der Stationen in Bremen-Nord entlang der Farge-Vegesacker Eisenbahn ist nach wie vor besser, als im Bereich der DB-Stationen (vgl. Abbildung 5).

Kampf gegen Graffiti an Bahnhöfen

Ursache für die wieder schlechtere Sauberkeit an den Stationen im Land Bremen sind auch Schmierereien und Graffiti in allen Bereichen der Bahnhöfe, an größeren, nicht gestalteten Freiflächen, aber auch an Ticketautomaten oder Informationsvitrinen.

Um ein geeignetes Mittel im Kampf gegen diese Art der Verunreinigung im öffentlichen Raum zu finden, hat der SUBV mit dem Bahnhofsmanagement der DB Station&Service AG ein vergleichendes Versuchsprojekt gestartet. Am Bahnhof Bremen-St. Magnus ist ein Graffiti aufgebracht worden, mit dem die Sichtbetonflächen des Treppenabgangs sowie einige Schaltkästen mit Bahnmotiven professionell gestaltet wurden. An der Station Bremen-Hemelingen hingegen wird eine andere Strategie verfolgt: Hier werden alle neu hinzugekommenen Schmierereien innerhalb von spätestens 48 Stunden entfernt.

Nach einem Jahr sollen die Erfahrungen beider Herangehensweisen verglichen werden (Erfolg und Kosten) und daraus Schlüsse für den künftigen Umgang mit graffitianfälligen Bereichen gezogen werden.



Abb. 5: Gesamtbewertung der Stationen im Land Bremen im Jahr 2018 [Quelle: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, Frühjahr 2018, Ergebnisbericht, ZVBN/Agentur BahnStadt]

Investpaket 2020

Der Abbildung 6 ist zu entnehmen, dass von den 23 bestehenden Bahnstationen im Land Bremen bisher 18 umfassend modernisiert und barrierefrei umgebaut worden sind. Bei 5 Stationen steht die barrierefreie Sanierung noch aus: Bremerhaven-Wulsdorf, Bremen-Neustadt, Bremen-Sebaldsbrück, Bremen-Hemelingen sowie Bremen-Oberneuland. Bremen-Sebaldsbrück soll dabei durch die Station Föhrenstraße (unten) ersetzt werden. Für alle diese Standorte werden derzeit die Planungen in den Phasen Vorentwurfsplanung oder Entwurfsplanung durchgeführt.



Abb. 6: Barrierefreiheit an den Bahnhöfen im Land Bremen [Quelle: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, Frühjahr 2018, Ergebnisbericht, ZVBN/Agentur Bahn-Stadt]

Für die Stationen Bremerhaven-Wulsdorf und Bremen-Oberneuland ist Anfang 2018 ein Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen dem SUBV und der DB Station&Service AG geschlossen worden. Die Deputation ist mit der Vorlage 19/369 vom 15.2.2018 über die Modernisierungspläne sowie den Vertrag informiert worden. Für beide Projekte ist ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Der Baubeginn soll im Sommer 2019 erfolgen.

Aufgrund größerer technischer Herausforderungen bei der Entwurfsplanung am Bahnhof Bremen-Neustadt musste der Zeitplan zum Umbau dieser Station angepasst werden. Ein Baubeginn ist jetzt frühestens 2020 realistisch. Bei dieser Maßnahme wird neben der eigentlichen Verkehrsstation auch das städtische Umfeld sowie das mittlerweile in Privatbesitz befindliche alte Bahnhofsgebäude umfassend modernisiert (s. Vorlage 19/216 vom 23.02.2017).



Abb. 7: Simulation des neuen seitlichen Stationszugangs in Bremen-Neustadt nach Abschluss der Sanierungsmaßnahmen an Vorplatz und Bahnhofsgebäude [Quelle: Thiedmann&Khan]

In einer zweiten Tranche des so genannten Investpakets 2020 werden die Stationen Bremen-Hemelingen, Bremen-Föhrenstraße (oben) und (unten) im Bremer Osten saniert bzw. neu gebaut. Gegenüber einer Modernisierung am bestehenden Standort ist der planerische Aufwand bei Neubauten an bestehenden Bahnstrecken erheblich höher. Für alle drei Stationen steht die Vorentwurfsplanung kurz vor dem Abschluss. Eine Realisierung ist frühestens ab 2022 möglich, da aufgrund einer Vielzahl weiterer Baumaßnahmen an diesen beiden Hauptverkehrsstrecken vorher Sperrpausen für die Bauarbeiten nicht zur Verfügung stehen. Der Bau der Station Föhrenstraße (unten) kann dabei erst nach Abschluss der Baumaßnahme „Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstraße“ begonnen werden. Diese wird voraussichtlich Ende 2023 abgeschlossen sein.



Abb. 8: Mögliche Gestaltung des Zugangsbauwerks an der neuen Station Bremen-Föhrenstraße (oben) [Quelle: Agentur BahnStadt]

Bike&Ride-Konzept für die Bahnstationen

Das Fahrradparken an den Bahnstationen in der Stadtgemeinde Bremen ist derzeit noch nicht an allen Stationen auf einem zeitgemäßen Stand. Eine Erhebung des SUBV hat ergeben, dass an verschiedenen Stationen noch Bedarf nach weiteren Abstellmöglichkeiten besteht. Nicht zufriedenstellend ist in vielen Fällen auch die Qualität der heute vorhandenen Anlagen. Eine moderne Fahrradabstellanlage muss ein sicheres Abstellen und eine komfortable Nutzung bieten. Dazu gehören neben einer Überdachung auch eine gute Beleuchtung, eine gute Zuwegung mit Anschluss und Ausschilderung an das regionale Radverkehrsnetz. Zur Erhöhung der Sicherheit wird auch für die Stadtgemeinde Bremen der künftige Bau von Sammelschließanlagen geprüft (vgl. Beispiel in Abb. 9).



Abb. 9: Beispiel einer modernen Bike&Ride-Anlage. [Quelle: nahSH]

Feste Haltepositionen

Zur Festlegung einheitlicher Haltepositionen von Zügen bietet die DB Station&Service sogenannte Orientierungszeichen an, die den Triebfahrzeugführern eine Halteposition vorgeben. Ziel ist es, den Fahrgästen eine verlässliche Halteposition zu bieten und Fahrgastbewegungen auf dem Bahnsteig nach Halt des Zuges zu minimieren. Bei der Positionierung muss allerdings die unterschiedliche Länge der über den Tag hinweg eingesetzten Züge berücksichtigt werden. Für den Einsatz entsprechender Tafeln hat der SUBV mit der DB Station&Service AG einen Pilotversuch für Bremen-Walle und eine weitere noch zu bestimmende Station vereinbart. Noch im Jahr 2018 sollen die entsprechenden Tafeln installiert werden. Ein Jahr sollen Erfahrungen gesammelt und anschließend alle Stationen im SPNV-Liniennetz, bei denen ein entsprechender Bedarf besteht, mit Orientierungszeichen ausgestattet werden.

Neues Fahrgastinformationssystem

Die Fahrgastinformation gerade an kleineren Stationen ist nicht ausreichend, besonders im Störfall. Gerade die Stationen, an denen mehrere SPNV-Linien planmäßig halten, sind heute nicht adäquat ausgestattet und können den Informationserwartungen der Kunden nicht entsprechen. Die DB Station&Service entwickelt gerade neue Modelle, u.a. einen sog. Zuginformator (ZIM). Der SUBV beabsichtigt gemeinsam mit der DB Station&Service einen Monitor dieser neuesten Generation als Piloten noch 2018 am Bahnhof Bremen-Mahndorf zu installieren.



Abb. 10: ZugInformationsMonitor - Piloteinsatz in Bremen-Mahndorf geplant [Quelle: DB Station&Service AG]

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

ANLAGE:

Ergebnisbericht: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, April 2018

7. Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen

Ergebnisbericht

Frühjahr 2018

Bearbeiter: Sven Jagdhuhn
Ingo Buchholz
Ralf Kerkhoff

Juni 2018

Auftraggeber:
ZVBN und
Freie Hansestadt Bremen
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Barrierefreiheit	2
3	Analyse	4
3.1	Bahnsteige	4
3.2	Wetterschutz und Sitzgelegenheiten	6
3.3	Abfallentsorgung	9
3.4	Zugzielanzeiger und Lautsprecher	10
3.5	Uhren	11
3.6	Stationsschilder	11
3.7	Wegeleitsystem	13
3.8	Informationsvitrinen und Aushänge	14
3.9	Empfangsgebäude und Toiletten	15
3.10	Vertrieb	16
3.11	Zugänge	18
3.12	Beleuchtung	19
3.13	Umfeld	20
4	Bewertung	21
4.1	Wartekomfort	21
4.2	Information	22
4.3	Service	22
4.4	Gesamtbewertung	23

Kartenverzeichnis

Karte 1:	Barrierefreiheit	3
Karte 2:	Zustand der Bahnsteigoberflächen	5
Karte 3:	Art des Wetterschutzes	7
Karte 4:	Zustand des Wetterschutzes	8
Karte 5:	Funktionsfähigkeit der Uhren	12
Karte 6:	Funktionsfähigkeit der Entwerter	17
Karte 7:	Bewertung Wartekomfort	24
Karte 8:	Bewertung Information	25
Karte 9:	Bewertung Serviceeinrichtungen	26
Karte 10:	Gesamtbewertung	27
Karte 11:	Veränderung der Gesamtnote	28
Diagramm:	Entwicklung der Bewertungen	29



Abbildung 1: Im Bahnhof Bremen-Farge wurde als einzigem kein Mangel notiert. Damit schnitt er erneut als beste Station bei der Qualitätsbewertung im Land Bremen ab.



Abbildung 2: Die Empfangshalle des Hauptbahnhofs in Bremerhaven war einladend sauber.



Abbildung 3: Nachdem der Zugang zum Bahnsteigtunnel in Bremen-Neustadt an die Seite verlegt wurde wartet das Bahnhofsgebäude auf neue Nutzungen.

1 Einleitung

Bahnhöfe sind ein elementarer Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs. Die Aufenthaltsdauer der Fahrgäste auf den Bahnstationen ist sehr unterschiedlich. Diese beginnt bei wenigen Sekunden beim Eintreffen „just in time“ oder beim Aussteigen und kann in seltenen Fällen auch mehr als eine Stunde betragen.

Für einen angemessenen Aufenthalt und eine gute Fahrgastinformation spielt nicht nur die Ausstattung der Stationen eine Rolle, sondern auch der Zustand. Leider ist der Zustand der Bahnstationen in Bezug auf Funktionsfähigkeit und Sauberkeit nicht immer und überall zufriedenstellend. Daher wird im Land Bremen seit dem Jahr 2012 einmal jährlich die Qualität der Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte systematisch erfasst.

Im Frühjahr 2018 wurde von der Agentur BahnStadt die siebente Qualitätskontrolle an den für den Personenverkehr betriebenen Bahnstationen des Landes Bremen durchgeführt. Die Erhebungen fanden im Auftrag des ZVBN und des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr vom 9. bis zum 11. April 2018 statt. Die Stationen Bremen Kreinsloger, Bremen-Vegesack und Bremen-Oslebshausen wurden bei Dunkelheit erhoben, so dass dort auch die Kontrolle der Beleuchtung vorgenommen werden konnte. Die übrigen Qualitätsprüfungen erfolgten tagsüber.

Die 23 dem Personennahverkehr dienenden Bahnhöfe und Haltepunkte wurden zusammen mit Vertretern der Infrastrukturbetreiber kontrolliert. Für 16 der Bremer Stationen ist die DB Station&Service AG mit dem Bahnhofsmanagement Bremen/Osnabrück der Infrastrukturbetreiber. Sieben Stationen betreibt die Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH (FVE).

Die Grundidee dieser Qualitätsprüfung ist die Betrachtung der Stationen aus Fahrgastsicht. Das Hauptaugenmerk wird auf die Einrichtungen zur Information, zum Wartekomfort und zum Service gelegt.

Bewertet wird nicht die Ausstattung der einzelnen Stationen sondern nur der Zustand hinsichtlich der Schadensfreiheit und der Sauberkeit.

Die Dokumentation des Zustands der Stationen erfolgt mit einem standardisierten Erhebungsbogen. Mit der schematischen Bewertung in Schulnoten von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft) wird eine objektive Vergleichbarkeit geschaffen. Außerdem können Entwicklungen nachvollzogen werden.

In diesem Bericht werden die Ergebnisse für einzelne Themenbereiche zusammengefasst und die Bewertungen auf Übersichtskarten stationsscharf dargestellt.



Abbildung 4: Die Zugänge zu den Bahnsteigen des Bahnhofs Bremen Turnerstraße sind über Rampen auf kurzem Weg barrierefrei vom Fußweg aus erreichbar.



Abbildung 5: In Bremen-Walle ist das Ein- und Aussteigen in die Regio-S-Bahn mit nur einer kleinen Höhendifferenz zwischen dem Bahnsteig und der Trittschwelle des Fahrzeugs bequem möglich.



Abbildung 6: Ein barrierefreier Einstieg in die Züge wird in Bremen-Neustadt erst mit dem Anheben des Bahnsteigs auf das Niveau der Fahrzeugtüren möglich sein. Zudem ist der Bau eines Aufzugs erforderlich, um den Bahnsteig stufenlos zu erreichen.

2 Barrierefreiheit

Wie in den Jahren zuvor spielt das Thema Barrierefreiheit bei der Beurteilung der Bahnstationen im Land Bremen auch weiterhin eine große Rolle. Die stufenfreie Erreichbarkeit der Züge ist vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen (insbes. Rollstuhlfahrer/ Gehbehinderte, ältere Menschen und Personen mit Kinderwagen) ein wichtiges Qualitätsmerkmal für einen fahrgastfreundlichen Bahnhof. Bei der Durchführung der Qualitätskontrollen vor Ort wurde auch darauf geachtet, ob der bauliche Zustand zu Veränderungen geführt hat, die die Kriterien für die Barrierefreiheit beeinflussen.

Alle 23 aktiven Bahnstationen im Land Bremen wurden erneut hinsichtlich der stufenfreien Erreichbarkeit der Bahnsteige (Rampen mit maximal 6% Steigung und regelmäßigen Zwischenpodesten oder alternativ Aufzüge) sowie der Bahnsteighöhen untersucht. Das Ergebnis ist der Karte 1 auf der nächsten Seite zu entnehmen, wo alle Stationen wiederum in vier Kategorien eingeteilt worden sind. Grundlage für die Bewertung ist die aktuelle bauliche Beschaffenheit. Die Funktionstüchtigkeit der Zugänge am Erhebungstag (z. B. ob Aufzüge außer Betrieb sind) spielt dabei keine Rolle.

Unabhängig von der Barrierefreiheit wird der erfasste Zustand aller Bahnsteige im Kapitel 3.1 und der aller Zugänge im Kapitel 3.11 beschrieben und bewertet.

Von den begutachteten 23 Verkehrsstationen waren wie im Vorjahr 18 Stationen (ca. 78%) im Sinne der stufenfreien Erreichbarkeit der Züge konsequent barrierefrei ausgebaut.

Nach wie vor nicht durchgehend barrierefrei ausgebaut sind die Bremer Bahnstationen Neustadt, Hemelingen, Sebaldsbrück und Oberneuland sowie der Bahnhof Bremerhaven-Wulsdorf. Die dort verkehrenden Züge können von den Fahrgästen nicht stufenfrei erreicht werden. Zurzeit ist die Modernisierung und der barrierefreie Ausbau der Stationen Neustadt, Oberneuland und Bremerhaven-Wulsdorf in Planung; die bauliche Umsetzung soll bis 2020 erfolgen. Im Anschluss daran wird die Station Hemelingen modernisiert, und der Bahnhof Sebaldsbrück wird durch die neue Station Föhrenstraße ersetzt.

Wie in den Jahren zuvor, wurden auch dieses Mal an einigen Stationen durch nicht eingehaltene Soll-Lage des Gleises oder der Bahnsteigkante Höhenunterschiede zwischen Bahnsteigoberfläche und Zugeinstieg der Regio-S-Bahn erfasst: Durch Differenzen von bis zu 7 cm (gemessen in Bremen-Vegesack) wird an den betroffenen Bahnsteigen der Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erschwert.



- alle Bahnsteige stufenfrei zugänglich, Bahnsteighöhen ermöglichen niveaugleichen Zugeinstieg
- alle Bahnsteige stufenfrei zugänglich, Bahnsteighöhen zu niedrig
- Bahnsteige nicht stufenfrei zugänglich, Bahnsteighöhen ermöglichen niveaugleichen Zugeinstieg
- Bahnsteige nicht stufenfrei zugänglich, Bahnsteighöhen zu niedrig

Karte 1: Barrierefreiheit (Zugänge und Bahnsteige)
 (Qualitätskontrolle Frühjahr 2018)



Abbildung 7: Am Bahnsteig in Bremen-Sebaldsbrück waren die Pflastersteine vor den Bahnsteigkanten stellenweise mehr als 4 cm abgesackt.



Abbildung 8: Die Entwässerungsrinne am südlichen Ende des Bahnsteigs in Bremen-Walle war beschädigt.

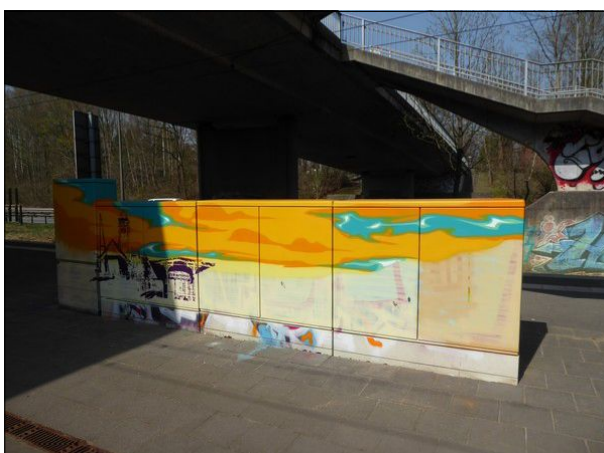


Abbildung 9: Auf dem Bahnsteig in Bremen-St. Magnus war die Gestaltung der Schaltkästen noch nicht abgeschlossen. Ein positiver Effekt war aber bereits erkennbar.

3 Analyse

3.1 Bahnsteige

Der Zustand der Bahnsteige ist im Vergleich mit der Erhebung im letzten Jahr lediglich in Bremen-Aumund verbessert worden. Demgegenüber stehen Bremen-Burg, Bremen-Mahndorf und Bremerhaven-Wulsdorf mit schlechterer Beurteilung des Bahnsteigzustands. Die Unterschiede zum letzten Jahr liegen an diesen Stationen ausschließlich bei der Sauberkeit. In Bremerhaven-Lehe wurden zwei jahrelang ungenutzte Masten vom Bahnsteig entfernt, was sich positiv auf das Erscheinungsbild auswirkt.

Die größten Mängel weist mit vielen Schäden an der Oberfläche, Absackungen und Unebenheiten sowie Verschmutzungen unverändert der Bahnsteig in Bremen-Neustadt auf. Zudem war der Schacht an einem Lichtmast nicht abgedeckt. Dies wurde allerdings sofort provisorisch behoben. Absackungen mit Stufenbildung vor den Bahnsteigkanten wurden in Bremen-Hemelingen, -Neustadt, -Sebaldsbrück und Bremerhaven-Wulsdorf registriert. In Bremen-Oberneuland wurden an Gleis 2 Schäden an der Bahnsteigkante verzeichnet.

Die Qualität der Bahnsteige im Bereich der FVE ist weiterhin sehr gut. An einigen Stationen ist allerdings Rostbildung an Schachtdeckeln und Entwässerungsrinnen zu beobachten. In Bremen-Burg, Bremen Hbf, Bremen-Neustadt und Bremen-Sebaldsbrück sind ebenfalls einzelne Schachtdeckel angerostet. In Bremerhaven Hbf war an Gleis 2/3 eine rund 5 cm breite Lücke in der Abdeckung einer Entwässerungsrinne. In Bremen-Lesum und Bremen-Oslebshausen waren die Entwässerungsrinnen der Bahnsteige teilweise versandet.

Die Bahnsteige der Hauptbahnhöfe in Bremerhaven und Bremen sowie der Bahnsteig in Bremen-Vegesack wiesen stellenweise Verschmutzungen durch Taubenkot auf. Auf dem Bahnsteig in Bremen-Sebaldsbrück lag an einer Stelle Hundekot. Auf den Bahnsteigen in Bremen-Neustadt und Bremen-Oslebshausen lagen stellenweise Scherben. In Bremen-Burg war vor allem die Bahnsteigoberfläche an Gleis 2 bereichsweise verschmutzt. In Bremen-Walle, Bremen-Oslebshausen, Bremen Hbf, Bremen-St. Magnus und Bremerhaven-Lehe waren besonders die Bereiche in den Windschutzeinrichtungen verschmutzt. Auf den Bahnsteigen der Stationen Bremen-Lesum, Bremen-Walle und Bremen-Neustadt wurden Kritzeleien verzeichnet.

In Bremerhaven Hbf, Bremen Hbf, Bremen-Hemelingen, Bremen-Lesum, Bremen-Mahndorf, Bremen-Oslebshausen und Bremen-Vegesack waren Streugutboxen bekrizelt oder beschmiert.



Karte 2: Zustand der Bahnsteigoberflächen
 (Qualitätskontrolle Frühjahr 2018)



Abbildung 10: Die Bänke und die Innenwände der Unterstände in Bremen-Hemelingen wurden mit einer Grundierung auf den Neuanstrich vorbereitet. Die Graffiti auf den Außenwänden wurden noch nicht entfernt.

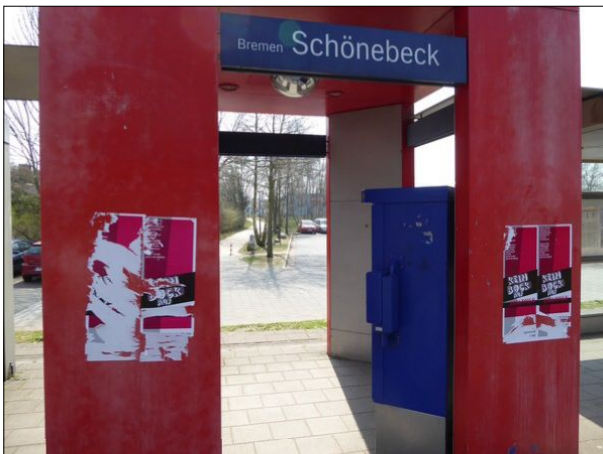


Abbildung 11: Durch verblasste Farbe und großflächige Beklebung beeinträchtigt der Wettergeschütz in Bremen-Schönebeck an Gleis 1 das Erscheinungsbild.



Abbildung 12: Die Dachunterseite an Gleis 2 in Bremen-Burg war verschmutzt. Zudem waren einzelne Leuchten provisorisch mit Klebeband oder Kabelbindern befestigt.

3.2 Wetterschutz und Sitzgelegenheiten

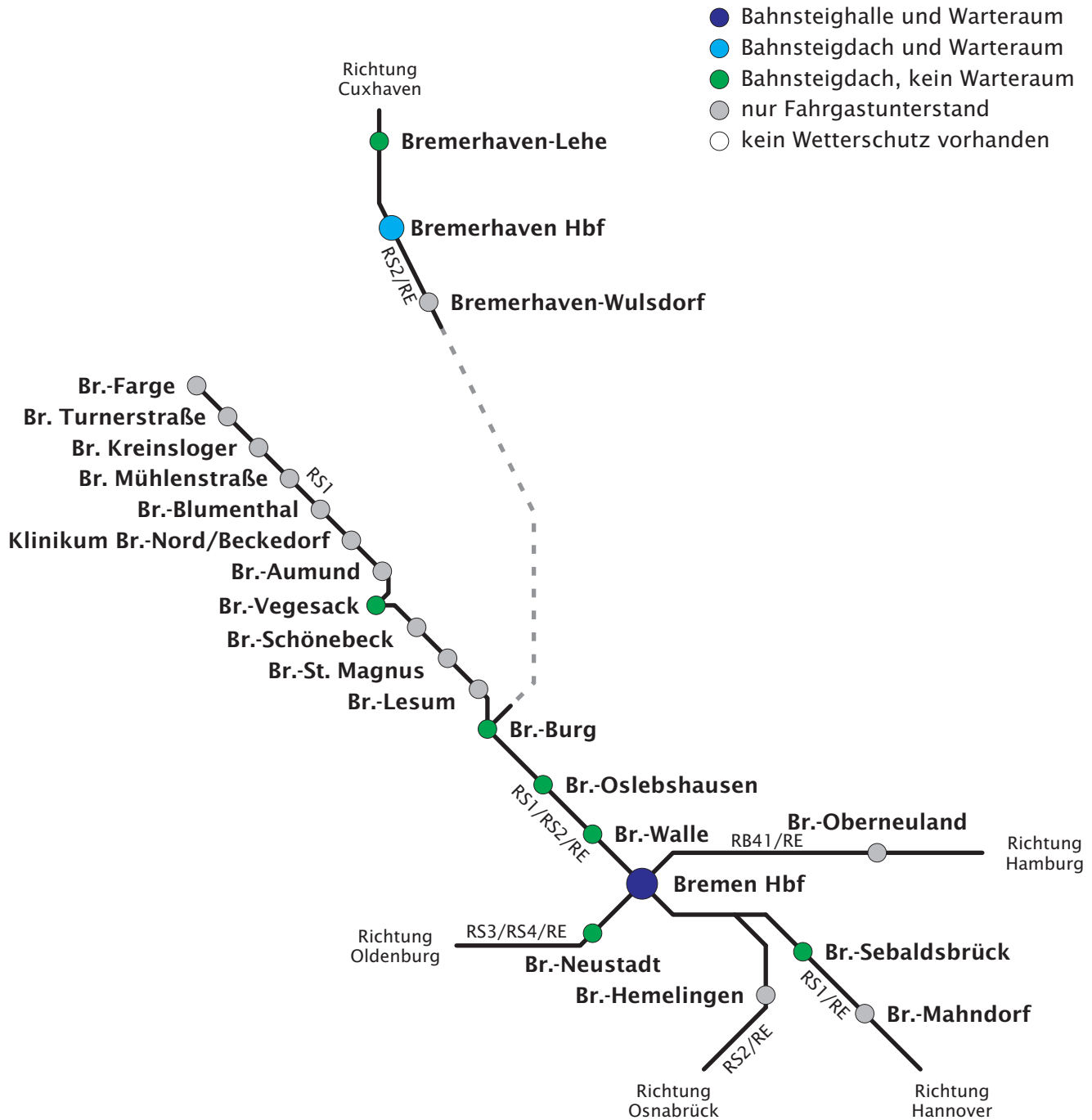
Alle Stationen im Land Bremen sind weiterhin mit mindestens einem Wetterschutz auf den Bahnsteigen ausgestattet. Im Vergleich zum Vorjahr wurde allerdings eine Zunahme der Schäden festgestellt. Im Windschutz auf dem Bahnsteig von Bremen-Neustadt fehlen bereits seit vier Jahren zwei Scheiben. Im Unterstand in Bremerhaven-Wulsdorf und an den Windschutzeinrichtungen an Gleis 2 in Bremen-Burg fehlen in diesem Jahr ebenfalls jeweils zwei Scheiben. An Gleis 2 in Bremen-Oberneuland fehlt eine Scheibe eines Unterstands an Gleis 2. In der Windschutzwand des Wartebereichs unter dem Bahnsteigdach in Bremen-Walle waren zwei Scheiben stark beschädigt.

In Bremen-Mahndorf, -Burg und -Walle waren einzelne Scheiben der Unterstände leicht beschädigt. In Bremen-Burg und -Walle waren zudem einzelne Dachscheiben gesprungen. In mehreren Bereichen der Bahnsteigdächer in Bremen-Vegesack, Bremen-Neustadt und Bremen-Sebaldsbrück blättert die Farbe an den Dachunterseiten ab. An den Bahnsteigdächern in Bremerhaven-Lehe, Bremen-Walle, -Vegesack, an einzelnen Dachstützen in Bremen-Oslebshausen, -Sebaldsbrück, Bremen Hbf und Bremerhaven Hbf sowie an den Unterständen in Bremen-Hemelingen ist Korrosion zu erkennen.

An den Wetterschutzeinrichtungen von Bremen-Burg, Bremen-Oberneuland und Bremerhaven-Wulsdorf installierte Vitrinen beeinträchtigen durch beschädigte oder verschmutzte Rückseiten das Erscheinungsbild. In Bremen-Lesum und -Schönebeck ist die Farbe der sogenannten Pluspunkte bereichsweise stark verblasst. Zudem sind die Dachkanten und Säulen teilweise vergrünt. Die Glasflächen der Bahnsteigdächer in Bremen-Burg, -Walle und Bremerhaven-Lehe waren durchgängig verschmutzt. Gleiches gilt für die meisten Scheiben in den Bahnsteigdächern von Bremen Hbf.

Die Außenwände der Unterstände in Bremen-Hemelingen, Dachträger in Bremen-Neustadt und Dachstützen in -Vegesack waren beschmiert. In Bremen-St. Magnus waren Farbspritzer an der Decke und auf dem Fußboden eines Unterstands. Kritzeleien oder Aufkleber wurden an Wetterschutzeinrichtungen in Bremen-Burg, -Lesum, -Mahndorf, -Oslebshausen, -Neustadt, , -Schönebeck, -St. Magnus, -Vegesack, -Walle sowie Bremerhaven Hbf und -Lehe verzeichnet. In Bremen-Burg, -Hemelingen, -Schönebeck und -Walle lag Abfall in den Wetterschutzeinrichtungen.

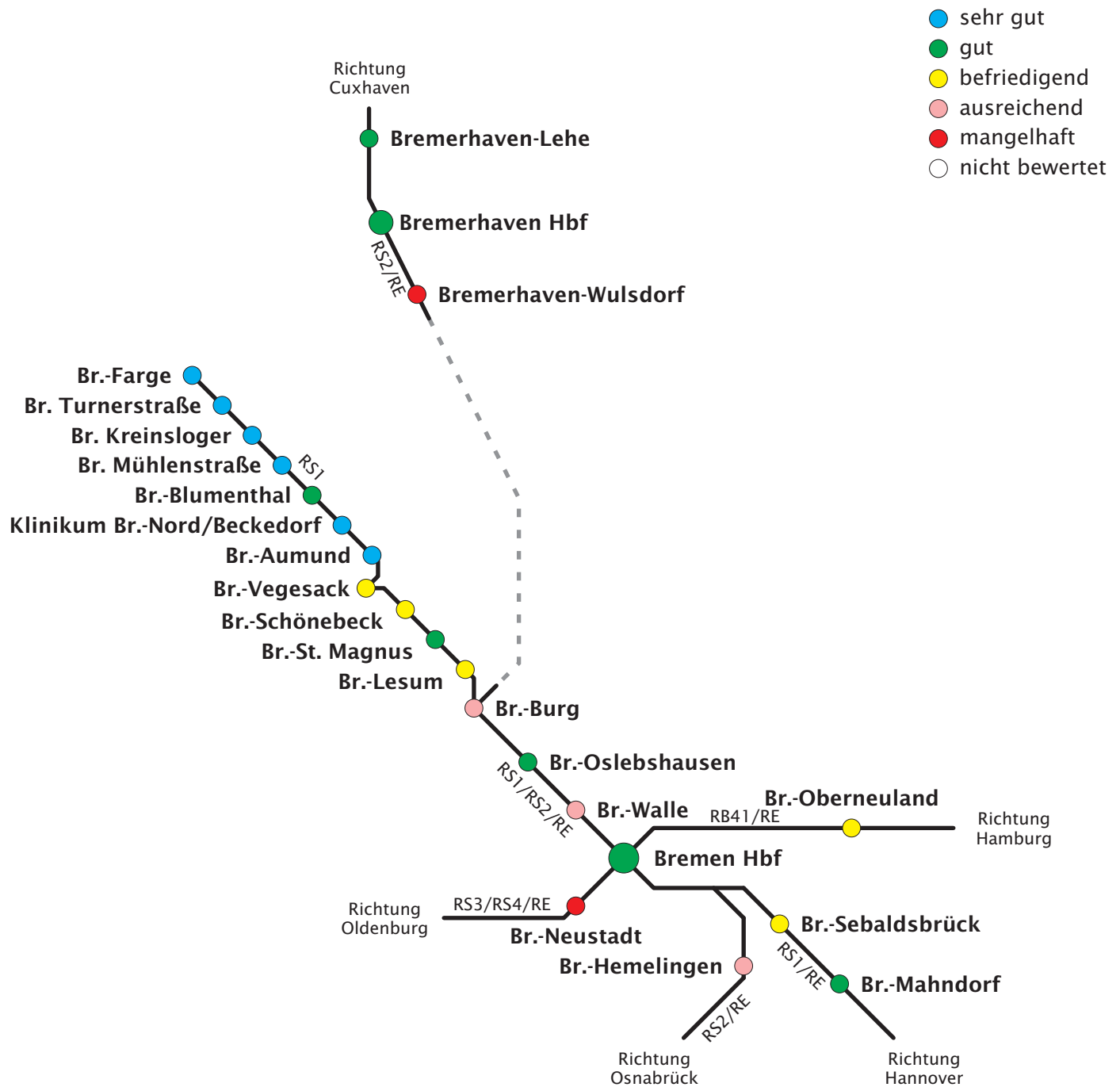
An den Sitzgelegenheiten auf den Bahnsteigen in Bremen-Oberneuland, Bremerhaven Hbf, -Lehe und -Wulsdorf wurde größere Rostbildung notiert. In Bremen Hbf, Turnerstraße, -St. Magnus und Bremerhaven-Lehe waren einzelne Bänke verbogen.



Karte 3: Art des Wetterschutzes

(bei mehreren Bahnsteigen wird der am hochwertigsten ausgestattete Bahnsteig berücksichtigt)

(Qualitätskontrolle Frühjahr 2018)



Karte 4: Zustand des Wetterschutzes
 (Qualitätskontrolle Frühjahr 2018)



Abbildung 13: Die Abfallbehälter auf dem Bahnsteig in Bremen-Oslebshausen waren alle voll.



Abbildung 14: In Bremen Mühlenstraße wurde der Aschenbecher erneuert.

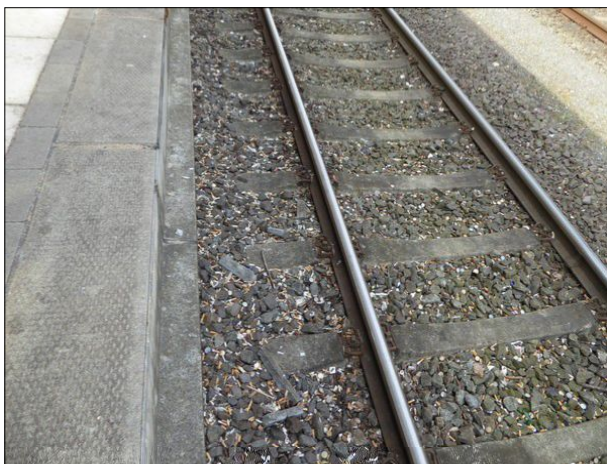


Abbildung 15: Nach der Beseitigung des Kleinmülls aus Gleis 2 in Bremen-Burg lagen noch unzählige Zigarettenkippen im Schotter.

3.3 Abfallentsorgung

Die Situation bei der Abfallentsorgung an den Stationen ist im Vergleich zum Vorjahr etwas schlechter. Erkennbar ist dies sowohl an der Zunahme des neben den Bahnsteigen liegenden Abfalls als auch an den gestiegenen Zahlen voller und verschmutzter Abfallbehälter.

In Bremen-Oslebshausen waren alle Abfallbehälter auf dem Bahnsteig voll. Einzelne volle oder überfüllte Behälter wurden auf den Bahnsteigen in Bremerhaven-Wulsdorf und Bremen-Sebaldsbrück sowie an den Zugängen von Bremen-Sebaldsbrück und Bremen-Vegesack erfasst. Vor einem Jahr wurden insgesamt lediglich drei volle Abfallbehälter gezählt.

Verschmutzte Abfallbehälter wurden in Bremen Mühlenstraße, Bremen-Burg, -Mahndorf, -Oberneuland, -Oslebshausen, -Sebaldsbrück, -Vegesack, Bremerhaven-Lehe und -Wulsdorf verzeichnet. Vor einem Jahr wurden solche an sieben Stationen notiert.

In Bremen-Oberneuland und Bremen-Schönebeck war jeweils ein Behälter aus der Halterung bzw. der Verankerung gelöst. In Bremen-Blumenthal fehlte der Rosteinsatz im Aschenbecher. Die vor einem Jahr beschädigten Aschenbecher in Bremen Turnerstraße, Bremen Mühlenstraße und Bremen-Aumund wurden erneuert.

Die Zahl der mutwillig verschmutzten Abfallgefäße ist gegenüber dem Vorjahr ebenfalls gestiegen. In Bremen-Burg und in Bremen-Vegesack waren einzelne Abfalleimer beschmiert. Behälter in Bremen Hbf, Bremen-Lesum, -Sebaldsbrück und -St. Magnus waren bekratzelt oder beklebt.

Die neben den Bahnsteigen liegenden Müllmengen haben gegenüber dem Vorjahr deutlich zugenommen. Betroffen sind vor allem die Bereiche an Bahnsteigenden in Bremen Hbf, -Burg, -Hemelingen und Bremerhaven-Lehe. Gegenüber dem Vorjahr weitgehend unverändert beeinträchtigt unmittelbar neben den gepflasterten Bahnsteigen liegender Abfall das Erscheinungsbild in Bremen-Blumenthal, Bremen-Burg (Gleis 5!), -Lesum, -Mahndorf und -Oberneuland.

In Bremen Hbf, Bremen-Aumund, -Lesum, -Schönebeck und Bremerhaven Hbf wurde in den Gleisbereichen liegender Kleinmüll registriert. In Bremen-Blumenthal und Bremen-Burg lagen zahlreiche Zigarettenkippen im Gleisbett.

Abfahrt				DB
Zeit	Nach	Über		Gleis
15:40 RSZ	Bremerhaven-Lehe	Brm-Burg Stubben		6
15:34 RS1	Bremen-Farge	Brm-Walle Brm-Burg vorderer Zugteil fährt nur bis Bremen-Vegesack +++		5
15:49 RS1	Bremen-Vegesack	Brm-Walle Brm-Burg		5
15:57 RS1	Verden(Aller)	Achim Baden(Verden)		5
16:04 RS1	Bremen-Farge	Brm-Walle Brm-Burg vorderer Zugteil fährt nur bis Bremen-Vegesack +++		5
16:10 RSZ	Bremerhaven-Lehe	Brm-Burg Stubben		6
16:19 RS1	Bremen-Vegesack	Brm-Walle Brm-Burg		5
16:27 RS1	Verden(Aller)	Achim Baden(Verden)		5
16:40 RSZ	Bremerhaven-Lehe	Brm-Burg Stubben		6
16:34 RS1	Bremen-Farge	Brm-Walle Brm-Burg vorderer Zugteil fährt nur bis Bremen-Vegesack +++		5

Abbildung 16: Wie im Vorjahr wurden die Züge auf den Abfahrtsmonitoren an den Bahnsteigaufgängen in Bremen Hbf nicht immer zeitlich geordnet angezeigt.



Abbildung 17: Auf dem Zugzielanzeiger in Bremen Kreinsloger wurden Zugausfälle angezeigt. Hinweise auf den Grund und auf den nächsten verkehrenden Zug fehlten. Lautsprecherdurchsagen gab es gar nicht.



Abbildung 18: Die in die Dachträger integrierten Lautsprecheröffnungen in Bremerhaven-Lehe wiesen Korrosion auf.

3.4 Zugzielanzeiger und Lautsprecher

Alle Bahnhöfe und Haltepunkte im Land Bremen sind mit dynamischen optischen Fahrgastinformationsgeräten ausgestattet. Sie verfügen entweder über Zugzielanzeiger oder Dynamische Schriftanzeiger (DSA).

Der Zustand der optischen dynamischen Fahrgastinformationsgeräte war gut. Nur der DSA in Bremen-St. Magnus war defekt. Alle anderen Zugzielanzeiger und DSA funktionierten. Kleine Mängel gab es in Bremen Hbf und Bremen-Aumund, wo in einzelnen Zugzielanzeigern jeweils ein Anzeigefeld defekt war. Der Zugzielanzeiger an Gleis 5 in Bremen-Burg war innen etwas beschlagen.

Unverständlich bleibt, dass die Züge auf den Abfahrtsmonitoren an den Treppenaufgängen zu den Bahnsteigen in Bremen Hbf wie schon im Vorjahr nicht alle chronologisch sortiert waren.

An der Station Bremen Kreinsloger erfolgte nur die Anzeige von Zugausfällen. Es gab keine Begründung und keine Information, wann oder wo der nächste Zug fährt. Für die wartenden Fahrgäste wäre in dieser Situation eine Information zu den Folgezügen sehr hilfreich.

Bis auf einzelne Ausnahmen war die Sauberkeit der Anzeigegeräte erneut gut. In Bremen Hbf und Bremerhaven Hbf waren einzelne Anzeiger mit Taubenkot verschmutzt. Der DSA in Bremen-Neustadt war beklebt, das Gerät in Bremen-Oslebshausen war verschmutzt.

Mindestens ein Lautsprecher ist an allen Stationen installiert. In Bremen-Hemelingen, Bremen-Sebaldsbrück, Bremerhaven-Lehe und Bremerhaven-Wulsdorf wurden die Lautsprecher an den Lichtmasten seit der Erhebung vor einem Jahr abgebaut. Dort ist eine akustische Information nur noch mit einzelnen an die DSA gekoppelten Geräten möglich.

An einzelnen Stationen gab es zum Zeitpunkt der Erhebungen akustische Fahrgastinformationen. Eine durchgängige Funktionsprüfung der Lautsprecher konnte jedoch nicht durchgeführt werden.

In Bremen Kreinsloger gab es keine akustischen Informationen zu den Zugausfällen. In Bremen-Neustadt wurden Zugverspätungen, die im DSA angezeigt wurden, nicht angesagt. Die Ansagen in Bremen-Oslebshausen waren sehr leise.

In Bremen-Neustadt und Bremen-Lesum waren einzelne Lautsprecher beschmiert. In Bremen-Vegesack und Bremen-Oberneuland waren Lautsprecher verschmutzt.



Abbildung 19: Die Uhr auf dem Bahnsteig in Bremen-Sebaldsbrück war verschmutzt.



Abbildung 20: Ein Bahnhofnamensschild an Gleis 2 in Bremen-Burg war leicht beschädigt.

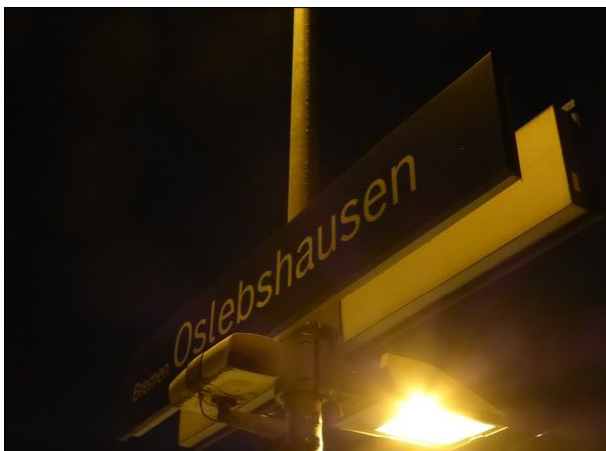


Abbildung 21: Keines der Bahnhofnamensschilder in Bremen-Oslebshausen war hinterleuchtet.

3.5 Uhren

Weiterhin positiv ist die Situation bei den Uhren. An den Uhren auf den Bahnsteigen und in den Empfangsgebäuden wurden lediglich kleine funktionale Mängel festgestellt: Eine Uhr am Bahnhofsgebäude in Bremen-Vegesack war unbeleuchtet. In Bremen-Walle und in Bremerhaven Hbf war jeweils ein Sekundenzeiger defekt.

Bremerhaven-Wulsdorf bleibt im Land Bremen die einzige Bahnstation ohne Bahnhofsuhr.

Wie im Vorjahr wurden die einzigen defekten Uhren an den ehemaligen Empfangsgebäuden in Bremen-Neustadt und in Bremerhaven-Lehe verzeichnet.

Neben den bereits aus den Vorjahren bekannten Kleberesten auf den Uhrengläsern in Bremen-Schönebeck und in Bremerhaven-Lehe wurden Verschmutzungen und ebenfalls Klebereste an der Bahnsteiguhr in Bremen-Sebaldsbrück erfasst. Eine Uhr in Bremen Hbf war mit Taubenkot verschmutzt.

3.6 Stationsschilder

An allen Stationen waren die zur Grundausrüstung gehörenden Bahnhofnamensschilder in ausreichender Anzahl installiert.

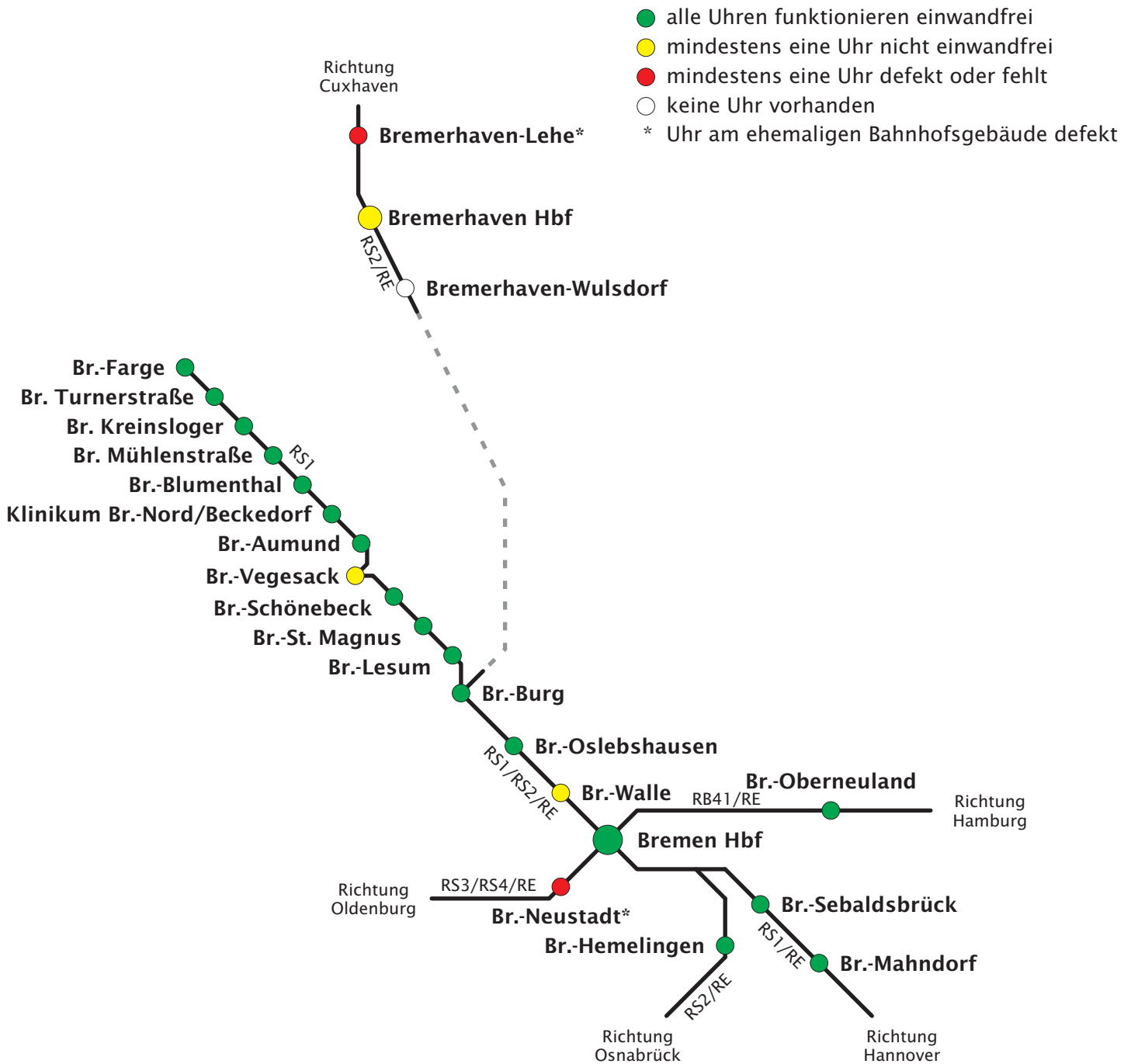
Außer den schon im Vorjahr leicht beschädigten Hauben in Bremen-Burg und Bremerhaven-Lehe wurden vier leicht beschädigte Namensschilder in Bremen Hbf verzeichnet.

Bei der Abend-Erhebung in Bremen-Oslebshausen fiel negativ auf, dass alle Bahnhofnamensschilder unbeleuchtet und daher schlecht lesbar waren.

Das Bahnhofnamensschild unter dem Dach in Bremen-Neustadt ist abgenutzt. In Bremerhaven Hbf sind einige Halterungen der Schilder unter den Bahnsteigdächern unverändert angerostet.

Die Sauberkeit der Schilder ist gegenüber dem Vorjahr etwas verbessert worden. Die Schilder in Bremen-Lesum wurden gereinigt.

In Bremen Hbf, Bremen-Sebaldsbrück, Bremen-Schönebeck und Bremerhaven-Wulsdorf wurden beklebte oder bekritzelte Bahnhofnamensschilder registriert.



Karte 5: Funktionsfähigkeit der Uhren
 (Qualitätskontrolle Frühjahr 2018)

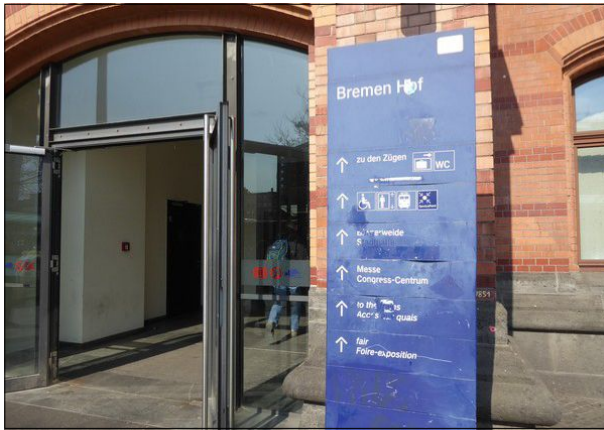


Abbildung 22: Die Wegeleitsystemen an den Eingängen des Hauptbahnhofs von Bremen sind stark abgenutzt.

3.7 Wegeleitsystem

Insgesamt gibt es an den Beschilderungen für die Wegeleitungen seit den Erhebungen im Vorjahr nur wenige Veränderungen zu bilanzieren. Der Erneuerung des verblassten und beschmierten DB-Logos am Zugang unter die Eisenbahnbrücken in Bremen-Walle stehen an dieser Station auf dem Bahnsteig ein fehlendes Gleisnummernschild sowie in Bremen Hbf das fehlende Gleisnummernschild „10A“ und ein fehlendes Schild für Gleis 1 im Tunnel gegenüber.

An den anderen Stationen gab es im wesentlichen die schon aus den Vorjahren bekannten Mängel: In St. Magnus war ein Hinweis zum Aufzug „weggeputzt“. Kleine Schäden waren an einzelnen Schildern in Bremen-Burg und in der Personenunterführung des Bremer Hauptbahnhofs zu notieren.



Abbildung 23: In Bremen-Walle fehlte ein Gleisnummernschild an Gleis 6.

Neben den Stelen in Bremen Hbf waren in Bremen-Neustadt einzelne Schilder abgenutzt. Entweder gab es Lackschäden, oder einzelne Buchstaben bzw. Ziffern waren unvollständig. In Bremerhaven Hbf und Bremerhaven-Lehe sind unverändert einige Halterungen der Schilder angerostet.

Erfreulich ist, dass die jahrelang stark verschmutzten Schilder in Bremen-Lesum gesäubert wurden. Ein Richtungsschild an Gleis 2 war dort jedoch zugewachsen.

Einzelne verschmutzte Schilder wurden in Bremen Hbf, Bremen-Sebaldsbrück und Bremen-Walle erfasst. Einzelne beklebte oder bekritzelte Schilder wurden in Bremen Hbf, Bremen-Burg, -Mahndorf, -Oberneuland, -Oslebshausen, -Schönebeck, -Sebaldsbrück und -Walle verzeichnet.



Abbildung 24: Die Schilder an den Stationsmasten in Bremen-Lesum wurden gereinigt und waren im Gegensatz zu den Vorjahren sehr sauber.

3.8 Informationsvitrinen und Aushänge



Abbildung 25: Auf dem Bahnsteig in Bremen-Walle stand keine Aushangfläche zur Verfügung. Der Vitrinenrahmen war leer.



Abbildung 26: Die Vitrine auf dem Bahnsteig in Bremen-Neustadt war bereichsweise trüb. Die aushängenden Informationen waren nicht vollständig lesbar.



Abbildung 27: Die Leuchtstoffröhre in der Vitrine neben dem Fahrkartenautomaten in Bremen-Oslebshausen war defekt.

An allen Bahnstationen standen aktuelle Fahrplaninformationen zur Verfügung. Allerdings gab es diese in Bremen-Walle nur in einer Vitrine am Zugang. Die Aushangmöglichkeit auf dem Bahnsteig war zerstört.

Die Sauberkeit der Vitrinenscheiben war insgesamt erneut sehr gut. Lediglich in Bremen-Burg war eine Scheibe beklebt. Problematisch ist nach wie vor die Sauberkeit der Rückseiten einiger Vitrinen. Nicht nur die Rückseiten der in die Unterstände von Bremen-Oberneuland und Bremen-Wulsdorf sowie in den Windschutz in Bremen-Burg integrierten Vitrinen waren teilweise stark beschmiert. Dies trifft auch auf die Vitrine auf dem Bahnsteig in Bremen-Neustadt und eine Vitrine an Gleis 1 in Bremen Hbf zu.

Vitrinen in Bremen-Blumenthal und Bremen-Mühlenstraße waren innen etwas verschmutzt. In einer Vitrine in Bremen-Burg wurden größere Klebereste verzeichnet.

In Bremen-Burg, -Lesum, -Neustadt, -Walle und -Schönebeck waren einzelne Kunststoffscheiben zerkratzt und bereichsweise trüb. Lackschäden wurden an den Rahmen der Schaukästen in Bremen-Neustadt, Bremen-Lesum, Bremen-Burg, Bremerhaven Hbf, Bremerhaven-Lehe und Bremerhaven-Wulsdorf registriert.

Neben je einer bei den Abenderhebungen in Bremen-Vegesack und Bremen-Oslebshausen erfassten unbeleuchteten Vitrine war auch die Beleuchtung einer Vitrine an Gleis 2 in Bremen-Oberneuland defekt. Dort fehlte das Leuchtmittel.

Auch in diesem Jahr waren auf allen Stationen der DB Station&Service AG die aktuellen VBN-SPNV-Pläne ausgehängt. Lediglich in Bremen Hbf war ein Exemplar aus dem Jahr 2016 noch nicht ausgetauscht worden.

Bis auf Bremen-Oberneuland war an allen Stationen mindestens ein aktueller Stationsplan ausgehängt. An dem genannten Bahnhof standen nur Pläne aus dem Jahr 2016 zur Verfügung. In diesen war die aktuelle Baustellensituation nicht abgebildet.

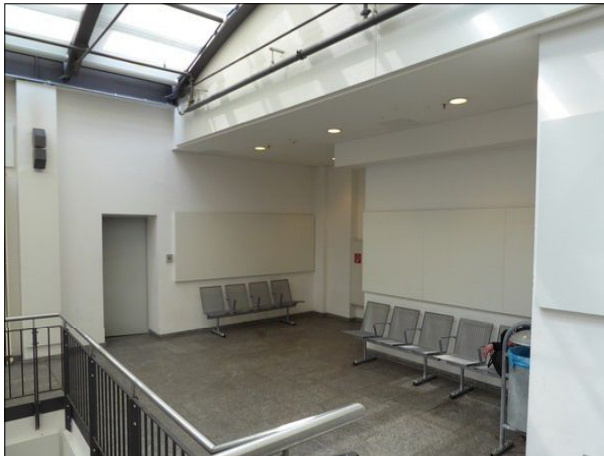


Abbildung 28: Die Wände im Warteraum im Empfangsgebäude von Bremen Hbf wurden neu gestrichen. Außerdem sind an den Wänden schallschluckende Platten montiert worden.

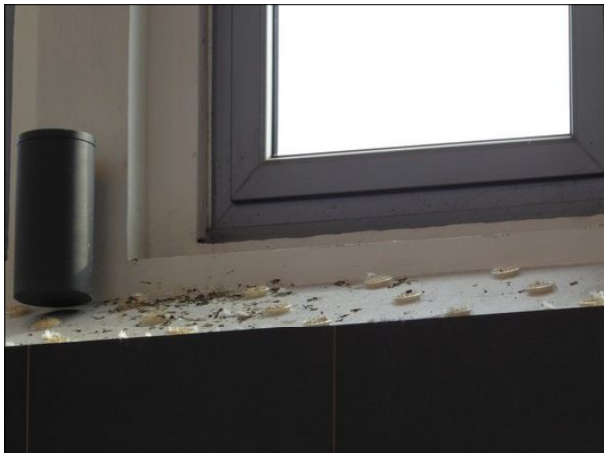


Abbildung 29: Nur noch unterhalb der Fenster deuteten Restverschmutzungen auf die Taubenproblematik im Bahnhofsgebäude von Bremerhaven Hbf hin.



Abbildung 30: Die Toiletten in Bremerhaven Hbf sind in sehr gutem Zustand. Mitentscheidend dafür ist, dass der Zugang nur noch durch Einwurf von 50 Cent möglich ist.

3.9 Empfangsgebäude und Toiletten

Nur noch an wenigen Bahnhöfen stehen für die Fahrgäste Empfangsgebäude zur Verfügung. In Bremerhaven Hbf stellt das Gebäude den einzigen Zugang zum Bahnsteigtunnel dar.

In den Empfangshallen der Hauptbahnhöfe in Bremerhaven und Bremen sind neben einem Reisezentrum weitere Geschäfte und Wartemöglichkeiten eingerichtet. Zudem stehen Fahrgastinformationen und Serviceeinrichtungen wie Toiletten und Schließfächer zur Verfügung. In Bremen-Vegesack gibt es im letzten noch für Fahrgäste geöffneten Bereich ein Reisezentrum und eine Reisebedarfsverkaufsstelle.

In der Empfangshalle von Bremerhaven Hbf wurden erfreulicherweise keine Tauben mehr angetroffen. Zudem war die Halle fast vollständig von den Verschmutzungen durch die Tauben gereinigt. Lediglich unterhalb der Fenster waren Reste der Vergrämußmaßnahmen aus den letzten Jahren und etwas Schmutz zu finden.

In Bremen Hbf wurden im Bereich der Schließfächer einige kleine Schäden an den Wänden verzeichnet. Der Warteraum oberhalb des Reisezentrums wurde renoviert. Dabei wurden an den Wänden zur Geräuschkämpfung schallschluckende Platten installiert. Dadurch wurde die Aufenthaltsqualität verbessert.

Die Fassade des Bahnhofsgebäudes in Bremen-Vegesack war beschmiert, einige Fallrohre waren beklebt. Der neben dem Eingang vom Vorplatz stehende ungepflegte Pflanzkübel wird weiterhin als Abfallbehälter missbraucht.

Öffentliche Toiletten gibt es nur in den Hauptbahnhöfen von Bremen und Bremerhaven. Beide sind unverändert gebührenpflichtig. Die Benutzung kostet in Bremerhaven 50 ct, in Bremen das Doppelte. Die Öffnungszeiten der WC-Anlagen sind in Bremerhaven auf die Zeit zwischen 6:00 und 20:00 Uhr beschränkt. Allerdings ist die Behinderten-Toilette auch außerhalb dieser Zeiten für jeden Reisenden nutzbar. In Bremen steht die Anlage von 5:00 bis 24:00 Uhr zur Verfügung.

Wie schon in den vergangenen Jahren wurden auch dieses Mal weder in Bremerhaven noch in Bremen an den sanitären Anlagen nennenswerte Mängel festgestellt.



Abbildung 31: Trotz schwerer Schäden am Bildschirm des Automaten an Gleis 2 in Bremen-Lesum war ein Fahrkartenkauf möglich.



Abbildung 32: Im Tunnel von Bremerhaven-Lehe standen wieder beide Fahrkartenautomaten zur Verfügung. Trotz grüner Kontrollleuchten funktionierten jedoch beide Entwerter nicht.



Abbildung 33: Der Entwerter an Gleis 1 in Bremen-Mahndorf war durch eine in den Schlitz gestopfte Münze nicht nutzbar.

3.10 Vertrieb

Im Gegensatz zu den drei letzten Jahren war es nicht an allen Stationen möglich, einen Fahrschein zu erwerben. Der einzige Fahrkartenautomat in Bremen-Oslebshausen war defekt.

In Bremen-Mahndorf war der Fahrscheinautomat an Gleis 1 defekt. Auf dem anderen Bahnsteig standen jedoch zwei funktionierende Verkaufsgeräte zur Verfügung. Auch in Bremen Hbf war ein Automat defekt.

Der Fahrkartenautomat in Bremen-Oberneuland an Gleis 2 war nur eingeschränkt nutzbar. Er akzeptierte keine Kartenzahlung. Die Bildschirmanzeige des DB-Automaten an Gleis 2 in Bremen-Mahndorf war nur schwer lesbar.

Die im letzten Jahr fehlenden evb-Automaten in Bremerhaven-Wulsdorf und in Bremerhaven-Lehe waren wieder vor Ort.

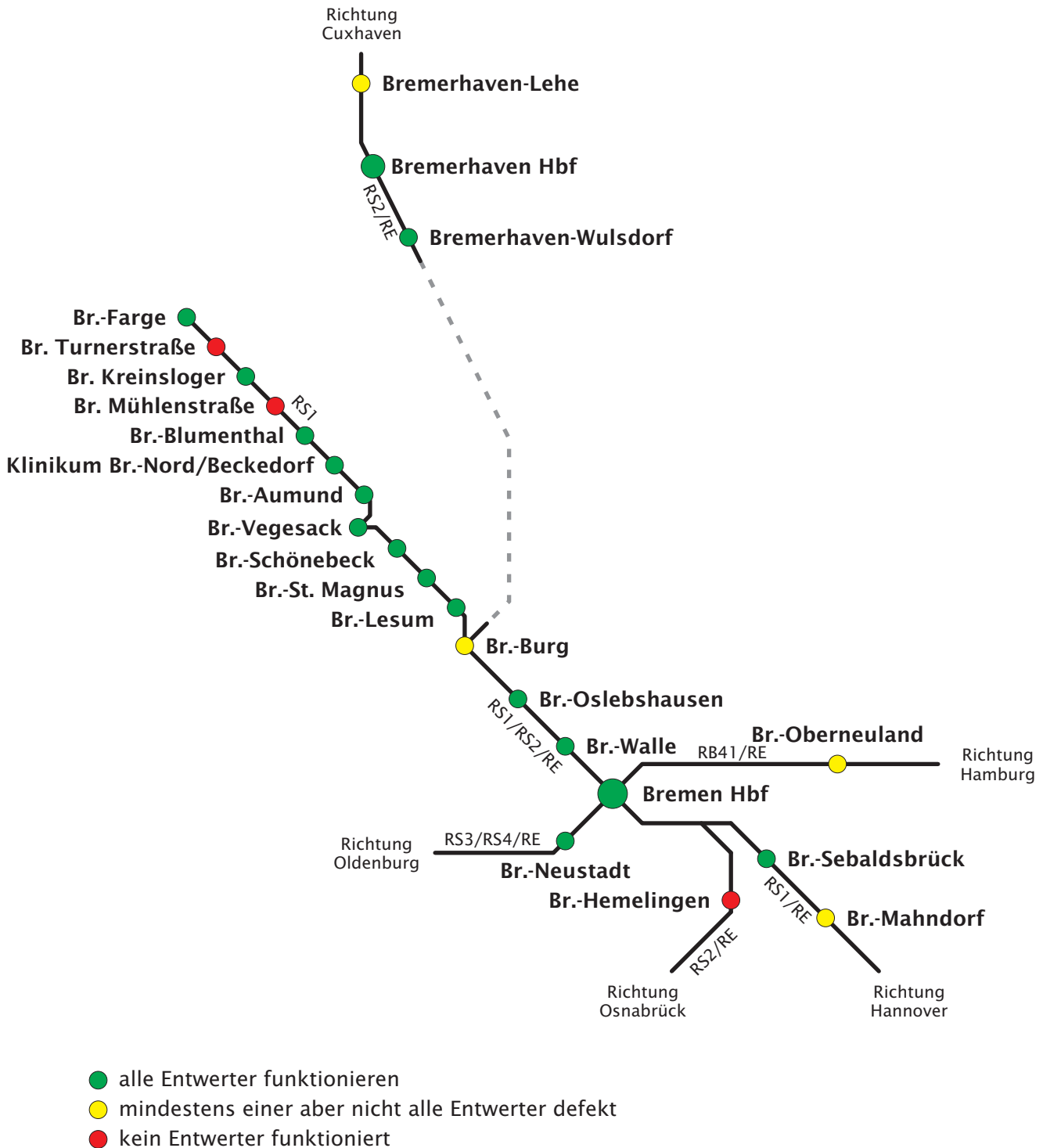
Gegenüber dem letzten Jahr weiter zugenommen hat die Zahl der Automaten der NordWestBahn, die „Bitte passend zahlen“ verlangten. Mit sieben Geräten sind vier mehr betroffen als im Vorjahr.

In Bremen-Lesum war ein Bildschirm schwer beschädigt. In Bremerhaven-Lehe war der Bildschirm eines Automaten zerkratzt. Die Funktionsfähigkeit beider Automaten war aber gegeben. In Bremen-St. Magnus war das Display für die Kartenzahlung angekokelt. Auf dem Automat in Bremen-Walle waren Spuren eines Brandes erkennbar.

Wie schon in den letzten vier Jahren war die Sauberkeit der Fahrkartenautomaten nicht zufriedenstellend. Der Umfang der Automatenverschmutzungen ist sogar weiter gestiegen. In Bremen-Hemelingen, -Neustadt, -St. Magnus und -Schönebeck waren die Automatengehäuse stark beschmiert. Auf den Verkaufsgeräten in Bremen-Blumenthal, -Burg, -Lesum, -Mahndorf, -Oberneuland, -Sebaldsbrück, -Vegesack und -Walle wurden Kritzeleien verzeichnet.

Von den in diesem Jahr 58 Entwertern an den Bahnstationen im Land Bremen waren acht Geräte nicht benutzbar. Gegenüber der Erhebung vor einem Jahr sind das zwei Geräte mehr. Betroffen waren in diesem Jahr zwei DB-Entwerter, vier NordWestBahn-Entwerter und je ein Entwerter der evb und des Metronom. Für drei Defekte konnte eine in den Schlitz gestopfte Münze als Ursache erkannt werden.

In Bremen Mühlenstraße, Turnerstraße und -Hemelingen war kein Entwerter verfügbar, weil das jeweils einzige vorhandene Gerät nicht funktionierte.



Karte 6: Funktionsfähigkeit der Entwerter
 (Qualitätskontrolle Frühjahr 2018)



Abbildung 34: In Bremen-Neustadt ist der Zugang in den Bahnsteigtunnel unscheinbar. Zudem ist er von Abfall gesäumt.



Abbildung 35: Sowohl die Treppe als auch die Rampe und der Tunnel in Bremen-Oslebshausen waren vermüllt und stellenweise verschmutzt.



Abbildung 36: Die Gestaltung der Betonflächen unterhalb der Bahnsteigtreppe in Bremen-St. Magnus wertet das Erscheinungsbild der Station auf.

3.11 Zugänge

Auch in diesem Jahr waren einige Zugänge aufgrund umfangreicher Schmierereien in unbefriedigendem Zustand. Erneut gilt dies besonders für die Unterführungen in Bremen-Hemelingen und -Neustadt. Die beschmierten Treppenstützen und Stützwände in Bremen-Schönebeck und -Lesum sowie die Graffiti am Aufzugsschacht und die Schmierereien an den Wänden unter den Brücken am Zugang in Bremen-Walle (siehe Abb. 40) beeinträchtigen das Erscheinungsbild dieser Stationen ebenfalls erheblich. Ähnlich ist die Wirkung der umfangreichen Krizeleien an der Überführung in Bremen-Mahndorf, an der provisorischen Fußgängerbrücke in Bremen-Oberneuland und an den Bahnhofsgebäuden in Bremen-Vegesack.

Sehr unangenehm war der an den Seiteneingängen von Bremen Hbf wahrnehmbare intensive Uringeruch. Am Aufgang der Treppe zum Bahnsteig in Bremen-Neustadt lagen Exkremate im Tunnel. Auf einer der Rampen in Bremen-Sebaldsbrück lag Hundekot.

Der Bahnsteigtunnel in Bremen-Burg präsentierte sich dagegen wieder erfreulich sauber. Lediglich im Bereich der Entwässerungsrinne vor der Treppe zum Ausgang wurden Verschmutzungen registriert. Möglicherweise hilft das Aufstellen eines Pissoirs (siehe Abb. 51), den Tunnel künftig vor allzu unangenehmen Verschmutzungen zu bewahren.

Im Zugang des Bahnhofs Bremen-Neustadt wurden mehrere Schäden an der Decke und an den Wänden verzeichnet. Unverändert fehlten die Gummibeschichtungen der Handläufe. Roststellen wurden an den Gleiströgen in Bremerhaven Hbf und -Lehe erfasst.

In Bremen-Oslebshausen waren die Fliesen der Rampenwand in mehreren Bereichen entfernt worden. In Bremen-Sebaldsbrück fehlten einige Scheiben der Einhausung der Bahnsteigtreppe, weitere waren beschädigt. Das gute Erscheinungsbild in der gestalteten Unterführung in Bremen-Sebaldsbrück wird weiterhin durch den Zustand der Treppenzugänge beeinträchtigt.

In Bremen-Burg war der Aufzug zu den Gleisen 3/4 defekt. In Bremerhaven Hbf gibt es nach wie vor keine Ansagen in den Kabinen. In Bremerhaven-Lehe ist die Ansage auf Bahnsteigebene („erste Etage“) ebenso ungünstig wie in Bremen-St. Magnus sowohl auf dem Bahnsteig („untere Ebene“) als auch am Ausgang („Erdgeschoss“). An den Aufzügen in Bremen-St. Magnus, Bremen Hbf, Bremerhaven-Lehe und besonders in Bremen-Mahndorf und -Walle sind Roststellen zu verzeichnen. In Bremen-St. Magnus und Bremen-Walle waren Scheiben der Aufzüge verschmutzt.



Abbildung 37: In Bremen-Vegesack waren an Gleis 1 bis zu vier Dachleuchten nebeneinander defekt.



Abbildung 38: Durch eine defekte Straßenlaterne war der Zugangsbereich mit der Bushaltestelle in Bremen-Oslebshausen weitgehend unbeleuchtet.

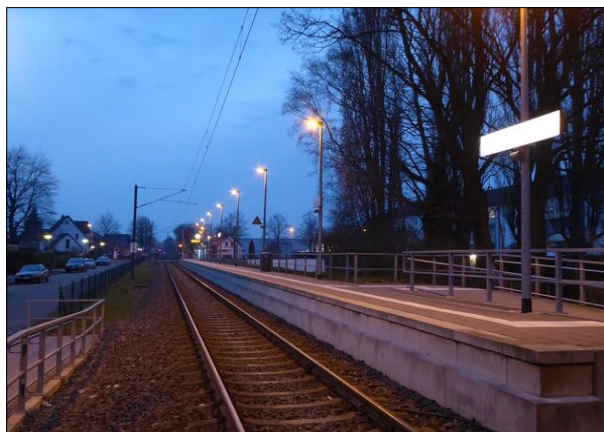


Abbildung 39: Sowohl die Bahnsteig- und Zugangsbeleuchtung als auch die Beleuchtungen der Vitrinen und Schilder funktionierten in Bremen Kreinsloger einwandfrei.

3.12 Beleuchtung

Die Funktionsfähigkeit der Bahnsteig- und Zugangsbeleuchtungen konnte nur bei den am Abend durchgeführten Erhebungen in Bremen Kreinsloger, Bremen-Vegesack und Bremen-Oslebshausen vollständig überprüft werden. In Bremerhaven-Lehe und in Bremen-Walle war die Bahnsteigbeleuchtung tagsüber eingeschaltet, so dass auch hier eine Funktionsprüfung vorgenommen werden konnte.

An der Station Bremen Kreinsloger funktionierten alle Beleuchtungseinrichtungen einwandfrei. In Bremen-Oslebshausen wurden auf dem Bahnsteig fünf defekte Leuchten registriert. Vier davon waren unter dem Dach und eine war auf einem Lichtmast. In Bremen-Vegesack waren relativ viele Dachleuchten defekt. An einigen Stellen waren dabei mehrere Leuchten hintereinander defekt. Auf den Bahnsteigen in Bremerhaven-Lehe und Bremen-Walle war jeweils eine Leuchte defekt.

Bei den tagsüber bereisten Stationen fielen vor allem Schäden und Verschmutzungen an Lampenabdeckungen oder an Lichtmasten auf. Einzelne Leuchtenhauben waren in den Lichtleisten an den Bahnsteigen in Bremerhaven Hbf sowie in den Tunneln von Bremerhaven-Lehe und Bremen-Oslebshausen beschädigt.

In Bremerhaven Hbf waren die Lampenhauben an den Treppenabgängen verschmutzt. Im Tunnel am Bahnhof Bremen-Sebaldsbrück waren einzelne Leuchten beschmiert. In Bremen-Burg waren zwei Leuchten der Lichtleiste an Gleis 2 mit Klebeband und eine mit Kabelbindern befestigt.

In der Leuchte am Aufzugszugang von der Brücke in Bremen-St. Magnus wurde Algenbildung beobachtet.

Auf den Bahnsteigen in Bremen Hbf, -Burg, -Hemelingen, -Lesum, -Mahndorf, -Schönebeck, -Sebaldsbrück, -Vegesack, -Walle, Bremerhaven Hbf, -Lehe und -Wulsdorf waren einzelne Lichtmasten bekritzelt oder beklebt. Betroffen sind damit zwölf der sechzehn DB-Stationen.

In Bremerhaven-Wulsdorf und Bremen-Neustadt wiesen die Lichtmasten Lackschäden auf. An Masten in Bremen-Hemelingen wurde Korrosion festgestellt. Auf den Bahnsteigen in Bremen-Sebaldsbrück und Bremen Hbf fehlten an einzelnen Lichtmasten die Deckel an den Revisionsöffnungen.



Abbildung 40: Der Zugang zum Bahnsteig in Bremen-Walle wird durch Schmierereien, Verschmutzungen und Ausblühungen im Mauerwerk beeinträchtigt.

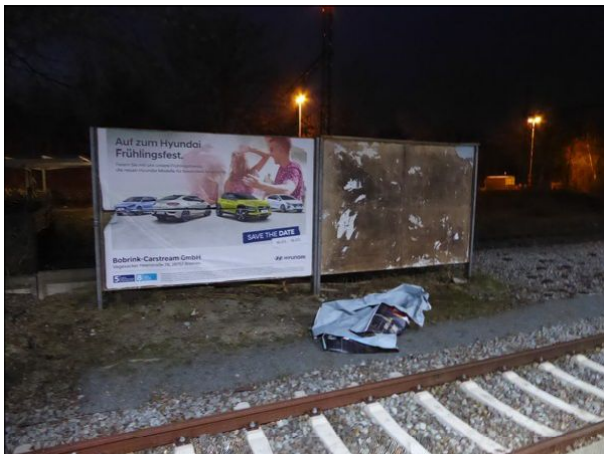


Abbildung 41: In Bremen-Vegesack lag ein abgerissenes Werbeplakat vor den Werbetafeln neben Gleis 21.



Abbildung 42: Die außer Betrieb gesetzten Sprechstellen an den Bahnsteigen in Bremen-Oberneuland wurden beschädigt.

3.13 Umfeld

Das Erscheinungsbild der Bahnstationen wird auch durch das unmittelbare Umfeld geprägt. Oft trägt das nicht positiv zum Gesamteindruck bei.

Zum Umfeld zählen Einrichtungen, die entweder unmittelbar passiert werden müssen, oder die vom Bahnsteig aus zu sehen sind. Das sind zum Beispiel ehemalige Bahnhofsgebäude, Schalthäuser, Stellwerke, Fahrradständer, Lärmschutzwände oder die Gleisbereiche. Auf die verschmutzten Gleisbereiche und unmittelbar neben den Bahnsteigen liegenden Müll wurde schon im Abschnitt über Abfallentsorgung auf Seite 9 eingegangen.

Nach wie vor beeinträchtigen Schmierereien an Objekten der DB Netz AG wie Schalthäusern oder Lärmschutzwänden das Erscheinungsbild einiger Stationen. Erfahrungsgemäß werden diese Einrichtungen nur in Ausnahmefällen gereinigt. Daher gibt es gegenüber der Erhebung im Jahr 2017 in diesem Bereich keine nennenswerten Verbesserungen.

So sind vor allem die Lärmschutzwände in Bremen-Walle aber auch am Bremer Hbf, in Bremen-Oberneuland und in Bremerhaven-Lehe beschmiert. In Bremen-Burg, -Hemelingen, -Mahndorf, -Oberneuland und -Sebaldsbrück wurden Graffiti an den Stellwerken verzeichnet.

Beschmierte Schalthäuser und Schaltkästen wurden in Bremen-Hemelingen, -Mahndorf, -Oslebshausen, -Schönebeck und -Lesum notiert. In Bremen-St. Magnus, -Oberneuland, -Schönebeck und -Lesum waren einige Oberleitungsmasten beschmiert. Auch einzelne Bahnsteigkanten in Bremen Hbf und in Bremen-Lesum wiesen stellenweise Schmierereien auf.

Unverändert waren in Sichtweite der Bahnsteige ehemalige Bahnhofsgebäude in Bremen-Vegesack, -Blumenthal, -Neustadt und -Sebaldsbrück beschmiert. In Bremen-St. Magnus, -Lesum, -Schönebeck und Bremerhaven-Wulsdorf waren Brückenpfeiler mit Graffiti überzogen. Kleinere Schmierereien fanden sich auf den Winkelstützwänden neben Gleis 2 in Bremen-Mahndorf. Ebenso war die Stützwand des Bahnsteigs Bremen Mühlenstraße an der Straßenseite an einer Stelle beschmiert.

Beschmierte oder beklebte Fahrradabstellanlagen wurden an den Zugängen in Bremen-Oslebshausen und Bremen-Vegesack aufgenommen.

In Bremerhaven-Lehe wurde auf dem Vorplatz eine Verbesserung registriert. Die Überdachung der Zuwegung zum Bahnhof war sehr sauber.



Abbildung 43: Zusätzlich zu der bereits vor einem Jahr fehlenden Seitenscheibe fehlte im Unterstand in Bremerhaven-Wulsdorf auch eine Scheibe in der Rückwand.

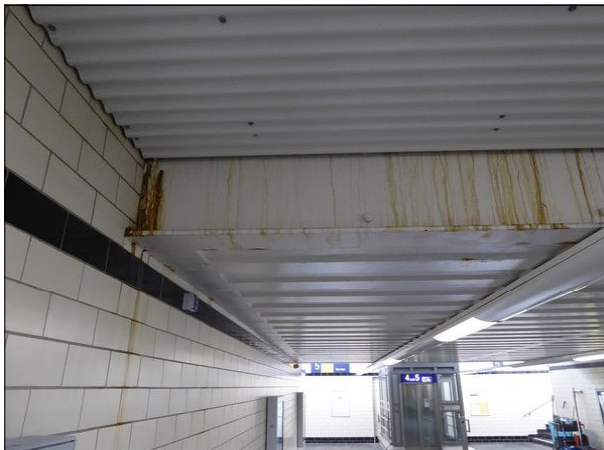


Abbildung 44: Nach wie vor sind im Bahnsteigtunnel von Bremerhaven Hbf Rostspuren an den Gleiströgen zu verzeichnen.



Abbildung 45: Der Tunnel zum Bahnsteig in Bremen-Neustadt ist umfangreich beschmiert. Zudem gibt es Schäden an der Decke und weitere Verschmutzungen.

4 Bewertung

Die Karten auf den Seiten 24 bis 28 geben einen Überblick über die Bewertung der Zustände an den begutachteten Stationen bei dieser Qualitätskontrolle. Es wird nach Wartekomfort, Information, Service und Gesamtbewertung differenziert. Die Einordnung erfolgt mit den Stufen 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft) nach einem definierten Bewertungsschema. Für die Übersicht wird eine Einteilung der Stationen in die Bereiche der beiden Infrastrukturbetreiber DB und FVE vorgenommen. Für die Bewertung spielt die Zuständigkeit keine Rolle. Der Funktion oder dem Erscheinungsbild der Stationen zuzuordnende Einrichtungen werden unabhängig von der Zuständigkeit ihrem Zustand entsprechend in die Bewertung einbezogen.

Alle Noten beurteilen den Zustand der vorhandenen Anlagen, nicht aber die Ausstattung der Station. Die Ausstattung geht lediglich dann in die Noten ein, wenn elementare Ausstattungsmerkmale fehlen. Dies sind Bahnsteigbefestigung, Beleuchtung, Abfahrtsplan, Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Stationsschild und bei Stationen mit mehr als einem Bahnsteiggleis auch eine Orientierungsmöglichkeit über das Abfahrtsgleis.

4.1 Wartekomfort

In die Bewertung des Wartekomforts fließen die Zustände der Bahnsteige, der Sitzgelegenheiten, der Wetterschutzeinrichtungen, der Abfallbehälter, der nutzbaren Empfangsgebäude, der Beleuchtung und der Zugänge (außer Aufzüge) ein.

Es ergeben sich folgende Durchschnittsnoten:

DB Station&Service:	3,56	(2017: 3,38)
FVE:	1,71	(2017: 1,43)

alle Stationen: 3,00 (2017: 2,78)

Das Qualitätsniveau im Bereich des Wartekomforts ist gegenüber den letzten Jahren zurückgegangen. Nur bei der ersten Erhebung im Jahr 2012 wurde für den Wartekomfort ein schlechterer Wert ermittelt. Neben dem Anstieg der Schäden an den Wetterschutzeinrichtungen ist auch eine Zunahme der Mängel bei der Sauberkeit zu verzeichnen.

Zwei der FVE-Stationen, und damit halb so viele wie im Vorjahr, erzielten im Bereich Wartekomfort die Note „sehr gut“. In Bremen Turnerstraße und Bremen-Farge gab es keine nennenswerten Schäden oder Verschmutzungen.

Aufgrund der umfangreichen Schmierereien in Bremen-Hemelingen und starker Verschmutzungen sowie einiger Schäden in Bremen-Neustadt musste der Wartekomfort dieser beiden Stationen mit „mangelhaft“ bewertet werden.



Abbildung 46: Durch die Sperrung des regulären Zugangs zu Gleis 3 in Bremen-Oberneuland ist der dort platzierte DSA vom Bahnsteig aus nur schwer zu erkennen.



Abbildung 47: Lautsprecher unter dem Bahnsteigdach in Bremen-Vegesack waren mit Taubenkot verschmutzt.



Abbildung 48: Der Aufzug zum Bahnsteig der Gleise 3/4 in Bremen-Burg war defekt.

4.2 Information

Die Bewertung der Information beinhaltet neben dem Zustand der Vitrinen den Informationsgehalt der Fahrplanaushänge, die Aktualität aller Aushänge, Zustand und Funktionsfähigkeit der Uhren, Zugzielanzeiger und Lautsprecher, Zustand und Vorhandensein von Stationsschildern und den Informationsgehalt des Wegeleitsystems.

Es ergeben sich folgende Durchschnittsnoten:

DB Station&Service:	2,38	(2017: 2,06)
FVE:	1,71	(2017: 1,43)

alle Stationen: 2,17 (2017: 1,87)

Das aktuelle Ergebnis für die Informationsqualität ist zwar noch gut, es ist jedoch der schlechteste Wert der letzten fünf Jahre. Ursächlich dafür sind in erster Linie die größeren Mängel an den drei Stationen Bremen-St. Magnus (DSA defekt), Bremen-Walle (keine Bahnsteigvitrine) und Bremen Kreinsloger (keine Ansagen).

Auch in diesem Jahr waren an allen Stationen die grundlegenden Informationen gegeben, so dass in dem Bereich keine Station mit „mangelhaft“ bewertet werden musste. Die Stationen Bremen-Farge, Turnerstraße und Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf wurden im Bereich Information mit „sehr gut“ bewertet.

4.3 Service

Die Servicenoten werden in Bezug auf den Zustand und die Funktionsfähigkeit der Fahrkartenautomaten, der Entwerter, der Schließfächer, der Automatiktüren, der Aufzüge und den Zustand der Fahrkartenschalter vergeben. Auch die Länge der Warteschlangen im Verhältnis zu den geöffneten Schaltern geht in die Bewertung ein, wenn mehr als drei Personen pro geöffnetem Schalter anstehen.

Es ergeben sich folgende Durchschnittsnoten:

DB Station&Service:	2,94	(2017: 2,44)
FVE:	2,14	(2017: 1,43)

alle Stationen: 2,70 (2017: 2,13)

Die Qualität der Serviceeinrichtungen ist die schlechteste aller bisherigen Erhebungen. In Bremen-Oslebshausen war der einzige Fahrkartenautomat defekt. An drei Stationen stand kein Entwerter zur Verfügung. In Bremen-Burg war ein Aufzug außer Betrieb.

Mit Bremen-Farge, Kreinsloger, Klinikum Bremen-Nord und Bremerhaven-Wulsdorf erzielten vier Stationen die Servicenote „sehr gut“. Bremen-Burg und Bremen-Oslebshausen mussten in diesem Jahr im Bereich Service mit „mangelhaft“ benotet werden.

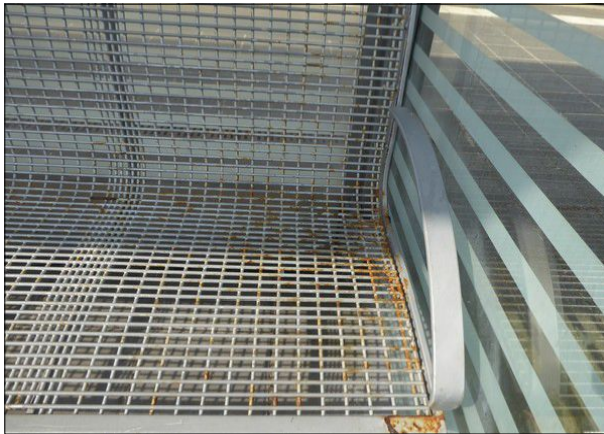


Abbildung 49: Die Rostschäden an den Sitzbänken im Unterstand von Bremerhaven-Lehe nehmen deutlich zu.



Abbildung 50: Der aus Gleis 2 in Bremen-Burg entfernte Abfall füllte 15 Müllsäcke.



Abbildung 51: Das Aufstellen eines Pissoirs an der Zufahrt zum Parkplatz soll die Sauberkeit am Bahnhof Bremen-Burg verbessern.

4.4 Gesamtbewertung

Die Gesamtnote wird als Durchschnittsnote der Teilbereich-Bewertungen gebildet. Allerdings kann die Gesamtbewertung einer Station höchstens eine Note besser sein als die Note des schlechtesten Teilbereichs.

In den Bereichen der Infrastrukturbetreiber ergeben sich folgende Durchschnittsnote für die Stationen:

DB Station&Service:	3,13	(2017: 2,75)
FVE:	2,00	(2017: 1,29)

alle Stationen: 2,78 (2017: 2,30)

Der Zustand der Bahnstationen im Land Bremen ist in diesem Jahr deutlich schlechter als im letzten Jahr. Wie beim Wartekomfort wurde auch für das Gesamtergebnis der schlechteste Wert seit dem Jahr 2012 ermittelt. Die diesjährige Durchschnittsnote für die Stationen im Bereich der DB ist dabei sogar schlechter als bei allen vorherigen Erhebungen.

Im Vergleich zum letzten Jahr wurde keine Station besser bewertet. Dagegen stehen gleich acht Bahnhöfe mit schlechterer Gesamtbewertung als vor einem Jahr (siehe Karte 11). Der Bahnhof Bremen-Farge wurde in diesem Jahr als einziger in allen Bereichen mit „sehr gut“ bewertet. Die Gesamtnote „sehr gut“ erhielt auch noch die Station Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf. Gleich an fünf Stationen wurde der Zustand in diesem Jahr nur mit „ausreichend“ bewertet. Das gab es seit dem Jahr 2013 nicht mehr.

In allen drei bewerteten Bereichen wurde an den Bahnstationen im Land Bremen gegenüber den Vorjahren ein schlechterer Zustand ermittelt. Dabei führt der hohe Grad an Verschmutzungen durch Schmierereien an einigen Stationen weiterhin zu einem unakzeptablen Erscheinungsbild. Besonders stark waren die Verschmutzungen im Zugang und an Teilen der Bahnsteigausstattung in Bremen-Neustadt und in Bremen-Hemelingen. Aber auch die Bahnhöfe in Bremen-Vegesack und in Bremen-Schönebeck waren durch Schmierereien und großflächige Beklebung geprägt.

Der defekte Aufzug in Bremen-Burg, der nicht nutzbare Fahrkartenautomat in Bremen-Oslebshausen sowie die weiterhin große Zahl nicht funktionierender Entwerter schlagen sich in einer relativ schlechten Servicenote wieder. Auch dies beeinträchtigt die Gesamtbewertung erheblich.

Am Schluss des folgenden Kartenteils mit den Bewertungen für alle Stationen wird in einem Diagramm die Entwicklung der durchschnittlichen Bewertungen seit der ersten Qualitätserhebung im Jahr 2012 dargestellt.



Karte 7: Bewertung Wartekomfort
 (Qualitätskontrolle Frühjahr 2018)



Karte 8: Bewertung Information
 (Qualitätskontrolle Frühjahr 2018)



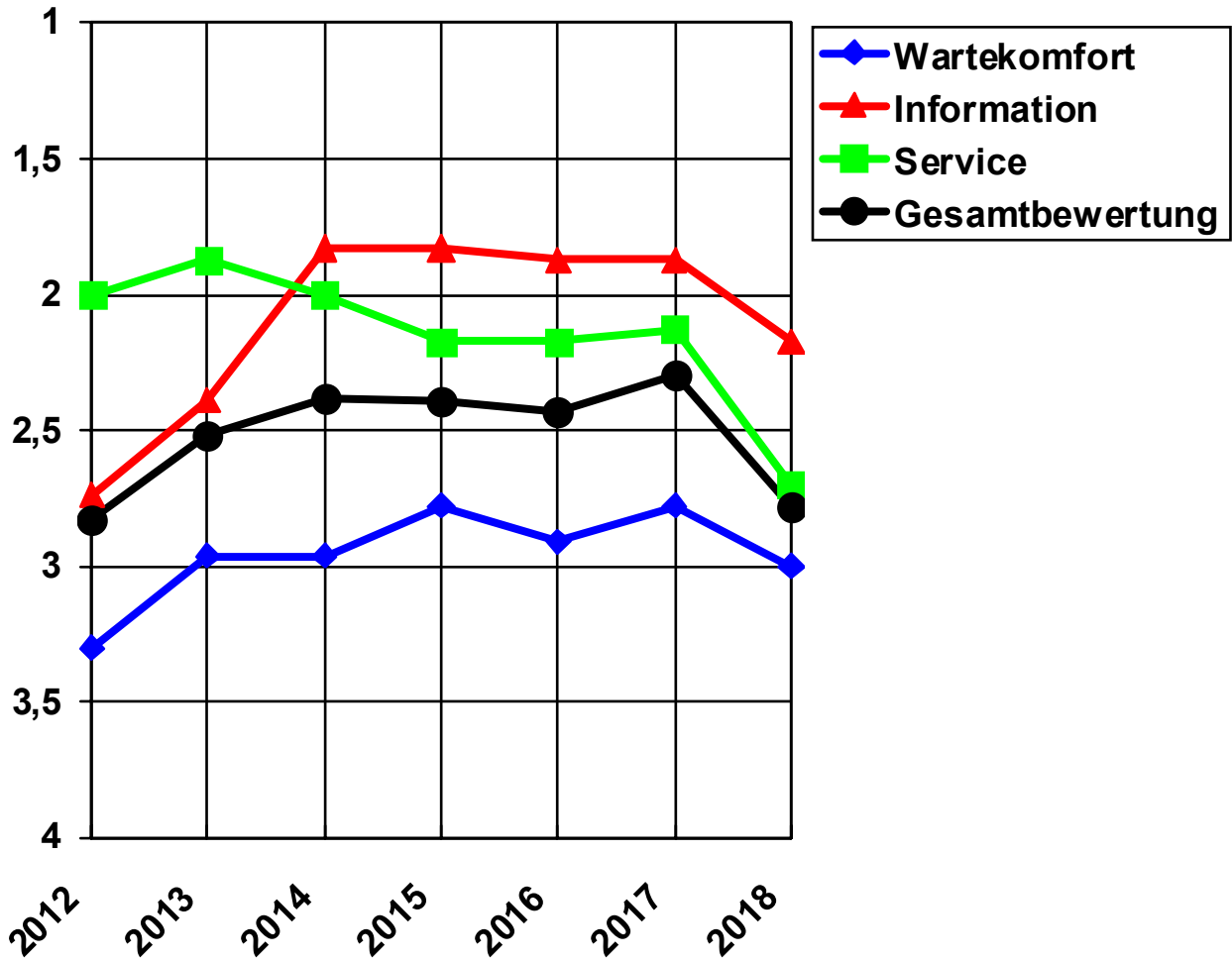
Karte 9: Bewertung Serviceeinrichtungen
 (Qualitätskontrolle Frühjahr 2018)



Karte 10: Gesamtbewertung
 (Qualitätskontrolle Frühjahr 2018)



**Karte 11: Veränderung der Gesamtnote
 im Vergleich zur Qualitätskontrolle 2017
 (Qualitätskontrolle Frühjahr 2018)**



Entwicklung der Bewertungen für die Bahnstationen im Land Bremen in den Qualitätskontrollen