

4. Qualitätskontrolle an den **niedersächsischen** Bahnhöfen im VBN

Ergebnisbericht

Sommer 2019

Bearbeiter: Sven Jagdhuhn
Ingo Buchholz

November 2019

Auftraggeber:
ZVBN
Willy-Brandt-Platz 7
28215 Bremen

www.zvbn.de



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Barrierefreiheit	2
3	Analyse	4
3.1	Bahnsteige	4
3.2	Wetterschutz und Sitzgelegenheiten	7
3.3	Abfallentsorgung	11
3.4	Zugzielanzeiger und Lautsprecher	12
3.5	Uhren	13
3.6	Stationsschilder	13
3.7	Wegeleitsystem	15
3.8	Informationsvitrinen und Aushänge	16
3.9	Empfangsgebäude und Toiletten	17
3.10	Vertrieb	19
3.11	Zugänge	22
3.12	Beleuchtung	25
3.13	Umfeld	26
4	Bewertung	27
4.1	Wartekomfort	27
4.2	Information	28
4.3	Service	29
4.4	Gesamtbewertung	29

Kartenverzeichnis

Karte 1:	Barrierefreiheit	3
Karte 2:	Zustand der Bahnsteige	6
Karte 3:	Art des Wetterschutzes	9
Karte 4:	Zustand des Wetterschutzes	10
Karte 5:	Funktionsfähigkeit der Uhren	14
Karte 6:	Fahrkartenschalter und WC-Anlagen	18
Karte 7a:	Funktionsfähigkeit der Entwerter	20
Karte 7b:	Funktionsfähigkeit der Fahrkartenautomaten	21
Karte 8:	Zustand der Zugänge	24
Karte 9:	Bewertung Wartekomfort	30
Karte 10:	Bewertung Information	31
Karte 11:	Bewertung Serviceeinrichtungen	32
Karte 12:	Gesamtbewertung	33
Karte 13:	Veränderung der Gesamtnote gegenüber 2013	34
Diagramm:	Entwicklung der Bewertungen	35



Abb. 1: Im August 2019 wurden in Diepholz noch Restarbeiten an den erneuerten Bahnsteigen durchgeführt.



Abb. 2: Auch in Schierbrok wurden seit der letzten Erhebung vor zwei Jahren die Bahnsteige erneuert.



Abb. 3: Die Betonwände des Bahnhofstunnels in Bassum wurden mit Motiven gestaltet. Das Erscheinungsbild hat sich dadurch deutlich verbessert.

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 wurde die Qualität der Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN), die in Niedersachsen liegen, erstmalig im Jahr 2013 systematisch erfasst.

Im Sommer 2019 hat die Agentur BahnStadt zum vierten Mal eine systematische Qualitätskontrolle an den regelmäßig für den Personenverkehr betriebenen niedersächsischen Bahnstationen im Bereich des VBN durchgeführt. Die Erhebungen fanden im Auftrag des ZVBN vom 19. bis zum 29. August 2019 statt.

Die Prüfungen der 63 Bahnhöfe und Haltepunkte wurden größtenteils zusammen mit Vertretern der Infrastrukturbetreiber durchgeführt. Für 58 Stationen ist die DB Station&Service AG mit dem Bahnhofsmangement Bremen/Osnabrück der Infrastrukturbetreiber. Vier Stationen betreibt die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb). Für den Bahnhof Eystrup ist das DB-Bahnhofsmangement Hannover verantwortlich.

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 erfolgt mit einem standardisierten Erhebungsbogen. Mit der schematischen Bewertung in Schulnoten von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft) wird eine objektive Vergleichbarkeit geschaffen.

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

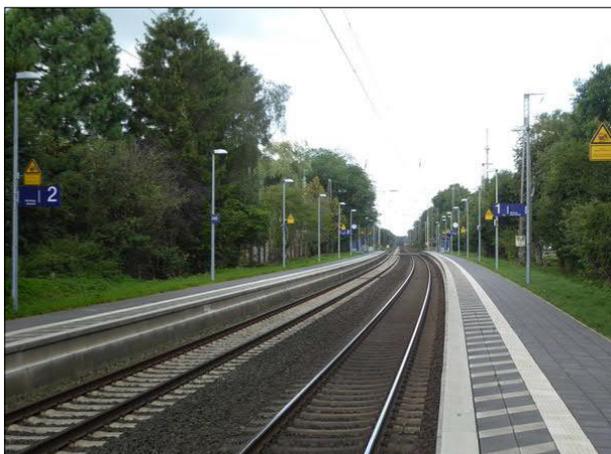


Abb. 4: Bei der Erneuerung wurden bereits im Jahr 2017 die Bahnsteige in Lunestedt erhöht, so dass ein stufenloser Einstieg in die Regio-S-Bahn besteht. Zudem wurde ein taktiler Blindenleitsystem angelegt.



Abb. 5: In Rastede ist der Mittelbahnsteig über Treppen oder mit Aufzügen durch den Tunnel erreichbar.



Abb. 6: In Sagehorn müssen die auffälligen Brückentrepfen des Zugangs zum Mittelbahnsteig abgestützt werden. Die Barrierefreiheit soll mit dem Neubau zweier Außenbahnsteige ca. 700 m weiter westlich hergestellt werden.

2 Barrierefreiheit

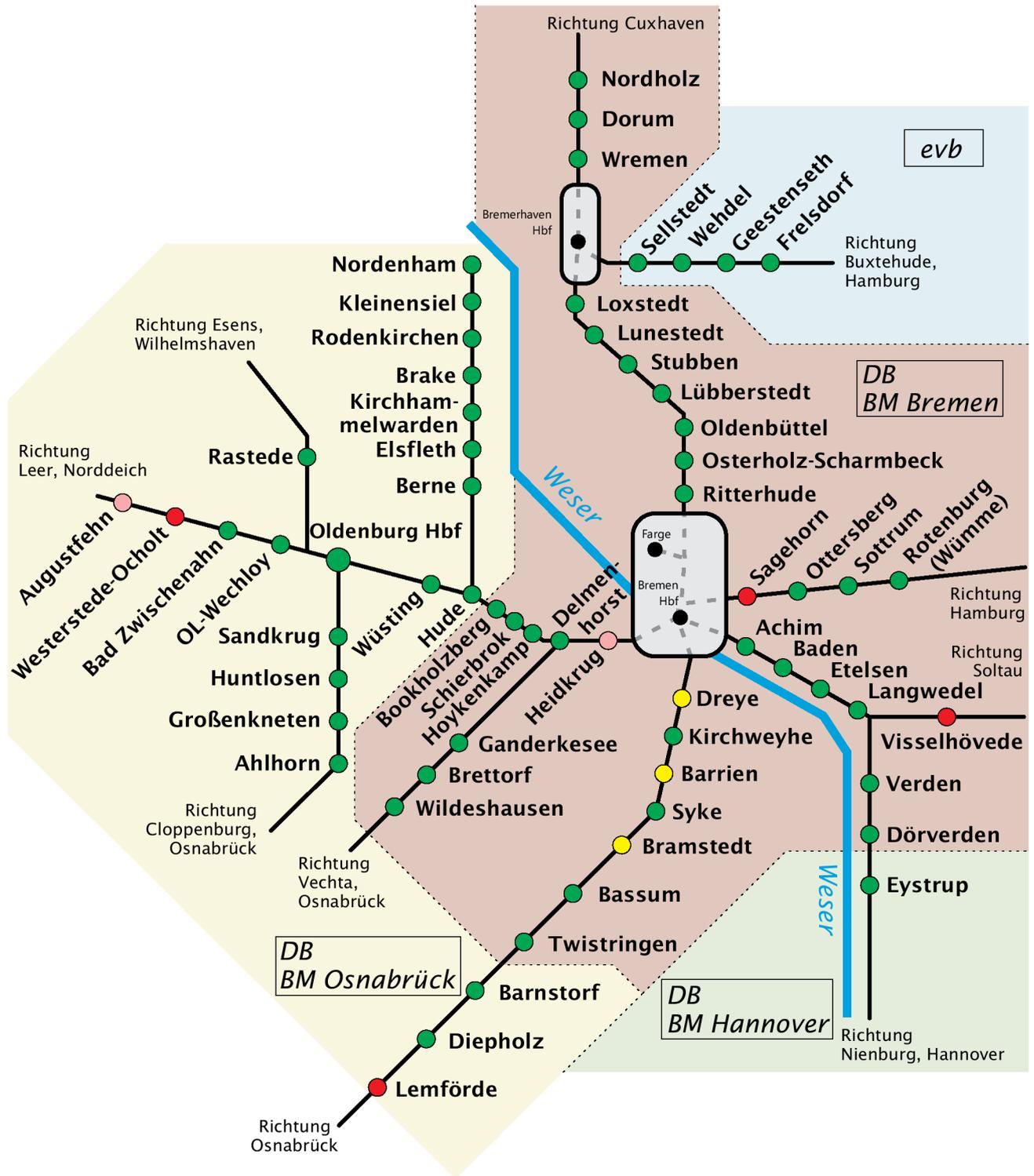
Das Thema Barrierefreiheit spielt bei der Beurteilung einer Bahnstation grundsätzlich eine große Rolle. Die stufenfreie Erreichbarkeit der Züge ist vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen oft das entscheidende Qualitätsmerkmal für einen fahrgstfreundlichen Bahnhof. Obwohl in der durchgeführten Qualitätskontrolle nur der Zustand der Stationen bewertet wird, soll hier ein kurzer Überblick über den Stand der Barrierefreiheit im Verbundgebiet gegeben werden.

Alle Stationen im niedersächsischen Teil des VBN wurden hinsichtlich der stufenfreien Erreichbarkeit der Bahnsteige (Rampen mit max. 6% Steigung oder Aufzüge) sowie der Bahnsteighöhen untersucht. Dabei erfolgte eine Einteilung in vier Kategorien. Das Ergebnis ist der Karte 1 auf Seite 3 zu entnehmen. Dargestellt ist jedoch einzig die bauliche Beschaffenheit und nicht der Zustand bzw. die Funktionstüchtigkeit der Bahnsteige und ihrer Zugänge (z. B. ob Aufzüge außer Betrieb sind).

Im Großraum Bremen sind in den letzten Jahren im Rahmen von Bahnhofsprogrammen (v. a. Ausbauprogramm RS 2-4) weitere Stationen runderneuert und dabei in der Regel auch konsequent stufenfrei ausgebaut worden. So wurden seit der letzten Erhebung im Herbst 2017 im Verbundgebiet weitere Stationen im Netz der Regio-S-Bahn (Schierbrok, Hoykenkamp, Bad Zwischenahn) und der Bahnhof Diepholz grundhaft modernisiert. Dabei wurden die Bahnsteige auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm über der Schienenoberkante erhöht, so dass ein stufenloser Einstieg in die dort verkehrenden Züge hergestellt wurde. Außerdem wurden die Bahnsteigoberflächen mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet. In Berne wurde der Zwischenbahnsteig aufgegeben, so dass jetzt alle Züge auf Gleis 1 am modernisierten Bahnsteig halten. Ähnliches gilt für Brake, nur dass der dortige Mittelbahnsteig noch vorhanden ist. Der Bahnsteigtunnel wurde jedoch verschlossen. In Rastede ist der Mittelbahnsteig über neue Aufzüge barrierefrei erreichbar.

Im Ergebnis sind inzwischen von den untersuchten 63 Stationen 54 Bahnhöfe im Sinne der stufenfreien Erreichbarkeit der Züge barrierefrei ausgebaut. Dies entspricht einer Quote von gut 85 % und stellt gegenüber der Untersuchung von 2017 eine deutliche Steigerung dar. Damals betrug die Quote mit 47 von 63 Bahnhöfen knapp 75 %.

Es verbleiben im Verbundgebiet außerhalb des Landes Bremen noch sechs Verkehrsstationen, die in den kommenden Jahren modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden sollen.



- alle Bahnsteige stufenfrei zugänglich, Bahnsteighöhen ermöglichen niveaugleichen Zugeinstieg
- alle Bahnsteige stufenfrei zugänglich, Bahnsteighöhen (tlw.) zu niedrig
- Bahnsteige (tlw.) nicht stufenfrei zugänglich, Bahnsteighöhen ermöglichen niveaugleichen Zugeinstieg
- Bahnsteige (tlw.) nicht stufenfrei zugänglich, Bahnsteighöhen (tlw.) zu niedrig
- Station im Umbau

Karte 1: Barrierefreiheit (Zugänge und Bahnsteige)
(Qualitätskontrolle August 2019)



Abb. 7: Nach dem Abriss des Zwischenbahnsteigs wird der verbliebene Hausbahnsteig in Berne noch verlängert.



Abb. 8: Die Bahnsteige in Visselhövede weisen neben Schäden, Unebenheiten und Verkrautungen auch größere Absackungen mit Stufenbildung auf.



Abb. 9: Bereichsweise ist der Blindenleitstreifen an Gleis 4 in Oldenburg Hbf stark beschädigt.

3 Analyse

3.1 Bahnsteige

Die Qualität der Bahnsteige wurde im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2019 vor allem durch die bereits im 2. Kapitel angesprochenen Bahnsteigerneuerungen an vier Stationen insgesamt weiter verbessert. In Diepholz wurden während der Erhebung noch Restarbeiten an den Bahnsteigen durchgeführt. Die dadurch stellenweise eingeschränkte Nutzbarkeit stand einer Bewertung jedoch nicht im Weg, so dass in diesem Jahr alle Bahnhöfe und Haltepunkte in allen Bereichen bewertet werden konnten.

In Brake und Berne wurde die Bahnsteigqualität durch die Nutzung nur noch jeweils eines Bahnsteigs verbessert. An den Bahnsteigen in Dörverden und Lemförde sowie an den Stationen im Bereich der evb sind seit der Erhebung vor zwei Jahren größere Absackungen beseitigt worden.

Entgegen der Erwartung scheint die Baumaßnahme in Bramstedt immer noch nicht ganz abgeschlossen zu sein. Wie im Herbst 2017 werden an zwei Stellen Kabel außerhalb des Kabelkanals über den Bahnsteig an Gleis 2 geführt.

Der Bahnhof Visselhövede wies wie vor zwei Jahren an den beiden Bahnsteigen erhebliche Mängel auf. Es sind zahlreiche Oberflächenschäden, größere Unebenheiten und Absackungen des Pflasters vor den Bahnsteigkanten sowie größere Beschädigungen der Bahnsteigkanten zu verzeichnen.

Der Zustand der Bahnsteige in Sagehorn war ebenfalls unverändert mangelhaft. Vor allem die ungesicherte Absackung am Fallrohr des Bahnhofgebäudes stellt eine Unfallgefahr dar.

In Oldenburg Hbf sind an Gleis 1 im östlichen Außenbereich größere Schäden am Bahnsteig zu verzeichnen. Betroffen ist dort auch der Blindenleitstreifen. An Gleis 4 sind einige Platten des Blindenleitstreifens stark beschädigt. Zudem war ein Schutzgeländer vor dem Aufzug an Gleis 4 locker. In Langwedel waren auf beiden Bahnsteigen einzelne Stellen der Blindenleitstreifen leicht angehoben. In Kirchhammelwarden fehlen unverändert drei taktile Platten im Bereich der südlichen Treppe. Stattdessen wurden an dieser Stelle normale Bahnsteigplatten verwendet.

In Ottersberg wurde eine Absackung mit einer Stufenbildung von mehr als 4 cm Höhe vor der Bahnsteigkante an Gleis 1 erfasst. Kleinere aber längere Absackungen wurden vor den Bahnsteigkanten in Wildeshausen, Ganderkesee, Heidkrug, Huntlosen, Augustfehn, Frelsdorf und Wehdel registriert.

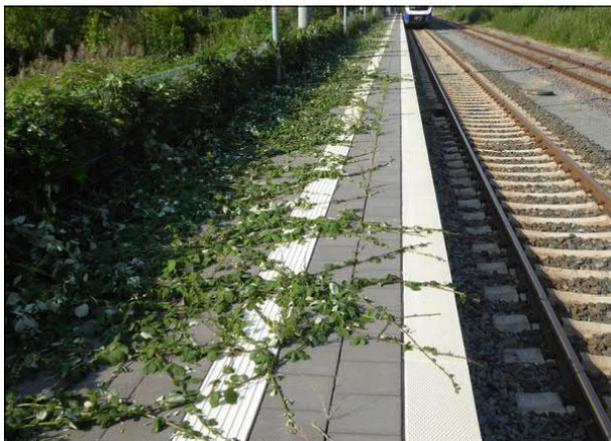


Abb. 10: Auf halber Länge war der Bahnsteig in Kleinensiel mit frisch abgeschnittenen Brombeerpflanzen bedeckt. Ein Arbeitsteam war nicht vor Ort.

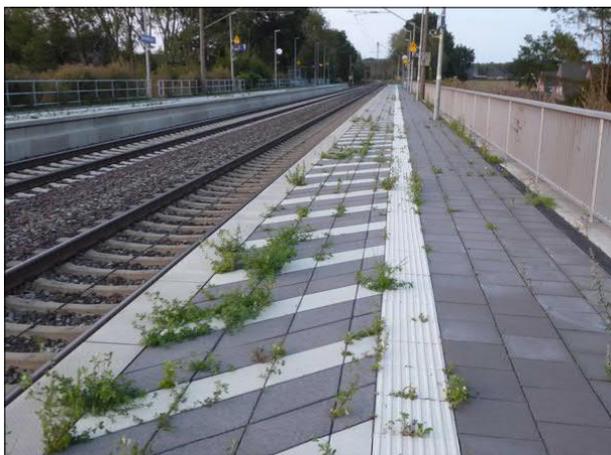


Abb. 11: Die Bahnsteige in Bramstedt waren verkrautet.

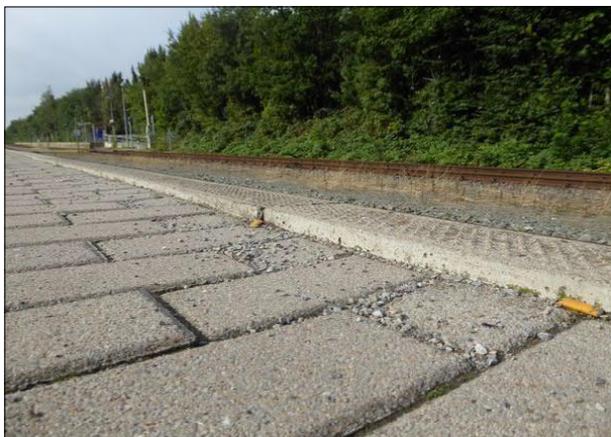


Abb. 12: Am Bahnsteig an Gleis 2 in Wildeshausen ist bereichsweise Stufenbildung durch Absackungen vor der Bahnsteigkante zu verzeichnen.

Neben den baulichen Schäden waren auch Verunreinigungen auf einigen Bahnsteigoberflächen festzustellen. Gegenüber der Erhebung im Jahr 2017 haben vor allem die Verkrautungen auf den Bahnsteigen zugenommen. Einen Extremfall stellte die Situation in Kleinensiel dar: Auf halber Bahnsteiglänge lagen auf annähernd voller Bahnsteigbreite bereits abgeschnittene Brombeersträucher.

In diesem Jahr wurden an 20 Stationen Verkrautungen auf den Bahnsteigen erfasst. Vor zwei Jahren war das nur an acht Stationen der Fall. In Schierbrok war die Höhe der Verkrautungen durch erfolgten Schnitt zwar gering. Einige der noch zwischen den Pflasterplatten stehenden Pflanzenreste waren jedoch sehr robust, so dass sie eine Stolpergefahr darstellten. In Bramstedt, Nordholz, Ritterhude und Oldenburg-Wechloy ragten stellenweise Äste benachbarter Pflanzen auf die Bahnsteige.

Versandete und/oder bewachsene Entwässerungsrinnen waren in diesem Jahr auf den Bahnsteigen in Achim, Nordholz, Delmenhorst, Brake, Großenkneten und Wüstring zu verzeichnen. Das sind zwei Stationen mehr als im Herbst 2017.

Vogelkot beeinträchtigte den Wartekomfort stellenweise auf den Bahnsteigen in Oldenburg Hbf, Sagerhorn und Bramstedt. Abfall lag stellenweise auf Bahnsteigen in Ottersberg, Oldenburg-Wechloy und Augustfehn. In Brake beeinträchtigten viele in den Pflasterfugen steckende Zigarettenkippen das Erscheinungsbild.

Vor allem in den überdachten Wartebereichen von Achim, Brake, Nordenham, Delmenhorst, Osterholz-Scharmbeck, Verden, Syke und Bassum waren die Bahnsteige bereichsweise verschmutzt. In Oldenburg-Wechloy, Lunestedt, Delmenhorst und Kirchhammelwarden waren die Bahnsteigoberflächen stellenweise beschmiert. In Verden war Streugut vor einer Streugutbox an Gleis 2 verschüttet.

Auch in diesem Jahr beeinträchtigten Schmierereien an auf den Bahnsteigen platzierten Schaltkästen das Erscheinungsbild mancher Stationen. Mit Hude, Oldenburg-Wechloy, Sandkrug, Huntlosen, Twistringen, Syke, Barrien und Osterholz-Scharmbeck waren zwei Stationen mehr betroffen als vor zwei Jahren. Dies trifft auch auf beschmierte Streugutboxen zu, die auf den Bahnsteigen in Berne, Bookholzberg, Wüstring, Achim, Rotenburg, Syke, Etelsen, Verden und Bad Zwischenahn verzeichnet wurden.

In Nordenham waren erneut Plakate einer am Bahnsteig stehenden Werbetafel abgerissen.



Karte 2: Zustand der Bahnsteige
 Oberflächen und Kanten
 (Qualitätskontrolle 2019)



Abbildung 13: Im Zuge der Modernisierung wurde auf dem Mittelbahnsteig von Diepholz das Bahnsteigdach durch sechs Unterstände ersetzt.



Abbildung 14: In Oldenburg Hbf fehlen weiterhin alle Scheiben der Bahnhofshalle. Wetterschutz ist durch die provisorischen Überdachungen gegeben.



Abbildung 15: Der Unterstand in Westerstede-Ocholt an Gleis 2 ist stark beschädigt.

3.2 Wetterschutz und Sitzgelegenheiten

An allen Bahnstationen im VBN-Bereich standen Sitzgelegenheiten und mindestens ein Wetterschutz auf den Bahnsteigen zur Verfügung. Die vor zwei Jahren noch im Bau befindlichen Bahnsteige in Hoykenkamp und Schierbrok wurden jeweils mit einem, die Bahnsteige in Bad Zwischenahn und Diepholz mit mehreren Unterständen ausgestattet.

In Elsfleth steht an Gleis 1, auf dem nach Fahrplan alle Züge verkehren, lediglich ein einzelner Unterstand zur Verfügung. In diesem sind zwei kleine Bänke mit zusammen maximal 6 Sitzplätzen installiert. Bei deutlich über 700 Fahrgästen pro Tag ist das wenig.

In Oldenburg Hbf wurde noch nicht mit der Erneuerung der Bahnsteighalle, deren Verglasung schon vor Jahren entfernt wurde, begonnen. Die provisorisch errichteten Bahnsteigdächer bieten zwar Wetterschutz. Das Erscheinungsbild des Bahnhofs wird jedoch durch die massiven Betonsockel auf den Bahnsteigen und die unverglaste Hallenkonstruktion stark getrübt.

An den Wetterschutzeinrichtungen der Bahnhöfe und Haltepunkte wurden auch in diesem Jahr zahlreiche Schäden sowie Verunreinigungen festgestellt. In den Fahrgastunterständen wird die Aufenthaltsqualität vor allem bei Regen und Wind durch fehlende Scheiben besonders beeinträchtigt. Abgesehen von der Bahnsteighalle in Oldenburg wurden in diesem Jahr insgesamt 34 fehlende Wetterschutzscheiben gezählt. Das ist eine leichte Verbesserung, denn vor zwei Jahren waren es 36.

Die Benotung des Zustandes des Wetterschutzes an allen Stationen (Karte 4) lässt erkennen, wo die größten Schäden oder Verschmutzungen zu verzeichnen sind. Mit insgesamt sieben fehlenden Scheiben war der Zustand der Unterstände in Visselhövede mangelhaft. In Dörverden und Wüstring fehlten jeweils drei Scheiben. Wie vor zwei Jahren fehlten in Verden an einer Windschutzeinrichtung zwei Seitenscheiben. An 16 Stationen wurden Schäden an den Scheiben der Unterstände registriert. An sieben dieser Stationen waren ausschließlich Dachscheiben betroffen. Die meisten Glasschäden wiesen die Unterstände in Etelzen und Rodenkirchen mit jeweils fünf beschädigten Rückwand- und Seitenscheiben auf. An beiden Stationen wirkt sich das gegenüber alten Unterständen kleinere Scheibenraster positiv aus. Größere Scheiben mit diesen Schäden hätten höchstwahrscheinlich sofort entfernt werden müssen.

An einigen Stützen der Unterstände in Rotenburg, Großenkneten und Rodenkirchen sowie am Windschutz in Osterholz-Scharmbeck fehlen Mosaiksteine in der Bahnsteigpflasterung.



Abb. 16: Das Bahnsteigdach in Brake ist stellenweise beschädigt.



Abb. 17: Die Decken in einigen Unterständen sind verschmutzt. In Berne gilt das auch für die Leuchte im Unterstand.



Abb. 18: An den Stationen im Bereich der evb wurden die Dächer der Fahrgastunterstände, wie hier in Geestenseth, gereinigt. Das Erscheinungsbild hat sich dadurch nennenswert verbessert.

In die Unterstände von Ganderkesee tropfte Wasser aus den Regenrinnen in die Unterstände. Es blieb unklar, ob die Abflüsse verstopft oder beschädigt sind. Ähnliches gilt für Unterstände in Twistringern, Baden, Stubben, Dreye, Wüstring und Sandkrug. Dort war Algenbildung an den Regenrinnen zu beobachten.

Erfreulich ist, dass die jahrelang verschmutzten Dächer der Unterstände an den Stationen im Bereich der evb gründlich gereinigt waren. Ebenfalls verbessert wurde der Zustand in Wildeshausen und Brettorf. Dort wurden die Decken und in Wildeshausen auch die Regenrinnen der Unterstände gereinigt.

Insgesamt haben die Verschmutzungen an den Wetterschutzeinrichtungen gegenüber der Erhebung im Herbst 2017 jedoch etwas zugenommen. Umfangreiche Schmierereien wurden unverändert am Unterstand der Gleise 2 und 3 in Sagehorn verzeichnet. In den kommunalen Unterständen in Lunestedt und Brettorf sowie in den Unterständen von Hoykenkamp, Schierbrok, Ottersberg, Wildeshausen und Oldenburg-Wechloy beeinträchtigten Schmierereien den Wartekomfort. Kritzeleien oder Aufkleber wurden an den Wetterschutzeinrichtungen von 35 Stationen erfasst. Das sind mehr als die Hälfte aller untersuchten Bahnhöfe und Haltepunkte.

Ebenfalls zugenommen haben die Verschmutzungen durch Algenbildung an den Decken der Unterstände. Solche wurden in Berne, Etelsen, Langwedel, Nordholz, Wremen, Stubben, Ganderkesee, Dreye, Nordenham, Kleinensiel, Kirchweyhe, Elsfleth, Barrien, Wüstring, Ahlhorn, Großenkneten, Westerstede-Ocholt und Augustfehn registriert. Das sind fünf Stationen mehr als vor zwei Jahren. An einigen Stationen waren verschmutzte Dachscheiben zu bemängeln. Dies gilt vor allem für Brake, Delmenhorst, Sandkrug und Huntlosen. An 25 Stationen waren die Fußböden in den Wetterschutzeinrichtungen verschmutzt. Gegenüber der Erhebung 2017 sind das sieben Stationen mehr.

Auf die noch an einigen Bahnhöfen vorhandenen Warteräume in den Bahnhofsgebäuden, die den Reisenden gegenüber den Fahrgastunterständen auf den Bahnsteigen einen deutlich besseren Wetterschutz bieten, wird im Kapitel 3.9 eingegangen.

Die meisten Sitzgelegenheiten auf den Bahnsteigen waren in gutem Zustand. In Heidkrug und Ahlhorn waren jedoch jeweils drei Sitze in den Unterständen abgebaut. In Huntlosen fehlte ein Sitz. Eine Bank in Sandkrug wies mit hochstehenden Drähten einen größeren Schaden auf. An 16 Stationen waren Sitzmöbel von Korrosion betroffen. Kritzeleien wurden an den Sitzbänken von 12 Stationen festgestellt. Das sind drei Stationen weniger als vor zwei Jahren.



Karte 3: Art des Wetterschutzes

(bei mehreren Bahnsteigen wird der am hochwertigsten ausgestattete Bahnsteig berücksichtigt)
(Qualitätskontrolle 2019)



Abb. 19: Dieser Abfallbehälter an Gleis 3 in Eystrup war nicht nur bekrizelt, sondern auch überfüllt.



Abb. 20: In Delmenhorst findet man an Gleis 1 eines der letzten Exemplare dieses Aschenbechertyps. Besonders im Zusammenspiel mit nicht ablaufendem Wasser ist das sehr unansehnlich.

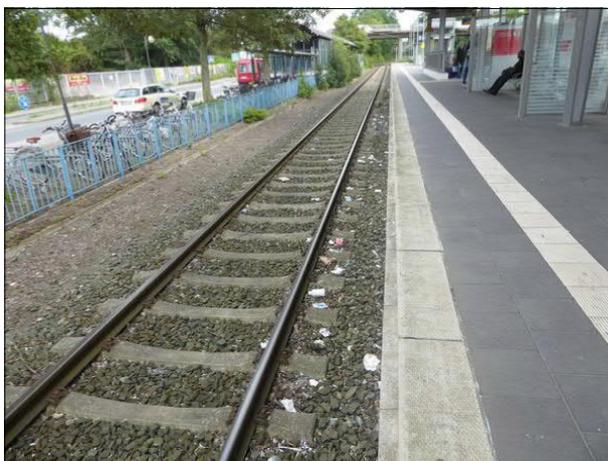


Abb. 21: In Achim wurde einiger Abfall im Gleisbereich verzeichnet.

3.3 Abfallentsorgung

An allen Bahnstationen stand mindestens ein nutzbarer Abfallbehälter zur Verfügung.

Die Zahl der Stationen, an denen volle oder überfüllte Abfallbehälter vorgefunden wurden, war wie vor zwei Jahren überschaubar. Zugenommen haben allerdings die Verschmutzungen durch Müll, der an den Stationen neben den Bahnsteigen liegt.

Einzelne volle Abfallbehälter wurden in Brettorf, Dreye, und Elsfleth erfasst. Mehrere volle Mülleimer standen auf den Bahnsteigen in Eystrup an Gleis 3 und in Oldenburg-Wechloy. In Eystrup und Ottersberg waren einzelne Aschenbecher voll.

An rund der Hälfte aller Stationen waren verschmutzte Abfallbehälter zu bemängeln. Zu etwa gleichen Teilen wurden an den Behältern Aufkleber und Krizeleien sowie sonstige Verschmutzungen festgestellt. In Brettorf und Oldenburg-Wechloy waren einzelne Behälter beschmiert. In Dreye und Oldenburg-Wechloy wucherten Brombeersträucher über manche Behälter.

Besonders große Rost- und Lackschäden wiesen Mülleimer in Ganderkese, Dörverden, Westerstede-Ocholt und Huntlosen auf. Brandschäden wurden an Behältern in Achim, Sandkrug und Wremen verzeichnet.

In Augustfehn, Ottersberg und Nordholz waren Behälter aus den Halterungen gelöst. In Wremen, Rastede und Eystrup waren die Deckel bzw. Türen einzelner Behälter nicht geschlossen. In Delmenhorst fehlte der Aschenbecher an einer Halterung.

Die Zahl der Stationen, an denen das Erscheinungsbild von größeren Abfallmengen unmittelbar neben den Bahnsteigen beeinträchtigt wird, ist gegenüber der Erhebung vor zwei Jahren von 10 auf 15 gestiegen. Neben Nordenham, wo in den letzten Jahren eine sehr große Menge Schnapsflaschen in die Schächte neben dem Bahnsteig geworfen aber nie entsorgt wurde, sind Baden, Brake, Bassum, Twistringen, Etelsen, Langwedel, Loxstedt, Wildeshausen, Rodenkirchen, Elsfleth, Wüstring, Ahlhorn, Großenkneten und Huntlosen betroffen.

Einiger Müll in den Gleisbereichen wurde an den Stationen Achim, Ganderkese, Wildeshausen, Ahlhorn, Sottrum, Diepholz, Etelsen, Langwedel, Nordholz, Dorum und Bassum registriert. Das sind in der Summe sechs Stationen mehr als bei der Erhebung im Herbst 2017.



Zeit	Nach	Über	Gleis
16:10 RE 8	Bremerhaven-Lehe	Bremerhaven Hbf	1
16:13 NWB RS2	Twistringen	shweyhe, Barmen, Syke, Bramstedt(b Syke), Bassum ****	2
16:26 NWB RS2	Bremerhaven-Lehe	alt. Bremerhaven-Wulsdorf, Bremerhaven Hbf **** Oldenb.	1
16:50 RE 9	Osnabrück Hbf	ort(Han), Diepholz, Lemförde, Bohnte **** Bremen Hbf, P.	2
16:56 NWB RS2	Bremerhaven-Lehe	f. Bremerhaven Hbf **** Oldenbützel, Lübberstedt, Stubben	1
17:10 RE 8	Bremerhaven-Lehe	Bremerhaven Hbf	1

Abb. 22: Ein Monitor bietet den Fahrgästen im Wartebereich des Gebäudes von Osterholz-Scharmbeck aktuelle Abfahrtsinformationen.



Abb. 23: Der Schriftanzeiger in Augustfehn wird einseitig durch eine Kilometertafel verdeckt.



Abb. 24: Einige Lautsprecher waren stark verschmutzt. Dieser ist in Brettorf installiert.

3.4 Zugzielanzeiger und Lautsprecher

An den Bahnhöfen Oldenburg Hbf, Delmenhorst, Rotenburg und Verden sind auf den Bahnsteigen Zugzielanzeiger installiert, die nicht nur das Ziel und die Zeit des nächsten Zuges angeben, sondern auch über Verspätungen oder Zugausfälle informieren. Alle Geräte funktionierten einwandfrei.

Die Abfahrtstafeln und -monitore die den Fahrgästen einen Überblick der nächsten Zugabfahrten einschließlich eventueller Verspätungen geben, liefern ebenfalls störungsfrei.

Alle Bahnsteige, die im Zuständigkeitsbereich der DB AG liegen und keine Zugzielanzeiger haben, sind grundsätzlich mit Dynamischen Schriftanzeigern (DSA) ausgestattet, um in Laufschrift und in den meisten Fällen mit einem angeschlossenen Lautsprecher auch akustisch über Betriebsstörungen zu informieren. Neu ist in diesem Jahr, dass an rund der Hälfte aller DSA auch die Abfahrten pünktlich verkehrender Züge angezeigt wurden.

Auch die Funktionsfähigkeit der DSA war erfreulich. Lediglich der DSA in Baden an Gleis 1 war defekt. Vor zwei Jahren wurden zwei nicht funktionierende DSA verzeichnet.

In Oldenbützel wurde ein Defizit bei der Steuerung des DSA an Gleis 3 festgestellt: Die Anzeige eines mit „ca. 5 Minuten später“ angekündigten Zuges verschwand exakt 5 Minuten nach der planmäßigen Abfahrtszeit. Die Fahrgäste waren irritiert, da nicht klar war, ob der Zug noch kommen würde. Schließlich traf er mit einer Verspätung von 9 Minuten am Bahnsteig ein.

Der DSA an Gleis 2 in Wildeshausen war innen beschlagen. Der DSA in Osterholz-Scharmbeck war verschmutzt. Zwei Geräte in Delmenhorst und Bad Zwischenahn waren beklebt.

Die Stationen Frelsdorf, Geestenseth, Wehdel und Sellstedt sind unverändert weder mit DSA noch mit Lautsprechern ausgestattet.

An insgesamt neun Stationen wurden zum Teil stark verschmutzte Lautsprecher vorgefunden: In Brettorf, Ganderkesee, Ottersberg, Rotenburg, Verden, Wildeshausen, Huntlosen, Großenkneten und Ahlhorn. Das sind zwei Stationen weniger als im Herbst 2017, doch wurden seitdem in Nordholz und Wremen alle Lautsprecher außer an den DSA abgebaut.

In Oldenburg Hbf brachen die automatischen Anzeigen an Gleis 5 während der Informationen ab.



Abb. 25: Die bereits vor zwei Jahren erfassten Beschädigungen des Glases der Uhr an Gleis 2 in Westerstede-Ocholt waren noch nicht beseitigt. Abgesehen vom defekten Sekundenzeiger wird die Zeit jedoch weiterhin korrekt angezeigt.



Abb. 26: Die Bahnsteiguhr in Bookholzberg war defekt.



Abb. 27: In Huntlosen wurde das bereits vor zwei Jahren stark beschädigte Bahnhofnamensschild noch nicht erneuert.

3.5 Uhren

Die genaue Uhrzeit spielt für Fahrgäste an Bahnhöfen stets eine große Rolle. Daher ist die Untersuchung der Funktionsfähigkeit der Uhren an den Bahnstationen im Verbundgebiet ein wichtiger Bestandteil der Qualitätskontrolle.

Im Vergleich mit der Erhebung im Herbst 2017 ist die Zahl der Bahnstationen, die mit einer Uhr ausgestattet sind, unverändert. Die neuen Bahnsteige in Hoykenkamp und Schierbrok wurden nicht mit Uhren ausgestattet. In Achim wurde die Uhr auf der Vorplatzeite des Empfangsgebäudes abgebaut.

An fünf Stationen war mindestens eine Uhr defekt bzw. zeigte die falsche Zeit an. In Bookholzberg, Syke (Gl. 3/4), Achim (im EG und Zugang Nordseite), Elsfleth (Vorplatz) und Diepholz (Vorplatz) waren Bahnhofsuhren defekt. Im Herbst 2017 wurden neun Stationen mit defekten Uhren bemängelt.

In Westerstede-Ocholt und in Lemförde war jeweils ein Sekundenzeiger defekt. In Lemförde war zudem ein Zifferblatt beschädigt. Am Hausbahnsteig in Sagehorn war das Zifferblatt der Uhr an Gleis 1 verdreht.

Uhren in Twistringen, Sottrum und Wüstring waren beklebt.

Ungünstig ist weiterhin, dass die Sichtbarkeit der Uhren auf manchen Bahnsteigen durch andere Ausstattungsgegenstände eingeschränkt wird. Dies trifft besonders auf die Uhren in Ganderkesee (Fahrgastunterstand), Wildeshausen (an Gleis 2 Vordach) und Wüstring (Gleisnummernschilder) zu.

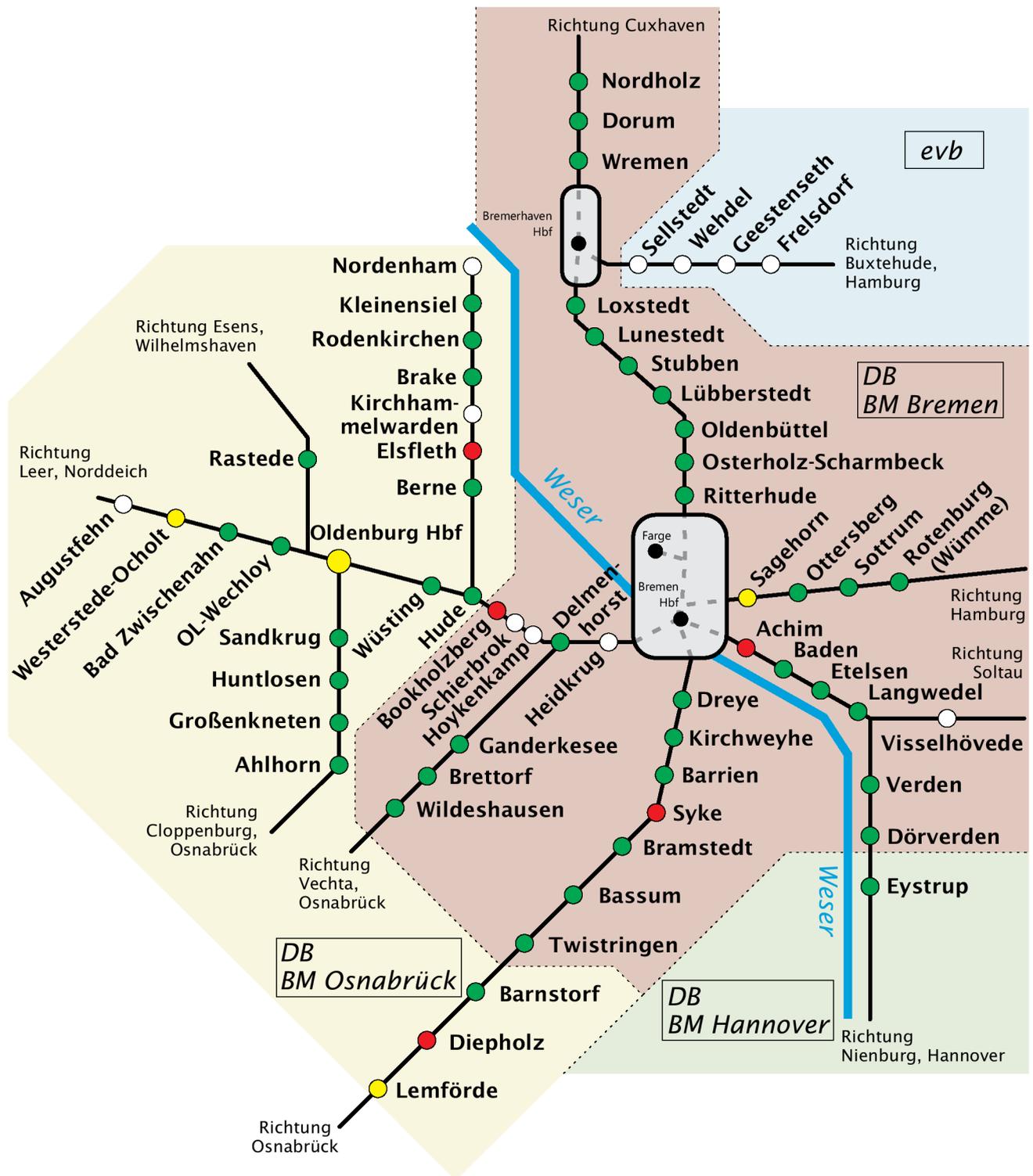
3.6 Stationsschilder

An allen Stationen waren zur Grundausrüstung gehörende Bahnhofnamensschilder installiert.

Ein stark beschädigtes Schild wurde lediglich in Huntlosen notiert. Die anderen bereits 2017 erfassten größeren Schäden in Sandkrug, Verden und Wildeshausen wurden seitdem behoben.

Die Verschmutzungen an den Schildern beschränkten sich in erster Linie auf einzelne Kritzeleien und Aufkleber. Betroffen sind, wie vor zwei Jahren, Schilder an neun Stationen: Lemförde, Eystrup, Wildeshausen, Kirchweyhe, Elsfleth, Wüstring, Oldenburg Hbf, Oldenburg-Wechloy und Augustfehn.

Die Bahnhofnamensschilder in Ganderkesee werden nach wie vor teilweise durch direkt darunter installierte Lautsprecher verdeckt.



- alle Uhren funktionieren einwandfrei
- mindestens eine Uhr nicht einwandfrei
- mindestens eine Uhr defekt oder fehlt
- keine Uhr vorhanden

Karte 5: Funktionsfähigkeit der Uhren
 (Qualitätskontrolle 2019)



Abb. 28: Auf den Wegeleitungsschildern in Westerstede-Ocholt sind einige Informationen durch zahlreiche Aufkleber nicht mehr erkennbar.



Abb. 29: Seit zwei Jahren unverändert sind bis auf ein Richtungsschild am Stationsmast für Gleis 2 in Wüstring keine Informationen mehr vorhanden.

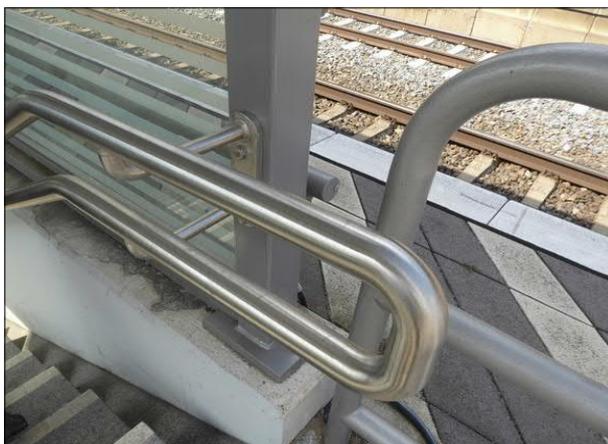


Abb. 30: In Ottersberg fehlte die taktile Ausgangswegeleitung am Handlauf der Treppe des Bahnsteigs an den Gleisen 2/3.

3.7 Wegeleitsystem

Zu den Wegeleitungsschildern werden hier neben der klassischen Wegweisung in den Bahnhöfen zu Verkehrs- und Serviceeinrichtungen auch die Zugangs- und Ausgangsbeschilderungen sowie die Gleisbezeichnungs- und Richtungsschilder gezählt.

Der Mangel an einer erkennbaren Gleisnummerierung auf dem Bahnsteig der Gleise 4/5 in Verden wurde gleich doppelt behoben: Zum einen sind Gleisnummernschilder an einem Lichtmast installiert worden. Zusätzlich werden die Gleisnummern wieder in den Zugzielanzeigern abgebildet. Der offenbar unnötige Verzicht darauf hatte vor zwei Jahren zu dem Informationsdefizit geführt.

Andere Fehler und Defizite wurden dagegen unverändert vorgefunden. In Ahlhorn wird am Stellwerk weiterhin auf die nicht mehr vorhandene Fahrkartenverkaufsstelle mit Warteraum verwiesen. In Langwedel fehlt am Zugang zur Tunnelrampe auf der Südseite ein Hinweis auf die auf diesem Weg erreichbaren Gleise. In Stubben und in Diepholz sind die Wege zwischen den Bahnsteigen für Rollstuhlfahrer nicht ausgeschildert. In Bad Zwischenahn ist an der Rampe auf der Nordseite die Wegweisung zur Behindertentoilette falsch. In Augustfehn fehlt am Zugang zu Gleis 2 weiterhin ein Hinweis auf den Standort des Fahrkartenautomaten. In Oldenburg-Wechloy ist der östliche Ausgang nicht im Wegeleitsystem berücksichtigt.

Die größten Schäden an Schildern des Wegeleitsystems wurden erneut in Wüstring registriert. Dort fehlte zusätzlich zu den bereits vor zwei Jahren vorgefundenen Schäden noch eine Haube eines Stationsmastes an Gleis 1. Am Zugang neben dem Bahnhofsgebäude war das Richtungsschild zerstört.

In Ritterhude wurde die Wegeleitung im Tunnel zur Haltestelle des Schienenersatzverkehrs noch nicht an die neue Lage angepasst.

An den taktilen Wegeleitungsschildern, die an den Handläufen von Bahnsteigzugängen installiert werden, wurden ebenfalls einzelne Mängel festgestellt. In Ottersberg und Langwedel fehlten einzelne Schilder. In Oldenburg-Wechloy waren zwei Schilder an falschen Stellen befestigt.

Durch Aufkleber, Schmierereien oder sonstige Verschmutzungen verunreinigte Schilder wurden an 23 Stationen verzeichnet. Damit sind drei Stationen mehr als vor zwei Jahren und sechs Stationen mehr als vor vier Jahren betroffen. Bis fast zur vollständigen Unlesbarkeit waren Schilder in Hude und Westerstede-Ocholt beklebt.



Abb. 31: Mangels einer Vitrine wurden in Heidkrug an Gleis 2 die wichtigsten Informationen auf die Scheiben des Wetterschutzes geklebt.



Abb. 32: Die Rückwand der Vitrine an Gleis 1 in Sandkrug war beschmiert. Zudem waren die Aushänge durch zerkratzte Bereiche in der Scheibe nicht vollständig lesbar.



Abb. 33: Die Vitrinen in Ganderkesee waren innen nass. Entsprechend waren die Scheiben innen bereichsweise beschlagen.

3.8 Informationsvitrinen und Aushänge

An allen Bahnstationen im Untersuchungsraum standen aktuelle Fahrplanaushänge zur Verfügung. In Ahlhorn hing allerdings noch eine alte Fahrplanänderung aus dem März dieses Jahres. Wie bereits vor zwei Jahren war in den Fahrkartenautomaten von Ganderkesee nur der Fahrplan für die Strecke Osnabrück - Oldenburg abrufbar. Das nützt den Fahrgästen vor Ort wenig.

In Heidkrug stand an Gleis 1 nur eine provisorische Vitrine zur Verfügung, die lediglich Platz für einen Abfahrtsplan und die allgemeine Stationsinformation bot. Weitere Aushänge wurden auf beiden Bahnsteigen auf die Scheiben der Unterstände geklebt.

In Verden und Dörverden fehlten einzelne Vitrinverglasungen. Vor zwei Jahren wurden noch an sechs Stationen fehlende oder zerstörte Vitrinenscheiben erfasst. In Barnstorf, Achim, Stubben, Lübberstedt, Kirchweyhe und Huntlosen wurden kleinere Glasschäden festgestellt. In Sandkrug und Barnstorf waren Vitrinenscheiben trüb, so dass einzelne Aushänge nur teilweise lesbar waren. In Wildeshausen, Ganderkesee, Brettorf und Dreye waren einige Vitrinen innen nass. Teilweise waren die Scheiben dadurch innen mit Kondenswasser bedeckt, so dass auch hier einzelne Aushänge nicht lesbar waren.

Deutlich zugenommen hat die Zahl der Vitrinen, die innen verschmutzt waren. In diesem Jahr waren mit Baden, Langwedel, Verden, Dreye, Brake, Huntlosen, Sandkrug, Bad Zwischenahn und Großenkneten sieben Stationen mehr betroffen als im Herbst 2017.

Verschmutzte Vitrinenscheiben wurden in Twistringen, Bassum, Loxstedt, Berne, Schierbrok und Bad Zwischenahn erfasst. Vitrinen in Twistringen, Lemförde, Sagehorn, Sottrum, Wildeshausen, Hoykenkamp, Wüstring, Huntlosen, Oldenburg Hbf, Ahlhorn und Sandkrug waren beklebt oder bekritzelt.

Erstmals waren auf allen Stationen VBN-SPNV-Netzpläne und die vom ZVBN erstellten Stationspläne ausgehängt. An fünf Stationen hingen jedoch veraltete Stationspläne. An neun Stationen wurden einzelne alte VBN-SPNV-Netzpläne vorgefunden.

An elf Stationen waren die aushängenden Netzpläne für die Regio-S-Bahn veraltet.

Gegenüber der Erhebung im Herbst 2017 wurde die Zahl verblasster Aushänge deutlich reduziert. Nur noch in Syke, Sagehorn, Baden und Dörverden waren diese mehr als vereinzelt auffällig.



Abb. 34: Im Bahnhofsgelände von Bad Zwischenahn wurde wieder ein Warteraum mit direktem Zugang vom Vorplatz und zu Gleis 1 eingerichtet.



Abb. 35: Der Warteraum im Bahnhof Rotenburg wurde in einem Gebäudeteil zusammen mit den Toiletten angelegt. Die bauliche Verbindung zum Bereich mit Reisebüro und Kiosk/Imbiss wird durch ein Vordach hergestellt.

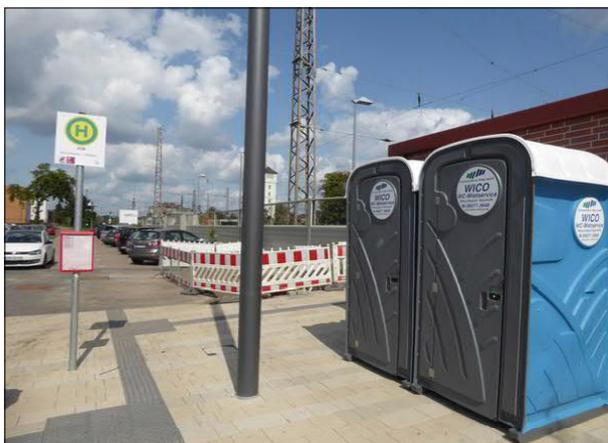


Abb. 36: In Verden standen auf dem neu gestalteten Bahnhofsvorplatz provisorisch zwei Dixi-Toiletten zur Verfügung.

3.9 Empfangsgebäude und Toiletten

Die Anzahl von geöffneten und den Fahrgästen zugänglichen Empfangsgebäuden an den Bahnhöfen im Untersuchungsgebiet war in diesem Sommer etwas kleiner als im Herbst 2017. Zur abendlichen Erhebung war das Bahnhofsgelände in Bassum bereits geschlossen und konnte nicht begutachtet werden. Die Warteräume in den Empfangsgebäuden von Westerstede-Ocholt und Sottrum waren tagsüber geschlossen. Es gab dort keine Hinweise auf Öffnungszeiten. In Diepholz und Delmenhorst gibt es in den Gebäuden keine Wartebereiche.

Erfreulich ist, dass in Bad Zwischenahn wieder ein Warteraum im Bahnhofsgelände zur Verfügung steht. Beeinträchtigt wurde der Aufenthalt jedoch durch verbrauchte Luft. Diese stammte aus dem benachbarten Raucherlokal, zu dem ein direkter Eingang aus dem Warteraum existiert.

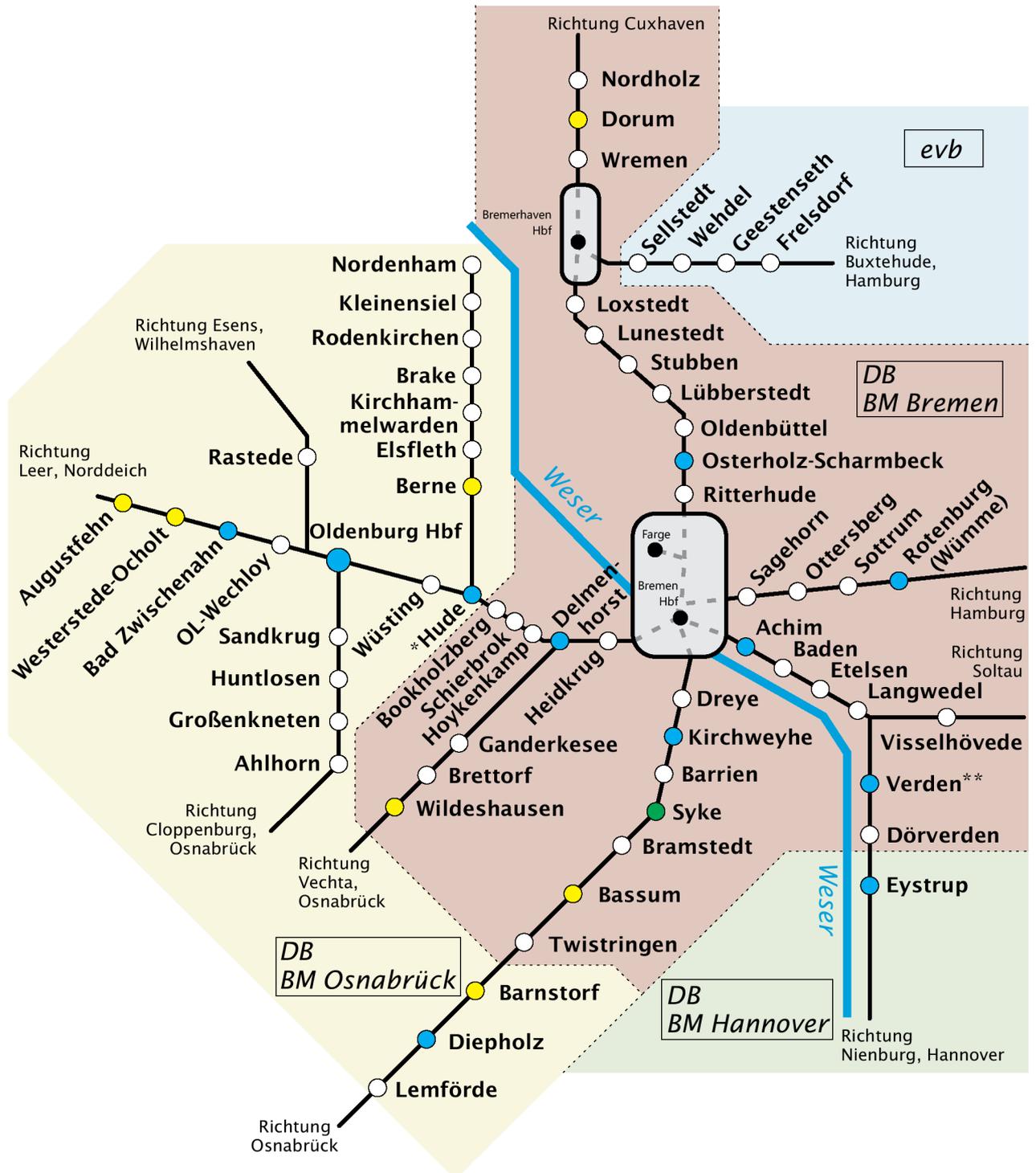
Alle für die Fahrgäste in Bahnhofsgeländen vorhandenen Warteräume (siehe Karte 3) sind trotz einiger Verschmutzungen oder Schäden grundsätzlich als positiv für den Wartekomfort der Stationen zu werten.

Von guter Qualität zeigt sich weiterhin das Gebäude des Oldenburger Hauptbahnhofs nach der vor einigen Jahren erfolgten stillvollen Modernisierung. Die etwas beschädigte Ausstattung des Wartebereichs wurde seit der Erhebung vor zwei Jahren erneuert. Dabei wurde die Zahl der Sitzplätze von vier auf 20 vervielfacht.

Der Warteraum von Augustfehn war im Gegensatz zum Herbst 2017 sauber. Es waren jedoch zwei Scheiben beschädigt. In Sagehorn und Rotenburg waren Fußböden und Wände verschmutzt. In Twistringen, Barnstorf, Sagehorn und Rotenburg fanden sich einzelne Kratzeleien an den Wänden.

In Nordenham wurde am Vorplatz des Bahnhofs eine neue WC-Anlage eingerichtet. Im Bahnhofsgelände von Diepholz wurde eine Toilettenanlage installiert. Diese war jedoch aufgrund eines Defekts verschlossen. Wegen der Neugestaltung des Vorplatzes standen am Bahnhof Verden nur Dixi-Toiletten zur Verfügung. In Delmenhorst wurden die Öffnungszeiten der Toiletten wegen eines Schadens am Zugangssystem eingeschränkt. Zudem waren drei WC-Kabinen nicht abschließbar.

Die Sauberkeit der sanitären Anlagen kann insgesamt als zufriedenstellend eingestuft werden. Von unangenehmem Geruch geprägt war das Behinderten-WC in Dorum. Umfangreiche Kratzeleien, u.a. ein Hakenkreuz, wurden in der Herren-Toilette von Osterholz-Scharmbeck erfasst.



- personenbedienter Fahrkartenverkauf und WC-Anlage vorhanden
- personenbedienter Fahrkartenverkauf aber kein WC vorhanden
- WC vorhanden
- weder personenbedienter Fahrkartenverkauf noch WC vorhanden
- * nur Behinderten-WC vorhanden; Fahrkartenverkauf am Vorplatz
- ** Dixi-Toiletten auf dem Vorplatz

Karte 6: Personenbedienter Fahrkartenverkauf und WC-Anlagen
(Qualitätskontrolle 2019)



Abb. 37: In Ottersberg ist einer der drei Fahrkartenautomaten mit einem zweiten Bildschirm zur Fernberatung ausgestattet. Die Verbindung wird durch das Berühren eines Feldes „LIVE Beratung“ im Hauptbildschirm aufgebaut.



Abb. 38: Der Bildschirm des Fahrkartenautomaten in Barrien an Gleis 2 war stark beschädigt. Das Gerät funktionierte aber einwandfrei.



Abb. 39: Der Entwerter in Dörverden an Gleis 4 war durch eine im Schlitz verkeilte Münze unbenutzbar.

3.10 Vertrieb

Seit Juni 2018 wird im Bahnhofsgebäude von Bassum kein Fahrkartenverkauf mehr angeboten. Das Reisecenter ist in die Ortsmitte, ca 1,2 km vom Bahnhof entfernt, umgezogen. Damit gibt es noch an zehn der 63 untersuchten Stationen einen personenbedienten Fahrkartenverkauf im Bahnhofsgebäude. In Hude und Bad Zwischenahn sind die Verkaufsstellen am Bahnhofsvorplatz (siehe auch Karte 6).

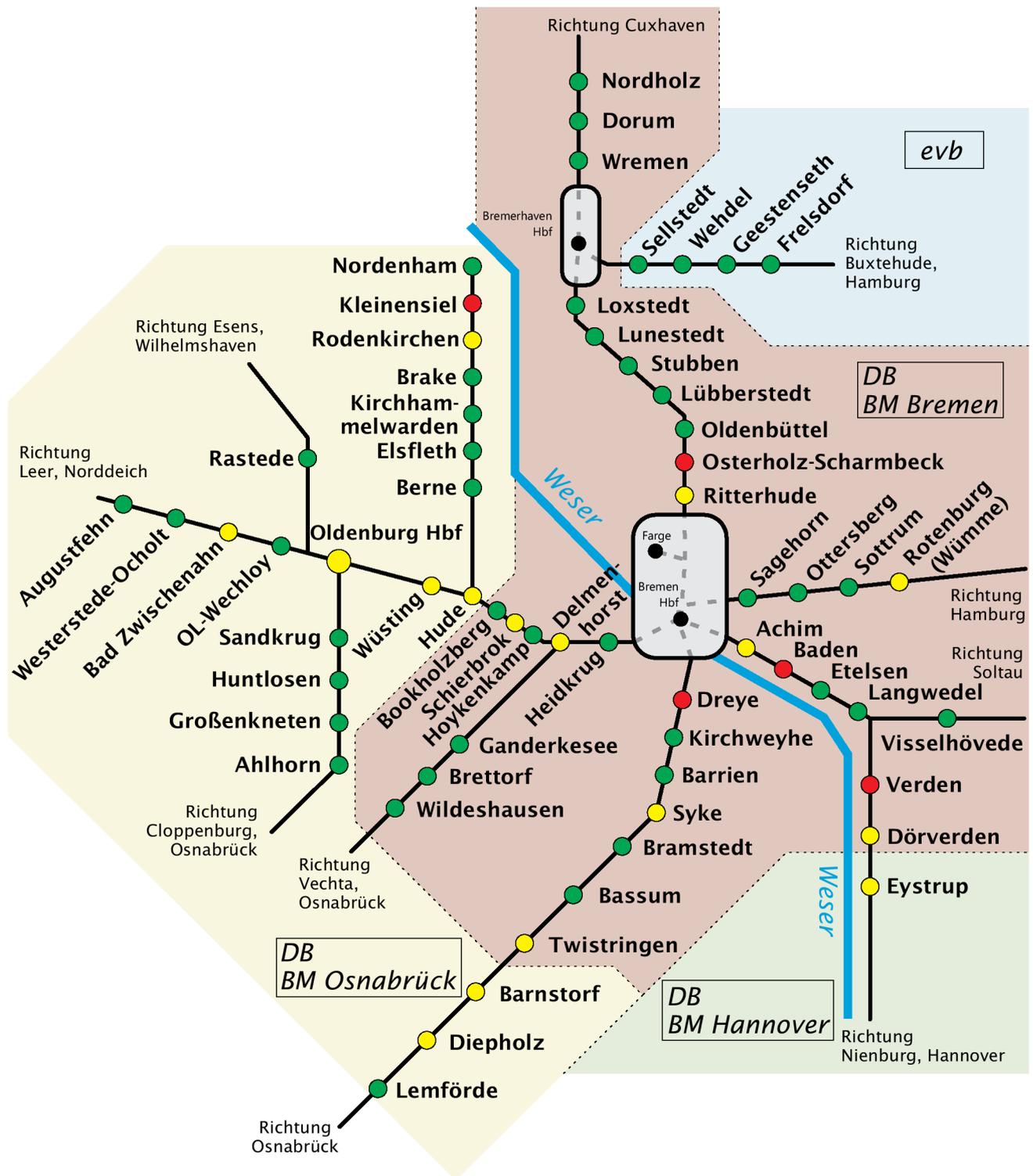
Daneben gibt es in einigen Gemeinden Fahrkartenverkaufsstellen, die etwas von den Bahnstationen entfernt sind. An den Bahnhöfen findet sich jedoch meist kein deutlicher Hinweis darauf. An einigen Stationen zeigen die Fahrkartenautomaten der NordWestBahn über das Feld „nächste Verkaufsstelle“ die entsprechende Adresse an.

Je nachdem, wessen Züge an einer Station verkehren, sind Fahrscheinautomaten der DB AG, der NordWestBahn, des Metronom oder der evb anzutreffen. BOB-Terminals, an denen Verbundfahrtscheine auf Chipkarten geladen werden können, ergänzen das Vertriebsystem an Stationen, an denen diese Funktion nicht in die Automaten integriert ist.

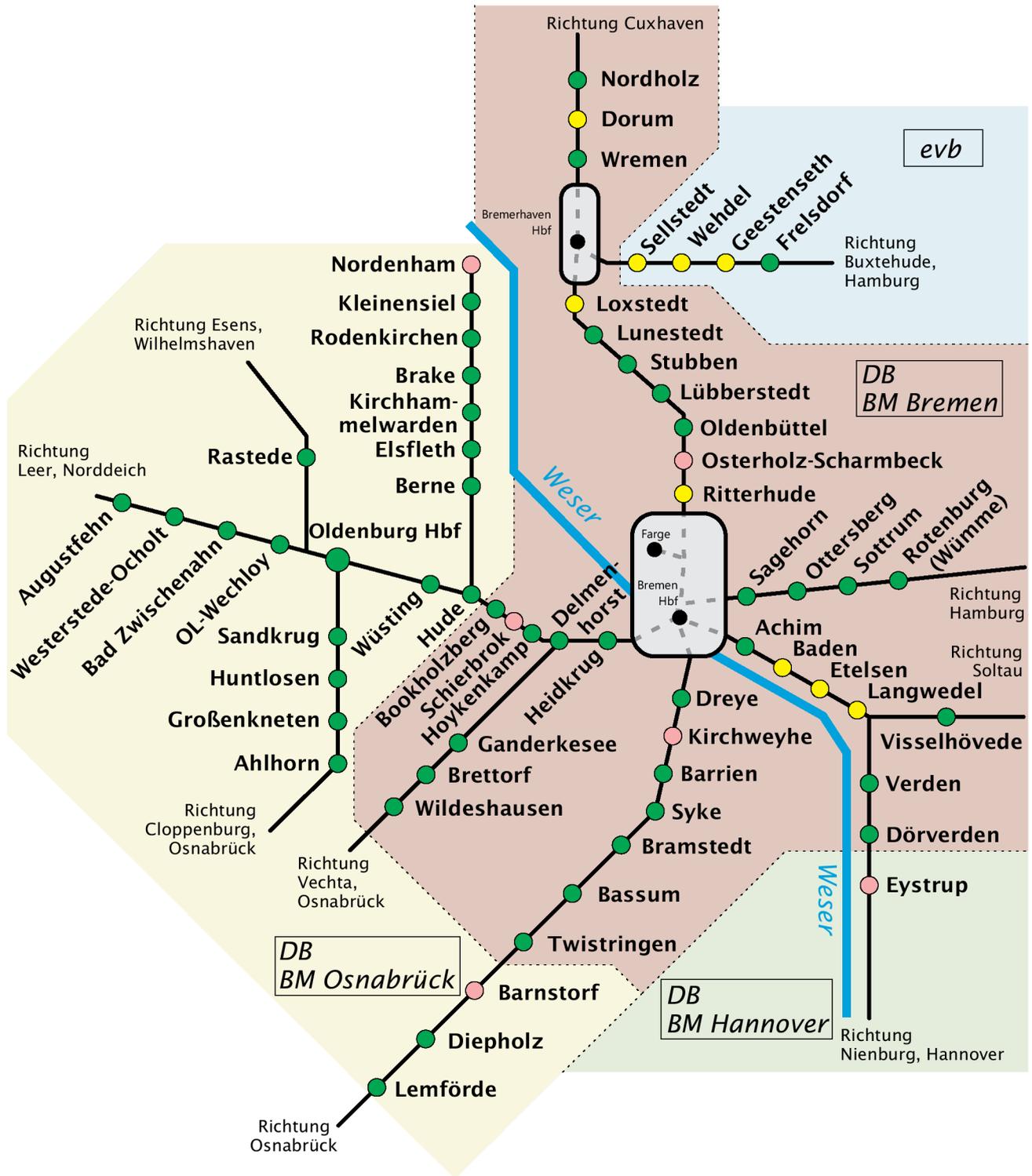
Nach der extrem unbefriedigenden Situation bei Fahrkartenautomaten und Entwertern im Herbst 2017 war die Verfügbarkeit in diesem Jahr deutlich besser. Vor zwei Jahren gab es an zwei Stationen keine Automaten, sieben weitere Automaten fehlten. Vier Automaten und zwei BOB-Terminals waren defekt. In diesem Jahr waren alle vorgesehenen Standorte an den Stationen mit Fahrkartenautomaten bestückt. Die Verkaufsstellen in Baden und in Lunestedt an Gleis 1 sind dabei nur für Kartenzahlung vorgesehen. Jeweils ein defekter Automat wurde in Schierbrok, Osterholz-Scharmbeck, Nordenham und Kirchweyhe registriert. An diesen Stationen stand jeweils noch mindestens ein funktionierender Automat zur Verfügung. In Eystrup, Barnstorf und Augustfehn waren die BOB-Terminals defekt.

Hinzu kommen Störungen an insgesamt neun Automaten, wo meist eine vorgesehene Zahlungsart nicht akzeptiert wurde. Besonders auffällig war, dass in Sellstedt, Wehdel und Geestenseth keine Kartenzahlung möglich war. In Barrien war ein Automatenbildschirm stark beschädigt.

An den Stationen waren insgesamt 27 Entwerter defekt. Das entspricht rund 22% aller Entwerter. An fünf Stationen stand kein funktionierender Entwerter zur Verfügung (siehe Karte 7). Das sind zwar acht Stationen weniger als vor zwei Jahren, jedoch ist es für die Fahrgäste weiterhin kein befriedigender Zustand.



Karte 7a: Funktionsfähigkeit der Entwerter
 (Qualitätskontrolle 2019)



- alle Automaten sind vorhanden und funktionieren
- mindestens ein Automat akzeptiert nicht alle Zahlungsarten (Münzen, Scheine, Karte)
- mindestens ein aber nicht alle Automaten (inkl. BOB) defekt oder fehlt
- kein Automat funktioniert bzw. alle Automaten fehlen

Karte 7b: Funktionsfähigkeit der Fahrkartenautomaten
(Qualitätskontrolle 2019)



Abb. 40: Die Wände im Bahnsteigtunnel von Rastede wurden mit Motiven gestaltet. Gegenüber den beschmierten Wänden vor zwei Jahren ist er kaum wiederzuerkennen.



Abb. 41: In Syke sind die nicht gestalteten Flächen der Treppenwände und der Tunnelzugänge stark bekratzelt.



Abb. 42: In Wehdel wurde im westlichen Bahnsteigbereich ein neuer Zugang gepflastert. Die Fahrgäste müssen an dieser Stelle nun nicht mehr durch das Gras laufen.

3.11 Zugänge

Das Thema der Bahnsteigzugänge stellt einen wichtigen Aspekt bei der Qualitätsbewertung von Bahnstationen dar. Betrachtet werden neben den unmittelbaren Bahnsteigzugängen wie Treppen, Rampen und Aufzügen sowohl zur Erreichbarkeit der Bahnsteige notwendige Kreuzungsbauwerke (Gleisüberwege, Brücken und Tunnel) als auch die Wege zwischen den Bahnsteigen. Vor allem im Fall zweier Außenbahnsteige führen diese oft über Fußwege entlang öffentlicher Straßen einschließlich der Nutzung vorhandener Bahnübergänge oder Unterführungen.

Defizite bei der Lage und der Anzahl von Bahnsteigzuwegungen lassen sich gut am Entstehen von Trampelpfaden erkennen. Besonders in Hude, Elsfleth, Wüstring, Wildeshausen, Huntlosen und Baden ist dies offensichtlich. In Wehdel wurde ein solcher Mangel behoben (siehe Abb. 42). Mit ähnlich einfachen Mitteln wäre dies auch an den genannten Stationen möglich. In Oldenbüttel fehlt eine Befestigung des direkten Zugangs von den P+R- und B+R-Anlagen zu Gleis 3.

Während die ebenerdigen Bahnsteigzugänge wenig anfällig für Beschädigungen und Verschmutzungen sind, tritt dieses Problem bei Unterführungen, Aufzügen und eingehausten Zugangsbauwerken unverändert häufig und an einzelnen Stationen extrem auf.

Im Verbundgebiet Bremen/Niedersachsen ist die Zugangssituation gegenüber der letzten Erhebung vor allem durch die Gestaltung der Tunnelwände in Bassum und Rastede verbessert worden (siehe Abb. 3 und Abb. 40). Diese geplante Gestaltung von freien Wandflächen hat sich in den letzten Jahren bewährt und setzt sich erfreulicherweise immer mehr durch. Auch die vor gut drei Jahren Vorbildlich gestalteten Tunnel- und Rampenwände im Bahnhof Etelsen sind noch in sehr gutem Zustand. In Syke lässt sich allerdings erkennen, dass möglichst alle freien Wandflächen gestaltet werden sollten. Während dort die Tunnelwände ansprechend gestaltet wurden, gibt es zahlreiche Schmierereien an den Tunnel- und Aufzugseingängen sowie an den Treppenwänden (siehe Abb.41). Die Praxis zeigt auch, dass es unverzichtbar ist, an den Motiven regelmäßig Ausbesserungen vorzunehmen.

Besonders stark von Schmierereien verunstaltet sind weiterhin die Tunnelwände an den Bahnhöfen in Ottersberg und Visselhövede. In Visselhövede kommen deutlich sichtbare bauliche Schäden einschließlich eindringenden Wassers hinzu. Die in Bramstedt und Dreye jeweils zwischen den beiden Bahnsteigen zu nutzenden Fußwege werden durch Schmierereien an den Betonwänden unter den Bahnbrücken ebenfalls beeinträchtigt.



Abb. 43: An den Treppen der erst acht Jahre alten Brücke in Baden ist an der Unterseite starke Rostbildung zu verzeichnen.



Abb. 44: In Hude wurden die beschädigten und beschmier- und undurchsichtigen Seitenwände an der Treppe zur Südseite ausgebaut. Die Situation wurde dadurch verbessert.



Abb. 45: Auch in Elsfleth ist gut zu erkennen, dass es sinnvoll ist, bei der Planung von Zugängen die für die Fahrgäste kürzesten Wege zu berücksichtigen.

Für die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige ist die Nutzbarkeit der an den Bahnhöfen vorhandenen Aufzüge die entscheidende Voraussetzung. Reparaturen und Wartung sollten so organisiert sein, dass die Ausfallzeiten der Aufzüge minimiert werden.

Bei den Erhebungen wurde erneut der Ausfall des Aufzugs zu Gleis 3 in Bad Zwischenahn festgestellt. Zudem war der Aufzug am Mittelbahnsteig in Sottrum defekt. In Achim, Langwedel, Verden und Etelsen war die Nutzung der Aufzüge durch Urin oder Uringeruch beeinträchtigt. Die Aufzüge in Bookholzberg waren umfangreich beschmiert und vermüllt (siehe Abb. 57).

Im Hinblick auf die Einhaltung der Kriterien der Barrierefreiheit sind auch die Ansagen in den Aufzügen wichtig. Es wurde festgestellt, dass in Aufzügen an den Bahnhöfen von Syke, Baden, Delmenhorst, Barnstorf, Etelsen, Langwedel, Achim und Oldenburg Hbf gar keine Ansagen erfolgten. In Rotenburg, Verden, Hude, Kirchweyhe und Twistringen waren nicht alle Ansagen in den Aufzügen korrekt.

Starke Korrosion prägt unverändert das Erscheinungsbild der Personenüberführung in Sagehorn. Mittlerweile werden beide Treppen mit zusätzlichen Trägern gestützt (siehe Abb. 6). In Baden ist eine deutliche Zunahme von Korrosion an den Treppenstufen zu beobachten (Abb. 43). In Sottrum haben sich im Asphalt auf der Brücke größere Blasen gebildet. Nur wenige wurden bereits ausgebessert. An den Brücken in Barrien und Sagehorn gab es Schmierereien.

In Etelsen, Achim und Syke waren Scheiben der Treppeinhausungen beschädigt. Im Tunnel von Oldenburg Hbf wurden im Bereich der Bahnsteigzugänge zusätzliche Stützen eingebaut. An den Wänden sind bereichsweise Feuchtigkeitsschäden mit abplatzendem Putz zu verzeichnen.

Einzelne Schmierereien wurden an den Tunnel-, Treppe- oder Rampenwänden in Kirchweyhe, Syke, Lemförde, Verden, Dörverden und Osterholz-Scharmbeck erfasst. In Twistringen, Bassum und Lemförde war in den Unterführungen Uringeruch wahrnehmbar.

Starke Verkräutungen wurden auf den Treppen in Stubben und Dreye, auf den Rampen in Oldenburg-Wechloy sowie in Elsfleth an der Rampe zu Gleis 2 registriert. In Stubben sammelte sich zudem an einigen Stufen ausgespülter Sand. In Wüsting waren die Radabweiser an der Rampe zu Gleis 2 mit Brombeeren überwuchert. In Syke, Twistringen, Barnstorf, Bramstedt, Ottersberg, Sottrum, Eystrup, Baden, Etelsen, Langwedel, Ganderkesee, Rodenkirchen, Brake und Wüsting waren Entwässerungsrinnen in den Zugängen versandet.



Karte 8: Zustand der Zugänge

Treppen, Rampen, Tunnel, Unterführungen, Brücken, Aufzüge
 (Qualitätskontrolle 2019)

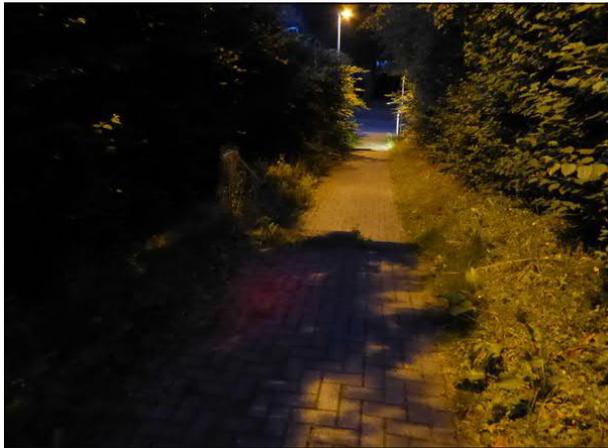


Abb. 46: Durch vor den Leuchten hängenden Ästen war in Bramstedt der Zugang zu Gleis 1 bereichsweise unzureichend beleuchtet.



Abb. 47: Die einzige Leuchte der Fußwegunterführung in Dreye war ohne Leuchtmittel.



Abb. 48: Wie hier in Hude fielen auch an anderen Stationen ungereinigte Leuchten an Bahnsteigtreppe auf.

3.12 Beleuchtung

Die Funktionsfähigkeit der Bahnsteig- und Zugangsbeleuchtungen konnte vollständig nur bei den am Abend durchgeführten Erhebungen an den Stationen Bassum und Bramstedt überprüft werden.

An diesen beiden Stationen gab es lediglich in Bassum eine defekte Dachleuchte zu verzeichnen. Unzureichend war die Beleuchtung in Bramstedt im Zugang zu Gleis 1. Vor einigen Leuchten hingen Äste, die so den Weg und auch Treppenstufen abschatteten. Außerdem war in Bramstedt die Straßenbeleuchtung im Bereich der beiden Zugänge (zwei Lichtmasten) defekt.

Tagsüber eingeschaltet war die Bahnsteigbeleuchtung in Nordholz, Nordenham und Delmenhorst. Sowohl in Delmenhorst als auch in Nordholz waren drei Bahnsteigleuchten defekt. Zudem wurden in Ottersberg und Rotenburg einzelne defekte Tunnelleuchten registriert.

In Wildeshausen stand in einer Leuchtenhaube an Gleis 1 etwas Wasser. An der Rampe zu diesem Bahnsteig war außerdem ein Lichtkopf zugewachsen. Gleiches gilt für einen Lichtmast an Gleis 1 in Syke.

Die einzige Leuchte in der Unterführung von Dreye war wie vor zwei Jahren zerstört (siehe Abb. 47). Dieser Zustand ist nicht akzeptabel, denn bei Dunkelheit ist eine Nutzung des Fußgängertunnels ohne Beleuchtung nicht zumutbar.

Beschädigungen an einzelnen Leuchtenhauben wurden in den Zugängen von Kirchweyhe, Achim, Lemförde, Langwedel und Delmenhorst festgestellt.

In Westerstede-Ocholt (am östlichen Bahnsteigende Gleis 2) und in Wehdel ist der Abstand zwischen den Lichtmasten unverändert zu groß, so dass einzelne Bereiche des Bahnsteigs nur schwach (Wehdel) bzw. gar nicht (Ocholt) beleuchtet sind. In Etelsen sind die Rampen zur Unterführung nur sehr spärlich mit einzelnen Lichtmasten ausgeleuchtet.

In den Personenunterführungen der Bahnhöfe Rastede, Dörverden, Osterholz-Scharmbeck, Ottersberg, Eystrup und Achim wurden beklebte Leuchtkörper erfasst. An den Treppenabgängen von Hude, Barnstorf, Twistringen, Verden und Diepholz waren Leuchten verschmutzt.

Darüberhinaus wurden an mehr als der Hälfte aller Stationen beklebte oder beschmierte Lichtmasten notiert.



Abb. 49: Die ungepflegte Werbetafel auf dem nicht mehr genutzten Mittelbahnsteig beeinträchtigt das Erscheinungsbild in Brake.



Abb. 50: Niemand scheint sich in Wildeshausen um das direkt neben einem Zugang und dem vorbildlich modernisierten Empfangsgebäude gelegene Gebäude und den davor abgelegten Schrott zu kümmern.



Abb. 51: Im Bereich der Fahrradständer am Zugang zu Gleis 1 beeinträchtigen Müll und Verkrautungen das Erscheinungsbild in Langwedel.

3.13 Umfeld

Neben der Verkehrsstation mit Bahnsteigen, Zugängen und Unter- bzw. Überführungen trägt auch das unmittelbare Umfeld wesentlich zum Erscheinungsbild eines Bahnhofs bei.

Im Rahmen der Qualitätskontrolle wurde dabei das äußere Erscheinungsbild von Gebäuden und Flächen bewertet, die entweder von den Fahrgästen auf dem Weg zum Zug unmittelbar passiert werden müssen oder die vom Bahnsteig aus zu sehen sind. Das sind insbesondere nicht mehr für Reisezwecke genutzte Bahnhofsgebäude, Schalthäuser, Stellwerke, Fahrradständer oder auch die Gleisbereiche. Von Bedeutung ist diesbezüglich auch das Erscheinungsbild von Bahnhofsvorplätzen oder Zufahrtbereichen, deren Gestaltung in der Regel in kommunaler Verantwortung liegt.

Eine zunehmende Bedeutung haben Lärmschutzwände, die in den letzten Jahren an vielen Stationen unmittelbar neben den Bahnsteigen errichtet worden sind und oft schnell von Graffiti und Schmierereien übersät werden. Eine Reinigung der Schutzwände erfolgt nur in absoluten Ausnahmefällen. Entsprechende Verunreinigungen können seit Jahren in Bookholzberg, Delmenhorst, Rastede, Heidkrug, Hude, Ottersberg, Sottrum, Ritterhude und Eystrup festgestellt werden. Sie bestehen allesamt unverändert oder haben zugenommen. Hinzugekommen sind Graffiti an in den letzten beiden Jahren neu errichteten Schallschutzwänden in Etelsen, Osterholz-Scharmbeck und Wüstring. Ähnlich wie bei den Tunnelwänden könnte eine gezielte Gestaltung der Lärmschutzwände an den Bahnsteigen die Situation verbessern.

Zur Herstellung eines angemessenen Wartekomforts mit möglichst wenig eingeschränkter sozialer Kontrolle und für ein akzeptables Erscheinungsbild ist der Einbau von Glasflächen in Lärmschutzwände im Bereich von Bahnsteigen unverzichtbar. Vorbildlich gelöst wurde der Zwiespalt zwischen Wartekomfort der Bahnkunden und Schallschutz der Anwohner in Verden. Größere Bereiche der Lärmschutzwand sind vollständig transparent. Das kommt natürlich auch dem Erscheinungsbild des Bahnhofs von der Stadtseite aus zugute.

Schmierereien oder Schäden an ehemaligen Bahnhofsgebäuden beeinträchtigen das Erscheinungsbild in Ahlhorn, Huntlosen, Brake, Berne, Rastede, Wüstring, Wildeshausen, Osterholz-Scharmbeck, Syke und Nordenham. In Lemförde ist sogar das noch genutzte Empfangsgebäude an mehreren Seiten großflächig beschmiert. Auch Einrichtungen wie Schalt- und Technikhäuser sowie Stellwerke werden immer wieder verunreinigt. Dies trifft auf Gebäude an insgesamt 17 Stationen zu.



Abb. 52: Zahlreiche Schmierereien und Verschmutzungen an den Treppen-, Rampen- und Tunnelwänden beeinträchtigen das Erscheinungsbild am Bahnhof Ottersberg erheblich.



Abb. 53: In diesen Fahrgastunterstand in Oldenburg-Wechloy wucherten Brombeersträucher.

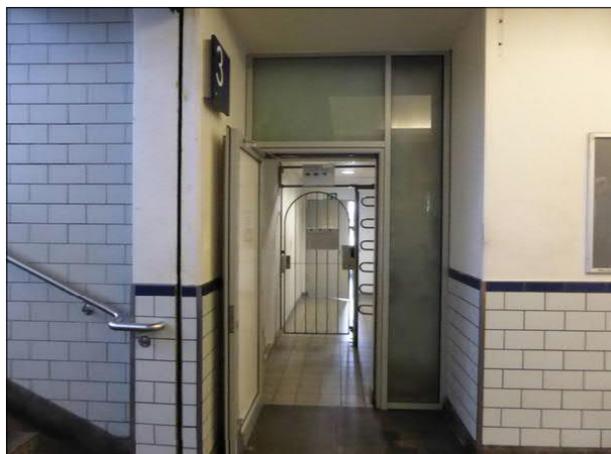


Abb. 54: Der Eingang zur WC-Anlage im Bahnhof Delmenhorst war nicht gekennzeichnet.

4 Bewertung

Die Karten auf den Seiten 30 bis 34 geben einen Überblick über die Bewertung der Zustände an den begutachteten Stationen. Seit der ersten Qualitätskontrolle im Jahr 2013 wird nach Wartekomfort, Information und Service differenziert. Aus diesen Teilergebnissen ergibt sich für jede Station eine Gesamtbewertung. Die Bewertung erfolgt in den Stufen 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft) nach einem definierten Bewertungsschema. Es wird eine Einteilung der Stationen in die Bereiche der Infrastrukturbetreiber vorgenommen, wobei die Zuständigkeit für die Bewertung selbstverständlich keine Rolle spielt. Auch in anderer Zuständigkeit liegende, aber der Funktion oder dem Erscheinungsbild der Stationen zuzuordnende Einrichtungen werden ihrem Zustand entsprechend in die Bewertung einbezogen. Die 2016 zu einem Bahnhofsmanagement zusammengelegten Bereiche Bremen und Osnabrück werden zur Auswertung der Entwicklung weiterhin getrennt benotet.

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, 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, der Zugänge (außer Aufzüge) und des Umfelds ein.

Es ergeben sich folgende Durchschnittsnoten:

DB BM Bremen:	3,06	(2017: 3,15)
DB BM Hannover:	2,00	(2017: 2,00)
DB BM Osnabrück:	3,00	(2017: 2,95)
evb:	2,00	(2017: 3,25)
alle Stationen:	2,95	(2017: 3,07)

Das Qualitätsniveau im Bereich des Wartekomforts ist gegenüber der Erhebung im Jahr 2017 verbessert worden. Das diesjährige Ergebnis ist das beste der bisherigen Erhebungen. Nicht zuletzt leisten die Verbesserungen an den vier Stationen im Bereich der evb dazu ihren Beitrag.

Keine der begutachteten Stationen konnte als „sehr gut“ eingestuft werden. An den Bahnhöfen Sagehorn und Visselhövede musste der Wartekomfort mit „mangelhaft“ bewertet werden.



Abb. 55: In den Fahrkartenautomaten in Ganderkesee waren nur Fahrplaninformationen für die Linie Osnabrück - Oldenburg abrufbar. Diese verkehrt jedoch dort nicht.

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 BM Bremen:	2,28	(2017: 2,36)
DB BM Hannover:	2,00	(2017: 2,00)
DB BM Osnabrück:	2,18	(2017: 2,36)
evb:	1,50	(2017: 1,50)
alle Stationen:	2,19	(2017: 2,30)

Die Qualität der Informationseinrichtungen ist gegenüber dem Jahr 2017 ebenfalls verbessert worden. Auch für die Informationsqualität bedeutet der aktuelle Wert das beste der bisherigen Ergebnisse.

An allen Stationen waren die grundlegenden Informationen gegeben, so dass keine Station mit „mangelhaft“ bewertet werden musste. Die Stationen Barrien, Kleinensiel, Geestenseth und Frelsdorf wurden im Bereich Information mit „sehr gut“ bewertet.

4.3 Service

Die Servicenoten bewerten den Zustand und die Funktionsfähigkeit der Fahrkartenautomaten, der Entwerter, der Schließfächer, der Automattüren, der Aufzüge und den Zustand der Fahrkartenschalter. Wenn mehr als drei Personen pro geöffnetem Schalter anstehen, geht die Länge der Warteschlangen in die Bewertung ein.

Es ergeben sich folgende Durchschnittsnoten:

DB BM Bremen:	2,67	(2017: 2,83)
DB BM Hannover:	4,00	(2017: 4,00)
DB BM Osnabrück:	2,36	(2017: 2,64)
evb:	2,50	(2017: 1,75)
alle Stationen:	2,57	(2017: 2,71)

Das Ergebnis für den Zustand der Serviceeinrichtungen ist zwar klar besser als vor zwei Jahren, aber erneut insgesamt nur „befriedigend“. Der Grund dafür liegt in erster Linie an der weiterhin relativ hohen Anzahl defekter Entwerter. Aufgrund zusätzlicher Mängel an anderen Serviceeinrichtungen musste die Servicequalität in Osterholz-Scharmbeck und in Verden mit „mangelhaft“ bewertet werden.

Die nicht funktionierenden Aufzüge in Bad Zwischenahn und in Sottrum führten dort zur Einstufung der Servicequalität mit „mangelhaft“.



Abb. 56: Die Vitrine im stark beschmierten Unterstand an den Gleisen 2/3 in Sagehorn enthielt neben dem Abfahrtsplan einen Hinweis zu einer Gleisänderung. Die Scheibe war zerkratzt, angekokelt und bekratzelt.

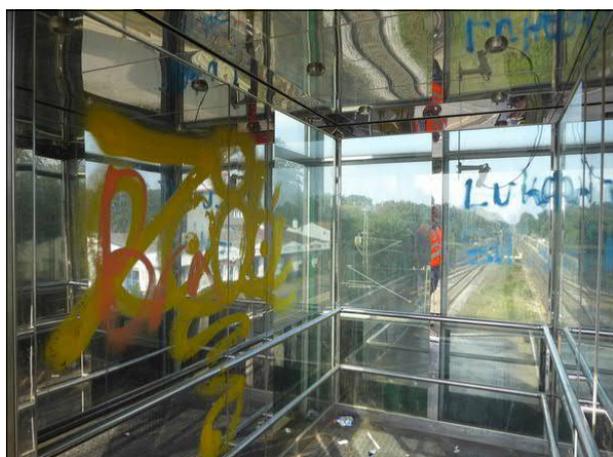


Abb. 57: Der Aufzug zum Bahnsteig in Bookolzberg war wie sein Aufzugsschacht stark beschmiert.



Abb. 58: Der Haltepunkt Frelsdorf an der Strecke Bremerhaven - Bremervörde erzielte mit nur kleinen Mängeln das beste Ergebnis bei der diesjährigen Qualitätskontrolle. Als einzige Station erhielt Frelsdorf die Gesamtnote „sehr gut“.



Abb. 59: Durch den Abriss des Bahnhofsgebäudes ist in Lübberstedt zwischen dem Bahnsteig für Gleis 1 und dem Bahnübergang eine größere Freifläche entstanden.



Abb. 60: Das Dach und die Fassade des Bahnhofsgebäudes in Sottrum wurden renoviert. Für Fahrgäste war es jedoch nicht nutzbar. Der Warteraum war verschlossen. Der Fahrkartenautomat wurde an den Bahnsteig versetzt.

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 BM Bremen:	2,75	(2017: 2,79)
DB BM Hannover:	3,00	(2017: 3,00)
DB BM Osnabrück:	2,59	(2017: 2,70)
evb:	1,75	(2017: 2,50)
alle Stationen:	2,63	(2017: 2,75)

Der Zustand der niedersächsischen Bahnstationen im Bereich des VBN hat sich gegenüber der Qualitätserhebung im Herbst 2017 etwas verbessert. Es bleibt in der Gesamtnote über alle Stationen bei einem „befriedigend“. Dennoch ist es das beste Gesamtergebnis der bisherigen Erhebungsdurchgänge.

Wie in den vorangegangenen Kapiteln erläutert, wurden seit der Erhebung im Herbst 2017 in allen Teilbereichen Verbesserungen erzielt. Für die Bereiche Wartekomfort und Information sowie für die Gesamtbewertung sind die aktuellen Werte gleichzeitig die jeweils besten aller bisherigen Erhebungen.

Für die Entwicklung in den letzten beiden Jahren positiv hervorzuheben sind Maßnahmen wie die Tunnelgestaltung in Rastede und die Grundreinigung der Fahrgastunterstände im Bereich der evb. Hinzu kommen eine verbesserte Funktionsfähigkeit von Zugzielanzeigern, Abfahrtsmonitoren und Schriftanzeigern sowie eine verbesserte Verfügbarkeit der Fahrkartenautomaten. Ein Ärgernis für die Fahrgäste stellen die nach wie vor zahlreichen Entwerteraussfälle dar.

16 Stationen erhielten eine bessere Gesamtnote als bei der Erhebung 2017. Demgegenüber stehen elf Stationen, die in diesem Jahr schlechter abschnitten. Im Gegensatz zur Qualitätserhebung im Jahr 2017 erreichte mit Frelsdorf wieder eine Station die Gesamtnote „sehr gut“. Dort wurden nur kleine Mängel festgestellt. Wie im Jahr 2017 schnitten sieben Stationen mit der Gesamtnote „ausreichend“ ab. Am schlechtesten wurde der Zustand des Bahnhofs Verden eingestuft. Neben dem „mangelhaft“ im Bereich Service (kein funktionierender Entwerter, Urin in den Aufzügen) wurde der Wartekomfort nur mit „ausreichend“ bewertet (u.a. Verschmutzungen, zwei Scheiben fehlen).

Im Diagramm, das auf Seite 35 den Bericht abschließt, ist die Entwicklung der Bewertungen für die einzelnen Bereiche bei den bisherigen Qualitätskontrollen dargestellt.

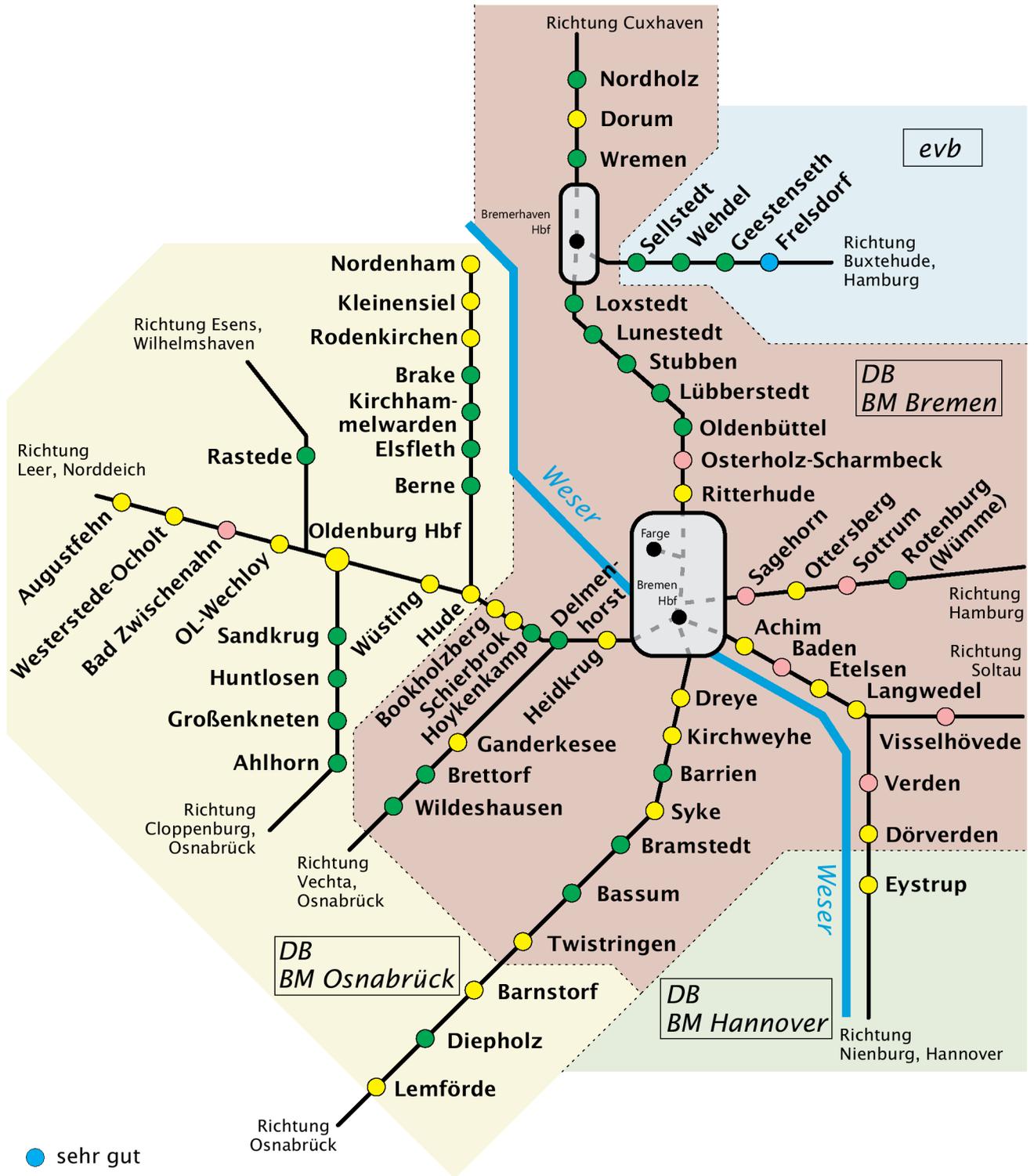


Karte 10: Bewertung Information

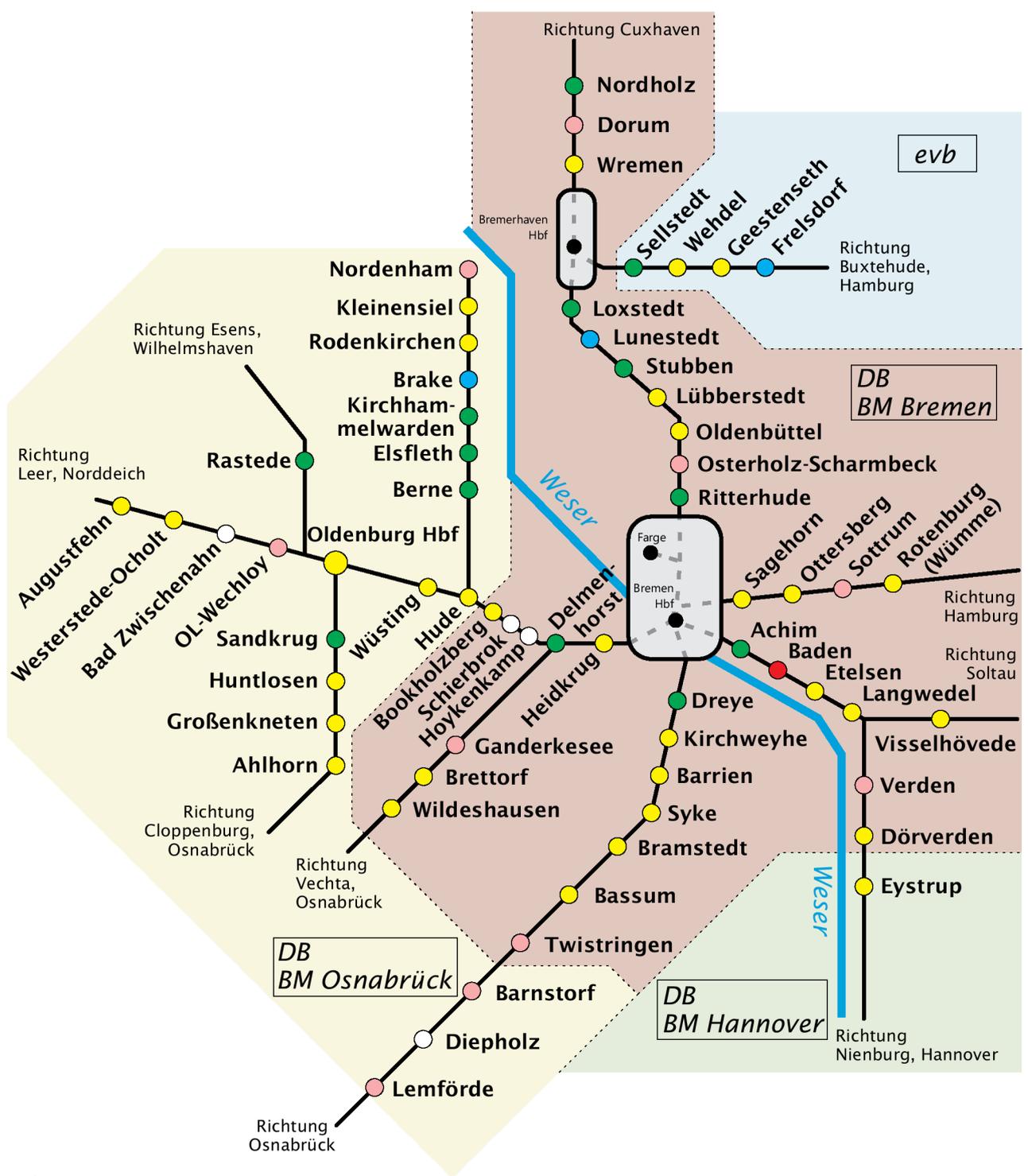
Vitrinen, Aushänge, Beschilderung, Zuganzeiger, Uhren, Lautsprecher
 (Qualitätskontrolle 2019)



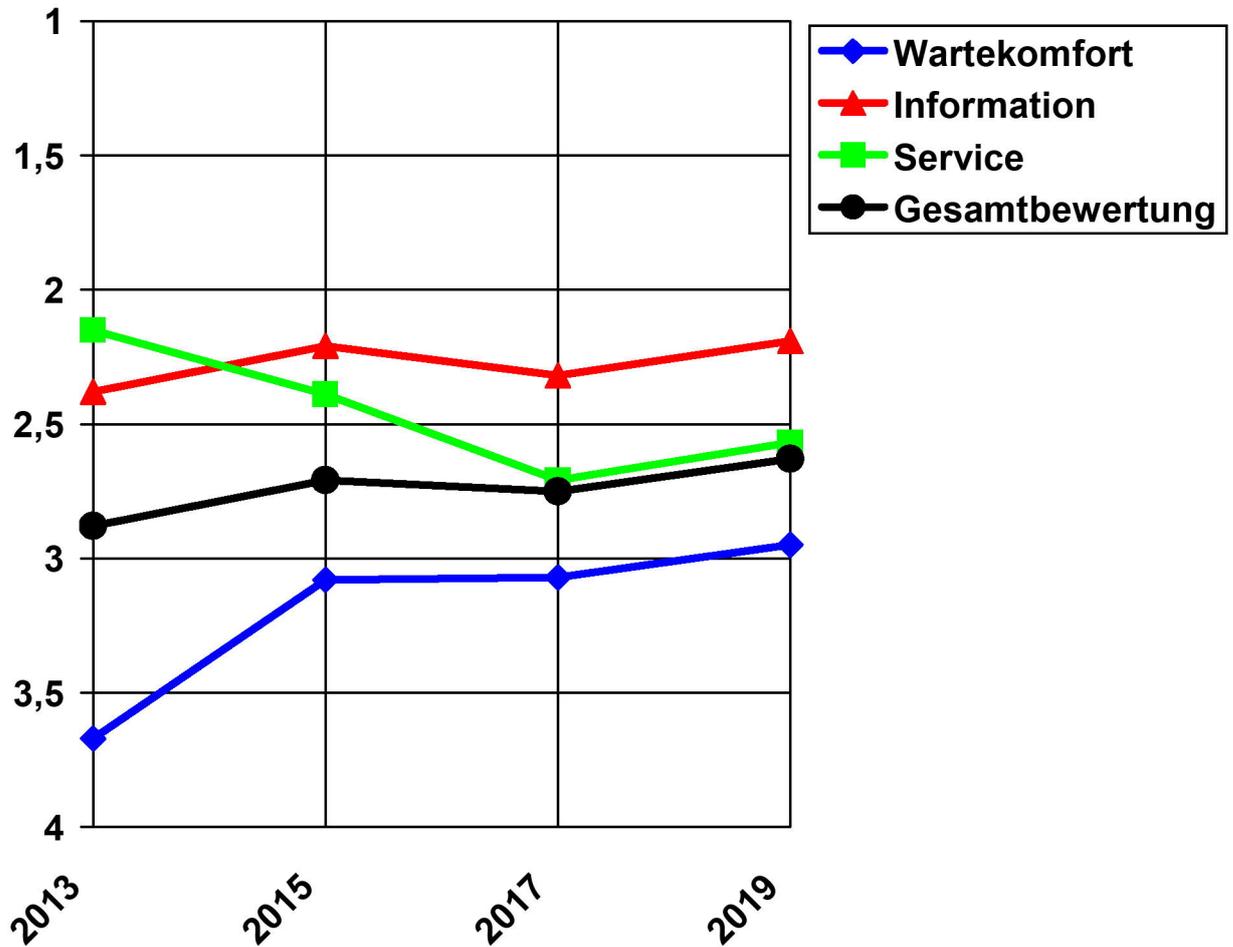
Karte 11: Bewertung Serviceeinrichtungen
 Fahrkartenverkauf, Entwerter, Aufzüge, Automattüren
 (Qualitätskontrolle 2019)



Karte 12: Gesamtbewertung
 (Qualitätskontrolle 2019)



**Karte 13: Veränderung der Gesamtnote
 im Vergleich zur Qualitätskontrolle 2017
 (Qualitätskontrolle 2019)**



Entwicklung der Bewertungen für die niedersächsischen Bahnstationen im VBN in den Qualitätskontrollen