

# 5. Qualitätskontrolle an den niedersächsischen Bahnhöfen im VBN

Ergebnisbericht

Frühjahr 2021

Bearbeiter: Sven Jagdhuhn  
Ingo Buchholz

Juli 2021

Auftraggeber:  
ZVBN  
Willy-Brandt-Platz 7  
28215 Bremen

[www.zvbn.de](http://www.zvbn.de)



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Analyse</b>	<b>4</b>
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
<b>4</b>	<b>Bewertung</b>	<b>27</b>
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:** Am 14. Juni 2020 wurde die neu eingerichtete Station Jaderberg mit ihren am Bahnübergang der Vareler Straße versetzt angeordneten Außenbahnsteigen in Betrieb genommen. Auf ganzer Länge prägen hohe Lärmschutzwände das Bild.



**Abb. 2:** Mitten im Zugang zum Bahnsteig Richtung Oldenburg steht in Jaderberg ein Betonschaltheus. Das ist nicht nur gestalterisch, sondern auch funktional unbefriedigend.



**Abb. 3:** Einige Bahnhofsgebäude und Warteräume waren aus Infektionsschutzgründen verschlossen. In Barnstorf war dadurch auch das BOB-Terminal nicht erreichbar.

## 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 Frühjahr 2021 hat die Agentur BahnStadt zum fünften 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 15. bis zum 25. März 2021 statt. Vier Stationen wurden bei Dunkelheit erhoben, um dort die Beleuchtung vollständig überprüfen zu können.

Die Prüfungen der aktuell 64 Bahnhöfe und Haltepunkte wurden größtenteils zusammen mit Vertretern der Infrastrukturbetreiber durchgeführt. Für 59 Stationen ist die DB Station&Service AG mit dem Bahnhofsmanagement Bremen/Osnabrück der Infrastrukturbetreiber. Vier Stationen betreibt die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb). Für den Bahnhof Eystrup ist das DB-Bahnhofsmanagement 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:** Nicht nur stufenfreie Erreichbarkeit der Züge, sondern auch Orientierungsmöglichkeiten für Sehbehinderte gehören zur Barrierefreiheit einer Station. Taktile Informationen auf Handläufen müssen dabei in der Regel nicht so umfangreich sein wie hier in Diepholz.



**Abb. 5:** Nur wenige Wochen nach der Qualitätserhebung wurde mit der Erneuerung und der Anhebung der Bahnsteige in Heidkrug begonnen, um einen stufenlosen Einstieg in die S-Bahnen herzustellen.



**Abb. 6:** Die auf dem Bahndamm gelegenen Bahnsteige in Dreie sind nur über Treppen erreichbar. Barrierefreiheit ist hier nicht in Sicht.

## 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).

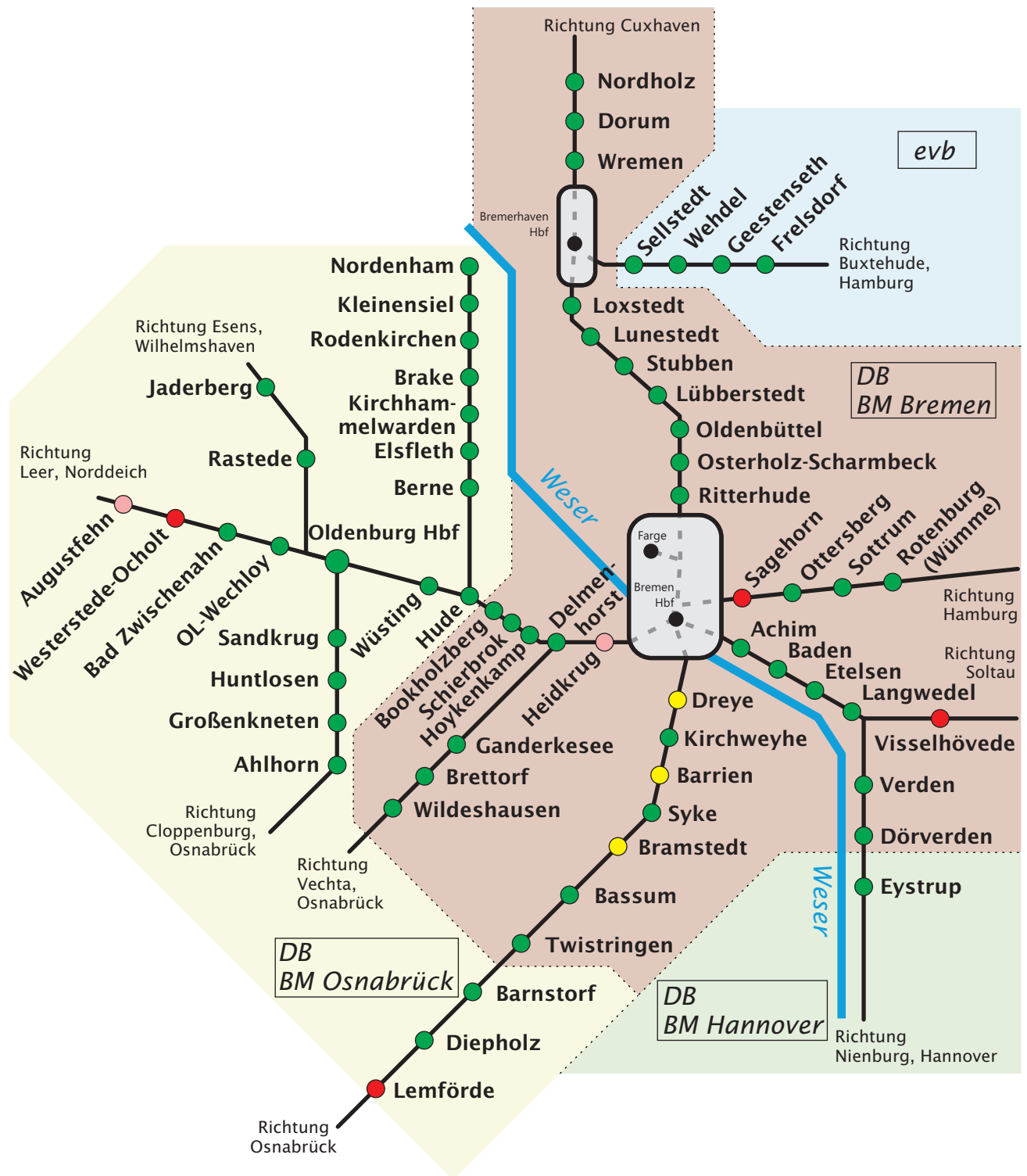
Seit der letzten Erhebung im Sommer 2019 wurde niedersächsischen Bereich des Verbundgebiets keine weitere Bahnstation erneuert. Mit der neuen Station Jaderberg sind aktuell 55 der hier betrachteten 64 Stationen im Sinne der stufenfreien Erreichbarkeit der Züge barrierefrei ausgebaut. Damit steigt die Quote der barrierefrei nutzbaren Stationen auf 86 %.

Aktuell verbleiben im Verbundgebiet außerhalb des Landes Bremen noch sechs Verkehrsstationen, die in den kommenden Jahren modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden sollen. Die Station Sagehorn wird dabei um rund 700 m verlegt. Die Arbeiten sind bereits fortgeschritten. Ab Dezember 2021 sollen die Züge am neuen Standort halten. Die Bahnsteige der evb werden in diesem Sommer verlängert und mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.

Im April und Mai wurde der barrierefreie Ausbau der Verkehrsstationen in Heidkrug, Augustfehn und Visselhövede begonnen. Dabei werden die Bahnsteige in Heidkrug und Augustfehn auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm und in Visselhövede auf 55 cm über der Schienenoberkante erhöht, so dass ein stufenloser Einstieg in die dort verkehrenden Züge hergestellt wird. In Augustfehn wird der Zwischenbahnsteig durch einen Außenbahnsteig ersetzt. Die Bahnsteige werden mit einer Fußgängerbrücke, die über Treppen und Aufzüge erreichbar sein wird, verbunden. Außerdem werden die Bahnsteigoberflächen mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet.

Die Modernisierung der Bahnhöfe in Westerstede-Ocholt und in Lemförde erfolgt anschließend.





- 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 März 2021)



**Abb. 7:** Mit der Erneuerung der seit Jahren baufälligen Bahnsteige in Visselhövede wurde rund zwei Monate nach der diesjährigen Qualitätserhebung begonnen.



**Abb. 8:** Der Bahnsteig in Sellstedt wies stellenweise Absackungen mit Stufenbildung bis zu 4 cm Höhe auf.



**Abb. 9:** In Lemförde fehlte an Gleis 2 der Gullideckel direkt neben dem Fahrgastunterstand.

### 3 Analyse

#### 3.1 Bahnsteige

Die Qualität der Bahnsteige wurde im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2019 nur an wenigen Stationen und nur in geringem Umfang verändert. Angesichts der Jahreszeit wurden erwartungsgemäß erheblich weniger Verkrautungen auf den Bahnsteigen erfasst als im Sommer 2019.

Baulich fiel vor allem die Zunahme der Schäden an den Bahnsteigen von Augustfehn und Heidkrug auf. Angesichts der unmittelbar bevorstehenden Baumaßnahmen ist dies jedoch verständlich. Gleiches gilt für die gegenüber der Erhebung vor zwei Jahren vermehrten Absackungen und Unebenheiten an den Bahnsteigen im Bereich der evb.

Da die für den Dezember 2020 geplante Inbetriebnahme der Verkehrsstation Sagehorn am neuen Standort um voraussichtlich ein Jahr verschoben werden musste, mussten auch in diesem Jahr die an vielen Stellen schadhafte Bahnsteige am alten Standort bewertet werden.

Der Bahnhof Visselhövede wies wie vor zwei Jahren an 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.

In Oldenburg Hbf gibt es an Gleis 1 im östlichen Außenbereich größere Schäden am Bahnsteig. Betroffen ist auch der Blindenleitstreifen. Dieser ist dort bereichsweise unbrauchbar. An Gleis 4 sind einige Platten des Blindenleitstreifens stark beschädigt. Zudem war ein Schutzgeländer vor dem Aufzug an Gleis 8 locker.

In Langwedel und Brettorf waren einzelne Stellen der Blindenleitstreifen leicht angehoben. In Kleinensiel war eine Platte des Leitstreifens rund einen Zentimeter abgesackt. In Kirchhammelwarden fehlen im Blindenleitsystem unverändert drei taktile Platten im Bereich der südlichen Treppe. Stattdessen wurden an dieser Stelle normale Bahnsteigplatten verwendet. In Achim und Heidkrug platzte die Gefahrenbereichsmarkierung auf den Bahnsteigen stellenweise ab. In Etelsen fehlte ein Abdeckblech der Entwässerungsrinne auf dem Bahnsteig der Gleise 2/3.

In Augustfehn, Berne, Wüstring und Dreye waren die Zäune neben den Bahnsteigen stellenweise beschädigt. In Bramstedt wird am nördlichen Bahnsteigende an Gleis 2 weiterhin ein Kabelstrang über den Bahnsteig geführt.





**Abb. 10:** Der Blindenleitstreifen im östlichen Bereich des Bahnsteigs in Oldenburg Hbf ist stark beschädigt.



**Abb. 11:** Auf dem Bahnsteig von Osterholz-Scharmbeck lagen an mehreren Stellen Scherben.



**Abb. 12:** Der ehemalige Zugangsbereich zum Bahnhofsgebäude in Nordenham war verunreinigt. Uringeruch verbreitete sich von dort auf den Bahnsteig.

Neben den baulichen Schäden beeinträchtigten auch Verunreinigungen auf einigen Bahnsteigoberflächen den Wartekomfort. Wie schon eingangs erwähnt, wurden deutlich weniger Verkrautungen festgestellt. Nennenswert waren diese lediglich in Bramstedt, Visselhövede und Ottersberg. Im Sommer 2019 wurden an 20 Stationen stärkere Verkrautungen auf den Bahnsteigen erfasst.

An einzelnen Stationen ist eine zunehmende Verschmutzung der Blindenleitstreifen zu beobachten. In Wüstring, Sandkrug und Rastede war in einigen Bereichen nur noch geringer Kontrast zu den anderen Bahnsteigplatten zu erkennen. In Sandkrug war zudem der Blindenleitstreifen in den verschmutzten Bereichen an Gleis 2 bei Nässe rutschig.

Versandete und/oder bewachsene Entwässerungsrinnen waren in diesem Jahr auf den Bahnsteigen in Ahlhorn, Großenkneten, Hude, Huntlosen, Delmenhorst, Rastede, Sagehorn und Sottrum zu verzeichnen. Das sind zwei Stationen mehr als im Sommer 2019.

Vor allem in den überdachten Wartebereichen von Achim, Brake, Nordenham, Delmenhorst, Osterholz-Scharmbeck, Verden, Bassum und Syke waren die Bahnsteige bereichsweise verschmutzt. Auf den Bahnsteigen in Baden, Bookholzberg, Dorum, Osterholz-Scharmbeck und Ottersberg lagen stellenweise Scherben.

Vogelkot beeinträchtigte den Wartekomfort auf den Bahnsteigen in Oldenburg Hbf und Bassum. In Barnstorf, Oldenburg-Wechloy, Osterholz-Scharmbeck, Sellstedt, Syke, Twistring, Lunestedt, Delmenhorst und Kirchhammelwarden waren die Bahnsteigoberflächen stellenweise beschmiert. Damit waren doppelt so viele Stationen betroffen als vor zwei Jahren.

In Brake beeinträchtigten viele in den Pflasterfugen steckende Zigarettenkippen das Erscheinungsbild.

Gegenüber der Erhebung vor zwei Jahren haben die Schmierereien und Verschmutzungen an auf den Bahnsteigen platzierten Schaltkästen deutlich zugenommen. An 18 Stationen, das sind zwölf(!) mehr als 2019, war das der Fall.

Beschmierte oder bekratzte Streugutboxen wurden auf den Bahnsteigen in Berne, Bookholzberg, Frelsdorf, Sellstedt, Achim, Bassum, Rotenburg, Syke, Delmenhorst und Bramstedt verzeichnet.

In Nordenham waren erneut Plakate einer am Bahnsteig stehenden Werbetafel abgerissen. Auf den Bahnsteigen in Oldenburg Hbf, Delmenhorst und Verden waren Snack-Automaten bekratzelt.







**Abb. 13:** Durch einen Neuanstrich wurde der Wartebereich vor dem Bahnhofsgebäude in Brettorf aufgewertet.



**Abb. 14:** An mehreren Stationen beeinträchtigten verschmutzte Decken und Leuchten das Erscheinungsbild der Unterstände. Auch in Wremen war das der Fall.



**Abb. 15:** Die Stützen der provisorischen Bahnsteigüberdachungen in Oldenburg Hbf werden zunehmend bekritzelt.

### 3.2 Wetterschutz und Sitzgelegenheiten

An allen Bahnstationen im VBN-Bereich standen Sitzgelegenheiten und mindestens ein Wetterschutz auf den Bahnsteigen zur Verfügung. In Sagehorn war dies jedoch nur auf dem Bahnsteig der Gleise 2/3 der Fall. Am Hausbahnsteig, von dem aus die Züge Richtung Bremen abfahren, gibt es weder Wetterschutz noch Sitzgelegenheiten. Der Warteraum im Bahnhofsgebäude steht auch nicht mehr zur Verfügung (siehe Abb. 34).

In Elsfleth ist die Ausstattung zum geschützten Warten an Gleis 1, auf dem nach Fahrplan alle Züge verkehren, etwas spärlich. In einem Unterstand sind zwei kleine Bänke mit zusammen maximal 6 Sitzplätzen installiert. Bei rund 700 Fahrgästen pro Tag ist das sehr wenig.

In Oldenburg Hbf soll mit der Erneuerung der Bahnsteighalle, deren Verglasung schon vor Jahren entfernt wurde, erst im Jahr 2023 begonnen werden. Die provisorisch errichteten Bahnsteigdächer bieten zwar Wetterschutz. Das Erscheinungsbild des Bahnhofs wird jedoch durch die massiven Betonsockel auf den Bahnsteigen und die angerostete Hallenkonstruktion stark getrübt.

An den Wetterschutzeinrichtungen der Bahnhöfe und Haltepunkte wurde in diesem Jahr eine erhebliche Steigerung der Glasschäden 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 insgesamt 53 fehlende oder zerstörte Wetterschutz-Scheibensegmente gezählt. Das sind 19 mehr als bei der Erhebung vor zwei Jahren. Es wurde sogar der bisherige Höchstwert von 48 Scheiben aus dem Jahr 2013 übertroffen.

Die Benotung des Zustandes des Wetterschutzes an allen Stationen (Karte 4) lässt erkennen, wo die größten Schäden oder Verschmutzungen zu verzeichnen sind. Am umfangreichsten waren die Schäden in Rodenkirchen und Visselhövede mit jeweils acht zerstörten oder fehlenden Segmenten. In Bookholzberg waren drei der sechs Segmente des einzigen Unterstands stark beschädigt. In Wüstring waren es in der Summe fünf, die sich jedoch auf drei Unterstände verteilen. An acht Stationen wurden leichtere Schäden an den Scheiben der Unterstände registriert. In Huntlosen und Sandkrug waren ausschließlich Dachscheiben betroffen. In Frelsdorf, Geestenseth, Wehdel und Sellstedt waren einzelne Dachelemente angekokelt. In Syke und Dorum waren einzelne Brüstungen der Unterstände beschädigt. In Rodenkirchen, Nordenham, Osterholz-Scharmbeck, Großenkneten und Rotenburg und fehlen Kleinpflastersteine an einzelnen Stützen der Wetterschutzeinrichtungen.





**Abb. 16:** An beiden Unterständen fehlten in Rodenkirchen jeweils neun Scheiben. Zudem waren an jedem Unterstand vier weitere Scheiben stark beschädigt.



**Abb. 17:** Der Unterstand in Wehdel war sauber und wies nur kleine Lackschäden auf. Eine Dachscheibe war angekokelt.



**Abb. 18:** In einem Unterstand an Gleis 2 in Ahlhorn fehlten bereits vor zwei Jahren drei Sitze. Daran hat sich seitdem nichts geändert.

In den Unterständen von Ganderkesee, Twistingen, Baden, Stubben, Wüstring und Sandkrug war Algenbildung an den Regenrinnen zu beobachten. Es blieb unklar, ob die Abflüsse verstopft oder beschädigt sind.

Umfangreiche Schmierereien wurden unverändert am Unterstand der Gleise 2 und 3 in Sagehorn verzeichnet. Daneben beeinträchtigten Schmierereien an der Fassade des Bahnhofsgebäudes in Brake, im kommunalen Unterstand in Lunestedt sowie in den Unterständen auf den Bahnsteigen von Lemförde und Hoykenkamp den Wartekomfort. Damit sind drei Stationen weniger von Schmierereien betroffen als 2019. Besonders hervorzuheben sind die Verbesserungen in Brettorf. Dort wurde der verschmutzte und beschmierte Wartebereich am ehemaligen Bahnhofsgebäude renoviert, und die seit Jahren fehlenden Leuchten im Unterstand wurden wieder eingesetzt.

Insgesamt haben die Verschmutzungen an den Wetterschutzeinrichtungen gegenüber der Erhebung vor zwei Jahren aber zugenommen. Abgesehen davon, dass in einem Unterstand von Augustfehn Exkremate lagen, ist vor allem die weitere Zunahme der großflächigen Verschmutzungen an den Decken und Leuchten der Unterstände hervorzuheben. Nachdem vor zwei Jahren bereits 18 Stationen davon betroffen waren, wurden in diesem Jahr 23 Stationen gezählt. Bei der Erhebung im Jahr 2017 waren es erst 13 Stationen. In Ottersberg und Oldenburg-Wechloy waren einzelne Leuchten der Unterstände mit Farbe zugesprüht.

Kritzeleien oder Aufkleber wurden an den Wetterschutzeinrichtungen von 30 Stationen erfasst. Besonders stark waren diese mutwilligen Verunreinigungen an den kommunalen Wetterschutzbereichen in Ottersberg und an den Stützen der provisorischen Überdachungen in Oldenburg Hbf ausgeprägt.

An einigen Stationen waren verschmutzte Dachscheiben zu bemängeln. Dies gilt vor allem für Heidkrug, Brake, Delmenhorst, Sandkrug und Huntlosen.

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. An 22 Stationen waren Sitzmöbel von Korrosion betroffen. Das sind vier Stationen mehr als vor zwei Jahren. Mangelhaft ist nach wie vor der Zustand der Sitze an Gleis 2 in Ahlhorn und Westerstede-Ocholt.





### Karte 3: Art des Wetterschutzes

(bei mehreren Bahnsteigen wird der am hochwertigsten ausgestattete Bahnsteig berücksichtigt)  
(Qualitätskontrolle 2021)



Karte 4: Zustand des Wetterschutzes auf den Bahnsteigen und der Warteräume (Qualitätskontrolle 2021)



**Abb. 19:** Der Abfallbehälter im Warteraum von Rotenburg war stark verschmutzt und überfüllt.



**Abb. 20:** Die Mülleimer auf dem Bahnsteig von Ganderkesee weisen teilweise größere Lackschäden auf.



**Abb. 21:** In Bassum lag einiger Abfall im Gleisbereich.

### 3.3 Abfallentsorgung

An allen Bahnstationen stand mindestens ein nutzbarer Abfallbehälter zur Verfügung. In Ritterhude geht die Bahnsteigausstattung an Gleis 2 über dieses Minimum nicht hinaus, was angesichts der Länge des Bahnsteigs und des Fahrgastaufkommens recht wenig erscheint.

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

Einzelne volle Abfallbehälter wurden in Achim, Rotenburg und Syke erfasst. In Oldenburg Hbf war ein Aschenbecher voll. In Twistringen und in Dorum waren die Abfallbehälter an den Bushaltestellen überfüllt.

An gut der Hälfte aller Stationen waren verschmutzte Abfallbehälter zu bemängeln. Zu etwa gleichen Teilen wurden an den Behältern Aufkleber und Kratzeleien sowie sonstige Verschmutzungen festgestellt. In Verden und in Osterholz-Scharmbeck waren mehrere Behälter stark verschmutzt.

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

In Westerstede-Ocholt, Ottersberg und Lunestedt fehlten Behälter deren Halterungen noch vorhanden waren. In Stubben war die Tür eines Behälters nicht schließbar, da das Schloss fehlte.

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 15 auf 20 gestiegen. Das bedeutet eine Verdopplung in den letzten vier Jahren. Besonders betroffen ist unverändert Nordenham.

Einiger Müll in den Gleisbereichen wurde ebenfalls an 20 Stationen verzeichnet. Das sind elf Stationen mehr als bei der Erhebung im Sommer 2019.

In Rodenkirchen, Elsfleth, Verden, Stubben und Lübberstedt beeinträchtigte neben den Zugangsbereichen angesammelter Abfall das Erscheinungsbild.





**Abb. 22:** Seit einer Softwareumstellung werden auf dem Abfahrtsmonitor in Oldenburg Hbf am Zugang vom ZOB nur noch drei Züge angezeigt.



**Abb. 23:** Der Zugzielanzeiger an Gleis 4 in Rotenburg fiel immer wieder zeitweise aus.



**Abb. 24:** Ärgerlich ist, dass in den Schriftanzeigern seit mehreren Monaten lange Texte mit allgemeinen Informationen zur Corona-Pandemie durchlaufen. Aktuelle Informationen fallen dadurch kaum auf.

### 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. Der Zugzielanzeiger an Gleis 5 in Verden war defekt. Der Anzeiger an Gleis 4 in Rotenburg fiel zeitweise aus.

Die Abfahrts tafeln und -monitore die den Fahrgästen einen Überblick der nächsten Zugabfahrten einschließlich eventueller Verspätungen geben, liefen störungsfrei. Allerdings fiel in Oldenburg Hbf und Delmenhorst auf, dass nach einer Softwareumstellung nur noch wenige Zugabfahrten abgebildet werden. In Rotenburg wurde im Warteraum ein Abfahrtsmonitor installiert, der sowohl über Zug- als auch über Busabfahrten aktuell informiert.

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. Seit rund zwei Jahren werden in den DSA auch die Abfahrten pünktlich verkehrender Züge angezeigt. Die Funktionsfähigkeit der DSA war erfreulich. Lediglich der DSA in Dorum war defekt.

Leider wurden und werden die DSA in diesem Jahr auch dazu benutzt, um fortlaufend über die Einhaltung der Regeln, die zur Eindämmung der Corona-Pandemie aufgestellt wurden, zu informieren. Im Zusammenspiel mit der zwischendurch noch erfolgenden Anzeige der Uhrzeit fallen die Informationen zu Zugabfahrten und Betriebsstörungen kaum auf. Der Wert der DSA wird damit erheblich gemindert.

Die DSA in Dorum, Wüstring und Osterholz-Scharmbeck waren verschmutzt.

Die Stationen Frelsdorf, Geestenseth, Wehdel und Sellstedt sind unverändert weder mit DSA noch mit Lautsprechern ausgestattet. Im Zuge der Bahnsteigerneuerungen soll das jedoch noch im Laufe dieses Jahres geschehen.

An 17 Stationen wurden zum Teil stark verschmutzte Lautsprecher vorgefunden: Das sind acht Stationen mehr als im Sommer 2019.

In Oldenburg Hbf irritierten die Anzeigen und die Ansagen am Bahnsteig zur Zugabfahrt eines IC-Zuges nach Leipzig. Dieser wurde aus zwei Zugteilen bestehend und mit einer Zugteilung in Bremen Hbf angekündigt.



**Abb. 25:** Nach Abschalten der Mutteruhr im Bahnhof Lemförde waren auch die Bahnsteiguhren und die Uhr am Vorplatz außer Betrieb.



**Abb. 26:** Die Uhr in der Empfangshalle von Oldenburg Hbf war durch Tauben stark verschmutzt.



**Abb. 27:** Ungünstig ist, dass in Ganderkese die Lautsprecher ohne Abstand zu den Bahnhofnamensschildern installiert wurden, so dass diese teilweise verdeckt werden.

### 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.

Nachdem in den letzten Jahren die Uhren auf den Bahnsteigen in Nordenham, Wremen, Großenkneten, Augustfehn, Schierbrok, Hoykenkamp und Heidkrug abgebaut worden sind, geschah das seit der Erhebung vor zwei Jahren auch in Bookholzberg. In Wüsting wurde eine der beiden Uhren an Gleis 1 entfernt.

An vier Stationen war mindestens eine Uhr defekt bzw. zeigte die falsche Zeit an. In Achim (im EG und Zugang Nordseite), Elsfleth (Vorplatz) und Westerstede-Ocholt (einseitig an Gleis 2) waren einzelne Bahnhofsuhrn defekt. In Lemförde wurde die Mutteruhr abgeschaltet, so dass alle Uhren (Bahnsteige und Vorplatz) defekt waren. Im Sommer 2019 wurden fünf Stationen mit defekten Uhren bemängelt.

Die Uhren in Ahlhorn, Sandkrug und Huntlosen waren unbeleuchtet. In Sagehorn war ein Zifferblatt verdreht. Uhren in Achim, Ganderkese, Sottrum, Twistringern und Wüsting 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 Wildeshausen (an Gleis 2 Vordach), Sottrum (Warnschild) und Wüsting (Gleisnummernschilder) zu.

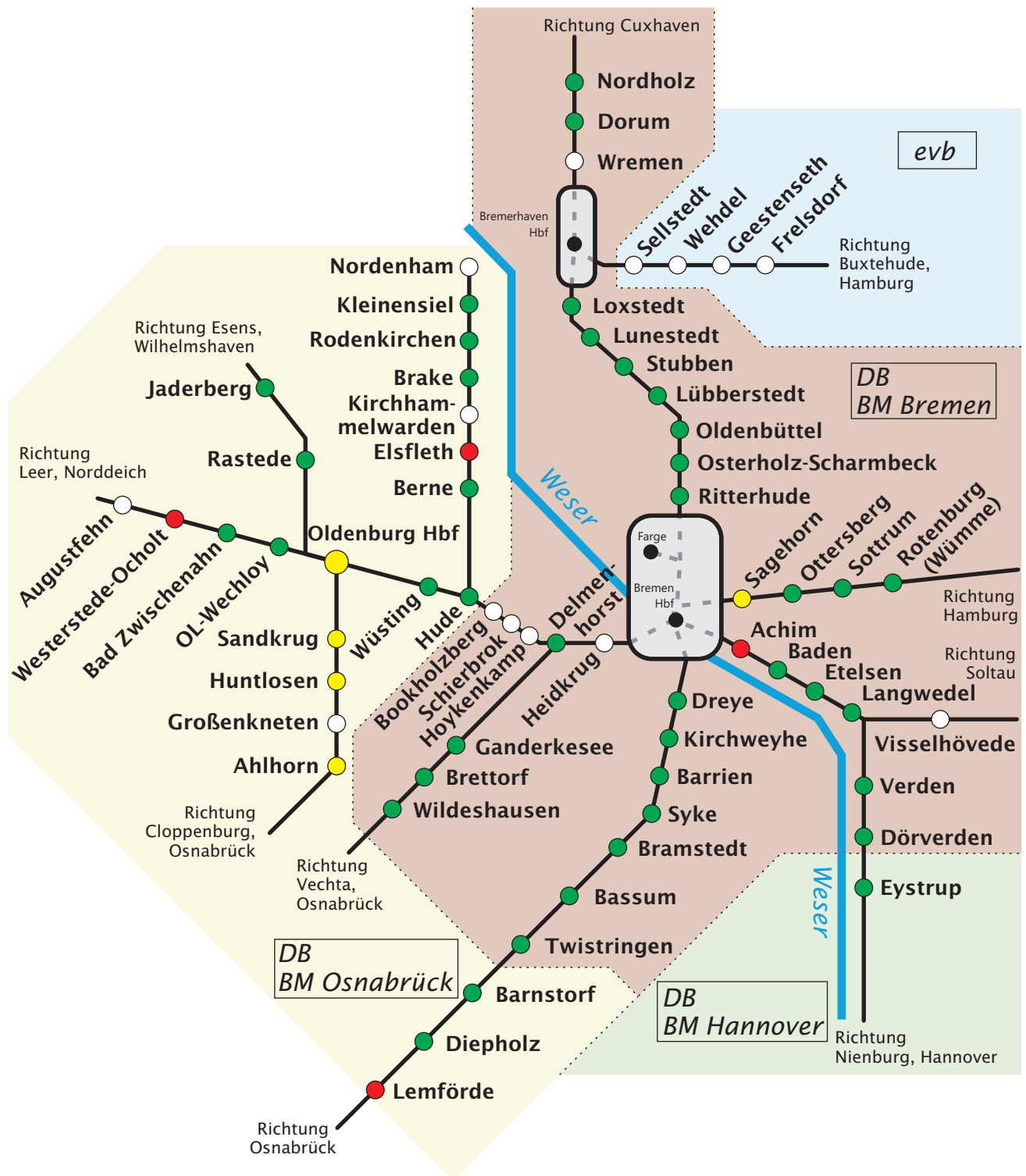
### 3.6 Stationsschilder

An allen Stationen waren zur Grundausrüstung gehörende Bahnhofnamensschilder installiert.

An zehn Stationen wurden einzelne leicht beschädigte Schilder verzeichnet. Größere Schäden gab es nicht. In Huntlosen und Großenkneten waren auch die für eine Hinterleuchtung vorgesehenen Bahnhofnamensschilder unbeleuchtet.

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, Wildeshausen, Elsfleth, Wüsting, Frelsdorf, Delmenhorst, Heidkrug, Sottrum und Syke.

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



Karte 5: Funktionsfähigkeit der Uhren  
(Qualitätskontrolle 2021)





**Abb. 28:** In Hude wurde in der Unterführung eine innerörtliche Wegeleitung installiert. Außerdem wird die Richtung zum Schienenersatzverkehr ausgewiesen.



**Abb. 29:** Die Ausgangswegeleitung vom Bahnsteig in Osterholz-Scharmbeck ist nicht korrekt. Der Treppenabgang ist für Rollstuhlfahrer ungeeignet.



**Abb. 30:** In Oldenburg-Wechloy sind die Schilder der taktilen Wegeleitung an der westlichen Rampe falsch angeordnet.

### 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.

In Ritterhude wurde seit der Erhebung vor zwei Jahren die Wegeleitung im Tunnel zur Haltestelle des Schienenersatzverkehrs angepasst. In Bad Zwischenahn wurde eine falsche Wegweisung zur Behindertentoilette entfernt.

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. An den Treppenabgängen der Mittelbahnsteige in Osterholz-Scharmbeck und in Diepholz ist die Wegeleitung zu den Aufzügen fehlerhaft.

In Ottersberg ist die Ausgangswegeleitung an den Gleisen 2/3 nicht an allen Stellen korrekt. 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. In Lübberstedt und Oldenburg-Wechloy ist die Ausgangswegweisung für Rollstuhlfahrer nicht durchgängig zielführend. In Schierbrok wird auf eine Busverknüpfung hingewiesen, die es an der Station aber nicht gibt.

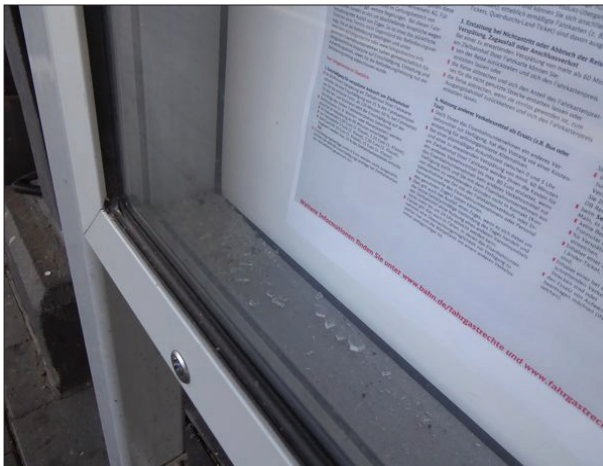
Die größten Schäden an Schildern des Wegeleitsystems wurden erneut in Wüstring registriert. Dort fehlten die Stationsmastfahne an Gleis 2, eine Haube eines Stationsmastes an Gleis 1 sowie ein Wegeleitungsschild an Gleis 1. Außerdem war ein Gleisnummernschild zerstört. In Langwedel fehlte die Stationsmastfahne, in Eystrup fehlte die Stationsmastfahne an Gleis 1.

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

Durch Aufkleber, Schmierereien oder sonstige Verschmutzungen verunreinigte Schilder wurden wie vor zwei Jahren an 23 Stationen verzeichnet.



**Abb. 31:** Die Vitrine am Bahnsteigzugang in Bookholzberg war beidseitig ohne Scheiben und unbestückt.



**Abb. 32:** In einer Vitrine am Bahnsteig in Nordenham lagen Scherben.



**Abb. 33:** Die Informationen dieses Stationsaushangs aus Barrien sind nicht alle zutreffend. Einen Warteraum und eine Gepäckaufbewahrung gibt es dort nicht.

### 3.8 Informationsvitrinen und Aushänge

An allen Stationen gibt es Vitrinen, um Informationsaushänge für die Bahnkunden zu platzieren. In Elsfleth, Kirchhammelwarden und Kleinensiel ist die Aushangfläche mit jeweils nur einer Vitrine am Bahnsteig jedoch zu gering bemessen. Spätestens im Falle von Fahrplanänderungen oder Baufahrplänen können nicht mehr alle relevanten Informationen sichtbar ausgehängt werden.

Mit Ritterhude gab es in diesem Jahr eine Bahnstation im Untersuchungsraum, an der kein aktueller Fahrplanaushang zur Verfügung stand. Stattdessen waren an beiden Bahnsteigen die Abfahrtspläne des Vorjahres mit Gültigkeit bis zum 12.12.2020 ausgehängt. In Wildeshausen, Delmenhorst und Brettorf befanden sich in den Vitrinen noch Informationen zu Fahrplanänderungen, die seit mehr als 3 Wochen veraltet waren.

Ebenso wie bei den Wetterschutzeinrichtungen wurden auch bei den Vitrinen in diesem Jahr so viele Glasschäden registriert wie bei keiner Erhebung zuvor. Der bisherige Höchstwert von sechs fehlenden oder zerstörten Vitrinenscheiben aus dem Jahr 2017 wurde um eine Scheibe übertroffen.

In Bookholzberg fehlten beide Scheiben der Vitrine am Zugang, und die Vitrinenscheibe im Unterstand war stark beschädigt. In Twistringern, Schierbrok und Rotenburg fehlten einzelne Scheiben. In Syke war eine Vitrinenscheibe auf dem Mittelbahnsteig stark beschädigt. In Barnstorf, Stubben, Lübberstedt, Kirchweyhe, Loxstedt, Etelsen, Bassum, Baden, Hoykenkamp und Schierbrok wurden kleinere Glasschäden an den Vitrinen festgestellt. Auch dieses sind vier Stationen mehr als vor zwei Jahren. In Sandkrug und Lemförde waren Vitrinenscheiben trüb, so dass einzelne Aushänge nur teilweise lesbar waren.

In Ahlhorn und Huntlosen waren drei bzw. zwei Vitrinenbeleuchtungen defekt. In Wüsting war es eine.

Erneut deutlich zugenommen hat die Zahl der Vitrinen, die innen verschmutzt waren. In diesem Jahr waren mit 19 Stationen genau zehn(!) Stationen mehr betroffen als im Sommer 2019.

Auf allen Stationen waren VBN-SPNV-Netzpläne ausgehängt. An fünf Stationen wurden einzelne alte VBN-SPNV-Netzpläne vorgefunden. In Kirchhammelwarden, Berne und Kleinensiel waren die vom ZVBN erstellten Stationspläne nicht ausgehängt. An vier Stationen waren nicht die aktuellen Pläne ausgehängt.

An fünf Stationen wurden Fehler in den Angaben zur Stationsausstattung festgestellt.





**Abb. 34:** Da sich die Inbetriebnahme der neuen Bahnsteige am neuen Standort der Station Sagehorn um rund ein Jahr verzögert, gibt es seit der Schließung des Warteraums im Bahnhofsgebäude am Bahnsteig Richtung Bremen keinen Wetterschutz mehr.



**Abb. 35:** Der Warteraum im Bahnhof Rotenburg war durch eine schlafende Person „besetzt“.



**Abb. 36:** In Verden stand auf dem neu gestalteten Bahnhofsvorplatz anstelle der vor zwei Jahren angetroffenen Dixi-Toiletten ein neuer WC-Container. Gekennzeichnet ist dieser jedoch nicht.

### 3.9 Empfangsgebäude und Toiletten

Die Anzahl von geöffneten und den Fahrgästen zugänglichen Empfangsgebäuden an den Bahnhöfen im Untersuchungsgebiet war in diesem Frühjahr kleiner als im Sommer 2019. Aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung des Corona-Virus waren die Bahnhofsgebäude in Barnstorf, Bassum, Syke und Wildeshausen sowie der Warteraum in Augustfehn für Fahrgäste verschlossen. Die Warteräume in den Gebäuden von Westerstede-Ocholt und Sottrum waren wie bereits vor zwei Jahren ohne weitere Hinweise geschlossen. Neu ist die dauerhafte Schließung des Warteraums in Sagehorn. In Diepholz und Delmenhorst gibt es in den Gebäuden keine Wartebereiche.

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

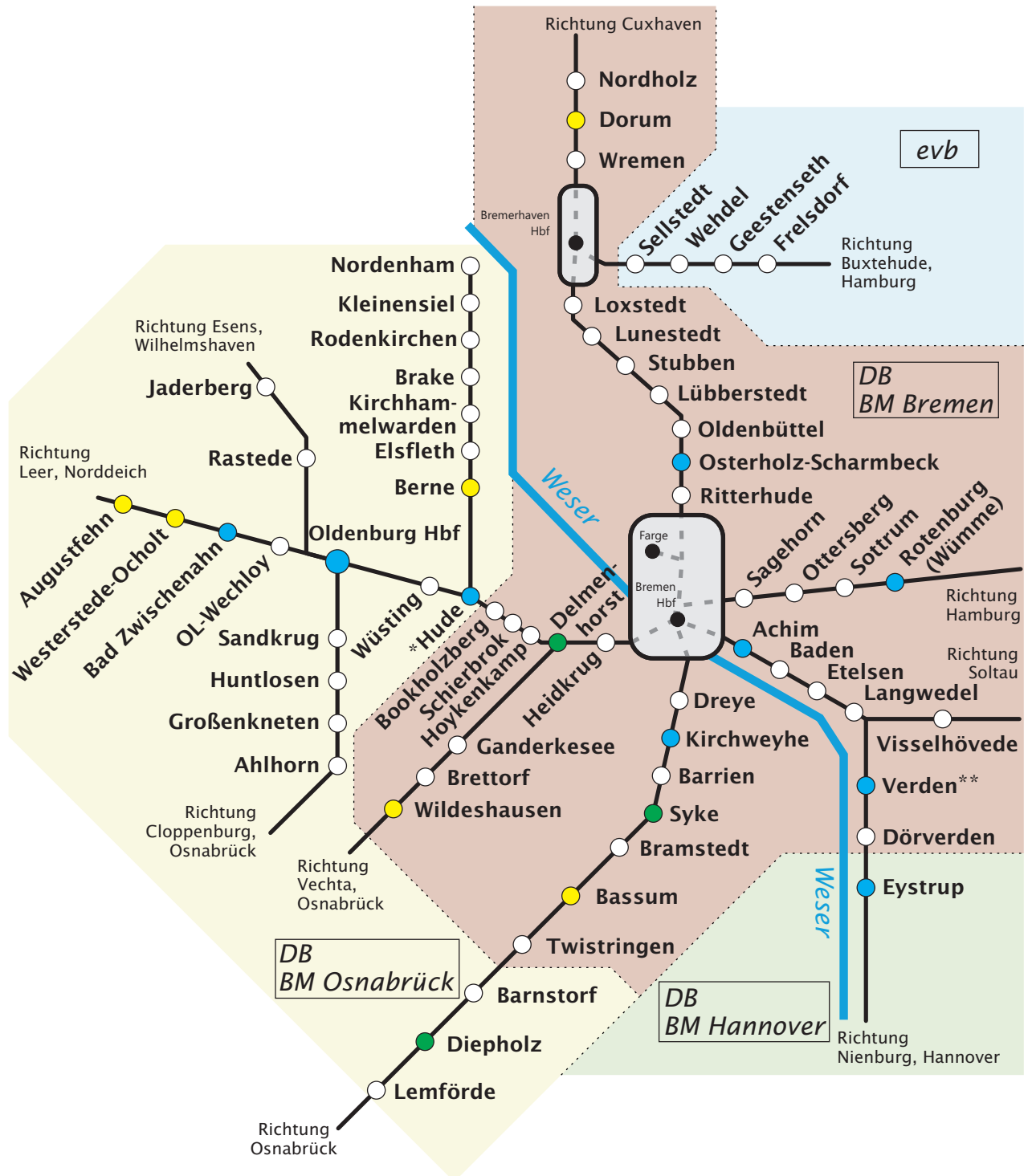
Die Warteräume in Rotenburg und in Bad Zwischenahn waren durch sich dort aufhaltende Personen ohne Reiseabsicht nicht einladend. In Bad Zwischenahn war zudem die Luft im Warteraum verraucht. Dies kann jedoch weiterhin durch das nach wie vor angrenzende Raucherlokal bedingt sein, auch wenn dieses seit Monaten geschlossen ist. Die Wände des Warteraums von Rotenburg waren stark bekritzelt, und der Bereich rund um den Abfallbehälter war verschmutzt.

In Lemförde war der Fußboden des Warteraums verschmutzt. Gleiches gilt für die Wände im Bahnhofsgebäude von Verden. In der Empfangshalle von Oldenburg Hbf hielten sich Tauben auf.

In Verden wurden die Dixi-Toiletten am Vorplatz des Bahnhofs durch einen neuen WC-Container ersetzt. Die noch vor zwei Jahren im Bahnhofsgebäude von Diepholz gekennzeichnete Toilette wurde nun nicht mehr vorgefunden. In Delmenhorst war die WC-Anlage verschlossen. Sie wurde modernisiert und sollte noch im Frühjahr eröffnet werden (siehe Abb. 54). Die WC-Anlage am nördlichen Tunnelzugang von Bad Zwischenahn wurde ebenfalls vollständig modernisiert. Die Toiletten am südlichen Tunnelzugang waren mit Hinweisen darauf verschlossen.

Die Sauberkeit der sanitären Anlagen kann als zufriedenstellend eingestuft werden. Stark verschmutzt waren die Herrentoilette und das Pissoir in Dorum. Aufkleber und Kritzeleien wurden in den Sanitärräumen von Eystrup, Westerstede-Ocholt, Rotenburg, Osterholz-Scharmbeck, Kirchweyhe, Dorum und im Eingangsbereich von Achim verzeichnet. Die WC-Eingangstüren in Achim waren zudem nicht gekennzeichnet.





- 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
- \*\* WC-Container auf dem Vorplatz

Karte 6: Personenbedienter Fahrkartenverkauf und WC-Anlagen  
(Qualitätskontrolle 2021)



**Abb. 37:** In Ottersberg war einer der beiden Fahrkartenautomaten an Gleis 1 durch einen Brandschaden nicht betriebsfähig.



**Abb. 38:** Wie hier in Ritterhude waren an vier weiteren Stationen die Kartenlesefelder der NordWestBahn-Automaten angekockelt. Ob diese noch einwandfrei funktionierten, wurde nicht getestet.



**Abb. 39:** Der einzige Entwerter der Bahnstation Bramstedt war durch eine im Schlitz verkeilte Münze unbenutzbar.

### 3.10 Vertrieb

Wie vor zwei Jahren gab es im Frühjahr an zehn der 64 untersuchten Stationen einen personenbedienten Fahrkartenverkauf im Bahnhofsgebäude. An zwei Stationen ist eine Verkaufsstelle am Bahnhofsvorplatz. In Bad Zwischenahn wechselte die Verkaufsstelle vom Bahnhofsvorplatz auf der Nordseite auf die Südseite. Die Entfernung vom Bahnhof beträgt etwa 100 m. Die Öffnungszeiten der Verkaufsstellen in Syke, Kirchweyhe und Osterholz-Scharmbeck waren aufgrund der pandemiebedingt geringeren Nachfrage verkürzt.

Zusätzlich 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.

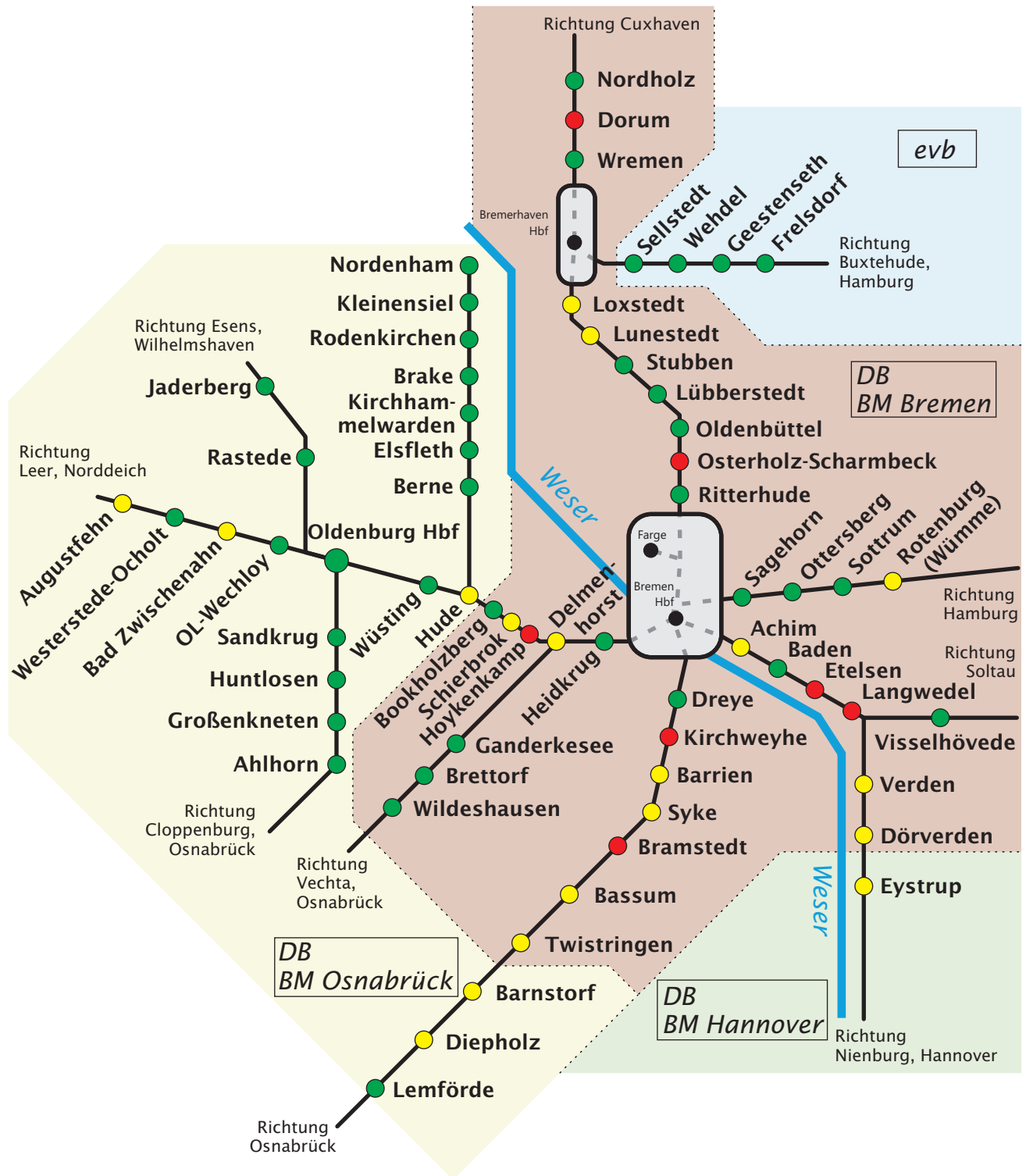
Je nachdem, wessen Züge an einer Station verkehren, sind Fahrscheinautomaten der DB AG, der NordWestBahn, des Metronom oder der evb anzutreffen. BOB-Terminals, an denen Verbundfahrtscheine auf Chipkarten geladen werden können, ergänzen das Vertriebssystem an Stationen, an denen diese Funktion nicht in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

Bis auf einen der zwei Automatensockel in Nordenham waren alle vorgesehenen Standorte an den Stationen mit Fahrkartenautomaten bestückt. Nicht zugänglich war jedoch das BOB-Terminal im Bahnhofsgebäude von Barnstorf, da dieses aus Infektionsschutzgründen verschlossen war.

Jeweils ein defekter Automat wurde in Oldenburg Hbf und in Ottersberg registriert. An diesen Stationen standen aber noch funktionierende Automaten zur Verfügung. Hinzu kommen Störungen an insgesamt acht Automaten, wo meist eine vorgesehene Zahlungsart nicht akzeptiert wurde. Die Verkaufsgeräte in Baden und in Lunestedt an Gleis 1 sind ohnehin nur für Kartenzahlung vorgesehen. In Bad Zwischenahn, Dörverden und Etelsen waren die Bildschirmanzeigen schwer lesbar.

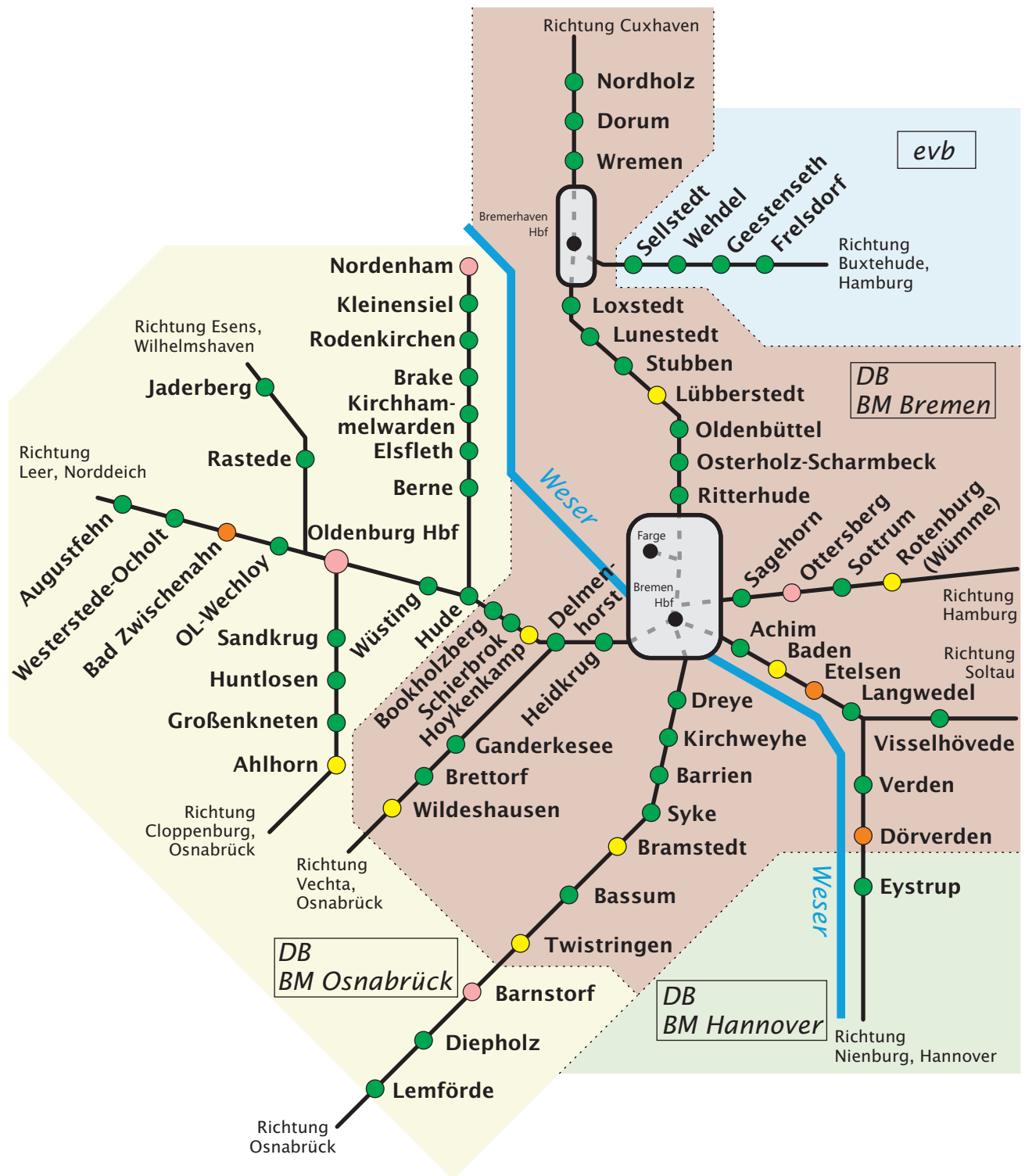
An 25 Stationen waren die Fahrkartenautomaten bekritzelt oder beklebt. Besonders stark war das in Ottersberg und Schierbrok ausgeprägt.

An den Stationen waren insgesamt 29 Entwerter defekt. Das entspricht rund 23% aller Entwerter. An sieben Stationen stand kein funktionierender Entwerter zur Verfügung (siehe Karte 7). Das sind noch zwei Stationen mehr als vor zwei Jahren. Für die Fahrgäste ist der Umfang der Entwerter-Defekte auch in diesem Jahr sehr unbefriedigend.



Karte 7a: Funktionsfähigkeit der Entwerter  
 (Qualitätskontrolle 2021)





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

Karte 7b: Funktionsfähigkeit der Fahrkartenautomaten  
(Qualitätskontrolle 2021)



**Abb. 40:** Die Vordächer an den Eingängen des Bahnhofs Delmenhorst sind stark verschmutzt und weisen Schäden auf.



**Abb. 41:** Es wäre sinnvoll, bei der für diesen Sommer geplanten Bahnsteigerneuerung in Sellstedt die von den Fahrgästen genutzten kurzen Wege zu berücksichtigen.



**Abb. 42:** Trotz coronabedingt auch in Achim ausreichend vorhandener Fahrradabstellmöglichkeiten waren einzelne Räder an den Handläufen des barrierefreien Zugangs zu Gleis 1 angeschlossen.

### 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 Sellstedt, Hude, Geestenseth, Elsfleth, Wüstring, Wildeshausen und Baden ist dies offensichtlich. In Oldenburg fehlt eine Befestigung des direkten Zugangs von den B+R- und P+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.

Die geplante Gestaltung von freien Wandflächen hat sich weiterhin bewährt. Seit der letzten Erhebung sind jedoch keine Tunnel- oder Rampenwände an den untersuchten Stationen neu gestaltet worden.

Insgesamt ist die Zugangssituation gegenüber der letzten Erhebung leicht verschlechtert. Die Verschmutzungen durch Schmierereien und Kritzeleien haben an einzelnen Stationen wie z. B. Dörverden, Bassum, Langwedel, Lemförde und Syke zugenommen. In Langwedel platzt zudem die Farbe vor allem an den Rampenwänden bereichsweise ab. Die Praxis zeigt, 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 Unterführung soll im Zuge der mittlerweile begonnenen Bahnstammsmodernisierung dauerhaft geschlossen werden. Der neue Außenbahnsteig wird dann nur über den rund 120 m vom heutigen Tunnel entfernten Bahnübergang erreichbar sein.

Außer in Visselhövede hatte sich auch in den Unterführungen von Twistringen, Syke und Bassum bereichsweise Wasser angesammelt. Größere Feuchtigkeitsschäden waren dort jedoch nicht zu erkennen.





**Abb. 43:** Im Bahnsteigtunnel von Lemförde waren die Wände bekratzelt und beschmiert.



**Abb. 44:** An der südlichen Rampe der Unterführung am Bahnhof Ottersberg fehlte ein Abdeckblech der Entwässerungsrinne.



**Abb. 45:** Im Tunnel des Oldenburger Hauptbahnhofs wurde der bröckelnde Blindenleitstreifen erneuert.

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 funktionierten alle Aufzüge. Vor zwei Jahren war jeweils ein Aufzug in Sottrum und in Bad Zwischenahn defekt. In Verden war die Nutzung des Aufzugs für die Gleise 4/5 durch Uringeruch beeinträchtigt. Die Aufzüge in Bookholzberg waren umfangreich beschmiert und verschmutzt. Zudem hatte sich in einer Aufzugskabine eine Pfütze gebildet und mehrere Scheiben waren beschädigt.

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 Sottrum, Syke, Baden, Delmenhorst, Twistringen, Bassum, Etelsen, Langwedel, Achim, Bad Zwischenahn und Oldenburg Hbf gar keine Ansagen erfolgten. In Rotenburg, Barnstorf, Verden, Hude und Kirchweyhe waren nicht alle Ansagen in den Aufzügen korrekt.

Starke Korrosion und die Stützgerüste prägen unverändert das Erscheinungsbild der Personenüberführung in Sagehorn. In Baden ist unverändert umfangreiche Korrosion an den Treppenstufen der Brücke zu beobachten. Die vor zwei Jahren in Sottrum im Asphalt auf der Brücke beobachtete Blasenbildung wurde beseitigt. An den Brücken in Barrien und Sagehorn gab es Schmierereien. Verschmutzungen und größere Schäden wurden erneut an den Vordächern der Bahnhofseingänge in Delmenhorst festgestellt.

An den Wänden des Oldenburger Hbf sind im Tunnel bereichsweise Feuchtigkeitsschäden zu verzeichnen. Einzelne Schmierereien wurden an den Tunnel-, Treppen- oder Rampenwänden in Kirchweyhe, Etelsen, Verden, Dörverden, Ritterhude und Osterholz-Scharmbeck sowie an der Bahnsteigtreppe in Bookholzberg erfasst. Die in Bramstedt und Dreye jeweils zwischen den beiden Bahnsteigen zu nutzenden Fußwege werden durch großflächige Schmierereien an den Betonwänden unter den Bahnbrücken ebenfalls beeinträchtigt. In den Unterführungen von Etelsen und Langwedel sowie im Bereich vor der WC-Anlage in Achim war Uringeruch wahrnehmbar.

Gegenüber der Erhebung vor zwei Jahren wurde die Sauberkeit an den Treppen zur Brücke in Stubben erheblich verbessert.

In Eystrup, Brake, Twistringen, Ganderkesee, Etelsen, Brettorf und Barrien waren Entwässerungsrinnen in den Zugängen versandet. Im Sommer 2019 waren doppelt so viele Stationen betroffen.







**Abb. 46:** In Ahlhorn ist der mehr als 30 m lange Weg vom Bahnübergang zum Bahnsteig an Gleis 1 unbeleuchtet.



**Abb. 47:** Wie vor zwei Jahren waren an mehreren Stationen Leuchten an Treppenaufgängen stark verschmutzt. Diese Leuchte ist in Twistringen installiert.



**Abb. 48:** In Ganderkesee fehlte an einem Lichtmast im südlichen Zugangsbereich ein Lichtkopf.

### 3.12 Beleuchtung

Die Funktionsfähigkeit der Bahnsteig- und Zugangsbeleuchtungen konnte vollständig nur bei den zu diesem Zweck am Abend durchgeführten Erhebungen an den Stationen Ahlhorn, Großenkneten, Huntlosen und Sandkrug überprüft werden. Dabei wurde festgestellt, dass in Ahlhorn drei Bahnsteigleuchten und in Huntlosen eine Leuchte im Zugang nicht funktionierten.

In Ahlhorn fiel auf, dass der Weg vom Bahnübergang zum Bahnsteig für Gleis 1 ohne Beleuchtung ist. Auch der dort platzierte Stationsmast ist unbeleuchtet. Außerdem war in Ahlhorn die Beleuchtung eines Fahrgastunterstands an Gleis 1 defekt. In Eystrup wurde die Bahnsteigbeleuchtung zum Ende der Erhebung eingeschaltet. Zwei Leuchten an Gleis 3 und eine Leuchte unter dem Dach am Zugang von Gleis 1 waren defekt. In Ganderkesee war ein Lichtmast im Zugangsbereich ohne Lichtkopf.

Tagsüber in Betrieb war die Bahnsteigbeleuchtung in Osterholz-Scharmbeck. Drei Bahnsteigleuchten waren defekt. Im Zugangsbereich nördlich des Bahnhofgebäudes von Osterholz-Scharmbeck war die Leuchte auf einem Lichtmast verdreht.

In Ottersberg, Etelsen, Eystrup, Kirchweyhe und Rotenburg wurden einzelne defekte Tunnelleuchten registriert. In Barnstorf fehlte das Leuchtmittel in einer Leuchte an der Rampe zum Mittelbahnsteig. Beschädigungen an einzelnen Leuchtenhauben wurden in den Zugängen von Achim, Delmenhorst, Langwedel, Ritterhude und Rotenburg festgestellt.

Erfreulich ist, dass die seit mehreren Jahren zerstörte einzige Leuchte in der Unterführung von Dreye erneuert wurde. Ob sie funktionierte, konnte allerdings nicht überprüft werden.

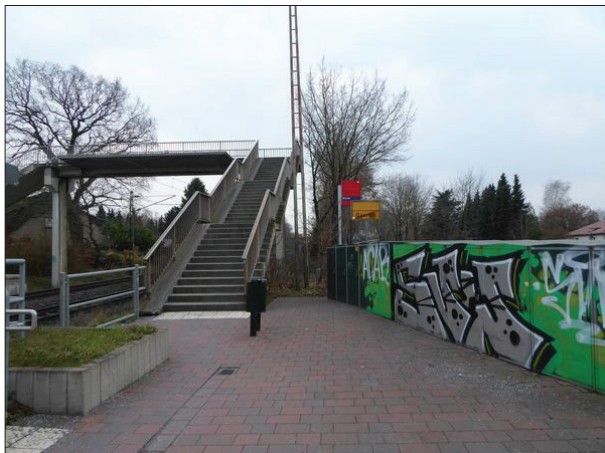
Auffällig und ärgerlich ist die an vielen Stationen starke Verschmutzung von Leuchten, die im Bereich von Bahnsteigtreppe installiert sind. In Hude, Barnstorf, Twistringen, Rastede, Bassum, Langwedel, Ottersberg, Ritterhude und Verden war das der Fall. Betroffen sind damit fünf Stationen mehr als vor zwei Jahren. Im Bahnsteigzugang von Kirchhammelwarden war ebenfalls eine Leuchte verschmutzt.

In den Personenunterführungen der Bahnhöfe Achim, Eystrup, Lemförde, Ottersberg, Visselhövede und Dörverden wurden beklebte Leuchtkörper erfasst.

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



**Abb. 49:** Der zugeschüttete aber ungenutzte ehemalige Tunnelleingang in Rastede beeinträchtigt das Erscheinungsbild im Zugangsbereich.



**Abb. 50:** In Barrien sind die Fahrradboxen neben dem Aufgang zur Brücke an Gleis 2 mit Graffiti verunstaltet.



**Abb. 51:** Diese kommunale Infovitrine am Vorplatz der Station Brettorf ist offensichtlich ungepflegt.

### 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.

Weiter 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, Eystrup, Etelsen, Osterholz-Scharmbeck und Wüstring festgestellt werden. Sie bestehen allesamt unverändert oder haben zugenommen. In den letzten beiden Jahren hinzugekommen sind Graffiti an Schallschutzwänden in Langwedel, Dörverden und Lübberstedt. Ähnlich wie bei den Tunnelwänden könnte eine gezielte Gestaltung der Lärmschutzwände an den Bahnsteigen die Situation verbessern. Dies ist jedoch nachträglich bisher nicht möglich, sondern müsste bereits beim Bau berücksichtigt werden.

Umfangreiche Schmierereien an ehemaligen Bahnhofsgebäuden gibt es weiterhin in Brake und Berne. In Lemförde ist das noch genutzte Empfangsgebäude großflächig beschmiert. Größere Schäden oder einzelne Schmierereien waren auch an Gebäuden in Ahlhorn, Wüstring, Rastede, Diepholz, Oldenbüttel, Wildeshausen, Osterholz-Scharmbeck, Syke und Nordenham zu verzeichnen. Auch Einrichtungen wie Schalt- und Technikhäuser sowie Stellwerke werden immer wieder verunreinigt. Dies trifft in diesem Jahr auf Gebäude an insgesamt 24 Stationen zu. Vor zwei Jahren waren es sieben Stationen weniger.

In Sandkrug und Loxstedt waren die Unterstände der Bushaltestellen in mangelhaftem Zustand. In Dörverden, Sandkrug, Rastede, Kleinensiel, Barrien, Ottersberg, Syke, Stubben, Sagehorn, Ritterhude, Kirchweyhe, Ganderkesee und Delmenhorst beeinträchtigten Verschmutzungen und Schäden an den B+R-Anlagen das Erscheinungsbild.

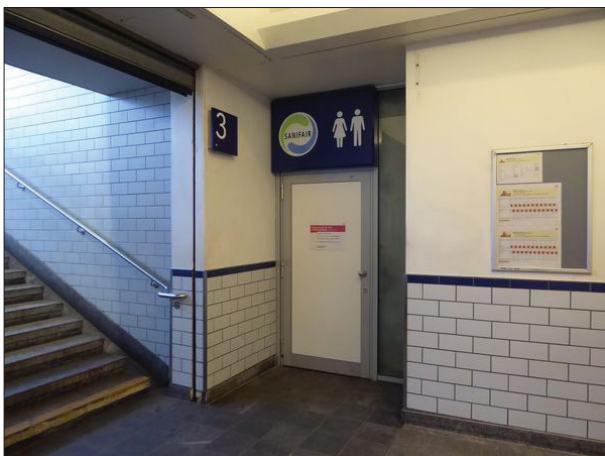




**Abb. 52:** Die Schmierereien und Schäden an der bahnsteigseitigen Fassade des ehemaligen Empfangsgebäudes beeinträchtigen den Wartekomfort in Brake.



**Abb. 53:** In einem Fahrgastunterstand auf dem Mittelbahnsteig von Ottersberg waren die Leuchten mit Farbe besprüht.



**Abb. 54:** Die WC-Anlage im Bahnhof Delmenhorst wurde modernisiert und stand Ende März kurz vor der Wiedereröffnung.

## 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 Bahnstationsmanagement 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:	3,11	(2019: 3,06)
DB BM Hannover:	2,00	(2019: 2,00)
DB BM Osnabrück:	3,09	(2019: 3,00)
evb:	2,50	(2019: 2,00)

**alle Stationen: 3,05 (2019: 2,95)**

Das Qualitätsniveau im Bereich des Wartekomforts zeigt sich gegenüber der Erhebung im Jahr 2019 verschlechtert. Auffällig waren vor allem der erheblich gestiegene Umfang an Glasschäden an den Wetterschutzeinrichtungen auf den Bahnsteigen und eine Zunahme der Schmierereien in Zugangsbereichen.

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



Abb. 55: In Ritterhude waren an beiden Bahnsteigen die Fahrpläne des Vorjahres ausgehängt. Dies stellt einen erheblichen Mangel für die Informationsqualität dar.



Abb. 56: Die im Bereich der evb an allen Stationen vorhandenen ortsbezogenen Infostelen sind mittlerweile verschmutzt oder beschädigt. Diese Stele in Frelsdorf ist zusätzlich bekratzelt.



Abb. 57: Die Vordächer an den Aufzügen zu den Bahnsteigen in Verden waren stark verschmutzt.

## 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:	2,42	(2019: 2,28)
DB BM Hannover:	3,00	(2019: 2,00)
DB BM Osnabrück:	2,22	(2019: 2,18)
evb:	2,00	(2019: 1,50)

**alle Stationen: 2,33 (2019: 2,19)**

Die Qualität der Informationseinrichtungen wurde gegenüber dem Jahr 2019 ebenfalls schlechter bewertet. Alle Stationen wiesen im Bereich Information Mängel auf. Keine wurde mit „sehr gut“ bewertet.

Ritterhude war die einzige Station, deren Informationsqualität mit „mangelhaft“ bewertet werden musste. Durch fehlende aktuelle Fahrplanaushänge war ein elementares Informationsangebot für die Fahrgäste nicht gegeben.

## 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:	2,78	(2019: 2,67)
DB BM Hannover:	3,00	(2019: 4,00)
DB BM Osnabrück:	2,09	(2019: 2,36)
evb:	1,00	(2019: 2,50)

**alle Stationen: 2,42 (2019: 2,57)**

Das Ergebnis für den Zustand der Serviceeinrichtungen ist deutlich besser als vor zwei Jahren. Das liegt in erster Linie daran, dass erstmalig(!) bei einer Erhebung alle Aufzüge funktionierten. Eine bessere Bewertung im Bereich Service wird besonders durch die sogar noch gestiegene Zahl defekter Entwerter verhindert.

Mit Bramstedt, Hoykenkamp und Etelsen, mussten gleich drei Stationen mit „mangelhaft“ bewertet werden. An diesen Stationen stand kein funktionierender Entwerter zur Verfügung. Zusätzlich wiesen die Fahrkartenautomaten Funktionsmängel auf.





**Abb. 58:** An den Unterständen auf dem Mittelbahnsteig in Syke waren einige Schäden zu verzeichnen.



**Abb. 59:** Am Zugang in Jaderberg zum Bahnsteig Richtung Wilhelmshaven gibt es einen Bedarf für Fahrradabstellmöglichkeiten. Der Platz in diesem Bereich ist allerdings sehr eingeschränkt.



**Abb. 60:** Die mit Motiven liebevoll gestalteten Betonwände der Rampen und des Tunnels in Etelsen heben sich sehr positiv von den meisten anderen Stationen ab.

#### 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:	2,94	(2019: 2,75)
DB BM Hannover:	3,00	(2019: 3,00)
DB BM Osnabrück:	2,52	(2019: 2,59)
evb:	2,00	(2019: 1,75)

**alle Stationen: 2,73 (2019: 2,63)**

Der Zustand der niedersächsischen Bahnstationen im Bereich des VBN hat sich gegenüber der Qualitätserhebung im Sommer 2019 etwas verschlechtert. Es bleibt in der Gesamtnote über alle Stationen bei einem „befriedigend“. Nachdem vor zwei Jahren das beste Ergebnis der bisherigen Erhebungen erzielt wurde, reiht sich die in diesem Jahr ermittelte Qualität auf Platz drei (von fünf) ein.

Wie in den vorangegangenen Kapiteln erläutert, wurde gegenüber der Erhebung im Sommer 2019 nur im Teilbereich Service eine Verbesserung erzielt. In den Bereichen Wartekomfort und Information sowie für die Gesamtbewertung fielen die Ergebnisse schlechter aus als vor zwei Jahren.

Mit das größte Ärgernis für die Fahrgäste stellen die weiterhin sehr zahlreichen Entwerterausfälle dar. An sieben Stationen (11% aller Stationen) stand kein funktionierender Entwerter zur Verfügung. Auch die in diesem Jahr zu verzeichnenden Höchstwerte für festgestellte Glasschäden lassen offensichtlichen Handlungsbedarf einfach erkennen. An einigen Stationen ist der Umfang von Schmierereien an Tunnel-, Rampen- und Treppenwänden unverändert jenseits des akzeptablen Bereichs. Hier sind oft auch die Kommunen in der Pflicht, aktiv zu werden.

Acht Stationen erhielten eine bessere Gesamtnote als bei der Erhebung 2019. Demgegenüber stehen 16 Stationen, die in diesem Jahr schlechter abschnitten. Im Gegensatz zur Qualitätserhebung im Jahr 2019 erreichte keine Station die Gesamtnote „sehr gut“. 26 Stationen wurden als „gut“ eingestuft. Neun Stationen schnitten mit der Gesamtnote „ausreichend“ ab. Am schlechtesten wurde der Zustand des Bahnhofs Bookholzberg eingestuft. Er wurde in jedem Teilbereich nur mit „ausreichend“ bewertet (u.a. Vandalismus am Unterstand, an den Vitrinen und an den Aufzügen).

Das abschließende Diagramm auf Seite 35 zeigt die Entwicklung der Bewertungen für die einzelnen Bereiche bei den bisherigen Qualitätskontrollen.







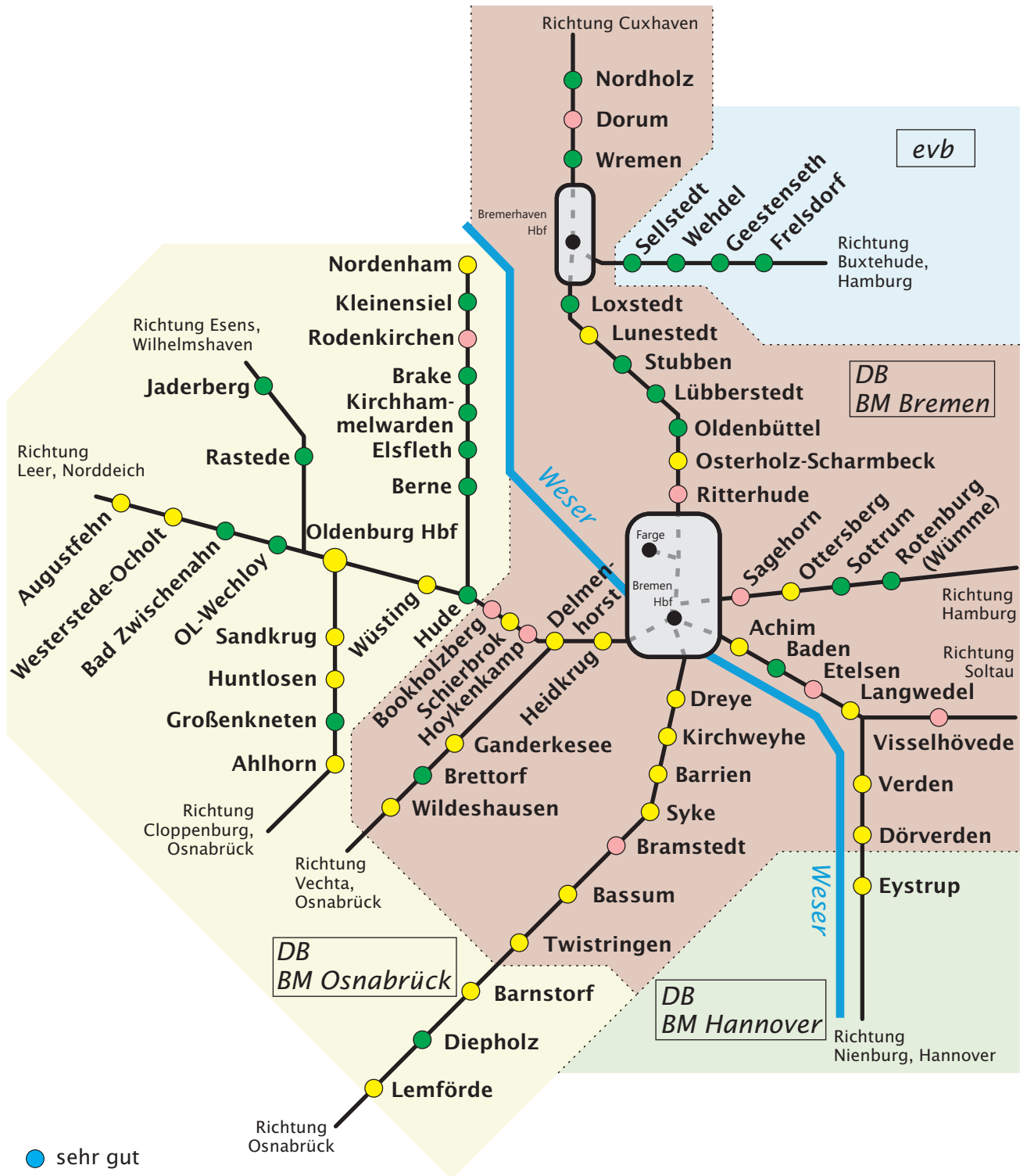
## Karte 10: Bewertung Information

Vitrinen, Aushänge, Beschilderung, Zuganzeiger, Uhren, Lautsprecher  
(Qualitätskontrolle 2021)

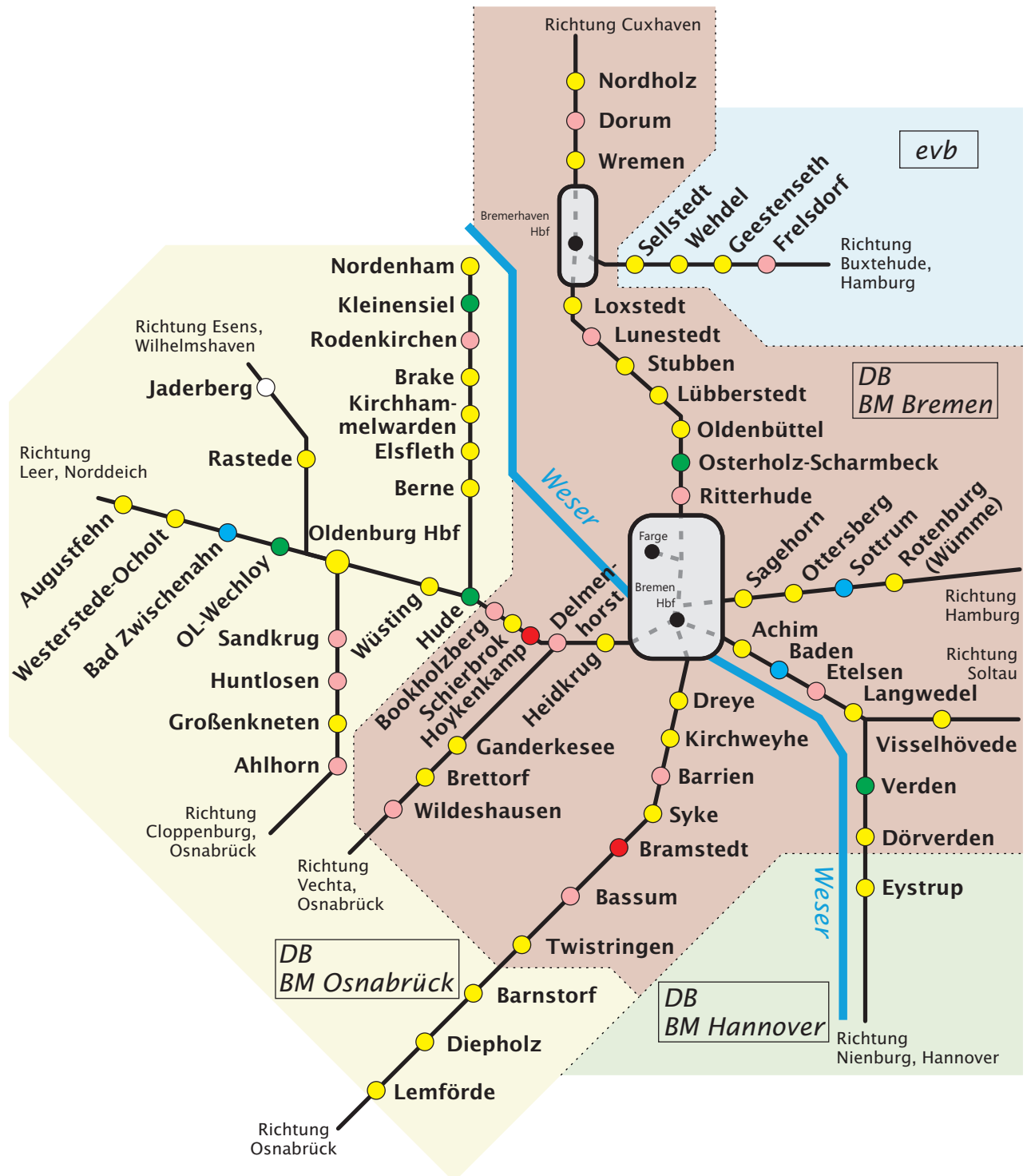


**Karte 11: Bewertung Serviceeinrichtungen**  
 Fahrkartenverkauf, Entwerter, Aufzüge, Automattüren  
 (Qualitätskontrolle 2021)

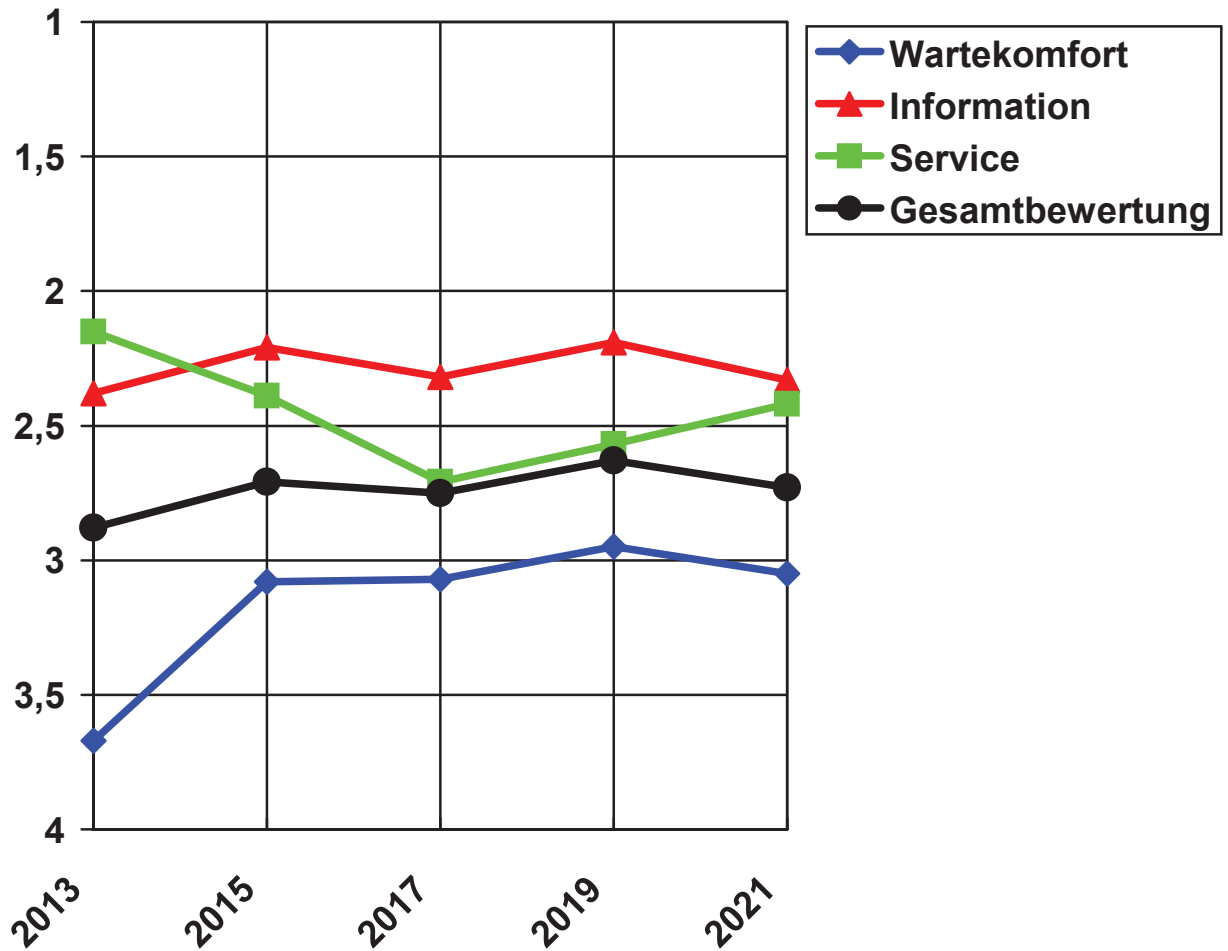




Karte 12: Gesamtbewertung  
 (Qualitätskontrolle 2021)



Karte 13: Veränderung der Gesamtnote  
 im Vergleich zur Qualitätskontrolle 2019  
 (Qualitätskontrolle 2021)



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