

Qualitätskontrolle an den niedersächsischen Bahnhöfen im VBN

Ergebnisbericht

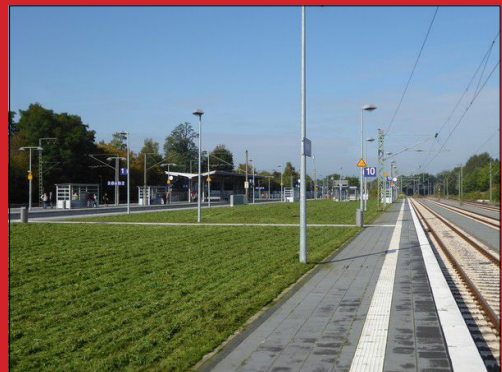
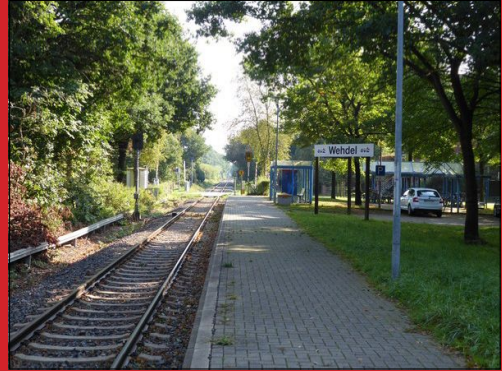
Herbst 2017

Bearbeiter: Sven Jagdhuhn
Ralf Kerkhoff
Ingo Buchholz

Dezember 2017

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: Erstmals wurde auch der Bahnhof Visselhövede begutachtet. Der Zustand der Station war unbefriedigend. Ab dem 10. Dezember gehört er zum VBN-Gebiet.



Abb. 2: Die Erneuerung der Bahnsteige in Ritterhude wurde bereits im Jahr 2015 abgeschlossen. Auch der Wartebereich an Gleis 1 wurde dabei modernisiert.



Abb. 3: Mit der Erneuerung des Hausbahnsteigs wurde die Modernisierung der Verkehrsstation Eystrup abgeschlossen.

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 Herbst 2017 hat die Agentur BahnStadt zum dritten 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 18. bis zum 27. September 2017 statt. Dabei wurde auch die Station Visselhövede erhoben, die im Jahr 2018 in den VBN integriert werden soll.

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 Fahrgastensicht. 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: Im Bahnhof Rodenkirchen wurden neue Bahnsteige in der Nähe zum Bahnübergang angelegt. Von diesem aus sind beide Bahnsteige barrierefrei erreichbar, und die bau-fällige Unterführung konnte geschlossen werden.



Abb. 5: Bahnsteig und Wetterschutz in Bookholzberg wurden erneuert. Für die stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs sorgt der schon zuvor existierende Aufzug, der jedoch in die Jahre gekommen und störungsanfällig ist.



Abb. 6: In Bramstedt wurden die beiden auf einem Damm gelegenen Bahnsteige erneuert und erhöht. Die Zugänge zu den Bahnsteigen wurden jedoch nicht barrierefrei gestaltet. Auf den Bau von Rampen oder Aufzügen wurde verzichtet.

2 Barrierefreiheit

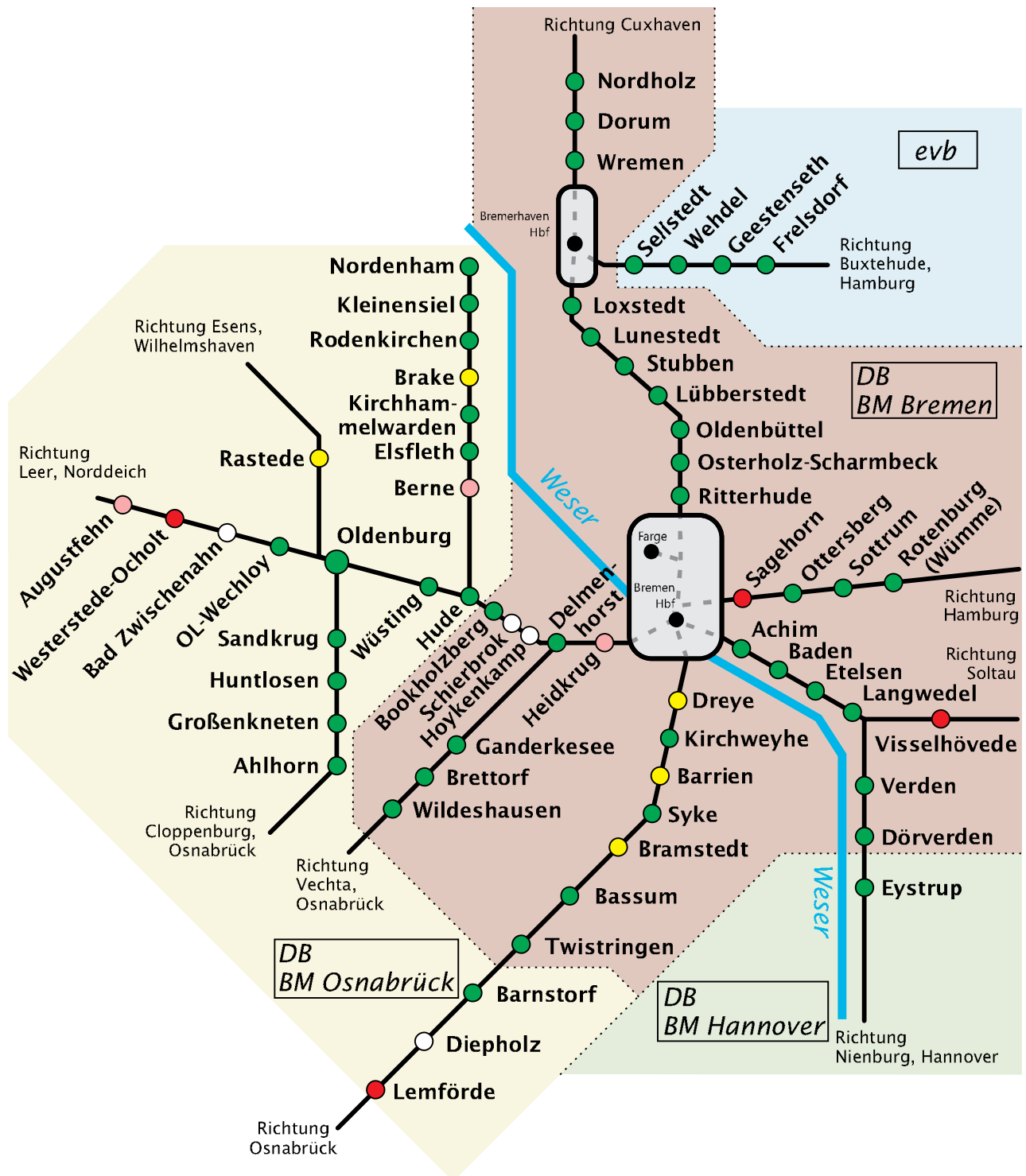
Das Thema Barrierefreiheit spielt bei der Beurteilung einer Bahnstation grundsätzlich eine große Rolle. Die stufenfreie Erreichbarkeit der Züge ist vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen oft das entscheidende Qualitätsmerkmal für einen fahrgstfreundlichen Bahnhof. Obwohl in der durchgeführten 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). Die während des Erhebungszeitraums im Ausbau befindlichen Stationen Diepholz, Bad Zwischenahn, Schierbrok und Hoykenkamp wurden hinsichtlich der Barrierefreiheit nicht beurteilt.

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 2015 verstreut über das gesamte Verbundgebiet weitere Stationen im Netz der Regio-S-Bahn (Rodenkirchen, Lunestedt, Bookholzberg, Bramstedt) grundhaft modernisiert. Dabei wurden die Bahnsteige auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm über der Schienenoberkante erhöht, so dass ein niveaugleicher Einstieg in die dort verkehrenden Züge hergestellt wurde. Bis auf wenige Ausnahmen (Barrien, Bramstedt) wurde durch den Einbau von Aufzügen oder Rampen (Neigung maximal 6%) auch für eine durchgängige barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige Sorge getragen.

Im Ergebnis sind jetzt von den untersuchten 63 Stationen 47 Bahnhöfe im Sinne der stufenfreien Erreichbarkeit der Züge konsequent barrierefrei ausgebaut. Dies entspricht einer Quote von knapp 75 % und stellt gegenüber der Untersuchung von 2015 eine weitere kleine Steigerung dar. Damals betrug die Quote mit 45 von 62 Bahnhöfen knapp 73 %.

Somit verbleiben im Verbundgebiet (außerhalb des Landes Bremen) noch insgesamt 16 Verkehrsstationen, die in den kommenden Jahren modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden sollen. Entsprechende Ausbauprogramme stehen weiterhin bereit.



- 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 September 2017)



Abb. 7: Die Bahnsteige in Visselhövede weisen Schäden, Absackungen, Unebenheiten und Verkrautungen auf. Der Bahnhof macht insgesamt einen vernachlässigten Eindruck.



Abb. 8: Die Baustellenabspernung in Hoykenkamp war an Gleis 1 bereichsweise erst hinter der Absturzkante aufgestellt.

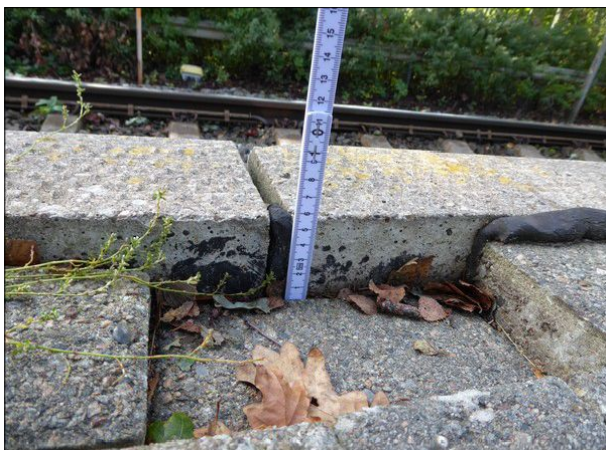


Abb. 9: An zwei Stellen waren in Sellstedt vor der Bahnsteigkante Pflastersteine abgesackt. Es entstanden Stufen von bis zu 6 cm Höhe.

3 Analyse

3.1 Bahnsteige

Die Qualität der Bahnsteige wurde im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2015 durch die bereits im 2. Kapitel angesprochenen Bahnsteigerneuerungen an sieben Stationen insgesamt weiter verbessert.

In Rodenkirchen wurde dabei für die Bahnsteige eine neue Lage gewählt (siehe Abb. 4). In Bookholzberg, Bramstedt und Lunestedt ist die Lage der Bahnsteige unverändert. In Eystrup wurde die Modernisierung der Verkehrsstation mit der Erneuerung des Hausbahnsteigs abgeschlossen. In Rastede wurde der vor zwei Jahren erhebliche Mängel aufweisende Mittelbahnsteig erneuert (siehe Abb. 13). Der Hausbahnsteig ist dort bereits vor einigen Jahren modernisiert worden. In Berne wurde der Hausbahnsteig erneuert. Der Zwischenbahnsteig erhielt im Zuge dieser Baumaßnahme lediglich eine eigene provisorische Beleuchtung.

Die Baumaßnahme in Bramstedt schien noch nicht abgeschlossen zu sein, da an den Enden Kabel außerhalb des Kabelkanals über den Bahnsteig an Gleis 2 geführt waren.

In Hoykenkamp, Schierbrok, Diepholz und Bad Zwischenahn wurde mit der Bahnsteigerneuerung in diesem Jahr begonnen. Während des Erhebungszeitraums waren diese noch nicht abgeschlossen. An diesen Stationen wurden daher weder der Bahnsteigzustand noch der „Wartekomfort“ bewertet.

An den Baustellenabspernungen in Hoykenkamp und Diepholz wurden Mängel erfasst. Während in Diepholz die Abspernung an Gleis 2 bereichsweise etwas abgestürzt war, gab es in Hoykenkamp eine ungesicherte Absturzkante.

Der erstmals in diesem Jahr begutachtete Bahnhof Visselhövede wies an den beiden Bahnsteigen erhebliche Mängel auf. Hier besteht großer Handlungsbedarf. In den gepflasterten Bereichen gab es zahlreiche Oberflächenschäden. Zudem wurden größere Unebenheiten und Absackungen des Pflasters vor den Bahnsteigkanten sowie stellenweise größere Beschädigungen der Bahnsteigkanten registriert. Positiv ist zu bemerken, dass der Rasen in den ungepflasterten Bahnsteigbereichen frisch gemäht war.

Wie bei der Erhebung vor zwei Jahren war der Zustand der Bahnsteige in Sagehorn unverändert mangelhaft. Am Hausbahnsteig prägte großflächige Pfützenbildung das Bild. Zudem war die schon bekannte Absackung am Fallrohr des Bahnhofgebäudes nicht mehr abgesperrt. Das Pflaster des Bahnsteigs an Gleis 3 war an vielen Stellen beschädigt.



Abb. 10: Neben dem Bahnsteig an Gleis 2 in Ahlhorn sind durch Erdabsackungen an mehreren Stellen Löcher entstanden.



Abb. 11: In Brake waren auf dem Hausbahnsteig viele Zigarettenkippen in den Fugen zwischen den Platten.



Abb. 12: Diese Wasserablauffrinne auf dem Bahnsteig an Gleis 1 in Delmenhorst ist stark bewachsen.

Auch der Bahnsteigzustand in Ahlhorn konnte nicht als befriedigend oder besser eingestuft werden. Grund dafür sind die an mehreren Stellen durch abgesackte Erde direkt neben dem Fertigteilbahnsteig an Gleis 2 entstandenen größeren Löcher. Zudem hatte sich durch Absackungen an der Zuwegung am Zugang auf den Bahnsteig eine 4 cm hohe Stufe gebildet.

Abgesackte Pflastersteine mit Stufenbildung vor den Bahnsteigkanten wurden außer in Visselhövede auch in Brake an den Gleisen 2/3, in Sellstedt, Frelsdorf, Wehdel, Augustfehn, Westerstede-Ocholt, Nordholz, Lemförde und in Oldenburg Hbf an Gleis 1 festgestellt. Während in Lemförde einzelne Steine bis zu 5 cm tief abgesackt waren, wurden in Sellstedt an einer Stelle sogar 6 cm gemessen.

Neben den baulichen Schäden waren auch Verunreinigungen auf einigen Bahnsteigoberflächen festzustellen. Gegenüber der Erhebung im Jahr 2015 haben diese sogar etwas zugenommen. Betroffen sind vor allem die zentralen Wartebereiche in Achim, Brake, Hude, Delmenhorst, Osterholz-Scharmbeck, Verden, Syke und Bassum. Vogelkot auf den Bahnsteigen beeinträchtigte den Wartekomfort stellenweise in Oldenburg Hbf, Sagehorn und Bramstedt. Scherben lagen auf Bahnsteigen in Ausgutsfehn, Westerstede-Ocholt, Etelsen und Syke. Größere Mengen Abfall waren auf dem Mittelbahnsteig in Diepholz verteilt. In Oldenburg-Wechloy und Kirchhummelwarden waren die Bahnsteigoberflächen stellenweise beschmiert.

Ebenfalls zugenommen hat die Zahl der Stationen, an denen Verkrautungen auf den Bahnsteigen und versandete oder zugewachsene Wasserablauffrinnen erfasst wurden. Letztere wurden in Delmenhorst, Kirchweyhe, Sagehorn und Rotenburg bemängelt. In Delmenhorst, Sellstedt, Frelsdorf, Wehdel, Westerstede-Ocholt, Huntlosen, Stubben und Ottersberg waren die Bahnsteige bereichsweise verkrautet. In Huntlosen, Stubben und Ottersberg ragten zudem stellenweise Äste benachbarter Pflanzen auf die Bahnsteige.

Auch in diesem Jahr beeinträchtigten Schmierereien an auf den Bahnsteigen platzierten Schaltkästen das Erscheinungsbild mancher Stationen. Mit Hude, Oldenburg-Wechloy, Sandkrug, Huntlosen, Ottersberg, Visselhövede und Twistringern war dies an einer Station mehr als vor zwei Jahren der Fall. Beschmierte Streugutboxen wurden auf den Bahnsteigen in Berne, Ganderkese, Rastede, Achim, Rotenburg, Verden und Diepholz verzeichnet.

In Nordenham waren Plakate einer am Bahnsteig stehenden Werbetafel abgerissen.



Karte 2: Zustand der Bahnsteige
 Oberflächen und Kanten
 (Qualitätskontrolle 2017)



Abbildung 13: Das neue Bahnsteigdach in Rastede reicht auf dem Mittelbahnsteig von der Treppe bis über den Zugang zum Aufzug. Die Aufzüge waren im Herbst jedoch noch nicht fertiggestellt.



Abbildung 14: In Oldenburg Hbf wurden auf den Mittelbahnsteigen provisorische Überdachungen mit massiven Betonfundamenten gebaut.



Abbildung 15: Vier Scheiben fehlten in Visselhövede im Unterstand an Gleis 2. Zudem lag Abfall unter den Bänken.

3.2 Wetterschutz und Sitzgelegenheiten

Erstmals waren während des Erhebungszeitraums nicht alle Bahnstationen im VBN-Bereich mit mindestens einem Wetterschutz auf den Bahnsteigen ausgestattet. Ohne Unterstellmöglichkeit und ohne Sitzgelegenheiten waren die im Umbau befindlichen Bahnsteige in Hoykenkamp und Schierbrok. In Bad Zwischenahn standen an Gleis 3 lediglich das Treppenhaus und die Einhausung vor dem Aufzug als Wetterschutz zur Verfügung.

Im Verhältnis zur Fahrgastzahl noch deutlicher reduziert war das Wetterschutzangebot auf dem Mittelbahnsteig in Diepholz. Nachdem das Bahnsteigdach im Zuge der Bahnsteigerneuerung abgebaut wurde, verblieb lediglich ein kleiner Unterstand. Provisorische Unterstellmöglichkeiten wurden nicht geschaffen.

Daneben gab es gegenüber der Erhebung von vor zwei Jahren zwei weitere besonders auffällige Änderungen. In Oldenburg wurden auf den Mittelbahnsteigen unterhalb der maroden Dächer provisorische Holzüberdachungen errichtet. Die dafür verwendeten und in dichten Abständen auf den Bahnsteigen platzierten Betonfundamente werten das Erscheinungsbild des Bahnhofes keinesfalls auf. Mit der Erneuerung der Bahnsteighalle, deren Verglasung schon vor Jahren entfernt wurde, wurde immer noch nicht begonnen.

In Brake wurde die Dacheindeckung des Mittelbahnsteigs entfernt. An diesem Bahnsteig halten nur im Verspätungsfall Personenzüge.

Erfreulich ist, dass bei der Erneuerung des Mittelbahnsteigs in Rastede ein relativ großzügig bemessenes Wetterschutzangebot geschaffen wurde. Neben einer Überdachung des zentralen Bereichs mit Treppenaufgang und Aufzug wurden noch zwei doppelte Unterstände errichtet. Positiv zu erwähnen ist auch, dass an den Bahnsteigdächern in Delmenhorst keine undichten Stellen mehr auffielen.

Unverändert zu wenig Unterstellmöglichkeiten und Sitzplätze gibt es dagegen an Gleis 1 in Elsfleth. An diesem Bahnsteig verkehren nach Fahrplan alle Züge. Es gibt dort jedoch lediglich einen Unterstand mit zwei Sitzbänken (zusammen maximal 6 Sitzplätze).

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 36 fehlende Wetterschutzscheiben gezählt. Vor zwei Jahren waren es 31.



Abb. 16: Das Dach des Unterstands an Gleis 1 in Etelsen war beschädigt. Das Loch war rund einen Meter lang und 40 cm breit. Solche Schäden sind jedoch sehr selten.



Abb. 17: Im Wartebereich unter dem Vordach war die Fassade des Empfangsgebäudes von Achim beschmiert.



Abb. 18: Das Dach des Unterstands in Sellstedt war verschmutzt und an einzelnen Stellen angekokelt.

Die Benotung des Zustandes des Wetterschutzes an allen Stationen (Karte 4) lässt erkennen, wo die größten Schäden oder Verschmutzungen zu verzeichnen sind. Mit insgesamt fünf fehlenden Scheiben war der Zustand der Unterstände in Visselhövede mangelhaft. In Heidkrug fehlten an Gleis 1 vier Scheiben.

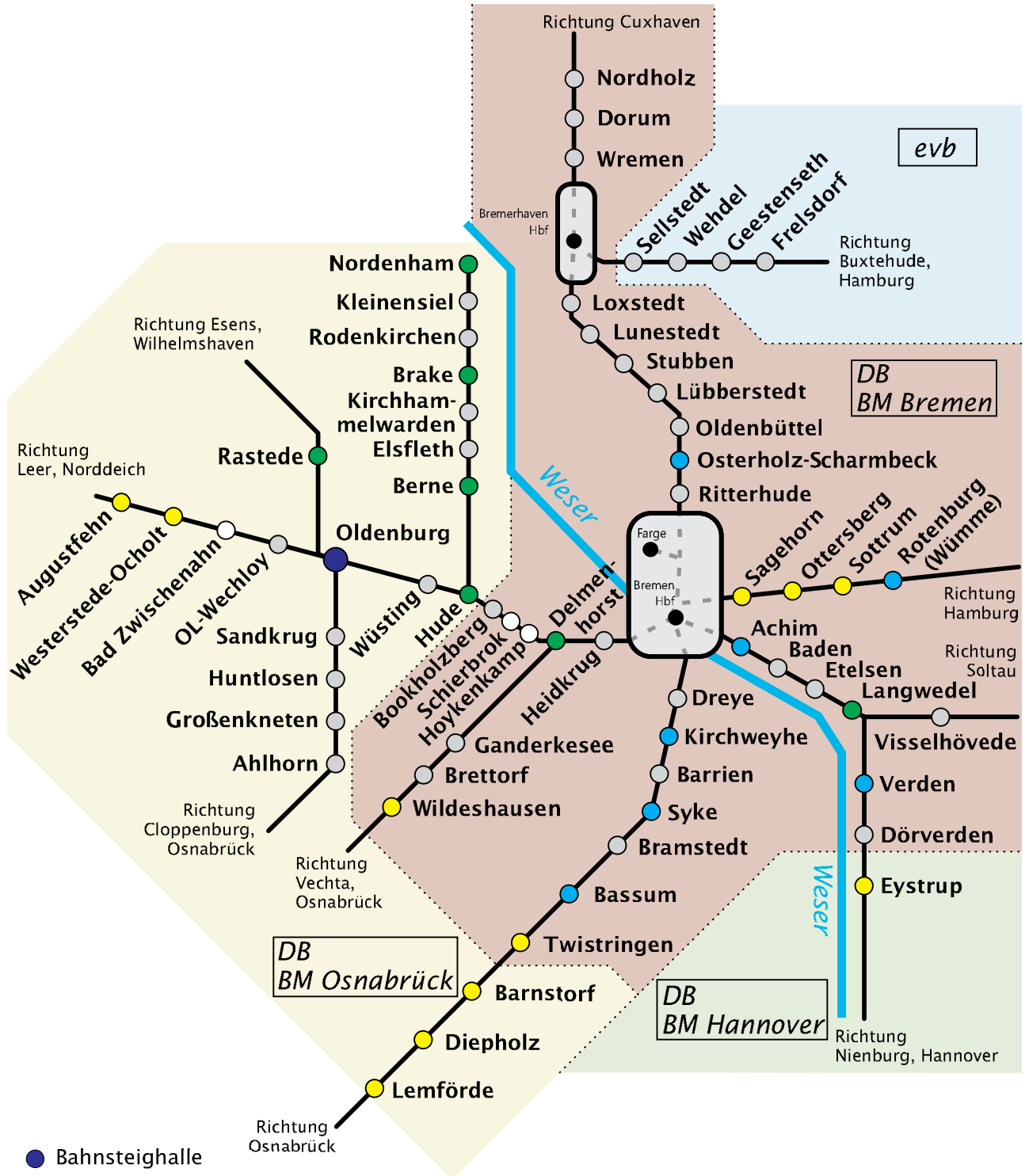
Glasschäden wurden ebenfalls an den noch relativ neuen Unterständen in Rodenkirchen mit fünf und in Bramstedt mit drei beschädigten Scheiben registriert. Hier macht sich bemerkbar, dass für die Verglasung ein kleineres Raster als bei den alten Unterständen gewählt wurde. Größere Scheiben mit diesen Schäden hätten höchstwahrscheinlich sofort entfernt werden müssen.

Während die Verschmutzungen insgesamt gegenüber der Erhebung im Herbst 2015 zugenommen haben, waren weniger Schmierereien anzutreffen. Umfangreiche Schmierereien wurden an dem Unterstand der Gleise 2 und 3 in Sagehorn verzeichnet. Auch in den kommunalen Unterständen in Lunestedt und Brettorf sowie in Achim unter dem Vordach an Gleis 1 beeinträchtigten zahlreiche Schmierereien den Wartekomfort. Kritzeleien wurden an den Wetterschutzeinrichtungen von 21 Stationen erfasst. Das ist ein Drittel aller untersuchten Bahnhöfe und Haltepunkte.

Häufiger als vor zwei Jahren waren an den Decken von Unterständen Verschmutzungen durch Algenbildung zu erkennen. Dies war zum Beispiel in Kleinen-siel, Berne, Dreye, Ganderkesee, Wildeshausen, Wüstring, Augustfehn, Westerstede-Ocholt, Ahlhorn, Nordholz, Wremen, Stubben und Langwedel der Fall. An einigen Stationen waren verschmutzte Dachscheiben zu bemängeln. Dies gilt unter anderem für Delmenhorst, Heidkrug, Sellstedt, Wehdel, Geestenseth, Frelsdorf, Sandkrug und Huntlosen. An 18 Stationen waren die Fußböden in den Wetterschutzeinrichtungen verschmutzt. Vermüllt waren Unterstände in Berne, Kirchweyhe, Visselhövede, Syke und Twistringen.

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

Die meisten Sitzgelegenheiten auf den Bahnsteigen waren in gutem Zustand. In Heidkrug waren jedoch drei Sitze und in Ahlhorn zwei Sitze in den Unterständen abgebaut. An sechs Stationen waren Sitzbänke verbogen. In Verden war die Befestigung einiger Bänke im Windschutz gelockert. An 18 Stationen waren Sitzmöbel von Korrosion betroffen. Kritzeleien wurden an den Sitzbänken von 15 Stationen festgestellt. In Heidkrug war ein Hakenkreuz auf einen Sitz geschmiert.



Karte 3: Art des Wetterschutzes

(bei mehreren Bahnsteigen wird der am hochwertigsten ausgestattete Bahnsteig berücksichtigt)
 (Qualitätskontrolle 2017)



Karte 4: Zustand des Wetterschutzes auf den Bahnsteigen und der Warteräume (Qualitätskontrolle 2017)



Abb. 19: Der einzige Abfallbehälter an Gleis 3 in Bad Zwischenahn war vollkommen überfüllt.



Abb. 20: Nach einem Brand ist dieser Behälter in Achim zwar wieder nutzbar aber sehr unansehnlich.



Abb. 21: Bei der Erneuerung des Mittelbahnsteigs in Diepholz wurden die Abfallbehälter einbetoniert. Eine Leerung ist nur noch mit der Zerstörung der Behälter möglich.

3.3 Abfallentsorgung

Wie die Wetterschutzeinrichtungen und Sitzgelegenheiten fehlten in Hoykenkamp und Schierbrok an den Bahnstationen in der Bauphase, während der die Erhebung stattfand, auch Abfallbehälter. Lediglich einen Aschenbecher gab es in Hoykenkamp.

An allen anderen Stationen waren Abfallbehälter vorhanden. Die Anzahl der Behälter bzw. die Häufigkeit der Leerungen war jedoch auch in diesem Jahr nicht an allen Stationen bedarfsgerecht. Dieses wurde nicht nur an Verkehrsstationen sondern auch im unmittelbaren Bahnhofsumfeld, wo die Zuständigkeit in der Regel bei den Kommunen liegt, beobachtet. Die Zahl der Stationen, an denen volle oder überfüllte Abfallbehälter vorgefunden wurden, war jedoch geringer als noch vor zwei Jahren. Die Zahl der verschmutzten Behälter ist dagegen angestiegen.

Während in diesem Jahr auf den Bahnsteigen in Hude, Ottersberg und Visselhövede sowie in Bassum vor dem Bahnhofsgebäude und in Hoykenkamp an der B+R-Anlage einzelne volle Mülleimer registriert wurden, waren in Bad Zwischenahn und Diepholz fast alle vorhandenen Behälter auf den Bahnsteigen überfüllt. In Delmenhorst waren einige Aschenbecher in den Eingängen des Bahnhofs voll.

Beklebte oder beschmierte Müllbehälter wurden in Hude, Westerstede-Ocholt, Ottersberg, Dreye, Frelsdorf, Augustfehn, Ahlhorn, Wremen, Visselhövede, Bassum und Twistringen vorgefunden. Hinzu kommen an immerhin 24 Stationen, das sind mehr als ein Drittel, andere Verschmutzungen der Behälter.

Besonders große Rost- und Lackschäden wiesen Mülleimer in Bad Zwischenahn, Ganderkesee, Dörverden, Westerstede-Ocholt und Nordholz auf. Brandschäden wurden an Behältern in Achim, Sellstedt, Ahlhorn und Wremen verzeichnet.

In Augustfehn und Sottrum waren Behälter aus den Halterungen gelöst.

In Brake, Wildeshausen, Wüstring, Ahlhorn, Loxstedt, Sottrum, Verden, Barrien, Barnstorf und Lemförde wurde das Erscheinungsbild von größeren Abfallmengen unmittelbar neben den Bahnsteigen beeinträchtigt. Nirgendwo war es jedoch schlimmer als in Nordenham, wo vor allem Schnapsflaschen neben dem Bahnsteig „entsorgt“ wurden (siehe Abb. 51).

Einiger Müll in den Gleisbereichen wurde im Bereich der Stationen Ganderkesee, Wildeshausen, Huntlosen, Ahlhorn und Bassum registriert. Damit sind zwei Stationen mehr betroffen als bei der Erhebung vor zwei Jahren.



Abb. 22: Der Zugzielanzeiger an Gleis 6 des Oldenburger Hauptbahnhofs war defekt.



Abb. 23: Zugdurchfahrt und Gleisnummer könnten in Delmenhorst sicher auch größer dargestellt werden. Abgesehen davon war die Steuerung der Fahrgastinformationsanlage gestört.



Abb. 24: Einige Lautsprecher waren stark verschmutzt. Hier ist ein Exemplar aus Wildeshausen zu sehen.

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. Nur in Verden funktionierten alle Geräte einwandfrei. Während in Oldenburg an Gleis 6 und in Rotenburg an Gleis 5 jeweils Zugzielanzeiger defekt waren, war in Delmenhorst die Steuerung des Systems gestört. In den Anzeigern wurden Zugabfahrten noch vor Eintreffen des angezeigten Zuges gelöscht. Beim Eintreffen wurde bereits der folgende Zug angezeigt.

Die Abfahrtstafeln und -monitore in Oldenburg Hbf und Delmenhorst, die den Fahrgästen einen Überblick aller nächsten Zugabfahrten einschließlich eventueller Verspätungen geben, liefen dagegen störungsfrei.

Alle anderen Stationen, die im Zuständigkeitsbereich der DB AG liegen, sind grundsätzlich mit Dynamischen Schriftanzeigern (DSA) ausgestattet, um in Laufschrift und mit einem angeschlossenen Lautsprecher auch akustisch über Betriebsstörungen zu informieren. Fahrplangemäß verkehrende Züge werden nicht angezeigt. Zum Zeitpunkt der Erhebungen fehlten beide DSA in Hoykenkamp. In Schierbrok gab es nur das Gerät an Gleis 1, welches jedoch nicht funktionierte. So wurden die Fahrgäste dort auch nicht über auftretende Verspätungen informiert. Ebenfalls defekt war der DSA in Bad Zwischenahn an Gleis 3. Vor zwei Jahren wurden fünf defekte DSA verzeichnet.

An zwei Stationen wurden Defizite bei den funktionierenden DSA festgestellt: In Visselhövede wurde nicht über eine auftretende Verspätung informiert. In Achim wurde ein Gleiswechsel nicht angezeigt.

Zusätzlich zu den DSA informieren an den Stationen, die erstmals mit Fahrkartenautomaten ausgestattet wurden, in oben in die Automaten eingebauten kleinen Bildschirmen über die aktuellen Zugabfahrten (siehe Abb. 37).

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

An insgesamt elf Stationen wurden zum Teil stark verschmutzte Lautsprecher vorgefunden: In Brettorf, Dreye, Ganderkese, Nordholz, Ottersberg, Rotenburg, Verden, Wildeshausen, Sandkrug, Wremen und Großenkneten. Das sind zwar zwei Stationen weniger als im Herbst 2015, doch wurden seitdem in Berne, Schierbrok, Hoykenkamp, Wüstring, Rastede, Augustfehn, Westerstede-Ocholt, Dörverden und Eystrup alle Lautsprecher außer an den DSA abgebaut.



Abb. 25: Das Glas der Uhr an Gleis 2 in Westerstede-Ocholt war beschädigt. Die Zeit wurde korrekt angezeigt.



Abb. 26: Einige Schilder in Achim weisen Alterungserscheinungen auf. Besonders gut lässt sich dies bei Dunkelheit erkennen.



Abb. 27: In Huntlosen war ein Bahnhofnamensschild zerstört.

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 2015 wurde die Zahl der Bahnstationen, die mit einer Uhr ausgestattet sind, weiter reduziert. In Augustfehn, Heidkrug, Hoykenkamp und Schierbrok waren die Uhren aktuell abgebaut. An der erstmals begutachteten Station Visselhövede gibt es ebenfalls keine Bahnhofsuhr.

An neun Stationen war mindestens eine Uhr defekt bzw. zeigte die falsche Zeit an. In Bookholzberg, Lemförde, Achim (Straßenseite und im EG), Stubben (Vorplatz), Elsfleth (Vorplatz), Diepholz (Vorplatz), Barnstorf (im EG) und Bad Zwischenahn (Vorplatz) waren Bahnhofsuhren defekt. In Sottrum waren die Zeiger der Uhr im Warteraum etwas verdreht. Im Herbst 2015 wurden acht Stationen mit defekten Uhren bemängelt.

In Westerstede-Ocholt war das Glas einer Uhr beschädigt. In Achim war die Uhr am Bahnhofsgebäude unbeleuchtet.

Uhren in Hude, Achim, Sottrum und Twistrigen waren beklebt. Eine Bahnsteiguhr in Osterholz-Scharmbeck war verschmutzt.

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 Grundausstattung gehörende Bahnhofnamensschilder installiert.

Einzelne stark beschädigte Schilder wurden in Verden (zwei Schilder), Huntlosen, Wildeshausen und Sandkrug (zwei Schilder) erfasst. Die Schäden an den Schildern in Sandkrug wurden bereits 2015 festgestellt, die in Wildeshausen sogar schon 2013, und offensichtlich seitdem nicht behoben.

Einzelne Schilder in Nordenham, Elsfleth, Hoykenkamp, Oldenburg Hbf, Oldenburg-Wechloy, Augustfehn, Nordholz, Ottersberg und Lemförde waren beklebt. In Schierbrok und Augustfehn waren Bahnhofnamensschilder vergrünt. Deutliche Alterungserscheinungen zeigen einige Schilder in Achim und Dreye.



Abb. 28: Viele Wegeleitungsschilder in den Ausgängen des Tunnels von Hude sind bekratzelt oder beklebt und teilweise dadurch unkenntlich.



Abb. 29: Trotz des Wegfalls der Anzeige der Gleisnummern in den Zugzielanzeigern wurden in Verden auf dem Bahnsteig der Gleise 4/5 keine Gleisnummernschilder installiert. Eine Orientierung wird dadurch erschwert.

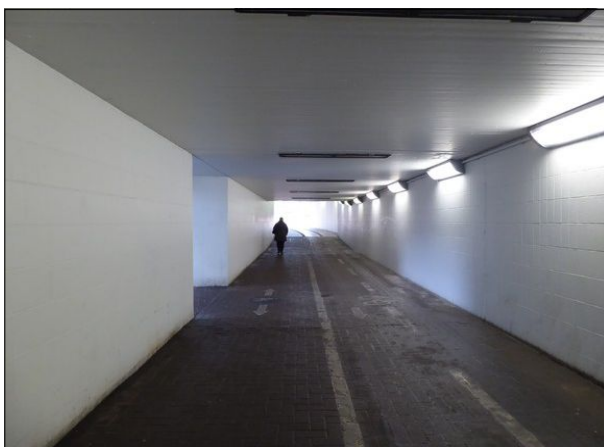


Abb. 30: Nach der Renovierung des nördlichen Tunnels am Bahnhof Verden wurde der direkte Zugang zum Bahnsteig der Gleise 2/3 noch nicht wieder beschildert.

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.

Bei der Beschilderung sind neben einzelnen Verbesserungen und bereits vor zwei Jahren beobachteten Mängeln auch neue Defizite an einzelnen Stationen dazugekommen. Die gravierendste Auswirkung für die Fahrgäste hat die neue Programmierung der Zugzielanzeiger in Verden ausgelöst. Mit der aktuellen Steuerung werden in den Anzeigern die Gleisnummern nicht mehr dargestellt. Da in Verden an den Gleisen 4/5 auf die Installation von Gleisnummernschildern verzichtet wurde, gibt es auf dem Bahnsteig keine Orientierungsmöglichkeit mehr, an welchem Gleis man sich befindet. Im Gegensatz dazu ist in Kirchhammelwarden ein Gleisnummernschild vorhanden, aber verzichtbar. Es gibt dort nur ein Gleis.

Zu den Verbesserungen zählt, dass in Etelsen das Richtungsschild am östlichen Stationsmast entfernt wurde, denn der Tunnelzugang führt zu beiden Bahnsteigen. In Bramstedt wurde durch das Aufstellen eines Stationsmastes am Zugang zu Gleis 2 ebenfalls eine Verbesserung erzielt. Der Stationsmast am Zugang zu Gleis 1 ist dort zwar immer noch etwas versteckt, doch ist der Austausch des Richtungsschildes von „Osnabrück“ auf „Twistringen“ positiv zu bewerten.

In Augustfehn fehlt am Zugang zu Gleis 2 weiterhin ein Hinweis auf den Standort des Fahrkartenautomaten. Das gilt auch für die Bahnsteige in Sagehorn und Sottrum, da sich dort die Fahrkartenautomaten im Warteraum befinden und von außen nicht zu sehen sind. In Diepholz ist an Gleis 1 der barrierefreie Weg zum Mittelbahnsteig nicht ausgeschildert. In Oldenburg-Wechloy ist der östliche Ausgang nicht im Wegeleitsystem berücksichtigt.

Die größten Schäden an Schildern des Wegeleitsystems wurden in Wüstring registriert. Dort fehlte neben der Stationsmastfahne an Gleis 2 auch das Richtungsschild und am Zugang neben dem Bahnhofsgebäude war das Richtungsschild zerstört. In Langwedel fehlte das Gleisnummernschild „4“ im Tunnel. In Oldenburg Hbf war ein Raucherbereich nicht gekennzeichnet, weil das Schild fehlte.

Durch Aufkleber, Beschmierungen oder sonstige Verschmutzungen verunreinigte Schilder wurden an 20 Stationen verzeichnet. Damit sind drei Stationen mehr als vor zwei Jahren betroffen. Bis fast zur vollständigen Unlesbarkeit waren Schilder in Hude und Westerstede-Ocholt beklebt.



Abb. 31: Die Vitrine am Zugang zu Gleis 1 in Dreye war innen so nass, dass die Scheibe beschlagen war. Die Aushänge schimmelten, und der Fahrplan war nicht lesbar. Zudem fehlte die Abdeckung der Leuchtstoffröhre.



Abb. 32: Die Vitrinenscheibe an Gleis 2 in Rodenkirchen war stark beschädigt. Die Aushänge waren jedoch lesbar.

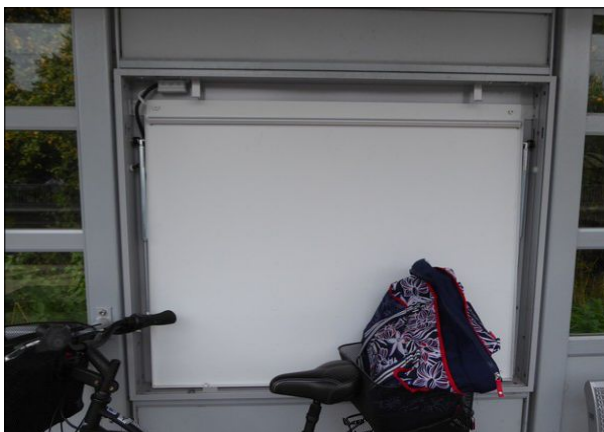


Abb. 33: In der Vitrine an Gleis 2 in Loxstedt gab es keine Aushänge. Die Scheibe fehlte.

3.8 Informationsvitrinen und Aushänge

An allen Bahnstationen im Untersuchungsraum standen aktuelle Fahrplaninformationen zur Verfügung. An den Vitrinen und bei den sonstigen Aushängen wurden jedoch einige Mängel verzeichnet. Ungewöhnlich oft waren in den Vitrinen verblasste Aushänge anzutreffen. Viele davon waren VBN-SPNV-Pläne.

Ein großes Ärgernis ist aus Fahrgastsicht, dass an keiner der Stationen mit Großbaustellen über ein Bau-schild hinausgehende Informationen zu den umfangreichen Bauarbeiten verfügbar waren. Weder in Diepholz, noch in Bad Zwischenahn, Hoykenkamp und Schierbrok wurden Fahrgäste per Aushang an den Stationen über Umfang und voraussichtliche Dauer der Arbeiten, geschweige denn über einzelne Bauabschnitte und damit zusammenhängende Beeinträchtigungen, informiert.

In Heidkrug stand an Gleis 1 nur eine provisorische Vitrine zur Verfügung, die lediglich Platz für einen Abfahrtsplan bot.

In Hoykenkamp, Heidkrug, Rastede, Augustfehn und Loxstedt fehlten einzelne Vitrinenverglasungen. In Rodenkirchen und Syke waren Vitrinenscheiben stark beschädigt. Vor zwei Jahren wurden nur an vier Stationen fehlende oder zerstörte Vitrinenscheiben erfasst. In Kirchweyhe, Dorum und Barnstorf wurden kleinere Glasschäden festgestellt. In Dreye waren gleich mehrere Vitrinenscheiben trüb, so dass die Aushänge nur noch teilweise lesbar waren.

Ebenfalls in Dreye waren drei Vitrinen innen nass. Die Scheiben waren innen mit Kondenswasser bedeckt, so dass die Aushänge nicht lesbar waren. Einige Aushänge wiesen bereits Schimmelbildung auf. In Diepholz war eine Vitrine innen nass.

In Etelsen, Baden, Ganderkesee und Dreye wurden defekte Vitrinenbeleuchtungen festgestellt.

Verschmutzte Vitrinen wurden in Oldenburg-Wechloy, Sandkrug, Huntlosen, Loxstedt, Osterholz-Scharmbeck und Verden erfasst. In Sellstedt und Verden waren Vitrinen innen verunreinigt. Vitrinen in Ganderkesee, Ahlhorn, Sagehorn, Ottersberg, Verden, Bramstedt und Barnstorf waren beklebt oder bekrizelt.

Die vom ZVBN erstellten Stationspläne waren mit Ausnahme von Dreye und Visselhövede auf allen Stationen ausgehängt. An insgesamt acht Stationen hingen jedoch noch veraltete Stationspläne aus dem Jahr 2015. An den Stationen im Bereich der evb und in Nordholz standen keine VBN-SPNV-Pläne zur Verfügung.



Abb. 34: Seit Mai stehen im Bahnhofsgebäude von Wildeshausen ein Warteraum und Toiletten zur Verfügung. Ein Kiosk-Verkauf ergänzt Montag bis Freitag für täglich sieben Stunden das Serviceangebot.



Abb. 35: Mit der Sanierung der Fassade des Empfangsgebäudes von Sottrum wurde begonnen. Im Warteraum wirkte sich das bisher lediglich durch eine neue Eingangstür aus.



Abb. 36: Obwohl der Kiosk im Empfangsgebäude von Twistringen nicht mehr betrieben wird, steht der Wartebereich weiterhin in gutem Zustand zur Verfügung.

3.9 Empfangsgebäude und Toiletten

Die Anzahl von geöffneten und den Fahrgästen zugänglichen Empfangsgebäuden an den Bahnhöfen im Untersuchungsgebiet ist überschaubar. Zur abendlichen Erhebung war das Bahnhofsgebäude in Achim bereits geschlossen und konnte nicht begutachtet werden. Öffnungszeiten waren nicht angegeben.

Sehr erfreulich ist, dass in diesem Frühjahr das vollständig modernisierte Empfangsgebäude in Wildeshausen wiedereröffnet wurde. Im Rahmen des eingerichteten Hotelbetriebs mit Café und Kiosk stehen in der Eingangshalle Wartemöglichkeiten und Toiletten für die Bahnreisenden zur Verfügung.

Dem gegenüber stehen mit Sandkrug und Ahlhorn zwei Bahnhöfe, an denen die Warteräume im Zuge der Einstellung des personenbedienten Fahrkartenverkaufs im Bahnhofsgebäude (Sandkrug) bzw. im Stellwerk (Ahlhorn) geschlossen wurden.

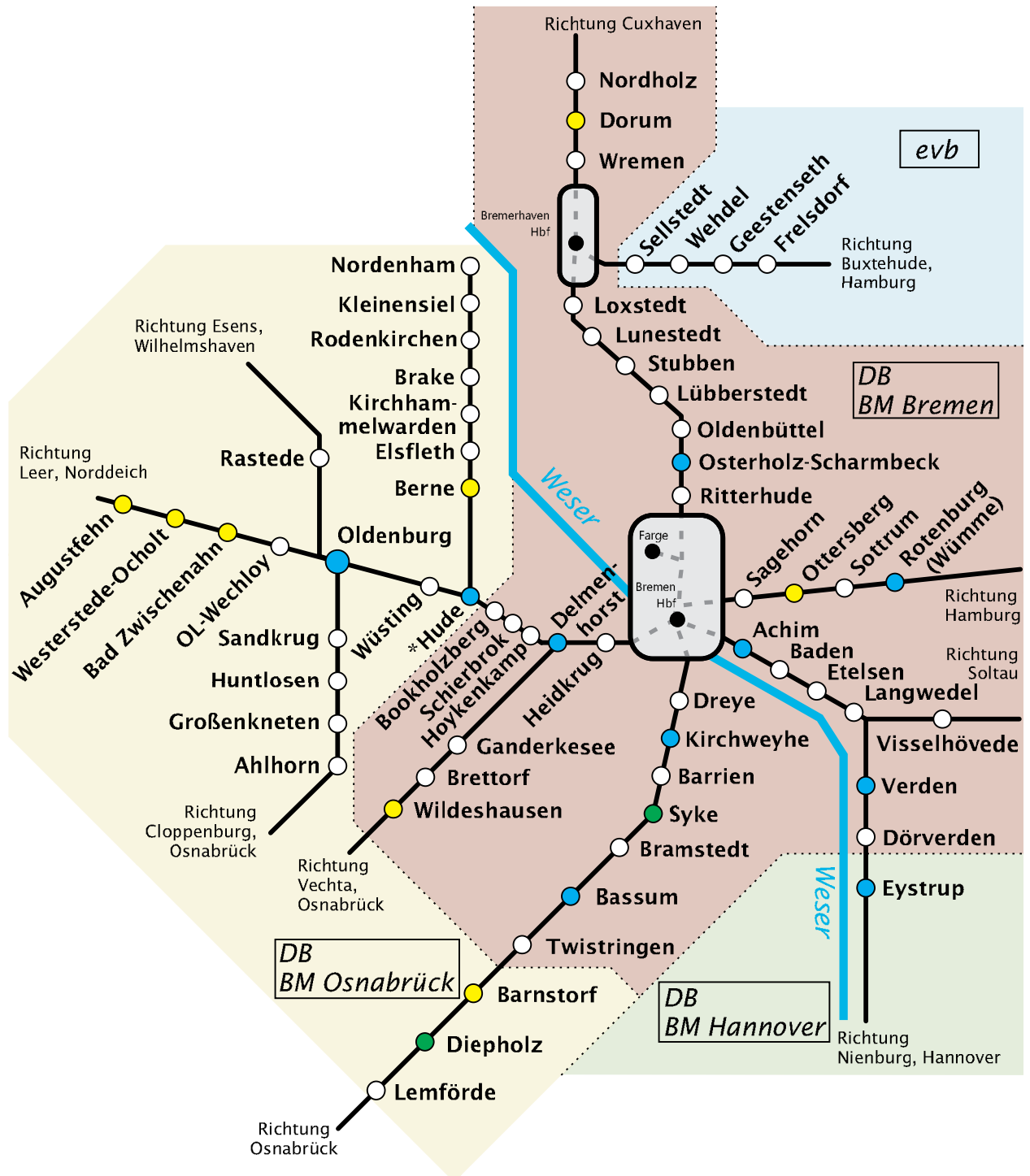
Von guter Qualität zeigt sich weiterhin das Gebäude des Oldenburger Hauptbahnhofs nach der vor einigen Jahren erfolgten stilvollen Modernisierung. Neben Läden mit Angeboten des Reisebedarfs sind auch ein sehenswertes Reisezentrum, ein Wartebereich sowie eine WC-Anlage vorhanden. Die bereits bei der Erhebung im Jahr 2013 fehlenden Scheiben des Wartebereichs wurden immer noch nicht erneuert.

Alle für die Fahrgäste in den Gebäuden vorhandenen Warteräume (siehe Karte 3) sind trotz einiger Verschmutzungen oder Schäden grundsätzlich als positiv für den Wartekomfort der Stationen zu werten. Lediglich der Warteraum in Augustfehn wurde aufgrund intensiven Alkoholgeruchs einer sich dort aufhaltenden Person und grober Verschmutzungen des Fußbodens als unbenutzbar eingestuft.

Stark bekrizelt waren die Wände erneut im Warteraum von Sottrum. In Sagehorn waren Fußboden und Wände verschmutzt. In Rotenburg und Twistringen fanden sich einzelne Kritzeleien an den Wänden.

Wegen der Neugestaltung des Vorplatzes standen in Nordenham am Bahnhof keine Toiletten zur Verfügung. Die Toiletten in Achim waren ohne Hinweise verschlossen. In Barnstorf war ein Urinal defekt.

Die Sauberkeit der sanitären Anlagen kann im Großen und Ganzen als zufriedenstellend eingestuft werden. Von unangenehmem Geruch geprägt waren das Behinderten-WC in Delmenhorst und das Herren-WC in Barnstorf. Umfangreiche Kritzeleien wurden in der Herren-Toilette von Osterholz-Scharmbeck erfasst, kleinere waren es in Westerstede-Ocholt und Bad Zwischenahn.



- 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

Karte 6: Personenbedienter Fahrkartenverkauf und WC-Anlagen
(Qualitätskontrolle 2017)



Abb. 37: Die kleinen Stationen von Ahlhorn bis Rastede und von Wildeshausen bis Ganderkesee (Foto) wurden erstmals mit Fahrkartenautomaten und Entwertern ausgestattet. Zudem wurde oben ein Bildschirm für aktuelle Abfahrtsinformationen eingebaut (siehe auch Abb. 55).



Abb. 38: Der Bildschirm des Fahrkartenautomaten in Etelzen an Gleis 1 war stark beschädigt. Das Gerät funktionierte aber einwandfrei.



Abb. 39: Das BOB-Terminal in Dörverden war nicht betriebsbereit und stark beschmiert.

3.10 Vertrieb

Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wurden die Fahrkartenschalter in den Bahnhöfen Ahlhorn und Sandkrug geschlossen. Dafür sind diese Stationen genauso wie Großenkneten, Huntlosen, Rastede, Ganderkesee, Brettorf und Wildeshausen erstmals mit Fahrkartenautomaten ausgestattet worden. Neben dem Fahrkartenverkauf bieten die neuen Geräte noch Zusatzfunktionen: In mindestens einen Automaten pro Bahnsteig wurde ein kleiner Bildschirm zur Anzeige aktueller Zuginformationen eingebaut. Und an allen Automaten gibt es eine Taste, mit der eine akustische Verbindung zum Servicecenter hergestellt werden kann. Dieses hilft bei Bedarf beim Kauf der geeigneten Fahrkarte und bietet darüber hinausgehende Informationen zu Tarifen und Fahrplänen an.

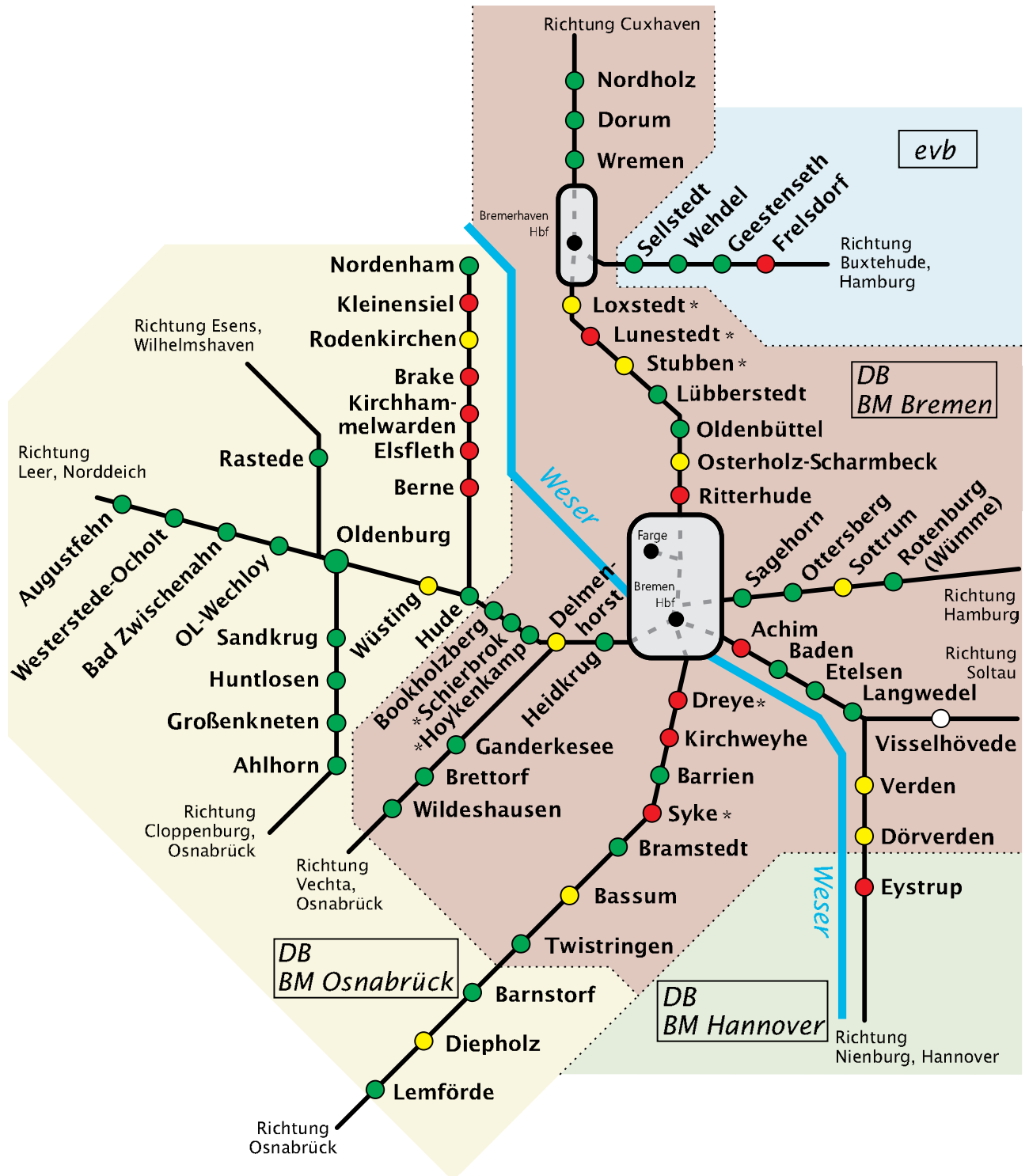
An zehn der 63 untersuchten Stationen gibt es noch einen personenbedienten Fahrkartenverkauf im Bahnhofsgebäude (siehe Karte 6). In Hude ist eine Verkaufsstelle am Bahnhofsvorplatz. In einigen Gemeinden gibt es Verkaufsstellen im Ort. An den Bahnhöfen findet sich jedoch kein deutlicher Hinweis darauf. Lediglich in den Stationsplänen sind kleine Piktogramme mit Richtungspfeilen eingezeichnet.

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 Verbundfahrscheine auf Chipkarten geladen werden können, ergänzen das Vertriebssystem an Stationen, an denen diese Funktion nicht in die Automaten integriert ist.

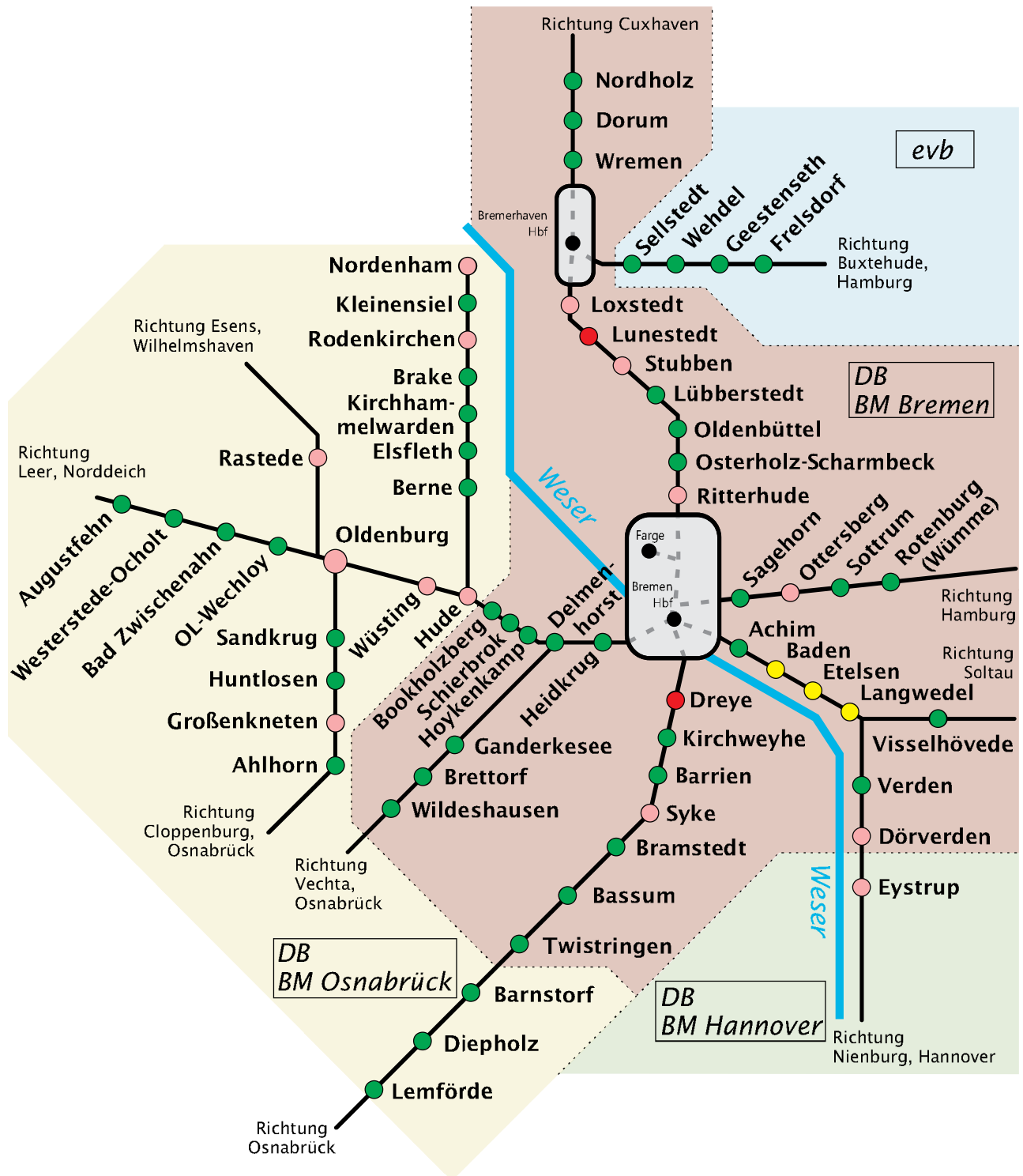
Die Verfügbarkeit der Fahrkartenautomaten war deutlich schlechter als im Herbst 2015 (nur ein Automat defekt). Keine Automaten standen in diesem Jahr in Dreye und Lunestedt, jeweils an Gleis 2 in Rodenkirchen, Ottersberg und Loxstedt sowie an Gleis 3 in Stubben. Zudem fehlte noch je ein Automat in Nordenham, Großenkneten, auf dem Mittelbahnsteig in Rastede und an Gleis 1 in Syke. Daneben wurden defekte Geräte in Hude, Wüstring, Oldenburg und Ritterhude verzeichnet. Auch die BOB-Terminals in Eystrup und Dörverden waren nicht funktionsfähig.

Hinzu kommt eine große Anzahl defekter oder fehlender Entwerter. Zum Erhebungszeitpunkt war genau ein Viertel der vorhandenen 120 Entwerter defekt. Es fehlten die Entwerter in Lunestedt und Dreye. Insgesamt stand an 13 Stationen kein funktionierender Entwerter zur Verfügung (siehe Karte 7). Betroffen ist damit eine Station mehr als vor zwei Jahren.

Die Verfügbarkeit der Fahrkartenautomaten und Entwerter ist in diesem Jahr absolut unbefriedigend.



Karte 7a: Funktionsfähigkeit der Entwerter
(Qualitätskontrolle 2017)



- 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 2017)



Abb. 40: Der Weg vom Bahnübergang zu Gleis 1 in Ahlhorn wurde erneuert und ist nun durchgehend gepflastert.



Abb. 41: Die Unterführung zum Mittelbahnsteig in Rastede wurde erneuert. Sie war allerdings bereits wieder umfangreich beschmiert. Die Aufzüge waren noch nicht in Betrieb.

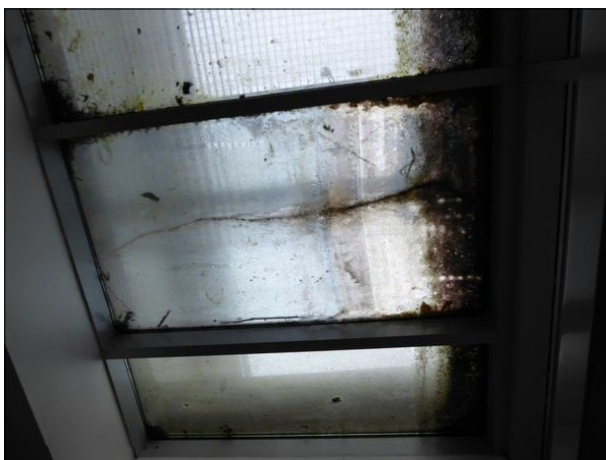


Abb. 42: Die Vordächer an den beiden Eingängen des Bahnhofs Delmenhorst sind stark verschmutzt und teilweise beschädigt.

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.

Im Verbundgebiet Bremen/Niedersachsen ist die Zugangssituation gegenüber der letzten Erhebung im Rahmen der Stationsausbaumaßnahme vor allem in Rodenkirchen verbessert worden (siehe Abb. 4).

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. In Rastede wurden der Bahnsteigtunnel und die baufällige Bahnsteigtreppe erneuert. Ein Inbetriebnahmetermin für die noch nicht fertiggestellten Aufzüge ist nicht bekannt. Zudem wurde das Erscheinungsbild durch Schmierereien an den Wänden bereits wieder beeinträchtigt. Eine Gestaltung der Wände mit Motiven, wie sie sich anderenorts bewährt hat, wäre auch in Rastede sinnvoll.

Ein solches positives Beispiel ist Etelsen, wo die im Herbst 2015 begonnene Gestaltung der Tunnel- und Rampenwände fertiggestellt wurde (siehe Abb. 59). Ähnlich gelungen ist die bereits einige Jahre vorher durchgeführte Gestaltung der Tunnelwände in Syke und Achim. In Syke sind jedoch Schmierereien an den Treppenaufgängen und an den Tunnelzugängen zu verzeichnen. In Achim nehmen Kritzeleien im Tunnel und Schäden an den Einhausungen zu.

Unzumutbar war erneut der Zustand der Unterführung zum Mittelbahnsteig in Brake. Auch wenn Fahrgäste diesen Weg nur bei Betriebsstörungen nutzen müssen, ist der Tunnel offenbar immer zugänglich. Neben den auch anderenorts anzutreffenden Schmierereien kommen in Brake durch Flüssigkeiten am Boden und intensiven Fäkalgeruch weitere Unannehmlichkeiten dazu.

Besonders stark von Schmierereien verunstaltet sind auch die Tunnelwände an den Bahnstationen in Ottersberg, Dreye und Visselhövede. Der in Bramstedt zwischen den beiden Bahnsteigen zu nutzende Fußweg wird durch Schmierereien an den Betonwänden unter der Bahnbrücke ebenfalls beeinträchtigt.



Abb. 43: Die Unterführung des Bahnhofs Visselhövede weist zahlreiche Mängel auf. Sie ist umfangreich beschmiert, die Gleiströge sind undicht. Zudem sind die Oberlichter beschädigt und verschmutzt.



Abb. 44: Der Tunnel zwischen den beiden Bahnsteigzugängen in Dreie war erneut stark beschmiert. Neu war jedoch, dass die einzige Leuchte zerstört wurde.



Abb. 45: Zwar wetterfest aber doch alles andere als einladend ist dieser Tunnelzugang in Hude.

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

Bei den Erhebungen wurde nur der Ausfall des Aufzugs zu Gleis 3 in Bad Zwischenahn festgestellt, wo laut Aushang für mehrere Tage Wartungsarbeiten stattfanden. Der einzige bei der Erhebung im Herbst 2015 defekte Aufzug in Bookholzberg funktionierte.

Obwohl die Aufzüge in Achim technisch funktionierten, mussten sie ebenfalls als unbenutzbar eingestuft werden. Grund dafür waren Verschmutzungen mit Urin und ein daraus resultierender extrem unangenehmer Geruch in den Aufzugskabinen. Dass dieser Zustand mit den gesperrten Bahnhofstoiletten (siehe Kapitel 3.9) zusammenhängt, ist nicht ganz unwahrscheinlich.

Die Aufzüge zu den Gleisen 2 und 4 in Bassum und an Gleis 1 in Verden waren ebenfalls durch unangenehmen Geruch geprägt, jedoch weniger intensiv als in Achim. Direkt vor den Aufzugstüren in den Tunneln von Etelsen und Langwedel lagen Exkrememente. In Twistringern war in der gesamten Unterführung Uringeruch wahrnehmbar.

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 Delmenhorst, Osterholz-Scharmbeck, Sottrum, Barnstorf, Etelsen, Achim und Oldenburg Hbf gar keine Ansagen erfolgten. In Rotenburg, Verden, Hude, Kirchweyhe, Syke, Bassum und Twistringern waren nicht alle Ansagen in den Aufzügen korrekt.

Starke Korrosion prägt unverändert das Erscheinungsbild der Personenüberführung in Sagehorn. Größere Schäden an den Treppeneinhausungen wurden in Verden, Hude, Westerstede-Ocholt und Lemförde registriert. Der direkte Zugang in das Treppenhaus an Gleis 2 in Lemförde ist zudem ungepflegt. In Osterholz-Scharmbeck war die Treppe des Tunnelzugangs vom Vorplatz aus durch Müll und Sonstiges stark verschmutzt. Einzelne Schmierereien wurden an den Tunnel-, Treppen- oder Rampenwänden in Kirchweyhe, Dörverden, Osterholz-Scharmbeck und Barrien erfasst.

Mit einfachen Mitteln könnte die Erreichbarkeit der Bahnsteige in Elsfleth und Oldenbüttel verbessert werden. In Elsfleth müssten neben dem Unterstand an Gleis 1 kurze Wege, die als Trampelpfad gut zu erkennen sind, gepflastert werden. In Oldenbüttel fehlt die Befestigung des direkten Zugangs von den P+R- und B+R-Anlagen zu Gleis 3.



Karte 8: Zustand der Zugänge

Treppen, Rampen, Tunnel, Unterführungen, Brücken, Aufzüge
(Qualitätskontrolle 2017)



Abb. 46: Die Bahnsteigbeleuchtung in Achim funktionierte einwandfrei.



Abb. 47: Der Zwischenbahnsteig in Berne erhielt eine provisorische Bahnsteigbeleuchtung.



Abb. 48: Die Lichtleisten unter den Bahnsteigdächern in Verden waren verschmutzt.

3.12 Beleuchtung

Die Funktionsfähigkeit der Bahnsteig- und Zugangsbeleuchtungen konnte vollständig nur bei den am Abend durchgeführten Erhebungen an den Stationen Achim, Baden, Etelsen und Langwedel überprüft werden.

An diesen vier Stationen gab es lediglich in Langwedel zwei defekte Leuchten an den Bahnsteigen zu verzeichnen. An den Zugängen wurden in Langwedel zwei und an den anderen drei Stationen jeweils eine defekte Leuchte registriert. Unzureichend beleuchtete Bereiche gab es jedoch an keiner der vier Stationen.

Tagsüber eingeschaltet war die Bahnsteigbeleuchtung in Hoykenkamp, Dreye und Wüstring. An letztgenannter Station waren drei Leuchtkörper defekt.

In Dreye war die einzige Leuchte in der Unterführung zerstört (siehe Abb. 44). Dieser Zustand ist nicht akzeptabel, denn bei Dunkelheit ist eine Nutzung des Fußgängertunnels ohne Beleuchtung nicht zumutbar.

Mehrere Leuchten in der Unterführung am Bahnhof Ottersberg funktionierten nicht. In Hude waren zwei Leuchten im Bahnhofstunnel defekt. Beschädigungen an einzelnen Leuchtenhauben wurden in Kirchweyhe, Achim 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.

An mehr als der Hälfte aller Stationen wurden beklebte oder beschmierte Lichtmasten notiert. Betroffen davon sind insgesamt 34 Stationen.

Darüber hinaus wurden in den Personenunterführungen der Bahnhöfe Kirchweyhe, Osterholz-Scharmbeck, Ottersberg und Achim beklebte Leuchtkörper erfasst.



Abb. 49: Die Lärmschutzwand in Verden an Gleis 1 wurde in großen Bereichen transparent gestaltet. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität nicht so stark eingeschränkt, wie an anderen Stationen mit Schallschutzwänden.



Abb. 50: Der Zustand des ehemaligen Güterschuppens in Osterholz-Scharmbeck beeinträchtigt das Erscheinungsbild des Bahnhofs.

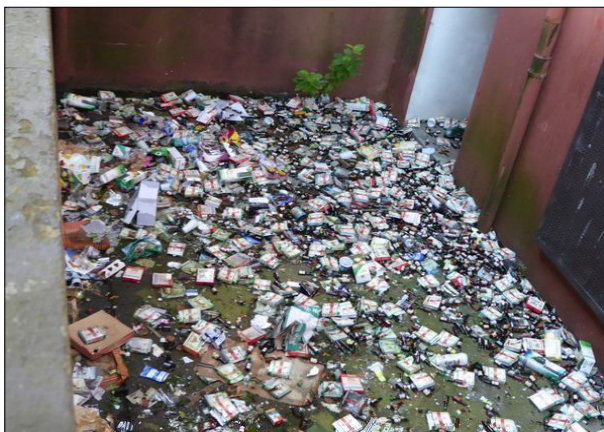


Abb. 51: Die Müllansammlung direkt neben dem Bahnsteig in Nordenham ist weiter angewachsen. Eine Reinigung hat es dort in den letzten vier Jahren nicht gegeben.

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 wurden 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 nach den Verschmutzungen nur in absoluten Ausnahmefällen. Entsprechende Verunreinigungen konnten bereits vor zwei Jahren in Baden, Bookholzberg, Delmenhorst, Rastede, Heidkrug, Ottersberg, Sottrum und Eystrup festgestellt werden. Sie bestehen allesamt unverändert oder haben zugenommen. Hinzugekommen sind Graffiti an in den letzten beiden Jahren neu errichteten Schallschutzwänden in Hude und Ritterhude. 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 Nordenham, Brake, Berne, Rastede, Lübberstedt, Osterholz-Scharmbeck und Visselhövede. 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 16 Stationen zu.



Abb. 52: Die Motivgestaltung im Bahnhofstunnel von Rittterhude wurde erneuert.



Abb. 53: Dadurch, dass auf den Bahnsteigen in Hoykenkamp keine Abfallbehälter zur Verfügung standen, verblieb als einziger dieser an der B+R-Anlage. Er war übertoll.



Abb. 54: Der Warteraum im Bahnhofsgebäude von Lemförde wurde durch Instandsetzungen und Reinigung aufgewertet.

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: | 3,15 | (2015: 3,03) |
| DB BM Hannover: | 2,00 | (2015: 3,00) |
| DB BM Osnabrück: | 2,95 | (2015: 3,27) |
| evb: | 3,25 | (2015: 2,50) |

alle Stationen: 3,07 (2015: 3,08)

Das Qualitätsniveau im Bereich des Wartekomforts ist gegenüber der Erhebung im Jahr 2015 trotz einiger Stationsmodernisierungen kaum verändert und erneut als befriedigend zu bewerten.

Keine der begutachteten Stationen konnte als „sehr gut“ eingestuft werden. An den Stationen Brake, Sagehorn und Visselhövede musste der Wartekomfort mit „mangelhaft“ bewertet werden. Durch die Stationserneuerungen wurde der Wartekomfort am deutlichsten in Bramstedt und Rodenkirchen verbessert.



Abb. 55: In den neuen Fahrkartenautomaten der NordWest-Bahn ist ein Bildschirm integriert, der aktuelle Informationen zu den Zugabfahrten anzeigt.



Abb. 56: In dieser Vitrine in Ahlhorn waren alle Aushänge verblasst.



Abb. 57: In Lunestedt standen weder ein Fahrkartenautomat noch ein Entwerter zur Verfügung. Hier ist der Sockel an Gleis 1 zu sehen.

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: | 2,39 | (2015: 2,23) |
| DB BM Hannover: | 2,00 | (2015: 2,00) |
| DB BM Osnabrück: | 2,36 | (2015: 2,36) |
| evb: | 1,50 | (2015: 1,25) |

alle Stationen: 2,32 (2015: 2,21)

Die Qualität der Informationseinrichtungen ist gegenüber 2015 etwas schlechter, aber insgesamt noch auf gutem Niveau. An allen Stationen waren die grundlegenden Informationen gegeben, so dass keine Station mit „mangelhaft“ bewertet werden musste. Auf ein gerade noch ausreichendes Minimum beschränkt waren jedoch die verfügbaren Informationen an den Stationen Dreye, Hoykenkamp und Schierbrok.

Die Bahnhöfe Barrien, Bassum und Kleinensiel sowie die evb-Stationen Frelsdorf und Geestenseth 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: | 2,83 | (2015: 2,53) |
| DB BM Hannover: | 4,00 | (2015: 3,00) |
| DB BM Osnabrück: | 2,64 | (2015: 2,37) |
| evb: | 1,75 | (2015: 1,25) |

alle Stationen: 2,71 (2015: 2,39)

Das Ergebnis für den Zustand der Serviceeinrichtungen ist nur noch „befriedigend“. Der Grund dafür liegt im Wesentlichen in der weiter hohen Anzahl defekter Entwerter bei gleichzeitig deutlich eingeschränkter Verfügbarkeit der Fahrkartenautomaten. Der nicht funktionierende Aufzug in Bad Zwischenahn und die stark verschmutzten Aufzüge in Achim tragen nur einen kleinen Teil dazu bei. An fünf Stationen war die Servicequalität „mangelhaft“.



Abb. 58: Im Bahnhof Diepholz war lediglich der Bahnsteig an Gleis 3 bereits neu gepflastert. Im Zeitraum der Erhebungen fanden keine weiteren Bauarbeiten statt.

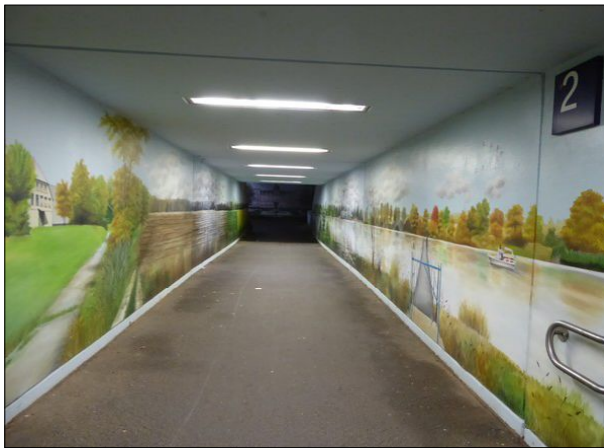


Abb. 59: Die Gestaltung der Wände in der Unterführung von Etelsen wurde fertiggestellt. Sie hat die Station erheblich aufgewertet.



Abb. 60: Unbefriedigend ist die Situation in Stubben, und das führt zu Protesten. Nach der Schließung des Bahnübergangs müssen Fahrgäste, die keine Treppen steigen können, weite Wege zwischen den Bahnsteigen in Kauf nehmen.

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: | 2,82 | (2015: 2,74) |
| DB BM Hannover: | 3,00 | (2015: 3,00) |
| DB BM Osnabrück: | 2,70 | (2015: 2,82) |
| evb: | 2,50 | (2015: 1,75) |

alle Stationen: 2,76 (2015: 2,71)

Der Zustand der niedersächsischen Bahnstationen im Bereich des VBN hat sich gegenüber der Qualitätserhebung im Herbst 2015 etwas verschlechtert. Es bleibt in der Gesamtnote über alle Stationen bei einem „befriedigend“.

Wie in den vorangegangenen Kapiteln erläutert, wurden durch Stationsmodernisierungen für die entsprechenden Bahnhöfe und Haltepunkte vor allem im Bereich Wartekomfort (mit dem Zustand der Bahnsteige) gegenüber der letzten Kontrolle bessere Ergebnisse erzielt. An einigen nicht in den letzten beiden Jahren modernisierten Stationen sind jedoch Verschlechterungen eingetreten, die die Erfolge weitgehend kompensieren. Zudem sind vor allem im Bereich Service, speziell an den Vertriebsgeräten, negative Entwicklungen festzustellen, die sich auf das Gesamtergebnis erheblich auswirken.

Elf Stationen erhielten eine bessere Gesamtnote als bei der Erhebung 2015. Demgegenüber stehen 13 Stationen, die in diesem Jahr schlechter abschnitten. Im Gegensatz zur Qualitätserhebung im Jahr 2015 erreichte keine Station mehr die Gesamtnote „sehr gut“. Sieben Stationen schnitten mit der Gesamtnote „ausreichend“ ab.

Am schlechtesten wurde der Zustand der Station Dreye eingestuft. Neben dem „mangelhaft“ im Bereich Service, weder Automat noch Entwerter standen zur Verfügung, wurden der Wartekomfort und die Informationsqualität jeweils mit „ausreichend“ bewertet. Am besten schnitten Barrien und Oldenburg-Wechloy ab, wo nur relativ kleine Mängel festgestellt wurden.

Im Diagramm, das auf Seite 35 den Bericht abschließt, ist die Entwicklung der Bewertungen für die einzelnen Bereiche bei den bisherigen Qualitätskontrollen dargestellt. Dass der Wartekomfort trotz des enormen Aufwands mit Stationserneuerungen nur geringfügig verbessert wurde zeigt, dass Instandhaltung und Reinigung vorhandener Anlagen nicht weiter vernachlässigt werden dürfen.



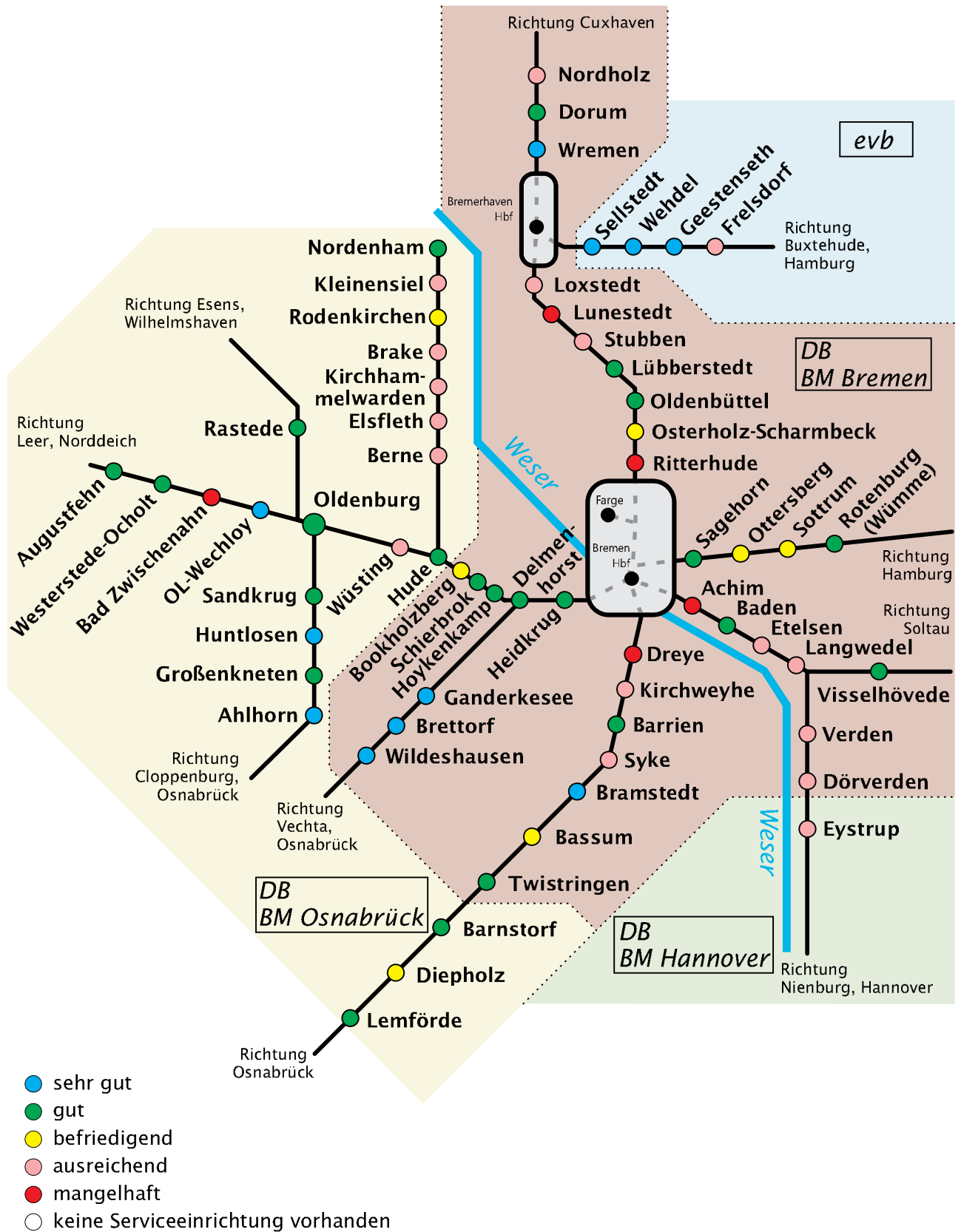
Karte 9: Bewertung Wartekomfort

Bahnsteige, Wetterschutz, Treppen, Tunnel, Rampen, Umfeld
(Qualitätskontrolle 2017)



Karte 10: Bewertung Information

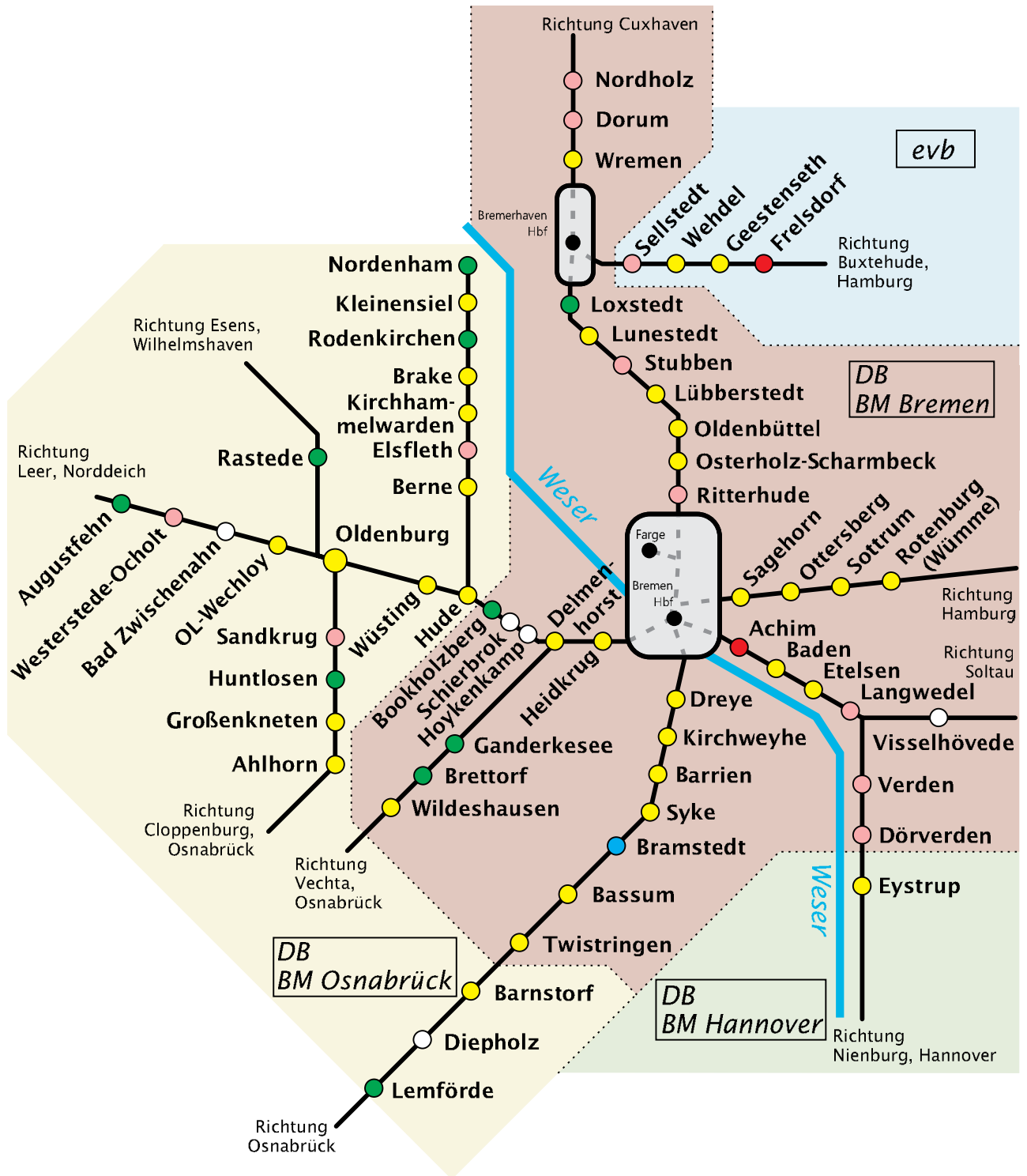
Vitrinen, Aushänge, Beschilderung, Zuganzeiger, Uhren, Lautsprecher (Qualitätskontrolle 2017)



Karte 11: Bewertung Serviceeinrichtungen
Fahrkartenverkauf, Entwerter, Aufzüge, Automatiktüren
(Qualitätskontrolle 2017)

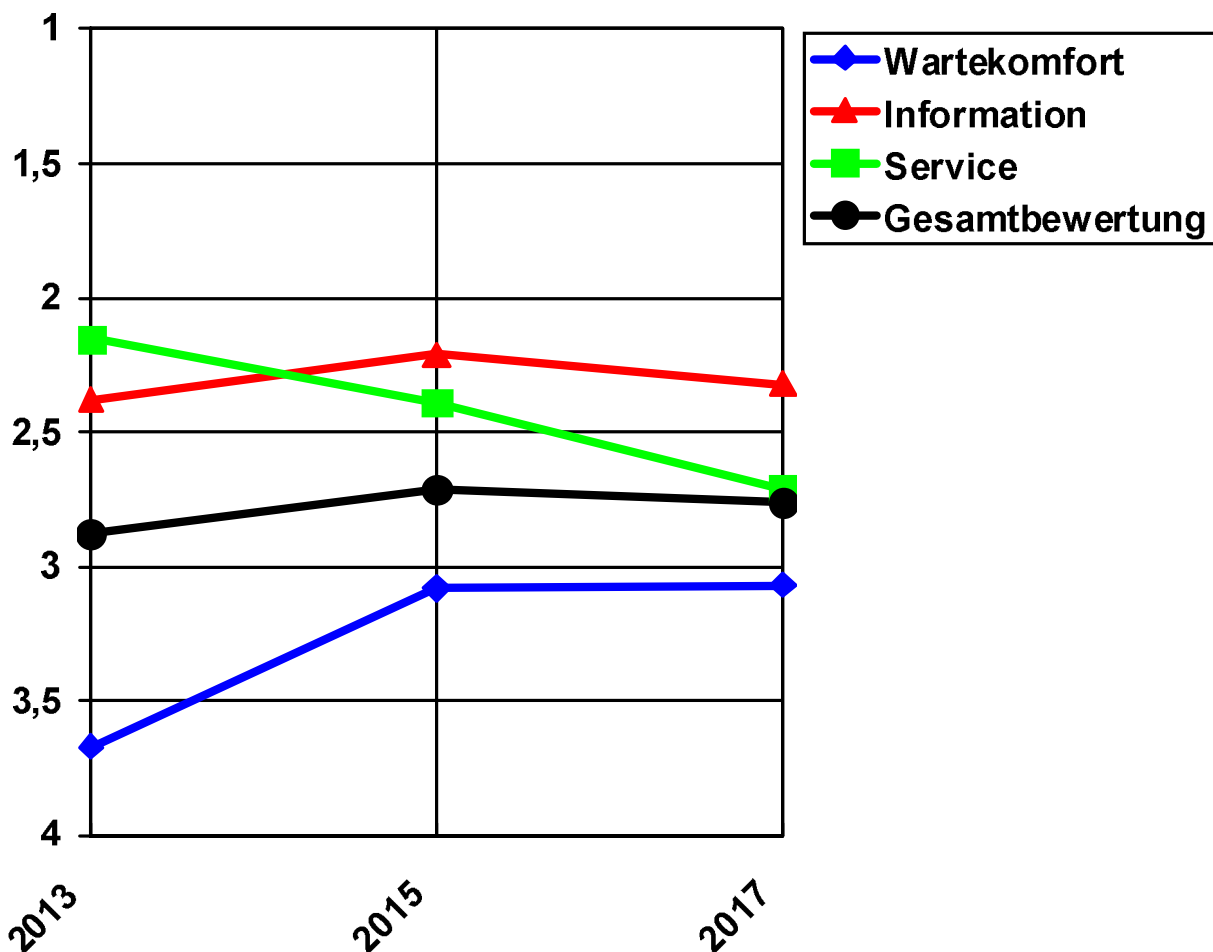


Karte 12: Gesamtbewertung
(Qualitätskontrolle 2017)



- zwei oder mehr Noten besser
- eine Note besser
- unverändert
- eine Note schlechter
- zwei oder mehr Noten schlechter
- nicht bewertet

Karte 13: Veränderung der Gesamtnote
im Vergleich zur Qualitätskontrolle 2015
(Qualitätskontrolle 2017)



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