

Qualitätskontrolle an den niedersächsischen Bahnstationen im VBN

Ergebnisbericht

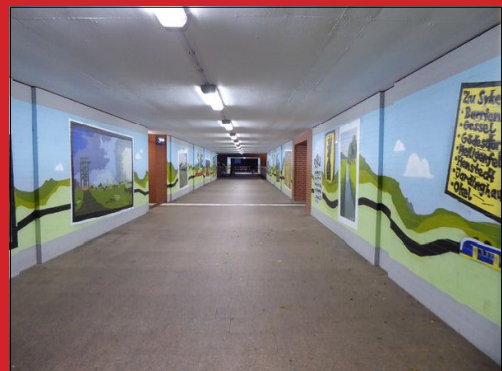
Herbst 2015

Bearbeiter: Ralf Kerkhoff
Sven Jagdhuhn
Ingo Buchholz

23. November 2015

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	21
3.12	Beleuchtung	24
3.13	Umfeld	25
4	Bewertung	26
4.1	Wartekomfort	26
4.2	Information	27
4.3	Service	27
4.4	Gesamtbewertung	28

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 7:	Funktionsfähigkeit der Entwerter	20
Karte 8:	Zustand der Zugänge	23
Karte 9:	Bewertung Wartekomfort	29
Karte 10:	Bewertung Information	30
Karte 11:	Bewertung Serviceeinrichtungen	31
Karte 12:	Gesamtbewertung	32
Karte 13:	Veränderung der Gesamtnote gegenüber 2013	33



Abb. 1: Der Haltepunkt Oldenburg-Wechloy wurde erst im Sommer 2015 in Betrieb genommen.



Abb. 2: Die Erneuerung der Bahnsteige und des Tunnels in Bassum haben den Bahnhof stark aufgewertet. Die Aufzüge waren jedoch noch nicht in Betrieb.

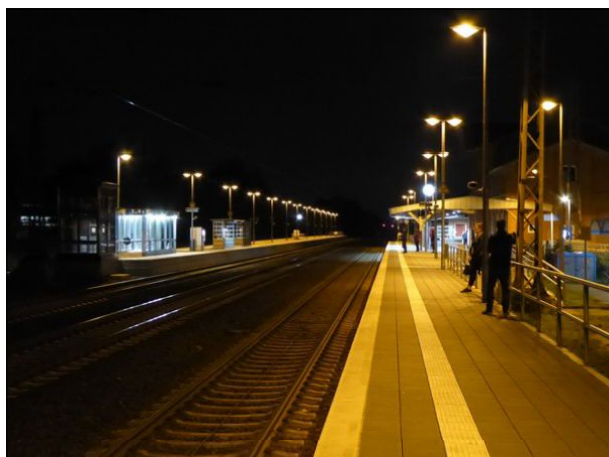


Abb. 3: In Syke wurden die Bahnsteige erneuert, der Tunnel neu gestaltet und über Aufzüge barrierefreie Erreichbarkeit hergestellt.

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 2015 hat die Agentur BahnStadt zum zweiten 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 14. bis zum 23. September 2015 statt. Dabei wurde auch die Station Nordholz erhoben, die zukünftig in den VBN integriert werden soll.

Die Prüfungen der 62 Bahnhöfe und Haltepunkte wurden größtenteils zusammen mit Vertretern der Infrastrukturbetreiber durchgeführt. Für 35 Stationen ist die DB Station&Service AG mit dem Bahnhofsmangement Bremen der Infrastrukturbetreiber. 22 Stationen fallen in den Zuständigkeitsbereich des Bahnhofsmagements Osnabrück, vier Stationen betreibt die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb). Für den Bahnhof Eystrup ist das DB-Bahnhofsmangement Hannover verantwortlich.

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

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

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

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



Abb. 4: Auch die Station Sottrum wurde durch die Erhöhung der Bahnsteige sowie den Einbau von Aufzügen auf beiden Bahnsteigen konsequent stufenfrei ausgebaut.



Abb. 5: Der Bahnhof Barnstorf konnte durch den Einbau eines Aufzugs am Hausbahnsteig sowie einer Rampe am Mittelbahnsteig barrierefrei ausgebaut werden.



Abb. 6: Der Bahnhof Stubben wurde durch Erhöhung der Bahnsteige mit Anbindung an den BÜ barrierefrei ausgebaut. Mit der Schließung des BÜ und Wegführung über die Straßenbrücke entsteht jedoch eine neue Situation. Durch Errichtung von beidseitigen Rampenbauwerken kann die Barrierefreiheit wieder hergestellt werden.

2 Barrierefreiheit

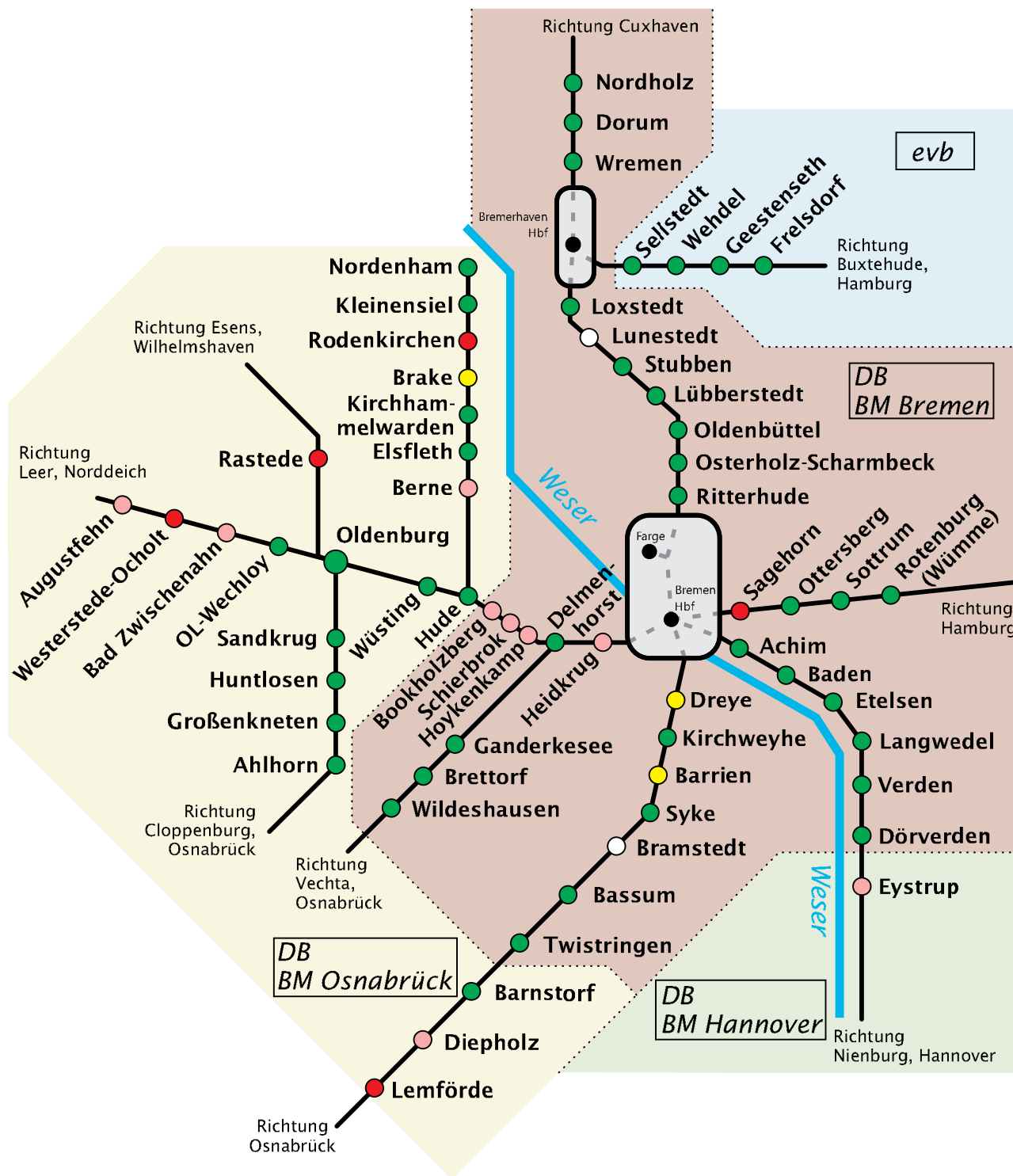
Das Thema Barrierefreiheit spielt bei der Beurteilung einer Bahnstation grundsätzlich eine große Rolle. Die stufenfreie Erreichbarkeit der Züge ist vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen ein wichtiges Qualitätsmerkmal für einen fahrgastfreundlichen Bahnhof. Obwohl in der durchgeführten Qualitätskontrolle nur der Zustand der Stationen bewertet wird, soll an dieser Stelle 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 Bramstedt und Lunestedt wurden hinsichtlich der Barrierefreiheit noch nicht beurteilt.

Im Großraum Bremen sind in den letzten Jahren im Rahmen von Bahnhofsprogrammen (Niedersachsen ist am Zug! 2 / Ausbauprogramm RS 2-4) einige Stationen runderneuert und dabei in der Regel auch konsequent stufenfrei ausgebaut worden. So wurden seit der letzten Erhebung im Frühjahr 2013 vor allem entlang der Strecken Bremen - Bremerhaven, Hude - Nordenham, Bremen - Osnabrück und Bremen - Rotenburg (Wümme) zahlreiche Stationen 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 62 Stationen 45 Bahnhöfe im Sinne der stufenfreien Erreichbarkeit der Züge konsequent barrierefrei ausgebaut. Dies entspricht einer Quote von knapp 73 % und stellt gegenüber der Untersuchung von 2013 eine enorme Steigerung dar. Damals betrug die Quote mit 26 von 60 Bahnhöfen nur gut 43 %.

In den nächsten Jahren sollen auch die übrigen Stationen im VBN-Gebiet nach und nach modernisiert und barrierefrei erneuert werden. Entsprechende Ausbauprogramme stehen 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 2015)

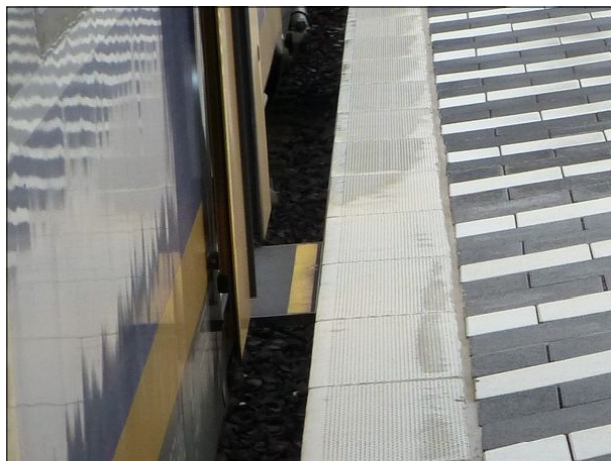


Abb. 7: Mit der erfolgten Bahnsteigerhöhung können die Fahrgäste am Bahnhof Bassum nun niveaugleich in die Züge der Regio-S-Bahn einsteigen. Ausfahrbare Trittbretter sorgen dafür, dass auch der Spalt überbrückt wird.



Abb. 8: Beengter Bereich am Hausbahnsteig von Twistringen, der die Fahrgäste aufgrund von Schnellfahrten dazu zwingt, auf andere Bereiche auszuweichen.



Abb. 9: Bereits einen Sommer nach Inbetriebnahme der Station zeigt sich ein erheblicher Grünwuchs auf dem Bahnsteig in Kirchhammelwarden.

3 Analyse

3.1 Bahnsteige

Wie schon im Kapitel 2 erwähnt sind in den letzten Jahren im Rahmen verschiedener Ausbauprogramme zahlreiche Stationen in der Region grundhaft modernisiert worden. Dies hat zur Folge, dass die Qualität der Bahnsteige sich im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2013 insgesamt spürbar verbessert hat. Besonders ins Gewicht fällt dabei die Strecke Osnabrück - Bremen - Bremerhaven, wo mit den Stationen Barnstorf, Twistringen, Bassum, Syke, Barrien, Kirchweyhe, Ritterhude, Oldenbüttel, Lübberstedt, Lunestedt (kurz vor der Fertigstellung) und Loxstedt an insgesamt 11 Bahnhöfen bzw. Haltepunkten neue Bahnsteige mit 76er Bahnsteighöhen und taktilen Leitstreifen errichtet worden sind.

Weitere Bahnsteigerneuerungen erfolgten an den Stationen der Strecke nach Nordenham in Hude, Elsfleth, Kirchhammelwarden (neuer Haltepunkt), Kleinensiel und Nordenham sowie an der Strecke Bremen - Hamburg in Ottersberg und Sottrum.

Eine Besonderheit stellt der Bahnhof Brake (Unterweser) dar, an dem lediglich der Hausbahnsteig erneuert wurde. Von diesem erfolgen fahrplangemäß sämtliche Zugabfahrten. Aufgrund der teilweise eingleisigen Streckenführung wurde der Mittelbahnsteig für ein Kreuzen und Halten der Züge nicht zurückgebaut und ist weiter in Betrieb. Sowohl die Beschaffenheit dieses Bahnsteigs (große Unebenheiten) als auch der Zustand der Personenunterführung sind jedoch unbefriedigend, so dass mittelfristig auch hier Erneuerungsmaßnahmen erforderlich sein werden.

Bei den Stationsausbaumaßnahmen in Twistringen und Barnstorf sind am jeweiligen Hausbahnsteig im Bereich der Treppeneinhausungen die Engstellen nicht beseitigt worden. Diese lassen weder einen Aufenthalt der Fahrgäste zu, noch sind sie als Durchfahrt für Rollstuhlfahrer geeignet. Damit wurde – trotz Neubaumaßnahme – ein offensichtliches Gefahrenpotenzial nicht beseitigt.

Trotz der vielen runderneuterten Stationen konnten bei der Kontrolle vor Ort bereits nach wenigen Monaten Mängel an den Oberflächen der Bahnsteige festgestellt werden. So zeigt sich an einigen Stationen ein erheblicher Grünbewuchs im Pflasterbereich, der auf eine ungeeignete Bettung des Pflasters oder falsches Fugenmaterial schließen lässt. Dies betrifft vor allem die Stationen Kirchhammelwarden, Hude, Elsfleth, Twistringen und Barnstorf.



Abb. 10: Große Bereiche des Mittelbahnsteigs in Rastede waren nach Regenfällen geradezu überflutet (bis zu 8 cm tiefe Pfützen).



Abb. 11: Die Oberfläche des neuen Hausbahnsteigs in Syke war unter dem Dach verschmutzt. Auffällig waren die vielen Zigarettenkippen in den Fugen zwischen den Platten.



Abb. 12: Auf dem Mittelbahnsteig Gleis 2/3 in Achim löst sich die nachträglich aufgebrachte Markierung des Gefahrenbereiches für Schnelldurchfahrten.

Neben den vielen neuen Bahnsteigen gibt es nach wie vor einige Verkehrsstationen im Verbundgebiet, deren Bahnsteige sich in einem äußerst schlechten Zustand befinden und daher einer dringenden Modernisierung bedürfen.

In diesem Zusammenhang sind vor allem die Bahnhöfe Sagehorn und Rastede zu nennen, deren Bahnsteige mit mangelhaft bewertet werden mussten. Während sich in Sagehorn ein „Materialmix“ mit erheblichen Schäden an den Bahnsteigoberflächen zeigt, ist der Mittelbahnsteig in Rastede bei Regenfällen aufgrund von großen Pfützen in Teilbereichen kaum noch nutzbar. Dies hängt nicht zuletzt auch mit der bereits zurückgebauten Dacheindeckung zusammen, wodurch das Entwässerungsproblem bis in die Personenunterführung reicht.

Auch die Bahnsteige an den Stationen Bookholzberg, Schierbrok, Hoykenkamp, Heidkrug, Berne, Rodenkirchen und Bad Zwischenahn weisen Mängel an den Bahnsteigoberflächen wie Absackungen und größere Pfützenbildung auf und konnten daher nur mit befriedigend oder schlechter bewertet werden. Allerdings sind all diese Stationen im Ausbauprogramm RS2-4 enthalten und werden damit in naher Zukunft umfassend modernisiert.

Absackungen vor den Bahnsteigkanten, die gefährliche Stolperfallen darstellen, wurden an den Bahnhöfen Wildeshausen, Augustfehn, Westerstede-Ocholt, Diepholz und Lemförde festgestellt und haben folglich dort zu Herabstufungen in der Notengebung geführt.

Bei nachträglich aufgebrachten Bahnsteigmarkierungen, wie z. B. die Gefahrenbereiche entlang der Bahnsteigkanten in Achim, zeigen sich immer wieder Mängel durch Ablösen des aufgetragenen Materials.

Neben den baulichen Schäden waren auch bei dieser Erhebung wieder Verunreinigungen auf einigen Bahnsteigoberflächen festzustellen. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang verschmutzte Bereiche in Delmenhorst, Oldenbüttel, Syke, Brake, Elsfleth, Hude und Nordenham, die entweder durch Scherben, Zigarettenreste oder Hundekot verursacht wurden.

Ein immer wiederkehrendes Problem stellen Schaltkästen und Technikschränke auf den Bahnsteigen dar, die aufgrund ihrer hellen Farbgebung offensichtlich dazu animieren, beschmiert zu werden und dann das Erscheinungsbild der Station beeinträchtigen. Dieses Phänomen konnte an den Stationen Bookholzberg, Bramstedt, Syke, Twistringen, Diepholz und Oldenburg-Wechloy beobachtet werden. Ebenso werden auch Streugutboxen auf den Bahnsteigen missbraucht, zum Beispiel in Achim, Dörverden und Rotenburg.



Karte 2: Zustand der Bahnsteige
Oberflächen und Kanten
(Qualitätskontrolle 2015)



Abbildung 13: Dieser Unterstand in Bramstedt war stark beschmiert und beschädigt. Im Zuge der bereits begonnenen Bahnsteigerneuerung wird er jedoch bald ersetzt.



Abbildung 14: Der Erhalt des Bahnsteigdaches neben dem Empfangsgebäude in Syke bietet den Fahrgästen einen umfassenden Schutz vor Niederschlägen und Sonnenstrahlung.



Abbildung 15: Das Bahnsteigdach an Gleis 3 in Delmenhorst ließ, wie schon vor zwei Jahren, an mehreren Stellen Regenwasser auf den Bahnsteig laufen.

3.2 Wetterschutz und Sitzgelegenheiten

Wie schon in der Vergangenheit, so sind auch weiterhin alle Bahnstationen im VBN-Bereich mit mindestens einem Wetterschutz auf den Bahnsteigen ausgestattet.

Im Rahmen von verschiedenen Ausbauprogrammen haben die Bahnhöfe Hude, Kirchweyhe und Langwedel zusätzlich zu Unterständen auch neue Bahnsteigdächer erhalten. Im Vergleich zur vorhergehenden Situation (ausschließlich Fahrgastunterstände) wurde damit der Witterungsschutz für wartende Fahrgäste verbessert. In Syke konnte zudem am Hausbahnsteig entgegen erster Planungen und durch das besondere Engagement der Stadt Syke das Bahnsteigdach erhalten und modernisiert werden. Es bietet den vielen Pendlern in Fahrtrichtung Bremen einen regengeschützten Wartebereich.

Bei den Begehungen vor Ort wurden an den Wetterschutzeinrichtungen der Bahnhöfe und Haltepunkte erneut zahlreiche Schäden sowie Verunreinigungen festgestellt. An insgesamt zehn Stationen wurde der Zustand der Wetterschutzeinrichtungen als ausreichend oder sogar mangelhaft eingestuft werden.

Der fahrgaststärkste Bahnhof des Untersuchungsgebietes (Oldenburg Hbf) weist in diesem Bereich einen unverändert schlechten Zustand auf. In der Bahnsteighalle fehlen sämtliche Scheiben der Dacheindeckung sowie der Seitenwand neben Gleis 8. Über den Bahnsteigen sind die festen Dacheindeckungen noch durchgehend vorhanden - wenn auch mit undichten Stellen. Regenschutz für die Fahrgäste ist damit im Wesentlichen gegeben. Dennoch hinterlässt der Bahnhof aufgrund der großen offenen Bereiche der markanten Hallenkonstruktion einen insgesamt baufälligen Eindruck.

Weitere größere Schäden weisen die Bahnsteigdächer in Delmenhorst und Nordenham auf, wo undichte Stellen bzw. defekte Entwässerungsröhre bei nassem Wetter zu feuchten Bereichen unterhalb der Bahnsteigdächer führen und die Aufenthaltsqualität entsprechend beeinträchtigen.

In Bezug auf die Auflistung der vorgefundenen Schäden an den Fahrgastunterständen muss lobend erwähnt werden, dass an den Stationen Frelsdorf, Sellstedt und Huntlosen die im Jahr 2013 festgestellten Glasschäden behoben worden sind. Dennoch sind erneut an zahlreichen Stationen erhebliche Mängel wie fehlende Scheiben der Seiten- oder Rückwände entdeckt worden. Dies mindert den Wartekomfort für Fahrgäste bei schlechtem Wetter ganz erheblich. Abgesehen von der Bahnsteighalle in Oldenburg wurden in diesem Jahr 31 fehlende Wetterschutzscheiben gezählt. Im Frühjahr 2013 waren es noch 48.



Abb. 16: Die Bahnsteighalle in Oldenburg Hbf zeigt sich aufgrund fehlender Scheiben sowie undichter Stellen im Bereich der noch vorhandenen Dacheindeckungen in einem unverändert schlechten Zustand.

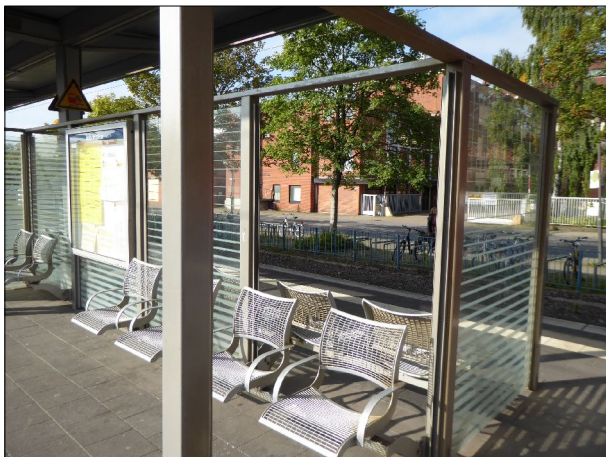


Abb. 17: Auf dem Mittelbahnsteig in Achim bietet die Ausstattung aufgrund fehlender Scheiben nur noch einen eingeschränkten Windschutz.



Abb. 18: Die Dachelemente des Unterstands in Sellstedt waren an mehreren Stellen angekokelt.

An sehr vielen Fahrgastunterständen waren beschädigte, beschmierte, schmutzige, zerkratze oder auch beklebte Seiten- und Rückscheiben sowie Dachflächen zu verzeichnen. Das zeigt, dass besonders diese Aufbauten offensichtlich die Zerstörungswut unliebsamer Gäste antreiben.

Die Benotung des Zustandes des Wetterschutzes an allen Stationen (Karte 4) lässt erkennen, wo die größten Schäden zu verzeichnen sind.

In besonders schlechtem Zustand waren die Fahrgastunterstände in Schierbrok, Hoykenkamp, Rodenkirchen, Sagehorn, Bramstedt und Rastede. Hierbei handelt es sich jedoch ausnahmslos um Stationen, die in den nächsten Jahren umfassend modernisiert werden sollen und dann auch mehrheitlich mit neuen Wetterschutzeinrichtungen ausgestattet werden.

Eine besondere Rolle spielen die noch an einigen Bahnhöfen vorhandenen Warteräume, die den Fahrgästen gegenüber den Fahrgastunterständen auf den Bahnsteigen – vor allem in der kalten und feuchten Jahreszeit – einen deutlich höheren Wartekomfort bieten. Besonders bei längeren Wartezeiten wird dieser sehr geschätzt. Zu nennen sind in diesem Kontext unter anderem die Stationen Lemförde, Augustfehn, Westerstede-Ocholt, Eystrup, Ahlhorn und Sandkrug, die, zum Teil aufgrund kommunaler Initiativen, in einem guten bis sehr guten Zustand sind. Dies kann man von dem Warteraum im Bahnhofsgelände von Sottrum nicht behaupten. Dieser wirkt vernachlässigt und weist an den Wänden zahlreiche Kritzeleien auf, war aber weiterhin nutzbar.

Die meisten Sitzgelegenheiten in den Fahrgastunterständen waren in gutem Zustand. In Dörverden, Nordholz, Ahlhorn, Huntlosen, Augustfehn, Rastede, Rodenkirchen, Sandkrug und Westerstede-Ocholt wurde jedoch größere Rostbildung durch Lackschäden erfasst.

Wie schon im Jahr 2013, so wurde auch diesmal an einigen Stationen festgestellt, dass nicht überall die Sollhöhe von 45 cm eingehalten wurde. Zu niedrig waren einige Bänke in Etelsen, Langwedel, Nordholz, Verden, Diepholz und Rodenkirchen. Zu hoch wurden einzelne Sitzgelegenheiten in Rotenburg und Sottrum installiert.

Im Vergleich zur Erhebung im Jahr 2013 konnten nicht zuletzt aufgrund der zahlreichen Stationsausbauten deutliche Verbesserungen hinsichtlich des Zustandes der Wetterschutzeinrichtungen und Sitzgelegenheiten festgestellt werden.



Karte 3: Art des Wetterschutzes

(bei mehreren Bahnsteigen wird der am hochwertigsten ausgestattete Bahnsteig berücksichtigt)
 (Qualitätskontrolle 2015)



Karte 4: Zustand des Wetterschutzes auf den Bahnsteigen und der Warteräume (Qualitätskontrolle 2015)



Abb. 19: Am Bahnhof Oldenburg waren gleich mehrere Abfallbehälter überfüllt und lassen auf ein zu geringes Leerungsintervall schließen.



Abb. 20: In Delmenhorst gibt es zwar einen Raucherbereich auf dem Mittelbahnsteig, der dafür notwendige Ascher fehlte jedoch.



Abb. 21: Nicht nur auf den Bahnsteigen, sondern auch auf den Bahnhofsvorplätzen (hier: Sottrum) beeinträchtigen überfüllte Abfallbehälter das Erscheinungsbild.

3.3 Abfallentsorgung

Alle Bahnstationen sind mit Abfallbehältern ausgestattet, wobei die Quantität der Mülleimer (Größe und Anzahl) bzw. die Häufigkeit der Leerungen an einigen Stationen nicht bedarfsgerecht erscheint. Dieses Phänomen wurde jedoch nicht ausschließlich im Bereich der Verkehrsstationen, also auf den Bahnsteigen sowie an ihren direkten Zugängen (Zuständigkeitsbereich der Eisenbahninfrastrukturunternehmen), festgestellt, sondern häufig auch im unmittelbaren Bahnhofsumfeld, wo die Zuständigkeit in der Regel bei den Kommunen liegt.

An relativ vielen Stationen wurden volle oder überfüllte Abfallbehälter vorgefunden. Dazu zählen Eystrup, Dreye, Hoykenkamp, Lübberstedt, Lunestedt, Oldenburg, Sagehorn, Wremen, Augustfehn und Elsfleth.

Verschmutzte, beklebte oder beschmierte Müllbehälter wurden in Sellstedt, Wehdel, Brettorf, Dreye, Langwedel, Berne, Loxstedt, Lemförde, Osterholz-Scharmbeck, Rotenburg, Schierbrok, Sottrum, Verden, Augustfehn, Nordenham und Westerstede-Ocholt vorgefunden.

Rost- oder Lackschäden wurden an Behältern in Achim, Brettorf, Dörverden, Ganderkesee, Nordholz, Wildeshausen, Bad Zwischenahn, Huntlosen, Rastede und Westerstede-Ocholt verzeichnet.

In Delmenhorst war auf dem Mittelbahnsteig trotz ausgewiesenen Raucherbereichs der Aschenbecher demontiert, wodurch entsprechende Verschmutzungen auf dem Bahnsteig zustande kamen.

In Dreye und Wildeshausen waren Behälter aus den Halterungen gelöst. Ein Mülleimer in Ahlhorn wies einen Brandschaden auf.

Negativ beeinflusst werden das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität von Bahnhöfen und Haltepunkten auch durch neben dem Bahnsteig oder im Gleisbett angesammelten Müll. Dieser Effekt war zu verzeichnen in Verden, Diepholz, Lemförde und Oldenburg Hbf (im Gleis) sowie Baden, Bassum, Delmenhorst, Dörverden, Dreye, Nordenham und Sandkrug (neben den Bahnsteigen).

Zeit time	Über via	Ziel destination	Gleis platform
18:04	Oldenburg(Oldb) - Leer	Norddeich Mole <small>Störung ca. 5 Min Verspätung ca. 5 M</small>	3
18:20	Hude - Brake(Unterw)	Nordenham	3
18:24	Bremen Neustadt	Bremen Hbf	1
18:28	Schierbrok - Oldenburg(Oldb)	Bad Zwischenahn <small>enburg(Oldb) Hbf +++vorderer Zug</small>	3
18:31	Heidkrug - Bremen Neustadt	Bremen Hbf	2
18:35	Wildeshausen - Vechta	Osnabrück Hbf	1

Abb. 22: Die Abfahrtsmonitore mit allen Zielangaben und Verspätungsmeldungen im Eingangsbereich des Bahnhof Delmenhorst geben den Fahrgästen optimale Auskünfte.



Abb. 23: In Osterholz-Scharmbeck wurde auf die Einrichtung von Zugzielanzeigern verzichtet, obwohl dort verschiedene Produkte mit unterschiedlichen Zielen verkehren.



Abb. 24: Der DSA an Gleis 1 in Augustfehn ist einseitig durch eine Kilometertafel verdeckt.

3.4 Zugzielanzeiger und Lautsprecher

An den größten Stationen im Verbundgebiet 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. Diese Anzeiger existieren in Oldenburg Hbf, Delmenhorst, Rotenburg und Verden und funktionierten am Erhebungstag überall einwandfrei.

Auch die digitalen Abfahrts tafeln und -monitore in Oldenburg Hbf und Delmenhorst, die den Fahrgästen einen praktischen Überblick über die nächsten abfahrenden Züge einschließlich eventueller Verspätungen geben, liefen störungsfrei.

An anderen größeren Bahnhöfen wie Hude, Kirchweyhe und Osterholz-Scharmbeck wurde im Rahmen der Stationserneuerungen auf den Einbau von dynamischen Zugzielanzeigern leider verzichtet. Obwohl die dort verkehrenden Züge verschiedene Ziele haben, wurde eine umfassende Fahrgastinformationsausstattung eingespart. Die stattdessen installierten Dynamischen Schriftanzeiger (DSA) sind nicht nur wesentlich kleiner dimensioniert und daher schlechter lesbar, sondern geben lediglich die aktuelle Zeit an und informieren in Laufschrift über Zugverspätungen und -ausfälle. Im Regelfall werden daher keine fahrplan gemäß verkehrenden Züge angezeigt.

Die DSA sind inzwischen bei einem Großteil der Verkehrsstationen im Gebiet des VBN angebracht worden und sollen offenbar teilweise auch die Bahnhofsuhren ersetzen (vgl. Kap. 3.5).

Nur in Frelsdorf, Geestenseth, Wehdel und Sellstedt gibt es weder DSA noch Lautsprecher und damit keine Möglichkeit, die Fahrgäste über Verspätungen oder sonstige Betriebsstörungen aktuell zu informieren.

Defekte DSA wurden an den Stationen Loxstedt, Sottrum, Rodenkirchen und Bramstedt (jeweils am Bahnsteig Gleis 1) sowie Sandkrug (Gleis 2) festgestellt. In Bramstedt (Gleis 2) und Lübberstedt (Gleis 3) waren einzelne Gläser der Anzeiger beschädigt.

Während die DSA ausnahmslos sauber sind, wurden an insgesamt 13 Stationen zum Teil stark verschmutzte Lautsprecher vorgefunden (in Brettorf, Dreye, Ganderkese, Hoykenkamp, Nordholz, Ottersberg, Rotenburg, Schierbrok, Verden, Wildeshausen, Wremen, Berne und Großenkneten). In Wildeshausen war zudem ein Lautsprecher abgebrochen.

In Bookholzberg und Kirchweyhe wurden die beobachteten Zugverspätungen von 6 bzw. 5 Minuten weder angezeigt noch angesagt.



Abb. 25: In Nordenham wurde die Bahnhofsuhr abgebaut. Lediglich der DSA zeigt die Zeit an.



Abb. 26: Die Bahnhofnamensschilder in Ganderkesee werden teilweise durch Lautsprecher verdeckt.



Abb. 27: In Sandkrug waren zwei Bahnhofnamensschilder stark und eines leicht beschädigt.

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 auch ein wichtiger Bestandteil der Qualitätskontrolle.

An manchen der jüngst modernisierten Bahnstationen wurde auf die Installation von klassischen Bahnhofsuhren (rund und mit Zeiger) verzichtet. Die Uhrzeit wird dort lediglich von den einzeiligen DSA in Zahlenangabe übermittelt. Dies war festzustellen an den Stationen Nordenham, Kirchhummelwarden und Elsfleth.

An acht Stationen war mindestens eine Uhr defekt oder zeigte die falsche Zeit an. In Hoykenkamp, Lunestedt, Diepholz, Stubben (Vorplatz) und Elsfleth (Vorplatz) waren die Bahnhofsuhren defekt. In Ritterhude und Lemförde war die Uhrzeit geringfügig falsch. In Rastede war der kleine Zeiger einer Uhr etwas verschoben.

In Rodenkirchen war das Glas einer Uhr beschädigt. In Eystrup war ein Sekundenzeiger defekt.

Andere Konflikte zeigten sich darin, dass einzelne Uhren mit Aufklebern versehen oder durch andere Ausstattungsgegenstände wie z.B. Fahrgastunterstände (Ganderkesee), DSA (Hoykenkamp) oder Vorächer (Wildeshausen) verdeckt werden.

Die von der evb betriebenen Stationen Sellstedt, Wehdel, Geestenseth und Frelsdorf sind weder mit Bahnhofsuhren noch mit DSA ausgestattet.

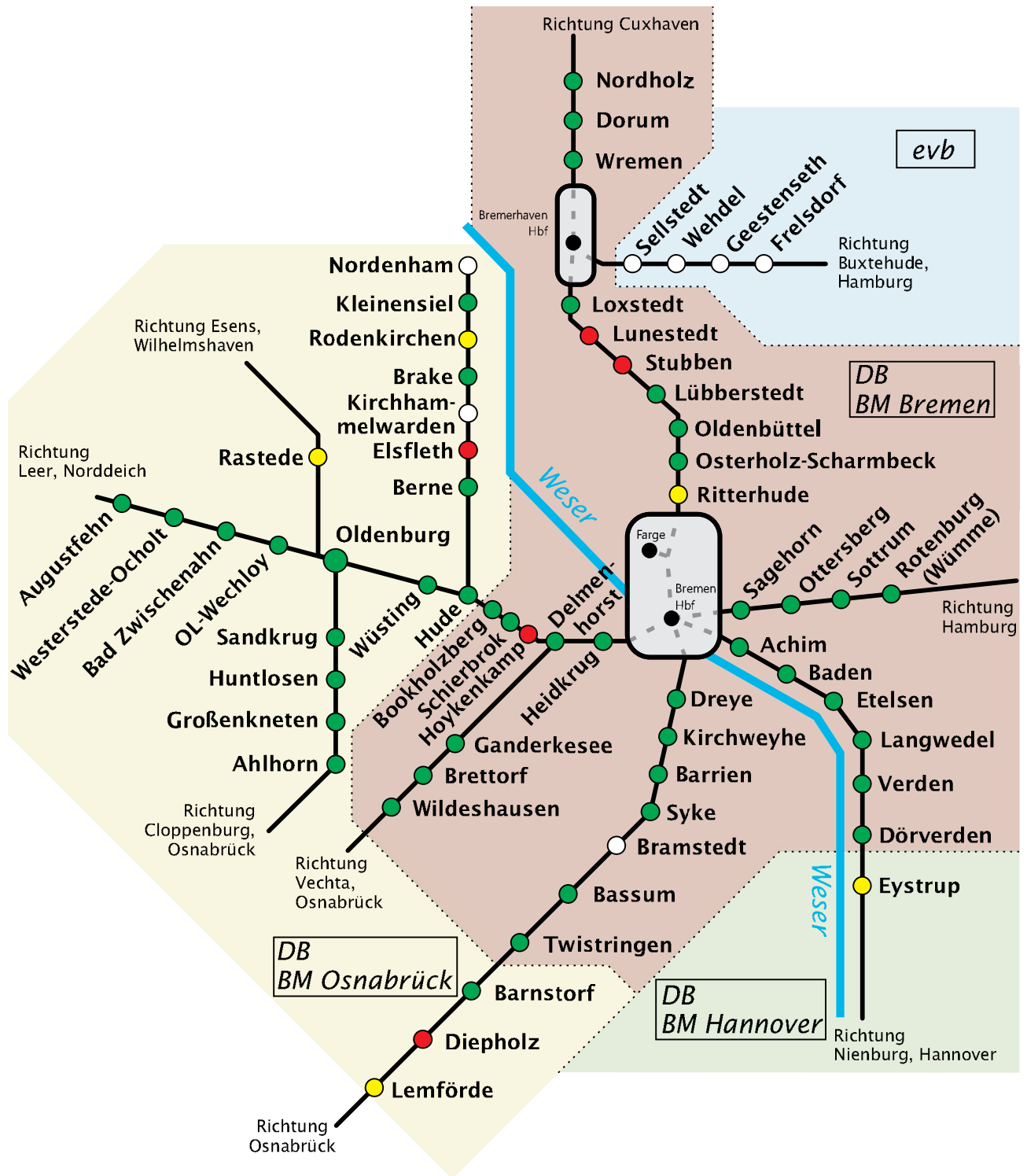
3.6 Stationsschilder

An allen Stationen waren zur Grundausstattung gehörende Bahnhofnamensschilder installiert.

Einzelne beschädigte Schilder wurden in Verden und Sandkrug (drei Schilder) registriert. In Wildeshausen wies ein Schild einen Bruchschaden auf, der bereits 2013 festgestellt wurde und offensichtlich seit dem nicht behoben worden ist.

Bei den Erhebungen in den Abendstunden wurden in Delmenhorst und Dreye unbeleuchtete Stationsbezeichnungsschilder erfasst.

Die Sauberkeit der Schilder war – wie bereits 2013 – im Allgemeinen gut. Lediglich einzelne Schilder in Delmenhorst, Dörverden, Elsfleth, Lemförde, Westerstede-Ocholt, Geestenseth und Bramstedt waren beklebt oder verschmutzt.



Karte 5: Funktionsfähigkeit der Uhren
(Qualitätskontrolle 2015)



Abb. 28: In der Unterführung am Bahnhof Ottersberg werden vis-à-vis des Bahnsteigaufgangs Gleis 2/3 nur die Ziele am Bahnhofsvorplatz ausgewiesen. Der Ausgang zur Bahnhofssüdseite mit Bushaltestelle sowie P+R- und B+R-Anlagen bleibt unerwähnt.



Abb. 29: Der Stationsmast an Gleis 2 in Wüstring war zerstört.



Abb. 30: Die Wegeleitung auf dem Mittelbahnsteig in Diepholz weist einseitig zum Aufzug in die falsche Richtung.

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.

Bereits bei der Qualitätskontrolle im Jahr 2013 wurde auf Mängel bei der Wegeleitung im Bahnhof Diepholz hingewiesen, die bis heute nicht behoben worden sind. Daher werden sie an dieser Stelle erneut aufgeführt: Nicht korrekt war und ist die Beschilderung des Treppenabgangs am Mittelbahnsteig. Der Pfeil für den Weg zum Aufzug weist in die falsche Richtung (vgl. untenstehende Abbildung). Darüber hinaus ist an Gleis 1 der barrierefreie Weg zum Mittelbahnsteig gar nicht ausgeschildert.

Ebenso wurde die irreführende Beschilderung am Stationsmast des östlichen Bahnhofszugangs in Etelsen nicht verändert. Es ist nur „Richtung Bremen“ ausgeschildert, obwohl die Züge Richtung Verden ebenfalls durch die Personenunterführung erreicht werden.

Insgesamt wurden an den Schildern der Wegeleitsysteme meist nur geringe Mängel festgestellt. So wurden beschädigte Schilder lediglich in Langwedel, Brake, Nordenham und Wüstring registriert. In Langwedel war ein taktiles Leitschild auf dem Handlauf der Bahnsteigtreppe abgefallen. In Verden fehlte eine Schilderhaube. In Hude und Wildeshausen waren einzelne Schilder verdreht.

Häufiger zu beobachten sind durch Aufkleber, Beschmierungen oder sonstige Verschmutzungen verunreinigte Schilder. Solche wurden an den Stationen Achim, Dörverden, Etelsen, Eystrup, Delmenhorst, Hude, Bad Zwischenahn, Kirchweyhe, Ottersberg, Ritterhude, Syke, Diepholz, Rastede, Rodenkirchen, Twistring, Bramstedt und Westerstede-Ocholt registriert.

Aufgrund fehlenden Pflanzen-Rückschnitts waren in Bramstedt, Loxstedt, Nordholz und Huntlosen die Stationsmasten an den Zugängen teilweise zugewachsen und dadurch nur noch bedingt erkennbar.

In Dörverden, Elsfleth, Langwedel, Lübberstedt, Oldenburg-Wechloy und Oldenbüttel wurden Defizite oder Fehler bei den Zugangs- bzw. Ausgangsbeschilderungen festgestellt.

Während in Oldenbüttel ein Gleisnummernschild „1“ am Zugang fehlt, ist das vorhandene in Kirchhamelwarden verzichtbar. Dort gibt es nur ein Gleis.



Abb. 31: Der Zustand der Informationsvitrine im Fahrgastunterstand in Huntlosen an Gl. 2 lässt zu wünschen übrig. Zwar hängt ein Fahrplan aus, doch da die Scheibe fehlt, ist eine Erneuerung der Vitrine dringend erforderlich.

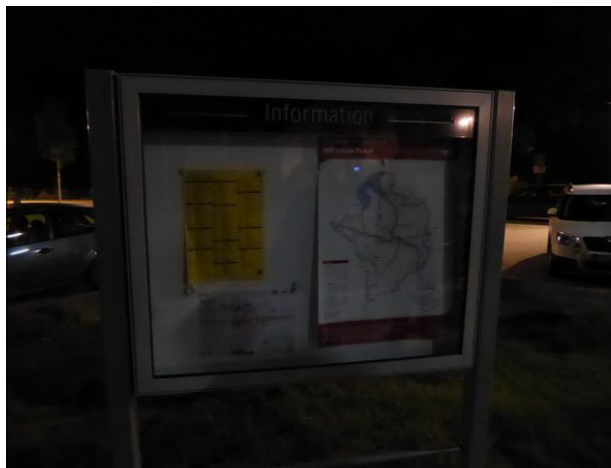


Abb. 32: Die Aushänge der Vitrinen in Barrien waren aufgrund fehlender Beleuchtung bei Dunkelheit nicht lesbar.



Abb. 33: Trotz erfolgter Bahnsteigmodernisierung ist am Hausbahnsteig in Ottersberg keine neue Informationsvitrine aufgestellt worden.

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.

In Bramstedt stand am Bahnsteig Gleis 1 (Richtung Osnabrück) sowie dessen Zugang den Fahrgästen keine Vitrine und damit auch keine Fahrplaninformation zur Verfügung. Dieser erhebliche Mangel kann mit dem bevorstehenden Stationsausbau nicht begründet werden, zumal die Station in Betrieb ist und außerdem auf dieses Defizit bereits vor zweieinhalb Jahren hingewiesen worden ist.

An folgenden Verkehrsstationen wurden fehlende bzw. zerstörte Scheiben an einzelnen Vitrinen vorgefunden: Brake, Huntlosen, Wüstring und Sagehorn (Warterraum). Zudem wurden in Etelsen, Heidkrug, Augustfehn, Bookholzberg, Dreye, Schierbrok, Lemförde, Lunestedt und Ahlhorn beschädigte oder trübe Scheiben der Vitrinen festgestellt. Die Aushänge waren demzufolge nur eingeschränkt lesbar. Gleiches gilt für einige Aushänge in Dreye. Dort funktionierte die Beleuchtung bei der Erhebung in der Dunkelheit nur an einer der Vitrinen.

An den Bahnhöfen und Haltepunkten in Ganderkesee, Lübberstedt, Oldenbüttel, Twistringen, Hude, Dreye, Ahlhorn, Großenkneten und Huntlosen waren beklebte, beschmierte oder verschmutzte Vitrinenscheiben zu beklagen.

Trotz der festgestellten Mängel ist der Zustand der Fahrgastinformationsvitrinen – nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass inzwischen viele Stationen modernisiert und neu ausgestattet worden sind – insgesamt als gut zu bewerten.

Die vom ZVBN erstellten Stationspläne waren mit Ausnahme von Brake und Dörverden auf allen Stationen ausgehängt. An insgesamt neun Stationen hingen jedoch noch veraltete Stationspläne aus den Jahren 2012 und 2013.

An den meisten Bahnhöfen waren zudem SPNV-Liniennetze für das VBN-Gebiet ausgehängt. Wie schon im Jahr 2013, so waren auch jetzt wieder auf den evb-Stationen östlich von Bremerhaven keine VBN-Netzpläne vorhanden. In den vorhandenen Vitrinen ist dafür kein Platz. Auch an einzelnen Stationen anderer Strecken wie in Dörverden, Heidkrug, Hoykenkamp, Augustfehn, Elsfleth, Kirchhammelwarden, Kleinen-siel, Oldenburg-Wechloy, Rastede und Rodenkirchen fehlten die VBN-Netzpläne. An fünf weiteren Stationen waren die ausgehängten Pläne veraltet.



Abb. 34: Die attraktiv gestaltete Empfangshalle im Hauptbahnhof von Oldenburg bietet den Fahrgästen eine hohe Aufenthaltsqualität sowie gastronomische und sonstige Angebote.



Abb. 35: In Bassum wurde das Bahnhofsgebäude durch die Stadt umfassend saniert. Dabei konnten ein Reisebüro mit Fahrkartenverkauf, ein Kiosk/Bäcker, öffentliche Toiletten sowie im Obergeschoss die VHS integriert werden.



Abb. 36: Das Bahnhofsgebäude in Sottrum ist ungepflegt. Der Warteraum darin steht jedoch weiterhin zur Verfügung.

3.9 Empfangsgebäude und Toiletten

Die Anzahl von geöffneten und den Fahrgästen zugänglichen Empfangsgebäuden an den Bahnhöfen im Untersuchungsgebiet ist überschaubar.

Von herausragender Qualität zeigt sich das Gebäude des Oldenburger Hauptbahnhofs nach der vor einigen Jahren erfolgten stilvollen Modernisierung. Der häufig zitierte „Wohlfühlfaktor“ kann hier trotz einzelner geringer Mängel nachempfunden werden. Neben Läden mit Angeboten des Reisebedarfs sind auch ein sehenswertes Reisezentrum, ein Wartebereich sowie eine WC-Anlage vorhanden.

Eine auffällige Ballung modernisierter Empfangsgebäude gibt es entlang der Strecke Bremen - Osnabrück. In Kirchweyhe, Syke, Barnstorf, Bassum und Diepholz stehen den Fahrgästen verschiedene Nutzungen in den Gebäuden zur Verfügung. Positiv zu erwähnen ist auch, dass im noch nicht modernisierten Bahnhofsgebäude in Twistringen wieder ein Kiosk eingerichtet wurde.

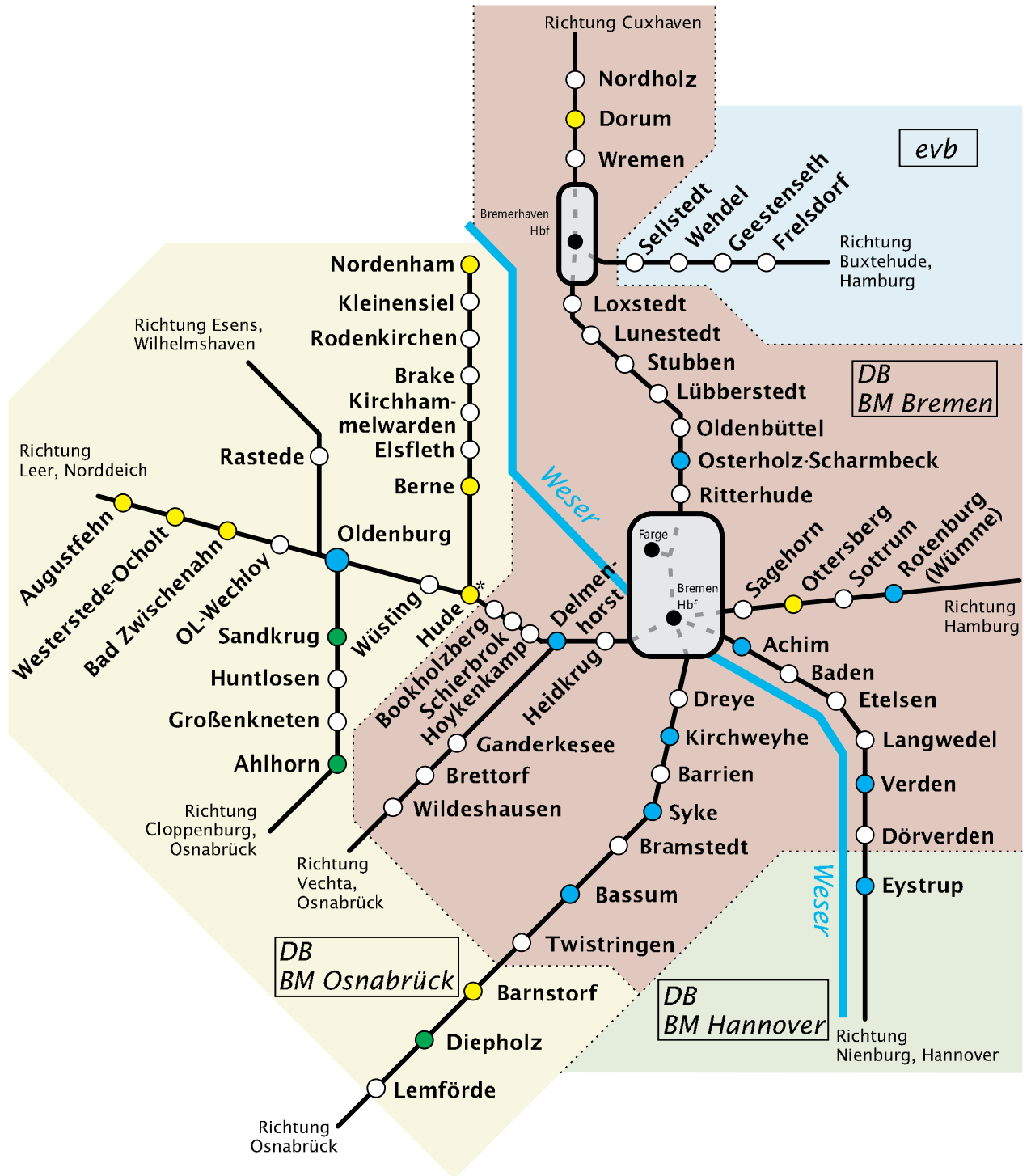
Alle für die Fahrgäste in den Gebäuden vorhandenen Warteräume (siehe Karte 3) sind trotz einiger Verschmutzungen oder Schäden grundsätzlich als positiv für den Wartekomfort der Stationen zu werten. Kein Warteraum wurde als unbenutzbar eingestuft.

Das Bahnhofsgebäude in Bad Zwischenahn zeigt zwar ein positives Erscheinungsbild, bietet den Fahrgästen im Gegensatz zum Jahr 2013 aber weder einen Warteraum noch einen Verkauf von Bahnfahrkarten.

Die nur zum Teil genutzten und bislang nicht grundhaft modernisierten Bahnhofsgebäude sind am häufigsten von Verschmutzungen und Beschädigungen gezeichnet. Dazu zählen Osterholz-Scharmbeck, Achim, Sottrum und Lemförde (jeweils beschmierte Fassaden) sowie Sagehorn und Twistringen (beschädigte Türen und Scheiben).

Neben manchen WC-Anlagen in Empfangsgebäuden stehen den Fahrgästen auch an einigen anderen Stationen Toiletten zur Verfügung. Diese wurden in der Regel durch die Kommunen in eigenständigen Gebäuden errichtet und werden von diesen auf eigene Kosten betrieben.

Die Sauberkeit der sanitären Anlagen kann im Großen und Ganzen als zufriedenstellend eingestuft werden, wenngleich einige Schmierereien und kleinere Beschädigungen festgestellt wurden. Zu nennen sind diesbezüglich die Anlagen an den Bahnhöfen in Delmenhorst, Rotenburg, Bad Zwischenahn, Berne, Osterholz-Scharmbeck, Achim, Nordenham und Westerstede-Ocholt.



- personenbedienter Fahrkartenverkauf und WC-Anlage vorhanden
- personenbedienter Fahrkartenverkauf aber kein WC vorhanden
- WC vorhanden
- weder personenbedienter Fahrkartenverkauf noch WC vorhanden
- * nur Behinderten-WC vorhanden

Karte 6: Personenbedienter Fahrkartenverkauf und WC-Anlagen
 (Qualitätskontrolle 2015)



Abb. 37: Der Fahrkartenschalter mit der besten Aussicht befindet sich im Stellwerk am Bahnhof Ahlhorn. Mit Öffnungszeiten von 6 bis 20 Uhr bietet er zudem Großstadtiveau.



Abb. 38: Dieser neue Entwerner in Oldenbüttel kann nicht mit einer Münze außer Betrieb gesetzt werden, da der Schlitz zu klein ist.



Abb. 39: Am Bahnhof Baden (Kr Verden) wurden aufgrund von Automatenstöraktionen im Rahmen eines Pilotprojektes seitens der NordWestBahn nunmehr an beiden Bahnsteigen bargeldlose Fahrscheinautomaten installiert.

3.10 Vertrieb

An 13 der 62 untersuchten Stationen gibt es noch einen personenbedienten Fahrkartenverkauf im Bahnhofsgelände (siehe Karte 6). Bei allen Fahrkartenverkaufsstellen wurden erfreulicherweise keine langen Warteschlangen vor den Schaltern angetroffen. Die Einrichtungen befanden sich durchweg in einem guten Zustand.

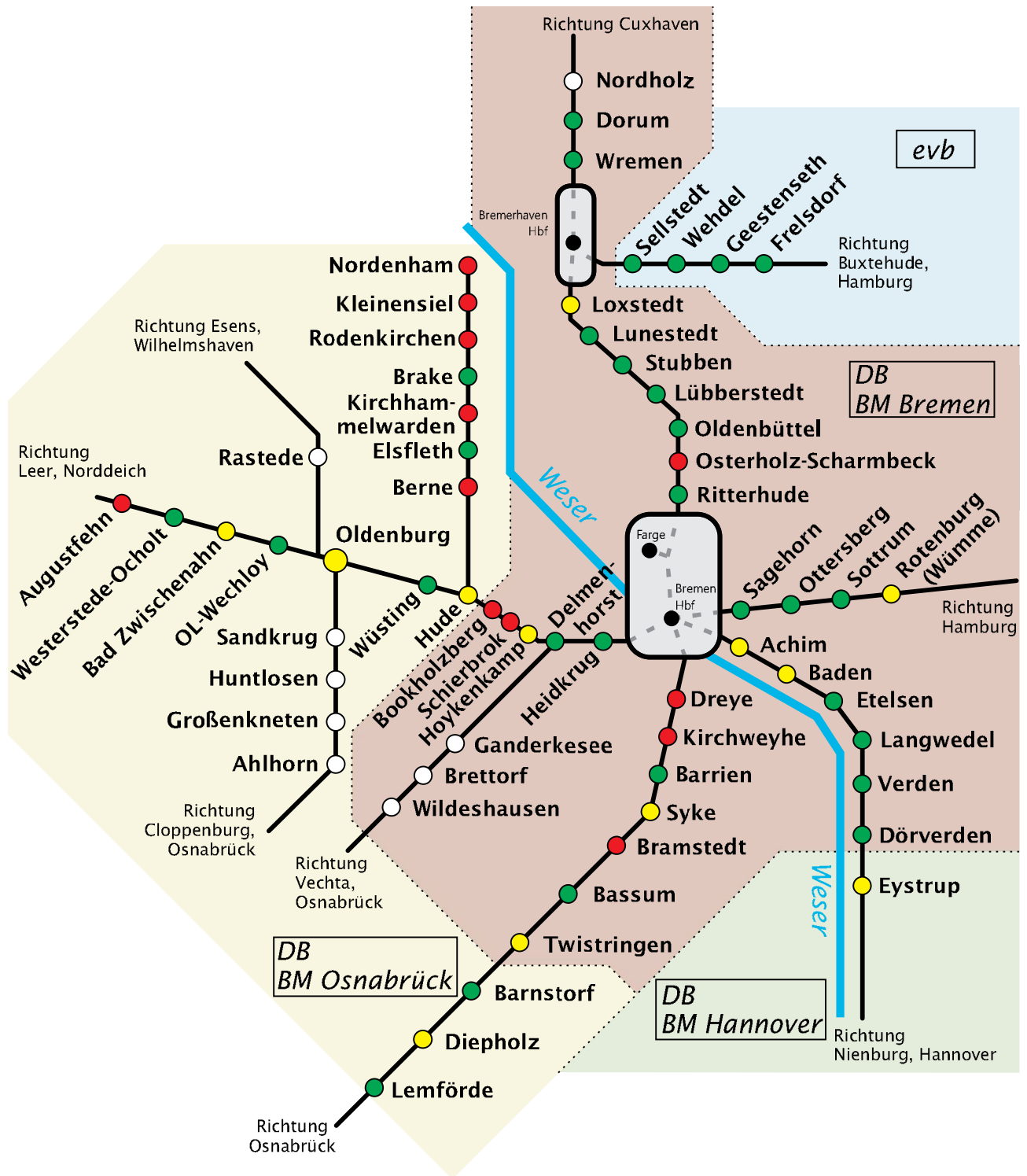
Da im VBN der Fahrscheinerwerb bis auf die Strecken Wilhelmshaven/Delmenhorst - Osnabrück nicht in den Fahrzeugen, sondern vor Fahrtantritt an den Bahnhöfen und Haltepunkten erforderlich ist, sind die Stationen standardmäßig mit Fahrkartenautomaten ausgerüstet. Weil die Verkehrsunternehmen (VU) für den Vertrieb verantwortlich sind, findet man im Untersuchungsgebiet eine „bunte Mischung“ an Automaten. Je nachdem welches VU die Station bedient, sind Fahrscheinautomaten der DB AG, der NordWestBahn, des Metronom oder der evb anzutreffen. Bei mehreren an einer Station verkehrenden VU gibt es oft auch mehrere unterschiedliche Automaten. Ergänzt wird das System durch sogenannte BOB-Terminals, an denen Verbundfahrscheine auf Chipkarten geladen werden können.

Die Verfügbarkeit der Fahrkartenautomaten war insgesamt erfreulich hoch. Lediglich in Loxstedt war ein Automat defekt. An einzelnen Stationen waren jedoch nicht alle Bahnsteige mit Automaten ausgestattet, so in Lunestedt, Ottersberg und Ritterhude.

An einigen Automaten wurden Störungen festgestellt, die meist dazu führten, dass entweder kein Bargeld (Etelsen, Hude, Loxstedt) oder keine Kartenzahlung (Oldenbüttel) akzeptiert wurde. In Eustrup und Syke waren Bildschirme einzelner Automaten zerkratzt.

Neben den Fahrkartenautomaten gehören auch die Entwerner zum Vertrieb. Wie schon bei der letzten Erhebung im Jahr 2013 wurde erneut eine große Anzahl defekter Entwerner festgestellt. So waren zum Erhebungszeitpunkt von den insgesamt 108 Entwernern genau 33 und damit mehr als 30% defekt! An den zwölf Stationen Bookholzberg, Bramstedt, Dreye, Kirchweyhe, Osterholz-Scharmbeck, Schierbrok, Augustfehn, Berne, Kirchhammelwarden, Kleinensiel, Nordenham und Rodenkirchen stand kein funktionierender Entwerner zur Verfügung. Das entspricht gut 23% aller Stationen mit Entwerner. Auch in diesem Jahr wurden viele Ausfälle durch in die Entwernerschlitze geschobene Münzen verursacht.

Darüber hinaus waren sowohl einige Fahrkartenautomaten als auch Entwerner durch Schmierereien oder Aufkleber verunreinigt.



- kein Entwerter vorhanden
- alle Entwerter funktionieren
- mindestens einer aber nicht alle Entwerter defekt
- kein Entwerter funktioniert

Karte 7: Funktionsfähigkeit der Entwerter
 (Qualitätskontrolle 2015)



Abb. 40: Unbefriedigend ist die fehlende Pflasterung eines kleinen Abschnitts im Zugang zu Gleis 1 vom Bahnübergang in Ahlhorn.



Abb. 41: Der Bahnsteigzugang in Brettorf wird zunehmend von Grünbewuchs eingenommen und bedarf einer Entkrautung.



Abb. 42: Der Bahnhof Eystrup wurde grundlegend umgebaut. Der Bahnsteig in Richtung Bremen ist mittels Unterführung mit Rampen und Treppen zu erreichen. Zugleich stellt die Unterführung eine wichtige Ortsteilverbindung für Fußgänger und Radfahrer dar.

3.11 Zugänge

Das Thema der Bahnsteigzugänge stellt einen wesentlichen Aspekt bei der Qualitätsbewertung von Bahnstationen dar und umfasst neben den ebenerdigen Zugängen auch Treppen, Rampen und Aufzüge sowie die zur Erreichbarkeit der Bahnsteige notwendigen Kreuzungsbauwerke (Gleisüberwege, Personenunterführungen und Brücken).

Im Verbundgebiet Bremen/Niedersachsen sind aufgrund der schon mehrfach erwähnten zahlreichen Stationsausbaumaßnahmen an vielen Bahnhöfen und Haltepunkten auch die Bahnsteigzugänge verbessert worden. Dies zeigt sich vor allem entlang der Strecke Bremen - Osnabrück, wo an den Stationen Kirchweyhe, Syke, Bassum, Twistringern und Barnstorf die Unterführungen in den letzten Jahren erneuert und fahrgastfreundlicher gestaltet worden sind.

In Sottrum und Ottersberg konnten die bei der letzten Qualitätskontrolle noch als stark sanierungsbedürftig bemängelten Brückenbauwerke (jeweils Zugang zu den Mittelbahnsteigen) inzwischen komplett erneuert (Sottrum) bzw. abgebaut (Ottersberg) werden. Allerdings wurde die nun als Bahnsteigzugang fungierende Personenunterführung in Ottersberg bislang nicht saniert und präsentiert sich in einem katastrophalen Zustand, so dass die Bewertung hier weiterhin schlecht ausfällt.

Der benachbarte Bahnhof Sagehorn zeigt sich noch immer im alten Erscheinungsbild mit einem stark abgängigen und nicht barrierefreien Brückenbauwerk. Inzwischen gilt jedoch der Stationsneubau an anderer Stelle als beschlossene Sache.

Während die ebenerdigen Bahnsteigzugänge weniger anfällig für Beschädigungen und Verschmutzungen sind, tritt dieses Problem bei Unterführungen, Aufzügen und eingehausten Zugangsbauwerken weiterhin häufig auf.

Besonders stark von Verschmutzungen durch Beklebungen und vor allem Schmierereien betroffen sind Tunnelbauwerke. Dies ist neben Ottersberg auch an den Bahnhöfen in Brake, Rodenkirchen, Rastede und Etelsen der Fall. In Etelsen wurden jedoch die Wände der Zugänge zum Zeitpunkt der Erhebung durch eine örtliche Initiative mit Landschaftsmotiven neugestaltet. Der Bereich wird sich demnächst wesentlich einladender präsentieren.

Hervorzuheben sind in dem Zusammenhang die seit der Erhebung im Jahr 2013 erfolgten Gestaltungen der Tunnelwände in Syke und Langwedel. Zuvor wurde dies bereits erfolgreich in Achim praktiziert.



Abb. 43: Das Modernisierungsprogramm für den Bahnhof Ottersberg beschränkte sich auf den neuen Mittelbahnsteig samt Ausgang. Die Unterführung zeigt sich weiterhin in einem unansehnlichen Zustand und mit teilweise defekter Beleuchtung.



Abb. 44: In Kirchweyhe wurde im modernisierten Tunnel vor der Bahnsteigtreppe ein Gitterpodest eingebaut, um sich dort sammelndes Regenwasser zu überbrücken.

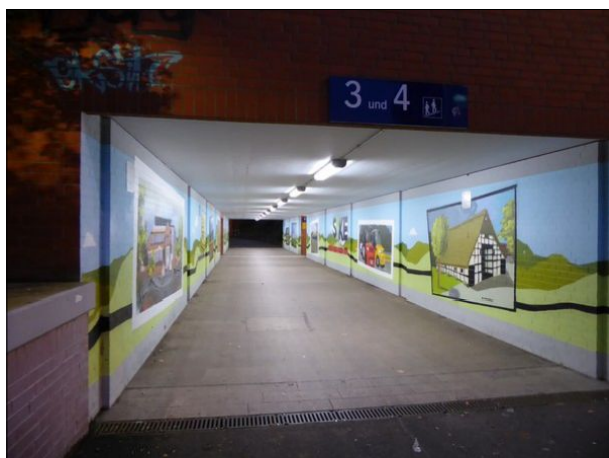


Abb. 45: Eine der am besten gestalteten und beleuchteten Personenunterführungen gibt es im Bahnhof Syke.

Für die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige ist die Verlässlichkeit von Aufzügen sehr wichtig.

Bei der Erhebung wurde nur der Ausfall des Aufzugs am Bahnsteig in Bookholzberg festgestellt, wo die Türen sich nicht öffneten. Die Aufzüge in Bassum und Hude waren aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Stationsausbaumaßnahmen noch nicht in Betrieb.

Verschmutzte Aufzüge wurden in Osterholz-Scharmbeck, Verden und Bookholzberg vorgefunden. Im Bahnhof Achim waren die Bodenbeläge der Aufzüge beschädigt und zudem ihre Vordächer verschmutzt. Letzteres wurde ebenfalls in Verden und Diepholz bemängelt.

Im Hinblick auf die Einhaltung der Kriterien der Barrierefreiheit sind auch die Ansagen in den Aufzügen wichtig. Bei den Kontrollen vor Ort wurde diesbezüglich festgestellt, dass in einzelnen Aufzügen an den Bahnhöfen von Delmenhorst, Rotenburg, Osterholz-Scharmbeck, Syke, Twistringen, Diepholz und Oldenburg Hbf keine bzw. fehlerhafte Ansagen erfolgten. Auch dieser Missstand fließt in die jeweilige Gesamtnote für den Zustand der Zugänge ein.

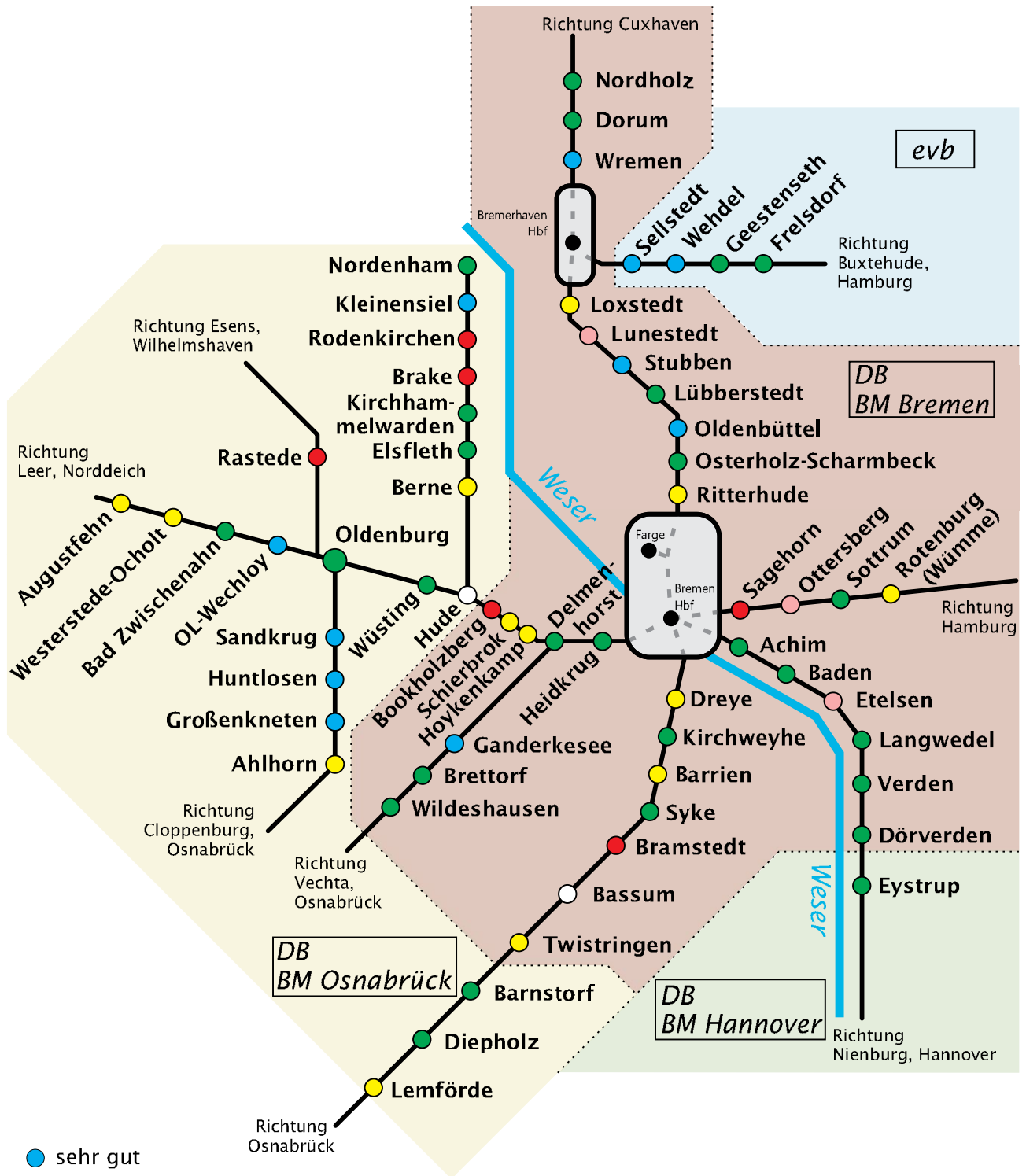
Weiterhin wurden zum Teil größere Schäden oder Schmierereien an den Scheiben einzelner Treppeneinhausungen in Verden, Hude und Lemförde registriert.

Nicht zuletzt musste auch die Sauberkeit von Brücken, Tunneln, ebenerdigen Bahnsteigzugängen und Treppen an vielen Stationen bemängelt werden. In Baden und Barrien waren die Brücken stellenweise beschmiert.

Größere Pfützen bildeten sich auf der Brücke in Sagehorn, sowie in den Zugängen von Lübberstedt, Lunestedt und Loxstedt (Bahnübergang). Der Bahnsteigzugang zu Gleis 1 in Ahlhorn ist teilweise unbefestigt und bei Regenwetter matschig. Auf diesen Mangel wurde bereits 2013 konkret hingewiesen, ohne dass sich seitdem etwas verändert hat.

In Achim ragten Äste auf die Treppe von der Straßenbrücke. Bahnsteigzugänge in Bramstedt, Brettorf, Lübberstedt, Lunestedt und Diepholz waren teilweise verkrautet.

In Langwedel, Brake und Verden wurden an einzelnen Stellen Scherben in den Zugängen verzeichnet. In Twistringen und Rotenburg waren in den Tunneln Beeinträchtigungen durch Uringeruch zu vernehmen. Hundekot wurde an jeweils einer Treppe in Brake und Dörverden registriert.



Karte 8: Zustand der Zugänge

Treppen, Rampen, Tunnel, Unterführungen, Brücken, Aufzüge
 (Qualitätskontrolle 2015)

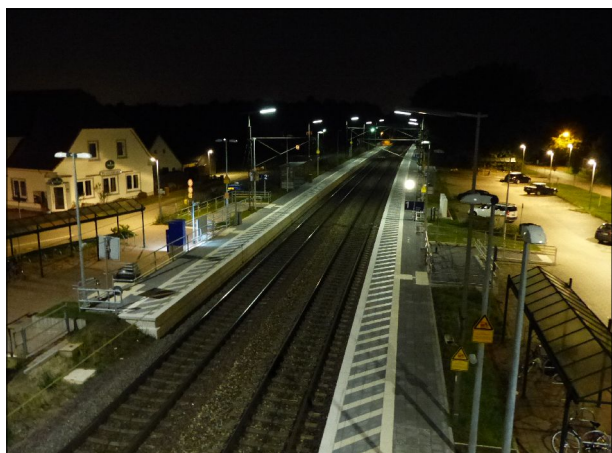


Abb. 46: In Barrien war die neue Bahnsteigbeleuchtung schon installiert, aber am Abend der Erhebung noch nicht in Betrieb. Die Bahnsteige wurden weiter von den alten Lichtmasten erhellt.

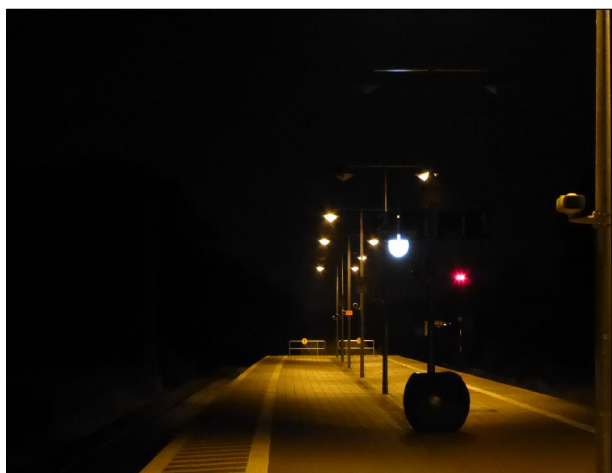


Abb. 47: Am Mittelbahnsteig in Kirchweyhe fielen an zwei hintereinander postierten Lichtmasten gleich drei Leuchtkörper aus, so dass eine gleichmäßige Ausleuchtung des Bahnsteigs nicht mehr gegeben war (siehe Schattenbildung).



Abb. 48: Im Bereich der Verlängerung des Bahnsteigs an Gleis 2 in Westerstede-Ocholt gibt es keine Beleuchtung.

3.12 Beleuchtung

Die Funktionsfähigkeit der Bahnsteig- und Zugangsbeleuchtungen konnte vollständig nur bei den am Abend durchgeführten Erhebungen an den Stationen Syke, Kirchweyhe, Barrien und Dreye überprüft werden.

Von diesen vier Stationen gab es außer in Syke jeweils defekte Leuchten zu verzeichnen. Während in Barrien eine Lampe ausgefallen war, zeigten sich in Barrien drei und in Kirchweyhe sogar acht defekte Leuchtkörper.

In Westerstede-Ocholt (am östlichen Bahnsteigende Gleis 2) und in Wehdel wurde jeweils festgestellt, dass der Abstand zwischen den Lichtmasten zu groß ist, so dass einzelne Bereiche des Bahnsteigs nur schwach (Wehdel) bzw. gar nicht (Ocholt) beleuchtet sind.

Tagsüber eingeschaltet war die Bahnsteigbeleuchtung in Achim und Wildeshausen. Bei letztgenannter Station waren drei Leuchtkörper defekt. Auch in Oldenburg Hbf war ein Teil der Bahnsteigbeleuchtung tagsüber eingeschaltet, und es konnten einzelne defekte Leuchtmittel erkannt werden.

An den Stationen Wehdel, Brettorf, Heidkrug, Lemförde und Oldenburg Hbf fielen einzelne zugewachsene Lichtköpfe auf, wodurch in der Dunkelheit die Beleuchtung nicht voll zur Entfaltung kommen kann.

An zahlreichen Stationen wurden beklebte, beschmierte oder anderweitig verschmutzte Lichtmasten notiert. Dies war der Fall in Sellstedt, Wehdel, Achim, Baden, Barrien, Delmenhorst, Dörverden, Rotenburg, Syke, Lemförde, Westerstede-Ocholt und Oldenburg Hbf.

Darüber hinaus wurden in den Personenunterführungen der Bahnhöfe Eystруп, Ottersberg und Achim beklebte bzw. beschädigte Leuchtkörper erfasst.



Abb. 49: Ein schön gestalteter Bahnhofsvorplatz wie in Diepholz trägt erheblich zur Aufwertung einer gesamten Verkehrsstation bei.



Abb. 50: Liebevoll gepflegte Geranien, unter anderem in ehemaligen Müllbehältern, stehen in Lemförde direkt vor dem beschmierten Bahnhofsgebäude.

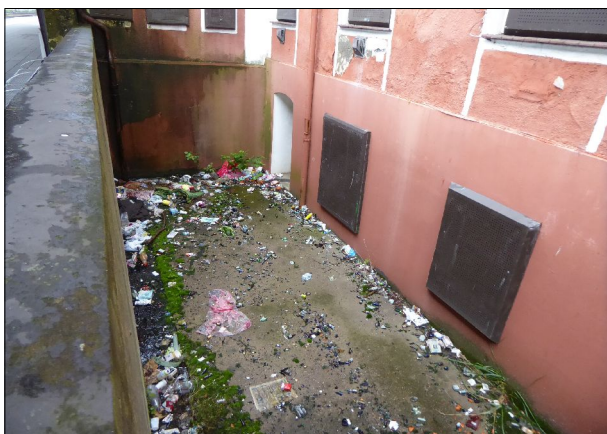


Abb. 51: Die Müllablagerungen unmittelbar neben dem Hausbahnsteig in Nordenham nehmen immer größere Ausmaße an. Eine Reinigung scheint es hier nicht zu geben.

3.13 Umfeld

Neben der Verkehrsstation selbst 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 großer Bedeutung ist diesbezüglich auch das Erscheinungsbild von Bahnhofsvorplätzen oder Zufahrtbereichen, deren Gestaltung in der Regel in kommunaler Verantwortung liegt.

Eine wachsende Bedeutung erlangen in diesem Kontext Lärmschutzwände, die in den letzten Jahren an vielen Stationen unmittelbar neben den Bahnsteigen errichtet worden sind und häufig von Graffiti und Schmierereien übersät werden. Entsprechende Verunreinigungen konnten bei der Erhebung an Lärmschutzwänden in Baden, Bookholzberg, Delmenhorst, Heidkrug, Ottersberg, Sottrum und Eystrup festgestellt werden.

Nicht zu übersehen waren Schmierereien an ehemaligen Bahnhofsgebäuden in Lübberstedt, Oldenbüttel, Verden, Augustfehn, Brake, Rastede, Osterholz-Scharmbeck und Bassum.

Auch andere Immobilien im unmittelbaren Umfeld wie Schalt- und Technikhäuser oder auch Stellwerksgebäude werden immer wieder verunreinigt. Aufgefallen ist dies an einer großen Zahl von Stationen. Dazu zählen Eystrup, Bramstedt, Baden, Dreye, Etlensen, Ganderkesee, Heidkrug, Loxstedt, Lübberstedt, Lunestedt, Nordholz, Ritterhude, Schierbrok, Verden, Elsfleth, Achim, Bassum, Rotenburg, Sagehorn, Barnstorf, Berne und Westerstede-Ocholt.

Darüber hinaus beeinträchtigen an einigen Stationen auch die in kommunaler Verantwortung stehenden Verknüpfungsanlagen wie Fahrgastunterstände an Bushaltestellen oder Bike+Ride-Anlagen das Erscheinungsbild. Verschmutzte oder beschädigte Haltstellenunterstände wurden in Dreye, Loxstedt, Brake und Sandkrug registriert.

Beklebte oder anderweitig verschmutzte Bike+Ride-Anlagen waren in Barrien, Delmenhorst, Dörverden, Kirchweyhe, Ottersberg, Ritterhude, Sagehorn, Kleinsiel, Rastede, Sellstedt und Wehdel vorzufinden.



Abb. 52: Die längst entbehrliche und geschlossene Fußgängerüberführung in Diepholz sollte bereits vor Jahren zurückgebaut werden. Die Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes ist nicht zu übersehen.



Abb. 53: In jüngster Zeit wurden zahlreiche Bahnstrecken und Stationen mit Lärmschutzwänden ausgerüstet. Der Wartekomfort für Fahrgäste sowie das Erscheinungsbild der Stationen leiden jedoch darunter (im Foto: Sottrum).



Abb. 54: In Westerstede-Ocholt steht den Fahrgästen ein gepflegter und beheizter Warteraum im Empfangsgebäude zur Verfügung, um den sich eine lokale Initiative kümmert.

4 Bewertung

Die Karten auf den Seiten 29 bis 33 geben einen Überblick über die Bewertung der Zustände an den begutachteten Stationen bei dieser Qualitätskontrolle. Wie schon bei der letzten Kontrolle im Frühjahr 2013 wird wiederum nach Wartekomfort, Information, Service und Gesamtbewertung differenziert. 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 vier 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 - z. B. die Gemeinde für das Umfeld oder DB Netz für den Gleisbereich - werden ihrem Zustand entsprechend in die Bewertung einbezogen.

Alle Noten beurteilen den Zustand der vorhandenen Anlagen, nicht aber die Ausstattung der Station. Die Ausstattung geht lediglich dann in die Noten ein, wenn elementare Ausstattungsmerkmale fehlen. Dies sind Bahnsteigbefestigung, Beleuchtung, Abfahrtsplan, Wetterschutz, 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:	3,03	(2013: 3,64)
DB BM Hannover:	3,00	(2013: 3,00)
DB BM Osnabrück:	3,27	(2013: 3,95)
evb:	2,50	(2013: 2,75)

alle Stationen: 3,08 (2013: 3,67)

Das Qualitätsniveau im Bereich des Wartekomforts ist gegenüber 2013 deutlich besser geworden und nun im Durchschnitt als befriedigend einzustufen.

Wie schon 2013 konnte auch diesmal keine der 62 untersuchten Stationen mit „sehr gut“ bewertet werden, aber immerhin insgesamt 17 Stationen mit einem „gut“ (2013 nur 6 Stationen). Diese Verbesserungen hängen vor allem mit den erfolgten Stationsmodernisierungen zusammen, wodurch einzelne Bahnhöfe wie Bassum, Loxstedt und Kleinensiel beim Wartekomfort einen Sprung von „mangelhaft“ zu „gut“ machten.



Abb. 55: In den neuen Unterständen, wie hier in Etelsen, sind in der Regel große Infovitrienen (DIN A0-Format) integriert. Diese bieten genügend Platz für Aushänge und sind zudem witterungsgeschützt und beleuchtet.



Abb. 56: Bereits vor zwei Jahren wurde aufgezeigt, dass der Stationsmast in Etelsen am Zugang Ostseite nur auf die Züge Richtung Bremen hinweist, obwohl man zu den Bahnsteigen in beide Richtungen gelangt. Der Mast steht dort unverändert.



Abb. 57: Auf den Bahnsteigen in Hude sind leider nur DSA installiert worden. Zugzielanzeiger mit Angabe der jeweiligen Fahrtziele wären hier für die Fahrgäste aufgrund der verschiedenen dort verkehrenden Linien (IC, RE, RB) wesentlich hilfreicher und zudem besser lesbar gewesen.

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:	2,23	(2013: 2,31)
DB BM Hannover:	2,00	(2013: 2,00)
DB BM Osnabrück:	2,36	(2013: 2,80)
evb:	1,25	(2013: 1,00)

alle Stationen: 2,21 (2013: 2,38)

Die Qualität der Informationseinrichtungen hat sich gegenüber 2013 leicht verbessert und ist auf einem insgesamt guten Niveau. An nahezu allen Stationen waren die grundlegenden Informationen gegeben, so dass im Untersuchungsgebiet – bis auf den vor dem Umbau stehenden Haltepunkt Bramstedt – keine Station mit „mangelhaft“ bewertet werden musste.

Die kürzlich modernisierten Bahnhöfe Bassum, Baden und Dorum sowie die evb-Stationen Frelsdorf, Sellstedt und Wehdel wurden im Bereich Information mit „sehr gut“ bewertet.

4.3 Service

Die Servicenoten werden in Bezug auf den Zustand und die Funktionsfähigkeit der Fahrkartenautomaten, der Entwerter, der Schließfächer, der Automattüren, der Aufzüge und den Zustand der Fahrkartenschalter vergeben. Auch die Länge der Warteschlangen im Verhältnis zu den geöffneten Schaltern geht in die Bewertung ein, wenn mehr als drei Personen pro geöffnetem Schalter anstehen. Stationen, die über keine dieser Ausstattungen verfügen, werden im Bereich Service nicht bewertet.

Es ergeben sich folgende Durchschnittsnoten:

DB BM Bremen:	2,53	(2013: 2,09)
DB BM Hannover:	3,00	(2013: 2,00)
DB BM Osnabrück:	2,37	(2013: 2,41)
evb:	1,25	(2013: 1,50)

alle Stationen: 2,39 (2013: 2,15)

Der Zustand der Serviceeinrichtungen hat sich gegenüber 2013 verschlechtert und kann gerade noch mit „gut“ bewertet werden. Der Grund dafür liegt im Wesentlichen in der enorm hohen Anzahl an defekten Entwertern, die gegenüber 2013 noch gestiegen ist. An immerhin 18 Stationen konnte jedoch die Note „sehr gut“ in diesem Bereich vergeben werden.



Abb. 58: Der Bahnhof Augustfehn am westlichen Rand des Verbundgebietes präsentiert sich in einem weitgehend trostlosen Zustand mit in die Jahre gekommenen Bahnsteigen und ungenügendem Wartekomfort. Eine umfassende Stationsmodernisierung ist dringend erforderlich.



Abb. 59: Der Bahnhof Brake (Unterweser) schneidet auch diesmal nur mit „ausreichend“ in der Gesamtbewertung ab, da vor allem der Wartekomfort sehr zu wünschen übrig lässt und mit „mangelhaft“ benotet wurde.

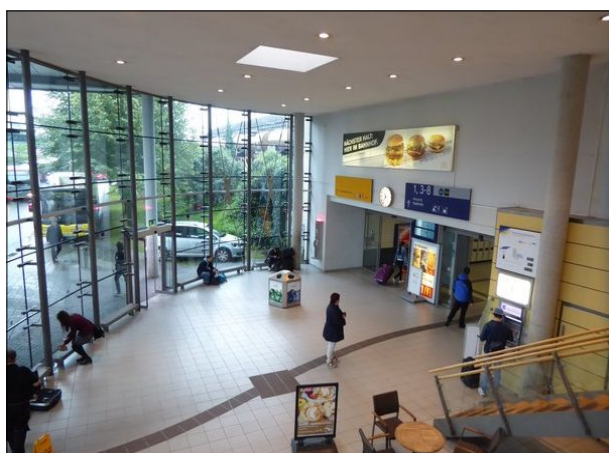


Abb. 60: Der Eingangsbereich des Bahnhofs Oldenburg vom Busbahnhof aus war erheblich sauberer als bei der Qualitätsprüfung vor zwei Jahren.

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:	2,74	(2013: 2,88)
DB BM Hannover:	3,00	(2013: 2,00)
DB BM Osnabrück:	2,82	(2013: 3,11)
evb:	1,75	(2013: 2,00)

alle Stationen: 2,71 (2013: 2,88)

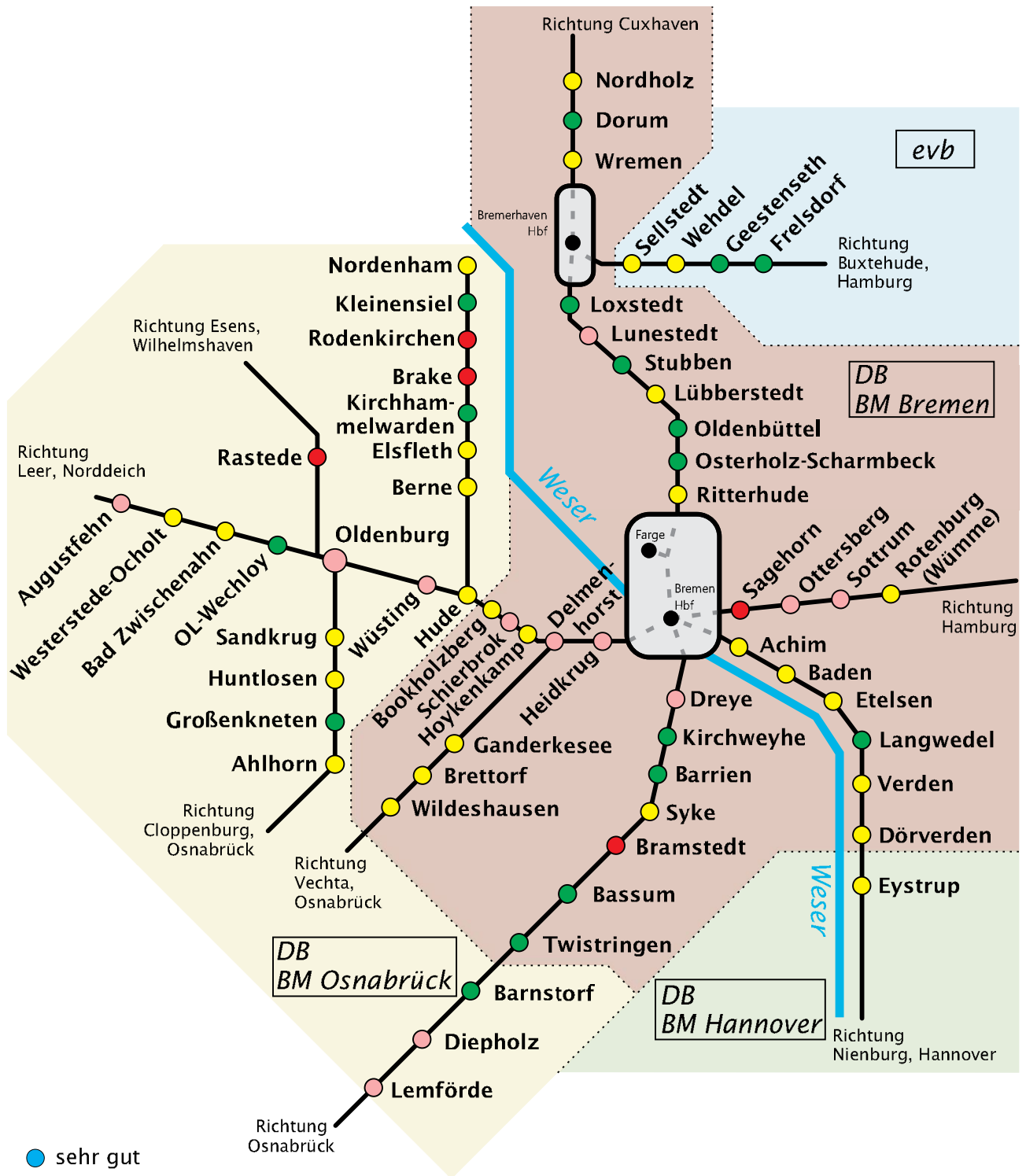
Der Zustand der niedersächsischen Bahnstationen im Bereich des VBN hat sich gegenüber der Qualitätserhebung im Frühjahr 2013 insgesamt verbessert. Es bleibt jedoch in der Gesamtnote über alle Stationen bei einem „befriedigend“.

Wie in den vorangegangenen Kapiteln erläutert, wurden vor allem aufgrund der zahlreich erfolgten Stationsmodernisierungen in den Bereichen Wartekomfort (mit dem Zustand der Bahnsteige) und Information gegenüber der letzten Kontrolle bessere Ergebnisse erzielt, während im Bereich Service eine Verschlechterung eingetreten ist.

15 Stationen erhielten eine bessere Gesamtnote als bei der Erhebung im Frühjahr 2013. Demgegenüber stehen acht Stationen, die in diesem Jahr schlechter abschnitten. Schaut man sich diese Entwicklung stationsweise an (vgl. Karte 13), so fällt auf, dass vor allem an den Strecken mit den meisten Stationsausbaumaßnahmen (Bremen - Rotenburg, Bremen - Bremerhaven und Hude - Nordenham) überwiegend positive Entwicklungen zu verzeichnen sind, während an der Strecke Bremen - Leer die meisten Verschlechterungen eingetreten sind.

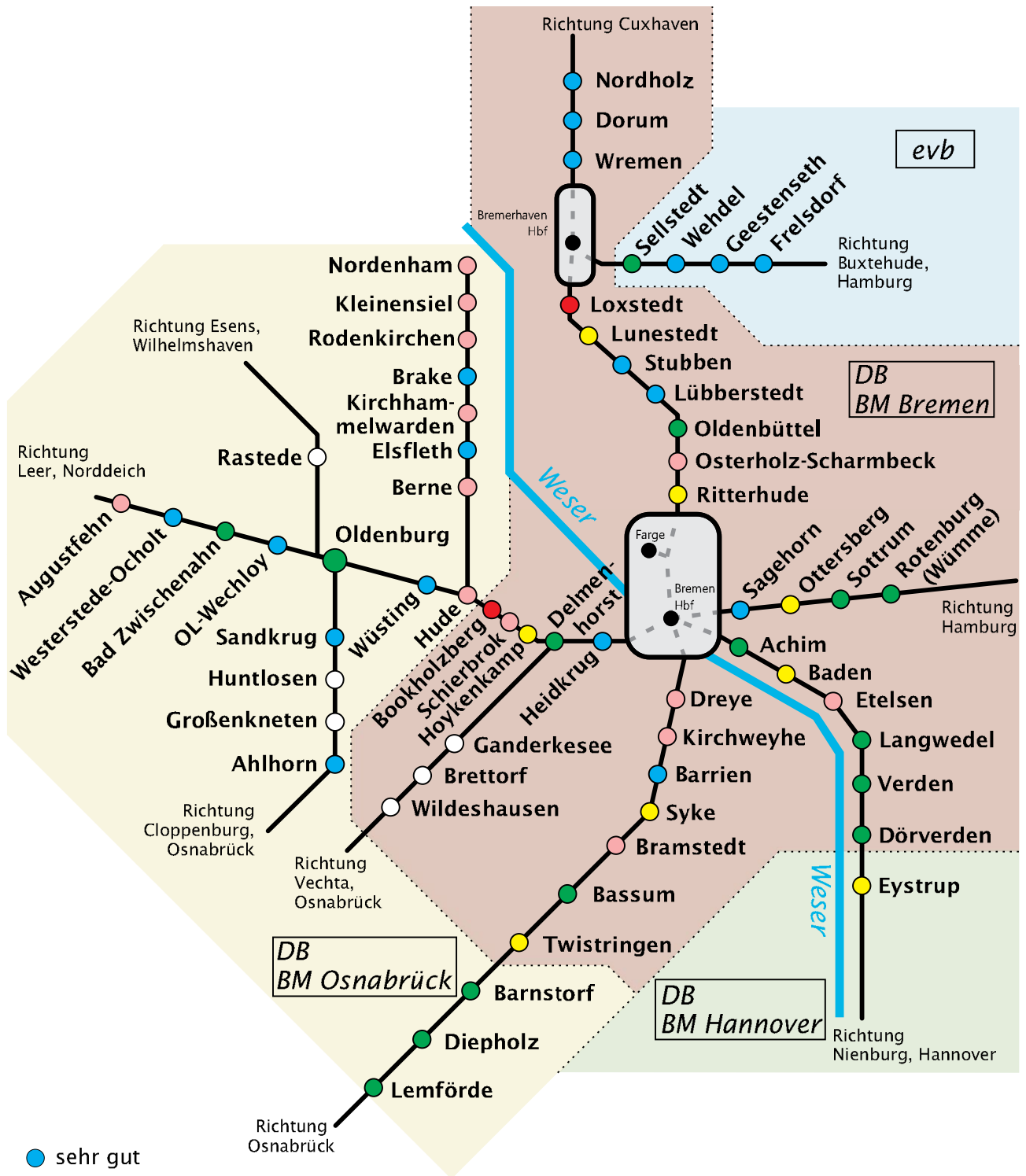
Im Gegensatz zur Qualitätsbewertung im Jahr 2013 erreichten zwei Stationen die Gesamtnote „sehr gut“. Dies sind Dorum und Frelsdorf.

Wie die Karte 12 zeigt, schnitten im Untersuchungsgebiet noch immer zehn Stationen mit der Gesamtnote „ausreichend“ oder „mangelhaft“ (nur Bramstedt) ab. Sechs davon liegen im Bereich des BM Bremen und vier innerhalb des BM Osnabrück. Da ein großer Teil dieser Stationen im Rahmen der laufenden oder geplanten Ausbauprogramme in absehbarer Zukunft modernisiert werden soll, könnte bis zur nächsten Kontrolle eine weitere Verbesserung der Gesamtsituation eintreten. Dann sollten jedoch parallel die immer wiederkehrenden Probleme, vor allem die häufigen Entwerterstörungen im Bereich der Servicequalität, ebenfalls behoben werden.



Karte 9: Bewertung Wartekomfort

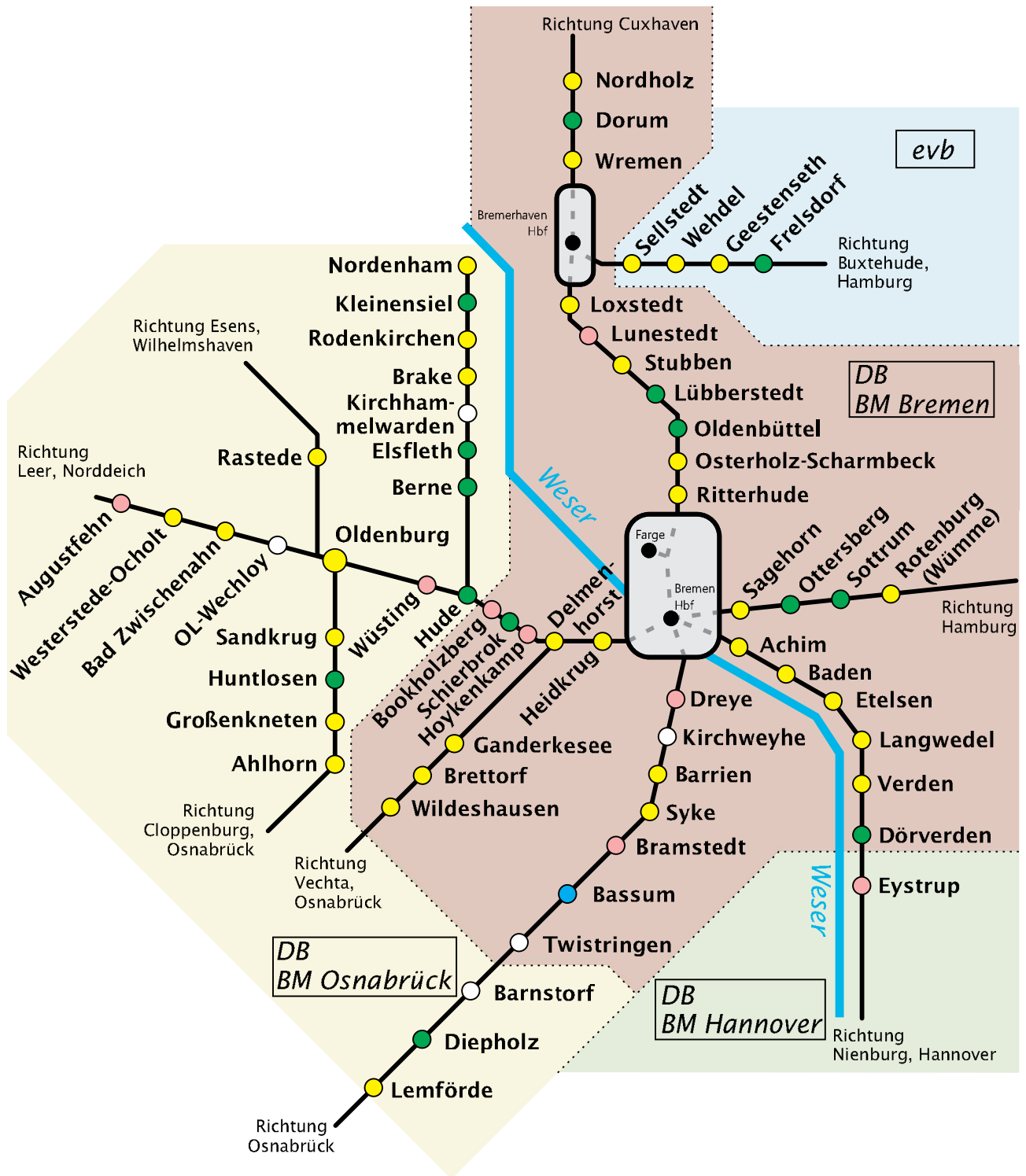
Bahnsteige, Wetterschutz, Treppen, Tunnel, Rampen, Umfeld
 (Qualitätskontrolle 2015)



Karte 11: Bewertung Serviceeinrichtungen
 Fahrkartenverkauf, Entwerter, Aufzüge, Automatiktüren
 (Qualitätskontrolle 2015)



Karte 12: Gesamtbewertung
 (Qualitätskontrolle 2015)



- 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 2013
 (Qualitätskontrolle 2015)