

7. Qualitätskontrolle an den **niedersächsischen** Bahnstationen im VBN

Ergebnisbericht

Herbst 2025

Bearbeiter: Sven Jagdhuhn
Ingo Buchholz

Dezember 2025

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	6
3.3	Abfallentsorgung	10
3.4	Zugzielanzeiger und Lautsprecher	11
3.5	Uhren	12
3.6	Stationsschilder	12
3.7	Wegeleitsystem	14
3.8	Informationsvitrinen und Aushänge	15
3.9	Empfangsgebäude und Toiletten	16
3.10	Vertrieb	18
3.11	Zugänge	20
3.12	Beleuchtung	24
3.13	Umfeld	25
4	Bewertung	26
4.1	Wartekomfort	26
4.2	Information	27
4.3	Service	28
4.4	Gesamtbewertung	28

Kartenverzeichnis

Karte 1: Barrierefreiheit	3
Karte 2: Zustand der Bahnsteige	6
Karte 3: Art des Wetterschutzes	8
Karte 4: Zustand des Wetterschutzes	9
Karte 5: Funktionsfähigkeit der Uhren	13
Karte 6: Fahrkartenschalter und WC-Anlagen	17
Karte 7a: Funktionsfähigkeit der Entwerter	19
Karte 7b: Funktionsfähigkeit der Fahrkartautomaten	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
Diagramm: Entwicklung der Bewertungen	34



Abb. 1: Im September 2025 wurde der neue Aufzug zum Bahnsteig in Bookholzberg in Betrieb genommen. Nach dem Defekt des alten Fahrstuhls war der Bahnsteig mehr als zwei Jahre lang nur über eine Treppe erreichbar.



Abb. 2: In Lemförde wurden die Bahnsteige für den bevorstehenden Einsatz neuer Fahrzeuge etwas aufgehöht. Die Oberflächen wurden mit Integration eines Blindenleitstreifens neu gepflastert.



Abb. 3: Unter dem Namen „Zukunftsbahnhof“ wurden an mehreren Stationen die Wände der Unterstände vollständig verglast und die Sitzbänke erneuert. Auch in der erst vier Jahre alten Station Sagehorn war das der Fall.

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 Fahrgästinformation 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 Bahnhaltelpunkte im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN), die in Niedersachsen liegen, erstmalig im Jahr 2013 systematisch erfasst.

Im Herbst 2025 hat die BahnStadt GmbH zum siebten 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 8. bis zum 25. September statt. Fünf Stationen wurden bei Dunkelheit erhoben, um dort die Beleuchtung vollständig überprüfen zu können.

Die Prüfungen der aktuell 64 Bahnhöfe und Haltepunkte wurden größtenteils zusammen mit Vertretern der Infrastrukturbetreiber durchgeführt. Für 59 Stationen ist die DB InfraGO AG mit dem Bahnhofsmanagement Bremen/Osnabrück der Infrastrukturbetreiber. Vier Stationen betreibt die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb). Für den Bahnhof Eystrup ist das DB-Bahnhofsmanagement Hannover verantwortlich.

Die Grundidee dieser Qualitätsprüfung ist die Betrachtung der Stationen aus Fahrgätsicht. 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 Sommer 2025 bildete die Inbetriebnahme des Aufzugs auf der Nordseite den Abschluss der Neugestaltung der Busabfahrtsplätze am Bahnhof Achim. Die Bushaltestellen sind damit vom Bahnhofstunnel aus barrierefrei erreichbar.



Abb. 5: Die Stützen der nur über Treppen nutzbaren Brücke zwischen den Bahnsteigen in Barrien wurden in letzter Zeit durch Eisenträger verstärkt.



Abb. 6: Der Bahnsteig in Sellstedt wurde vor dem Zugzielanzeiger um eine Plattenreihe verbreitert. Dadurch ist der Taster für die Anforderung der akustischen Information ohne Stolperfalle erreichbar.

2 Barrierefreiheit

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

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

Seit der letzten Erhebung im Herbst 2023 wurden die Bahnsteige in Lemförde für den Einstieg in zukünftig dort verkehrende Fahrzeuge aufgehöht und dabei mit Blindenleitstreifen ausgerüstet. Die gesamthafte barrierefreie Gestaltung der Verkehrsstation mit einer weiteren Erhöhung der Bahnsteige und dem Einbau von Aufzügen an der Unterführung ist für das Jahr 2027 geplant.

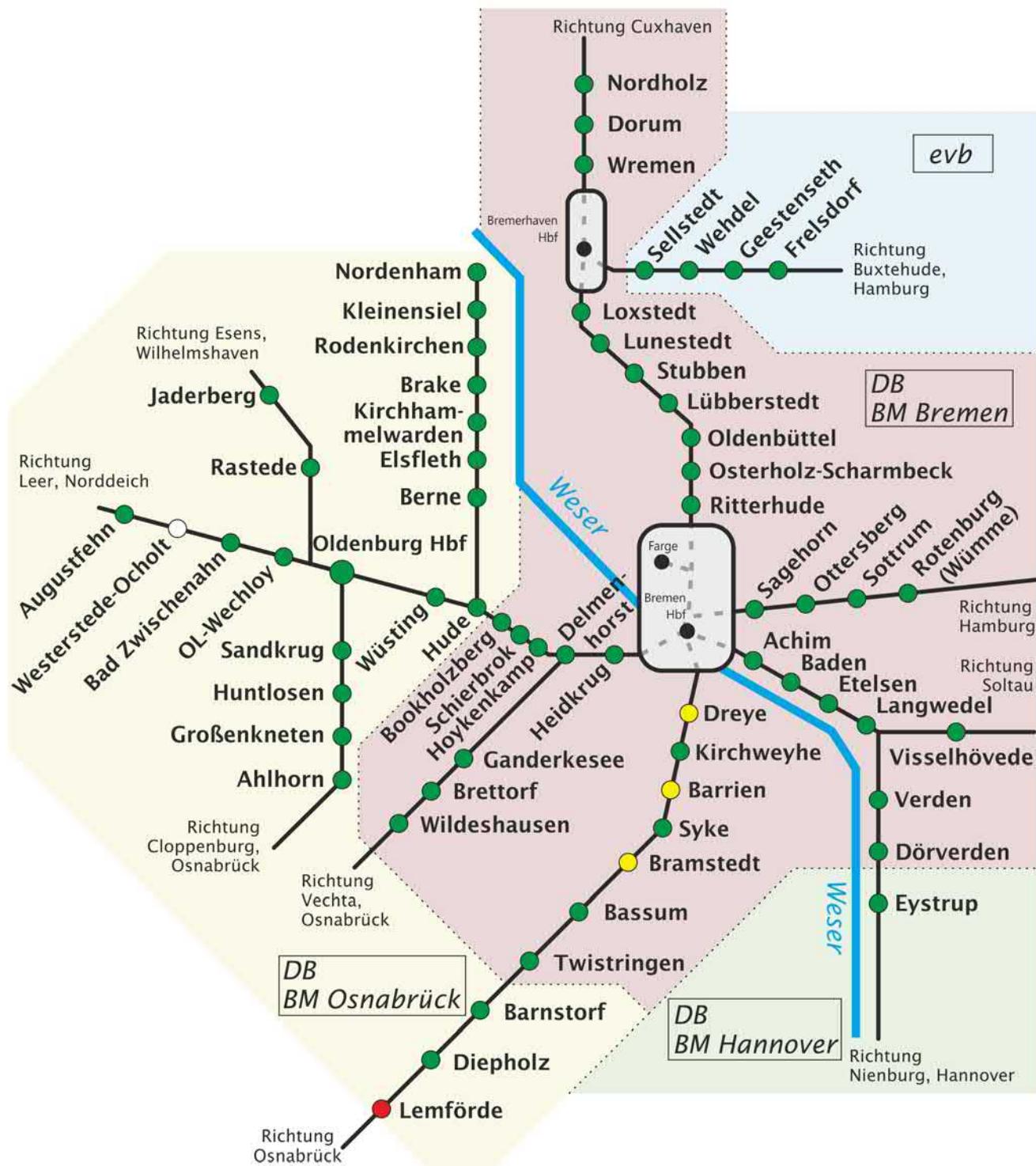
In Westerstede-Ocholt ist die Erneuerung der Bahnsteige bereits erfolgt. Die stufenlose Erreichbarkeit soll durch die Inbetriebnahme von Aufzügen im 1. Quartal 2026 hergestellt werden.

Aktuell sind 59 der hier betrachteten 64 Stationen im Sinne der stufenfreien Erreichbarkeit der Züge barrierefrei ausgebaut. Die Quote der grundsätzlich barrierefrei nutzbaren Stationen liegt bei 92 %.

Die Bahnsteige im Bereich der evb wurden seit der Erhebung vor zwei Jahren mit Lautsprechern ausgestattet, so dass die Fahrgäste auch akustisch aktuell informiert werden können.

Die Bahnsteige in Bramstedt und Dreye befinden sich jeweils auf dem Bahndamm und sind über längere Treppen erreichbar.

In Barrien ist die Brücke zwischen den Bahnsteigen nur über Treppen nutzbar. Die jüngst durchgeführte Verstärkung der korrodierten Stützen lässt auf eine geplante Weiternutzung ohne Herstellung von Barrierefreiheit in den nächsten Jahren schließen.



- 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 2025)



Abb. 7: Die Bahnsteige in Westerstede-Ocholt wurden erneuert. Dabei wurden die Bahnsteighöhe für barrierefreien Zugeinstieg angehoben und in der Pflasterung ein Blindenleitsystem angelegt.



Abb. 8: In Wüsting an Gleis 2 ist der Kontrast zwischen dem Blindenleitstreifen und den anderen Bahnsteigplatten durch Verschmutzung deutlich reduziert.



Abb. 9: Hinter dem Schuppen an Gleis 2 in Ahlhorn lagen Exkremeante auf dem Bahnsteig.

3 Analyse

3.1 Bahnsteige

Die bauliche Qualität der Bahnsteige seit der letzten Erhebung im Jahr 2023 durch die Bahnsteigerneuerung in Westerstede-Ocholt und die Neupflasterung in Lemförde verbessert. Die Zahl der an den Bahnsteigen verzeichneten Schäden hat abgenommen. Auch die größeren Absackungen in Delmenhorst, Hude und Syke wurden behoben. An 19 Stationen wird der Zustand der Bahnsteige mit „sehr gut“ bewertet. So viele waren es noch nie.

Die umfangreichsten Schäden wurden aktuell am östlichen Ende des Bahnsteigs an Gleis 1 in Oldenburg Hbf registriert. Auf den Bahnsteigen in Lübbertedt wurden bereichsweise Unebenheiten festgestellt, die teilweise auch zu Pfützenbildung führen.

Im Blindenleitsystem des Haltepunkts in Kirchhammelwarden fehlen bei der Führung zur Treppe unverändert drei taktile Bahnsteigplatten. In Verden wird das Blindenleitsystem auf den beiden Mittelbahnsteigen nicht zu den Aufzugseingängen geführt. Die Blindenleitstreifen in Wildeshausen, Brettorf, Ganderkesee, Rastede, Wüsting, Dörverden, Sottrum und Wremen waren durch Verschmutzungen bereichsweise kontrastarm zum übrigen Bahnsteigpflaster. Viele taktile Platten des Streifens in Wremen waren abgenutzt.

Insgesamt haben die Verschmutzungen auf den Bahnsteigen im Vergleich mit der Erhebung im Jahr 2023 zugenommen. Verkrautungen spielen dabei im Vergleich mit den letzten Jahren keine große Rolle.

Nennenswert sind an mehreren Stationen Verschmutzungen der Bahnsteigoberfläche unter Bahnsteigdächern. Das ist zum Beispiel in Delmenhorst, Verden, Syke, Achim, Bassum, Rastede, Oldenburg Hbf, Brake, Hude und Bad Zwischenahn der Fall.

In Jaderberg, Ahlhorn und Ganderkesee lagen Exkremeante auf den Bahnsteigen. In Rastede und Wüsting lagen auf den Bahnsteigen stellenweise Scherben. Andere Abfälle beeinträchtigten das Erscheinungsbild bereichsweise in Augustfehn, Barnstorf, Berne, Brake und Jaderberg.

An zehn Stationen wurden bekratzte Streugutboxen notiert. Das sind vier Stationen mehr als vor zwei Jahren.

Die Zahl der Stationen mit Schmierereien und Verschmutzungen an auf Bahnsteigen platzierten Schaltkästen liegt mit zwölf genau eine Station über dem Wert von 2023.



Karte 2: Zustand der Bahnsteige
Oberflächen und Kanten
(Qualitätskontrolle 2025)



Abb. 13: Das Vordach des Bahnhofsgebäudes in Berne bietet am Bahnsteig guten Wetterschutz. Die Schmierereien und Verschmutzungen an den Wänden und der Dachunterseite beeinträchtigen jedoch die Aufenthaltsqualität.



Abb. 14: In Dorum gibt es in den Unterständen keine Beleuchtung. Wenn, wie hier, auch die Vitrinenbeleuchtung defekt ist, ist die Situation unbefriedigend.



Abb. 15: In Frelsdorf fehlten zwei Seitenscheiben des Unterstands.

3.2 Wetterschutz und Sitzgelegenheiten

An allen Bahnstationen im VBN-Bereich standen Sitzgelegenheiten und mindestens ein Wetterschutz auf den Bahnsteigen zur Verfügung. Bei den Bahnsteigerneuerungen in Westerstede-Ocholt und Lemförde wurden neue Fahrgastunterstände und neue Sitzgelegenheiten installiert. In beiden Fällen verbessert das den Wartekomfort deutlich.

Die Ende des Jahres 2023 in Oldenburg Hbf begonnene Erneuerung der Bahnsteighalle, deren Verglasung vor mehr als 12 Jahren entfernt wurde, geht voran. Der Fertigstellungstermin wurde jedoch bereits auf das Jahr 2029 verschoben. Wegen des laufenden Abbaus der Hallenkonstruktion war der Bahnsteig der Gleise 3/4 im Herbst 2025 gesperrt.

An einigen Stationen wurden in diesem Jahr zusätzliche Sitzgelegenheiten installiert und teilweise vorhandene Bänke ausgetauscht. Das ist zum Beispiel in Hoykenkamp, Schierbrok, Oldenburg-Wechloy, Saghorn, Nordholz und Visselhövede geschehen. In Visselhövede war im Erhebungszeitraum zudem je Bahnsteig ein zusätzlicher Unterstand in Bau.

Das Defizit an Wetterschutz und Sitzgelegenheiten an Gleis 1 in Elsfleth, an dem die Fahrgäste auf die Züge beider Fahrtrichtungen warten, wurde nicht beseitigt.

Erfreulich ist, dass die Zahl der Glasschäden an den Wetterschutzeinrichtungen der Bahnhöfe und Haltepunkte gegenüber der letzten Erhebung um vier Scheiben reduziert wurde. In diesem Jahr wurden abgesehen von der Bahnsteighalle in Oldenburg insgesamt zwölf fehlende oder zerstörte Wetterschutz-Scheibensegmente gezählt. Mitgezählt ist dabei die fehlende Scheibe eines Unterstands in Ganderkesee, die durch ein Brüstungselement ersetzt wurde. In Bramstedt waren alleine an Gleis 1 acht kleine Scheiben des Unterstands beschädigt. In den meisten Scheiben waren jedoch nur einzelne Risse zu verzeichnen.

Nachdem bereits vor der Erhebung im Jahr 2023 in Rastede und Syke Lochbleche zum Schutz vor Schäden an einigen Scheiben der Unterstände befestigt worden sind, wurde gleiches nun auch in Bookholzberg und an einzelnen Scheiben in Heidkrug, Elsfleth und Wiedelahusen realisiert.

Nicht mit einer Beleuchtung ausgestattet sind nach wie vor die Unterstände in Elsfleth und Dorum sowie die vor rund zwei Jahren neu errichteten Wetterschutzhäuschen in Sandkrug, Barrien, Lunestedt, Sottrum, Stubben und Eystrup. In einem Unterstand in Ganderkesee fehlten die ehemals vorhandenen Leuchten. Bei Dunkelheit beeinträchtigt fehlende Beleuchtung den Wartekomfort erheblich.



Abb. 16: Im Unterstand von Bookholzberg wurden viele Scheiben mit Lochblechen verkleidet, um Zerstörungen zu verhindern. Die Aufenthaltsqualität wird durch die verringerte Aussicht und Einsehbarkeit jedoch reduziert.



Abb. 17: Der neue Unterstand in Elsfleth war stark beschmiert.



Abb. 18: In Achim waren die Windschutzwände unter dem Bahnsteigdach an Gleis 1 mit Graffiti besprüht.

Weiter zugenommen hat die Zahl der Kunststoffscheiben, die als Ersatz für Glasscheiben in Wetterschutzeinrichtungen eingebaut wurden. An neun Stationen waren solche Scheiben durch unsachgemäße Reinigung stark zerkratzt und damit trüb. Mit jeweils vier bereichsweise trüben Scheiben waren die Unterstände in Großenkneten und Lübbenstedt am stärksten betroffen. Es folgt Nordenham mit drei trüben Scheiben.

An den Wetterschutzeinrichtungen auf den Bahnsteigen ist gegenüber der Erhebung im Herbst 2023 eine Zunahme der Verschmutzungen zu erkennen. Umfangreiche Schmierereien an den Fassaden der Bahnhofsgebäude in Brake und Berne, in den kommunalen Wartebereichen in Lunestedt und Brettorf, an den Windschutzwänden an Gleis 1 in Achim, an zwei Unterständen in Rastede sowie an jeweils einem Unterstand in Syke und Elsfleth beeinträchtigten den Wartekomfort. Damit sind drei Stationen mehr von Schmierereien betroffen als 2023.

Auch die Zahl der von Kritzeleien und Aufklebern an den Wetterschutzeinrichtungen betroffenen Stationen ist gegenüber 2023 deutlich gestiegen. Solche wurden an 41 Stationen erfasst. Das sind 13 Stationen mehr als vor zwei Jahren.

Daneben ist eine weitere Zunahme der großflächigen Verschmutzungen an den Decken und Leuchten der Unterstände zu beobachten. Nachdem vor vier Jahren bereits 26 Stationen betroffen waren, wurden in diesem Jahr 35 Stationen gezählt.

An einigen Stationen waren verschmutzte Dachscheiben zu bemängeln. Dies gilt vor allem für Brake, Delmenhorst, Sandkrug und Huntlosen. Zum Teil stark verschmutzte Scheiben der Seiten- oder Rückwände fielen in Wildeshausen, Sottrum und Verden auf.

In den Unterständen von Ganderkesee, Twistringen, Wildeshausen, Sottrum, Wüsting, Etelsen, Lemförde und Sandkrug war Algenbildung an den Regenrinnen zu beobachten.

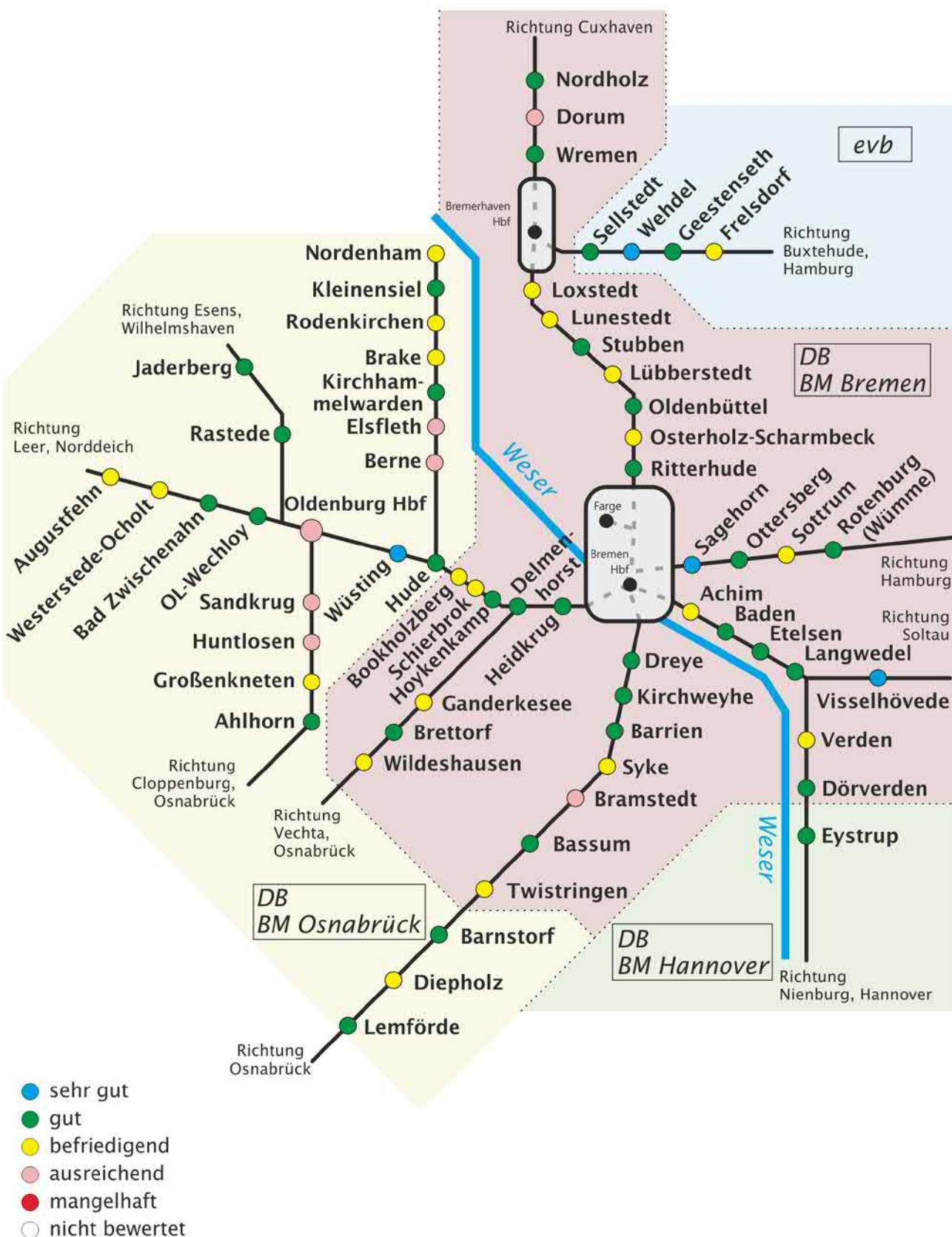
Auf die noch an einigen Bahnhöfen vorhandenen Warteräume in den Bahnhofsgebäuden, die den Reisenden gegenüber den Fahrgastunterständen auf den Bahnsteigen einen deutlich besseren Wetterschutz bieten, wird im Kapitel 3.9 eingegangen.

Die meisten Sitzgelegenheiten auf den Bahnsteigen waren meistens in gutem Zustand. In Lunestedt waren zwei Drähte einer Bank zertrennt und nach oben gebogen. In Sandkrug, Ahlhorn und Huntlosen waren mehrere Sitze angerostet. Insgesamt waren an 25 Stationen Sitzmöbel von Korrosion betroffen. Das sind zwei Stationen weniger als vor zwei Jahren. An 11 Stationen waren Sitzbänke bekratzelt oder beklebt.



Karte 3: Art des Wetterschutzes

(bei mehreren Bahnsteigen wird der am hochwertigsten ausgestattete Bahnsteig berücksichtigt)
(Qualitätskontrolle 2025)



Karte 4: Zustand des Wetterschutzes
auf den Bahnsteigen und der Warteräume
(Qualitätskontrolle 2025)



Abb. 19: Dieser Abfallbehälter in Diepholz auf dem Mittelbahnsteig war überfüllt.



Abb. 20: In Dörverden wurden die Lackschäden an einigen Müleimern übergestrichen. Schon nach kurzer Zeit ist jedoch schon wieder Rost sichtbar.

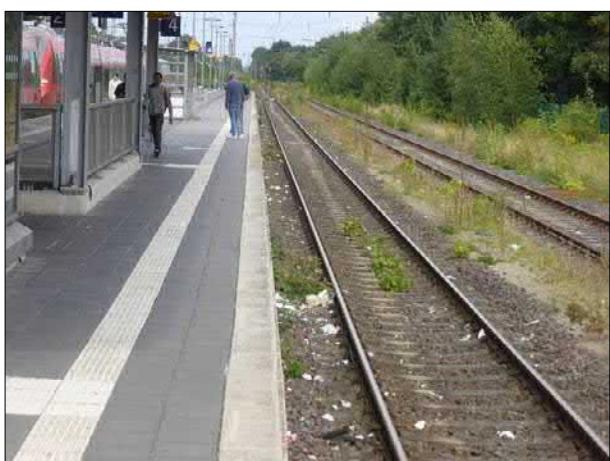


Abb. 21: In Bassum lagen viele Abfälle im Bereich des Gleises 4.

3.3 Abfallentsorgung

An allen Bahnstationen stand mindestens ein nutzbarer Abfallbehälter zur Verfügung. In Lemförde stand auf dem Bahnsteig an Gleis 1 kein Abfalleimer zur Verfügung, lediglich am Zugang war einer platziert. Während die Zahl voller Behälter gegenüber der Erhebung vor zwei Jahren reduziert wurde, haben die Schäden an den Abfallgefäßen leicht zugenommen. Verunreinigungen durch neben den Bahnsteigen und in den Gleisbereichen angesammelte Abfälle haben ebenfalls zugenommen.

Vor zwei Jahren wurden auf Bahnsteigen an sieben Stationen volle Abfallbehälter verzeichnet. In diesem Jahr wurden lediglich auf den Bahnsteigen in Diepholz und in Bookholzberg einzelne volle Behälter erfasst. Hinzu kommen noch überfüllte Müllbehälter in den Zugängen von Westerstede-Ocholt und Kirchweyhe sowie an der Bahnhofsbushaltestelle von Dorum. Aber auch dieses bedeutet einen Rückgang gegenüber dem Jahr 2023.

Deutlich verschlechtert stellt sich das Erscheinungsbild neben den Bahnsteigen und in den Gleisbereichen dar. Die Zahl der Stationen, an denen größere Abfallmengen unmittelbar neben den Bahnsteigen erfasst wurden, ist gegenüber der Erhebung vor zwei Jahren von 13 auf 18 angestiegen. Besonders von Verunreinigungen neben den Bahnsteigen betroffen sind Brake, Nordenham und Elsfleth. In Augustfehn beeinträchtigte auf den Überdachungen der Wartebereiche an den Bushaltestellen liegender Abfall das Erscheinungsbild.

In Brake war der Grünbereich am Bahnhofsvorplatz stark vermüllt. Die seit Jahren praktizierte Vernachlässigung dieses Bereichs ist äußerst ärgerlich.

Einiger Müll in den Gleisbereichen wurde an 17 Stationen verzeichnet. Das sind sieben Stationen mehr als bei der Erhebung im Herbst 2023. Wie bereits vor zwei Jahren war auch in diesem Jahr das Gleis 4 in Bassum besonders stark betroffen.

Erneut wurden an gut der Hälfte aller Stationen verschmutzte Abfallbehälter bemängelt. An 24 Stationen waren Behälter mit Aufklebern oder Kritzeleien versehen.

An 18 Stationen wurden Behälter mit Lack- oder Rostschäden verzeichnet. Vor zwei Jahren war das nur an 10 Stationen der Fall. Größere Schäden wiesen Abfallbehälter auf den Bahnsteigen in Ahlhorn, Huntlosen und Dörverden auf.



Abb. 22: Der Zugzielanzeiger an Gleis 6 in Rotenburg war defekt. Das Ergebnis war ein größeres Informationsdefizit bei den Fahrgästen, zumal es während der Erhebung zu kurzfristigen Gleisänderungen kam.



Abb. 23: Schon seit April 2024 ist der Abfahrtsmonitor in der Eingangshalle des Bahnhofs Verden defekt.



Abb. 24: Im Rahmen der Erneuerung der Dynamischen Schriftanzeiger wurden an den Stationen im Bereich der DB auch Anzeigegeräte für geplante Fahrplanänderungen wie hier an Gleis 1 in Ritterhude installiert.

3.4 Zugzielanzeiger und Lautsprecher

Seit der Erhebung vor zwei Jahren haben sich in diesem Bereich einige Veränderungen ergeben. Zum einen hat die DB InfraGO viele einzeilige Dynamische Schriftanzeiger (DSA) durch zweizeilige Geräte ersetzt. Die neuen Anzeiger verfügen an den Masten über Taster, mit denen die akustische Ausgabe der angezeigten Informationen ausgelöst werden kann. Außerdem wurden an den meisten Masten der neuen DSA Bildschirme installiert, auf denen geplante Fahrplanänderungen interaktiv angezeigt werden sollen (Abb. 24). Neue VBN-Abfahrtsmonitore, die sowohl über aktuelle Zug- als auch Busabfahrten informieren, wurden in den Bahnhofsgebäuden von Bassum, Kirchweyhe (Abb. 58) und Westerstede-Ocholt installiert.

An elf Stationen funktionierte die Anzeige der Fahrplanänderungen in den neuen Geräten jedoch nicht. Das ist ein gravierender Mangel, denn an Stationen, die mit diesen zusätzlichen Bildschirmen ausgerüstet wurden, wird auf den Aushang der Fahrplanänderungen in den Vitrinen verzichtet.

Die Zugabfahrtsanzeiger in Geestenseth und der Zugzielanzeiger an Gleis 6 in Rotenburg zeigten keine Abfahrten an. In Verden waren der Zugzielanzeiger an Gleis 2 und der Abfahrtsmonitor in der Eingangshalle des Bahnhofsgebäudes defekt. In Oldenbüttel funktionierte die Sprachanforderung für den DSA an Gleis 1 nicht.

An einigen Stationen mit den neuen DSA war wie bereits vor zwei Jahren zu beobachten, dass leicht verspätete Züge eine Minute nach der Abfahrtszeit nach Fahrplan aus der Anzeige verschwanden und der Folgezug angezeigt wurde. Das verunsichert die Fahrgäste, denn es bleibt jeweils unklar, ob der Zug verspätet noch kommt oder ausfällt.

An einzelnen Stationen gab es noch größere Defizite bei den dargestellten aktuellen Informationen. So wurde in Heidkrug nicht über eine Streckensperrung und damit zusammenhängende Zugausfälle informiert. Stattdessen wurden Züge als nach Fahrplan verkehrend angezeigt und zur Abfahrtszeit kommentarlos durch die Anzeige des Folgezugs ersetzt.

Daneben zeigten an 24(!) Stationen die kleinen Abfahrtsmonitore in den Fahrkartautomaten der NordWestBahn keine Abfahrten an oder waren sogar ausgeschaltet (Abb. 56). Grundsätzlich stellen diese aktuellen Informationen an den Fahrkartautomaten eine sinnvolle Ergänzung zu den DSA dar und bieten für die Fahrgäste einen Mehrwert. Es ist sehr wünschenswert, dass dieses Angebot flächendeckend zuverlässig zur Verfügung gestellt wird.



Abb. 25: In Barrien waren die Zeiger der Uhren an beiden Bahnsteigen jeweils einseitig etwas verdreht, so dass nicht die korrekte Zeit angezeigt wurde.



Abb. 26: Die Bahnsteiguhren in Stubben gingen genau eine Stunde nach. Während die Uhren an Gleis 1 mit Klebeband durchgekreuzt waren, ist das an Gleis 3 nicht der Fall gewesen.



Abb. 27: Zwei der drei Bahnhofnamensschilder in Oldenbüttel an Gleis 3 waren verschmutzt.

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.

Es ist bedauerlich, dass der Trend zum Abbau von Bahnhofsuhrnen im Bereich des VBN anhält. Nachdem in den letzten Jahren die Uhren auf den Bahnsteigen in Nordenham, Wremen, Großenkneten, Schierbrok, Hoykenkamp, Bookholzberg, Heidkrug, Sandkrug und Ahlhorn abgebaut worden sind, geschah das seit der Erhebung vor zwei Jahren auch in Brake, Berne und Kleinensiell. Zudem wurden auch die Uhren in Sottrum an der Straßenseite des Bahnhofsgebäudes und im Warteraum von Eystrup deinstalliert. An 16 Bahnstationen des VBN-Gebiets ist keine Bahnhofsuhr mehr vorhanden.

An neun Stationen war mindestens eine Uhr defekt bzw. zeigte die falsche Zeit an. In Elsfleth, Kirchweyhe, Lemförde (jeweils Vorplatz), Achim, Kirchweyhe (jeweils im EG), Westerstede-Ocholt (Gleis 2), Oldenburg-Wechloy, Wehdel, Stubben (beide Bahnsteige) und Barrien waren Bahnhofsuhrnen defekt. Im Herbst 2023 waren sieben Stationen mit defekten Uhren zu bemängeln.

In Bad Zwischenahn war eine Uhr unbeleuchtet. In Twistringen und Delmenhorst waren Uhren beklebt.

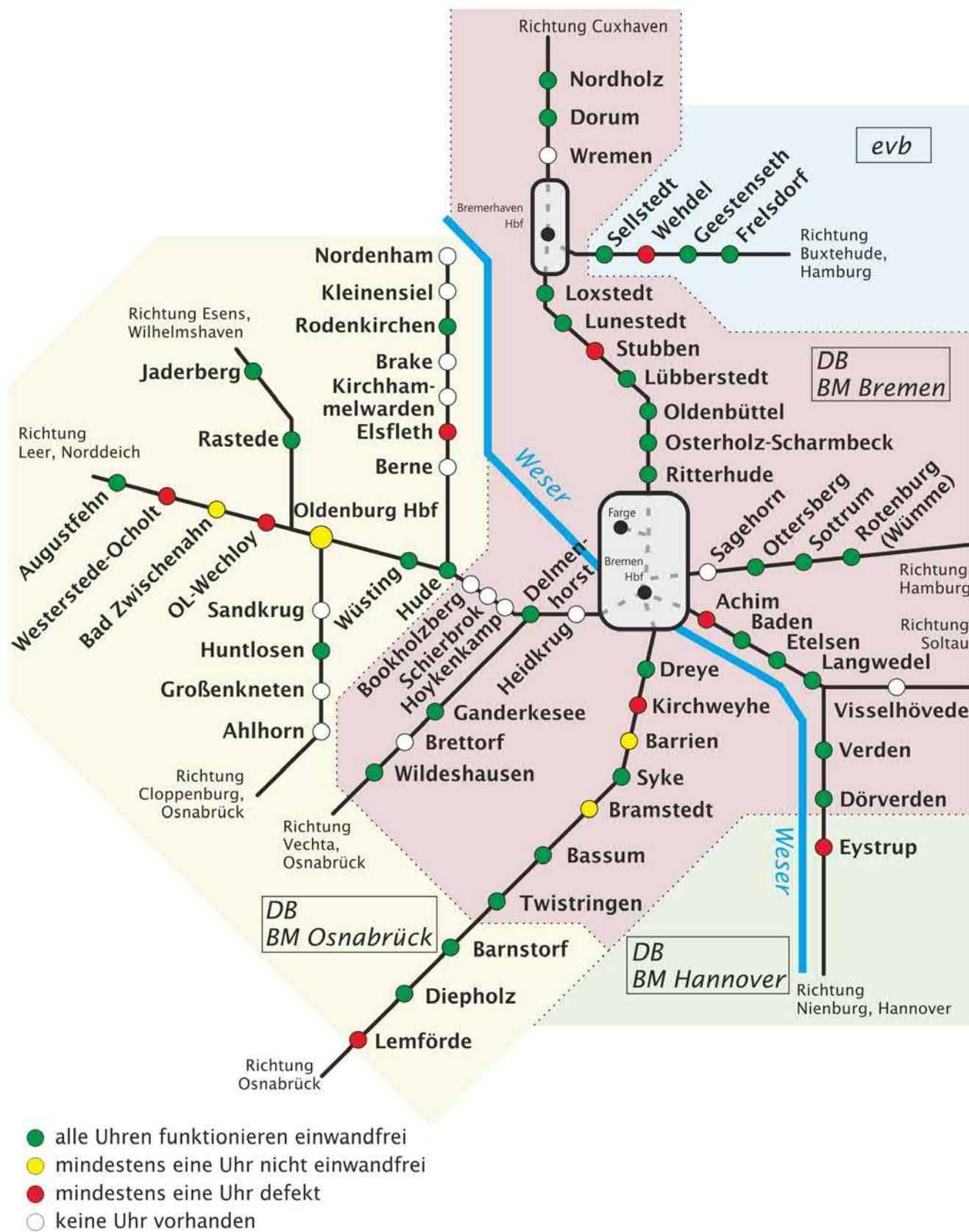
3.6 Stationsschilder

An allen Stationen waren zur Grundausstattung gehörende Bahnhofnamensschilder vorhanden.

In Eystrup und Verden waren einzelne Schilder beschädigt. An sechs Stationen wurden einzelne leicht beschädigte Schilder verzeichnet. In Bassum wiesen die Schutzfolien der meisten Schilder Schäden auf.

Während sich in den vergangenen Jahren die Verschmutzungen an den Schildern in erster Linie auf einzelne Kritzeleien und Aufkleber beschränkten, wurden in diesem Jahr zusätzlich Verschmutzungen an Bahnhofnamensschildern in Bad Zwischenahn, Baden, Brettorf, Delmenhorst, Dorum, Lübbeke, Lunestedt, Oldenbüttel und Sottrum registriert.

Kritzeleien und Aufkleber wurden an einzelnen Schildern von 17 Stationen erfasst: Diepholz, Brake, Lemförde, Nordenham, Oldenburg Hbf, Sandkrug, Bassum, Dörverden, Dreye, Etelsen, Oldenbüttel, Rotenburg, Syke, Twistringen, Eystrup, Geestenseth und Wehdel. Damit sind noch einmal drei Stationen mehr betroffen als vor zwei Jahren.



Karte 5: Funktionsfähigkeit der Uhren
(Qualitätskontrolle 2025)



Abb. 28: In Bramstedt sind die Piktogramme für Schienenersatzverkehr auf den Wegeleitungsschildern verblasst. Schäden in dieser oder anderer Form sind an den SEV-Piktogrammen in der Wegeleitung relativ häufig zu beobachten.

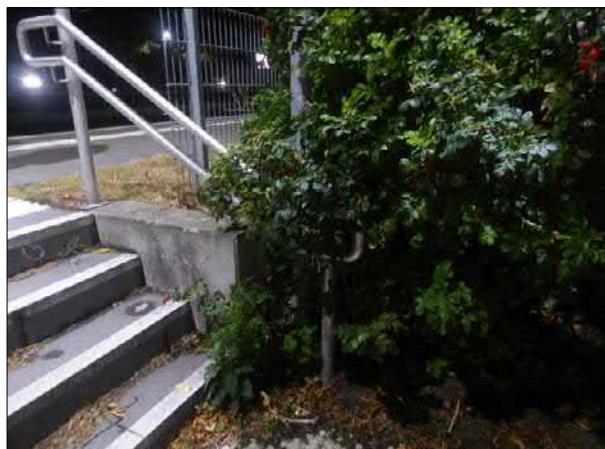


Abb. 29: Am östlichen Zugang zu Gleis 1 wucherten in Bad Zwischenahn Heckenrosen über den Handlauf einschließlich des dort regelkonform installierten taktilen Wegeleitungsschildes.



Abb. 30: In Frelsdorf ist das Gleisnummernschild beklebt und beschädigt. Es könnte ohne Informationsverlust abgebaut werden, da es in Frelsdorf kein weiteres Gleis gibt.

3.7 Wegeleitungssystem

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.

An einigen Stationen gab es gegenüber der Erhebung vor zwei Jahren Verbesserungen: In Oldenburg-Wechloy und Ahlhorn wurden die taktilen Wegeleitungsschilder an den Handläufen der Bahnsteigzugegänge korrigiert. In Ahlhorn wurde außerdem der Hinweis auf die schon seit Jahren nicht mehr existierende Fahrkartenverkaufsstelle im Stellwerk entfernt.

An anderen Stationen wurden bekannte Mängel unverändert angetroffen: In Visselhövede sind die Richtungsangaben an den Stationsmasten („Langwedel“ an Gleis 1 und „Soltau“ an Gleis 2) eher verwirrend, da die meisten Züge nach Fahrplan auch in Richtung Soltau von Gleis 1 abfahren. Nur für wenige Zugkreuzungen am Tag wird das Gleis 2 genutzt. In Langwedel fehlt am Zugang zur Tunnelrampe auf der Südseite ein Hinweis auf die auf diesem Weg erreichbaren Gleise. In Diepholz ist der Weg zwischen den Bahnsteigen für Rollstuhlfahrer nicht ausgeschildert. Zudem ist am Treppenabgang des Mittelbahnsteigs die Wegeleitung zum Aufzug fehlerhaft.

In Lübberstedt und Oldenbüttel ist die Augangswegweisung für Rollstuhlfahrer nicht durchgängig zielführend. In Schierbrook wird auf eine Busverknüpfung hingewiesen, die es an der Station nicht gibt.

An den taktilen Wegeleitungsschildern an den Handläufen wurden ebenfalls Mängel festgestellt: In Wüsting, Dörverden, Langwedel, Loxstedt, Oldenbüttel, Osterholz-Scharmbeck, Syke, Verden, Wildeshausen und Eystrup fehlten einzelne Schilder. In Barnstorf, Bad Zwischenahn und Stubben waren einzelne taktile Schilder an den Zugängen mit Pflanzen zugewuchert.

In Langwedel, Wremen und Eystrup fehlten die Beschilderungen an Stationsmasten. In Lunestedt und in Rodenkirchen waren jeweils die Stationsmasten für Gleis 2 wegen Bauarbeiten an den Bahnübergängen abgebaut. In Verden fehlten die Hauben mehrerer Wegeleitungsschilder an den Bahnsteigtreppen, andere waren beschädigt. Verblasste Hinweise zu den SEV-Haltestellen wurden in Ahlhorn, Bramstedt, Dreye, Lübberstedt, Oldenbüttel und Sottrum erfasst.

Durch Aufkleber, Schmierereien oder sonstige Verschmutzungen verunreinigte Schilder wurden an 38 Stationen verzeichnet. Das sind acht Stationen mehr als vor zwei Jahren.



Abb. 31: In Bookholzberg waren die Fahrplanaushänge bereichsweise nicht lesbar, da die Vitrinenscheiben aus Kunststoff flächig zerkratzt waren.



Abb. 32: Die Vitrine am Zugang in Wremen war unbeleuchtet. Die Aushänge waren dadurch bei Dunkelheit nicht lesbar.

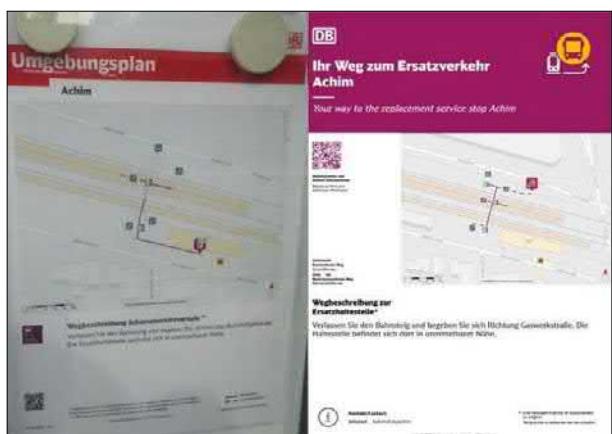


Abb. 33: Das neue Layout für die Lagepläne der Schienenersatzverkehrshaltestellen hat den großen Nachteil, dass die Kartenausschnitte deutlich kleiner sind. Die Informationen sind daher auch in Achim schlechter erkennbar als in den Vorgängerversionen.

3.8 Informationsvitrinen und Aushänge

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

An allen Stationen stand mindestens ein aktueller Fahrplanaushang zur Verfügung. Nicht überall waren diese Aushänge jedoch bedarfsgerecht platziert. In Frelsdorf, Geestenseth, Wehdel und Sellstedt waren Abfahrtszeiten nur in den Unterständen ausgehängt. In den Vitrinen an den Bahnsteigzugängen suchte man diese vergeblich. In Kirchweyhe wurde am westlichen Zugang eine Vitrine neu aufgestellt. Im September war diese allerdings noch ungenutzt.

In Wremen fehlte der Aushang für die geplanten Fahrplanänderungen. Am Bahnsteig in Nordenham war kein Lageplan für den Weg zur SEV-Haltestelle ausgehängt. In Kirchhammelwarden war kein VBN-SPNV-Plan ausgehängt. An allen anderen Stationen standen aktuelle VBN-SPNV-Netzpläne zur Verfügung.

Inhaltliche Fehler wiesen die Wegeleitungspläne zu den SEV-Haltestellen in Wüsting und Ritterhude auf. In Verden wurde an beiden Eingängen der Eingangshalle des Bahnhofsgebäudes auf die Anwesenheit von Servicepersonal hingewiesen, das es dort aber nicht gibt.

Mit vier fehlenden oder zerstörten Vitrinenscheiben wurden in diesem Bereich genauso viele Glasschäden wie im Jahr 2023 registriert. In Ottersberg und Loxstedt fehlte jeweils eine Vitrinenscheibe. In Heidkrug und Lüggerstedt war jeweils eine Vitrinenscheibe stark beschädigt.

In Lüggerstedt, Etelsen und Ganderkesee wurden kleinere Glasschäden an den Vitrinen festgestellt.

In Wremen, Dorum und Augustfehn war jeweils eine Vitrinenbeleuchtung defekt. In Verden und Dreye fehlte in jeweils einer Vitrine das Leuchtmittel.

An 27 Stationen waren die Vitrinen innen verschmutzt. Das sind noch sieben Stationen mehr als im Jahr 2023. In Wildeshausen, Nordenham, Verden und Brake lagen Scherben in einzelnen Vitrinen.

In Kirchweyhe, Brake, Huntlosen, Sandkrug, Dreye, Frelsdorf und Wehdel waren die Rückseiten einzelner Vitrinen verschmutzt, bekritzelt oder beklebt.



Abb. 34: Der Warteraum des Bahnhofsgebäudes von Westerstede-Ocholt wurde in den letzten zwei Jahren durch einen Snack-Automaten und einen VBN-Abfahrtsmonitor aufgewertet.



Abb. 35: Im Wartebereich der Empfangshalle von Kirchweyhe sind die Sitzgelegenheiten mutwillig beschädigt worden.



Abb. 36: In Sottrum steht am Bahnhof ein neues barrierefreies WC zur Verfügung. Es ist im Bahnhofsgebäude platziert und direkt von außen zugänglich.

3.9 Empfangsgebäude und Toiletten

Auch in diesem Jahr waren nicht alle der grundsätzlich für die Fahrgäste zugänglichen Empfangsgebäuden an den Bahnhöfen geöffnet. Das Bahnhofsgebäude in Barnstorf war „wegen Vandalismus geschlossen.“ In Wildeshausen ist eine mögliche Nutzung des Gebäudes als Wartemöglichkeit oder mit Toiletten für Bahnkunden nicht mehr erkennbar. Das Gebäude in Augustfehn war offenbar aufgrund der Tageszeit verschlossen, es waren jedoch keine Öffnungszeiten angegeben. In Diepholz, Osterholz-Scharmbeck und Delmenhorst gibt es in den Gebäuden keine Wartebereiche.

Alle für die Fahrgäste in Bahnhofsgebäuden vorhandenen Warteräume (siehe Karte 3) sind trotz einiger Verschmutzungen oder Schäden grundsätzlich als positiv für den Wartekomfort der Stationen zu werten. Umfangreiche Kritzeleien wurden in den Warteräumen von Sottrum und Rotenburg verzeichnet. In Rotenburg klebte zudem der Fußboden stark. In der Empfangshalle des Hauptbahnhofs in Oldenburg beeinträchtigten Verunreinigungen durch Taubenkot das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität. In Bad Zwischenahn roch es im Warteraum nach Zigarettenqualm, und der Fußboden war bereichsweise verschmutzt. Zudem hielt sich im Warteraum eine Person offenbar für längere Zeit und ohne kurzfristige Reiseabsicht auf.

Sehr erfreulich ist, dass im Bahnhofsgebäude von Bassum wieder eine Bäckerei betrieben wird und damit auch für die Fahrgäste wieder ein nutzbares WC zur Verfügung steht. Eine neue Toilette wurde im Bahnhofsgebäude von Sottrum von der Gemeinde eingerichtet. Nicht nutzbar waren dagegen die sanitären Anlagen in Barnstorf, da das Gebäude verschlossen war (siehe oben). Die WC-Anlage in Hude war trotz Beschilderung „Wegen Reparaturarbeiten geschlossen“ geöffnet. Die Schlosser der Toilettenräume waren provisorisch instandgesetzt. In Achim steht am Bahnhof nur noch die behindertengerechte Toilette zur Verfügung. Eine neue öffentliche WC-Anlage wurde von der Stadt Achim im Parkhaus, das gut 100 m vom Bahnhof entfernt ist, eingerichtet. Weiterhin ohne Kennzeichnung sind die Toiletten im Container am Bahnhofsvorplatz in Verden.

In Delmenhorst war erneut die automatische Türöffnung des Behinderten-WC defekt. In Berne war die Herrentoilette verstopft. Umfangreich bekritzelt waren die Sanitärräume in Osterholz-Scharmbeck, Verden und Rotenburg. Sehr unangenehmer Geruch prägte die Toilettenräume in Rotenburg und das Herren-WC auf der Nordseite in Bad Zwischenahn. In Verden gab es im Herren-WC und in einer Damentoilette kein WC-Papier.



Karte 6: Personenbedienter Fahrkartenverkauf und WC-Anlagen
(Qualitätskontrolle 2025)



Abb. 37: In Barnstorf steht das BOB-Terminal unerreichbar im wegen Vandalismus verschlossenen Bahnhofsgebäude.



Abb. 38: Einer der beiden Fahrkartenautomaten in Achim an Gleis 1 war defekt.



Abb. 39: Der Schlitz des einzigen Entwerter am Bahnhof Brake war mit gefaltetem Papier verstopft.

3.10 Vertrieb

An neun der 64 untersuchten Stationen gab es einen personenbedienten Fahrkartenvorverkauf im Bahnhofsgebäude. An zwei Stationen ist eine Verkaufsstelle am Bahnhofsvorplatz. In Twistringen, Stubben, Brake, Nordenham und Langwedel werden von der NordWestBahn Videoreisezentren betrieben.

Zusätzlich gibt es in einigen Gemeinden Fahrkartenvorverkaufsstellen, die etwas von den Bahnstationen entfernt sind. An den Bahnhöfen findet sich jedoch meist kein deutlicher Hinweis darauf. In den Fahrkartenautomaten der NordWestBahn wird über das Feld „nächste Verkaufsstelle“ die entsprechende Adresse mit den Öffnungszeiten angezeigt. Nicht immer sind die Angaben jedoch aktuell. So wurden in Twistringen, Stubben, Lunestedt, Loxstedt, Dreye, Nordenham und Kleineniel falsche oder nicht (mehr) existierende Verkaufsstellen angezeigt. In den Fahrkartenautomaten von Osterholz-Scharmbeck, Ritterhude, Oldenbüttel, Oldenburg Hbf und Kirchweyhe wurden falsche Öffnungszeiten angegeben.

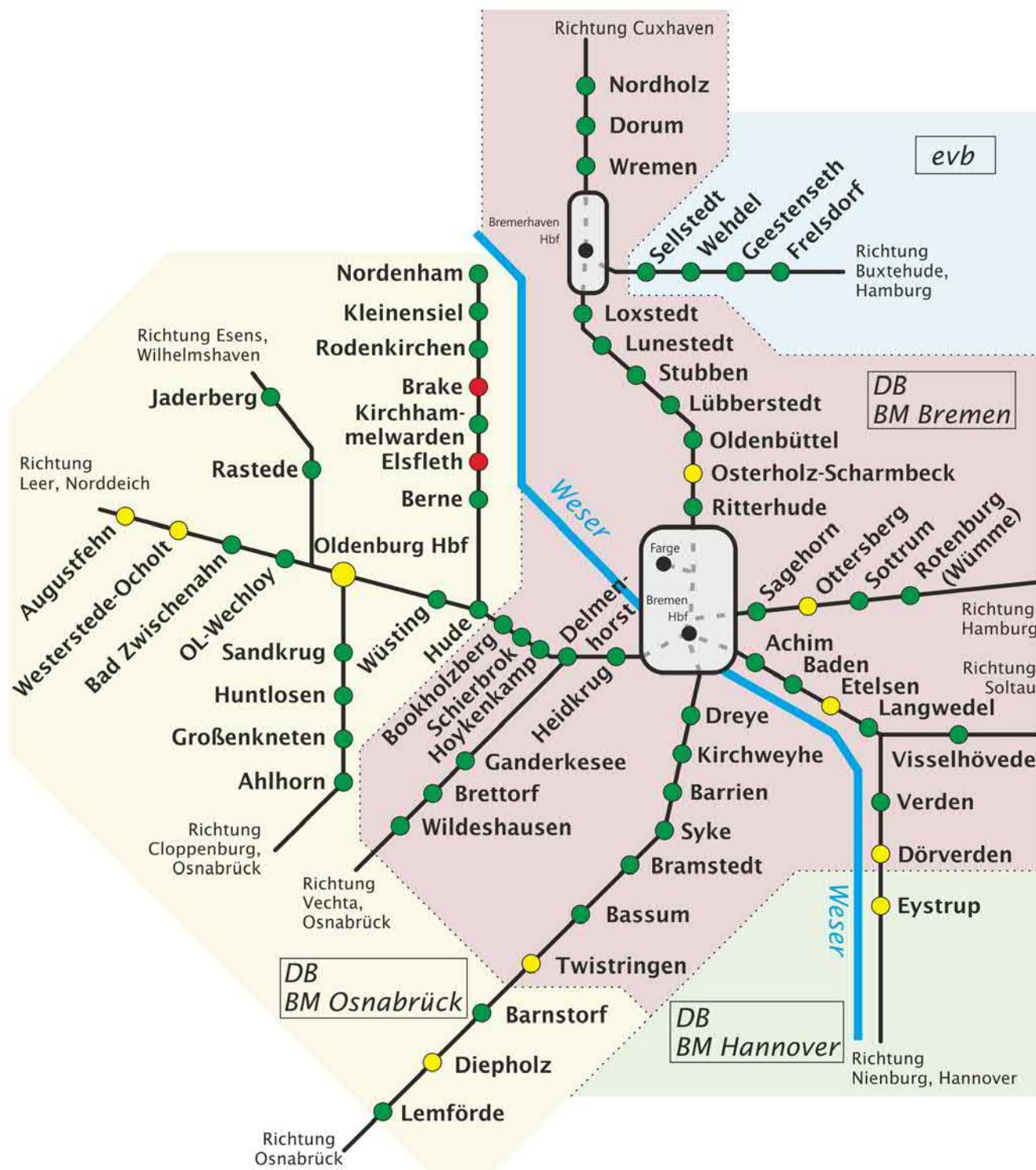
Bei der Funktionsprüfung der Videoreisezentren war das Ergebnis sehr gut: In relativ kurzer Zeit wurde jeweils eine Verbindung zu einem Berater hergestellt. Vor zwei Jahren kamen in Langwedel und Stubben keine Verbindungen zustande, obwohl freie Berater angezeigt wurden.

Die Verfügbarkeit der Fahrkartenautomaten war gut. Der im Herbst 2023 abgebaute Fahrkartenautomat in Wremen stand in diesem Jahr zusammen mit einem Entwerter wieder zur Verfügung. In Achim und Baden war jeweils ein Fahrkartenautomat defekt. In Dorum, Geestenseth und Kirchhammelwarden akzeptierten die Automaten keine Kartenzahlung. In Großenkneten und Eystrup akzeptierte jeweils ein Fahrkartenautomat keine Geldscheine.

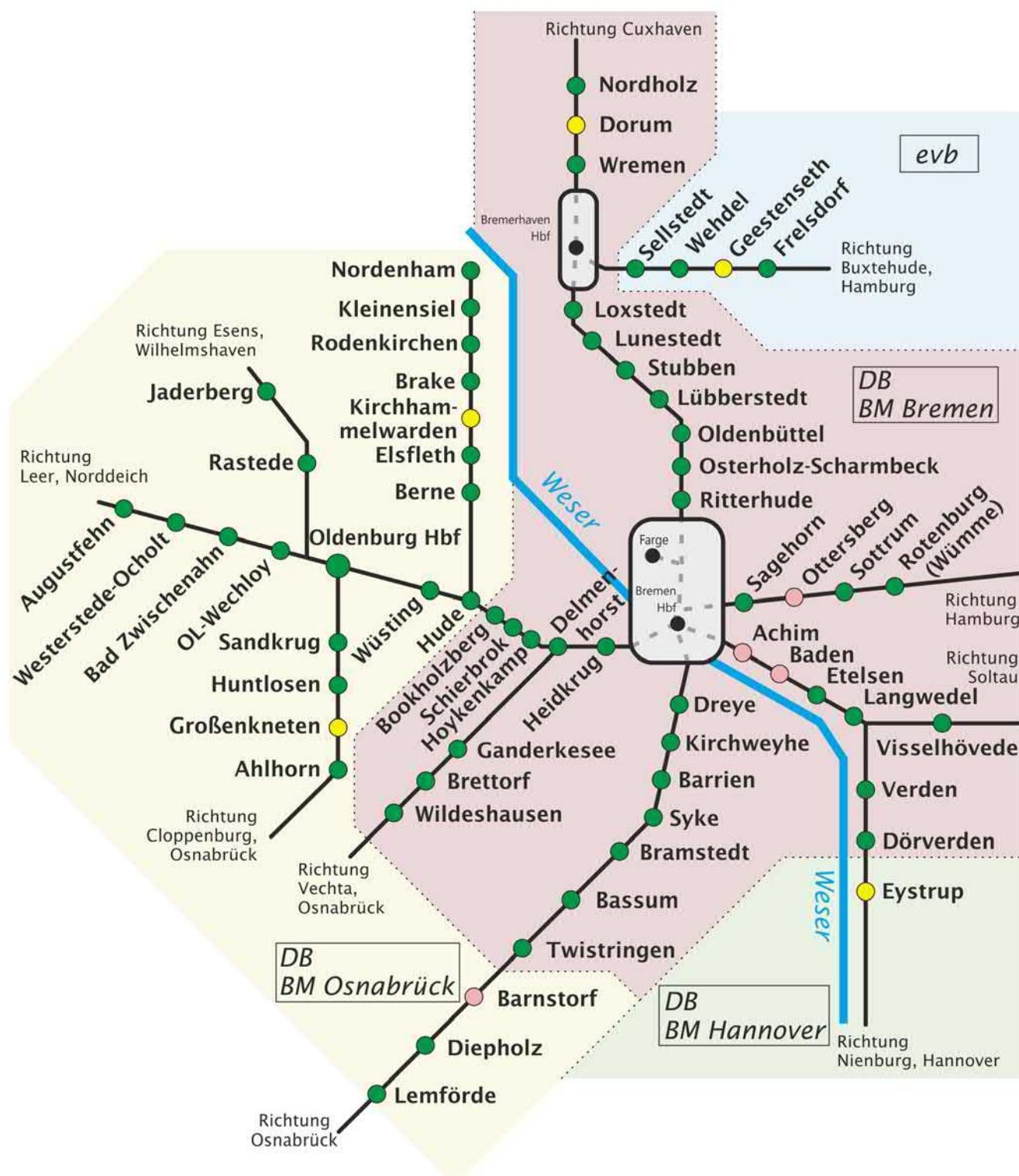
Die Videoberatungsfunktion, die in Ottersberg in einen der Fahrkartenautomaten integriert ist, war auch in diesem Jahr defekt. Die Videoverbindung wurde aufgebaut, doch eine Verständigung mit dem Berater war nicht möglich, da kein Ton übertragen wurde. In Barnstorf konnte das im verschlossenen Bahnhofsgebäude platzierte BOB-Terminal nicht genutzt werden.

An 15 Stationen waren Fahrkartenautomaten beklebt oder bekritzelt.

An den Stationen waren insgesamt 13 Entwerter defekt. Das sind zwölf weniger als vor zwei Jahren und entspricht 10% aller Entwerter. In Brake und Elsfleth standen keine funktionierenden Entwerter zur Verfügung (siehe Karte 7a). Das sind drei Stationen weniger als vor zwei Jahren.



Karte 7a: Funktionsfähigkeit der Entwerter
(Qualitätskontrolle 2025)



Karte 7b: Funktionsfähigkeit der Fahrkartautomaten
(Qualitätskontrolle 2025)



Abb. 40: Die Scheiben der Treppeneinhäusungen in Kirchweyhe waren stark verschmutzt und teilweise beschmiert.



Abb. 41: In Stubben wucherten Brennnessel und andere Pflanzen auf die Treppe und über den Handlauf von Gleis 1 auf die Brücke. Betroffen waren auch die taktilen Wegeleitungsschilder.



Abb. 42: In Visselhövede wurde die barrierefreie Gestaltung des Zugangs zum Hausbahnsteig fertiggestellt.

3.11 Zugänge

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

Defizite bei der Lage und der Anzahl von Bahnsteigzuwegungen lassen sich gut am Entstehen von Trampelpfaden erkennen. Besonders in Baden, Hude, Elsfleth, Nordenham, Rodenkirchen und Wildeshausen ist dies offensichtlich.

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.

An einigen Stationen hat sich das Erscheinungsbild im Zugangsbereich weiter verschlechtert. Die Verschmutzungen durch Schmierereien und Kritzeleien haben in Achim, Eystrup, Dörverden und Langwedel zugenommen. Zunehmend blättert dort teilweise auch die Farbe an Tunnel- und Rampenwänden ab.

Die geplante Gestaltung von freien Wandflächen hat sich weiterhin bewährt. Für ein dauerhaft ansprechendes Aussehen ist es allerdings unverzichtbar, nach einer Motivgestaltung von Freiflächen regelmäßig Ausbesserungen vorzunehmen. In Bassum wurde dies in den letzten Jahren unterlassen, so dass die Wände des Tunnels beschmiert worden sind. Nun wurde ein Neuanstrich aufgetragen. Auf eine Gestaltung der Wände mit Motiven wurde jedoch verzichtet (Abb.44). In Syke wurden die Tunnelwände mit leicht veränderten lokalen Motiven neu gestaltet.

In Hude wurden seit der letzten Erhebung einige Schäden an der Rampe auf der Südseite ausgebessert.

In Visselhövede bleibt der Weg vom Hausbahnsteig zum Außenbahnsteig über den Bahnübergang mit rund 300 m relativ lang. Bei kurzfristigen Gleisänderungen werden Fahrgäste daher in den Konflikt gebracht, über eine illegale Querung der Gleise nachzudenken.

An den erst im Jahr 2022 sanierten Treppen der Überführung in Baden ist wieder zunehmende Rostbildung zu verzeichnen.



Abb. 43: In Eystrup waren die Wände der Treppenaufgänge aus der Unterführung stark beschmiert.

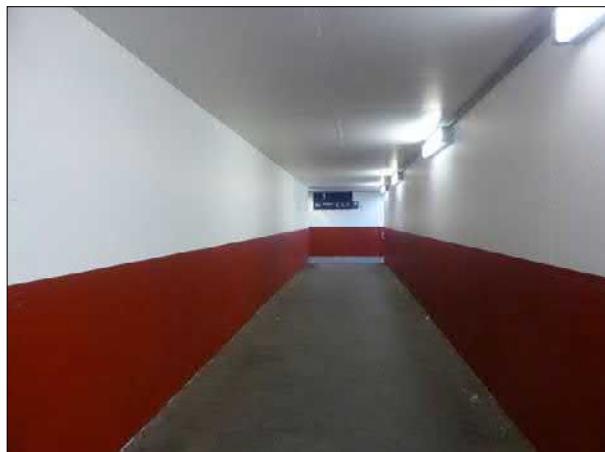


Abb. 44: In der Unterführung des Bahnhofs Bassum wurden die Wände neu gestrichen. Gegenüber den vorher stark beschmierten Wänden ist das eine deutliche Aufwertung.



Abb. 45: An der Rampe vom Bahnsteig an Gleis 1 zum Gleisüberweg in Wildeshausen führt der rechte Handlauf direkt auf den Mast der technischen Sicherung.

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

In Achim ist der Bahnhof durch den Neubau eines Aufzugs auf der Nordseite nun von beiden Seiten barrierefrei erreichbar (siehe Abb. 4). In Westerstede-Ocholt waren im Rahmen der barrierefreien Neugestaltung der Bahnstation die Aufzugsschächte bereits hergestellt. Die Inbetriebnahme der Aufzüge soll Anfang 2026 erfolgen.

Die Erneuerung der Aufzüge in Bookholzberg hatte sich zeitlich weit verzögert, so dass die Inbetriebnahme erst am Tag vor der diesjährigen Qualitätserhebung stattfand. Am Erhebungstag war der Aufzug zum Bahnsteig allerdings nicht betriebsbereit.

Im Vergleich mit der Erhebung im Herbst 2023 hat sich die Verfügbarkeit der Aufzüge in diesem Jahr deutlich verbessert. Neben dem Bahnsteigaufzug in Bookholzberg war nur noch der Aufzug an Gleis 1 in Barnstorf defekt. Aller anderen Aufzüge, darunter auch die neuen Aufzüge in Rotenburg, funktionierten.

Im Hinblick auf die Einhaltung der Kriterien der Barrierefreiheit sind auch die Ansagen in den Aufzügen wichtig. In Aufzügen an den Bahnhöfen von Bad Zwischenahn, Syke, Hude, Barnstorf, Achim, Etelsen, Langwedel, Twistringen, Verden und Oldenburg Hbf erfolgten gar keine Ansagen. In Kirchweyhe, Hude, Bassum, Twistringen, Osterholz-Scharmbeck, Sottrum und Baden waren nicht alle Ansagen in den Aufzügen korrekt. Dagegen wurden in Saghorn im Aufzug an Gleis 2 die vor zwei Jahren noch fehlerhaften Ansagen korrigiert. In Augustfehn waren die Ansagen in den Aufzügen viel zu laut.

An mehreren Stationen wurden Handläufe an Treppen und Rampen bereichsweise von teilweise dornigen Pflanzen überwuchert. Dies trifft auf einzelne Bahnsteigzugänge in Bad Zwischenahn, Stubben, Barnstorf, Oldenburg-Wechloy und Ottersberg zu.

Neben den auf Seite 21 genannten Stationen wurden einige Schmierereien in den Zugangsbereichen in Syke, Dreye, Hude, Osterholz-Scharmbeck und Kirchweyhe registriert. Die Tunnel von Rastede, Barnstorf und Twistringen waren bereichsweise durch Urin verunreinigt. Auch im Bereich vor der WC-Anlage in Achim wurden erneut Verschmutzungen durch Exkremente und Abfälle erfasst.

Direkt in den Bahnsteigzugängen von Elsfleth und Nordenham sind Müllcontainer platziert, die das Erscheinungsbild und die Nutzbarkeit beeinträchtigen.



Karte 8: Zustand der Zugänge

Treppen, Rampen, Tunnel, Unterführungen, Brücken, Aufzüge
(Qualitätskontrolle 2025)

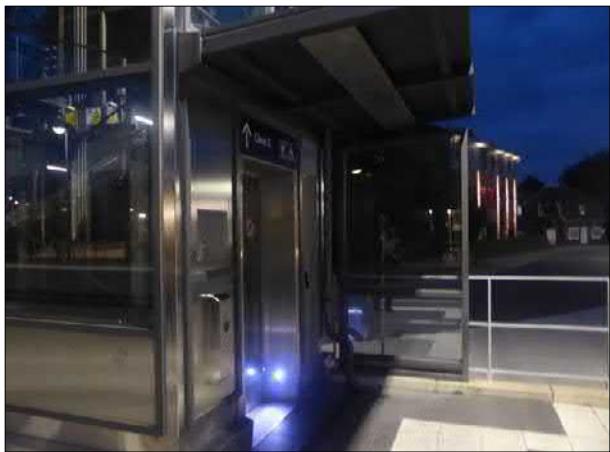


Abb. 46: In Augustfehn waren die Zugangsbereiche zu den Aufzügen auf den Bahnsteigen aufgrund fehlender Beleuchtung unter den Vordächern recht dunkel.



Abb. 47: Viele Lichtköpfe der Bahnsteigbeleuchtungen in Ganderkesee, Brettorf und Wildeshausen waren stark verschmutzt. Hier ist eine Leuchte in Ganderkesee abgebildet.



Abb. 48: Eine deutliche Verbesserung stellt die Installation von Beleuchtung an der Fußgängerbrücke am westlichen Ende der Bahnsteige in Sagehorn dar. Noch vor zwei Jahren war der Weg über die Gleise an dieser Stelle unbeleuchtet.

3.12 Beleuchtung

Die Funktionsfähigkeit der Bahnsteig- und Zugangsbeleuchtungen konnte vollständig nur bei den zu diesem Zweck am Abend durchgeführten Erhebungen an den Stationen Augustfehn, Bad Zwischenahn, Nordholz, Dorum und Wremen überprüft werden. Während in Augustfehn ein zentraler Lichtmast an Gleis 1 defekt war, wurden in Dorum mit fünf defekten Bahnsteigleuchten größere Mängel festgestellt.

In Augustfehn fiel zudem auf, dass unter den Vordächern der Aufzugseingänge im Gegensatz zu anderen Bahnhöfen keine Leuchten installiert wurden, und es dort entsprechend dunkel war.

In Nordholz war eine Leuchte an der Zufahrt zum Bahnsteig defekt. Das ist an der Stelle nicht unkritisch, da es in diesem Bereich keinen Fußweg zu den Bahnsteigzugängen gibt. In Bad Zwischenahn ist der Bereich an der SEV-Haltestelle am südlichen Bahnhofsausgang nur unzureichend beleuchtet.

An keiner Station war die Bahnsteigbeleuchtung tagsüber eingeschaltet. Einzelne Mängel an der Beleuchtung anderer Stationen waren dennoch offensichtlich. Auffällig waren die zahlreichen von innen verschmutzten Lampengläser der Bahnsteigbeleuchtungen in Wildeshausen, Brettorf und Ganderkesee. In Hude, Lemförde und Rastede waren mehrere Leuchtenhauben an den Treppenabgängen stark verschmutzt. In den Unterführungen an den Bahnhöfen von Eystrup und Dörverden waren zahlreiche Leuchten beklebt.

Erfreulich ist, dass auf und an der westlichen Fußgängerbrücke in Sagehorn erstmals eine Beleuchtung installiert wurde. Dagegen ist in Ahlhorn am Weg vom Bahnübergang zu Gleis 1 weiterhin keine Beleuchtung vorhanden.

In Ottersberg und Osterholz-Scharmbeck wurden einzelne defekte Tunnelleuchten registriert. Beschädigungen an Leuchtenhauben wurden in den Zugängen von Achim, Hude, Baden, Ritterhude und Ottersberg sowie an einzelnen Bahnsteigleuchten in Delmenhorst und Lemförde festgestellt. Die Beleuchtung in der Unterführung des Bahnhofs Rotenburg wurde erneuert.

In Westerstede-Ocholt war festzustellen, dass die neuen Lichtmaste an Gleis 2 fast alle einen ringförmigen Rostansatz aufwiesen.

An 17 Stationen waren Lichtmaste beklebt oder bekritzelt. Gegenüber der Erhebung vor zwei Jahren ist das eine Verbesserung um zwei Stationen.



Abb. 49: Die Schäden und Verschmutzungen am seit Jahren ungenutzten Bahnhofsgebäude beeinträchtigen das Erscheinungsbild am Bahnsteig in Brake. Am Vorplatz sieht es nicht besser aus.



Abb. 50: In Etelsen prägen die mit Graffiti verunstalteten Lärmschutzwände das Erscheinungsbild auf den Bahnsteigen der Verkehrsstation.



Abb. 51: Abfälle neben den Wertstoffcontainern vor dem Stellwerksgebäude in Langwedel vermitteln einen Eindruck der Verwahrlosung dieses Bereichs.

3.13 Umfeld

Neben der Verkehrsstation mit Bahnsteigen, Zugängen und Unter- bzw. Überführungen trägt auch das unmittelbare Umfeld wesentlich zum Erscheinungsbild eines Bahnhofs bei. Im Rahmen der Qualitätskontrolle wurde dabei das äußere Erscheinungsbild von Gebäuden und Flächen bewertet, die entweder von den Fahrgästen auf dem Weg zum Zug unmittelbar passiert werden müssen oder die vom Bahnsteig aus zu sehen sind. Das sind insbesondere nicht mehr für Reisezwecke genutzte Bahnhofsgebäude, Schalthäuser, Stellwerke, Fahrradständer oder auch die Gleisbereiche. Von Bedeutung ist diesbezüglich auch das Erscheinungsbild von Bahnhofsvorplätzen oder Zufahrtsbereichen, deren Gestaltung in der Regel in kommunaler Verantwortung liegt. Ohne notierte Mängel im Bereich Umfeld waren in diesem Jahr nur die Stationen Nordholz und Großenkneten.

Vielerorts beeinträchtigen Lärmschutzwände die Nutzung von Bahnhöfen. Meistens kommen schon kurze Zeit nach der Errichtung Graffiti und Schmierereien auf den Wänden hinzu. Eine Reinigung der Schutzwände erfolgt nur in absoluten Ausnahmefällen. Entsprechende Verunreinigungen können seit Jahren in Bookholzberg, Delmenhorst, Rastede, Heidkrug, Hude, Ottersberg, Sottrum, Ritterhude, Eystrup, Etelsen, Osterholz-Scharmbeck, Wüsting, Langwedel, Dörverden und Lübbestedt festgestellt werden. Sie bestehen allesamt unverändert oder haben zugenommen. In den letzten beiden Jahren umfangreicher geworden sind auch die Graffiti an den Schallschutzwänden in Jaderberg, Loxstedt und Stubben. Erstmals waren auch die Lärmschutzwände, die im Jahr 2023 in Lunestedt und Berne neu errichtet worden sind, bereichsweise mit Schmierereien verunstaltet.

Umfangreiche Schmierereien an ehemaligen Bahnhofsgebäuden gibt es weiterhin in Brake und Berne. In Lemförde ist das noch genutzte Empfangsgebäude großflächig beschmiert. Größere Schäden oder einzelne Schmierereien waren auch an Gebäuden in Ahlhorn, Wüsting, Rastede, Diepholz, Ottersberg, Bassum, Wildeshausen, Osterholz-Scharmbeck, Syke und Nordenham zu verzeichnen. Auch Einrichtungen wie Schalt- und Technikhäuser sowie Stellwerke werden immer wieder verunreinigt. Dies trifft auf Gebäude an insgesamt 25 Stationen zu. In Achim beeinträchtigt ein umfassend beschmiertes größeres Technikhaus der DB das Erscheinungsbild seit Jahren. Auch die Stellwerke in Bassum und Ottersberg sind weiter zunehmend stark beschmiert.

In Elsfleth waren Exkreme zwischen dem Bahnsteig und der B+R-Anlage nicht zu übersehen. In Wehdel beeinträchtigte der fast vollständig beschmierte Unterstand an der Bushaltestelle das Erscheinungsbild.



Abb. 52: An einigen Stationen wurden an den Unterständen und Einhausungen vor mehreren Jahren nachträglich Sicherheitsbeklebungen angebracht. Mittlerweile lösen sich diese teilweise ab und sind verschmutzt, so dass das Erscheinungsbild, wie hier in Barnstorf, beeinträchtigt wird.



Abb. 53: Bereichsweise war der Bahnsteig an Gleis 1 in Jaderberg mit Abfällen und Exkrementen verschmutzt.



Abb. 54: In Huntlosen war der Zaun entlang der Zuwegung zu Gleis 2 an der Gleisseite auf größerer Länge umgestürzt.

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:	3,03	(2023: 3,03)
DB BM Hannover:	3,00	(2023: 2,00)
DB BM Osnabrück:	3,17	(2023: 3,00)
evb:	2,75	(2023: 2,00)
alle Stationen:	3,06	(2023: 2,94)

Die aktuelle Bewertung für den Wartekomfort liegt deutlich unter dem vor zwei Jahren erzielten Wert.

In erster Linie ist das auf die Zunahme von Verschmutzungen an Wetterschutzeinrichtungen und Zugängen zurückzuführen. Bei den Schäden an Bahnsteigen und Wetterschutzeinrichtungen ist sogar eine Reduzierung festzustellen.

Keine Station wurde im Bereich Wartekomfort als „sehr gut“ oder „mangelhaft“ eingestuft.



Abb. 55: Viele der neu installierten Bildschirme für die Anzeige von geplanten Fahrplanänderungen funktionierten nicht. Auch in Wildeshausen war das der Fall.



Abb. 56: In Ahlhorn waren die Bildschirme in den Fahrkartautomaten für die Anzeige von Zugabfahrten ausgeschaltet.

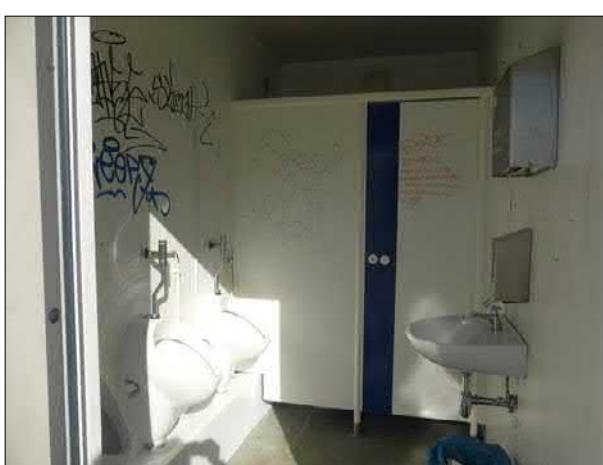


Abb. 57: Die Container-WC-Anlage am Bahnhof Verden war durch umfangreiche Kritzeleien und fehlendes Toilettentenpapier geprägt.

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:	2,50	(2023: 2,22)
DB BM Hannover:	3,00	(2023: 3,00)
DB BM Osnabrück:	2,35	(2023: 2,57)
evb:	2,25	(2023: 2,00)
alle Stationen:	2,44	(2023: 2,34)

Die Qualität der Informationseinrichtungen wurde gegenüber dem Jahr 2023 schlechter bewertet. Ein Grund dafür sind die zahlreichen und teilweise größeren Mängel bei der aktuellen Fahrgastinformation.

Die Stationen Sellstedt wies im Bereich Information als einzige keine Mängel auf und wurde mit „sehr gut“ bewertet. An keiner Station musste die Informationsqualität mit „mangelhaft“ bewertet werden.

4.3 Service

Die Servicenoten bewerten den Zustand und die Funktionsfähigkeit der Fahrkartautomaten, der Entwerter, der Schließfächer, der Automatiktüren, 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:	2,31	(2023: 2,58)
DB BM Hannover:	4,00	(2023: 3,00)
DB BM Osnabrück:	2,48	(2023: 2,26)
evb:	2,50	(2023: 2,25)
alle Stationen:	2,41	(2023: 2,45)

Das Ergebnis für den Zustand der Serviceeinrichtungen ist etwas besser als vor zwei Jahren. Das liegt zum einen an der besseren Funktionalität der Aufzüge und zum anderen an der deutlich gesteigerten Verfügbarkeit der Entwerter.

Berne, Barrien, Heidkrug, Hoykenkamp, Nordholz, Sagehorn und Wremen wurden im Bereich Service mit „sehr gut“ benotet. Aufgrund nicht funktionierender Aufzüge musste die Servicequalität in Bookholzberg und Barnstorf mit „mangelhaft“ bewertet werden.

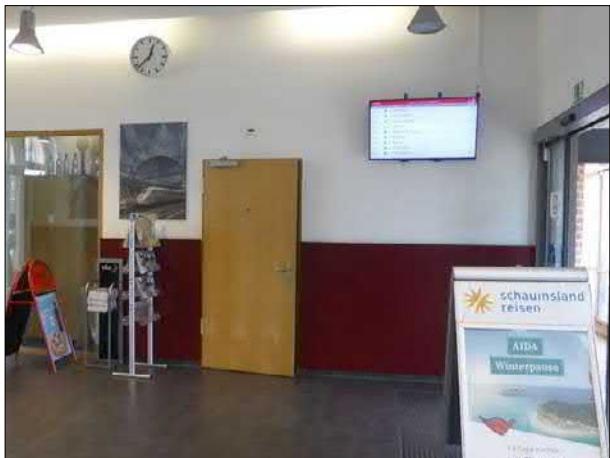


Abb. 58: In der Eingangshalle des Bahnhofs Kirchweyhe wurde ein VBN-Abfahrtsmonitor installiert, in dem aktuelle Zug- und Busabfahrten angezeigt werden.



Abb. 59: Der Ersatz von Glas- durch Kunststoffscheiben ist nicht nur bei Vitrinen, sondern auch in Unterständen nicht immer von Vorteil. Diese Scheibe in Großenketten ist flächig zerkratzt und angeschmolzen



Abb. 60: Der neu aufgetragene und einheitlich gestaltete Anstrich großer Betonflächen am Bahnhof Sagehorn wertet das Erscheinungsbild der Station deutlich auf. Eine Nachahmung an anderen Stationen ist wünschenswert.

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 Durchschnittsnoten für die Stationen:

DB BM Bremen:	2,67	(2023: 2,67)
DB BM Hannover:	3,00	(2023: 3,00)
DB BM Osnabrück:	2,74	(2023: 2,74)
evb:	2,50	(2023: 2,25)

alle Stationen: **2,69** (2023: **2,67**)

Der Zustand der niedersächsischen Bahnstationen im Bereich des VBN hat sich gegenüber der Qualitäts-erhebung im Herbst 2023 leicht verschlechtert. Es bleibt in der Gesamtnote über alle Stationen bei einem „befriedigend“. Nachdem im Jahr 2019 mit der Note 2,63 das beste Ergebnis der bisherigen Erhebungen erzielt wurde, reiht sich die in diesem Jahr ermittelte Qualität hinter dem Jahr 2023 auf Platz drei ein.

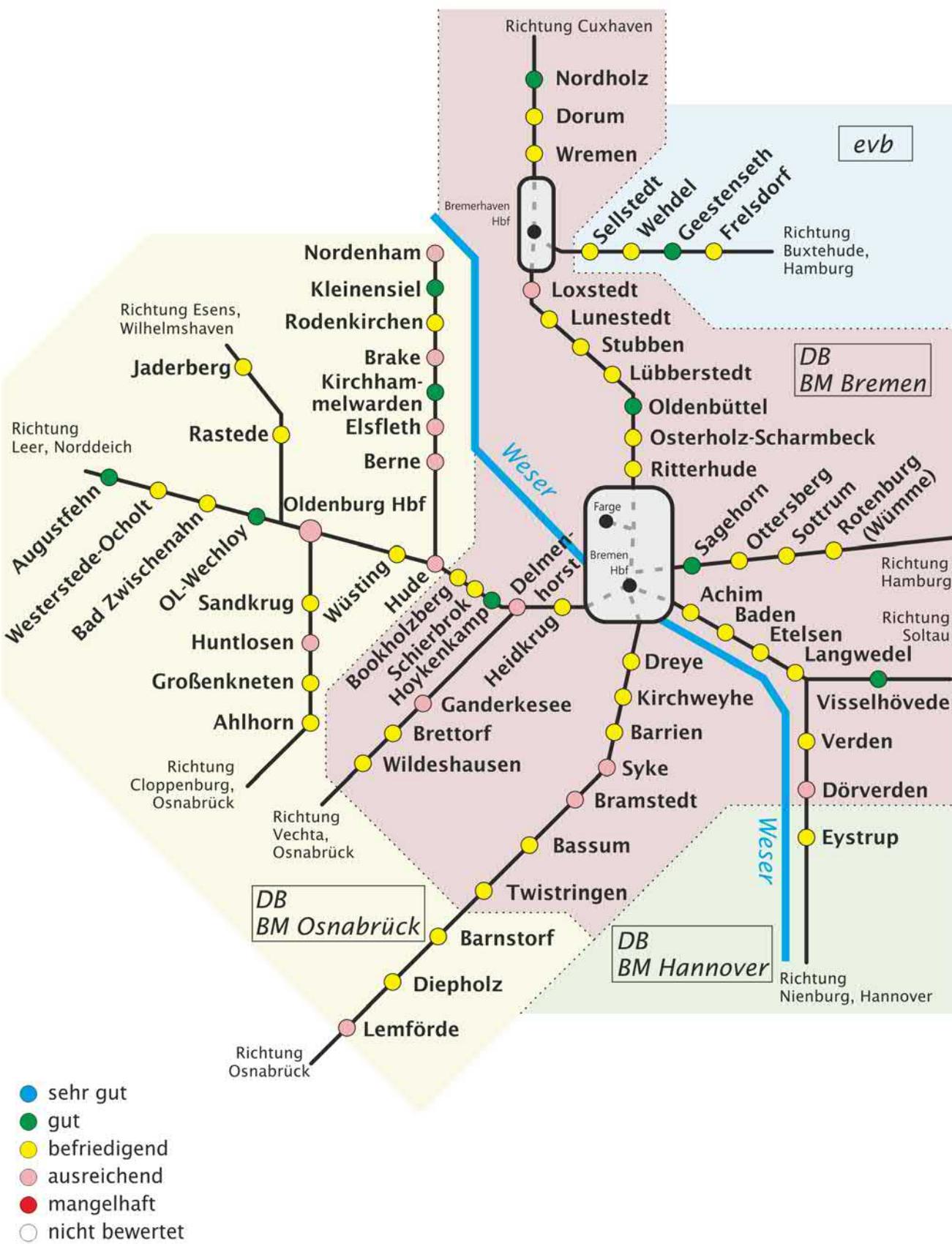
Wie in den vorangegangenen Kapiteln erläutert, wurde gegenüber der Erhebung im Herbst 2023 nur im Teilbereich Service eine Verbesserung erzielt. In den Bereichen Wartekomfort und Informationsqualität gab es nennenswerte Verschlechterungen. Im Ergebnis bleibt unter dem Strich eine leicht negative Entwicklung der Stationsqualität.

An zwei Stationen war ein Aufzug defekt. Im Gegensatz zum Jahr 2023 deutete sich jedoch bei keinem der beiden Aufzüge ein längerer Ausfall an.

Erfreulich ist die Verbesserung der Verfügbarkeit der Entwerter. Mit einem Ausfall von aktuell 10% aller Entwerter wurden die Schäden halbiert. An zwei Stationen stand kein funktionierender Entwerter zur Verfügung. Positiv sind auch die weitere Reduzierung der Glasschäden an den Wetterschutzeinrichtungen und der Fortschritt der Hallensanierung in Oldenburg Hbf.

13 Stationen erhielten eine bessere Gesamtnote als bei der Erhebung 2023. Demgegenüber stehen 15 Stationen, die in diesem Jahr schlechter abschnitten. In diesem Jahr erreichte keine Station die Gesamtnote „sehr gut“. 23 Stationen wurden als „gut“ eingestuft, drei Stationen schneiden mit der Gesamtnote „ausreichend“ ab. Am schlechtesten wurde der Zustand der Bahnhöfe Bookholzberg und Brake eingestuft. Dort wurden in allen Bereichen größere Mängel erfasst.

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



Karte 9: Bewertung Wartekomfort

Bahnsteige, Wetterschutz, Treppen, Tunnel, Rampen, Umfeld
(Qualitätskontrolle 2025)



Karte 10: Bewertung Information

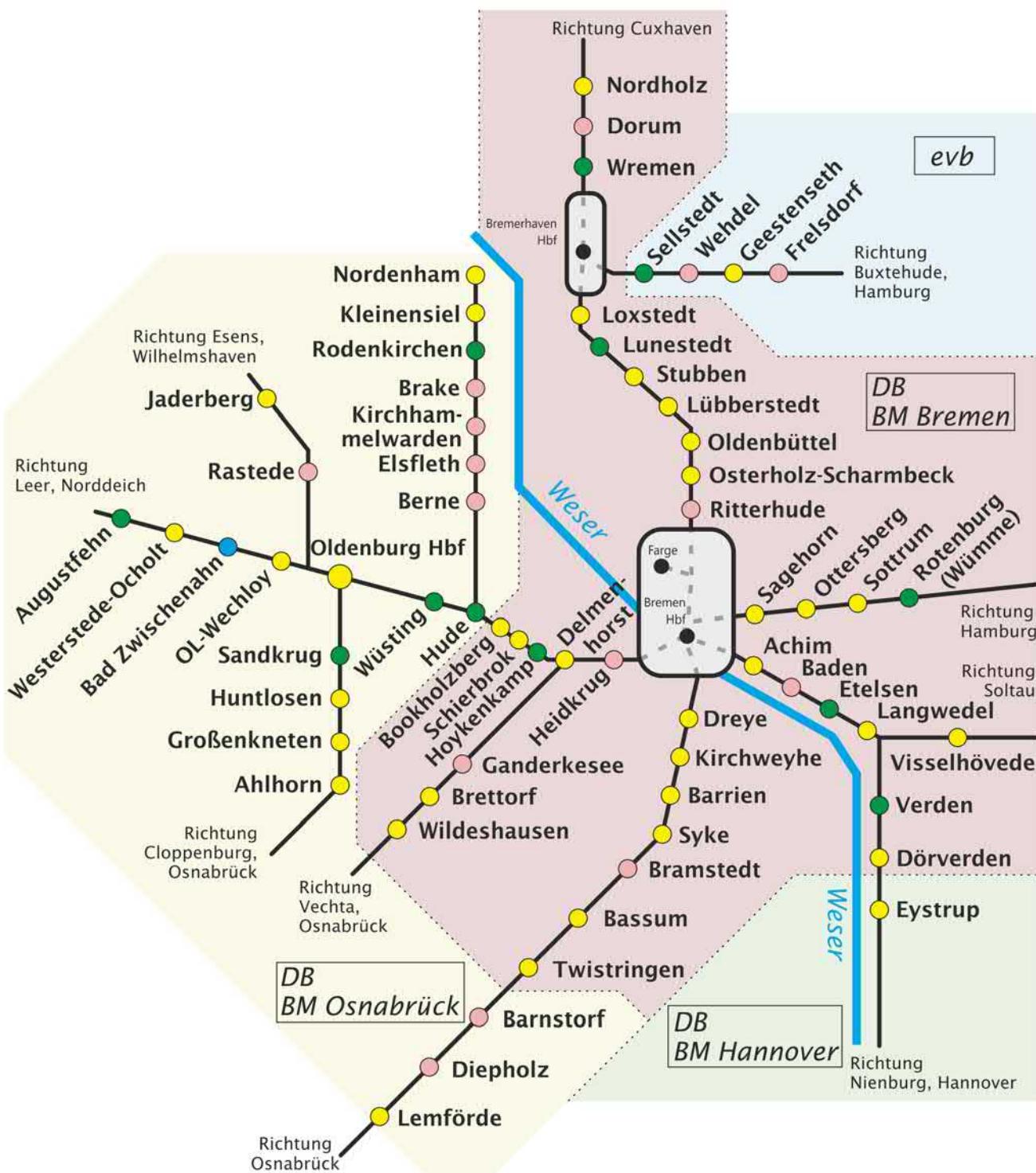
Vitrinen, Aushänge, Beschilderung, Zuganzeiger, Uhren, Lautsprecher
(Qualitätskontrolle 2025)



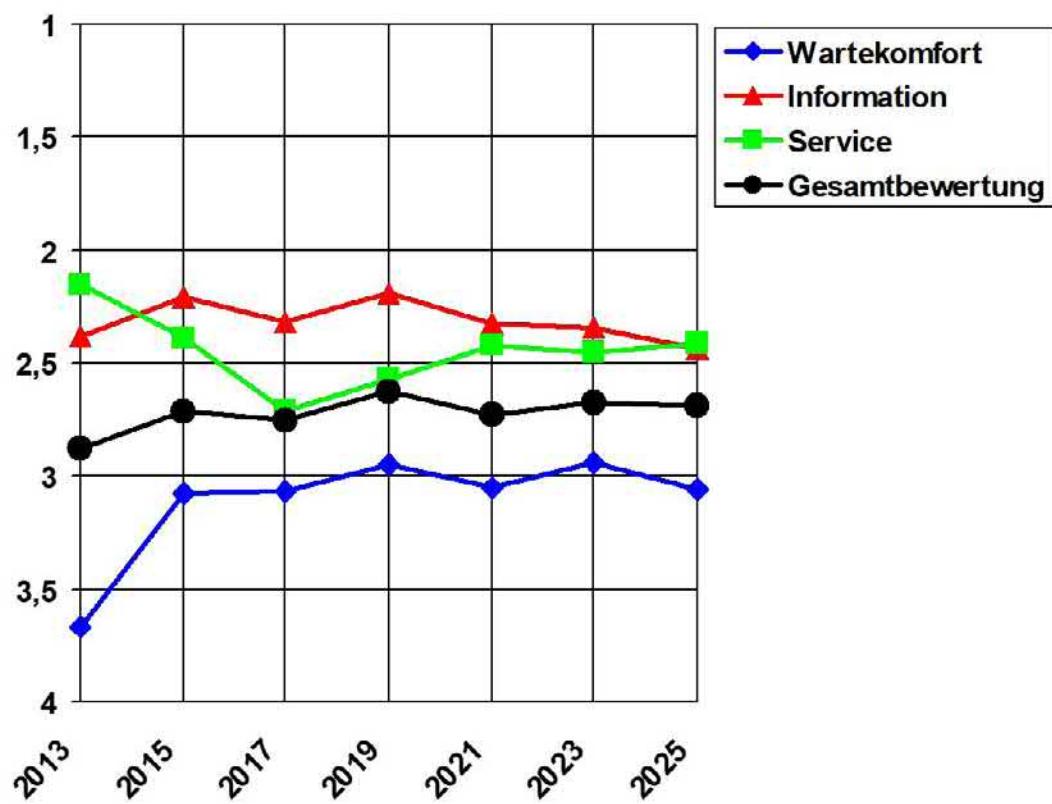
Karte 11: Bewertung Serviceeinrichtungen
Fahrkartenverkauf, Entwerter, Aufzüge, Automatiktüren
(Qualitätskontrolle 2025)



Karte 12: Gesamtbewertung
(Qualitätskontrolle 2025)



Karte 13: Veränderung der Gesamtnote
im Vergleich zur Qualitätskontrolle 2023
(Qualitätskontrolle 2025)



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