

28. Qualitätskontrolle an den Bahnstationen in Schleswig-Holstein

Ergebnisbericht

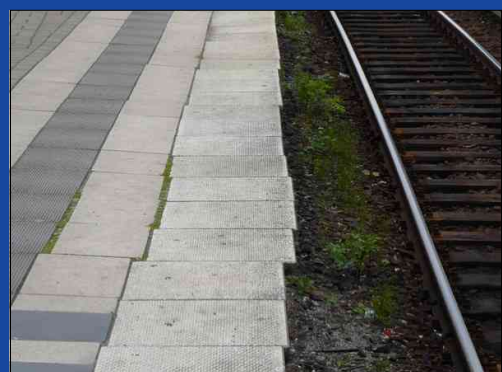
Sommer 2015

Bearbeiter: Sven Jagdhuhn
jagdhuhn@bahnstadt.de

August 2015

Auftraggeber:
NAH.SH GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

www.nah.sh



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Analyse	2
2.1	Bahnsteige	2
2.2	Wetterschutz	4
2.3	Sitzgelegenheiten	7
2.4	Abfallentsorgung	8
2.5	Gleisnummernschilder und Zugzielanzeiger	9
2.6	Uhren	10
2.7	Stationsschilder	10
2.8	Vandalismus	12
2.9	Wegeleitsystem	13
2.10	Lautsprecher	13
2.11	Fahrplanaushänge	14
2.12	Sonstige Aushänge	15
2.13	Empfangsgebäude	16
2.14	Toiletten	17
2.15	Vertrieb	18
2.16	Zugänge	19
2.17	Beleuchtung	20
3	Bewertung	21
3.1	Wartekomfort	21
3.2	Information	22
3.3	Service	22
3.4	Gesamtbewertung	23

Kartenverzeichnis

Karte 1:	Zustand der Bahnsteigoberflächen	3
Karte 2:	Art des Wetterschutzes	5
Karte 3:	Zustand des Wetterschutzes	6
Karte 4:	Funktionsfähigkeit der Uhren	11
Karte 5:	Bewertung Wartekomfort	24
Diagramm 1:	Entwicklung Wartekomfort	25
Karte 6:	Bewertung Information	26
Karte 7:	Bewertung Serviceeinrichtungen	27
Karte 8:	Gesamtbewertung	28
Karte 9:	Veränderung der Gesamtnote	29
Diagramm 2:	Entwicklung Gesamtbewertung	30
Diagramm 3:	Entwicklung der Notenverteilung	31

Anhang

Übersicht über die Stationen mit den besten und den schlechtesten Bewertungen



Abbildung 1: Am 4.1.2015 wurden fünf neue Stationen zwischen Rendsburg und Kiel Hbf in Betrieb genommen. Achterwehr ist eine davon.



Abbildung 2: Im Frühjahr 2015 wurden die Aufzüge des am 14.12.2014 eröffneten Bahnhofs Lübeck-Dänischburg IKEA fertiggestellt.



Abbildung 3: Seit der Bahnsteigmodernisierung im Jahr 2010 liegt dieses Kabel in Flensburg auf dem Bahnsteig an Gleis 5.

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 einzelnen 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 wird die Qualität der Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte in Schleswig-Holstein seit dem Herbst 2001 halbjährlich systematisch erfasst.

Die Erhebungen für die 28. Qualitätskontrolle hat die Agentur BahnStadt im Auftrag der NAH.SH GmbH vom 18. Mai bis zum 23. Juni 2015 vorgenommen. Die Bereisung der 179 dem Personennahverkehr dienenden Bahnhöfe und Haltepunkte in Schleswig-Holstein wurden wieder gemeinsam mit Vertretern der Infrastrukturunternehmen durchgeführt. Alle fanden tagsüber statt. Nicht erhoben und bewertet wurde der Haltepunkt „Kiel Schulen am Langsee“, an dem außerhalb der Kieler Woche nur an Schultagen morgens jeweils eine Zugankunft stattfindet. Daher gibt es dort weder Sitzgelegenheiten noch eine Informationsvitrine.

Seit der Erhebung im letzten Winter wurden zwischen Rendsburg und Kiel Hbf fünf neue Stationen in Betrieb genommen: Schülldorf, Bredenbek, Achterwehr, Melsdorf und Kiel-Russee. Im Bahnhof Flensburg-Weiche halten dagegen seit dem Fahrplanwechsel am 14.12.2014 keine Personenzüge mehr.

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

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

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

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



Abbildung 4: Der Bahnsteig an Gleis 2 in Wilster war besonders stark verkrautet.



Abbildung 5: Vor den Bahnsteigkanten in Bredstedt sind durch Absackungen stellenweise mehr als 5 cm hohe Stufen entstanden.



Abbildung 6: In Rendsburg waren die Bahnsteigoberflächen in den Wartebereichen stark verschmutzt.

2 Analyse

2.1 Bahnsteige

Während es baulich gegenüber dem Winter kaum Veränderungen gab, fielen in diesem Sommer ungewöhnlich starke Verkrautungen auf einigen Bahnsteigen auf. Auf einzelnen Bahnsteigen oder direkt in den Zugängen war zudem durch Pflanzenwuchs die nutzbare Breite eingeschränkt.

Umfangreiche Verkrautungen wurden außer in Wilster auch auf Bahnsteigen in Brokstedt, Glückstadt, Burg (Dithm), Herzhorn, Horst, Kremperheide, Rendsburg, St. Michaelisdonn, Tarp, Westerland, Pansdorf, dodenhof und Kaltenkirchen Süd registriert. Ungemähtes Gras fiel auf den Bahnsteigen in Flintbek, Katharinenheerd und Reinsbüttel negativ ins Auge. Besonders in Kremperheide und Meldorf waren die Wasserablauffrinnen der Bahnsteige zugewachsen.

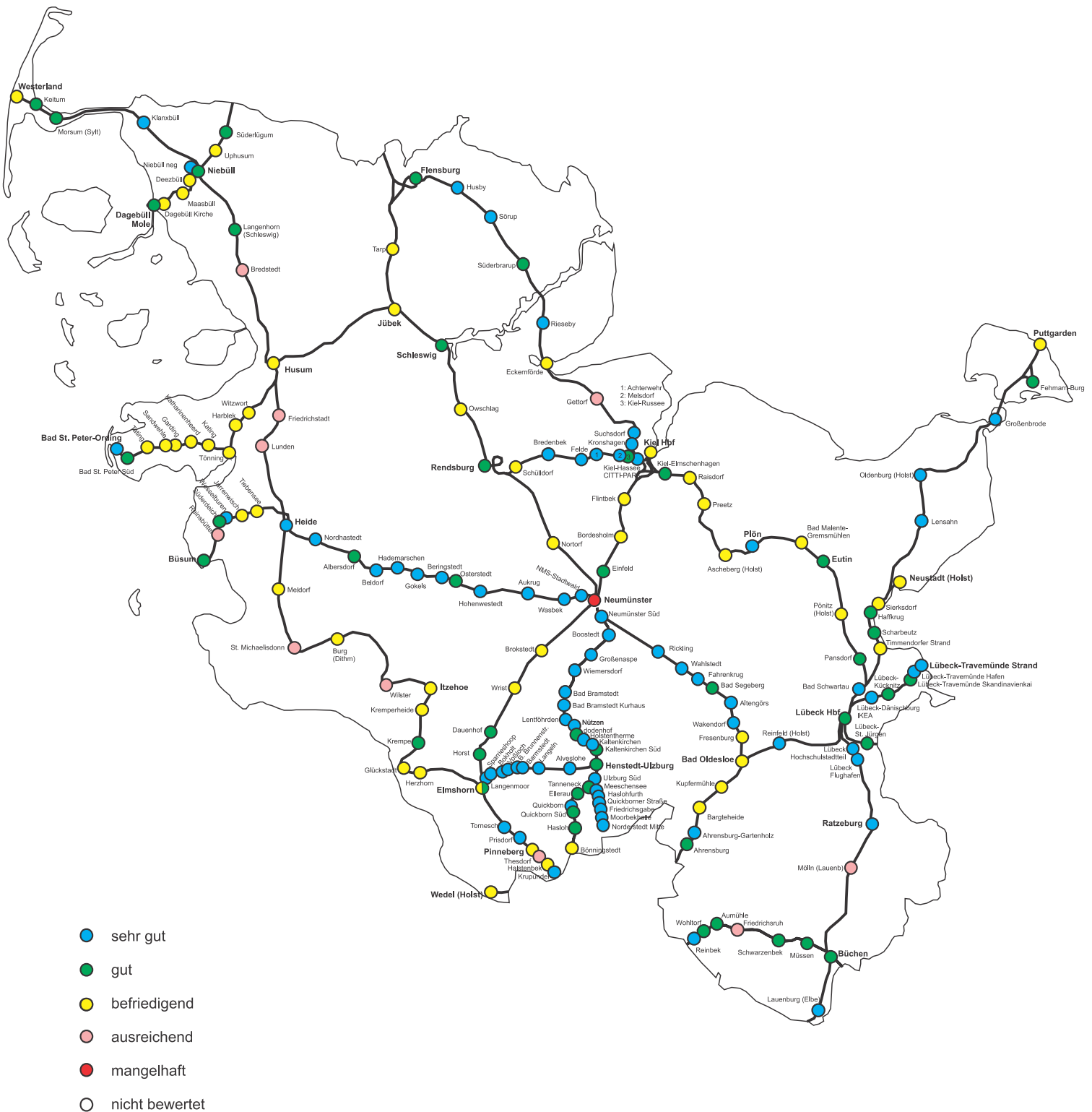
Auf den Bahnsteig ragende Pflanzen beeinträchtigten die Nutzbarkeit in Brokstedt, Burg (Dithm), Friedrichstadt und Klanxbüll. In Quickborn, Beldorf, Glückstadt, Krempe, Owschlag, Ahrensburg-Gartenholz, Kupfermühle und Deezbüll schränkten Äste oder Büsche das Profil der unmittelbaren Bahnsteigzugänge ein.

Mit der Erneuerung des Hausbahnsteigs in Hohenwedstedt wurden die Bahnsteigerneuerungen bzw. -sanierungen zwischen Heide und Neumünster Anfang des Jahres abgeschlossen.

In Bredstedt und Friedrichstadt gibt es durch Absackungen der Oberflächen weiterhin auf größerer Länge relativ hohe Stufenbildungen an den Kanten. Mehrere Zentimeter hohe Stufen wurden ebenfalls in Wilster, Dagebüll Kirche und Deezbüll erfasst. Auch gibt es am neuen Haltpunkt Schülldorf bereichsweise kleine Stufen an der Bahnsteigkante. Hier ist jedoch das Pflaster höher als die Kantensteine.

Die stellenweise stark beschädigten Bahnsteigkanten in Reinsbüttel, Mölln und Tiebensee müssen weiterhin bemängelt werden. Pfützenbildung wurde erneut auf den Bahnsteigen in Thesdorf, Halstenbek, Neustadt, Sierksdorf, Timmendorfer Strand, Tönning, Uphusum und Dagebüll Kirche festgestellt. Während auf Bahnsteigen in Neumünster, Friedrichstadt, Nortorf, Süderdeich, Tiebensee und auf Eiderstedt die Warnstreifen seit dem Winter erneuert wurden, waren die Markierungen in Ascheberg nicht mehr zu erkennen. In Pinneberg blätterten die neuen Gefahrenbereichsmarkierungen bereits nach wenigen Wochen großflächig ab (siehe Abb. 50).

In Neumünster und Puttgarden wurden erhebliche Verunreinigungen der Bahnsteige durch Vogelkot verzeichnet.



Karte 1: Zustand der Bahnsteigoberflächen

einschließlich der Bahnsteigkanten

(Qualitätskontrolle Sommer 2015)



Abbildung 7: Das Dach dieses Fahrgastunterstands in Burg (Dithm) ist stark bewachsen. Dadurch wird der Wasserabfluss behindert.



Abbildung 8: Tauben nisten unter dem Bahnsteigdach in Plön.



Abbildung 9: Lackschäden und Rostbildung sind an den Stützen des Wetterschutzes auf dem Bahnsteig in Dagebüll Mole unübersehbar.

2.2 Wetterschutz

Mit 19 fehlenden oder zerstörten Scheiben wurden vier weniger als im letzten Winter gezählt. Die aktuellen Glasschäden verteilen sich auf sechs Bahnhöfe und Haltepunkte. In Lensahn wurden mit 9 fehlenden sowie weiteren beschädigten Scheiben der Wartehalle erneut die mit Abstand größten Schäden registriert. In den Bereichen der NEG und der AKN wurden keine stark beschädigten oder fehlenden Scheiben notiert.

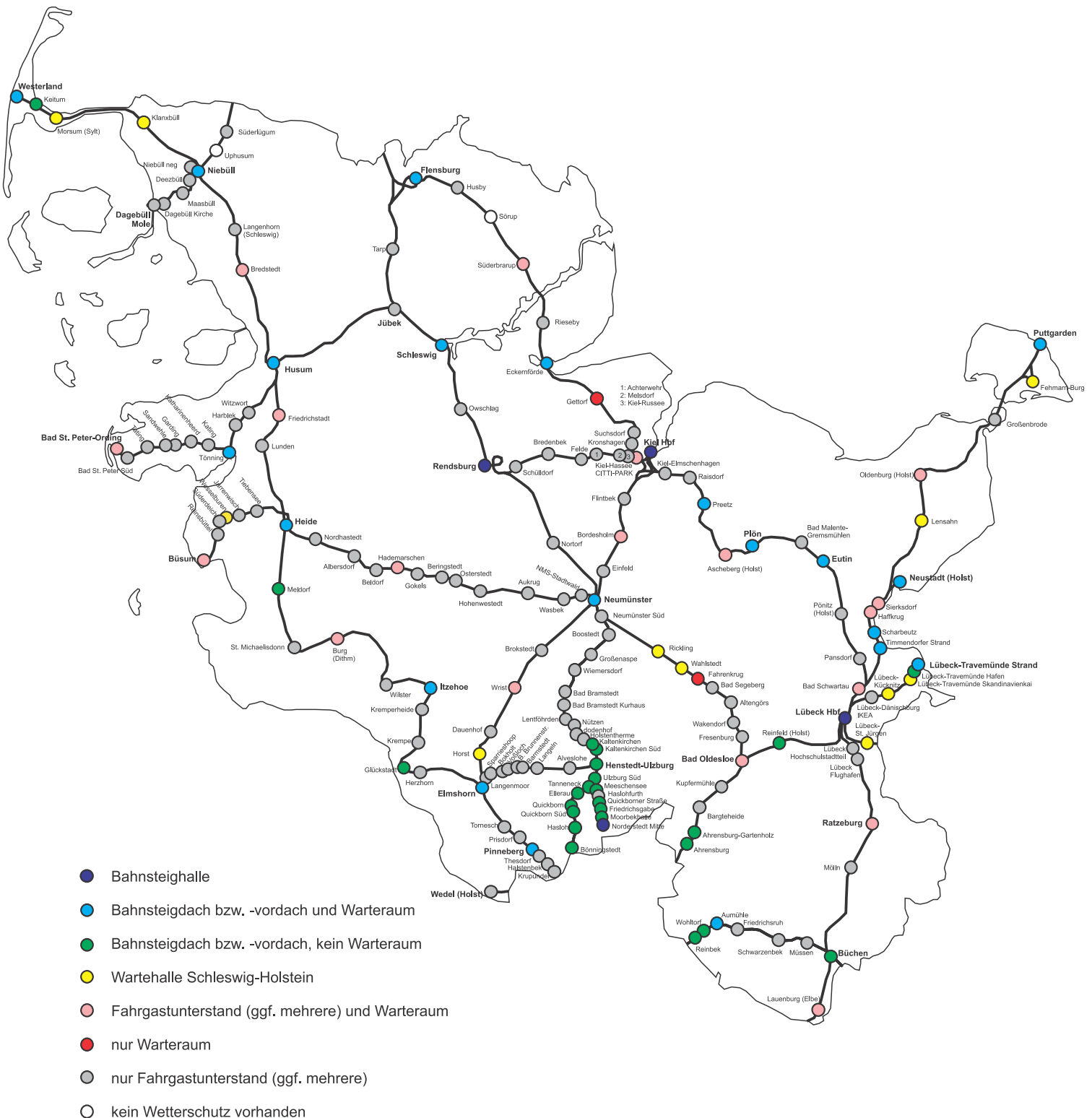
Außer in Uphusum stand in diesem Sommer auch in Sörup keine Wetterschutzeinrichtung zur Verfügung, da der Warteraum gesperrt war (siehe Abb. 34). Auf den Bahnsteigen in Fahrenkrug und Gettorf stehen ebenfalls keine Unterstände. Es gibt dort jedoch nutzbare Warteräume in den Empfangsgebäuden. Ein deutliches Wetterschutz-Defizit gibt es nach wie vor jeweils an Gleis 1 in Tornesch und Raisdorf. Dort steht jeweils nur ein Unterstand, und der Wetterschutz in Raisdorf ist sehr ungünstig platziert. Gleiches gilt für Gleis 1 der neuen Station Lübeck-Dänischburg IKEA. Im Bereich der Halteposition der Triebwagen gibt es weder einen Unterstand noch Sitzgelegenheiten. In Hohenwestedt hat sich die Situation verbessert. Mit der Erneuerung des Hausbahnsteigs wurde ein zweiter Unterstand aufgestellt.

Neben den bekannten undichten Stellen der Bahnsteigdächer in Neumünster und Kaltenkirchen wurde in Quickborn Süd und Tanneneck an einzelnen Stellen aus den Dachkanten tropfendes Wasser registriert.

Verschmutzte Scheiben wurden an Unterständen oder Bahnsteigdächern in Bordesholm, Glückstadt, Horst, Husum, Rendsburg, Wesselburen, Ahrensburg, Lübeck Hbf, Pönitz und Rickling notiert. An 15 Stationen wurden verschmutzte Decken in den Unterständen verzeichnet. Das sind vier Stationen mehr als im Winter. In Preetz, Plön und Puttgarden fielen verschmutzte Unterseiten der Bahnsteigdächer auf.

In Neumünster und Lübeck Hbf tragen unter den Dächern nistende Tauben erheblich zur Verschmutzung von Dachträgern und Bahnsteigen bei. In Niebüll wurde das Problem durch Taubenvergrämung reduziert. Jedoch nisteten in diesem Sommer wieder einzelne Taubenpaare unter den Dächern. Zudem wurden die stark verschmutzten Lichtleisten nicht gereinigt.

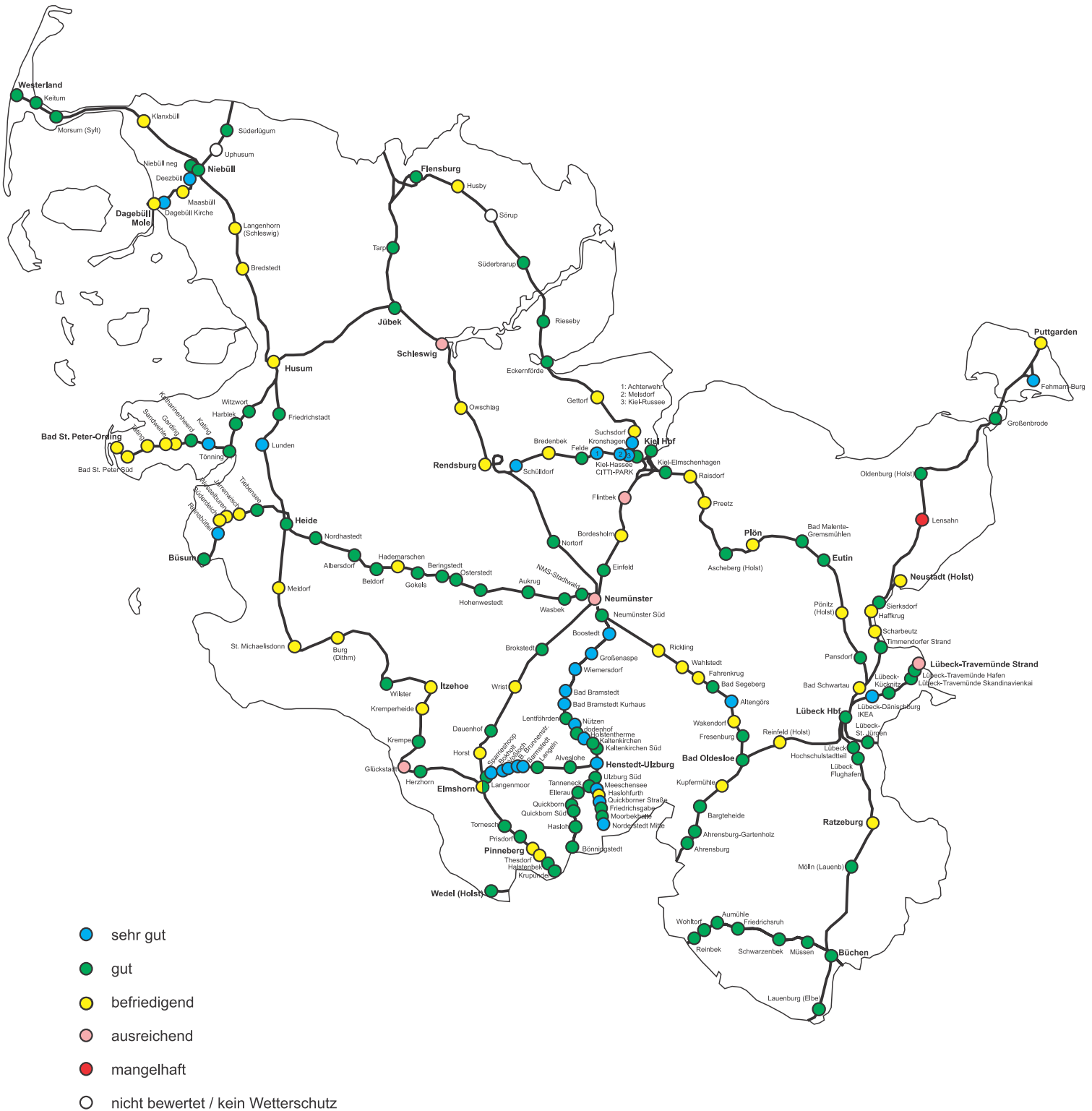
Unverändert gibt es im Warteraum an den Gleisen 5/6 in Neumünster Feuchtigkeitsschäden, und die Wände sind stark bekratzelt. Im Warteraum der Gleise 1/3 in Husum war der Fußboden verunreinigt, ein Abdeckblech war gelockert, und es lag Kleinmüll herum. In den Warteräumen von Flensburg waren die Wände etwas bekratzelt und die Scheiben verschmutzt.



Karte 2: Art des Wetterschutzes an den Stationen

(bei mehreren Bahnsteigen an einer Station wird der am hochwertigsten ausgestattete Bahnsteig berücksichtigt)

(Qualitätskontrolle Sommer 2015)



Karte 3: Zustand des Wetterschutzes

(Qualitätskontrolle Sommer 2015)



Abbildung 10: An Gleis 2 in Horst gab es keine Sitzgelegenheit, da die Bank im Unterstand abgebaut worden ist.



Abbildung 11: Sitzbänke gibt es an Gleis 2 in Preetz nur im Unterstand.



Abbildung 12: Diese Bank und weitere waren in Neumünster durch Taubenkot verschmutzt.

2.3 Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten standen auf allen Außen- und Mittelbahnsteigen außer in Sörup und Horst zur Verfügung. In Sörup sind Bänke am Bahnsteigzugang aufgestellt, da die geringe Bahnsteigbreite keine Möblierung zulässt. In Horst ist die Bank an Gleis 2 seit dem Winter abgebaut worden. Durch die ungünstige Platzierung des Unterstands an Gleis 1 in Raisdorf gibt es dort im Zughaldebereich keine Sitzbänke. Das trifft auch auf Gleis 1 in Lübeck-Dänischburg IKEA zu.

In Raisdorf an Gleis 1 und in Preetz an Gleis 2 steht das Sitzplatzangebot mit jeweils nur zwei Bänken im Unterstand in keinem angemessenen Verhältnis zum Fahrgastaufkommen.

Die Lackschäden und daraus resultierende Roststellen an den Sitzbänken nehmen weiter zu. Betroffen sind jetzt 33 Stationen. Das bedeutet eine Zunahme gegenüber dem Sommer vor einem Jahr um 50%.

Angerostete Sitzgelegenheiten wurden in Dagebüll Mole, Aumühle, Bargteheide, Büchen, Friedrichsruh, Mölln, Schwarzenbek, Aukrug, Bad St. Peter Süd, Bad St. Peter-Ording, Beldorf, Bordesholm, Bredstedt, Brokstedt, Garding, Gettorf, Glückstadt, Gokels, Hademarschen, Heide, Husum, Jübek, Klanxbüll, Langenhorn, Morsum, Niebüll, Neumünster Stadtwald, Sandwehle, St. Michaelisdonn, Tating, Wasbek, Wilster und Wesselburen verzeichnet.

In Lensahn fehlten zwei Sitzbänke nach wie vor je eine Latte. Gleiches gilt für eine Bank im Warteraum der Gleise 1/3 in Husum.

Während an acht Stationen unverändert einige Sitze deutlich zu hoch installiert sind, unterschreiten einige Sitzhöhen in Fahrenkrug, Lentföhrden, Pinneberg, Bad St. Peter-Ording, Bad Segeberg, Heide, Niebüll, Reinsbüttel, Garding, Tönning und Wrist die Regelhöhe von 45 cm um mehrere Zentimeter.

Angekolkte Bänke wurden in Ascheberg, Lensahn, Neustadt, Schwarzenbek, Wahlstedt, Burg (Dithm), Garding, Meldorf, Süderdeich, Wasbek und Wesselburen registriert.

Bekritzelte Sitze wurden nur noch an fünf Stationen erfasst. Das gilt für Lensahn, Rickling, Scharbeutz, Wahlstedt und Lunden. Im Winter waren noch neun Stationen betroffen.

In der Wartehalle von Lübeck-Kücknitz waren einige Sitze verschmutzt.



Abbildung 13: Dieser Abfallbehälter an Gleis 2 in Friedrichstadt war zum wiederholten Mal nicht verschlossen und voll.



Abbildung 14: An Gleis 1 in Schwarzenbek fehlte in einer Halterung der Abfallbehälter.



Abbildung 15: Aufgrund fehlender Schlösser sind einige der neuen Müllbehälter an Gleis 2 in Tornesch zugeklebt.

2.4 Abfallentsorgung

Im Gegensatz zum Winter wurden an vier Stationen volle Müllbehälter registriert: In Eckernförde, Friedrichstadt, Prisdorf und Niebüll NEG. Hinzu kommt ein voller Aschenbecher in Fahrenkrug.

Am auffälligsten war jedoch die Zunahme der Schäden an den Behältern. Brandschäden gab es an Behältern in Lübeck Hochschulstadtteil, Preetz und Timmendorfer Strand. An 22 Stationen wurden Abfallbehälter mit Lackschäden oder Rostansatz notiert. Im Winter war das nur an 16 Stationen der Fall. Lackschäden wiesen einzelne Abfallgefäße in Lübeck-Kücknitz, Puttgarden, Raisdorf, Wakendorf, Beringstedt, Bad St. Peter Süd, Burg (Dithm), Süderlügum, Eckernförde, Einfeld, Hohenwestedt, Husby, Jarrenwisch, Jübek, Klanxbüll, Langenhorn, Neumünster Stadtwald, Nortorf, Prisdorf, Reinsbüttel, Westerland und Wilster auf.

An fünf Stationen waren die Deckel oder die Türen von Abfallbehältern nicht geschlossen: In Friedrichstadt, Herzhorn, Horst, Eutin und Lensahn.

In Bargteheide und Bad Segeberg waren unverändert die Beschichtungsfolien der Behälter beschädigt.

An 15 Stationen wurden verschmutzte Abfallbehälter verzeichnet, was genau dem im Winter ermittelten Umfang entspricht. Verschmutzte Behälter wurden in Bad Segeberg, Eutin, Lensahn, Lübeck Flughafen, Travemünde Strand, Plön, Preetz, Puttgarden, Timmendorfer Strand, Bad St. Peter Süd, Elmshorn, Eckernförde, Heide, Husby, Jübek, Rendsburg und Schleswig erfasst. Oft sind die Verschmutzungen durch auf den Behältern ausgedrückte Zigaretten verursacht.

In Nortorf und Süderlügum waren einzelne Behälter beklebt. Auf Mülleimern in Fehmarn-Burg und Meldorf wurden Kritzeleien festgestellt.

Aschenbecherabdeckungen fehlten an einzelnen Behältern in Halstenbek, Krupunder und Raisdorf.



Abbildung 16: Gleisnummer und Richtungsschild waren in Burg (Dithm) am Außenbahnsteig stark zugewachsen.



Abbildung 17: In Bad Segeberg war der DSA an Gleis 2 nicht freigeschnitten.

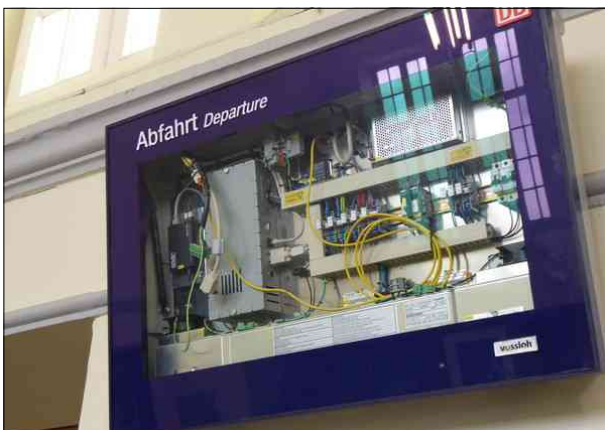


Abbildung 18: Der Abfahrtsmonitor im Empfangsgebäude von Schleswig funktionierte nicht.

2.5 Gleisnummernschilder und Zugzielanzeiger

Bei den Gleisnummernschildern gab es seit dem Winter einzelne Verbesserungen. Das vor rund einem Jahr im Tunnel von Husum beschädigte Schild für Gleis 4 wurde erneuert. Weiterhin fehlten dagegen in Neumünster die Abschnittsbezeichnungen „C“ an den Gleisen 5/6, in Kiel Hbf das Schild „C4“ und einige Gleisabschnittsschilder in Rendsburg. In Itzehoe waren einige Gleisnummern- und Gleisabschnittsschilder verdreht.

Das überflüssige Gleisnummernschild in Kronshagen wurde erfreulicherweise abgebaut.

Die im Winter installierten Zugzielanzeiger an den NEG-Stationen in Niebüll und Dagbüll Mole wurden in Betrieb genommen. Für die Abfahrtsmonitore im Gebäude und am Zugang des NEG-Bahnhofs in Niebüll galt das jedoch noch nicht.

Alle neuen Stationen wurden mit Dynamischen Schriftanzeigern (DSA) ausgestattet. Die einzige DB-Station, an der noch kein DSA oder Zugzielanzeiger installiert wurde, bleibt Albersdorf. Die in den Jahren 2013 und 2014 installierten DSA in Aukrug, Nordhastedt, Beldorf, Beringstedt und Gokels wurden immer noch nicht in Betrieb genommen.

Die Zahl der defekten DSA ist gegenüber dem Winter von vier auf sechs gestiegen. In Burg (Dithm), Friedrichstadt, Horst, Meldorf, Sandwehle und Tiebensee wurden defekte Geräte erfasst. Hinzu kommen ein einseitig nicht funktionierender DSA in Tarp, je ein beschädigtes DSA-Glas in Preetz und Krempe sowie die einseitig unvollständige Anzeige eines DSA in Nortorf. In dem DSA der Station Lübeck Flughafen wurde die Information zu hoch im Display programmiert, so dass der Text nicht vollständig abgebildet wurde.

Sehr ärgerlich ist, dass ein Gleiswechsel in Scharbeutz weder angezeigt noch angesagt wurde. Daher konnten die Fahrgäste diesen erst bei Einfahrt des Zuges erkennen. Die DSA in Müssen informierten nicht über die am Erhebungstag durchgeführten Streiks der GDL. Auf Busersatzverkehr für streikbedingte Zugausfälle wurde an keiner Station hingewiesen.

In Tornesch war der Zugzielanzeiger an Gleis 1 defekt. In Pinneberg, Bad Oldesloe und Rendsburg war die Anzeige von je einem Zugzielanzeiger gestört. Am Lübecker Hbf waren die Felder der Zugzielanzeige an zwei Geräten nicht ausreichend beleuchtet.

Erfreulich ist, dass die Abfahrtszeit des nächsten Zuges in Travemünde Strand wieder im Turm des Gebäudes angezeigt wird.



Abbildung 19: Die Uhr an Gleis 2 in Krempe war einseitig defekt. Leider war der die Uhrzeit korrekt anzeigende DSA zugewachsen.

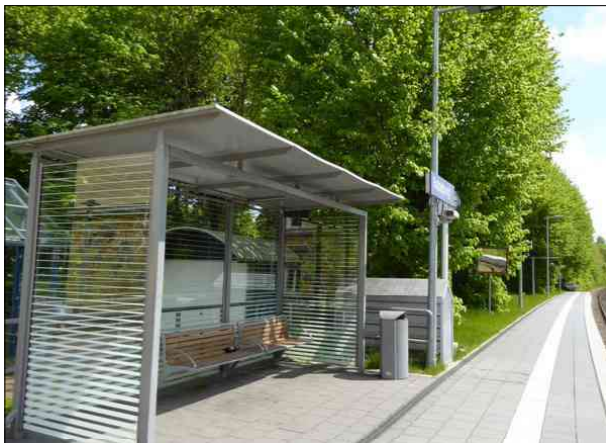


Abbildung 20: Die Uhr an Gleis 1 in Ratzeburg wurde auf eigenem Mast sehr ungünstig direkt hinter einem Bahnhofnamensschild platziert.



Abbildung 21: Die Uhr am Hausbahnsteig in Meldorf war erneut zugewachsen.

2.6 Uhren

Der im Jahr 2014 beobachtete Trend, die Zahl der defekten Uhren zu reduzieren, wurde leider nicht fortgesetzt. Mit 21 Stationen mit defekten und fehlenden Uhren hat sich die Zahl der Ausfälle seit dem Winter um fünf erhöht. Vor einem Jahr lag die Zahl der nicht funktionierenden oder nicht vorhandenen Uhren bei 22. An 16 Stationen wurden in diesem Sommer defekte Uhren registriert. Das ist der gleiche Wert, wie vor einem Jahr. Mit zu den defekten Uhren zählt auch eine Uhr der Station Lübeck-Dänischburg IKEA, die einseitig drei Minuten nach ging.

Insgesamt wurde an 26 Stationen das Fehlen oder ein technischer Mangel an mindestens einer Uhr notiert. Das entspricht einer Quote von 17% der Stationen mit mindestens einer Uhr. Vor einem Jahr lag dieser Wert bei 19%.

Zu den gegenüber dem Winter unverändert durch Pflanzen verdeckten Uhren in Bad Segeberg, Meldorf und Jübek kommen noch zugewachsene Uhren in Horst, Krempe, Prisdorf und Ratzeburg.

Nach wie vor sind die Uhren an Gleis 2 in Tornesch und an Gleis 1 in Ratzeburg durch andere Ausstattungsgegenstände einseitig verdeckt.

Das Glas der Bahnsteiguhr in Reinfeld war bekrizelt, und eine Uhr in Felde war beklebt.

2.7 Stationsschilder

Auffällig war, dass die Bahnhofnamensschilder an den neuen Stationen zwischen Rendsburg und Kiel Hbf sowie am neuen Bahnsteig in Felde ungünstig platziert wurden. Durch die Anordnung je eines Schildes an den Bahnsteigenden fehlt auf den Bahnsteigen ein zentrales Schild. Ohne Nutzen für die Fahrgäste sind die in Süderbrarup an den nördlichsten Lichtmasten befestigten Schilder.

Erfreulich ist dagegen, dass die ebenfalls ungünstig an den Bahnsteigenden oder sogar noch dahinter installierten Schilder in Nordhastedt, Albersdorf und Osterstedt an geeignete Lichtmasten versetzt wurden.

Ebenfalls positiv ist die Erneuerung einiger teilweise schon im Jahr 2013 zerstörter oder fehlender Bahnhofnamensschilder. Lediglich in Preetz, Timmendorfer Strand und Puttgarden wurden in diesem Sommer stark beschädigte Schilder registriert, während alle im Winter fehlenden Schilder ersetzt wurden.

In Burg (Dithm), Einfeld, Flintbek, Lunden, Owschlag und Lübeck-Kücknitz waren einzelne Bahnhofnamensschilder zugewachsen.



- Uhr bzw. Uhren funktionieren
- mindestens eine Uhr ist in nicht einwandfreiem Zustand
- mindestens eine Uhr defekt
- mindestens eine Uhr fehlt
- keine Uhr an der Station vorhanden

Karte 4: Funktionsfähigkeit der Uhren

(Qualitätskontrolle Sommer 2015)

2.8 Vandalismus



Abbildung 22: In Pinneberg war an Gleis 3 nicht nur die Fassade des Bahnhofsgebäudes beschmiert, sondern auch ein Gullideckel verschoben.



Abbildung 23: Die beschmierten Stützen der städtischen Überführung beeinträchtigen das Erscheinungsbild der Station Friedrichsgabe in Norderstedt.



Abbildung 24: An der Bahnsteiguhr an Gleis 1 in Preetz wurde das Glas zerstört. Auch das Uhrwerk funktionierte nicht mehr.

Auch in diesem Sommer waren das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität an einigen Stationen durch mutwillige Zerstörungen oder Verschmutzungen beeinträchtigt. Die wenigsten der erfassten Schäden und Schmierereien sind erst seit dem letzten Winter entstanden. An einigen Stationen bestehen manche Beeinträchtigungen seit Jahren, ohne beseitigt zu werden. Während Schmierereien eindeutig Vandalismus sind, ist die Zuordnung einer Ursache bei den Sachbeschädigungen nicht immer möglich.

Grundsätzlich sind die auf den Bahnsteigen erfassten mutwilligen Schäden und Schmierereien in den letzten Jahren deutlich zurück gegangen. In den Bereichen der AKN und der NEG wurden erfreulicherweise auch in der längeren Vergangenheit keine großen Schäden und Verschmutzungen bei den Erhebungen registriert.

An den Stationen aus den Bereichen der DB-Bahnhofsmanagements wurden in diesem Sommer 19 stark beschädigte oder fehlende Wetterschutzscheiben gezählt. Das sind vier weniger als im letzten Winter. Erneuterten Scheiben in Tornesch, Büchen und Bad Malente-Gremsmühlen stehen neue Schäden in Bredenbek und Husby gegenüber. Mutwillig zerstörte Vitrinenscheiben gab es erneut nicht.

In Tornesch und Itzehoe war unverändert jeweils eine Streugutbox zerstört. In Ahrensburg-Gartenholz sind weiterhin drei Brückenscheiben stark beschädigt.

Während in der Regel das Reinigen bei Einrichtungen der DB Station&Service AG relativ zeitnah erfolgt, haben die DB Netz AG und einige Kommunen offenbar kein großes Interesse an der Sauberkeit Ihrer Anlagen. Das wirkt sich auf das Erscheinungsbild mancher Schalt- und Stellwerkshäuschen, Lärmschutzwände und Unterführungen aus. Besonders in Pönitz, Lübeck Hochschulstadtteil, Kiel-Elmschenhagen, Hohenwestedt, Bordesholm, Elmshorn und Husum beeinträchtigen Graffiti und andere Schmierereien an Bauten der DB Netz AG das Erscheinungsbild. Graffiti an Lärmschutzwänden gibt es weiterhin an den Bahnsteigen in Reinbek, Wohltorf, Reinfeld, Lübeck Flughafen, Friedrichsruh und Kupfermühle sowie bereits an den neuen Lärmschutzwänden in Thesdorf und Halstenbek.

Unverändert sind besonders die Wände der Unterführungen in Bordesholm, Flintbek, Keitum, Schleswig und Moorbekehalle durch Graffiti und andere Schmierereien verunstaltet. Die Telefonsäulen in den Zugängen von Krupunder und Wedel waren durch mutwillige Beschädigungen unbenutzbar.



Abbildung 25: In Meldorf fehlte das Wegeleitungsschild am Ausgang von Gleis 2.



Abbildung 26: Die Wegeleitungsschilder im südlichen Tunnel von Halstenbek sind abgenutzt.



Abbildung 27: In Krempe fehlte neben diesem noch ein weiterer Lautsprecher an Gleis 2.

2.9 Wegeleitsystem

Im Bahnhof Niebüll wurde die Wegweisung zum NEG-Bahnhof durch zusätzliche Beschilderung in der Unterführung verbessert (siehe Abb. 56). Früher waren wiederholt verunsicherte Reisende anzutreffen, die unter Zeitdruck standen, um Anschlusszüge zu den Fähren nach Föhr und Amrum zu erreichen.

Die im Winter noch fehlenden Stationsmasten in Großenbrode, Tiebensee und Haffkrug wurden erneuert. Allerdings fehlten neu die Stationsmastfahnen in Jarrenwisch, Wohltorf und in Morsum am Bahnübergang, so dass es in der Summe keine Verbesserung gab. Wünschenswert zur besseren Kennzeichnung der Zugänge bleibt das Aufstellen von neuen Stationsmasten in Büsum, Maasbüll und in Lübeck Hochschulstadtteil.

Außergewöhnlich groß war in diesem Sommer die Zahl zugewachsener Wegeleitungsschilder. In Bordesholm, Burg (Dithm), Felde, Glückstadt, Morsum, Friedrichsruh, Lübeck-St. Jürgen, Müssen und Ratzeburg wurde dies vermerkt. In Burg (Dithm), Dauenhof und Klanxbüll waren einzelne Schilder verdreht.

Es fehlen weiterhin Schilder in Lunden am Bahnübergang mit Wegleitung zu Gleis 1, in der Unterführung in Schleswig mit Hinweis auf die Standorte der Fahrkartenautomaten (siehe Abb. 54), in Meldorf als Zugangskennzeichnung neben dem Bistro und in Scharbeutz mit einer Wegleitung für Rollstuhlfahrer zwischen den Bahnsteigen.

Falsche Beschilderungen fanden sich nach wie vor in Rieseby, Elmshorn und Wrist. Das Richtungsschild am neuen Außenbahnsteig in Süderbrarup mit der Aufschrift „Kiel Hassee“ ist verwirrend.

In Halstenbek und Schleswig sind unverändert einige Schilder der Wegleitung stark abgenutzt, so dass die Informationen nicht mehr vollständig lesbar sind.

2.10 Lautsprecher

Alle neuen Stationen und auch die neuen Bahnsteige in Felde und Süderbrarup wurden mit Lautsprechern, die an die DSA gekoppelt sind, ausgestattet.

Durch vor Ort während der Erhebungen durch die Infrastrukturbetreiber vorgenommene Tests wurde festgestellt, dass DSA-Lautsprecher in Wilster, Lensahn, Oldenburg, Puttgarden und Scharbeutz nicht funktionierten. In Eckernförde überlappten sich die Ansagen der Geräte an den Gleisen 1 und 2, so dass die Durchsagen nicht zu verstehen waren. In Preetz wurde eine im DSA angezeigte Zugverspätung nicht angesagt.

2.11 Fahrplanaushänge



Abbildung 28: Am Bahnhof Suchsdorf fehlte der Fahrplanaushang für die Abfahrten nach 14:19 Uhr.

An allen Bahnstationen standen aktuelle Fahrplanaushänge zur Verfügung. Allerdings fehlte in Suchsdorf der Abfahrtsplan für die zweite Tageshälfte. In Friedrichstadt hing in einem Fenster des von einem Taxi-Unternehmen genutzten Pavillons am Bahnhof noch ein Fahrplan des vergangenen Jahres aus.

Mehr als drei Wochen alte Fahrplanänderungen oder Baustellenhinweise fanden sich in den Infovitriken in Kiel-Russee, Krempe, Bad Oldesloe und in einer Scheibe des Reisezentrums in Eckernförde. Der älteste dieser Aushänge war seit mehr als sechs Wochen ungültig und hing in Krempe.



Abbildung 29: Die in Gettorf angegebene Stationszahl auf der Werbung des Citti-Parks ist seit der Eröffnung des Haltepunkts Kronshagen im Dezember 2014 nicht mehr korrekt.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 nicht mehr aktuell sind die Werbeinformationen des Kieler Citti-Parks in Gettorf und Eckernförde. Mit der Inbetriebnahme des Haltepunkts Kronshagen hat sich die Stationszahl bis zum Citti-Park erhöht. In Eckernförde hing zudem immer noch die Werbetafel des Citti-Parks, auf der ein Fahrplan von vor einigen Jahren mit eingeschränkten Verkehrstagen abgedruckt ist.

Unverändert gibt es am Zugang vom Bahnübergang in Lunden keine Vitrine und damit auch keine Abfahrtsinformationen. In Ralsdorf gibt es am Zugang zu Gleis 2 zwar eine Vitrine, doch Informationen hingen dort nicht aus.

In der Vitrine im nördlichen Fahrgastunterstand an Gleis 1 in Elmshorn stand erneut Wasser. Stark abgenutzt und zerkratzt waren Fahrplanvitriken in den Empfangsgebäuden von Bad Schwartau und Bredstedt sowie in Dauenhof im Unterstand an Gleis 2. In Kiel Hbf waren einige Vitrikenpassepartouts beschädigt, wodurch zwar die Information nicht leidet, jedoch das Erscheinungsbild beeinträchtigt wird (siehe Abb. 33).



Abbildung 30: In der Scheibe des von einem Taxi-Unternehmen genutzten Bahnhofspavillons in Friedrichstadt hing ein Fahrplan, der nur bis zum 13.12.2014 gültig war.

Durch die auch tagsüber eingeschaltete Beleuchtung war in Hademarschen zu erkennen, dass das Licht der Vitrine im Unterstand weiterhin nicht funktioniert.

Auf den Bahnsteigen in Tornesch an Gleis 2, in Lübeck Hochschulstadtteil und in Rendsburg sind die Fahrplanvitriken in den Infopunkten nicht als solche gekennzeichnet. Alle Reiter sind mit „Information“ beschriftet.

Die Sauberkeit der Scheiben von Fahrplanvitriken war überall sehr gut.

Zeit	Zug	Hinweis	Richtung
	RB 61 RB 71	Wrist	←
	RB 61 RB 71	Wrist	←

Abbildung 31: Auf dem Wagenreihungsplan an Gleis 2 in Prisdorf ist als Fahrtziel Wrist angegeben. Die Züge fahren an diesem Bahnsteig allerdings nach Hamburg.



Abbildung 32: Die Ortsinfovitrine an Gleis 5 in Heide wird für Werbung benutzt.



Abbildung 33: An einzelnen Vitrinen in Kiel Hbf beeinträchtigen beschädigte Passepartouts das Erscheinungsbild.

2.12 Sonstige Aushänge

Betrachtet werden hier die Informationsaushänge an den Bahnhöfen und Haltepunkten soweit es sich nicht um Fahrplan- oder Werbevitriken handelt. Die Situation bei den Informationsaushängen ist grundsätzlich weiterhin gut.

Auffällig sind jedoch die zahlreichen Fehler in den erst zum Fahrplanwechsel Ende letzten Jahres für einige Nahverkehrsstrecken erstellten Wagenreihungsplänen. Fehlerhafte Wagenreihungspläne wurden in Elmshorn, Neumünster, Nortorf, Rendsburg, Owschlag, Schleswig, Jübek, Tarp, Flensburg, Pinneberg, Prisdorf, Tornesch, Herzhorn, Bordesholm, Flintbek, Kiel Hbf und Lübeck Hbf registriert. In den meisten Fällen wurden Doppelstock- statt einstöckiger Wagen abgebildet und die aufgeführten Zwischenstationen stimmten nicht. Vereinzelt waren auch falsche oder nicht alle Fahrtziele angegeben, und auch unkorrekte Linienbezeichnungen fielen auf.

In Lübeck Hbf war die Reihung der Züge mit Zugtrennung nach Fehmarn und Neustadt falsch herum dargestellt. Zudem waren einzelne Wagenreihungspläne falsch ausgerichtet.

In Elmshorn, Heide und Bad Segeberg waren erneut einzelne Vitriken innen beschlagen, wodurch die Lesbarkeit der Aushänge eingeschränkt wurde.

Seit Dezember 2014 veraltete Bahnlinienpläne für Schleswig-Holstein waren vereinzelt noch in Niebüll, Lauenburg, Schwarzenbek und Dagebüll Mole ausgehängt. In Büchen fanden sich sogar noch zwei Exemplare, deren Gültigkeit bereits im Dezember 2013 endete.

Die aushängenden Pläne für die Lage der Schienenersatzverkehrshaltestellen konnte nicht an allen Stationen systematisch überprüft werden. Aufgefallen sind jedoch Fehler in den SEV-Plänen von Prisdorf (Gleisnummern vertauscht), Harblek (Bus-Richtungen vertauscht) und Herzhorn (eine Haltestelle fehlt).

Gegenüber der Erhebung im letzten Winter wurden deutlich mehr verschmutzte Vitrinenscheiben registriert. Das war in Aukrug, Bordesholm, Elmshorn, Neumünster, Tating, Travemünde Strand und Plön der Fall. In Flintbek, Friedrichstadt, Husby, Jübek, Owschlag, Prisdorf, Reinsbüttel und Witzwort wurden Verunreinigungen in den Vitrinen erfasst. Bekritzelte Vitriken wurden in Eckernförde, Friedrichstadt, Haffkrug und Hohenwestedt verzeichnet.



Abbildung 34: Der Warterraum in Sörup war gesperrt. Daher stand für die Fahrgäste am Bahnhof kein Wetterschutz zur Verfügung.



Abbildung 35: Die Pflanzbehälter in der Empfangshalle von Bad Oldesloe waren ungepflegt.

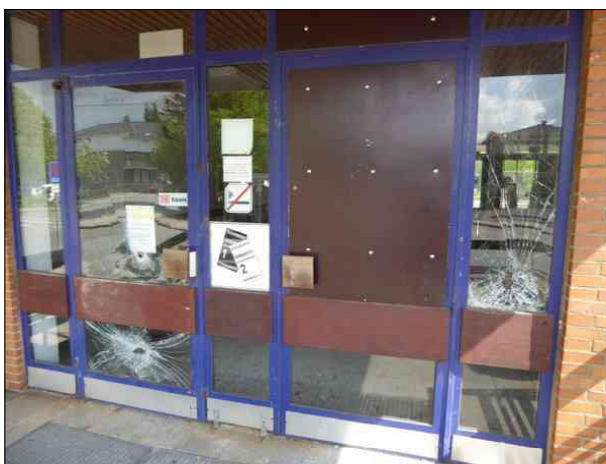


Abbildung 36: Die Schäden am seit rund zwei Jahren verschlossenen Bahnhofsgebäude in Schwarzenbek beeinträchtigen das Erscheinungsbild der Station erheblich.

2.13 Empfangsgebäude

Im Bereich der Empfangsgebäude sind für die Fahrgäste gegenüber dem Winter einige Verschlechterungen zu verzeichnen. Das Empfangsgebäude von Sörup war wegen Vandalismusschäden verschlossen. Der Pavillon in Jübek wurde einem Taxi-Unternehmen zur Nutzung überlassen. Erneut war auch der Pavillon in Wilster nicht zugänglich. Dieser wird ebenfalls von einem Taxiunternehmer genutzt, verfügt aber im Gegensatz zu Jübek noch über einen Warteraum mit Toilette.

Die feuchte Wand im Warteraum von Neustadt wurde erfreulicherweise durch den neuen Gebäudeeigentümer instand gesetzt. Feuchtigkeitsschäden an Wänden der Warteräume wurden noch in Burg (Dithm), Ratzeburg und Travemünde Strand festgestellt. Die Schäden in Travemünde sind dabei mittlerweile umfangreich. Der Aufenthalt in der großen Empfangshalle des Travemünder Strandbahnhofs wird zudem weiterhin von starken Verschmutzungen durch Vogelkot beeinträchtigt.

Gegenüber dem Winter stärkere Verschmutzungen fielen an den Wänden und Decken des Warteraums in Bad Schwartau auf. Verschmutzte Wände wurden ebenfalls in Kiel Hbf, Owschlag, Scharbeutz und Ratzeburg registriert. Kritzeleien an den Wänden gab es in Burg (Dithm), Hademarschen, Owschlag, Lauenburg, Ratzeburg und Scharbeutz.

In Eckernförde wurden die Scheiben des Warteraums im Frühjahr erstmals seit vielen Monaten gereinigt. Eine Scheibe war nun jedoch beschädigt. Unverändert waren auch Fensterscheiben in Burg (Dithm), Schleswig und Flensburg beschädigt. In Rendsburg fiel die starke Verschmutzung der Eingangstüren negativ auf.

Die Warteräume in Haffkrug und Schleswig waren von unangenehmem Geruch geprägt.

Weiterhin blieb eine Eingangstür des Gebäudes in Westerland auf der Bahnsteigseite gesperrt. In Husum war die Automatik der Eingangstüren defekt, so dass diese immer offen standen.

Einzelne Fenster der Warteräume in Friedrichstadt und Owschlag waren stark zugewachsen.

Sehr unerfreulich hat sich der Zustand des seit Frühjahr 2013 geschlossenen Empfangsgebäudes in Schwarzenbek entwickelt. Die Zerstörungen an den Türen und Fenstern haben mittlerweile einen Umfang erreicht, der das Gebäude am Hausbahnsteig als Schandfleck erscheinen lässt.



Abbildung 37: Das direkt vom Bahnsteig zugängliche Behinderten-WC in Plön wurde wegen wiederholter Vandalismusschäden dauerhaft geschlossen.



Abbildung 38: In der Damentoilette von Quickborn gab es einige Kritzeleien.

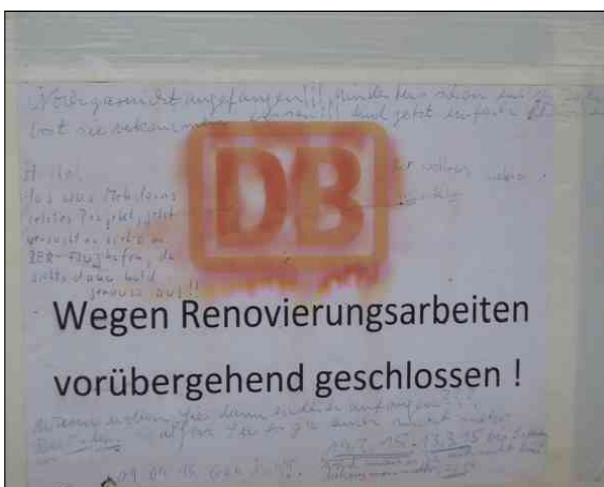


Abbildung 39: Die per Hand auf dem Aushang an einer Toilettentür von Travemünde Strand von Fahrgästen zugefügten Texte zeigen, dass es ungünstig ist, nicht zutreffende Informationen anzubringen.

2.14 Toiletten

Den Betrieb vieler Toiletten an den Bahnhöfen haben die Kommunen von der DB übernommen, um eine Schließung zu verhindern. Für die Fahrgäste spielt die Zuständigkeit jedoch keine Rolle sondern nur der Zustand. Vor Ort ist die Zuständigkeit oft nicht erkennbar. Die Nennung der konkreten Verantwortlichkeit erfolgt daher nur in Ausnahmefällen.

Aufgrund der Umnutzung des Pavillons steht in Jübek keine WC-Anlage mehr für die Fahrgäste zur Verfügung. Aufgrund verschlossener Gebäude konnten die Anlagen in Wilster und Sörup nicht begutachtet werden. Überraschenderweise gilt das auch für die Anlagen in Preetz, deren nun schon seit fast einem Jahr andauernde Schließung mit dem Hinweis auf eine laufende Sanierung begründet wird.

Aufgrund der Feuchtigkeitsschäden bleiben auch die sanitären Einrichtungen im Bahnhof Travemünde Strand gesperrt, auch wenn die Zettel an den Türen einen anderen Grund nennen (siehe Abb. 39). Die Toiletten der Bahnhöfe Bargtheide und Rendsburg standen wegen der wiederholten Vandalismusschäden weiterhin nicht zur Verfügung.

Ebenfalls gesperrt war das Damen-WC in Schleswig. Hier war der Defekt des Münzgeräts für den Zugang der Grund. Ohne erkennbaren Grund waren die Herren-Toiletten in Ascheberg und Bad Schwartau verschlossen. In Bad Schwartau war damit auch das Behinderten-WC nicht nutzbar. Als falsch erwies sich dagegen ein Hinweis an der Eingangstür des Damen- bzw. Behinderten-WC in Fahrenkrug, nach dem die Spülung defekt sei und die Toilette nicht genutzt werden sollte.

In Itzehoe stand die modernisierte Toilette zwar grundsätzlich zur Verfügung. Jedoch konnten dies ortsunkundige Residende nicht wissen, denn es fehlte der wichtige Hinweis auf die Schlüsselausgabe im Zeitungsladen. Da die automatische Türöffnung des behindertengerechten WC immer noch nicht funktioniert, ist die Eingangstür weiterhin als solche nicht gekennzeichnet. Die Kennzeichnung der Toiletten fehlt generell in Eutin, Bredstedt und Wilster sowie teilweise in Bordesholm, Preetz und Scharbeutz.

In Haffkrug fehlen weiterhin die Haltebügel an den WC, außerdem war ein Urinal defekt.

Von sehr unangenehmem Geruch geprägt waren die sanitären Einrichtungen in Haffkrug und Mölln sowie die Herrentoiletten in Reinbek und Gettorf. In Reinbek, der Damentoilette von Büsum und den Herren-WC von Gettorf und Owschlag gab es kein Toilettenpapier.



Abbildung 40: Die Bildschirmanzeige des Fahrkartenautomaten in Kupfermühle war fast gar nicht erkennbar.



Abbildung 41: Der Fahrkartenautomat in Langenhorn war erneut abgebaut. Im Gegensatz zum Winter fehlten dieses Mal jedoch entsprechende Informationsaushänge für die Fahrgäste.

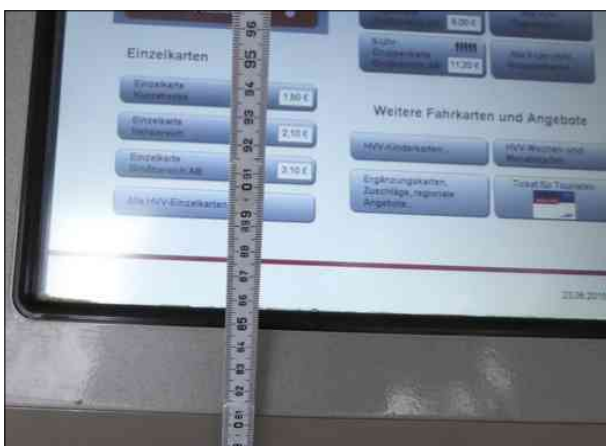


Abbildung 42: Die Bildschirme der neuen AKN-Automaten sind in deutlich geringerer Höhe angeordnet. Eine Höhe von nur 85 cm, wie hier in Hasloh, erschwert schon die Bedienung für Erwachsene durchschnittlicher Größe.

2.15 Vertrieb

Neben den üblichen jahreszeitlichen Änderungen der Öffnungszeiten der Verkaufsstellen in Plön, Westerland und Niebüll wurden seit der Erhebung im Winter auch die Verkaufszeiten in Elmshorn, Heide, Kiel Hbf und Pinneberg etwas erweitert. Eingeschränkt wurden die Öffnungszeiten des Reisezentrums in Bad Oldesloe sowie des ServiceStores in Bargtheide.

Auf den Stationen der AKN wurde die Erneuerung der Fahrkartenautomaten abgeschlossen. Das führte zu einer weiteren Reduzierung zerkratzter Bildschirme. Durch die relativ niedrig angeordneten Bildschirme ist jedoch für die meisten Reisenden die Bedienung etwas unbequemer geworden. Mit drei defekten AKN-Automaten war die Ausfallquote an den AKN-Stationen zudem höher als mit den alten Geräten.

Mit insgesamt acht defekten Fahrkartenautomaten wurde einer weniger registriert als im Winter und zwei mehr als im Sommer 2014. In Müssen, Burg (Dithm) und Langenhorn stand kein funktionierender Fahrkartenautomat zur Verfügung. In Burg (Dithm) und Langenhorn waren die Verkaufsgeräte sogar abgebaut. Hinweise für die Fahrgäste, die in einem solchen Fall selbstverständlich sein sollten, waren leider nicht ausgehängt. In Hasloh, Moorbekhalle, Flintbek, Kiel Hbf und Elmshorn gab es jeweils mindestens noch eine Alternative zu den defekten Automaten. In Flintbek und Moorbekhalle waren dafür die Wege durch die Unterführungen jedoch recht weit.

Die Zahl der teilweise defekten Automaten liegt mit neun um vier über dem Wert aus dem Winter. Darunter sind alle vier Automaten in Flensburg, denn an keinem war eine Kartenzahlung möglich. Betroffen sind außerdem Geräte in Quickborn, Wilster (beide keine Bargeldannahme), Eutin (keine Münzannahme), Großenaspe und Einfeld (beide keine Scheinannahme). An den Stationen Brokstedt, Ahrensburg-Gartenholz, Bad Oldesloe, Friedrichsruh, Kupfermühle und Raisdorf waren die Bildschirmanzeigen sehr schwer lesbar.

Die Sauberkeit der Automaten war meistens gut. Nur Automaten in Bordesholm, Kiel-Elmschenhagen, Ahrensburg und der Entwerter in Kiel-Russee waren bekratzelt. Automaten in Felde, Kiel-Hassee CITTI-PARK, Schwarzenbek und Rieseby waren beklebt.

Wünschenswert sind deutlichere Hinweise auf die Automatenstandorte in Schleswig und Lübeck-Dänischburg IKEA, denn die Wege sind dort besonders lang.

Im Bahnhof Lübeck-Dänischburg IKEA und in Raisdorf war jeweils ein Entwerter defekt.

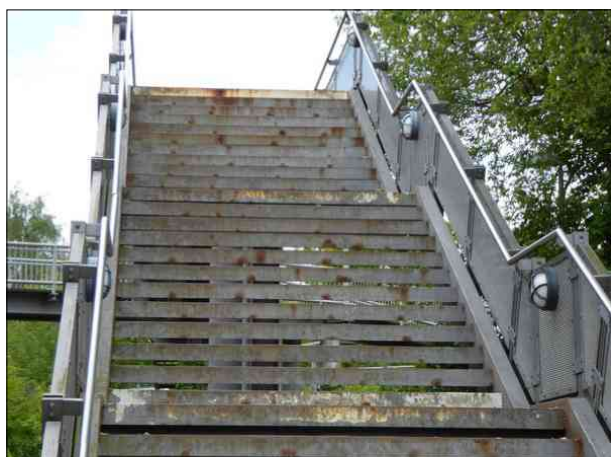


Abbildung 43: Der Umfang der Rostflecken an den Treppen der Überführung in Scharbeutz weist eine deutlich zunehmende Tendenz auf.



Abbildung 44: Am Zugang zur Unterführung in Schleswig bilden sich regelmäßig an mehreren Stellen aufgrund verstopfter Wasserabläufe größere Pfützen.



Abbildung 45: Der Aufzug zu den Gleisen 6/7 in Bad Oldesloe war defekt. Nicht an allen Bedientasten wurde das wie vorgesehen angezeigt.

2.16 Zugänge

Die Aufzüge von den Bahnsteigen zur Überführung am Bahnhof Lübeck-Dänischburg IKEA wurden im Frühjahr in Betrieb genommen. In Ahrensburg waren die Zugänge über die Brücke vom Parkhaus aus gesperrt, da das Parkhaus modernisiert werden soll.

Die Aufzüge in Tornesch waren weiterhin außer Betrieb. Daneben war auch der Fahrstuhl zu den Gleisen 6/7 in Bad Oldesloe defekt. Dabei wurde festgestellt, dass zwei der drei Störungsanzeigen über den Aufzugsknopfen den Ausfall nicht anzeigten.

In Schwarzenbek und Kaltenkirchen war jeweils eine Türscheibe der Aufzüge beschädigt. Rostbildung wurde an den Aufzugskonstruktionen in Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen, Heide, Husum, Keitum und Niebüll festgestellt. Die automatischen Ansagen in den Aufzügen von Heide und Büchen vermelden weiterhin bei Erreichen der Bahnsteige „Erdgeschoss“. In Flensburg gab es im Aufzug zu den Gleisen 1/2 gar keine Ansagen.

Die Treppe auf dem Vorplatz in Flensburg wurde mittlerweile erneuert. Auch die Erneuerung der Wandverkleidung im Tunnel von Elmshorn wurde im Frühjahr abgeschlossen.

Auffällig war eine deutliche Zunahme von in den Zugängen abgestellten Fahrrädern. An 18 Stationen wurde dies registriert (siehe auch Abb. 51). Außer in Meeschensee waren besonders viele Fahrräder auch an den Geländern der Zugänge in Aukrug, Elmshorn, Schleswig, Hasloh, Bönningstedt und Süderlügum abgestellt.

Wasserschäden durch undichte Gleiströge beeinträchtigen das Erscheinungsbild der Bahnsteigtunnel in Bredstedt, Rendsburg, Wrist, St. Michaelisdonn, Niebüll, Flensburg und Husum.

In den Zugängen von Pönitz, Schleswig, Fresenburg und Bönningstedt wurde teilweise größere Pfützenbildung registriert.

Während der sogenannte Posttunnel in Neumünster in erster Linie durch stark verschmutzte Wände und Schilder negativ auffiel, waren im Haupttunnel trotz der täglichen Reinigung Verschmutzungen durch Taubenkot sowohl auf dem Fußboden, Schildern und Vitrinen als auch auf Handläufen zu verzeichnen.

Schäden an Treppenstufen wurden in Friedrichsgabe, Henstedt-Ulzburg, Bordesholm, Burg (Dithm), Friedrichstadt, Scharbeutz, Kiel-Hassee CITTI-PARK und Tornesch notiert. Scherben lagen auf Bahnsteigtrepfen in Elmshorn und Keitum.



Abbildung 46: Auch in Einfeld waren einige Lichtköpfe stark zugewachsen. In der Bildmitte ist einer davon noch etwas zu erkennen.



Abbildung 47: Einige Lichtmasten in Bargtheide sind angerostet.



Abbildung 48: Ein Schild weist auf das nächtliche Ausschalten der Bahnsteigbeleuchtung in Achterwehr hin. Allerdings fahren bereits vor 6:30 Uhr vier Züge ab. Dürfen diese nicht benutzt werden?

2.17 Beleuchtung

Im letzten Winter war der Wartekomfort durch ausgefallene Bahnsteiglampen an einigen Stationen erheblich beeinträchtigt. Die Funktionsfähigkeit der Bahnsteig- und Zugangsbeleuchtungen an den Stationen wird im Sommer allerdings nicht systematisch überprüft, da die Erhebungen tagsüber durchgeführt werden. Die Begehungen für die Qualitätskontrolle im Winter werden wieder bei Dunkelheit stattfinden.

Wie schon vor einem Jahr wurden auch in diesem Sommer relativ häufig eingewachsene Lichtköpfe registriert. In Pansdorf, Plön, Burg (Dithm), Einfeld, Herzhorn, Morsum und Süderdeich war das jeweils an mindestens einer Leuchte der Fall. Auch wenn die Zahl der betroffenen Stationen im Vergleich mit dem Vorjahr leicht zurückgegangen ist, muss man die Relation zu früheren Jahren betrachten. In den Sommern vor dem Jahr 2014 kam dies nur an einer bis drei Stationen vor.

In Ahrensburg, Pönitz, Reinfeld, Sierksdorf, Waken-dorf, Büsum, Hademarschen und Horst war die Beleuchtung auch tagsüber vollständig eingeschaltet. Das sind immerhin doppelt so viele Stationen wie vor einem Jahr. Hinzu kommen noch Stationen mit teilweise eingeschalteter Bahnsteigbeleuchtung: Wohltorf, Keitum, Meldorf (jeweils einzelne Leuchten), Brokstedt (viele Leuchten), Flensburg (Gl. 4/5 beleuchtet), Itzehoe (außerhalb der Dächer) und Lübeck St. Jürgen (jede 2. Leuchte an).

Defekte Lichtmasten wurden auf den Bahnsteigen in Horst (3), Büsum (2), Ahrensburg (2), Reinfeld (1) und Hademarschen (1) verzeichnet. Unverändert ist die gesamte Bahnsteigbeleuchtung in Hademarschen sehr schwach.

In Friedrichsruh fehlt an beiden Bahnsteigen und in Müssen an Gleis 2 nach wie vor jeweils ein Lichtkopf. In Bad Malente-Gremsmühlen und Nordhastedt waren einzelne Lichtköpfe verdreht.

Einzelne beschädigte Lampenhauben wurden in Pinneberg, Aukrug, Beldorf, Beringstedt, Gokels, Neumünster Stadtwald und Nordhastedt erfasst. In Beldorf, Beringstedt, Gokels und Nordhastedt waren die beschädigten Hauben auch verschmutzt.

In Bad Oldesloe, Bargtheide, Friedrichsruh, Friedrichstadt, Nortorf und Tarp waren einzelne Lichtmasten angerostet. Die Masten in Hademarschen, Hohenwestedt, Jarrenwisch, Katharinenheerd und Owschlag wiesen teilweise größere Lackschäden auf.



Abbildung 49: Im Bereich der Rasenoberfläche wucherten Pflanzen weit in den Lichtraum des Bahnsteigs an Gleis 1 in Flintbek.



Abbildung 50: Die im Winter aufgebrachte Gefahrenbereichsmarkierung auf dem Mittelbahnsteig in Pinneberg löst sich großflächig ab.



Abbildung 51: Sehr viel mehr Fahrräder als Abstellplätze werden in Meeschensee registriert. Täglich werden diese auch auf den Bahnsteigrampen abgestellt.

3 Bewertung

Bei der Bewertung der Stationen wird nach Wartekomfort, Information, Service und Gesamtbewertung differenziert. Die Bewertung erfolgt in den Stufen 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft) nach dem seit der ersten Kontrolle verwendeten Bewertungsschema. Für die Übersicht erfolgt eine Einteilung der Stationen in die Bereiche der unterschiedlichen Infrastrukturbetreiber. Die in der Verantwortung der Hamburger Hochbahn liegende Station Norderstedt Mitte wird dabei im Bereich der AKN mit aufgeführt. Für die Bewertung spielt die Zuständigkeit im Detail keine Rolle. Auch in der Zuständigkeit Dritter liegende, aber der Funktion oder dem Erscheinungsbild der Stationen zuzuordnende Einrichtungen werden ihrem Zustand entsprechend in die Bewertung einbezogen. Die Karten auf den Seiten 24 bis 29 geben einen Überblick über die Bewertungen der einzelnen Stationen.

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 Beleuchtung, Abfahrtsplan, Bahnhofnamensschild, Wetterschutz, Sitzgelegenheiten und bei Stationen mit mehr als einem Bahnsteiggleis auch eine Orientierungsmöglichkeit über das Abfahrtsgleis.

Zum Vergleich der Entwicklung werden die Noten der Qualitätskontrollen aus dem Sommer 2014 (S) und dem Winter 2014 (W) in Klammern angegeben.

3.1 Wartekomfort

In die Bewertung des Wartekomforts fließen die Zustände der Bahnsteige, der Sitzgelegenheiten, der Wetterschutzeinrichtungen, der Abfallbehälter und der Zugänge (außer Aufzüge und Rolltreppen) ein.

Es ergeben sich folgende Durchschnittsnoten:

AKN:	1,78	(W: 1,75 /S: 1,72)
DB BM Kiel:	2,68	(2,87 / 2,75)
DB BM Lübeck:	2,72	(2,77 / 2,76)
DB BM Hamburg:	2,50	(2,75 / 2,63)
NEG:	2,43	(2,43 / 2,29)

alle Stationen: 2,49 (2,59 / 2,52)

Die Verbesserung des Wartekomforts gegenüber dem Sommer 2014 ist in erster Linie auf die überdurchschnittlich gut bewerteten neuen Stationen zurückzuführen.

Im Vergleich mit den letzten Jahren war in diesem Sommer eine deutliche Zunahme der Verkrautung auf den Bahnsteigen zu verzeichnen. An einigen Stationen bestehen nach wie vor größere Mängel an den Bahnsteigen. Mit „mangelhaft“ musste im Bereich Wartekomfort jedoch keine Station bewertet werden.



Abbildung 52: Rund drei Monate nach einem Fahrplanwechsel sollte die Kennzeichnung „Neuer Fahrplan“ längst entfernt sein. Das war sie in Niebüll jedoch nicht.



Abbildung 53: Die Wegeleitung in Ahrensburg-Gartenholz ist nicht optimal. An dieser Stelle wäre ein Hinweis auf den Weg zu Gleis 2 über die linke Rampe nicht nur für Rollstuhlfahrer sinnvoll.

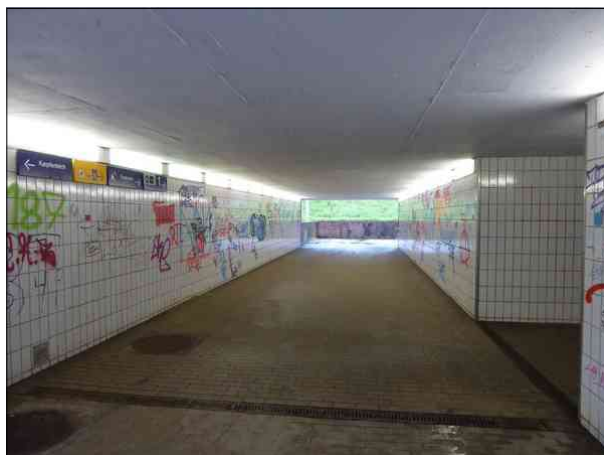


Abbildung 54: Im Tunnel von Schleswig fehlt insbesondere für die aus Westen kommenden Fahrgäste ein Hinweis auf die Standorte der Fahrkartenautomaten. An dem vom Tunnel direkt erreichbaren Gleis 3 gibt es nämlich keinen Automat.

3.2 Information

Die Bewertung der Information beinhaltet den Zustand der Vitrinen, die Aktualität und den Informationsgehalt aller Aushänge, den Zustand der Uhren, Zugzielanzeiger und Lautsprecher, Zustand und Vorhandensein von Stationsschildern und den Informationsgehalt des Wegeleitsystems.

Es ergeben sich folgende Durchschnittsnoten:

AKN:	1,33	(W: 1,44 /S: 1,42)
DB BM Kiel:	2,33	(2,49 / 2,34)
DB BM Lübeck:	2,28	(2,06 / 2,04)
DB BM Hamburg:	1,88	(1,75 / 1,75)
NEG:	1,57	(2,00 / 1,57)

alle Stationen: 2,07 (2,11 / 2,01)

Der gegenüber dem Winter verbesserte Wert ist auf den Wegfall der Beleuchtungsmängel bei der Sommer-Erhebung zurückzuführen. Erstmals seit dem Winter 2012/2013 mussten in diesem Bereich Stationen mit „mangelhaft“ bewertet werden. In Suchsdorf fehlte die Hälfte des Abfahrtsplans und in Scharbeutz wurde nicht über einen Gleiswechsel informiert.

3.3 Service

Die Noten für den Service werden vergeben für den Zustand und die Funktionsfähigkeit der Fahrkartenautomaten, der Entwerter, der Schließfächer, der Automatiktüren, der Aufzüge und Rolltreppen und den Zustand der Fahrkartenschalter. 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 der genannten Ausstattungen verfügen, werden in diesem Punkt nicht bewertet.

Da die NEG als einzige Serviceeinrichtung die Fahrkartenverkaufsstelle in Niebüll betreibt, wird sie hier nicht mit aufgeführt.

Es ergeben sich folgende Durchschnittsnoten:

AKN:	1,36	(W: 1,36 /S: 1,50)
DB BM Kiel:	1,77	(1,79 / 1,65)
DB BM Lübeck:	1,88	(1,85 / 1,80)
DB BM Hamburg:	1,63	(1,63 / 2,13)

alle Stationen: 1,69 (1,69 / 1,68)

Bei ähnlichem Umfang der Schäden an Automaten und Aufzügen liegt die Servicequalität weiter auf dem Niveau des Winters. Mit „mangelhaft“ wurde der Service in Tornesch und Bad Oldesloe aufgrund der defekten Aufzüge bewertet. In Müssen, Langenhorn und Burg (Dithm) waren die defekten bzw. fehlenden Fahrkartenautomaten der Grund.



Abbildung 55: Ungünstig ist die gewählte Variante des neuen Infopunkts in Süderbrarup. Zwei doppelseitige Vitrinen würden schon beim Zugang sichtbare Informationen bieten.



Abbildung 56: Erfreulich ist die neue Wegweisung zum NEG-Bahnhof im Tunnel des Bahnhofs Niebüll.



Abbildung 57: Der monatelang defekte barrierefreie Zugang zum Mittelbahnsteig in Wrist wurde instand gesetzt.

3.4 Gesamtbewertung

Die Gesamtnote soll den Gesamtzustand der jeweiligen Station wiedergeben, wie diese sich den Bahnkunden präsentiert. Dafür wird nicht die Durchschnittsnote der Teilbereich-Bewertungen gebildet, sondern es wird neben der funktionalen Bewertung auch der Gesamteindruck berücksichtigt.

Außerdem können Stationen insgesamt höchstens eine Note besser bewertet werden als der schlechteste Teilbereich.

In den Bereichen der Infrastrukturbetreiber ergeben sich folgende Durchschnittsnote für die Stationen:

AKN:	1,69	(W: 1,75 /S: 1,72)
DB BM Kiel:	2,59	(2,77 / 2,66)
DB BM Lübeck:	2,60	(2,60 / 2,54)
DB BM Hamburg:	2,25	(2,38 / 2,50)
NEG:	2,00	(2,14 / 2,14)

alle Stationen: 2,37 (2,47 / 2,41)

Die Stationsqualität im letzten Winter war durch Mängel an den Beleuchtungseinrichtungen stark beeinträchtigt. Nicht zuletzt durch den guten Zustand der seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 neu eröffneten Stationen fällt die Gesamtbewertung der Stationsqualität in diesem Sommer im Durchschnitt auch etwas besser aus als vor einem Jahr.

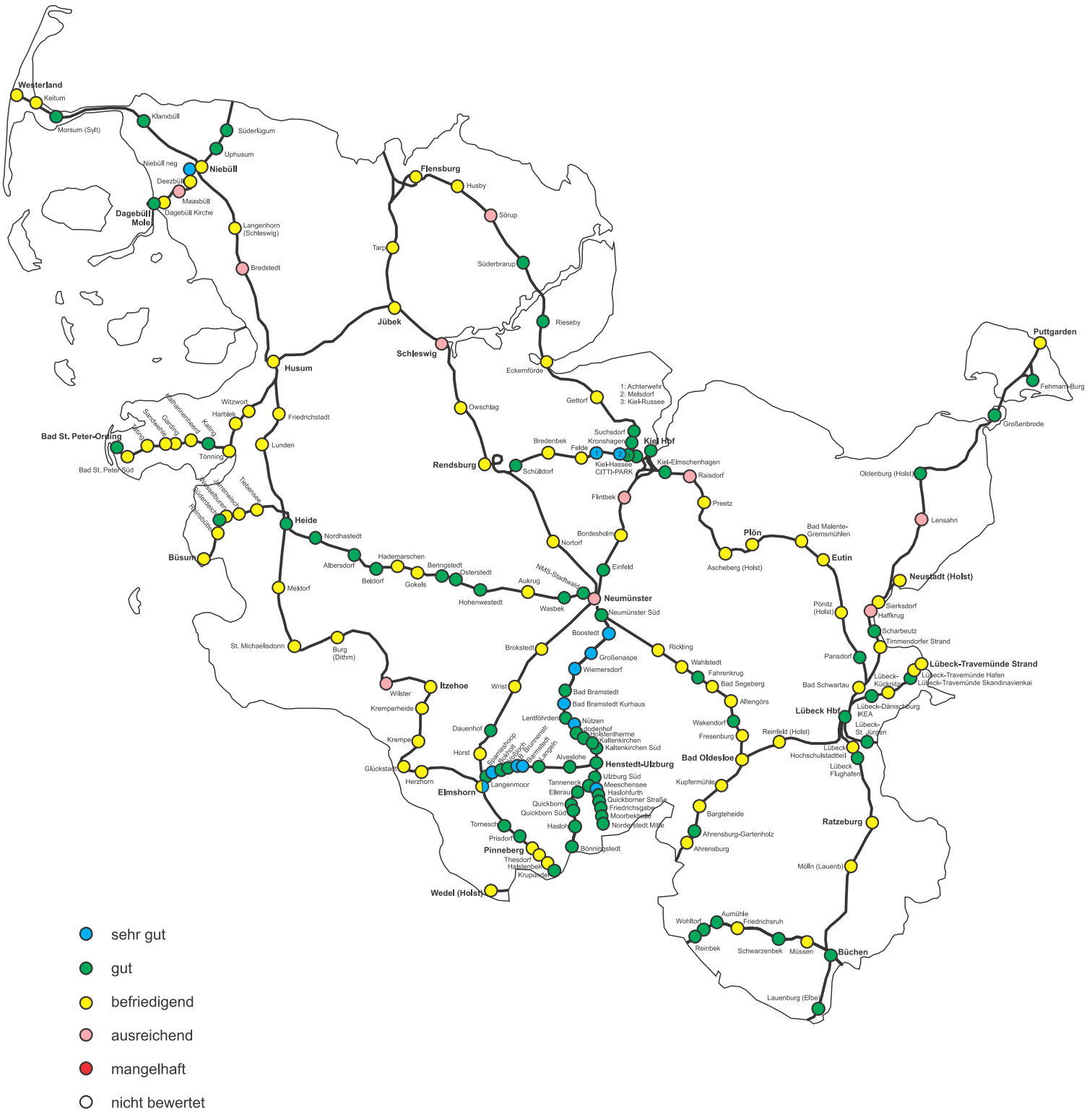
Die seit dem Winter durchaus erfolgten punktuellen Qualitätsverbesserungen wirken sich nur gering auf das Gesamtergebnis der Qualitätskontrolle aus. Insbesondere durch vielerorts mangelhafte Grünpflege und durch die wieder gestiegene Ausfallquote der Bahnhofsuhren wird ein besseres Ergebnis verhindert.

Die sich nun schon über mehr als ein Jahr hinziehende Inbetriebnahme einiger DSA wirkt sich weiterhin spürbar auf die Stationsqualität aus. Eine deutliche Steigerung der Informationsqualität wird erzielt werden, wenn alle installierten DSA auch funktionieren.

Gegenüber dem letzten Winter wurde der Zustand von 22 Stationen besser bewertet. An 13 Stationen wurde eine schlechtere Qualität festgestellt.

Im Gegensatz zum letzten Winter musste keine Station mit der Gesamtnote „mangelhaft“ bewertet werden. Fünf Stationen wurden in allen Teilbereichen mit „sehr gut“ bewertet. Dies sind die AKN-Stationen Barmstedt, Barmstedt Brunnenstraße, Boostedt, Sparrieshoop und Wiemersdorf. Nur am Bahnhof Barmstedt wurde kein einziger Mangel verzeichnet.

Der Anhang gibt einen Überblick über die Stationen mit den besten und den schlechtesten Bewertungen.



Karte 5: Qualität des Wartekomforts

(Qualitätskontrolle Sommer 2015)

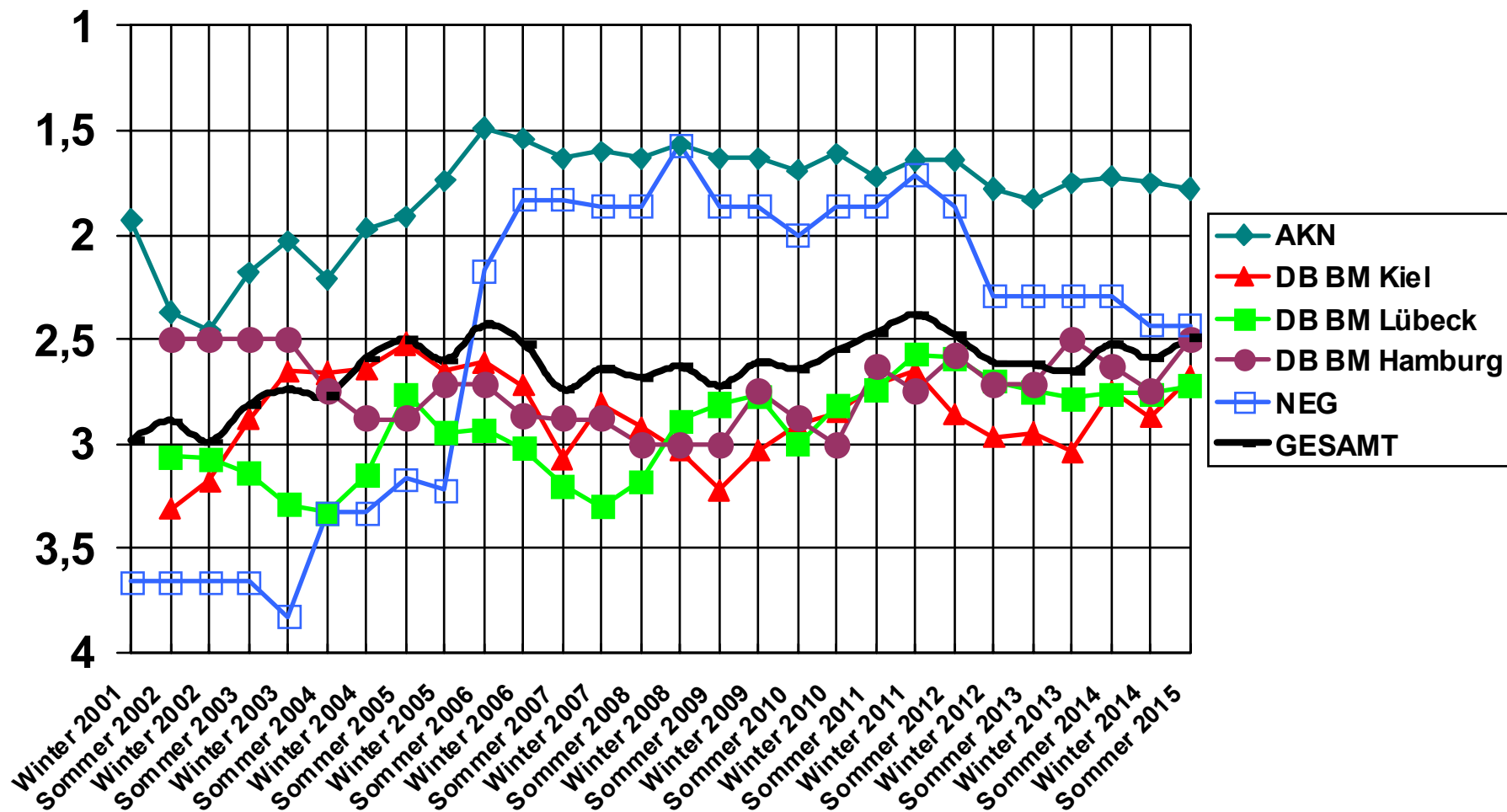
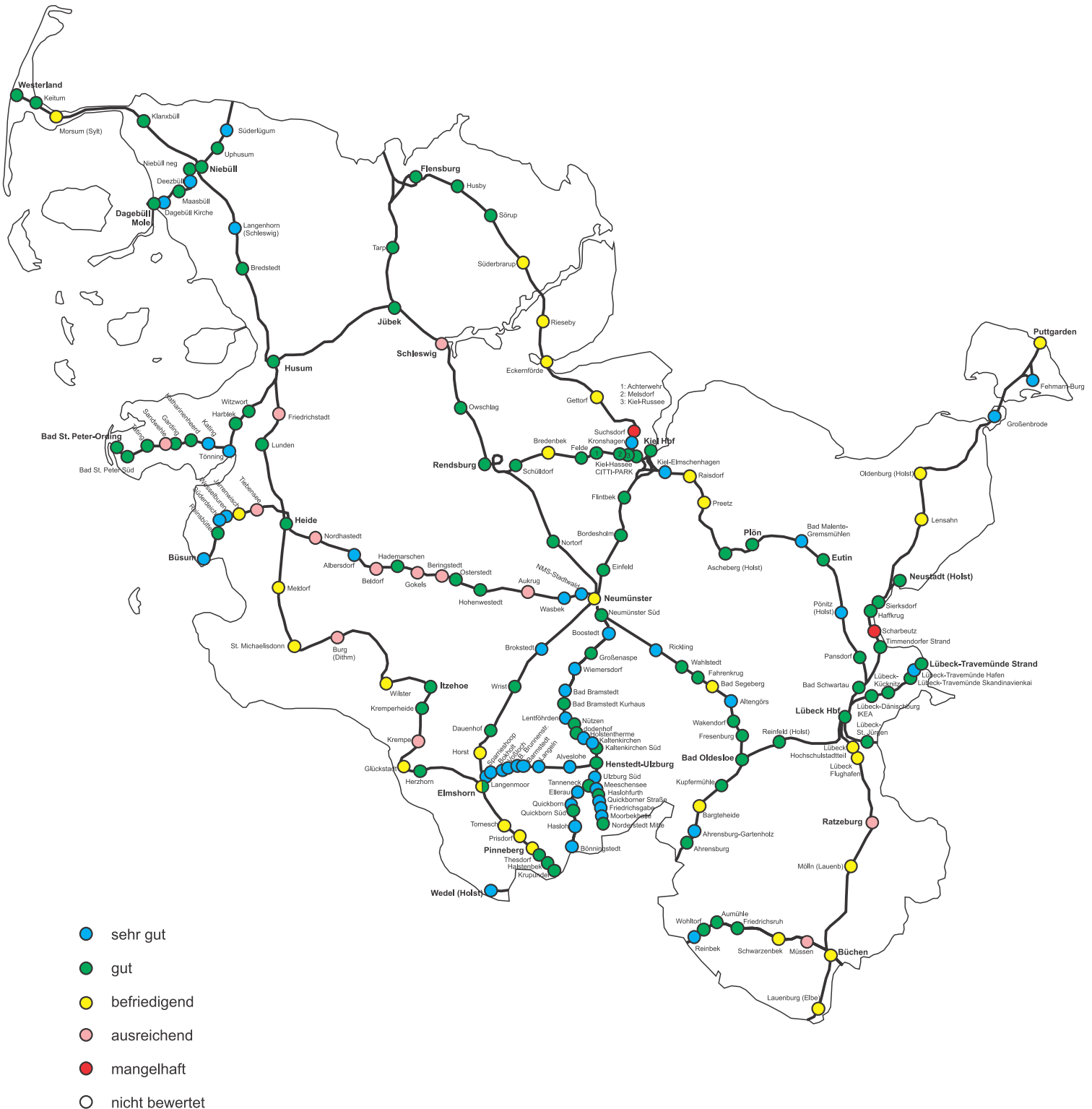


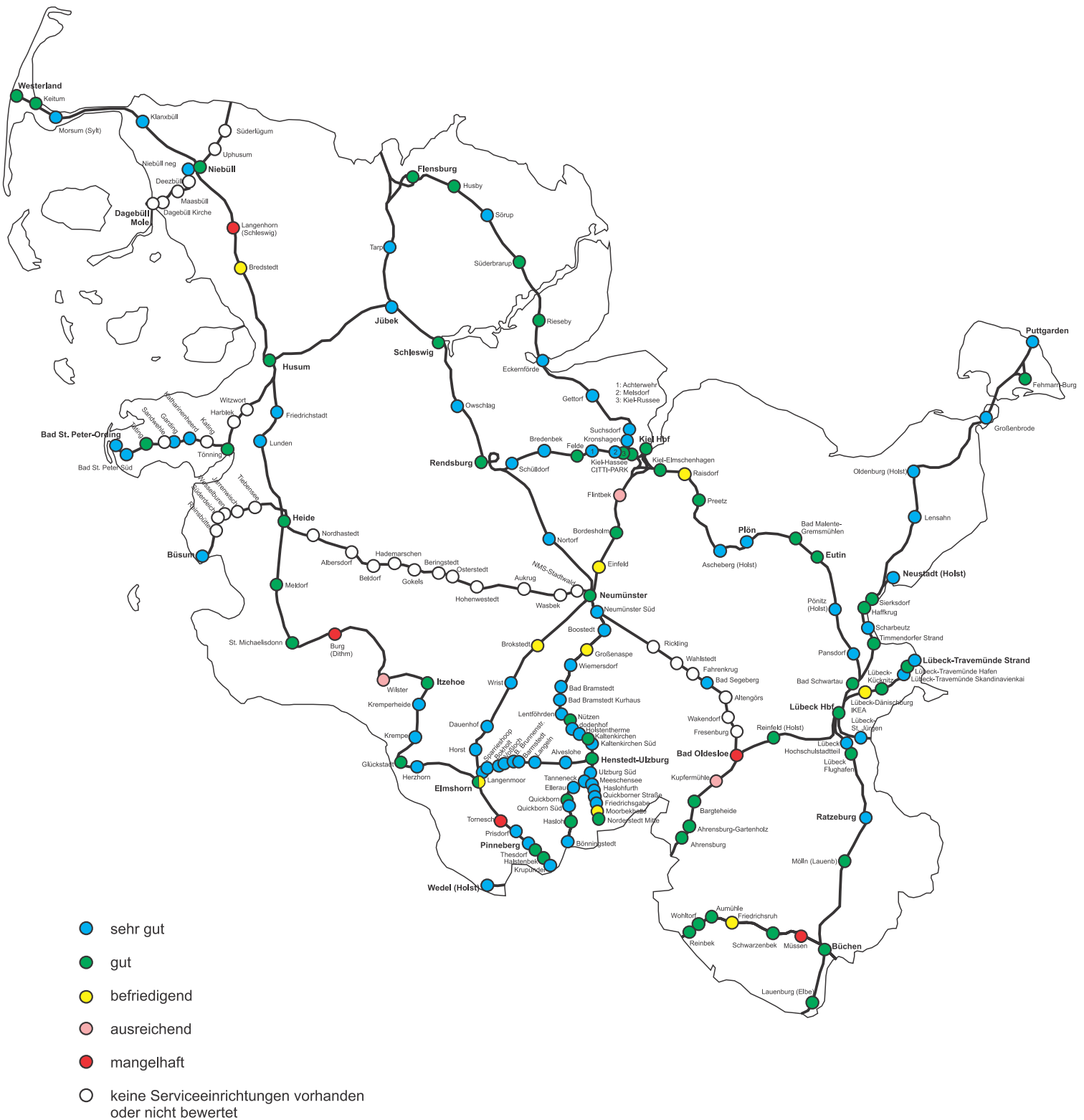
Diagramm 1:

Entwicklung der Durchschnittsnoten für den Wartekomfort seit Beginn der Qualitätskontrolle im Jahr 2001



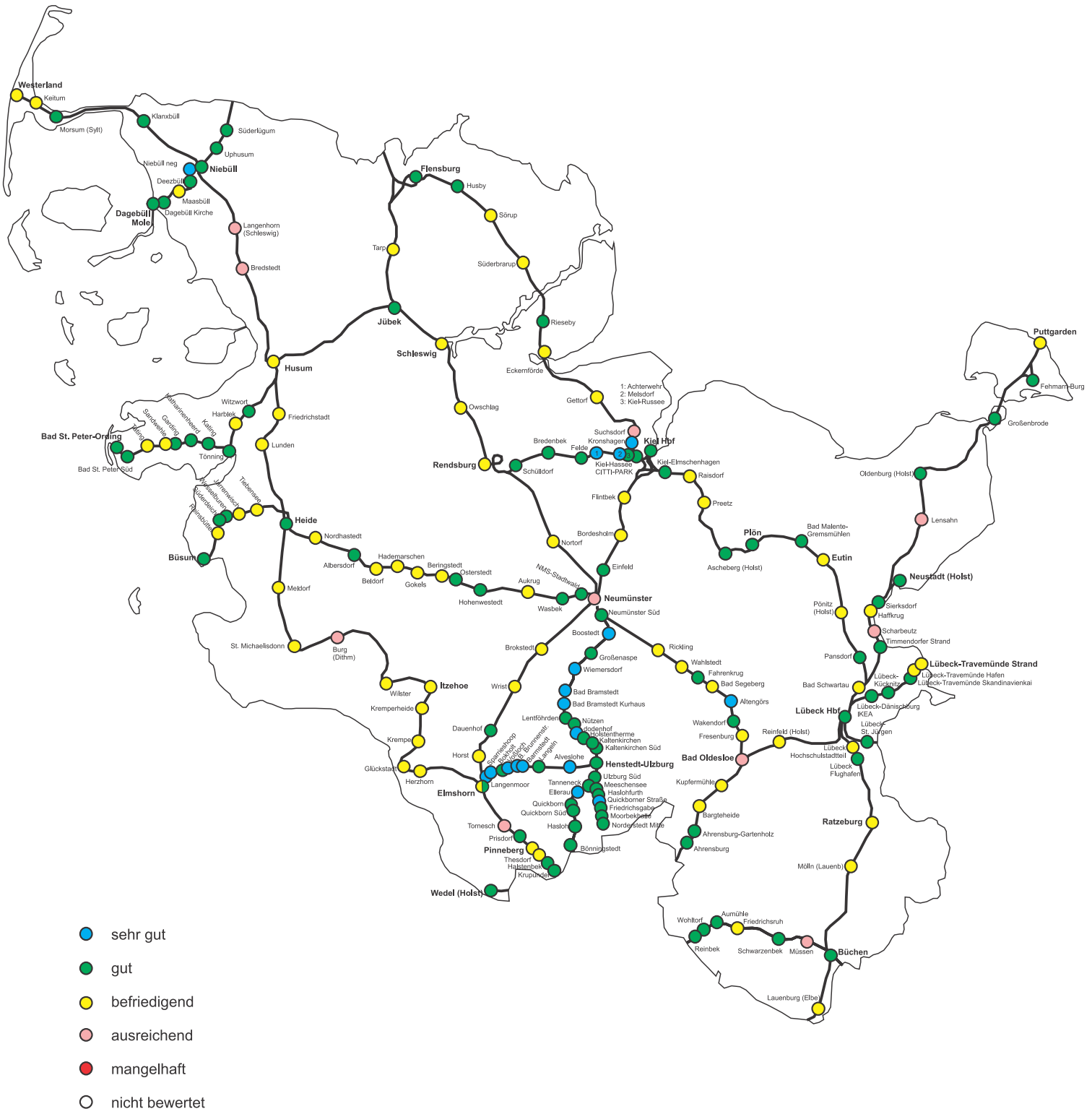
Karte 6: Qualität der Information

(Qualitätskontrolle Sommer 2015)



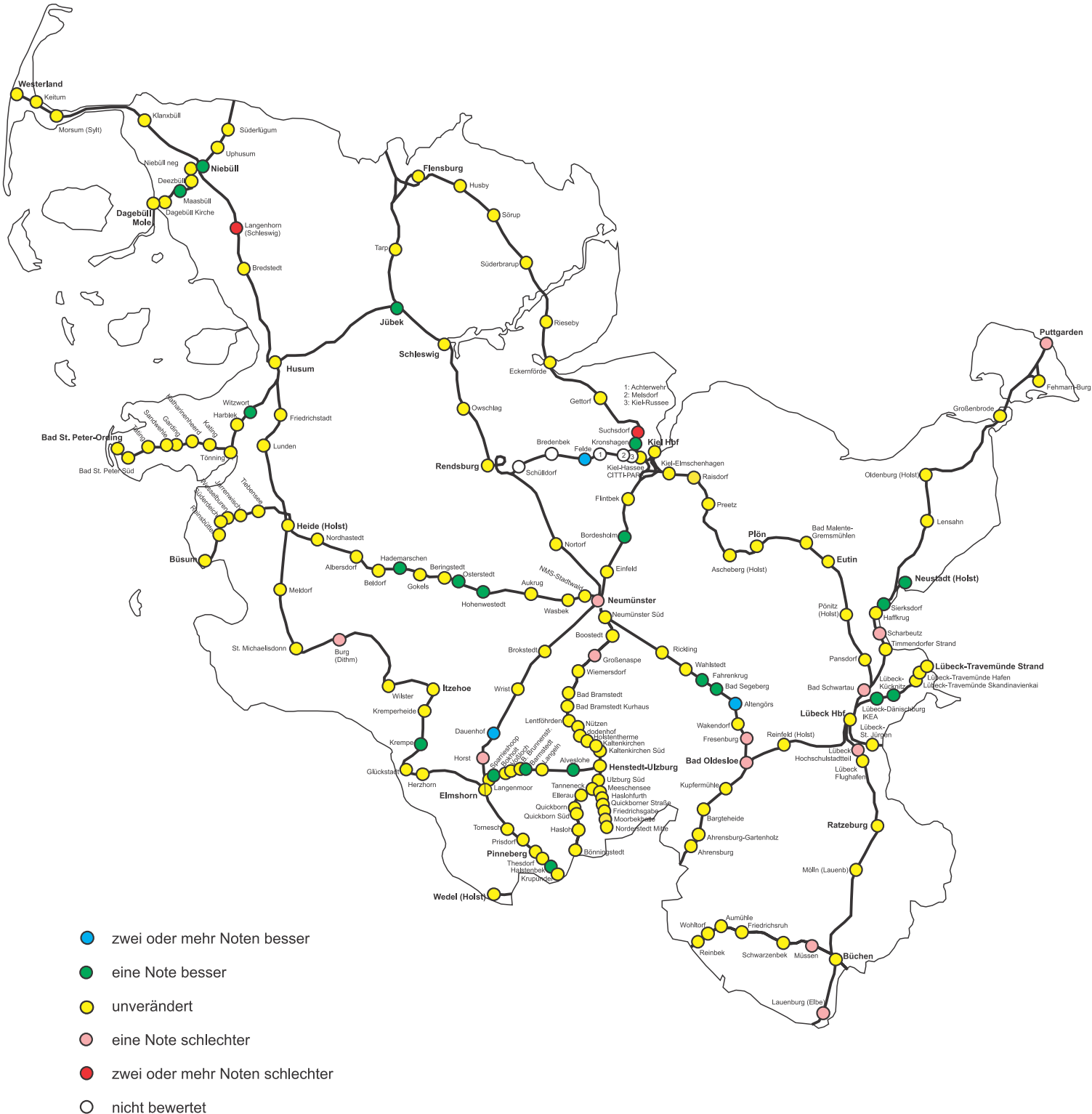
Karte 7: Servicequalität

(Qualitätskontrolle Sommer 2015)



Karte 8: Gesamtbewertung der Stationen

(Qualitätskontrolle Sommer 2015)



Karte 9: Veränderung der Gesamtnote im Vergleich zur Qualitätskontrolle im Winter (Qualitätskontrolle Sommer 2015)

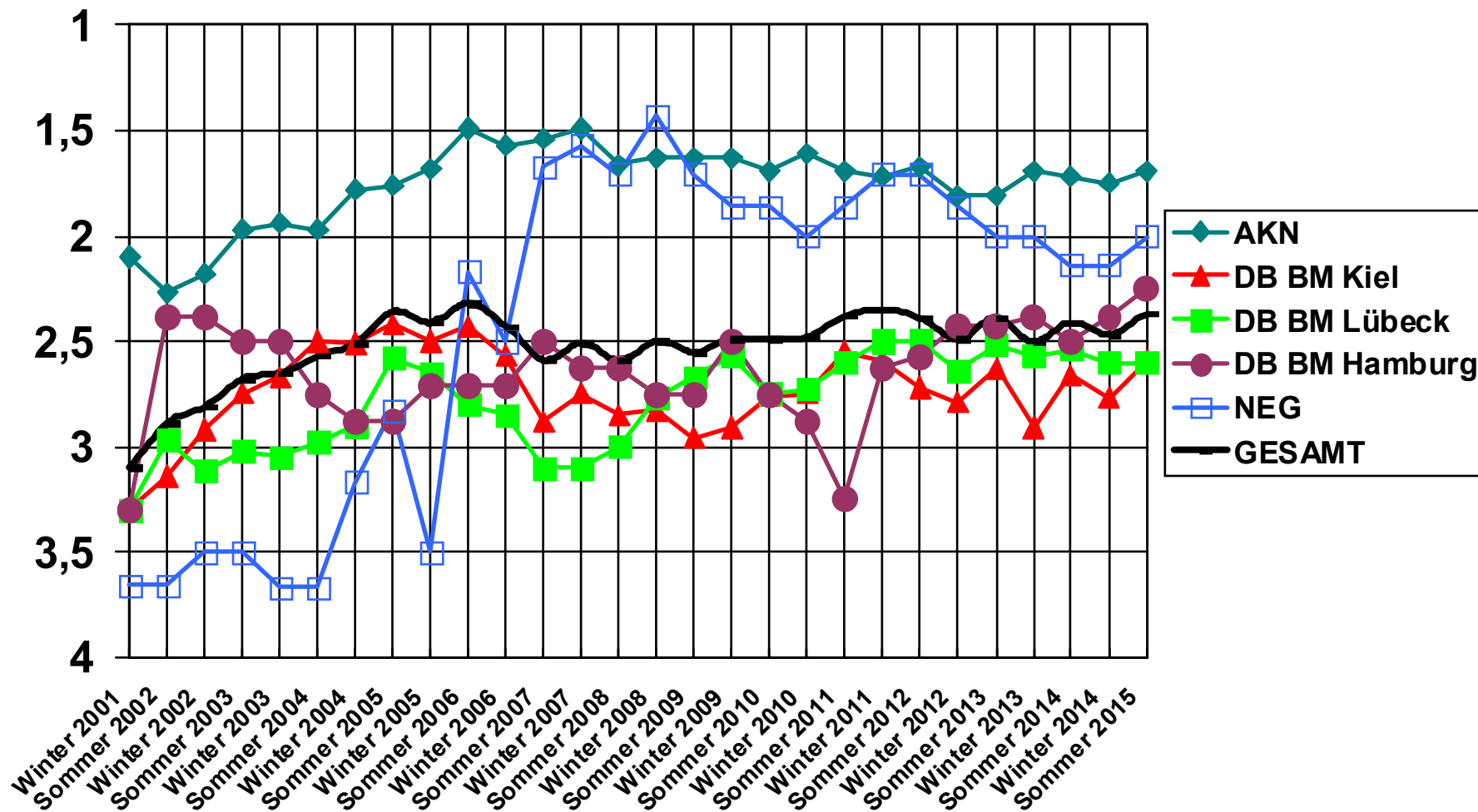


Diagramm 2:
Entwicklung der Gesamtdurchschnittsnoten seit Beginn der Qualitätskontrolle im Jahr 2001

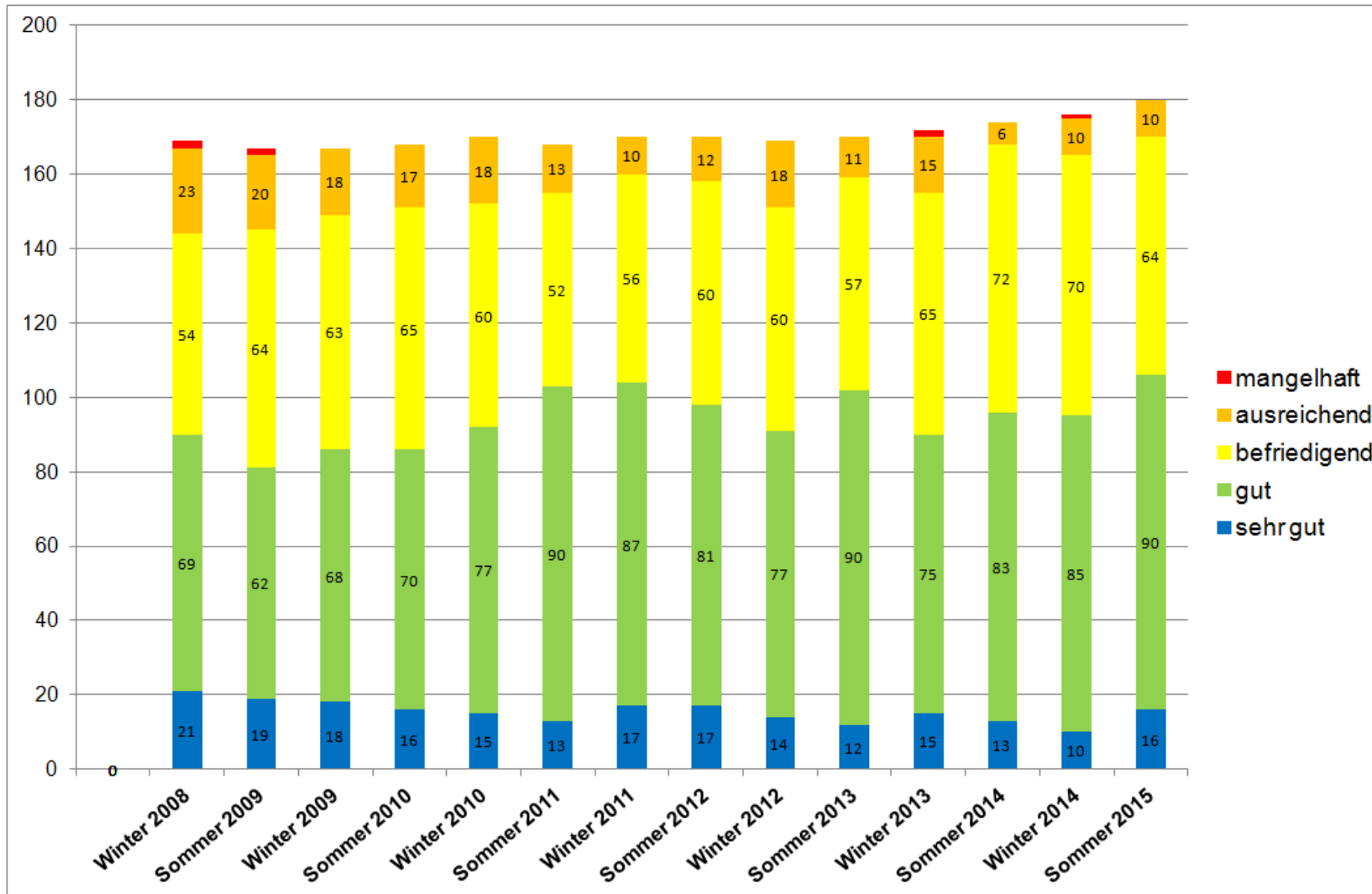


Diagramm 3:
Entwicklung der Gesamnotenverteilung in den letzten Jahren

Anhang

**zum Bericht der 28. Qualitätskontrolle
an den Bahnstationen in Schleswig-Holstein
für den Sommer 2015**

***Übersicht über die Stationen mit den besten
und den schlechtesten Bewertungen***

Stationen mit den besten Bewertungen

Bei den Erhebungen im Sommer 2015 wurden fünf Stationen in allen Bereichen mit „sehr gut“ bewertet.

Das gilt für Barmstedt, Barmstedt Brunnenstraße, Boostedt, Sparrieshoop und Wiemersdorf, die alle von der AKN betrieben werden.

Für den Bahnhof **Barmstedt** wurde kein Mangel verzeichnet. In **Boostedt** und **Wiemersdorf** war jeweils nur eine Vitrinenscheibe leicht zerkratzt.

Station	Wartekomfort	Information	Service	Gesamtnote
Barmstedt	1	1	1	1
Boostedt	1	1	1	1
Wiemersdorf	1	1	1	1

Es folgt die Vorstellung dieser Stationen jeweils mit einem Foto, das während der Erhebung aufgenommen wurde.



Barmstedt: Bahnhof an der Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg.



Boostedt: Bahnhof an der Strecke Kaltenkirchen - Neumünster.



Wiemersdorf: Bahnhof an der Strecke Kaltenkirchen - Neumünster.

Stationen mit den schlechtesten Bewertungen

Bei den Erhebungen im Sommer 2015 wurde keine Station mit der Gesamtnote „mangelhaft“ bewertet. Zehn Stationen erhielten die Gesamtnote „ausreichend“.

Der Bahnhof **Burg (Dithm)** wies neben dem fehlenden Fahrkartenautomaten auch in anderen Bereichen einige Mängel auf. Die Grünpflege war unzureichend, so dass Schilder und Treppen teilweise zugewachsen waren. Zudem war der DSA an Gleis 2 defekt. In **Müssen** war neben dem defekten Fahrkartenautomaten in erster Linie die fehlende Information über die Streiks der GDL ausschlaggebend für die schlechte Bewertung. In **Bad Oldesloe** war der defekte Aufzug zu den Gleisen 6 und 7 der Grund für die Abwertung der Gesamtnote. In den anderen Bereichen waren die Mängel nicht gravierend.

Station	Wartekomfort	Information	Service	Gesamtnote
Burg (Dithm)	3	4	5	4
Müssen	3	4	5	4
Bad Oldesloe	3	2	5	4

Es folgt die Vorstellung dieser Stationen jeweils mit einem Foto, das während der Erhebung aufgenommen wurde.



Burg (Dithm): Bahnhof an der Strecke Hamburg - Westerland. Der Fahrkartenautomat war abgebaut, der DSA an Gleis 2 war defekt, und einige Schilder waren zugewachsen. Auch auf der Treppe und im Fahrgastunterstand an Gleis 1 wucherten Pflanzen. Im Warteraum gab es Glas- und Feuchtigkeitsschäden.



Müssen: Haltepunkt an der Strecke Hamburg - Büchen. Über die am Erhebungstag stattfindenden Lokführerstreiks wurde gar nicht informiert, obwohl auf der Strecke viele Züge ausfielen. Da der Fahrkartenautomat nicht funktionierte, konnte man auch damit keine Fahrplanauskünfte erhalten.



Bad Oldesloe: Bahnhof an den Strecken Hamburg - Lübeck und Bad Oldesloe - Neumünster. Die Tragkonstruktion des Bahnsteigdaches an den Gleisen 6/7 war schon wieder aufgebaut. Entscheidend für die schlechte Bewertung war jedoch der Defekt des Aufzugs zu diesem Bahnsteig.