

25. Qualitätskontrolle an den Bahnstationen in Schleswig-Holstein

Ergebnisbericht

Winter 2013

Bearbeiter: Sven Jagdhuhn
jagdhuhn@bahnstadt.de

Auftraggeber:
LVS Schleswig-Holstein 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	22
3.1	Wartekomfort	22
3.2	Information	23
3.3	Service	23
3.4	Gesamtbewertung	24

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 4a:	Funktionsfähigkeit der Beleuchtung	21
Karte 5:	Bewertung Wartekomfort	25
Diagramm 1:	Entwicklung Wartekomfort	26
Karte 6:	Bewertung Information	27
Karte 7:	Bewertung Serviceeinrichtungen	28
Karte 8:	Gesamtbewertung	29
Karte 9:	Veränderung der Gesamtnote	30
Diagramm 2:	Entwicklung Gesamtbewertung	31

Anhang

Übersicht über die Stationen mit den besten und den schlechtesten Bewertungen



Abbildung 1: Seit dem 15.12.2013 ist der neue Haltepunkt Lübeck Hochschulstadtteil in Betrieb.



Abbildung 2: Großzügig wurde der überdachte Zugang von den Gleisen 1 und 140 zum modernisierten Bahnhofs-tunnel in Büchen gestaltet.



Abbildung 3: Erneut war die Beleuchtung im Unterstand und in der Vitrine auf dem Bahnsteig in Hademarschen nicht funktionsfähig.

1 Einleitung

Seit dem Herbst 2001 werden in Schleswig-Holstein halbjährlich Qualitätskontrollen an allen betriebenen Bahnstationen durchgeführt. Die Erhebungen für die 25. Qualitätskontrolle hat die Agentur BahnStadt im Auftrag der LVS Schleswig-Holstein vom 11. November bis zum 18. Dezember 2013 vorgenommen. Die Bereisungen der 173 dem Personennahverkehr dienenden Bahnhöfe und Haltepunkte in Schleswig-Holstein wurden wieder gemeinsam mit Vertretern der Infrastrukturunternehmen durchgeführt. Alle fanden bei Dunkelheit statt, um auch die Beleuchtung prüfen zu können. Nicht erhoben wurde der Haltepunkt „Kiel Schulen am Langsee“, an dem nur an Schultagen morgens jeweils eine Zugankunft stattfindet.

Die Stationen Prisdorf und Rieseby wurden wegen laufender Bauarbeiten nur teilweise bewertet.

Die Qualität der Stationen war in diesem Winter deutlich schlechter als im Sommer. Die Durchschnittsnote für die Gesamtbewertung liegt auch noch etwas unter dem im Winter 2012 ermittelten Wert.

Großen Anteil an der gegenüber dem Sommer schlechteren Bewertung der Stationen hat die verschlechterte Informationsqualität. Gegenüber den Erhebungen in den letzten Jahren wurden ungewöhnlich viele nicht funktionierende Zugziel- und Schriftanzeiger verzeichnet.

Dazu gibt es im schon seit spätestens dem Jahr 2011 bestehenden Problembereich der vielen Mängel an den Uhren keine Verbesserung. Im Gegenteil: Die Anzahl der an den Uhren registrierten Mängel liegt jetzt auf dem bisher höchsten ermittelten Wert.

Auch an den Beleuchtungen wurden so viele Schäden festgestellt wie bei keiner der seit dem Jahr 2002 einmal jährlich bei Dunkelheit erfolgenden Überprüfungen zuvor.

Gegenüber dem letzten Sommer wurde der Zustand von 17 Stationen besser bewertet. An 33 Stationen wurde eine schlechtere Qualität festgestellt.

Um zwei Noten besser als im Sommer wurde der angetroffene Zustand des Bahnhofs Lauenburg bewertet, weil der Fahrkartenautomat wieder funktionierte. Zwei Noten schlechter als im Sommer ist die Bewertung des Zustands der Stationen Brokstedt, Hademarschen, Itzehoe, Kiel-Elmschenhagen und Lensahn ausgefallen.

Erstmals seit über vier Jahren mussten wieder Stationen mit „mangelhaft“ in der Gesamtbewertung benotet werden.



Abbildung 4: Mitten auf dem Hausbahnsteig in Meldorf fehlte ein Gullideckel.

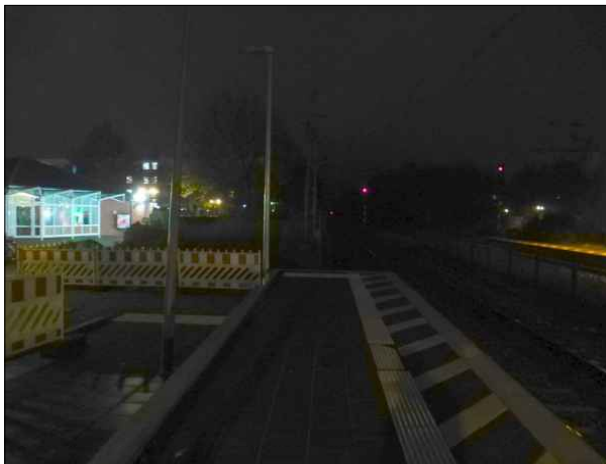


Abbildung 5: Am nördlichen Ende des erneuerten Bahnsteigs an Gleis 1 in Tornesch bestand durch unzureichende Sicherung und fehlende Beleuchtung Absturz- und Stolpergefahr zur Rampe.



Abbildung 6: Am Bahnsteig an Gleis 1 in Elmshorn sind die Holzgeländer zerstört und daneben liegt Müll.

2 Analyse

2.1 Bahnsteige

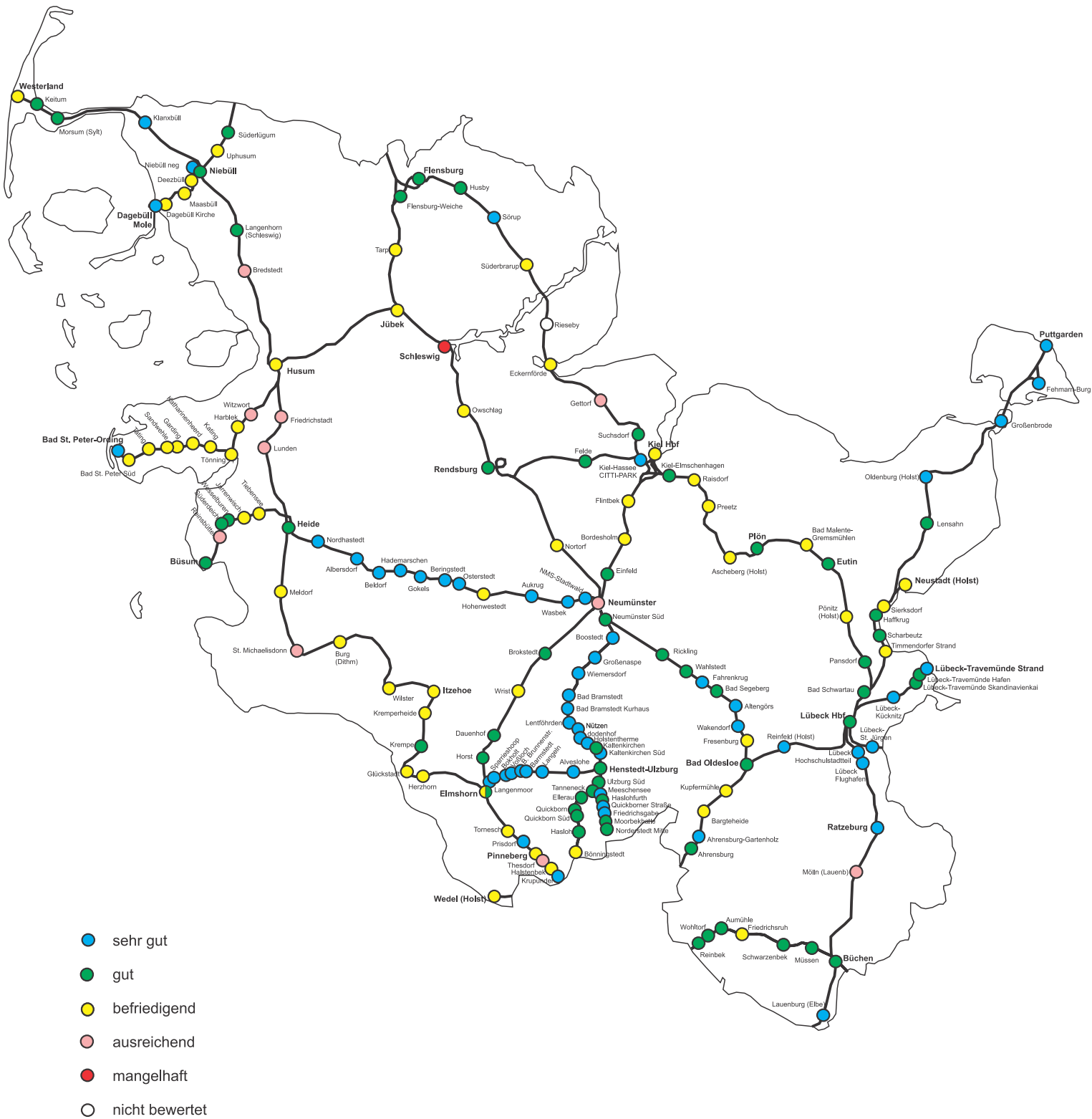
In Altengörs wurde im Sommer der Bahnsteig nördlich des Bahnübergangs erneuert und ausgebaut. Von diesem verkehren nun die Züge in beide Richtungen. Der bisherige Bahnsteig Richtung Bad Oldesloe wurde abgebaut. In Fresenburg wurde der bestehende Bahnsteig verlängert. Die Bahnsteigoberflächen in Nordhastedt und Wasbek wurden im Sommer erneuert. In Tornesch wurde die Erneuerung des Bahnsteigs an Gleis 1 ergänzt durch die teilweise Pflasterung des bisher regelmäßig abgetragenen Sand-Kies-Belags auf dem Bahnsteigs an Gleis 2. Die beiden Bahnsteige in Prisdorf sind im Herbst erneuert worden. Damit wurde der Zustand dieser Stationen deutlich verbessert.

Die im Sommer stark beschädigte Bahnsteigkante des Hausbahnsteigs in Flintbek wurde umfangreich ausgebessert und war jetzt in akzeptablem Zustand. Im Bereich der AKN wurden die beschädigten Bahnsteigplatten in Boostedt, Großenaspe und Wiemersdorf ausgetauscht. In Neumünster Süd wurde an der Neupflasterung des Bahnsteigs noch gearbeitet.

Ebenfalls eine Baustelle wurde auf dem Bahnsteig in Rieseby angetroffen. Dort war der nördliche Bereich noch abgesperrt. In Tornesch war der Bahnsteig an Gleis 1 schon auf der gesamten Länge nutzbar, doch waren insbesondere die Zugänge noch nicht zufriedenstellend hergestellt. An der neu angelegten Rampe des nördlichen Zugangs war die Kante zum Bahnsteig noch nicht durch ein Geländer gesichert. Auch eine Baustellenabspernung war dort nicht vorhanden.

Unverändert sind an vielen Bahnsteigen größere Schäden zu verzeichnen. Besonders der Zerfall der Kontrast- und Blindenleitstreifen in Schleswig und Bredstedt schreitet weiter voran. In Bredstedt, Friedrichstadt und Dagebüll Kirche gibt es durch Absackungen der Oberflächen größere und umfangreiche Stufenbildungen an den Kanten. Nennenswerte Pfützenbildung wurde auf den Bahnsteigen in Halstenbek, Thesdorf, Mölln, Lübeck Hbf, Tönning, Husum, Dagebüll Kirche und Uphusum registriert. Bereichsweise größere Schäden weisen die Bahnsteigoberflächen vor allem an Gleis 1 in Lunden, in Westerland und in St. Michaelisdonn auf. Ebenso ist die Bahnsteigkante in Reinsbüttel weiterhin stark beschädigt. In Hohenwestedt fehlte ein Abdeckstein der Hausbahnsteigkante. Dieser Bereich war abgesperrt.

Kaum noch oder nur teilweise sichtbare Warnstreifen wurden in Ascheberg, Bad St. Peter Süd, Husum, Nortorf, Tönning, in Neumünster an Gleis 2 und in Flintbek im Rasenbereich an Gleis 1 notiert.



Karte 1: Zustand der Bahnsteige

Oberflächen und Kanten

(Qualitätskontrolle Winter 2013)



Abbildung 7: Der Fahrgastunterstand in Kating ist durch einen Orkan zerstört worden. Seit dem gibt es keinen Wetterschutz und keine Sitzgelegenheit mehr an dem Haltepunkt.



Abbildung 8: Die Dächer der älteren Unterstände in Niebüll sind weiterhin undicht und stark verschmutzt.



Abbildung 9: Nach wie vor ist der Bereich rund um den im Herbst 2011 eingebauten Fahrkartenautomaten in Felde nicht abgedichtet.

2.2 Wetterschutz

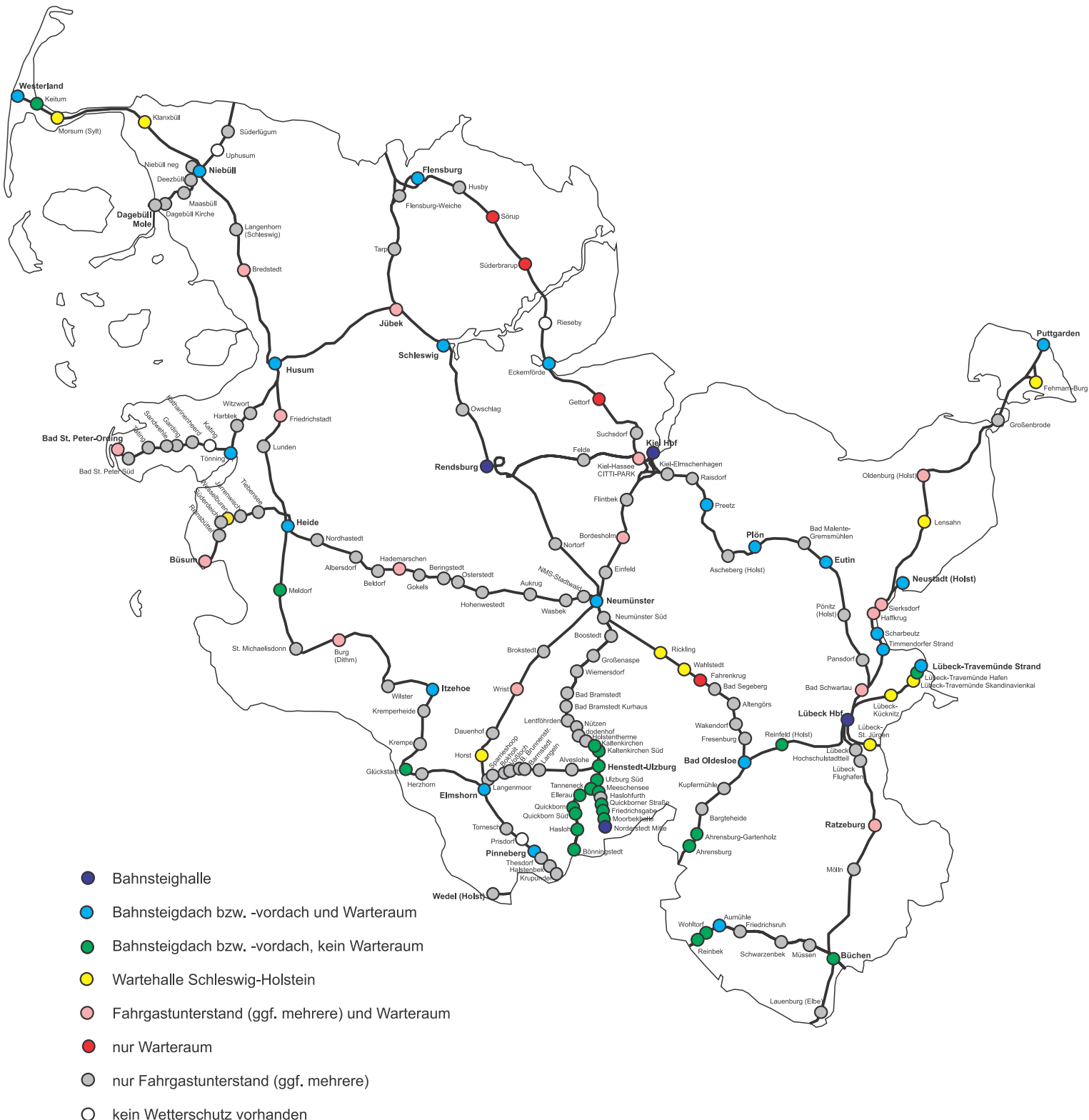
Bei den Wetterschutzeinrichtungen auf den Bahnsteigen haben die Glasschäden seit dem Sommer wieder deutlich zugenommen. Mit insgesamt 21 fehlenden oder zerstörten Scheiben wurden sieben mehr als im Sommer und drei weniger als vor einem Jahr gezählt. An den Stationen in den Bereichen der NEG und der AKN wurden erneut keine schwer beschädigten oder fehlenden Scheiben verzeichnet.

In dieser Statistik ist nicht berücksichtigt, dass der Unterstand in Kating vollständig verschwunden ist. Baustellenbedingt stand den Fahrgästen in Prisdorf und Rieseby ebenfalls kein Wetterschutz auf den Bahnsteigen zur Verfügung. Nach der Bahnsteigerneuerung an Gleis 1 in Tornesch fehlten dort noch die Unterstände. Die Erneuerung des Bahnsteigdachs an den Gleisen 1/2 in Neumünster wurde dagegen abgeschlossen.

In Heide wurde im Herbst mit dem Bau der Überdachungen am Hausbahnsteig und am Zugang der Gleise 2-4 begonnen. Keine Bauarbeiten waren in Bad Oldesloe und Glückstadt zu erkennen. Dort werden die Bahnsteigdächer seit Jahren provisorisch mit zusätzlichen Stützen stabilisiert. Für den im Jahr 2013 geschlossenen Warteraum in Raisdorf wurde bisher kein Ersatz an dem Bahnsteig für Gleis 1 geschaffen.

Erneut unbefriedigend war die Temperatur im Warteraum an den Gleisen 3/4 in Niebüll. Obwohl die Temperaturregler der Heizstrahler auf etwa 25° C eingestellt waren, war der Raum unzureichend geheizt. Die Konstruktion des Warteraums hat sich damit leider als ungeeignet erwiesen. Gänzlich unbeheizt war der Warteraum an den Gleisen 5/6 in Neumünster. Dort beeinträchtigten neben den aufgrund der niedrigen Temperatur von innen beschlagenen Scheiben auch Feuchtigkeitsschäden und Kritzeleien an den Wänden den Aufenthalt. In den Warteräumen in Husum stimmte zwar die Temperatur, doch fielen zahlreiche defekte Leuchten auf. Im Wetterschutzraum an den Gleisen 4/5 funktionierten lediglich 2 der 8 Lampen.

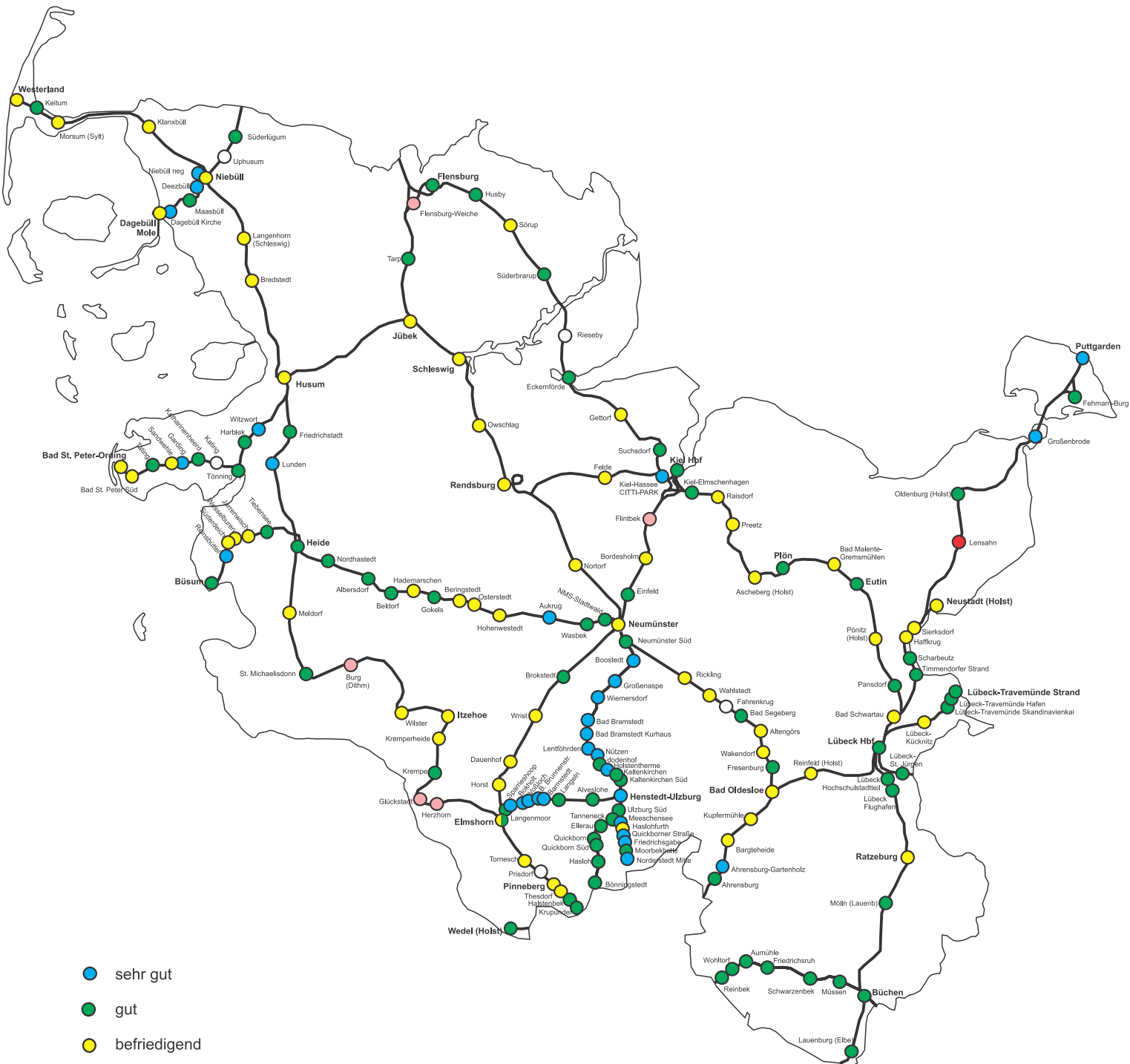
Ärgerlich waren auch defekte Lampen in Unterständen. In Büsum, Hademarschen, Hohenwestedt, Dagebüll Mole, Krupunder und an Gleis 1 in Ratzeburg waren alle Unterstände unbeleuchtet. In Bad Oldesloe, Elmshorn, Keitum, Morsum, Schleswig, Heide und Kiel-Hassee CITTI-PARK wurden einzelne Unterstände mit defekter Beleuchtung registriert. An 7 Stationen fielen von innen verschmutzte Lampen auf. Die Dächer der Unterstände in Westerland waren undicht, so dass teilweise Wasser in den Lampen stand. Schmutzige Scheiben wurden u. a. an Unterständen in Pönitz, Flintbek, Horst, Klanxbüll, Morsum und Wesselburen festgestellt.



Karte 2: Art des Wetterschutzes an den Stationen

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

(Qualitätskontrolle Winter 2013)



- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- nicht bewertet / kein Wetterschutz

Karte 3: Zustand des Wetterschutzes

(Qualitätskontrolle Winter 2013)



Abbildung 10: Die Bänke in Bad St. Peter-Ording sind im Gegensatz zu denen am Haltepunkt Bad St. Peter Süd noch nicht erneuert worden.



Abbildung 11: Die Bereiche abplatzender Beschichtungen an den Bänken an Gleis 4 in Büchen werden größer.



Abbildung 12: Auf den erneuerten Bahnsteigen in Prisdorf wurden noch keine Unterstände aufgebaut. Da auch das historische Schutzhaus am Zugang zu Gleis 2 abgesperrt war, stand kein Wetterschutz zur Verfügung.

2.3 Sitzgelegenheiten

Aufgrund fehlender Fahrgastunterstände standen in Kating, Rieseby, Prisdorf und an Gleis 1 in Tornesch keine Sitzgelegenheiten zur Verfügung.

Die Lackschäden und daraus resultierende Roststellen an den Sitzbänken nehmen zu. Angerostete Sitzgelegenheiten wurden in Dagebüll Mole, Süderlügum, Aumühle, Bargteheide, Bad St. Peter-Ording, Bordesholm, Bredstedt, Garding, Gettorf, Hohenwestedt, Horst, Husum, Jübek, Klanxbüll, Morsum, Neumünster Stadtwald, Niebüll, Sandwehle, St. Michaelisdonn, Tarp, Tating, Büchen, Kupfermühle, Mölln, Reinfeld und Timmendorfer Strand verzeichnet. Die Bänke in Bad St. Peter Süd wurden erfreulicherweise erneuert und wiesen keine Mängel auf.

In Horst wurde die im Sommer noch fehlende Latte einer Bank ersetzt. In Lensahn fehlt dagegen nach wie vor in zwei Sitzbänken je eine Latte. Im Warteraum von Preetz ist das Fehlen einer Banklatte neu hinzugekommen.

Angekolkte Bänke wurden in Ascheberg, Lensahn, Neustadt, Schwarzenbek, Wahlstedt, Bad St. Peter-Ording, Burg (Dithm.), Hademarschen, Meldorf, Neumünster Stadtwald, Wasbek, Wesselburen und Wilster registriert.

Positiv ist, dass die ungenutzten Stützen einer ehemaligen Bank in Herzhorn an Gleis 2 endlich abgebaut wurden.

Grobe Verschmutzungen traten auf den Sitzgelegenheiten nicht auf. Kritzeleien auf den Bänken beeinträchtigten erneut in Rickling, Wahlstedt, Scharbeutz, Langenhorn, Lensahn und Bad St. Peter-Ording das Erscheinungsbild.

Weiterhin sind in Wakendorf, Dauenhof, Ahrensburg und Meldorf einige Sitze deutlich zu hoch installiert. Einige Sitzhöhen in Fahrenkrug, Lentförden, Bad St. Peter-Ording, Heide, Niebüll, Reinsbüttel, Einfeld, Tönning, Wrist und Garding unterschreiten die Regelhöhe von 45 cm um mehrere Zentimeter.



Abbildung 13: Die Tür dieses Abfallbehälters in Friedrichstadt war unverriegelt und stand halb offen.



Abbildung 14: Die fehlende Abdeckung dieses ungenutzten Automatensockels in Bad Oldesloe ermöglicht den Missbrauch als Müllbehälter.



Abbildung 15: Der Abfallbehälter in der Wartehalle von Fehmarn-Burg war erneut verschmutzt.

2.4 Abfallentsorgung

Der Zustand der Abfallbehälter war auch in diesem Winter an den meisten Stationen gut. In Jübek war an Gleis 1 allerdings kein Mülleimer vorhanden.

Einzelne volle Müllbehälter wurden in Bad Oldesloe und Kiel-Elmschenhagen angetroffen. Überfüllte Aschenbecher wurden in Mölln, Bad St. Peter-Ording und Suchsdorf registriert.

Behälter mit nicht schließenden Deckeln wurden wieder in Lensahn und Eutin angetroffen. Unverändert war im Empfangsgebäude von Eutin einer der Behälter nicht in der Halterung verankert sondern stand davor auf dem Fußboden.

An den Bahnhöfen Altengörs, Heide, Husum, Klanxbüll und Raisdorf fehlten Abdeckungen der ursprünglich für Aschenbechereinsätze vorgesehenen Bereiche.

Etwas beschädigt oder angerostet waren einzelne Abfalleimer in Pinneberg, Bad Segeberg, Bargtheide, Lensahn, Lübeck-Kücknitz, Lübeck-St. Jürgen, Travemünde Skandinavienkai, Puttgarden, Raisdorf, Reinfeld, Klanxbüll, Nortorf und Pönitz. Zerkratzt war der Lack von Behältern in Eckernförde und Einfeld.

Gegenüber dem Sommer etwas verbessert wurde die Sauberkeit der Müllbehälter. Verschmutzte Abfalleimer wurden im Sommer an 13 Bahnhöfen erfasst. Jetzt hat sich die Zahl auf 10 reduziert: Fehmarn-Burg, Reinbek, Wedel, Bargtheide, Lensahn, Bredstedt, Elmshorn, Jübek, Morsum und Schleswig. Dazu kommen bekritzelte Behälter in Bad Oldesloe, Bordesholm, Neumünster und Owschlag.

Während auf den Bahnsteigen nur vereinzelt etwas Abfall lag, fiel in Ahrensburg-Gartenholz, Elmshorn, Lunden und Lübeck-Travemünde Hafen unmittelbar neben den Bahnsteigen liegender Müll in etwas größeren Mengen negativ auf.

Neben unzähligen Zigarettenkippen in den Gleisen von Ellerau und Kaltenkirchen wurde noch in Schwarzenbek an Gleis 5 ein mit einer größeren Menge Kleinmüll verschmutzter Gleisbereich verzeichnet.



Abbildung 16: An Gleis 1 in Eckernförde wurden im Außenbereich neue Gleisabschnittsschilder installiert. Ein Nutzen dieser Aktion ist nicht erkennbar.



Abbildung 17: Die Abfahrtstafel in Lübeck Hbf war am 11.12.2013 einseitig defekt.



Abbildung 18: Der DSA an Gleis 1 in Prisdorf wird teilweise von einem neu installierten Bahnhofnamensschild verdeckt.

2.5 Gleisnummernschilder und Zugzielanzeiger

Bei den Gleisnummernschildern gibt es gegenüber dem Sommer größere Veränderungen besonders durch Sturmeinflüsse. In Lunden und Meldorf fehlen jeweils an Gleis 2 alle Nummernschilder. In Rendsburg sind fast alle Abschnittsschilder an den Gleisen 1 und 3 abgebrochen. In Itzehoe, Flintbek, Herzhorn, Langenhorn, Morsum und Nortorf waren einige Schilder verdreht. Der im Sommer in Husum abgebrochene Mast mit den Schildern „1B“ und „3B“ wurde noch nicht erneuert. Ohne erkennbaren Grund wurden dagegen in Eckernförde im nördlichen Bereich zwei Abschnitte „1A“ und „1B“ gekennzeichnet.

Seit dem Sommer wurden 19 Stationen neu mit Dynamischen Schriftanzeigern (DSA) ausgerüstet. Diese Anzeigergeräte für Betriebsstörungen stehen jetzt auch in Altengörs, Fresenburg, Plön, Eutin, Pansdorf, Jarenwisch, Osterstedt, Kating, Katharinenheerd, Reinsbüttel, Süderdeich, Tiebensee, Wasbek, Witzwort und Harblek zur Verfügung. Die neuen DSA in Beldorf, Beringstedt, Gokels und Hohenwestedt waren installiert, aber noch nicht in Betrieb.

Defekte DSA wurden zudem in Einfeld, Jübek und Wrist jeweils an Gleis 1 und in Prisdorf an Gleis 2 registriert. Auf dem Bahnsteig in Sörup wurde eine Fahrplanabweichung nicht angezeigt. Lediglich eine Wartungsanzeige wurde auf einem Gerät in Krempe dargestellt. In Meldorf funktionierte die Zeitanzeige im DSA an Gleis 2 nicht korrekt.

Unverändert sind die DSA in Owschlag und Tarp nicht optimal platziert. Ebenfalls teilweise verdeckt werden die Anzeiger an Gleis 1 in Prisdorf und an Gleis 2 in Friedrichsruh. Das Gerät in Bargeheide ist am Gleisübergang vor dem Bahnhofsgelände aufgestellt. Vom Zughaltebereich des Hausbahnsteigs aus sind die Informationen nicht zu lesen.

Im Hauptbahnhof von Lübeck waren neben der Anzeigetafel noch fünf Zugzielanzeiger defekt. Zudem wurden in der oberen Hälfte des Abfahrtsmonitors im Durchgang vom ZOB keine Informationen dargestellt. In Neumünster wurde zwar der eine defekte Abfahrtsmonitor erneuert, jedoch waren jetzt drei Zugzielanzeiger außer Betrieb. Die Zugzielanzeiger in Tornesch und an Gleis 3 in Schleswig waren ebenfalls defekt. Gleiches gilt für die Abfahrtsmonitore am Zugang zu Gleis 1 und im Warteraum von Heide.

Im Turm des Bahnhofs Lübeck-Travemünde Strand wurde die Abfahrtszeit des nächsten Zuges zwar wieder angezeigt. Diese Information wie auch die Schrift „Zug nach Lübeck“ waren jedoch bei Dunkelheit nicht lesbar, da die Beleuchtung nicht funktionierte.



Abbildung 19: Ein neues Warnschild wurde in Büchen an Gleis 4 genau in die Sicht auf die Uhr montiert.



Abbildung 20: Hinter die Abdeckungen einiger Bahnhofnamensschilder in Henstedt-Ulzburg ist Wasser gelaufen, und es haben sich stellenweise Algen gebildet.

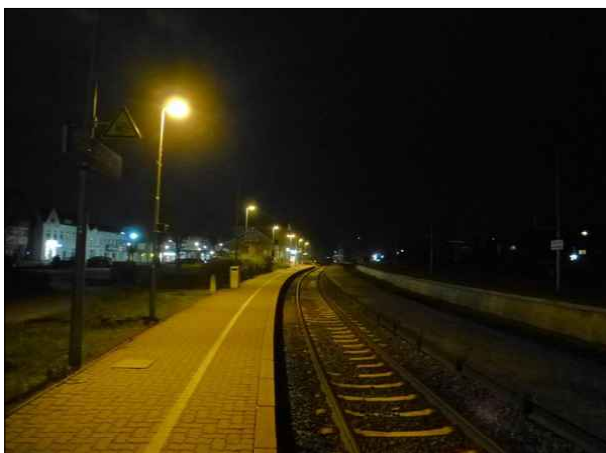


Abbildung 21: In Süderbrarup wurden die beiden Bahnhofnamensschilder am Hausbahnsteig erneuert. Leider wurden die Standorte ungünstig gewählt und die Hinterleuchtung funktionierte nicht. Das bedeutet eine Verschlechterung der Situation.

2.6 Uhren

Bei der Funktionsfähigkeit und der Verfügbarkeit der Uhren an den Bahnhöfen ist die Situation weiterhin unakzeptabel.

Die Zahl der Stationen mit defekten und fehlenden Uhren ist seit dem Sommer sogar wieder größer geworden. Nachdem im Winter vor einem Jahr mit 29 betroffenen Stationen die bisher größte Zahl festgestellt wurde, lag sie im Sommer bei 25 und in diesem Winter bei 27. Dabei wurden an 21 Stationen defekte Uhren und an 6 Stationen fehlende Uhren notiert.

Ebenfalls sehr unbefriedigend ist die Tatsache, dass an 26 Stationen die Beleuchtung mindestens einer Uhr nicht funktionierte. Vor einem Jahr war das „nur“ an 19 Stationen der Fall. Defekte Sekundenzeiger wurden an 5 Stationen verzeichnet.

Insgesamt wurde an 51 Stationen das Fehlen oder ein technischer Mangel an mindestens einer Uhr notiert. Das entspricht einer Quote von 35% der Stationen mit mindestens einer Uhr. Damit wurde der bisher schlechteste Wert von 33% aus dem Winter 2012 noch übertroffen.

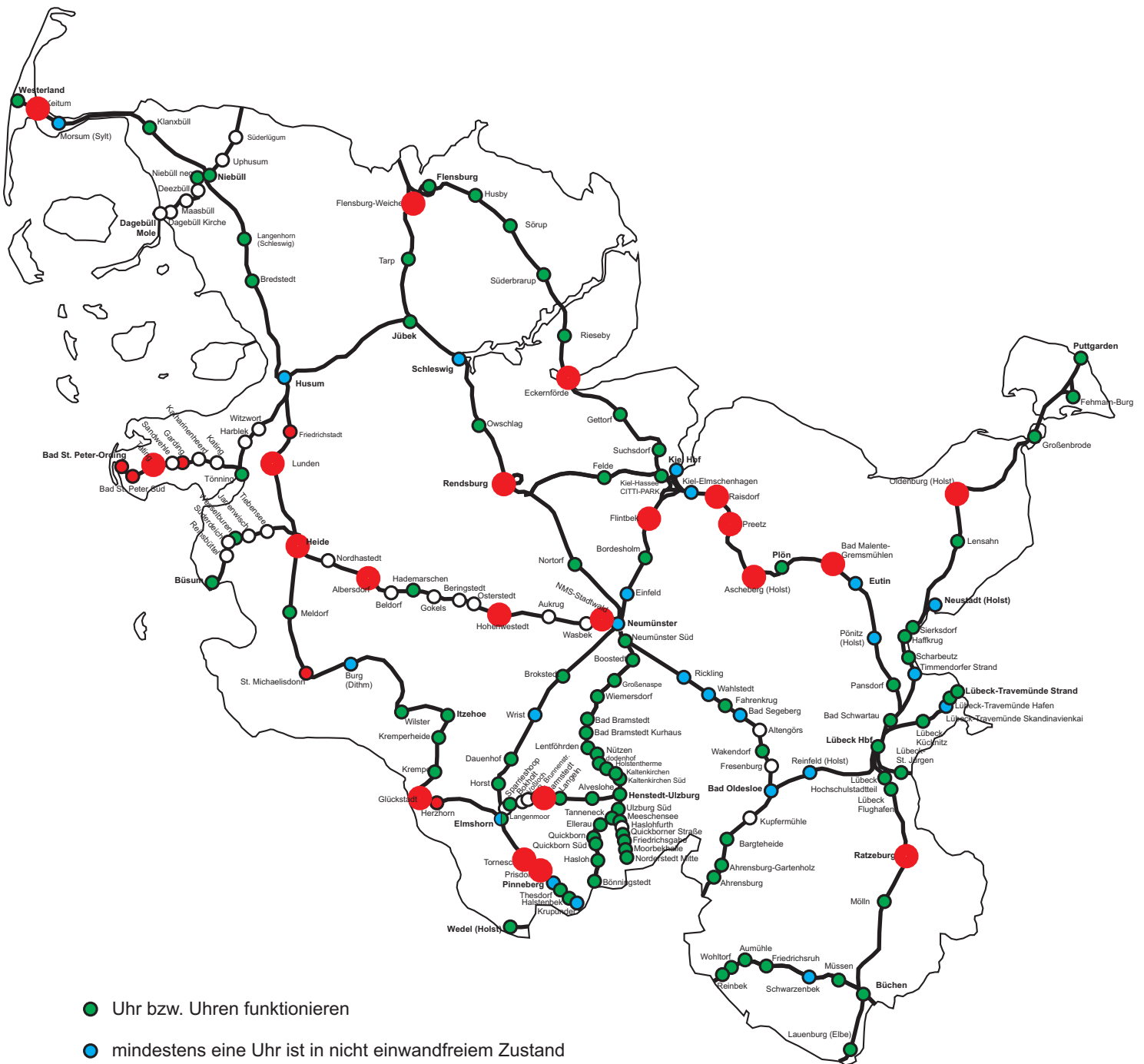
2.7 Stationsschilder

Die Schäden an den Stationsschildern haben deutlich zugenommen. Insgesamt waren an den Stationen 14 Schilder schwer beschädigt oder fehlten. Im Sommer galt das nur für zwei Schilder. Weiterhin gibt es am Bahnsteig für das Gleis 5 in Heide kein Schild mit der Information über den Namen der Station.

In Langenhorn ist ein Lichtmast abgebrochen, an dem ein Bahnhofnamensschild befestigt war. Bisher wurde er nicht ersetzt (siehe Abb. 50). In Neustadt ist ein auf einem eigenen Mast befestigtes Schild abgebaut worden. Während in Lübeck-Kücknitz, Jübek, Husum und St. Michaelisdonn Schilder zerstört waren, fehlten in Bredstedt, Niebüll, Heide und Sörup ganze Hauben.

Unerfreulich hoch war wieder die Zahl nicht funktionierender Beleuchtungen der Stationsschilder. In Bad Oldesloe, Lübeck-St. Jürgen, Neustadt, Ratzeburg, Flensburg-Weiche, Gettorf, Husby, Kiel Hbf, Krempe, Kremperheide, Langenhorn, Lunden, Meldorf, Rieseby, Süderbrarup und Tönning leuchtete kein einziges Schild. In Elmshorn, Keitum, Morsum, Schleswig, Neumünster und Wrist waren viele Hinterleuchtungen defekt.

In Osterstedt ist ein Schild im Zuge der Installation des DSA vom Bahnsteig neben den Zugang gehängt worden. Dort ist es jedoch nicht sinnvoll platziert.



- 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 Winter 2013)

2.8 Vandalismus



Abbildung 22: Das Glas einer Uhr in Lübeck-Travemünde Skandinavienkai war mutwillig beschädigt.



Abbildung 23: Die Unterführung am Bahnhof Moorbekehalle ist weiterhin von Graffiti geprägt. Immerhin funktionieren zwei der drei Lampen.



Abbildung 24: An Gleis 1 in Heide war eine Vitrinenscheibe zerstört.

Die Beeinträchtigungen durch mutwillige Zerstörungen und Verschmutzungen sind an den Stationen in den letzten fünf Jahren kontinuierlich zurück gegangen. In erster Linie bedeutet dies nicht, dass weniger Vandalismusschäden entstehen, sondern dass die auftretenden Schäden systematisch und schneller als früher beseitigt werden.

In den Bereichen der AKN und der NEG wurden erfreulicherweise auch in der Vergangenheit keine großen Schäden bei den Erhebungen registriert. An den Stationen aus den Bereichen der DB Bahnmanagements wurde dagegen im Sommer 2008 mit 135 fehlenden oder zerstörten Wetterschutzscheiben ein Spitzenwert gezählt. Im Sommer 2013 wurde mit 14 Scheiben der geringste Schadbestand in diesem Bereich ermittelt. In diesem Winter ist die Zahl allerdings wieder auf 21 angestiegen. Alleine sechs Scheiben fehlten in der Wartehalle von Lensahn.

Bei den Vitrinenscheiben stehen den Reparaturen in Krempe und Langenhorn neue Schäden in Heide und Tönning gegenüber. Die Zahl der zerstörten Scheiben liegt damit auch in diesem Winter wieder bei 5.

Die Schäden bei den Bahnhofnamensschildern und Stationsmastfahnen sind zum größten Teil durch einen Orkan entstanden. Nur in Haffkrug, Jübek, Lübeck-Kücknitz und St. Michaelisdonn liegen zweifelsfrei Vandalismusschäden vor.

In Ahrensburg-Gartenholz sind mittlerweile drei Scheiben auf der Brücke stark beschädigt.

Schmierereien beeinträchtigen das Erscheinungsbild einiger Stationen unverändert auch in diesem Winter. Da die Beseitigung von Schmierereien auf den Bahnsteigeinrichtungen in den letzten Jahren ebenfalls deutlich verbessert worden ist, sind oft Bereiche betroffen, die in kommunaler Verantwortung liegen oder in den Zuständigkeitsbereich der DB Netz AG fallen. In Pönitz, Bad Malente und Großenbrode beeinträchtigen Schmierereien auf den ehemaligen Bahnhofsgebäuden das Erscheinungsbild.

In Ascheberg, Bad Schwartau, Pönitz, Preetz, Raisdorf, Burg (Dithm.), Elmshorn und Husum sind Stellwerke am Bahnhof mit Graffiti beschmiert. Zu den mit Schmierereien verunstalteten Unterführungen in kommunaler Verantwortung zählen weiterhin Bordesholm, Burg (Dithm.), Flintbek, Keitum, Schleswig, Ahrensburg, Bad Malente und Moorbekehalle. In Sierksdorf, Friedrichsgabe, Flensburg und Lübeck Flughafen sind Brückenpfeiler beschmiert. Graffiti an Lärmschutzwänden gibt es weiterhin in Reinbek, Wohltorf, Lübeck Flughafen, Prisdorf und Friedrichsruh.

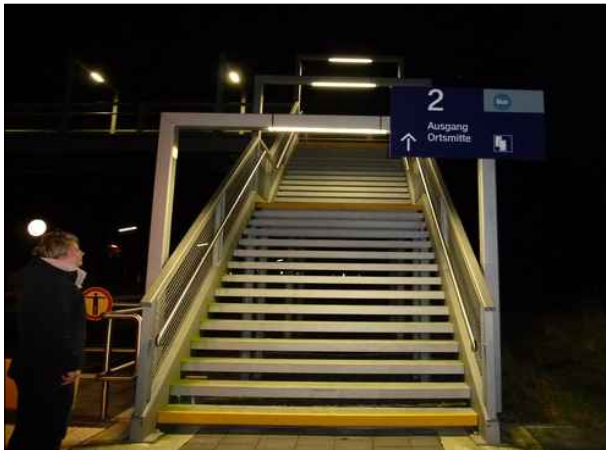


Abbildung 25: Das Wegeleitungsschild am Zugang der Brücke von Gleis 2 zu Gleis 1 in Lunden ist mit der falschen Gleisnummer beschriftet.

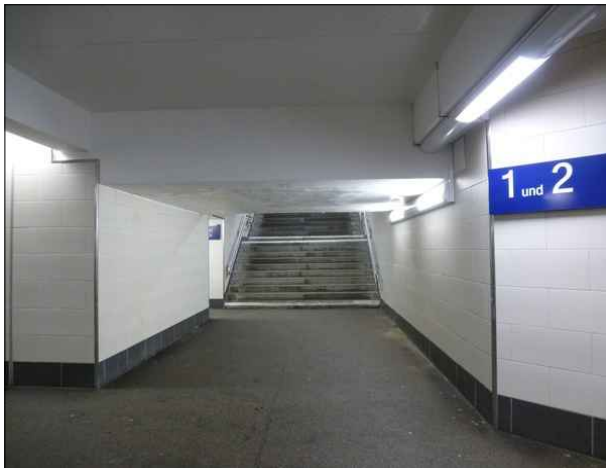


Abbildung 26: Im Bahnhofstunnel von Niebüll fehlen für eine durchgehende Wegeleitung Hinweise auf den Ausgang und den Übergang zum NEG-Bahnhof.



Abbildung 27: In Glückstadt sind an Gleis 2 weiterhin einige Lautsprecher stark verschmutzt.

2.9 Wegeleitsystem

Erfreulich ist, dass der Stationsmast in Rieseby nach über 6 Jahren einen Stromanschluss erhielt und damit auch bei Dunkelheit am Bahnübergang ins Auge fällt.

An den Stationsmasten wurde keine der drei im Sommer fehlenden Hauben erneuert. Neue Schäden wurden an den Stationsmasten in Haffkrug, Lauenburg, Bad St. Peter-Ording und Jarrenwisch verzeichnet. Insgesamt liegt die Zahl der zerstörten oder fehlenden Stationsmast-Hauben nun bei 9. Dazu kommen noch 17 Stationen, an denen Stationsmasten mit defekter Beleuchtung registriert wurden. Vor einem Jahr waren nur 13 Stationen davon betroffen. Allerdings war auch diese Zahl angesichts der Tatsache, dass viele Stationen gar keine oder nur Blechschilder als Stationsmasten haben, schon relativ groß.

In Lunden gibt es am Bahnübergang nach wie vor keinen Hinweis zum Zugang zu Gleis 1. Das Schild am Brückenzugang zu Gleis 1 enthält zudem die falsche Gleisnummer. Weiterhin sinnvoll wäre die Errichtung eines Stationsmastes in Büsum, um den Bahnhofszugang an der Straße zu kennzeichnen.

2.10 Lautsprecher

Alle auf Seite 9 genannten neu installierten DSA und auch das Gerät an der neuen Station Lübeck-Hochschulstadtteil sind mit einem Lautsprecher ausgestattet. An den kleinen Stationen können damit erstmals auch aktuelle Fahrgastinformationen akustisch verbreitet werden. Diese Möglichkeit fehlt dagegen unverändert in Sörup und Rieseby, wo auf das Akustikmodul in den DSA bisher verzichtet wird.

Auf längeren Bahnsteigen, die nur mit einem Lautsprecher am DSA ausgestattet sind, sollten dringend weitere Lautsprecher angeschlossen werden. So wurde in Bargtheide beobachtet, dass selbst Warnansagen nur über den am nördlichen Bahnsteigende platzierten DSA-Lautsprecher verbreitet wurden. Trotz vorhandener Lautsprecher und Verspätungsanzeige in den DSA gab es in Glückstadt und Wahlstedt keine Lautsprecherdurchsagen. Gleiches gilt auch für Tornesch, wo zwar keine Verspätungen angezeigt werden konnten, doch in den defekten Zugzielanzeigern explizit auf „Bitte Ansage beachten“ hingewiesen wurde.

In Husby waren fast alle Lautsprecher mutwillig nach unten verdreht worden. Die Funktion war aber nicht eingeschränkt. Stärker verschmutzte Lautsprecher wurden in Felde, Glückstadt, Herzhorn, Husby, Klanxbüll, Krempe und Kremperheide notiert. Unverbessert ist die Programmierung der automatischen Durchsagen. Diese erfolgten wieder ausnahmslos mit ausgesprochenem „e“ am Ende in „Oldeslo-e“ und „ltzeho-e“.



Abbildung 28: An Gleis 2 in Bordesholm funktionierte im Infopunkt lediglich die Beleuchtung der Fahrplanvitrine.



Abbildung 29: Die Aushänge am Zugang zum neuen Bahnsteig in Sörup sind bei Dunkelheit kaum lesbar, da alle drei Vitrienen unbeleuchtet sind.



Abbildung 30: In der Vitrine des nördlichsten Fahrgastunterstands an Gleis 1 in Elmshorn hat sich zum wiederholten Mal Wasser gesammelt.

2.11 Fahrplanaushänge

In diesem Winter standen an allen Bahnstationen aktuelle Fahrplaninformationen zur Verfügung. In Haslohrfurth gibt es allerdings wegen wiederholter Vandalismusschäden nach wie vor keinen Aushang. Die Auskünfte müssen über die Notruf- und Informationssäulen abgefragt werden. Bei einem Test während der Erhebung klappte das einwandfrei.

An keiner Station waren ungültige Fahrpläne ausgehängt. Weiterhin hing aber in Eckernförde noch die Werbetafel des Citti-Parks mit eingeschränkten Verkehrstagen. In Kiel Hbf fiel erneut die Werbetafel mit dem falschen Hinweis auf das Abfahrtsgleis für Züge nach Eckernförde auf.

Unverändert gibt es am Zugang vom Bahnübergang in Lunden keine Vitrine und damit auch keine Abfahrtsinformationen. In Raisdorf war die Vitrine am Zugang zu Gleis 2 erneut beschädigt, und es gab keinen Hinweis auf den Regelverkehr der Züge von Gleis 1.

Verbessert wurden erfreulicherweise die Informationen in Altengörs und Fresenburg über die Tatsache, dass es sich um Bedarfshalte handelt. Es wurde ein zusätzlicher Aushang, wie er an anderen Bedarfshalten im Land längst Standard ist, in den Vitrienen befestigt.

Ebenfalls positiv ist die Anpassung der Beschriftung der Vitrienen an Gleis 2 in Nortorf.

An elf Stationen war die Beleuchtung von Fahrplanvitrienen defekt. Dadurch war es besonders in Beldorf, Hademarschen und Hohenwestedt kaum möglich, die Fahrpläne bei Dunkelheit zu lesen. Nur an Gleis 1 in Brokstedt war die Beleuchtung offenbar durch mutwillige Beschädigung defekt. Hier war die Neonröhre in der Vitrine aus der Befestigung gelöst.

In Fresenburg, Kupfermühle, Müssen, Kremperheide, sowie am Zugang in Sörup, an Gleis 2 in Klanxbüll und auf dem Hausbahnsteig in Meldorf sind die Vitrienen nicht mit Beleuchtung ausgestattet. Eine Nachrüstung oder ein Austausch der Vitrienen an den vorgenannten Standorten wäre sinnvoll, da auch die Aushänge in diesen Schaukästen bei Dunkelheit nicht lesbar sind.

In Tönning war die Scheibe einer Fahrplanvitrine am Eingang in das Empfangsgebäude beschädigt.

Die Sauberkeit der Fahrplanvitrienen war fast überall sehr gut. Die Lesbarkeit der Aushänge wurde nicht durch Verschmutzungen beeinträchtigt.



Abbildung 31: In Bad Segeberg waren die Vitri-
nen an Gleis 2 innen stark beschlagen, so dass die Informationen
größtenteils nicht lesbar waren.



Abbildung 32: An Gleis 1 in Flintbek waren die Vitri-
nenscheiben innen verschmutzt.



Abbildung 33: Auf dem Bahnsteig in Aumühle verdeckt ein
Metallschild auf dem SH-Linienplan genau den Bereich von
Hamburg-Altona bis einschließlich Schwarzenbek.

2.12 Sonstige Aushänge

Die Situation bei den Informationsaushängen ist wei-
terhin gut. Ärgerlich ist jedoch die im Vergleich mit
dem Winter vor einem Jahr deutlich gestiegene Zahl
von Schäden an den Vitri-
nenbeleuchtungen. Während
vor einem Jahr an 14 Stationen Vitri-
nen mit defekter
Beleuchtung notiert wurden, war das in diesem Win-
ter an 21 Bahnhöfen und Haltepunkten der Fall.
Alleine in Bordesholm und Ratzeburg waren jeweils
fünf Vitri-
nen der Infopunkte unbeleuchtet. In Beldorf,
Hohenwestedt, Hademarschen, Prisdorf, im Unter-
stand von Büsum und in Glückstadt an Gleis 2 waren
alle Vitri-
nen unbeleuchtet, obwohl diese mit Lampen
ausgestattet sind.

Unverständlich bleibt auch, warum die Fahrgäste an
den Stationen in der Regel gar nicht oder nur mini-
mal über Baumaßnahmen informiert werden. Keine
Informationen zu den Bauarbeiten gab es in Prisdorf.
In Rieseby stand immerhin ein kleines Bauschild.

In Bad Segeberg, Einfeld und Husby waren einige
Vitri-
nen innen so stark beschlagen, dass die Informa-
tionen nicht mehr lesbar waren. Da diese Beobach-
tungen in Bad Segeberg und Einfeld seit Jahren regel-
mäßig gemacht werden, sollten zumindest diese
Vitri-
nen dringend ausgetauscht werden.

Neben der in Abbildung 24 zu sehenden zerstörten
Vitrine in Heide und den zahlreichen Defekten an der
Beleuchtung wurden noch einige kleine Mängel ver-
zeichnet. In Ahrensburg und Haffkrug waren einzelne
Scheiben leicht beschädigt. Angekolkte Vitri-
nenscheiben wurden in den Empfangsgebäuden bzw. Pavil-
lons von Burg (Dithm.), Jübek, Owschlag, Haffkrug, Neu-
stadt und Sierksdorf registriert.

Die Sauberkeit der Vitri-
nen ist weiterhin insgesamt
gut. Auffällig ist jedoch die zunehmende Zahl der
Vitri-
nen, die innen verschmutzt sind. In Flintbek an
Gleis 1 und im Empfangsgebäude von Haffkrug waren
die Vitri-
nenscheiben innen schmutzig. Vitri-
nen in Rein-
bek, Friedrichstadt, Jübek, Owschlag, Reinsbüttel,
Tating und Witzwort waren innen durch Insekten und
Spinnen verschmutzt.

In Fehmarn-Burg, auf dem Bahnsteig in Halstenbek,
in Neumünster an Gleis 2 und in Büchen an Gl. 40/41
hingen veraltete Informationen zum SH-Tarif mit Preis-
beispielen vom 1.8.2012. Einzelne stark verblasste
Aushänge wurden in Ahrensburg-Gartenholz und in
Morsum registriert. Der in einer Vitrine der Gemeinde
am Bahnsteig von Bad St. Peter-Ording hängende
Ortsplan war verrutscht.



Abbildung 34: Der Warteraum im Empfangsgebäude von Haffkrug war nur durch die Vitrine beleuchtet. An einer Deckenlampe fehlte zudem die Abdeckung.



Abbildung 35: Die sichtbaren Feuchtigkeitsschäden an den Wänden im Warteraum des Gebäudes in Burg (Dithm.) beeinträchtigen neben der defekten Beleuchtung, beschädigten Scheiben und einigen Kritzeleien den Wartekomfort.



Abbildung 36: Die an den Wänden der Eingangshalle des Hauptbahnhofs in Lübeck installierten Lautsprecher sind durch Taubenkot stark verschmutzt.

2.13 Empfangsgebäude

Im Bereich der Empfangsgebäude ist im Vergleich mit dem Winter vor einem Jahr aber auch gegenüber dem letzten Sommer eine Zunahme der Schäden festzustellen. Aufgrund der Tageszeit verschlossen waren die Gebäude in Ascheberg, Fahrenkrug, Plön und Ratzeburg. Ebenfalls konnte der Pavillon in Wilster nicht begutachtet werden. Die Öffnungszeiten des dortigen Warteraums sind sehr unregelmäßig und offensichtlich nicht festgelegt.

Als „nicht benutzbar“ musste der Warteraum im Pavillon von Sierksdorf eingestuft werden. Darin schlief eine Person, und davon ausgehend verbreitete sich ein unangenehmer Geruch im ganzen Raum.

Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität wurde in Preetz festgestellt. Der Warteraum wurde zwar verkleinert, doch renoviert und neu gestaltet. Es gab nur einen kleinen Mangel, die Latte einer Bank fehlte.

In diesem Winter wurden auch in den Bahnhofsgebäuden ungewöhnlich viele defekte Beleuchtungen registriert. In Haffkrug, Lauenburg, Burg (Dithm.) und Rendsburg funktionierte keine Lampe der Warteraumbeluchtungen. Mehrere Lampen waren in Bad Oldesloe, Elmshorn und Itzehoe defekt. Unverändert unordentlich sieht der Elektroanschluss einer Vitrine im Warteraum von Aumühle aus.

Je eine Eingangstür war an den Gebäuden in Westerland, Eutin und Heide defekt und gesperrt. In Büsum, Burg (Dithm.), Sörup und Puttgarden waren Türscheiben beschädigt, und in Bordesholm war ein Türschließer defekt. Nicht funktionierende Automatiktüren wurden in Bad Schwartau, Lübeck-Travemünde Strand, Eutin und Aumühle notiert.

Feuchtigkeitsschäden in den Wänden wurden nach wie vor in den Gebäuden von Burg (Dithm.) und Neustadt registriert. An den Decken in den Warteräumen von Gettorf und Kiel Hbf sind weiterhin Wasserflecken. Eine Scheibe in der Empfangshalle von Schleswig war noch zerstört.

In den Warteräumen von Bredstedt, Hademarschen und Jübek war die Luft verraucht. Die Halle in Travemünde Strand ist weiterhin an den Wänden stark durch Vogelkot verunreinigt. In Lübeck Hbf betrifft dies die Wandbereiche um die verdreckten Lautsprecher. Schmutzige Fensterscheiben wurden in Aumühle, Eckernförde und Jübek erfasst. Einige Kritzeleien oder verschmutzte Wände wurden in den Warteräumen von Bad Schwartau, Eutin, Burg (Dithm.), Jübek und Sörup registriert. Schmierereien an den Fassaden gab es in Bad St. Peter-Ording, Burg (Dithm.), Sörup, Wrist und Tönning.



Abbildung 37: Im Bahnhofsgebäude von Keitum wurden in den seit Jahren ungenutzten Warteraum vom Bahnsteig aus zugängliche öffentliche Toiletten eingebaut.



Abbildung 38: An der Herren-Toilette des Bahnhofs Lübeck-Travemünde Strand sind mittlerweile beide Haltebügel für mobilitätseingeschränkte Nutzer abgerissen.



Abbildung 39: Im Herren-WC am Bahnhof Reinbek waren zwei der drei Lampen defekt.

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 auch nicht erkennbar. Die Nennung der konkreten Verantwortlichkeit erfolgt daher hier nur in Ausnahmefällen.

Aufgrund von Vandalismusschäden waren die Toilettenanlagen in Bargteheide, Itzehoe und Rendsburg unverändert gesperrt. Ebenfalls abgeschlossen war die Damen-Toilette in Bad Schwartau. Auch standen natürlich die WC-Anlagen in den verschlossenen Gebäuden von Pinneberg, Ascheberg, Fahrenkrug, Plön und Wilster nicht zur Verfügung. Aufgrund der Tageszeit waren zudem die Toiletten in St. Michaelisdonn und Tornesch sowie das Dixio-Klo in Ratzeburg schon abgeschlossen. Unklar ist die Situation in Raisdorf. Dort waren die Türen der sanitären Einrichtungen ebenfalls nicht zu öffnen. Nicht erkennbar war, ob das analog zum Warteraum dauerhaft gilt. Für Rollstuhlfahrer war das Behinderten-WC in Westerland nicht nutzbar (siehe Abb. 54).

Den Reisenden steht seit dem Sommer eine neue Toilettenanlage im Bahnhof Keitum zur Verfügung.

Die Damentoiletten und das Behinderten-WC in Hademarschen waren erneut nicht abschließbar. In Flensburg waren ein Herren- und ein Damen-WC defekt. Beleuchtung fehlte vollständig in der WC-Anlage von Haffkrug sowie in beiden Toiletten im Bahnhof Gettorf.

Jeweils eine fehlende Klobrille wurde im Damen-WC von Reinbek und im Herren-WC von Puttgarden notiert. Die Haltebügel für Behinderte sind weiterhin in Haffkrug und im Herren-WC von Travemünde Strand abgebrochen. Des Weiteren waren in Bredstedt in der Herrentoilette ein Wasserhahn abgebrochen und in Quickborn die Eingangstür beschädigt.

Stark beschmiert waren die Wände und Einrichtungen der Anlagen in Bad Schwartau, Eutin, Mölln, Bordschholm, Jübek und Puttgarden. Verschmutzt war der Fußboden in den Sanitärräumen von Bad Schwartau und Bredstedt. Von unangenehmem Geruch geprägt waren Toilettenräume in Bad Oldesloe, Haffkrug, Lübeck-Travemünde Strand, Niebüll und Gettorf. In den Toiletten von Aumühle, Sörup, Jübek, Bad Schwartau, im Herren-WC von Preetz und im Behinderten-WC von Hademarschen fehlte Toilettenpapier.

Die Kennzeichnung der Toiletten fehlt weiterhin in Eutin, Wilster und Bredstedt sowie teilweise in Hademarschen, Sörup, Bad Schwartau und Scharbeutz.



Abbildung 40: Der mutwillig zerstörte Automat in Kiel-Elmschenhagen war abgebaut. Leider fehlten Hinweise zum Fahrscheinerwerb, und auch der Entwerfer war defekt.

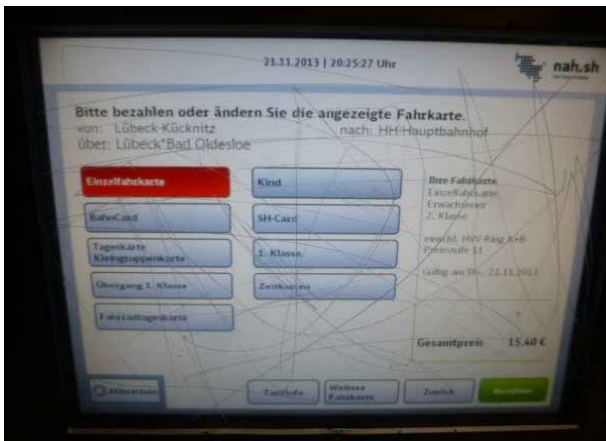


Abbildung 41: Der Bildschirm des Fahrkartenautomaten in Lübeck-Kücknitz war stark zerkratzt.

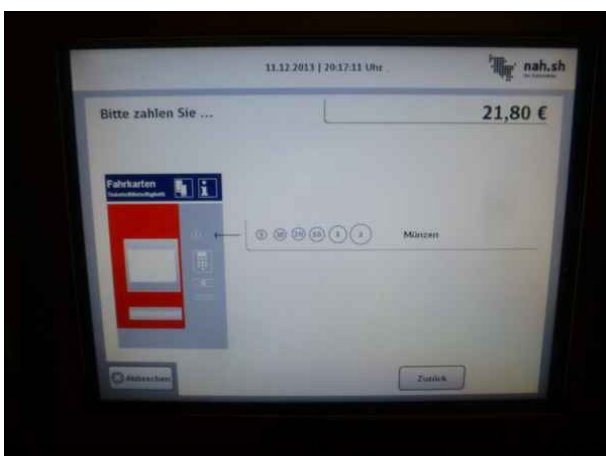


Abbildung 42: Der Automat in Raisdorf ließ nur eine Bezahlung mit Münzen zu. Geldscheine und Kartenzahlung wurden nicht akzeptiert.

2.15 Vertrieb

Neben den schon aus den letzten Jahren bekannten Einschränkungen der Öffnungszeiten der Fahrkartenverkaufsstellen von Niebüll, Plön und Büsum im Winterhalbjahr sind gegenüber dem Sommer erstmalig auch die Verkaufszeiten im Reisezentrum des Bahnhofs Westerland von Montag bis Freitag um jeweils eine Stunde verkürzt worden.

Mit sechs defekten Fahrkartenautomaten wurden zwei mehr registriert als im Sommer. In Lensahn, Brokstedt und Kiel-Elmschenhagen stand kein funktionierender Fahrkartenautomat zur Verfügung. In Tornesch, Heide und Flintbek gab es jeweils mindestens noch eine Alternative. Ärgerlich ist vor allem, dass in Kiel-Elmschenhagen trotz des organisierten Rückbaus des zerstörten Automaten kein Hinweis für die Fahrgäste existierte, wie ein Fahrschein zu erwerben ist.

Neben den nicht funktionierenden wurden zwei gestörte Automaten registriert. Diese standen in Raisdorf (nur Münzannahme) und im Bahnhofsgebäude von Schleswig (nur Kartenzahlung). In Lübeck-Travemünde Strand ist einer der beiden Automaten seit dem Sommer abgebaut worden.

In Lübeck Flughafen, Lübeck-Travemünde Skandinavienkai, Kiel Hbf und Kiel-Elmschenhagen wurde jeweils ein defekter Entwerfer notiert. Das sind in der Summe doppelt so viele wie im Sommer.

Nur in Lübeck-Kücknitz und Lübeck-Travemünde Skandinavienkai waren die Bildschirme der Automaten stärker zerkratzt. Ein Bildschirm in Flensburg war bekritzelt. Beklebt oder anderweitig verschmutzt waren einzelne Automaten in Bad Oldesloe, Flintbek, Neumünster und Fehmarn-Burg sowie der Entwerfer in Lübeck-Travemünde Hafen.

Erfreulicherweise ist die Auffindbarkeit der Fahrkartenautomaten sowohl in Sörup als auch in Sierksdorf verbessert worden. An beiden Stationen wurden Standort-Hinweise in den Vitrinen angebracht.

Bei der sinnvollen Umsetzung des Automaten in Raisdorf in den Hauptzugang wurde allerdings am alten Standort vor dem ehemaligen Empfangsgebäude der Hinweis auf den Fahrkartenautomaten nicht entfernt oder angepasst. Nun besteht hier Handlungsbedarf.



Abbildung 43: Die neu errichteten Lärmschutzwände schränken die Zugangsbreite an Gleis 2 des Haltepunkts Kupfermühle ein.



Abbildung 44: Die schon im letzten Sommer vorhandene tiefe Mulde im Zugang des Bahnsteigs in Witzwort ist nicht beseitigt worden und stand erneut voll Wasser.



Abbildung 45: Die nicht funktionierenden Strahler an der Fassade des Bahnhofsgebäudes von Bargtheide beeinträchtigen den Zugang und die Lesbarkeit der Aushänge.

2.16 Zugänge

Der einzige defekte Aufzug wurde bei den Erhebungen in diesem Winter an Gleis 4/5 in Itzehoe registriert. Weiterhin sind einige Scheiben der Aufzugseinhausung und des Aufzugs an Gleis 1 in Heide sowie an den Aufzügen in Bad Oldesloe und Schwarzenbek beschädigt. Erstaunlich ist, dass sich an den noch nicht einmal zwei Jahre alten Aufzügen in Heide schon deutliche Roststellen gebildet haben.

Die automatischen Ansagen in den Aufzügen von Heide vermelden weiterhin bei Erreichen der Bahnsteige „Erdgeschoss“. In den Aufzügen zum Empfangsgebäude in Itzehoe und zu Gleis 1 in Büchen gab es gar keine Ansagen. Einzelne Kritzeleien wurden in Aufzügen von Flensburg und Heide verzeichnet.

Die Modernisierung des Bahnhofstunnels in Büchen wurde im Herbst abgeschlossen. Der Zugang präsentiert sich jetzt deutlich heller und einladender als vorher (siehe Abb. 2). Auch die Beleuchtung ist verbessert worden.

In Heide waren große Bereiche der Treppenanlagen abgesperrt, da alle Treppen noch einmal erneuert werden. Zeitgleich liefen auch die Bauarbeiten zur Überdachung der Tunneleingänge am Hausbahnsteig und an den Gleisen 2-4.

In Bad Malente-Gremsmühlen ist nach wie vor die Wasserablaufrinne im Tunnel nicht vollständig abgedeckt, so dass Stolpergefahr besteht. Auf dem Bahnhofsvorplatz von Flensburg sind unverändert etwa drei Viertel der maroden Treppe vom Vorplatz zum Bahnhof gesperrt. In Bordesholm ist eine Treppe am Tunnelausgang auf der Ostseite wegen Bauschäden gesperrt. Besonders an den Stufen der Fußgängerbrücke in Scharbeutz ist fortschreitende Rostbildung zu erkennen. Auf der Brücke sind zudem zwei Lampen zerstört. Ebenfalls angerostet sind die Brückenstützen in Morsum und Klanxbüll.

In den Tunneln von Bredstedt, Rendsburg und Wrist stand Wasser. Hier sind die Gleiströge undicht, und die in allen drei Tunneln zusätzlich eingebauten Auffangeinrichtungen sind offensichtlich keine Lösung des Problems. Auch an den Gleiströgen in Bad Malente-Gremsmühlen und St. Michaelisdonn sind deutlich Roststellen erkennbar. Feuchtigkeitsschäden wurden auch an den Tunneldecken in Flensburg-Weiche, Wohltorf, Husum, und Reinfeld festgestellt. Nennenswerte Wassermengen dringen dort allerdings noch nicht in die Tunnel.

Auf den Rampen zu den Bahnsteigen in Elmshorn, Meeschensee, Ulzburg Süd, Tanneneck, Süderlügum und Bad Segeberg waren Fahrräder abgestellt.

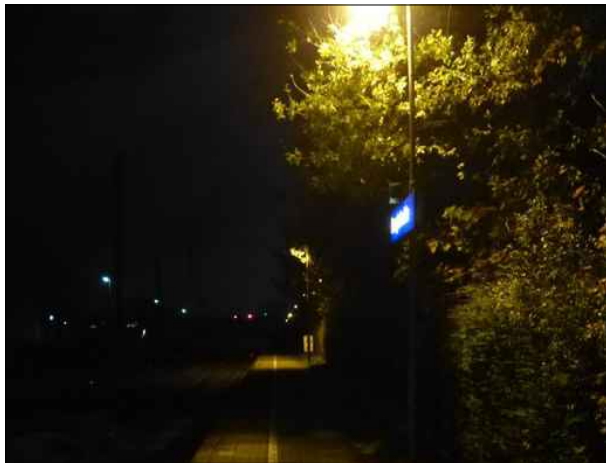


Abbildung 46: Der Hausbahnsteig in Bargtheide ist bereichsweise dunkel, weil direkt neben den Lampen wachsende Äste große Schatten werfen.



Abbildung 47: Außerhalb der Überdachungen war die Bahnsteigbeleuchtung in Friedrichsgabe defekt.



Abbildung 48: Die Treppe des Zugangs Ostereschweg am Bahnhof Halstenbek war unbeleuchtet, da beide Lichtmasten nicht funktionierten.

2.17 Beleuchtung

Das ohnehin schon unbefriedigende Ergebnis bei der Überprüfung der Beleuchtungseinrichtungen an den Bahnhöfen vor einem Jahr wurde in diesem Winter sogar noch deutlich unterboten. Während bei den Erhebungen vor einem Jahr 31 Stationen mit defekten Zugangslichtquellen und 50 Stationen mit mindestens einer defekten Bahnsteiglampe gezählt wurden, waren es in diesem Winter bei den Zugängen 43 und bei den Bahnsteigen 62 Stationen mit Beleuchtungsmängeln. Dabei stieg die Zahl der insgesamt bemängelten Stationen gegenüber dem Vorjahr von 68 auf 89. Das ist eine Schadensquote von 51% und stellt den mit Abstand schlechtesten Wert seit Beginn der systematischen Mängelerfassung im Jahr 2002 dar.

Gegenüber dem Vorjahr verbessert hat sich lediglich die Situation im Bereich der AKN. Hier wurde die Schadensquote von 28% (10 Stationen) auf 19% (7 Stationen) reduziert. Im Bereich der DB-Bahnhofmanagements liegen die Schadensquoten in diesem Winter alle über 60%.

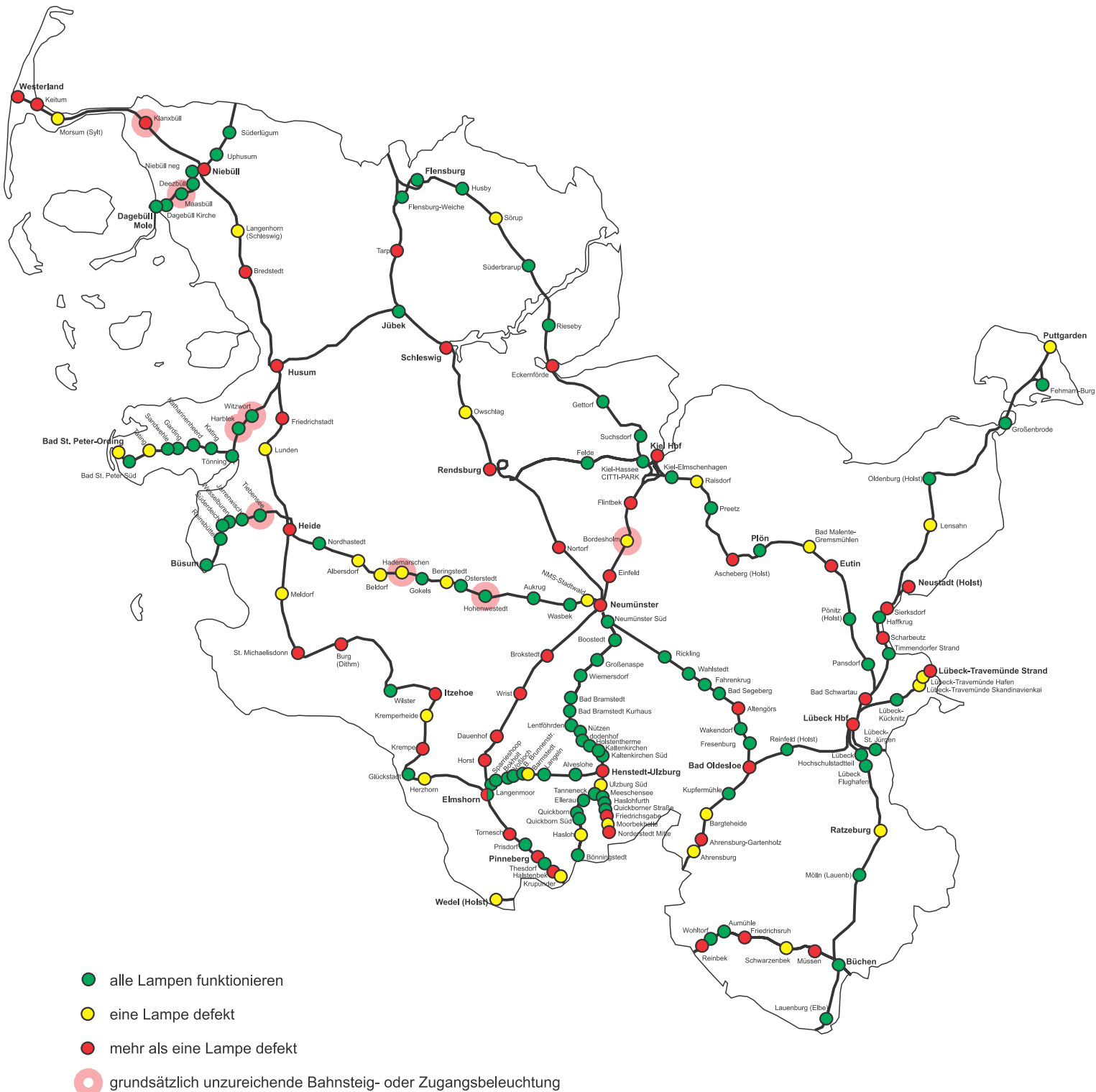
Auch in diesem Winter waren an einigen Stationen auf den Bahnsteigen oder in den Zugängen mehrere Lampen hintereinander defekt, so dass sich Beeinträchtigungen des Wartekomforts ergaben. Insbesondere gilt das für die Bahnsteige in Altengörs, Elmsborn, Neustadt und Friedrichsgabe. Der Zustand der Bahnsteigbeleuchtungen in Horst mit insgesamt 12 defekten Lampen und Keitum (jede zweite Lampe an Gleis 1 defekt) muss ebenfalls als mangelhaft eingestuft werden.

Zu gering dimensioniert ist nach wie vor die Beleuchtung auf den Bahnsteigen in Maasbüll, Bordesholm und Hademarschen. Schon eine defekte Lampe, wie in diesem Winter in Hademarschen, führt zu völliger Dunkelheit eines größeren Bereichs. Auffällig war auch die schwache Beleuchtung in Kiel Hbf in der Halle an den Gleisen 1/2 und 5/6. An den Gleisen 3/4 war die Beleuchtung deutlich stärker.

Bei den Zugängen sind Halstenbek an der Treppe Ostereschweg, Reinbek am Zugang Ladestraße sowie Ascheberg und Sierksdorf von Beleuchtungsausfällen besonders betroffen. An den beiden letztgenannten Stationen war die Außenbeleuchtung an den Bahnhofpavillons defekt.

Gar keine Beleuchtungseinrichtungen gibt es weiterhin in den Zugängen von Harblek und Tiebensee sowie vor dem Empfangsgebäude in Klanxbüll.

Erfreulich sind hingegen die Verbesserungen in den Zugängen von Fresenburg, Altengörs und Rieseby.



Karte 4a: Funktionsfähigkeit der Beleuchtung (nur Bahnsteige und unmittelbarer Zugang)

Qualitätskontrolle Winter 2013



Abbildung 49: Am S-Bahnsteig Gleis 1 in Pinneberg war die Notruf- und Infosäule durch eine Baustellenabspernung nicht erreichbar.



Abbildung 50: Ein Lichtmast der Bahnsteigbeleuchtung in Langenhorn an Gleis 2 war abgebrochen.



Abbildung 51: In Uphusum war an der Haltewunschtaaste die Anzeige gestört.

3 Bewertung

Die Karten auf den Seiten 25 bis 31 geben einen Überblick über die Bewertung der Zustände an den Stationen bei der 25. Qualitätskontrolle. Es 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. 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.

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

Zum Vergleich der Entwicklung werden die Noten der Qualitätskontrolle aus dem Sommer 2013 (S) und dem Winter 2012 (W) in der Auflistung 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:	1,75	(W: 1,78 / S: 1,83)
DB BM Kiel:	3,04	(2,97 / 2,95)
DB BM Lübeck:	2,78	(2,70 / 2,75)
DB BM Hamburg:	2,50	(2,71 / 2,71)
NEG:	2,29	(2,29 / 2,29)

alle Stationen: 2,65 (2,61 / 2,62)

Der Wartekomfort ist so schlecht wie seit dem Sommer 2009 nicht mehr bewertet worden. Das liegt sowohl an den umfangreichen Schäden an der Beleuchtung als auch an der Zunahme der Schäden an den Wetterschutzeinrichtungen und an den Zugängen.

Der Wartekomfort wurde in Schleswig aufgrund der Bahnsteigschäden, in Lensahn aufgrund der Schäden am Wetterschutz und in Hademarschen wegen unzureichender Beleuchtung mit „mangelhaft“ bewertet.



Abbildung 52: Das Bahnhofnamensschild an Gleis 140 in Büchen war ebenso unbeleuchtet wie die Schilder am neuen Bahnsteigdach.



Abbildung 53: Dieses Schild an einem Bahnsteigzugang in Keitum informierte ursprünglich über das Rauchverbot im Bahnhof.

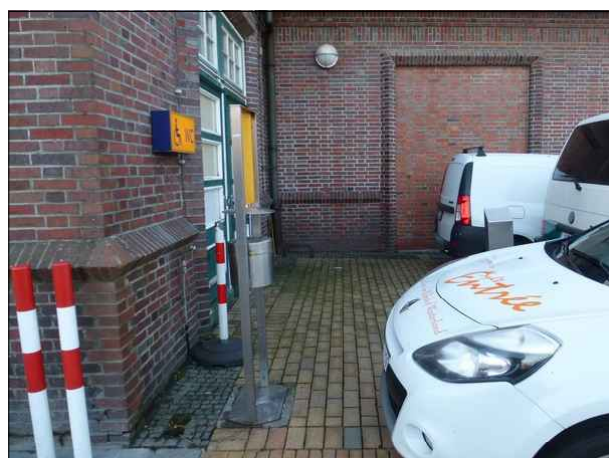


Abbildung 54: Durch unbedacht abgestellte Autos war die behindertengerechte Toilette im Bahnhof Westerland für Rollstuhlfahrer nicht erreichbar.

3.2 Information

Die Bewertung der Information beinhaltet den Zustand der Vitрины, 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:	1,36	(W: 1,39 / S: 1,47)
DB BM Kiel:	2,52	(2,40 / 2,00)
DB BM Lübeck:	2,02	(2,04 / 1,84)
DB BM Hamburg:	1,88	(1,88 / 1,88)
NEG:	1,29	(1,14 / 1,43)

alle Stationen: 2,07 (2,02 / 1,82)

Nach der trotz des „Uhrenproblems“ sehr guten Informationsqualität im Sommer fiel die Bewertung aufgrund einiger Schäden an den Zugzielanzeigern und DSA sowie zahlreichen unbeleuchteten Vitрины in diesem Winter wieder deutlich ab. Mit „mangelhaft“ wurde in diesem Bereich keine Station bewertet.

3.3 Service

Die Noten für den Service werden vergeben für den Zustand und die Funktionsfähigkeit der Fahrkartensautomaten, 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: 1,33 / S: 1,50)
DB BM Kiel:	1,82	(1,88 / 1,54)
DB BM Lübeck:	1,85	(1,85 / 1,74)
DB BM Hamburg:	1,50	(1,63 / 1,88)

alle Stationen: 1,69 (1,71 / 1,60)

Für die Qualität der Serviceeinrichtungen wurde gegenüber dem Sommer wieder eine Verschlechterung ermittelt. Der Wert liegt aber noch über der Note des Winters vor einem Jahr. Mit „mangelhaft“ wurde der Service in Brokstedt, Kiel-Elmschenhagen und Lensahn aufgrund der defekten Fahrkartensautomaten benotet. In Itzehoe war ein defekter Aufzug der Grund dafür.



Abbildung 55: Der Bahnsteig in Maasbüll ist im mittleren Bereich weiterhin vollkommen unbeleuchtet.



Abbildung 56: Die Möglichkeit, außen am Gebäude vorbei in Richtung Ausgang zu laufen, ist neu in Thesdorf.



Abbildung 57: Die beschädigten Platten des Kontraststreifens auf dem Bahnsteig in Wiemersdorf sind ausgetauscht worden.

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 subjektive 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:

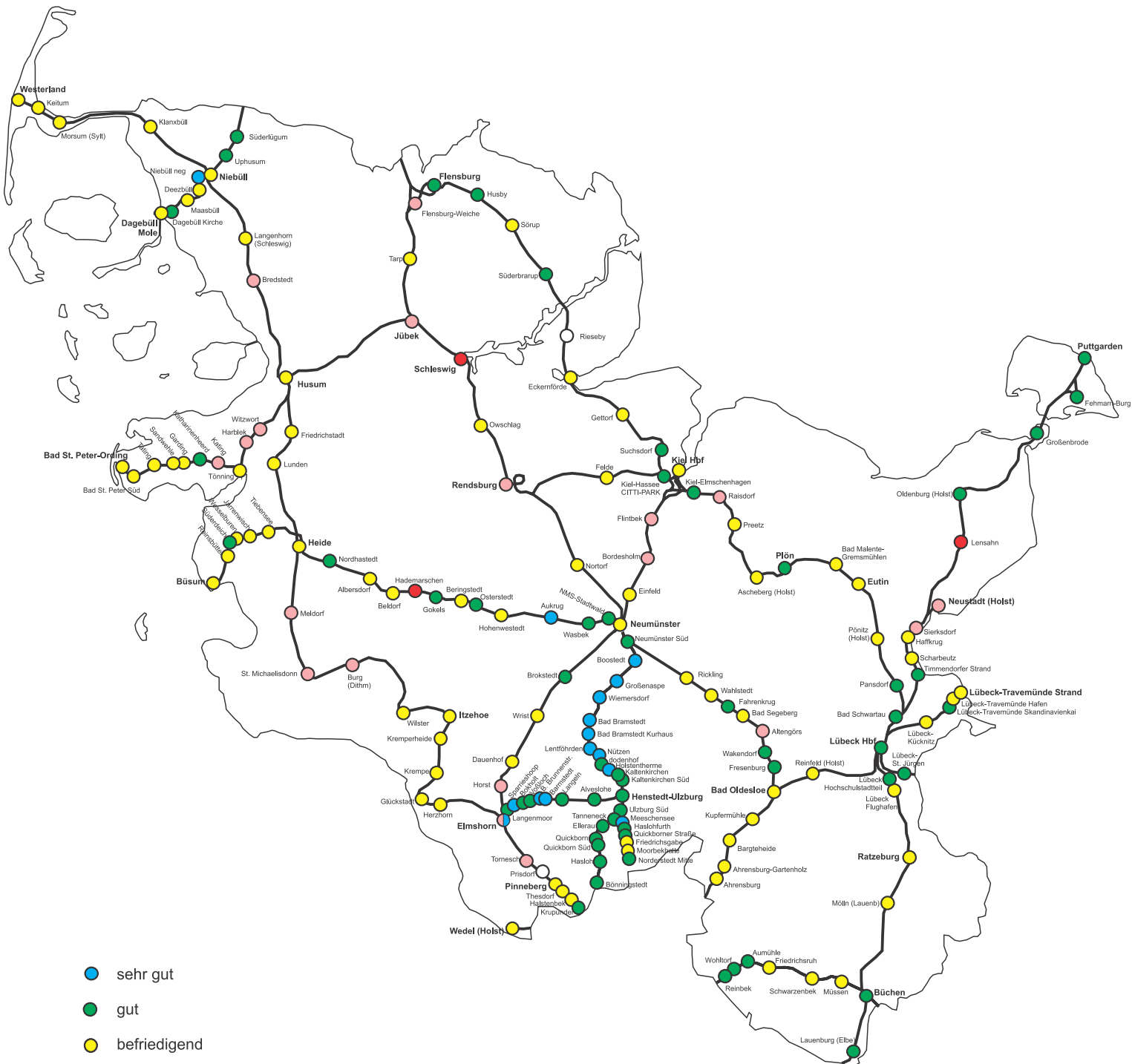
AKN:	1,69	(W: 1,81 /S: 1,81)
DB BM Kiel:	2,91	(2,79 / 2,63)
DB BM Lübeck:	2,57	(2,64 / 2,52)
DB BM Hamburg:	2,38	(2,43 / 2,43)
NEG:	2,00	(1,86 / 2,00)
alle Stationen:	2,50	(2,49 / 2,39)

Wie für alle drei Teilbereiche fällt auch die Gesamtbewertung der Stationsqualität in diesem Winter im Durchschnitt schlechter aus als im Sommer. Ebenso wie das Ergebnis für den Bereich Wartekomfort ist die Durchschnittsnote für die Gesamtbewertung der Stationsqualität so schlecht wie seit dem Sommer 2009 nicht mehr. Dabei muss berücksichtigt werden, dass das hohe Niveau des Zustands der Stationen in den Bereichen der AKN und der NEG erhalten blieb. Zudem war die Bewertung für die Bahnhöfe im Bereich des Bahnhofmanagements Hamburg seit 11 Jahren nicht mehr so gut wie in diesem Winter.

Acht Stationen wurden in allen Teilbereichen mit „sehr gut“ bewertet. Dies sind die AKN-Stationen Bad Bramstedt Kurhaus, Barmstedt Brunnenstraße, Boostedt, Grobenaspe, Holstentherme, Nützen und Wiemersdorf sowie die DB-Station Aukrug. Nur in Boostedt wurden kein einziger Mangel verzeichnet.

Erstmals seit dem Sommer 2009 wurden wieder zwei Stationen mit der Gesamtnote „mangelhaft“ bewertet. Das gilt aufgrund der großflächigen Schäden an den Bahnsteigen für den Bahnhof Schleswig und wegen der fehlenden Scheiben und des defekten Fahrkartenautomaten für den Haltepunkt Lensahn.

Im folgenden Kartenteil sind die Bewertungen für die einzelnen Station dargestellt. Auf Seite 31 schließt das Diagramm mit der Entwicklung der Gesamtnoten für die Stationen im Bereich der einzelnen Infrastrukturbetreiber seit der ersten Qualitätskontrolle im Herbst 2001 den Ergebnisbericht ab. Der Anhang gibt einen Überblick über die Stationen mit den besten und den schlechtesten Bewertungen.



Karte 5: Qualität des Wartekomforts

(Qualitätskontrolle Winter 2013)

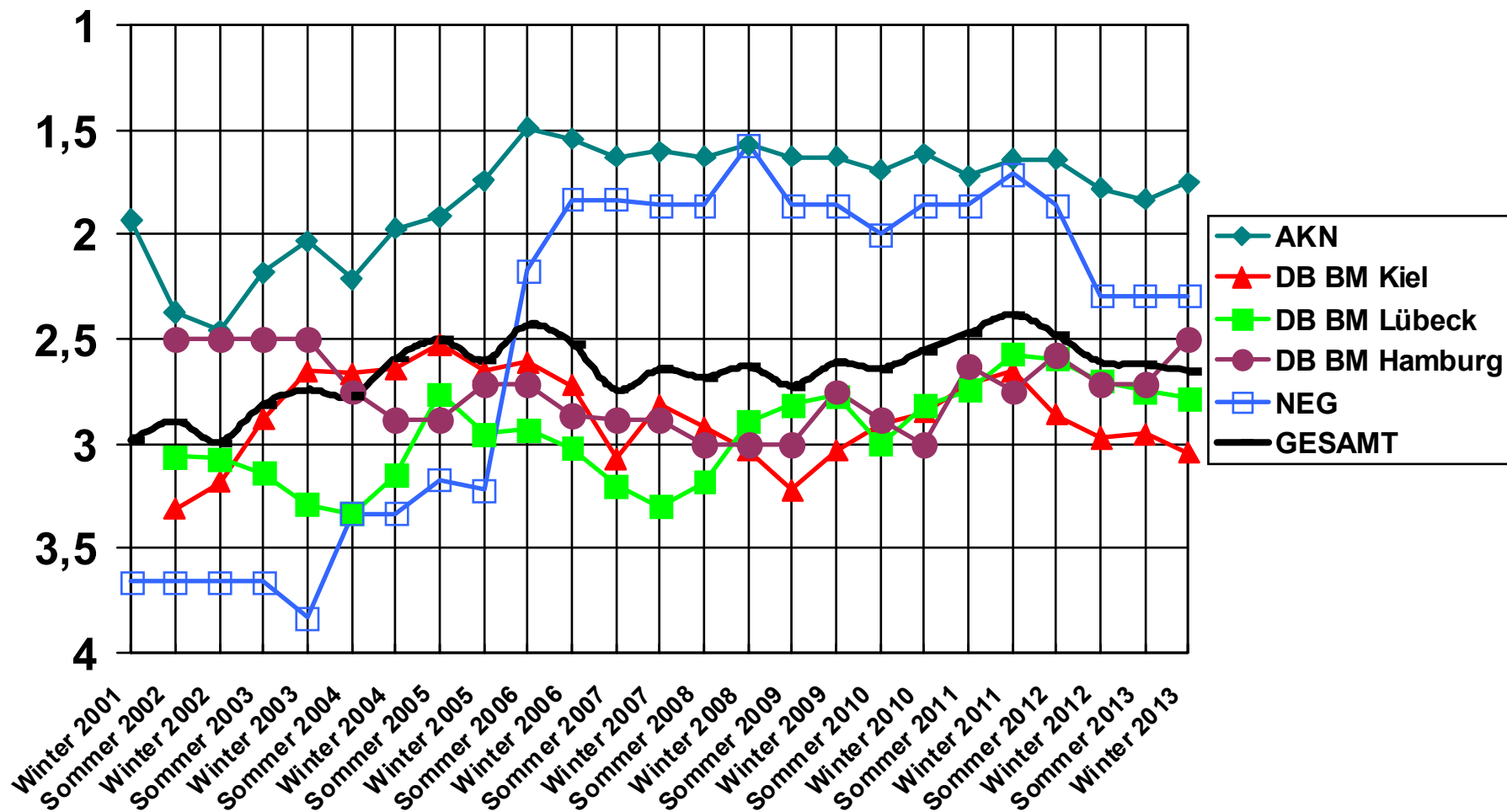
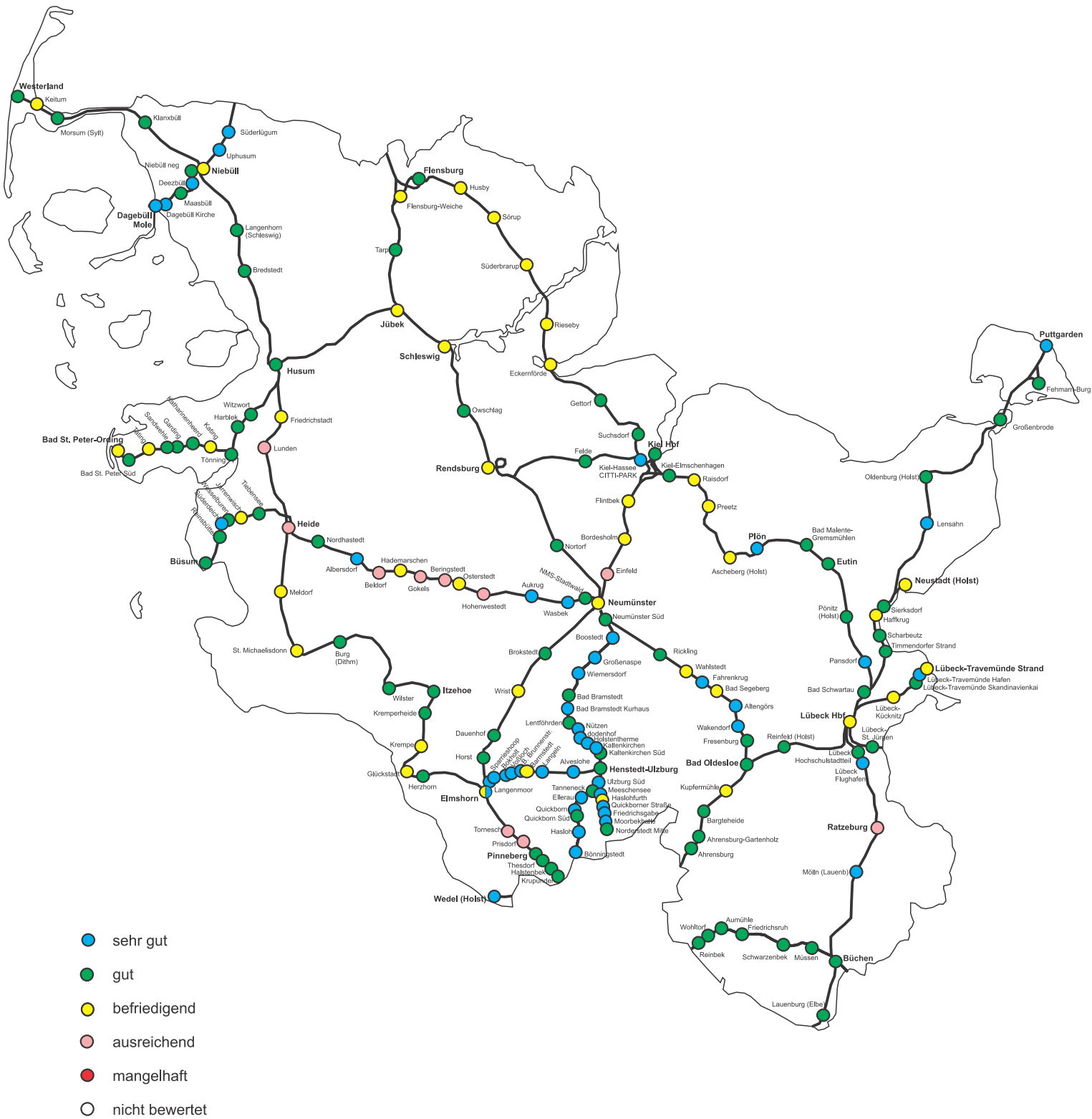


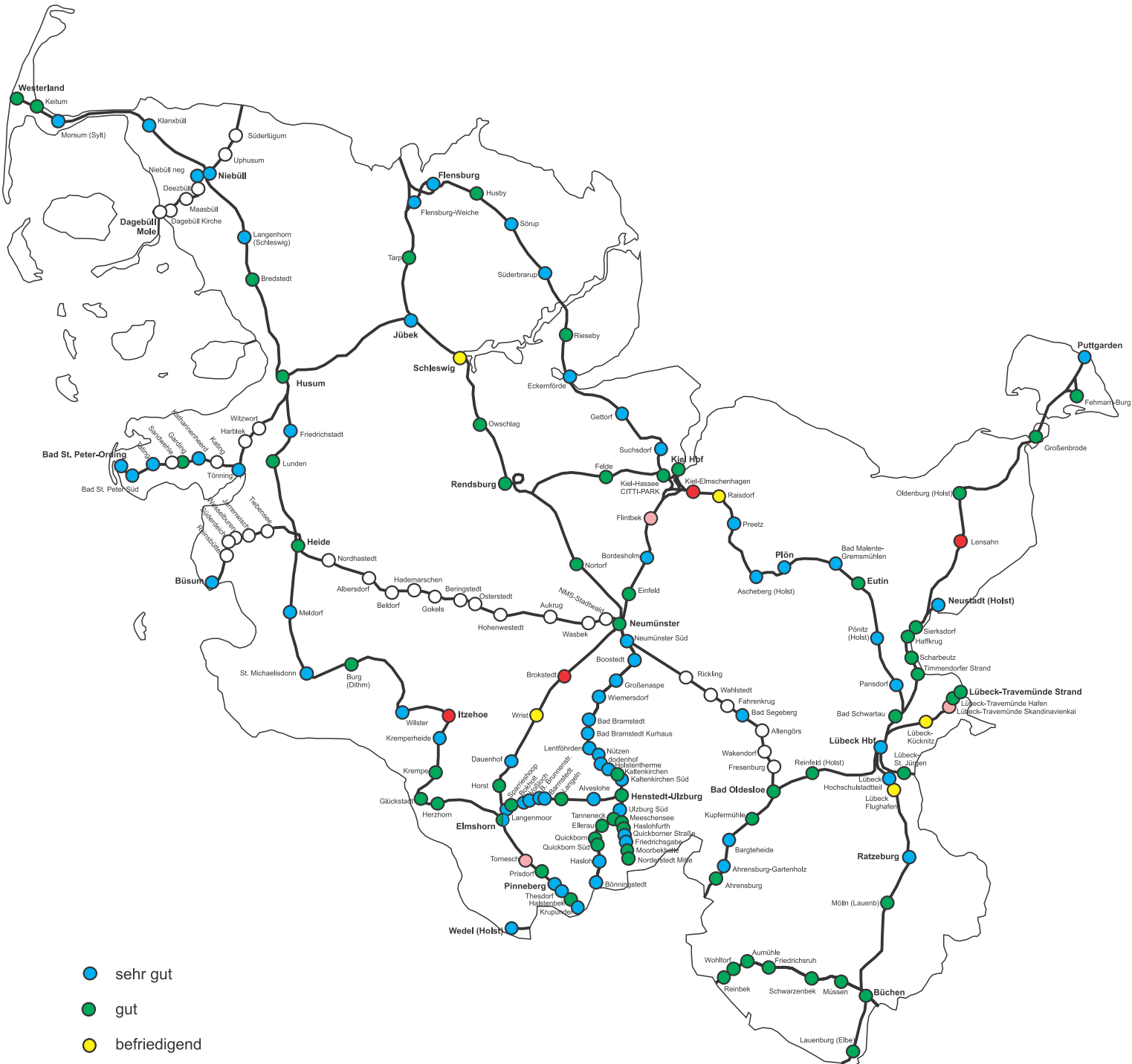
Diagramm 1:

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



Karte 6: Qualität der Information

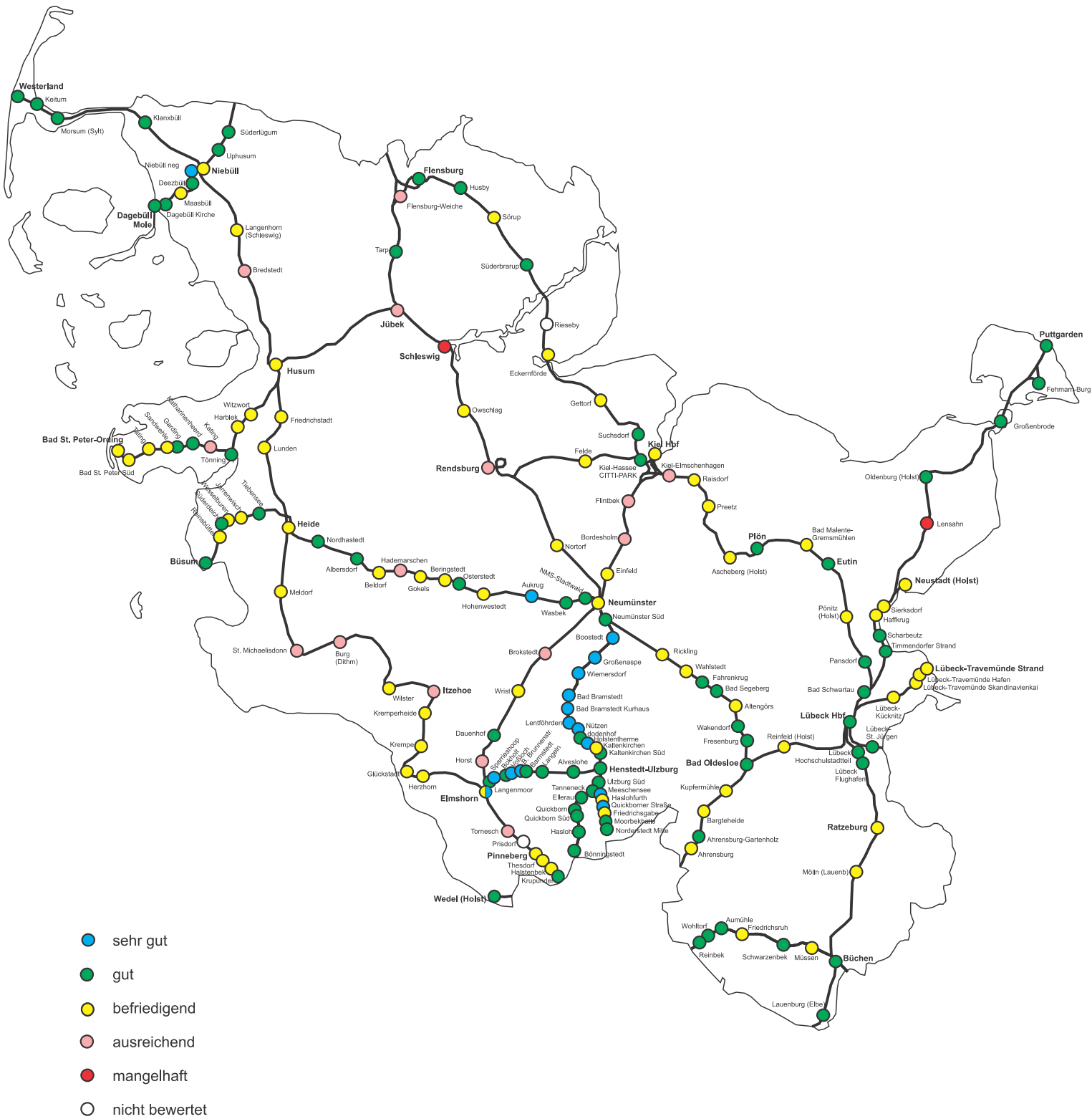
(Qualitätskontrolle Winter 2013)



- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- keine Serviceeinrichtungen vorhanden
oder nicht bewertet

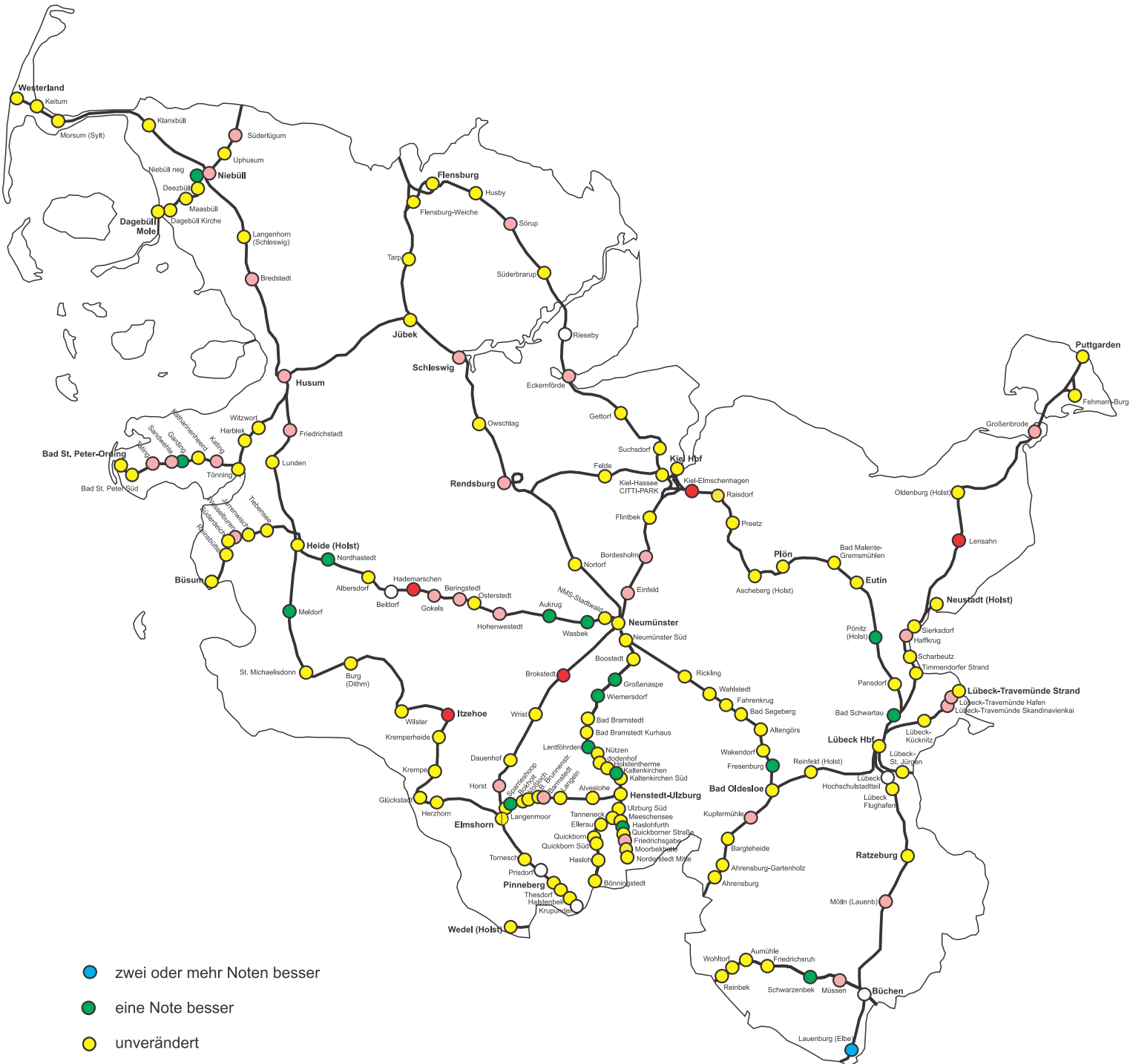
Karte 7: Servicequalität

(Qualitätskontrolle Winter 2013)



Karte 8: Gesamtbewertung der Stationen

(Qualitätskontrolle Winter 2013)



Karte 9: Veränderung der Gesamtnote im Vergleich zur letzten Qualitätskontrolle
(Qualitätskontrolle Winter 2013)

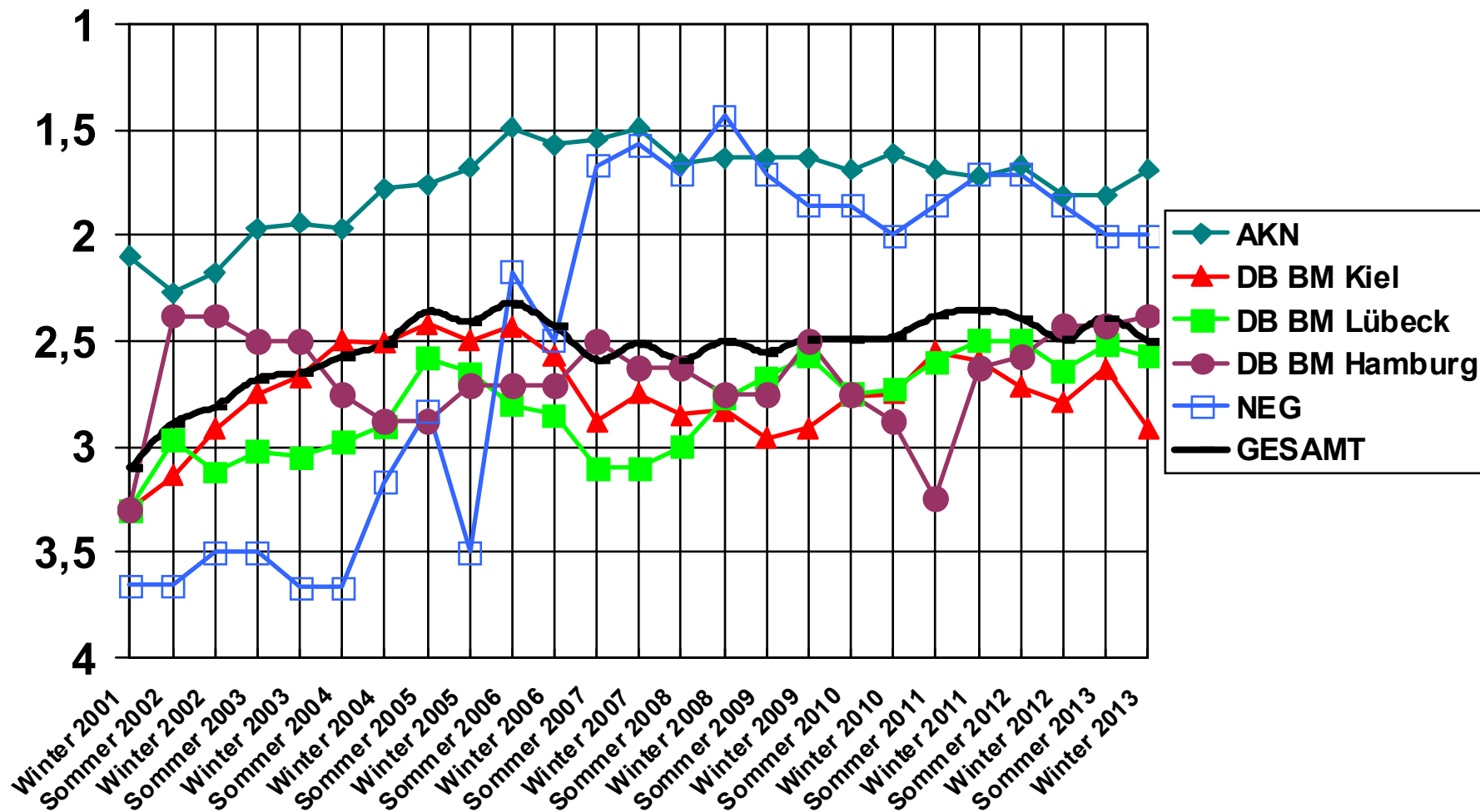


Diagramm 2:
Entwicklung der Gesamtdurchschnittsnoten seit Beginn der Qualitätskontrolle im Jahr 2001

Anhang

**zum Bericht der 25. Qualitätskontrolle
an den Bahnstationen in Schleswig-Holstein
für den Winter 2013**

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

Stationen mit den besten Bewertungen

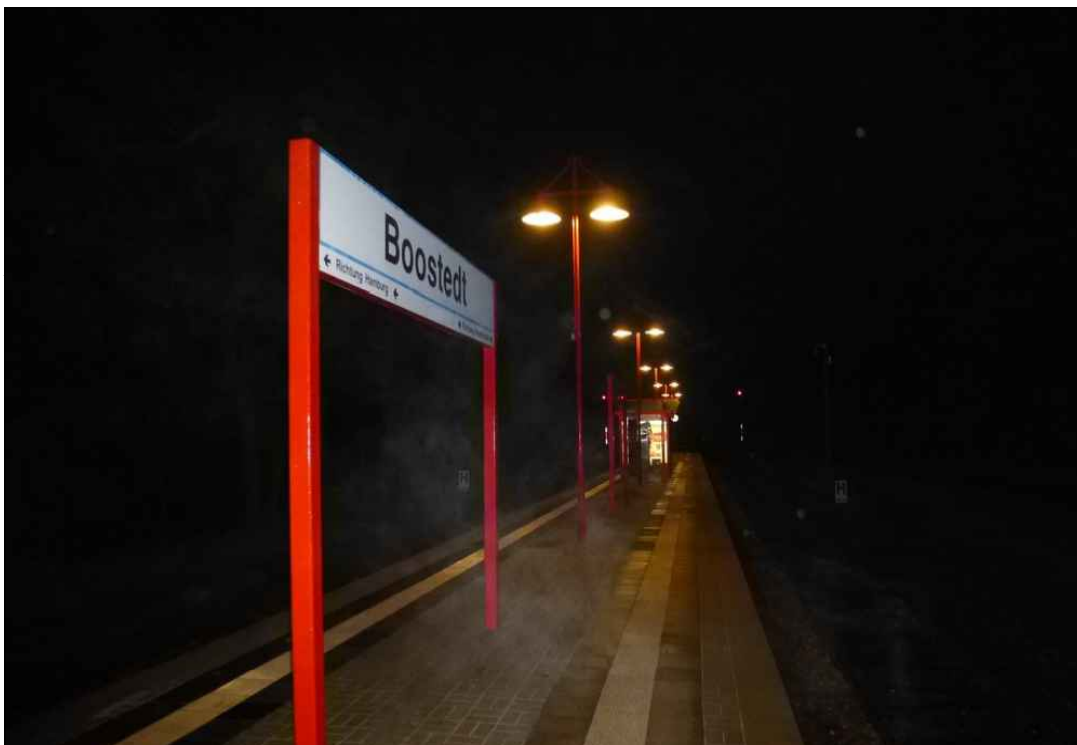
Bei den Erhebungen im Winter 2013 wurden 8 Stationen in allen Bereichen mit „sehr gut“ bewertet.

Das gilt für Bad Bramstedt Kurhaus, Barmstedt Brunnenstraße, Boostedt, Großenaspe, Holstentherme, Nützen und Wiemersdorf, die alle im Bereich der AKN liegen, sowie für die DB-Station Aukrug.

Für den Bahnhof Boostedt wurde kein Mangel verzeichnet. In Großenaspe war lediglich eine Scheibe des Unterstands leicht zerkratzt. Am Haltepunkt Holstentherme wurde nur eine leicht zerkratzte Vitrinenscheibe registriert.

Station	Wartekomfort	Information	Service	Gesamtnote
Boostedt	1	1	1	1
Großenaspe	1	1	1	1
Holstentherme	1	1	1	1

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



Boostedt: Bahnhof an der Strecke Kaltenkirchen - Neumünster.



Großenaspe: Bahnhof an der Strecke Kaltenkirchen - Neumünster.



Holstentherme: Haltepunkt an der Strecke Kaltenkirchen - Neumünster.

Stationen mit den schlechtesten Bewertungen

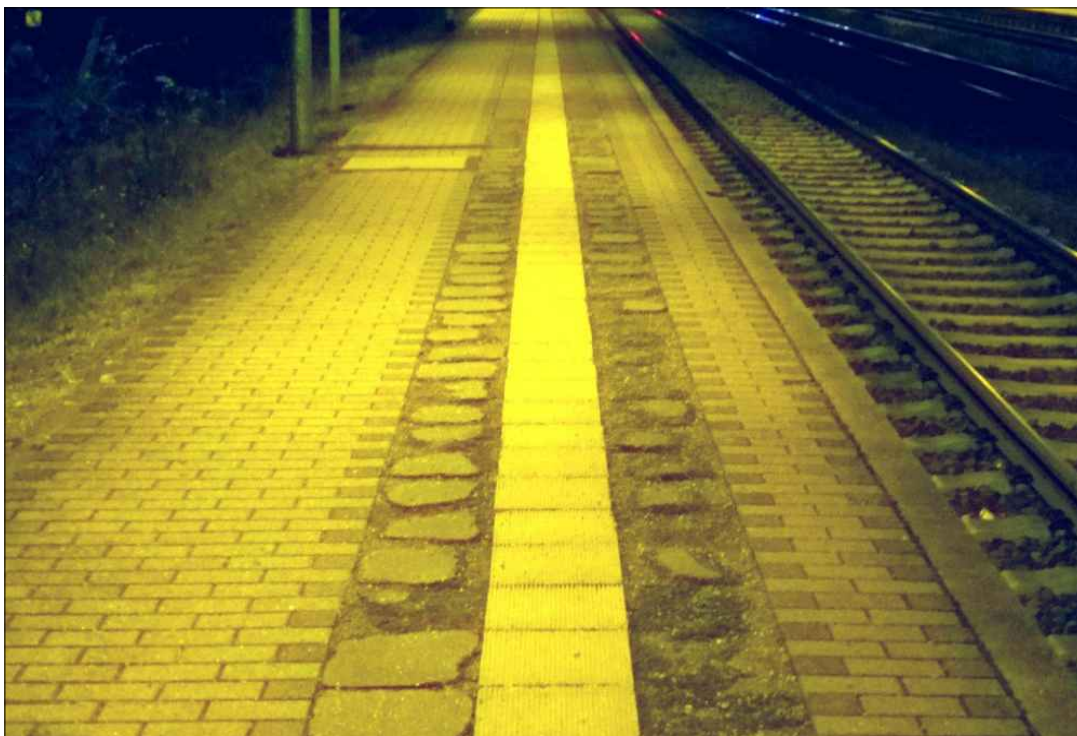
Bei den Erhebungen im Winter 2013 wurden 2 Stationen mit der Gesamtnote „mangelhaft“ und 15 Stationen mit „ausreichend“ bewertet.

Der Bahnhof Schleswig und der Haltepunkt Lensahn wurden mit „mangelhaft“ bewertet. In Schleswig sind die Kontrast- und Blindenleitstreifen großflächig zerbröckelt, so dass auf den Bahnsteigen zahlreiche Unebenheiten und Absätze entstanden sind. Außerdem war der Tunnel stark bekrizelt und beklebt. Dazu war noch der Zugzielanzeiger an Gleis 3 defekt, und der Automat im Empfangsgebäude akzeptierte nur Kartenzahlung. In Lensahn fehlten sechs große Scheiben der Wartehalle und zwei kleine Scheiben waren beschädigt. Dazu war der Wartebereich verschmutzt, und es gab Schäden an den Sitzbänken. Außerdem war der Fahrkartenautomat defekt.

Am Bahnhof Tornesch, der mit „ausreichend“ bewertet wurde, war der noch nicht vollständig fertiggestellte nördliche Zugang an Gleis 1 nicht beleuchtet und nur unzureichend abgesichert. Dadurch bestand Absturzgefahr. Daneben waren der Fahrkartenautomat an Gleis 2 und die Zugzielanzeiger defekt.

Station	Wartekomfort	Information	Service	Gesamtnote
Schleswig	5	3	3	5
Lensahn	5	1	5	5
Tornesch	4	4	4	4

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



Schleswig: Bahnhof an der Strecke Neumünster - Flensburg: Große Bereiche beider Bahnsteige sind von den umfangreichen Schäden an den Platten der Kontrast- und Blindenleitstreifen betroffen.



Lensahn: Haltepunkt an der Strecke Lübeck - Puttgarden: Sechs der zehn großen Scheiben in der Wartehalle fehlten. Zusätzlich waren zwei der oberen Scheiben beschädigt. Auch der Fahrkartenautomat war defekt.



Tornesch: Bahnhof an der Strecke Hamburg - Elmshorn: Die im April 2013 begonnenen Bauarbeiten am Hausbahnsteig waren Ende November immer noch nicht abgeschlossen. Am nördlichen Ende waren die Beleuchtung und die Baustellenabsicherung unzureichend. Es bestand Stolper- und Absturzgefahr.