

# Analyse und Bewertung der Qualität von Stationen und Stationsumfeldern des Schienenpersonennahverkehrs 2012



Barrierefreiheit



Fahrgastinformation



Aufenthaltsqualität

## Bericht

Berlin, August 2013

## Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung .....	3
II. Erfassungsmerkmale.....	6
1. Allgemeine Angaben .....	6
1.1 Bahnhofskategorie (EIU).....	6
1.2 Bahnhofsmangement (EIU).....	6
1.3 Bahnsteige und Bahnsteigzugänge (EIU) .....	6
1.4 Empfangsgebäude (EIU oder Dritte) .....	6
1.5 Fotos.....	7
1.6 Stationen unter 50 Reisende.....	7
2. ÖPNV-Anbindung / Erreichbarkeit der Station.....	7
2.1 SPNV-Linien (Länder Berlin und Brandenburg) .....	7
2.2 ÖPNV-Anbindung (Landkreis und kreisfreie Städte) .....	7
2.3 Zentrale DFI für ÖPNV (Landkreis und kreisfreie Städte) .....	7
2.4 Parkplätze (Dritte und EIU) .....	8
2.5 B+R-Stellplätze (Dritte und EIU) .....	8
2.6 Taxistellplätze (kommunale Zuständigkeit) .....	8
3. Ausstattung der Station.....	8
3.1 Bahnsteigoberfläche (EIU) .....	8
3.2 Beleuchtung (EIU).....	8
3.3 Wetterschutz (EIU).....	8
3.4 Sitzplätze (EIU) .....	9
3.5 Abfallbehälter (EIU).....	9
3.6 Videoüberwachung (EIU).....	9
3.7 Öffentliche Telefone (Dritte) .....	9
3.8 Gepäckschließfächer (EIU) .....	9
3.9 Briefkästen (Dritte) .....	9
3.10 WC (kommunale Zuständigkeit).....	9
4. Erreichbarkeit Bahnsteige und Empfangsgebäude .....	10
4.1 Stufenfreier Zugang (EIU, z. T. kommunale Zuständigkeit) .....	10
4.2 Aufzüge (EIU) .....	10
4.3 Fahrtreppen (EIU) .....	10
4.4 Treppen (EIU) .....	10
4.5 Rampen und ebene Zugänge (EIU) .....	10
4.6 Leitsystem für Sehbehinderte (EIU) .....	10
5. Fahrgastinformation .....	11
5.1 Stationsnamensschilder (EIU).....	11
5.2 Gleisnummernschilder (EIU).....	11
5.3 Richtungsschilder (EIU) .....	11
5.4 Wegeleitsystem (EIU) .....	11
5.5 Uhren (EIU).....	11
5.6 Zentrale Zuganzeigetafel (EIU) .....	11
5.7 Zugzielanzeigen (EIU).....	11
5.8 DSA (EIU) .....	12
5.9 Beschallung (EIU) .....	12
5.10 Informationsvitrinen (EIU) .....	12
5.11 Info-/Notrufsäulen (EIU) .....	12
6. Vertrieb und Service.....	12
6.1 Verkaufsstelle (EVU, z.T. Dritte) .....	12
6.2 Ticketautomat (Eisenbahnverkehrsunternehmen – EVU) .....	12
6.3 Entwerter (EVU).....	13
6.4 Service-Point (ab 2013: DB Information: EIU).....	13
6.5 Personal (EIU) .....	13
7. Erscheinungsbild der Verkehrsstation .....	13
7.1 Sauberkeit (EIU) .....	13
7.2 Schadensfreiheit (EIU).....	13
III. Einschätzung des Handlungsbedarfs .....	15
IV. Fazit.....	29

---

## I. Einleitung

### ***a) Ausgangslage und Zielsetzung***

Die VBB GmbH arbeitet im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg im Sinne einer Verbesserung der Qualität im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Fest etabliert sind dazu die VBB Qualitätsanalyse Netzzustand, in der das vom SPNV bediente Streckennetz an einem zufälligen Stichtag durch Befahrung erhoben und auf Abweichungen von einer definierten Sollgeschwindigkeit untersucht wird. Diese seit 2007 vorgenommenen Untersuchungen beinhalten durch unmittelbaren Vergleich mit dem Vorjahr auch einen Überblick zu den überwiegend positiven Entwicklungen im Netz, lassen jedoch ebenso Rückschlüsse auf den nach wie vor immensen Handlungsbedarf zu.

Die bisherigen Untersuchungen im Bereich der Stationen, welche bis zum Vorjahr nach gleichen festgelegten Kriterien ausgeführt wurden, umfassten 66 fix definierte Stationen, die mit einem deutlichen Schwerpunkt auf die Fahrgastinformation bewertet wurden. In diesem Umfeld konnte das Ergebnis von 27% der untersuchten Bahnhöfe mit hohem/ dringendem Handlungsbedarf im Jahr 2008 auf 3% im Jahr 2011 verbessert werden.

Mit der nun vorliegenden Unterlage erfolgte eine erhebliche Ausweitung des Untersuchungsumfanges. Anders als bisher wurden nicht nur bedeutende Bahnhöfe mit hohem Fahrgastaufkommen, sondern eine repräsentative Auswahl von 100 Stationen aller Größenordnungen und Kategorien ausgewählt. Damit sind die Ergebnisse des Vorjahres in keiner Weise mehr mit den nun vorliegenden vergleichbar.

Die Schwerpunkte der vorliegenden Untersuchung liegen in den Gruppenkriterien zu Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität, die gleichberechtigt nebeneinander in Einzelaspekten bewertet werden. Darüber hinaus wurde der Untersuchungsumfang auf ca. 100 Stationen ausgeweitet, die als statistische Stichprobe anteilig zu den angebotenen Stationskategorien der DB Station&Service AG und zukünftig auch nichtbundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen, gebildet wird.

Die Stationen sollen in ihrer Funktion und Fahrgastwirkung inkl. Schnittstellen zum übrigen ÖPNV bewertet werden. Dabei werden sowohl Kriterien, die im unmittelbaren Verantwortungsbereich des Stationsbetreibers liegen, als auch solche, die von weiteren Verantwortlichen (z. B. Landkreise oder Gemeinden) zu vertreten sind, erfasst und geben ein in Summe wirkendes Gesamtbild für die Station ab.

Das für die Allgemeinheit relevante Erscheinungsbild eines „Bahnhofs“ setzt sich zusammen aus der „Verkehrsstation“, die vom Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen vorgehalten wird und die für den Bahn-Nutzung relevanten Funktionen umfasst, aus dem Bahnhofsvorplatz (P+R, Fahrrad-Abstellung, Bushaltestellen und Zugang), der meist von den Kommunen betreut wird, und dem Bahnhofsgebäude, das in vielen Fällen anderweitig genutzt oder nicht genutzt wird und mit der Verkehrsstation nichts mehr zu tun hat. Für die Beurteilung der Stationen wird in dieser Studie ausschließlich auf die für die Reisenden relevanten Funktionen abgehoben, der Zustand eines ggf. noch vorhandenen, aber anderweitig oder nicht genutzten Bahnhofsbauwerks ist nicht relevant.

Die Betreiber der Stationsanlagen, zu denen die Bahnsteige einschließlich Erschließung sowie Empfangsgebäude (soweit noch mit verkehrlicher Nutzung versehen und nicht veräußert)

zählen, sind für Betrieb, Sicherheit und Sauberkeit sowie die Instandhaltung und Erneuerung verantwortlich. Sie stellen die Stationen den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gegen Entgelt für die vom Aufgabenträger Land vorgegebenen Halte im SPNV zur Verfügung.

Die Landkreise sind für die Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV zuständig (Bushaltestellen und deren Fahrgastinformation / Beschilderung), die Gemeinden i. d. R. für die straßenseitige Gestaltung des Zuganges (Toiletten, Fußwege, Beschilderung). Weiterhin wurden Merkmale erfasst, die als Angebote Dritter zu werten sind, wie z. B. Anrufmöglichkeiten und Briefkästen.

Das Ziel der Untersuchung besteht darin, einen quantifizierbaren Überblick zu erkennbarem bzw. dringendem Handlungsbedarf zu erhalten, um zielsicher eine hohe Qualität in der Gesamtwirkung der zur Verfügung stehenden Anlagen zu erreichen und dauerhaft zu halten.

## **b) Aufgabenstellung**

Die Aufgabe besteht darin, eine Analyse und Bewertung von 100 ausgewählten Stationen (außer reinen S-Bahnhöfen) der Bahnhofskategorien 1-7<sup>\*1)</sup>, die über das gesamte Gebiet des VBB verteilt sind, vorzunehmen. Dabei wurde die Anzahl der Stationen einzelner Stationskategorien anteilig der Gesamthäufigkeit festgesetzt, um einen möglichst repräsentativen Querschnitt zu erhalten. Reine S-Bahnhöfe (Stationen, an denen ausschließlich die Berliner S-Bahn, nicht aber Regionalzüge halten), sind nicht berücksichtigt worden. Für die Analyse 2012 wurden 100 Zugangsstellen aus beiden Bundesländern nach statistischen Regeln zufällig ausgewählt.

Die Untersuchungen, die in den nächsten Jahren in gleicher Systematik auch für die übrigen Stationen weitergeführt werden sollen, beziehen sich auf die Bereiche Bahnsteige, Zugänge, Empfangsgebäude sowie den Bahnhofsvorplatz mit Umsteigemöglichkeiten zum ÖPNV. Während der Zustand der Bahnsteige und Bahnsteigzugänge vom Stationsbetreiber zu verantworten ist, kann für die Empfangsgebäude auch Eigentum ohne Bezug zum Bahnbetrieb bestehen. Die Vorplätze hingegen befinden sich i. d. R. auf öffentlichem Straßenland im Eigentum der jeweiligen Stadt bzw. Gemeinde, die Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV wird durch den Landkreis als Aufgabenträger organisiert.

Voraussetzung für die Umsetzung dieser Aufgabe ist eine Zustandserfassung vor Ort einschließlich einer Fotodokumentation zur Erfassung und Bewertung von Ausstattungsmerkmalen und Qualitätskriterien. Die erfassten Merkmale werden mit den Anforderungen der VBB GmbH abgeglichen, die insbesondere die Erwartungen eines potentiellen Fahrgastes berücksichtigen. Weiterhin erfolgt eine Überprüfung der Erfüllung des in den Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (INBP) der DB Station&Service AG enthaltenen und entsprechend der Stationspreiskategorie gegliederten Leistungsangebotes.

Um eine Einschätzung des Handlungsbedarfs aller Beteiligten zu ermöglichen, werden der Zustand und die Funktionalität der Stationen anhand der drei Kriterien Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität bewertet. Mit diesen Kriterien können alle für den Fahrgast wichtigen Merkmale einer Station bewertet und verglichen werden. Alle drei Kriterien sind dabei in gleicher Gewichtung in die Auswertung eingeflossen.

---

\*1) In den INBP der DB Station&Service AG werden die Stationen in sieben Kategorien unterteilt, dabei gehören die größten und am besten auszustattenden Stationen zur Kategorie 1, die kleinsten und am wenigsten frequentierten zur Kategorie 7.



Der abzuleitende Handlungsbedarf wird kategorisiert in:

- Kein Handlungsbedarf / geringfügiger Handlungsbedarf ( $\geq 90\%$ )
- Erkennbarer Handlungsbedarf ( $70 - < 90\%$ )
- Dringender Handlungsbedarf ( $< 70\%$ )

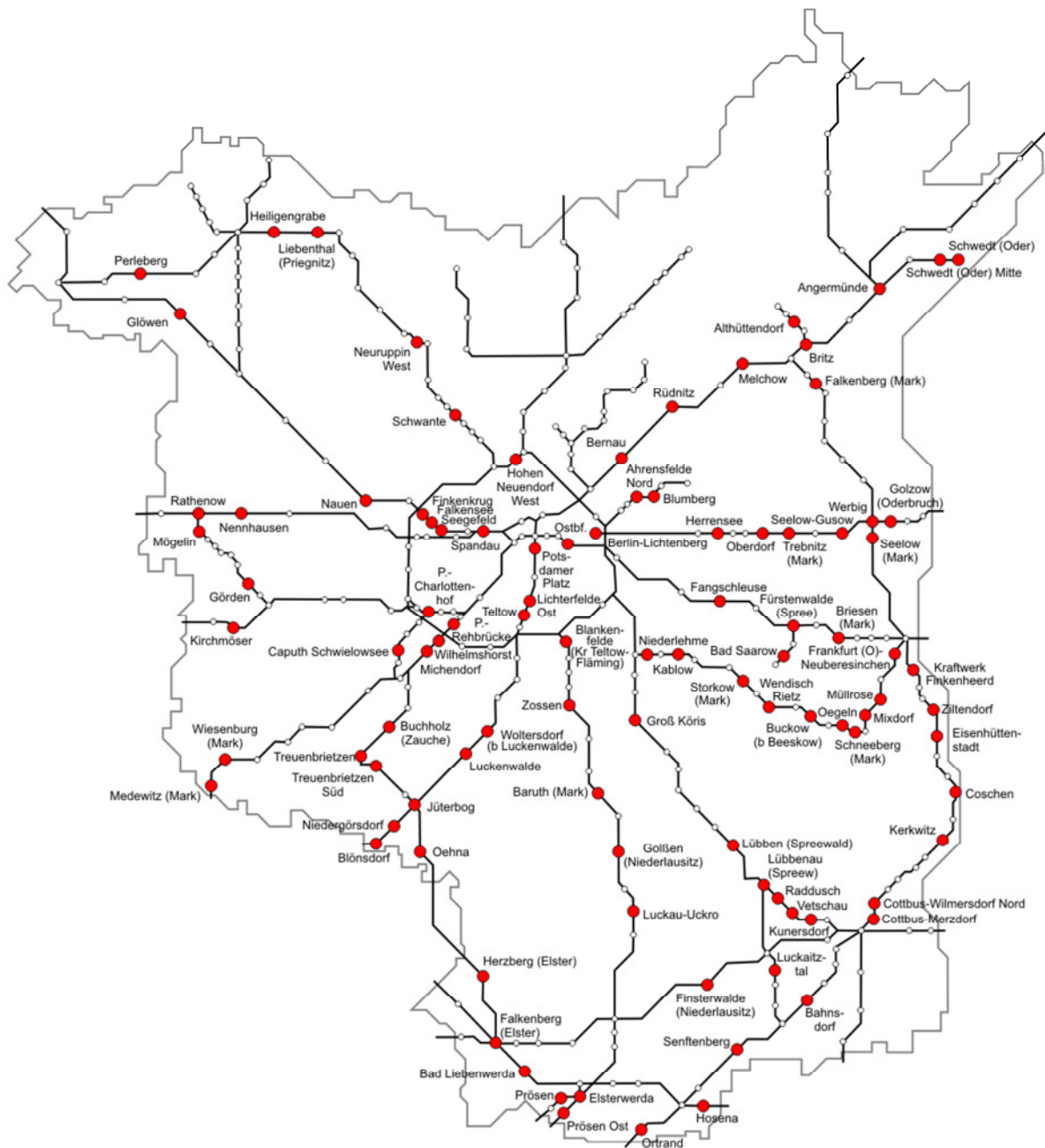


Abb. 1 Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen

### c) Durchführung

Die Erfassung aller Stationen erfolgte durch Ortsbegehungen zwischen dem 17.10. und dem 30.12.2012. Dabei wurden die wesentlichen Merkmale in Einzelkriterien tabellarisch erfasst und fotografisch dokumentiert.

---

## II. Erfassungsmerkmale

Die im Folgenden angegebenen Häufigkeiten werden jeweils nur in der absoluten Zahl genannt. Da genau 100 Stationen untersucht wurden, entspricht die absolute Anzahl jeweils auch dem relativen Prozentanteil im Vergleich der untersuchten Stationen.

### 1. Allgemeine Angaben

#### 1.1 Bahnhofskategorie (EIU)

Jede Station wird seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) entsprechend der Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) kategorisiert. Die in der Untersuchung ausschließlich als EIU betroffene DB Station&Service AG hat gemäß der im Stationspreissystem „SPS 11“ festgelegten Kategorisierungslogik einer von sieben Kategorien zugeordnet. Für nachfolgende Untersuchungen wird für nichtbundeseigene Stationen eine eigene Kategorie (NE) gebildet.

#### 1.2 Bahnstationsmanagement (EIU)

Erfasst wird die Zugehörigkeit zu den DB-Bahnstationsmanagement-Bereichen

- Berlin
- Cottbus
- Frankfurt/O.
- Frankfurt /O. OE Eberswalde
- Potsdam

Für nachfolgende Untersuchungen wird für nichtbundeseigene Stationen der Stationsbetreiber benannt.

#### 1.3 Bahnsteige und Bahnsteigzugänge (EIU)

Erfassungsmerkmale sind die Bahnsteighöhen und die Differenzierung nach Mittel-, Außen-, Zwischen- oder Hausbahnsteigen. Als Bahnsteigzugang wird der unmittelbar an den Bahnsteig anschließende Weg bis zum öffentlichen Straßenland bewertet.

Handlungsbedarf besteht aus Sicht des VBB grundsätzlich bei Bahnsteigkantenhöhen von weniger als 55 cm über Schienenoberkante (ü. SO). 46 Stationen weisen danach zu niedrige Bahnsteighöhen auf, bei weiteren 3 Stationen verfügen nicht alle Bahnsteige über die Mindesthöhe von 55 cm ü.SO.

#### 1.4 Empfangsgebäude (EIU oder Dritte)

Erfasst wurden die öffentliche oder die nicht öffentliche Nutzung sowie die Art der öffentlichen Nutzung.

23 Stationen besitzen ein funktionsfähiges und für die Fahrgäste zugängliches Empfangsgebäude. Bei 16 Stationen wird das Empfangsgebäude in anderer Funktion genutzt (DB-Betriebsgebäude, privates Wohnen usw.) und ist nicht öffentlich zugänglich. 29-mal steht das ehemalige Empfangsgebäude leer und ist nicht mehr zugänglich. Bei 32 Stationen ist kein Empfangsgebäude vorhanden.

## 1.5 Fotos

Jeweils vier charakteristische Bilder zeigen die unterschiedlichen Stationsbereiche.

## 1.6 Stationen unter 50 Reisende

Das Land Brandenburg prüft derzeit die Situation sehr schwach nachgefragter Stationen. Auf der Basis der Fahrgasterhebungen des VBB über mehrere Jahre wurden 60 Stationen unter 50 Ein- und Aussteiger pro Tag herausgefiltert und im aktuellen Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2013-2017 benannt. Das Kriterium „50 Ein- und Aussteiger pro Tag“ wurde aus Gründen der Handhabbarkeit gewählt. Daraus ist nicht abzuleiten, dass jede Station eine Mindestreisendenzahl haben muss.

Da die Mittelbereitstellung durch den Bund begrenzt ist, muss das Land Schwerpunkte für den wirtschaftlichen Mitteleinsatz setzen. Es wird deshalb grundsätzlich vor jeder baulichen Investition mit einer Nutzen-Kosten-Untersuchung der sinnvolle Einsatz von Investitionsmitteln bewertet, um eine volkswirtschaftlich vertretbare Effizienz zu gewährleisten.

Die Übersicht über die schwach frequentierten Stationen bildet die Grundlage für eine ergebnisoffene Diskussion mit den betroffenen Landkreisen, regionalen Planungsgemeinschaften und Kommunen. Der von Seiten des Landes seit Ende 2011 geführte Meinungsaustausch dient der Problemanalyse sowie der Identifizierung und Aktivierung weiterer Potenziale für die betreffenden Haltepunkte.

Im vorliegenden Bericht sind diese Stationen nachrichtlich aus dem LNVP 2013-2017 übernommen und in Tab. 4, sofern im Rahmen dieses Berichtes untersucht, explizit benannt worden. Für die Kriterien „Wetterschutz“ und „Barrierefreiheit“ sind dabei für die Bewertung der betroffenen Stationen Abschläge vorgenommen, d.h. dass nicht vorhandene Ausstattungsmerkmale mit geringeren Abzügen als bei den übrigen Stationen versehen worden sind, wobei die Rechenschemata in den einzelnen Kapiteln im Detail dargelegt werden.

## 2. ÖPNV-Anbindung / Erreichbarkeit der Station

### 2.1 SPNV-Linien (Länder Berlin und Brandenburg)

Angegeben sind die Liniennamen der verkehrenden SPNV-Linien aus dem Fahrplan 2012.

### 2.2 ÖPNV-Anbindung (Landkreis und kreisfreie Städte)

Die Anbindung bezieht sich auf direkte Haltestellen der Verkehrsmittel U-Bahn, Straßenbahn, Fähre oder Bus im Bahnhofsumfeld, die i. d. R. nach der zugehörigen Station benannt sind.

Die stufenfreie Verknüpfung bezieht sich auf den Weg von der Haltestelle bis zum Bahnsteigzugang bzw. bis zum Empfangsgebäude.

Von den 100 erfassten Stationen besitzen 65 Stationen eine ÖPNV-Anbindung, davon 63 Stationen stufenfrei.

### 2.3 Zentrale DFI für ÖPNV (Landkreis und kreisfreie Städte)

Dies ist eine zentrale dynamische Fahrgastinformations-Anzeigentafel aller Bus- und ggf. auch der SPNV-Abfahrten. Dezentrale Abfahrtstafeln je Haltestelle werden nicht erfasst.

Bei 13 Stationen wurde eine zentrale DFI-Anlage angetroffen, davon war eine Anlage außer Betrieb (Zossen).

## **2.4 Parkplätze (Dritte und EIU)**

Es handelt sich um P+R- oder andere direkt zur Station gehörende Stellplätze, die nach zeitlich nicht begrenzten gebührenfreien oder gebührenpflichtigen Parkplätzen oder nach Kurzzeit-Parkplätzen mit einer zeitlichen Begrenzungsdauer von maximal 30 Minuten unterschieden werden. Außerdem werden die ausgewiesenen Behinderten-Stellplätze erfasst.

Bei 73 Stationen existieren Parkplätze, davon bei 4 Stationen ausschließlich gebührenpflichtig. Ausgewiesene Behindertenparkplätze wurden bei 48 Stationen angetroffen, Kurzzeitparkplätze bei 23 Stationen.

## **2.5 B+R-Stellplätze (Dritte und EIU)**

Abstellplätze für Fahrräder mit baulichen Befestigungsvorrichtungen (z.B. Bügel) wurden bei 77 Stationen angetroffen. Davon waren 2 Anlagen zum Zeitpunkt der Erfassung augenscheinlich überfüllt, bei 13 Anlagen wurden Mängel festgestellt.

## **2.6 Taxistellplätze (kommunale Zuständigkeit)**

Ausgewiesene Parkstände für Taxen mit entsprechender Beschilderung wurden bei 28 Stationen angetroffen.

# **3. Ausstattung der Station**

## **3.1 Bahnsteigoberfläche (EIU)**

Es wurde die Art der Bahnsteigbefestigung erfasst (z.B. Betonsteinpflaster, Asphalt, Splitt), außerdem die Kennzeichnung des Gefahrenbereichs (z.B. Sicherheitsstreifen, schraffierte Fläche, Schutzgitter).

Häufig vorkommende Mängel sind Bahnsteigunebenheiten, die entsprechend dokumentiert wurden. Mängel wurden insgesamt 20-mal festgestellt.

## **3.2 Beleuchtung (EIU)**

Da die Bahnhofserfassungen in der Regel bei Tageslicht erfolgten, wurde an dieser Stelle nur das Vorhandensein von Leuchten erfasst. Die Funktionalität konnte nur in Ausnahmefällen geprüft werden. Mängel wurden insgesamt 3-mal verzeichnet.

## **3.3 Wetterschutz (EIU)**

Zum Wetterschutz gehören die Elemente Bahnsteighalle, Bahnsteigdach, Dachüberstand, Wartehäuschen, Windschutz oder Innenraum. Wetterschutz auf dem Vorplatz wurde nicht erfasst.

Eine Unterstellmöglichkeit sollte aus Sicht des VBB für minimal 10% der täglichen Ein- und Aussteiger der betreffenden Station und einer Flächenberücksichtigung von 0,5 m<sup>2</sup> Standfläche pro Person bei Witterungsschutzhäusern und 1,0 m<sup>2</sup> Standfläche pro Ein- und Aussteiger bei Bahnsteigdächern vorhanden sein. Bahnsteigdächer werden ab 750 Ein- und Aussteigern täglich als notwendig bewertet. Witterungsschutz besteht bei mindestens 4,5 m<sup>2</sup> überdachter Fläche pro Bahnsteig und gleichzeitigem Windschutz.

Bei Stationen unter 50 Ein- und Aussteigern täglich wurden die Anforderungen an den Witterungsschutz reduziert.



Bei 23 Stationen ist der Wetterschutz in Bezug auf die Anzahl der dort täglich ein- und aussteigenden Fahrgäste nicht entsprechend dimensioniert. Bei drei Stationen ist der Wetterschutz aufgrund von Beschädigungen (fehlende Wandelemente) eingeschränkt.

### **3.4 Sitzplätze (EIU)**

Bei Bänken wurden die Einzelsitzmöglichkeiten abgeschätzt (ca. 60 cm Banklänge entspricht einem Sitzplatz). Sitzplätze auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. 5 Stationen wiesen Mängel bei den vorhandenen Sitzplätzen auf.

### **3.5 Abfallbehälter (EIU)**

Bei Trennsystemen wurden die unterschiedlichen Abfallbehältnisse zu einem zusammengefasst. Abfallbehälter auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. Bei 5 Stationen wurden Mängel oder Schäden an den Abfallbehältern festgestellt.

### **3.6 Videoüberwachung (EIU)**

Es wurde verzeichnet, ob Videokameras in den entsprechenden Bahnhofsbereichen vorhanden sind. Eine Videoüberwachung war bei 6 Stationen vorhanden.

### **3.7 Öffentliche Telefone (Dritte)**

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). An 23 Stationen wurden öffentliche Telefone angetroffen (davon einmal defekt).

### **3.8 Gepäckschließfächer (EIU)**

Das Vorhandensein und die Anzahl der einzelnen Schließfächer wurden aufgenommen. Gepäckschließfächer gab es insgesamt bei 6 Stationen.

### **3.9 Briefkästen (Dritte)**

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). Dabei wurden an 38 Stationen Briefkästen angetroffen (davon einmal wegen Zerstörung nicht nutzbar).

### **3.10 WC (kommunale Zuständigkeit)**

Die WC-Anlagen innerhalb einer Station als auch öffentliche WC-Anlagen auf dem Vorplatz wurden aufgenommen. An 18 Stationen gab es WC's, davon waren jedoch 2 Anlagen nicht nutzbar.

---

## **4. Erreichbarkeit Bahnsteige und Empfangsgebäude**

### **4.1 Stufenfreier Zugang (EIU, z. T. kommunale Zuständigkeit)**

Hier erfolgt eine allgemeine Übersicht, ob einzelne Bahnsteige oder das Empfangsgebäude stufenfrei zugänglich sind.

5 Stationen verfügen über keinen stufenfreien Zugang. Bei 6 Stationen sind einzelne Bahnsteige nicht stufenfrei zugänglich. Weitere 3 Stationen verfügen zwar über stufenfreie Bahnsteigzugänge, jedoch waren die Bahnsteige nicht untereinander stufenfrei verbunden (fehlende stufenfreie Gleisquerung), und es bestanden auch keine alternativen Querungsmöglichkeiten in der Nähe.

### **4.2 Aufzüge (EIU)**

Angegeben wurde die Gesamtanzahl. Aufzüge zwischen Tunnel und Bahnsteig wurden dem Bahnsteig, nicht dem Tunnel zugeordnet. Infos für Sehbehinderte können aus akustischer Information und/oder aus Blindenschrift an den Aufzugtasten bestehen.

Aufzüge wurden an 18 Stationen angetroffen, davon bestanden an drei Stationen Mängel. In einem Fall war durch einen mehrwöchigen Aufzugdefekt ein Bahnsteig nicht stufenfrei zugänglich.

### **4.3 Fahrtreppen (EIU)**

Die Zuordnung der Fahrtreppen zu den Bahnhofsbereichen erfolgte analog zu den Aufzügen. Fahrtreppen wurden an 4 Stationen gezählt, davon an 2 Stationen mit Mängeln (Ausfall einzelner Fahrtreppen).

### **4.4 Treppen (EIU)**

Die Zuordnung der Treppen zu den Bahnhofsbereichen erfolgt ebenfalls so, dass die Treppen nicht mehrfach erfasst wurden. Treppenanlagen bestehen an 46 Stationen, davon nur einmal ohne Handlauf.

### **4.5 Rampen und ebene Zugänge (EIU)**

Hierzu gehören alle stufenfreien Zugänge (Rampe, gesicherter Reisendenübergang (RÜ) über das Gleis mit Schranke und/oder Lichtsignal, ungesicherter RÜ sowie ebene Zugänge) Weder Rampen noch ebene Bahnsteigzugänge existieren an insgesamt 11 Stationen.

### **4.6 Leitsystem für Sehbehinderte (EIU)**

Erfasst wurden taktile Leitstreifen mit in Längsrichtung verlaufender Rippenstruktur. Der Hell-Dunkel-Kontrast bezieht sich auf einen gut erkennbaren Farbunterschied zwischen taktilem Elementen und dem übrigen Bodenbelag. Aufmerksamkeitsfelder vor Gefahrenpunkten werden als Noppen oder Querrillen ausgeführt.

Die Bahnsteige von 47 Stationen sind vollständig mit taktilem Leitstreifen ausgestattet, von weiteren 6 Stationen teilweise. Bei 6 Stationen fehlen jedoch die taktilem Aufmerksamkeitsfelder.

## **5. Fahrgastinformation**

### **5.1 Stationsnamensschilder (EIU)**

Stationsnamensschilder sind überall vorhanden. Zweimal waren die Stationsnamensschilder beschädigt, jedoch lesbar.

### **5.2 Gleisnummernschilder (EIU)**

Gleisnummernschilder sind nur erforderlich, wenn mehrere Bahnsteiggleise existieren. Sie waren an insgesamt 3 Stationen unvollständig oder fehlten gänzlich. 14-mal wurde eine für den Fahrgast nicht nachvollziehbare oder nicht fortlaufende Gleisnummerierung festgestellt.

### **5.3 Richtungsschilder (EIU)**

Die Zielangaben wurden vollständig erfasst und auf Richtigkeit nach aktuellem Fahrplan überprüft. Sie sind nicht erforderlich, wenn dynamische Zugzielanzeigen vorhanden sind. An 9 Stationen fehlten Richtungsschilder oder wiesen Mängel auf.

### **5.4 Wegeleitsystem (EIU)**

Es wurde überprüft, ob alle Angaben korrekt sind und die bezeichneten Einrichtungen (z.B. Schließfächer, Telefon) wirklich vorhanden sind. Zusätzliche Zielangaben wie z.B. Bushaltestellen (bei bestehender ÖPNV-Anbindung) waren darüber hinaus zu überprüfen. Mängel wurden an 10 Stationen festgestellt. Bei 20 Stationen ist kein Wegeleitsystem vorhanden, das den Anforderungen des VBB entspricht (als Mindestorientierungshilfe die Beschilderung „Ausgang“). In Einzelfällen bestehen hier Abweichungen zwischen den Anforderungen der VBB GmbH nach lokal angepasstem Wegeleitsystem und den konzerninternen Vorgaben der DB Station & Service AG in den INBP und Ausstattungshandbüchern.

### **5.5 Uhren (EIU)**

An 31 Stationen waren keine Uhren vorhanden, jedoch wurde an 20 dieser Stationen die Uhrzeit per DSA angezeigt. Somit sind nur 11 Stationen ohne Anzeige der Uhrzeit. An weiteren 3 Stationen wurden Mängel festgestellt.

### **5.6 Zentrale Zuganzeigetafel (EIU)**

7 Stationen besitzen dynamische Anzeigetafeln, an denen die nächsten Zugabfahrten des gesamten Bahnhofs auf einen Blick angezeigt werden.

### **5.7 Zugzielanzeigen (EIU)**

21 Stationen besitzen dynamische Anzeigetafeln auf dem Bahnsteig, die die nächste Zugabfahrt auf dem entsprechenden Gleis anzeigen (1-mal als Fallblattanzeiger, 18-mal per LCD-Anzeige und 2-mal mittels Leuchtkasten). In zwei Fällen wurden Mängel registriert.

## 5.8 DSA (EIU)

53 Stationen sind mit dynamischen Schriftanzeigern (DSA) ausgerüstet. Diese zeigen durch einen durchlaufenden Strich oder durch die Anzeige der aktuellen Uhrzeit die Funktionstüchtigkeit an, falls kein Störfall erwartet wird. Mängel wurden in 6 Fällen festgestellt.

## 5.9 Beschallung (EIU)

An 18 Stationen sind weder Lautsprecher einer Fahrgastinformationsanlage (FIA) noch DSA-Lautsprecher vorhanden. An weiteren 52 Stationen mit Lautsprechern wurden während der Aufenthaltszeit der Erfasser trotz stattfindender Zugfahrten keine Regelansagen (Zugankündigungen oder Warnhinweise) getätigt. An 20 Stationen wurden Regelansagen registriert. Die übrigen Stationen konnten nicht überprüft werden, da während der Erfassungszeit keine Zugfahrten stattfanden.

An 7 Stationen erfolgten trotz vorhandener Lautsprecher keine Störfallhinweise bei beobachteten Störfällen. Als Störfallansagen gelten Informationen über Verspätungen, Gleisänderungen oder Zugausfälle. In allen 7 Fällen wurden die Hinweise jedoch optisch per DSA angezeigt. An 12 Stationen wurden beobachtete Störfälle korrekt angesagt.

## 5.10 Informationsvitrinen (EIU)

Erfasst wurden die Inhalte der Vitrinen nach Anzahl (Bahnhofsabfahrtspläne bzw. Ankunftspläne des Regionalverkehrs sowie Liniennetzplan Berlin-Brandenburg). Darüber hinaus wurde geprüft, ob Hinweise auf Fahrplanänderungen und auf die 3-S-Zentrale vorhanden waren. Bei Bahnhöfen mit S-Bahn-Verkehr wurden zusätzlich S-Bahn-Fahrpläne und Liniennetzpläne des Berliner Schnellbahnnetzes erfasst. Fahrplanaushänge fehlten nur in einem Fall, Liniennetzpläne waren an 16 Stationen unvollständig oder fehlten ganz. Hinweise auf aktuelle Fahrplanänderungen fehlten einmal, Hinweise auf die 3-S-Zentrale waren an allen Bahnhöfen vorhanden.

## 5.11 Info-/Notrufsäulen (EIU)

Info-/Notrufsäulen sind an 5 Stationen vorhanden. Die Überprüfung der Funktionalität von Infosäulen erfolgte durch direktes Testen anhand eines Fallbeispiels einer Fahrplananfrage. In einem Fall wurden Mängel festgestellt.

# 6. Vertrieb und Service

## 6.1 Verkaufsstelle (EVU, z.T. Dritte)

Personenbedienter Fahrkartenverkauf (DB, Agentur, Kiosk) erfolgt an 20 Stationen.

## 6.2 Ticketautomat (Eisenbahnverkehrsunternehmen – EVU)

Die Anzahl der Automaten und deren Betreiber (DB, S-Bahn, anderes Verkehrsunternehmen) sowie die Funktionsfähigkeit wurden erfasst. Ticketautomaten existieren an insgesamt 40 Stationen. Außerhalb des Bewertungsmaßstabes ist anzumerken, dass an 7 Stationen nach Einschätzung der Erfasser zu wenig Automaten aufgestellt oder falsch positioniert sind (z.B. nur auf einem Bahnsteig).

### **6.3 Entwerter (EVU)**

Entwerter werden im Tarifraum Berlin ABC und an weiteren ausgewählten Standorten aufgestellt. Die Funktionsfähigkeit der Entwerter, die an 30 Stationen vorhanden waren, wurde jeweils geprüft. Davon wurden 8-mal Mängel festgestellt. Außerhalb des Bewertungsmaßstabes ist anzumerken, dass an 2 Stationen nach Einschätzung der Erfasser zu wenig Entwerter vorhanden waren.

### **6.4 Service-Point (ab 2013: DB Information: EIU)**

DB-Service-Points (DB Informationsschalter) gehören nur auf Bahnhöfen der Bahnhofskategorie 1 zur Pflichtausstattung. Von den 100 besuchten Bahnhöfen wurden Service-Points auf 2 Bahnhöfen angetroffen.

### **6.5 Personal (EIU)**

Gemeint ist für den Fahrgast ansprechbares Fachpersonal, z.B. Service-Personal, Reisensicherer oder in speziellen Einzelfällen Fahrdienstleiter. Dieses Personal befindet sich auf 14 Stationen. Personal in Verkaufsstellen wurde hier nicht gesondert erfasst.

## **7. Erscheinungsbild der Verkehrsstation**

### **7.1 Sauberkeit (EIU)**

Sauber:

Der Stationsbereich ist frei von störender Verschmutzung (Abfälle, Dosen, Flaschen und Papier). Flächen oder Sitze müssen frei von losem Schmutz sein. Abfallbehälter sind leer bzw. weisen einen Füllungsgrad auf, der die Ablage von Abfall ohne Manipulation ermöglicht.

Leicht verschmutzt:

Der Boden weist geringfügige Verschmutzungen auf (einzelner Müll wie Papierschnipsel, einzelne Zeitung, Verpackung etc.). Es muss jedoch erkennbar sein, dass dieser Schmutz schon länger (mindestens seit dem Vortag) dort liegt. Scheiben haben nur eine geringe Verschmutzung. Ausstattungsmobiliar (Sitze, Automaten) erscheint trotz kleinerer Flecken bei Berührung sauber (nicht klebend oder abfärbend), Abfallbehälter sind voll, aber beim Ablegen von Abfall ist keine als störend empfundene Manipulation nötig

Stark verschmutzt:

Alles was über das Maß des "leicht verschmutzt sein" hinausgeht, wird als „stark verschmutzt“ gewertet.

23 Stationen wurden als „leicht verschmutzt“, 2 Stationen als „stark verschmutzt“ eingestuft.

### **7.2 Schadensfreiheit (EIU)**

Keine Schäden:

Die zu bewertenden Elemente sind ohne jede Einschränkung nutzbar und nicht durch Schmierereien, Kratzer oder Graffiti beschädigt.



**Leichte Schäden:**

Hierzu gehören z.B. Bodenunebenheiten oder Farbabbblätterungen. Türen oder Durchgangstüren sind in geringem Maß schwergängig, nicht alle Lampen funktionieren. Die zu bewertenden Elemente sind überwiegend unter geringen Einschränkungen nutzbar und erfüllen im Prinzip alle Anforderungen (z. B. wenige Graffiti, Kratzer an Scheiben, die in ihrer Art und Weise nicht als störend empfunden werden).

**Starke Schäden:**

Gemeint sind ausgetretene Stufen, offensichtliche Bauschäden, eingeschlagene Scheiben oder viele Graffiti, die in ihrer Art und Weise als störend empfunden werden. Türen oder Durchgangstüren sind in hohem Maß schwergängig (starke Kraftanstrengung beim Öffnen erforderlich), wenige Lampen funktionieren, Sitze sind zerstört oder fehlen. Die zu bewertenden Elemente sind überwiegend mit besonderer Mühe oder mittels Manipulation durch die Benutzer nutzbar.

Bei 38 Stationen wurden „leichte Schäden“, bei 39 Stationen „starke Schäden“ festgestellt.

Dabei ist zu bemerken, dass in besonderem Maße Vandalismusschäden, also vorsätzliche Zerstörungen, zu einem Nutzungsausfall von Anlagenteilen führen. Dieses gesamtgesellschaftliche Problem ist nur bedingt durch den Betreiber zu lösen.

### III. Einschätzung des Handlungsbedarfs

Zur Einschätzung des Handlungsbedarfs wird ein Erfüllungsgrad der Anforderungen ermittelt.

Die Einstufung des Handlungsbedarfs wird in folgenden Abstufungen vorgenommen:

- |   |   |                                |
|---|---|--------------------------------|
| ● | Kein oder geringfügiger Handlungsbedarf | Erfüllungsgrad $\geq 90\%$     |
| ● | Erkennbarer Handlungsbedarf             | Erfüllungsgrad 70 bis $< 90\%$ |
| ● | Dringender Handlungsbedarf              | Erfüllungsgrad $< 70\%$        |

Der Handlungsbedarf wird jeweils getrennt für die drei Kriterien

- Barrierefreiheit,
- Fahrgastinformation und
- Aufenthaltsqualität

ermittelt.

#### a) **Barrierefreiheit**

Die Länder Berlin und Brandenburg verfügen über einen verhältnismäßig hohen Anteil von stufenfrei erreichbaren Bahnsteiganlagen. Insbesondere in Berlin ist wegen der hohen Fahrgastzahlen und der daraus resultierenden zweckgebundenen Verfügbarkeit von Bundesmitteln darüber hinaus ein sehr hoher Anteil von baulich barrierefrei gestalteten Stationen vorhanden. Demgegenüber stehen jedoch viele Stationen geringerer verkehrlicher Bedeutung, besonders in den ländlich geprägten Gebieten Brandenburgs, die nicht über eine den EU-weit geltenden Richtwerten entsprechende Bahnsteigkantenhöhe verfügen und bei denen nach den bundesweit einheitlich geltenden Kriterien auch unter volkswirtschaftlichen Aspekten ein Einsatz von Bundesmitteln zur Herstellung der Barrierefreiheit nicht möglich ist.

In diesen Fällen ist anzustreben, die bauliche Barrierefreiheit im Rahmen von erforderlichen Grunderneuerungen mit einfachsten Mitteln anzustreben. Darüber hinaus sind z. B. auch in begrenztem Umfang Anpassungslösungen für potentielle Nutzer zur Erleichterung des Überganges vom Bahnsteig in das Fahrzeug denkbar.

Die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs muss hierbei jedoch in Relation der Kosten zum erwartenden Nutzen gesehen werden. Insbesondere in den Stationskategorien 6 und 7 gilt es neben den ebenfalls erfolgenden Grunderneuerungen von Bahnsteigen auch Lösungsansätze zu finden, die mit einem volkswirtschaftlich vertretbaren Aufwand eine schnelle Nutzbarkeit bedarfsgerecht ermöglichen.

Unabhängig von den Lösungsansätzen wird das Kriterium Barrierefreiheit bewertet. Die Barrierefreiheit ist gegeben, wenn stufenlose Zugänge zu allen Bahnsteigen inklusive einer Bahnsteigkantenhöhe von mindestens 55 cm und ein Leitsystem für Sehbehinderte vorhanden sind. Zusätzliche Einrichtungen sollten – sofern vorhanden – behindertengerecht sein (Ausstattung von WC-Anlagen, Aufzügen und Parkplätzen). Sofern einzelne Aspekte davon nicht oder beispielsweise nicht bei allen Bahnsteigen erfüllt sind, erfolgen entsprechende prozentuale Abzüge.

Mehr als die Hälfte der bewerteten Stationen (incl. Stationsumgebungen) erfüllen bereits die Anforderungen an die Barrierefreiheit vollständig.

Bei Stationen mit weniger als 50 Fahrgästen pro Tag wird dabei auch ohne vollständige Barrierefreiheit ein deutlich geringer Handlungsbedarf gesehen und im Bewertungsmaßstab entsprechend berücksichtigt. Bei 41% aller Stationen besteht vor allem wegen der Bahnsteigkantenhöhen unter 0,55 m. ü. SO und / oder einem nicht vorhandenen taktilen Leitsystem für Sehbehinderte dringender Handlungsbedarf zu Herstellung der Barrierefreiheit.

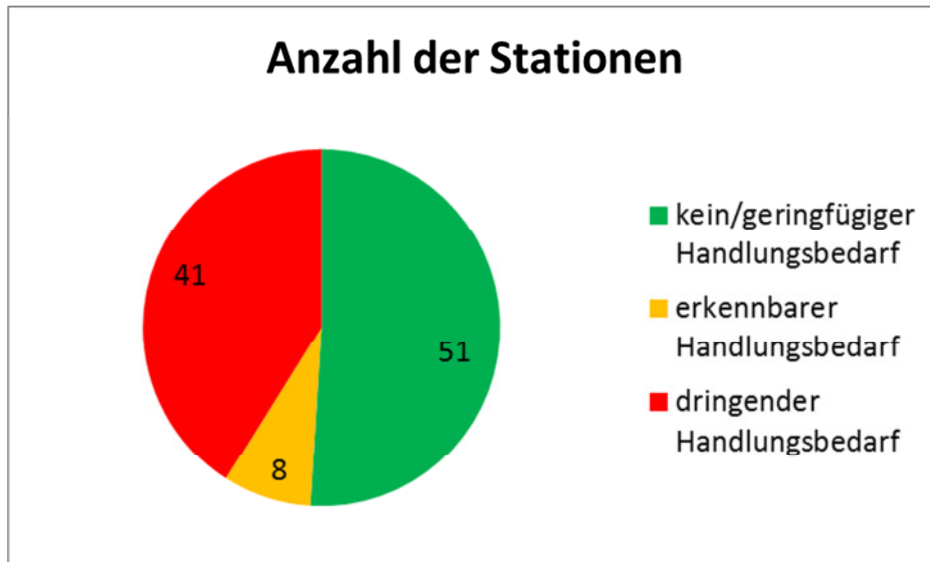


Abb. 2 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit

Aus Fahrgastsicht steht somit 58% der Nutzer eine praktisch barrierefreie Stationsinfrastruktur zur Verfügung. Nur 17% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Barrierefreiheit angewiesen.

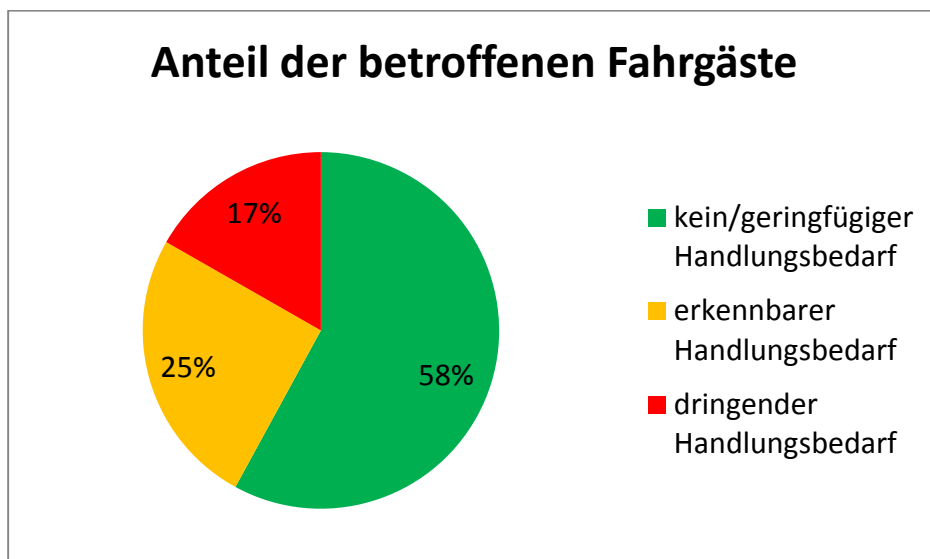


Abb. 3 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste

Die Barrierefreiheit ist zu 100 % gegeben, wenn stufenlose Zugänge zu allen Bahnsteigen inkl. ausreichender Bahnsteighöhe und Leitsystem für Sehbehinderte vorhanden sind. Zusätzliche Einrichtungen sollten - sofern vorhanden – behindertengerecht sein (WC, Aufzüge, Parkplätze).

Der Erfüllungsgrad von 100 % wird bei fehlendem stufenlosem Zugang wie folgt abgemindert (maximal 75 %):

- Bahnsteighöhe geringer als 55 cm (maximal 25 %: Grundabschlag 12,5 %, weitere 12,5 % anteilig nach Anzahl Bahnsteigkanten, bei Stationen unter 50 Fahrgästen/Tag maximal 5%)
- Fehlender stufenloser Zugang zu Bahnsteigen (maximal 50 %: Grundabschlag 25 %, weitere 25 % anteilig nach Anzahl der Bahnsteigkanten, bei Stationen unter 50 Fahrgästen/Tag maximal 10%)
- Fehlender stufenloser Zugang zum Empfangsgebäude mit Serviceeinrichtungen (10 %)
- Fehlender stufenloser Zugang als Gleisquerung (20 % ohne zumutbare Möglichkeit eines Umweges, 10 % ab einem Umweg von doppelter Bahnsteiglänge)
- Fehlender stufenloser Zugangsweg zum ÖPNV (5 %)

Bei fehlender oder mangelhafter behindertengerechter Ausstattung werden folgende Abschläge erhoben (maximal 25 %):

- vorhandenes WC nicht behindertengerecht (5 %)
- bei vorhandenem Parkplatz keine Behinderten-Stellplätze ausgewiesen (5 %)
- Aufzugmängel (10 %)
- Fehlendes Leitsystem für Sehbehinderte (maximal 25 %: Grundabschlag 12,5 %, weitere 12,5 % anteilig nach Anzahl nicht ausgestatteter Bahnsteige, bei Stationen unter 50 Fahrgästen/Tag maximal 5%)
- Leitsystem ohne Hell-/Dunkel-Kontrast (5 %)
- Leitsystem ohne taktile Aufmerksamkeitsfelder (5 %)

Zwischen den einzelnen Stationskategorien konnten dabei keine signifikanten Unterschiede festgestellt werden. Begründet werden kann dieser zunächst überraschend erscheinende Umstand mit der geringeren Anlagenkomplexität kleinerer Stationen, welche die Herstellung der Barrierefreiheit tendenziell erleichtern. Im Gegensatz dazu können die großen Stationen mit hohem Fahrgastaufkommen in der Regel nur mit großem baulichen Aufwand barrierefrei ausgestaltet werden.

Die 100 untersuchten Stationen erfüllen schnittstellenübergreifend die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Durchschnitt zu 73 %.

Die folgenden 30 Stationen erfüllen die Anforderungen zu 100 %:

- |                            |                                   |
|----------------------------|-----------------------------------|
| • Angermünde               | • Frankfurt (Oder)-Neuberesinchen |
| • Bad Saarow               | • Fürstenwalde (Spree)            |
| • Berlin-Lichterfelde Ost  | • Görden                          |
| • Briesen                  | • Heiligengrabe                   |
| • Britz                    | • Jüterbog                        |
| • Buchholz (Zauche)        | • Liebenthal (Prignitz)           |
| • Cottbus-Merzdorf         | • Lübben                          |
| • Cottbus-Wilmersdorf Nord | • Luckau-Uckro                    |
| • Fangschleuse             | • Melchow                         |

- Mögelin
- Nauen
- Neuruppin West
- Rüdnitz
- Schwante
- Schwedt (Oder)
- Schwedt (Oder) Mitte
- Seegefeld
- Seelow-Gusow
- Teltow
- Treuenbrietzen
- Vetschau

Die folgenden Stationen erfüllen die Anforderungen gar nicht:

- Eisenhüttenstadt
- Hosena
- Trebnitz (Mark)

Hier existieren weder eine ausreichende Bahnsteighöhe, noch ein stufenloser Bahnsteigzugang und auch kein taktilen Leitsystem.

### b) Fahrgastinformation

Die Anforderung der VBB GmbH an die Fahrgastinformation ist erfüllt, wenn Wegeleitsystem, Informationen im Regelfall (Stationsnamensschilder, Gleisnummernschilder, Richtungsschilder (falls sinnvoll und keine dynamischen Anzeigen vorhanden), Regelansagen, Fahrplan- und Liniennetztauhänge), Informationen bei Abweichungen vom Regelfall (Ansagen und Anzeigen) sowie eine Anzeige der Uhrzeit vorhanden und mängelfrei sind.

Bei 38% aller Stationen besteht kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf. Bei 26% aller Stationen besteht sogar dringender Handlungsbedarf.

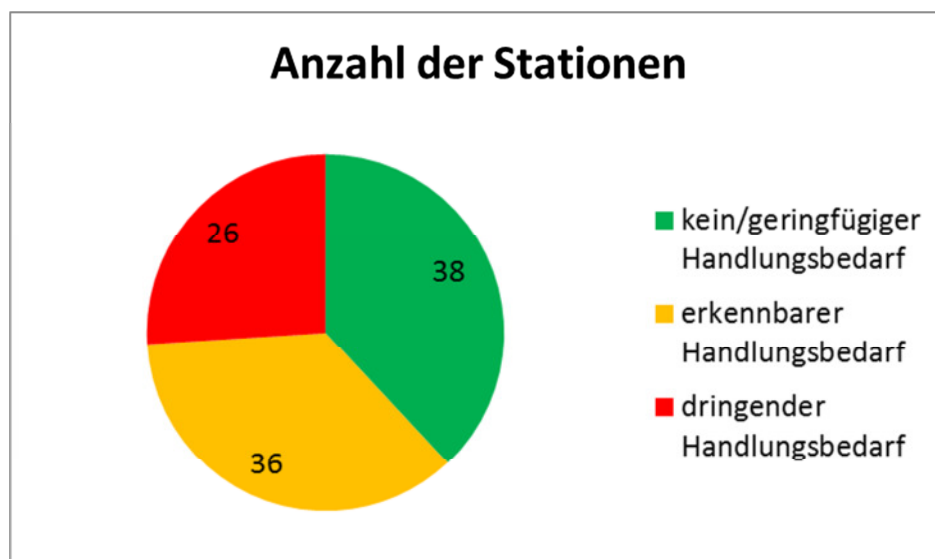


Abb. 4 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation

Sogar 79% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Fahrgastinformation zur Verfügung. Nur 5% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Fahrgastinformation angewiesen.



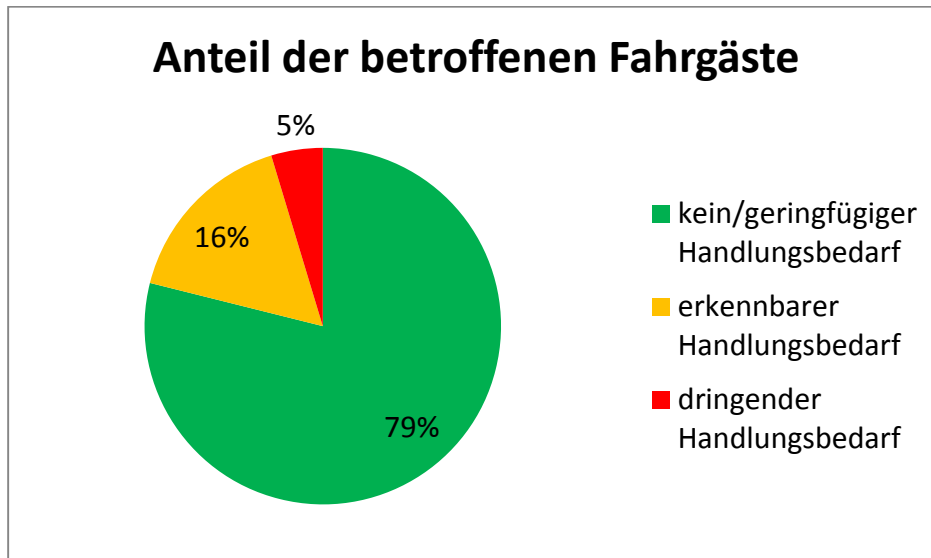


Abb. 5 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste

Als wesentliche Mängel wurden fehlende Ansagen von Zügen oder Lücken im Wegeleitsystem festgestellt. Bei ca. einem Fünftel der Stationen existiert kein Informationssystem (Lautsprecher oder dynamische Schriftanzeiger), so dass dort die Fahrgäste nicht über Zugverspätungen oder Zugausfälle informiert werden können.

Wegeleitsysteme fehlen grundsätzlich an 20 Stationen:

- Ahrensfelde Nord
- Alt Hüttendorf
- Bahnsdorf
- Blönsdorf
- Blumberg
- Briesen
- Buchholz (Zauche)
- Buckow
- Frankfurt (Oder)-Neuberesinchen
- Herrensee
- Herzberg (Elster)
- Hohen Neuendorf West
- Kablow
- Kraftwerk Finkenheerd
- Niederlehme
- Prösen
- Prösen Ost
- Schwante
- Treuenbrietzen Süd
- Wendisch-Rietz

Aus Sicht des VBB besteht als Mindestanforderung die Beschilderung des Ausganges, da für nicht ortskundige Reisende z. B. bei kleineren Stationen der „offizielle“ Weg nur schwer von nichtoffiziellen Zuwegungen unterschieden werden kann.

Die Güte der Fahrgastinformation nimmt dabei mit steigender Stationskategorie und damit sinkender Reisendenfrequenz ab.

Eine Abminderung des Erfüllungsgrades gibt es bei nicht vorhandenem Wegeleitsystem (10 %) oder festgestellten Mängeln im Wegeleitsystem (5 %).

Bei mangelhafter oder fehlender Information im Regelfall werden folgende Abschläge vorgesehen (max. 30 %):

- Stationsnamensschilder (5 %)
- Gleisnummernschilder (Mängel oder fehlend) (5 %)

- Richtungsschilder (Mängel oder fehlend) (5 %)
- Regelansagen (10 %)
- Anzeigen-Mängel (5 %)
- Ansagen-Mängel (5 %)
- Fahrplanaushang (10 %)
- VBB-Liniennetz (5 %)
- Hinweis Fahrplanänderung (5 %)

Bei mangelhaften oder fehlenden Informationsmöglichkeiten für Abweichungen vom Regelfall werden max. 50 % abgezogen:

- Anzeigen/DSA-Mängel (10 %)
- Ansagen-Mängel (10 %)
- Ausbleibende Ansagen (20 %)
- Keine Lautsprecher (30 %)
- DSA/Anzeige fehlt (20 %)

Bei mangelhafter Uhrzeitanzeige wird der Erfüllungsgrad um 5 %, bei fehlender Uhrzeitanzeige um 10 % reduziert.

Die 100 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Fahrgastinformation im Durchschnitt zu 74 %.

Die folgenden 10 Stationen erfüllen die Anforderungen zu 100 %:

- |                          |                         |
|--------------------------|-------------------------|
| • Berlin Potsdamer Platz | • Lübben                |
| • Eisenhüttenstadt       | • Lübbenau              |
| • Elsterwerda            | • Nauen                 |
| • Falkenberg (Elster)    | • Potsdam Charlottenhof |
| • Fürstenwalde (Spree)   | • Senftenberg           |

Die folgenden 18 Stationen verfügen über kein dynamisches System zur Fahrgastinformation, so dass die Fahrgäste bei Betriebsabweichungen nicht informiert werden können:

- |                                   |                         |
|-----------------------------------|-------------------------|
| • Alt Hüttendorf                  | • Liebenthal (Prignitz) |
| • Bahnsdorf                       | • Mixdorf               |
| • Blumberg                        | • Oehna                 |
| • Coschen                         | • Schneeberg (Mark)     |
| • Falkenberg (Mark)               | • Seelow (Mark)         |
| • Frankfurt (Oder)-Neuberesinchen | • Storkow (Mark)        |
| • Heiligengrabe                   | • Treuenbrietzen Süd    |
| • Kablow                          | • Werbig                |
| • Kerkwitz                        | • Wiesenburg (Mark)     |

### c) Aufenthaltsqualität

Die Anforderung der VBB GmbH an die Aufenthaltsqualität ist erfüllt, wenn Wetterschutz in ausreichendem Umfang, Sitzgelegenheiten und Beleuchtung vorhanden und mängelfrei sowie Sauberkeit und Schadensfreiheit gegeben sind.

Mit 55 Stationen erfüllt die Mehrzahl der Stationen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität (kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf). Bei weiteren 38 der untersuchten Stationen zeichnet sich weiterer Handlungsbedarf ab.

Bei nur 7 Stationen konnte dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ermittelt werden.

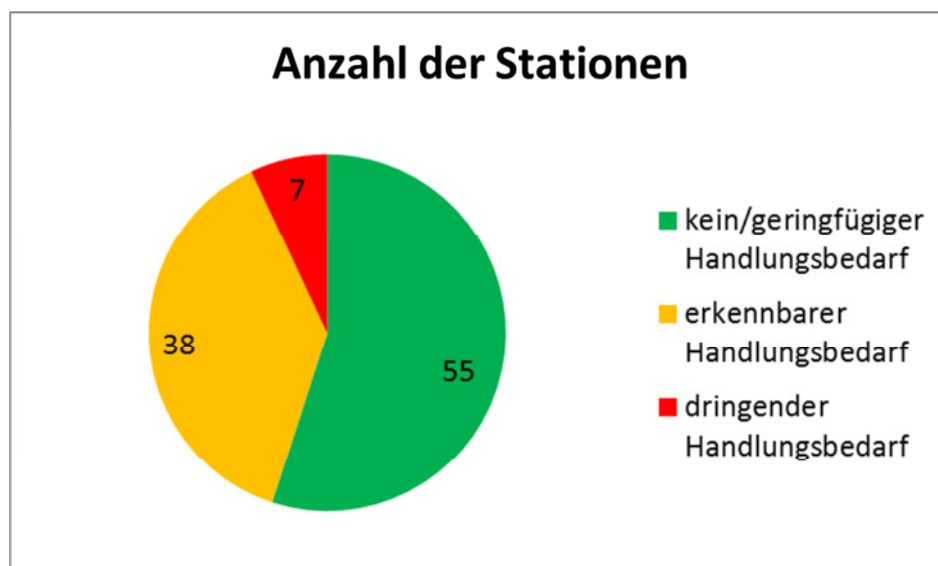


Abb. 6 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität

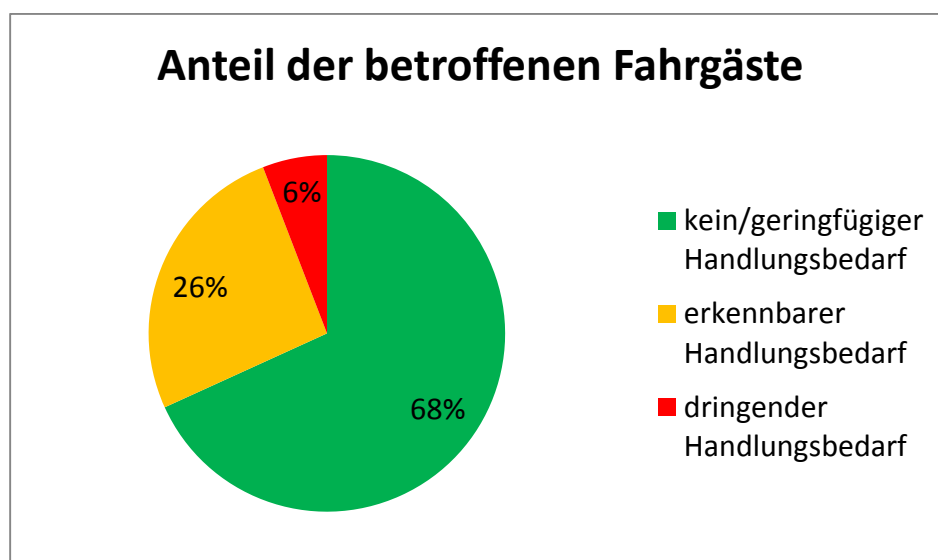


Abb. 7 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste

Mit 68% der betroffenen Fahrgäste steht somit mehr als 2/3 der Nutzer eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Aufenthaltsqualität zur Verfügung. Nur 6% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Aufenthaltsqualität angewiesen.

Wesentliche Mängel sind Schäden, die in den meisten Fällen durch Vandalismus (Graffiti) hervorgerufen wurden. Häufig wurden auch sehr unebene Bahnsteigoberflächen oder Zugänge zu Bahnsteigen angetroffen. Bei ca. einem Fünftel der Stationen ist kein angemessener Wetterschutz vorhanden.

Die Aufenthaltsqualität ist an den großen Stationen der Kategorien 1 und 2 sehr gut, an den übrigen Stationen durchschnittlich etwas weniger gut.

Abzüge des Erfüllungsgrades gibt es beim Wetterschutz (max. 20 %):

- Wetterschutz nicht vorgesehen/fehlend/unbrauchbar (20 %)
- Dimensionierung nicht ausreichend (10 %)
- Mängel/Schäden (5 %)

Für nicht vorgesehene, fehlende oder dauerhaft unbrauchbare Sitzgelegenheiten werden 20 % vom Erfüllungsgrad abgezogen, bei Mängeln oder Schäden 5 %.

Bei unbeleuchteten Bahnhofsbereichen werden 20 %, bei einzelnen Mängeln 5 % abgezogen.

Für fehlende Sauberkeit wird der Erfüllungsgrad bei leichter Verschmutzung um 5 %, bei starker Verschmutzung um 20 % reduziert.

Leichte Schäden reduzieren den Erfüllungsgrad um 5 %, starke Schäden um 20 %.

Die 100 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität im Durchschnitt zu 86 %.

Die folgenden 15 Stationen erfüllen die Anforderungen zu 100 %:

- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| • Angermünde             | • Lübben            |
| • Bad Saarow             | • Obersdorf         |
| • Berlin Ostbahnhof      | • Oegeln            |
| • Berlin Potsdamer Platz | • Prösen Ost        |
| • Berlin-Spandau         | • Schneeberg (Mark) |
| • Kerkwitz               | • Schwedt (Oder)    |
| • Kraftwerk Finkenheerd  | • Ziltendorf        |
| • Kunersdorf             |                     |

Bei den folgenden 7 Stationen besteht dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität:

- |                     |                      |
|---------------------|----------------------|
| • Finkenkrug        | • Schwante           |
| • Görden            | • Treuenbrietzen Süd |
| • Neuruppin West    | • Zossen             |
| • Potsdam Rehbrücke |                      |

## d) Gesamterfüllungsgrad

Zur besseren Vergleichbarkeit der Einzelergebnisse wird pro Station ein Gesamterfüllungsgrad als Mittelwert der drei Erfüllungsgrade aus den Kriterien Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität errechnet.

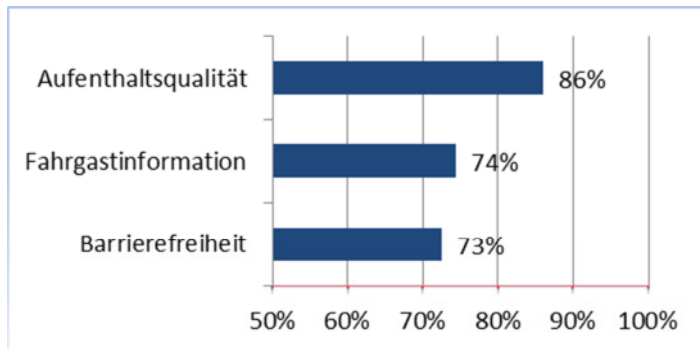


Abb. 8 Erfüllungsgrade nach Kriterien

Der Gesamterfüllungsgrad aus allen drei Kriterien liegt im Durchschnitt aller Stationen bei 78 %.

Die besten Ergebnisse erzielen die folgenden Stationen:

1. Lübben (Gesamterfüllungsgrad 100 %)
2. Angermünde (98 %)
2. Berlin Potsdamer Platz (98%)
4. Berlin-Spandau (97 %)
4. Fürstenwalde (Spree) (97 %)
4. Lübbenau (97 %)
4. Nauen (97 %)
4. Schwedt (Oder) (97 %)
4. Senftenberg (97 %)

Die schlechtesten Ergebnisse erzielen die Stationen:

91. Seelow (Mark) (Gesamterfüllungsgrad 57 %)
92. Bahnsdorf (55 %)
92. Hosena (55 %)
94. Alt Hüttendorf (53 %)
94. Falkenberg (Mark) (53 %)
94. Kablow (53 %)
94. Mixdorf (53 %)
98. Wiesenburg (Mark) (50 %)
99. Werbig (44 %)
100. Treuenbrietzen Süd (42 %)



31 Stationen erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu 90% oder darüber. 32 Stationen erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu weniger als 70%.

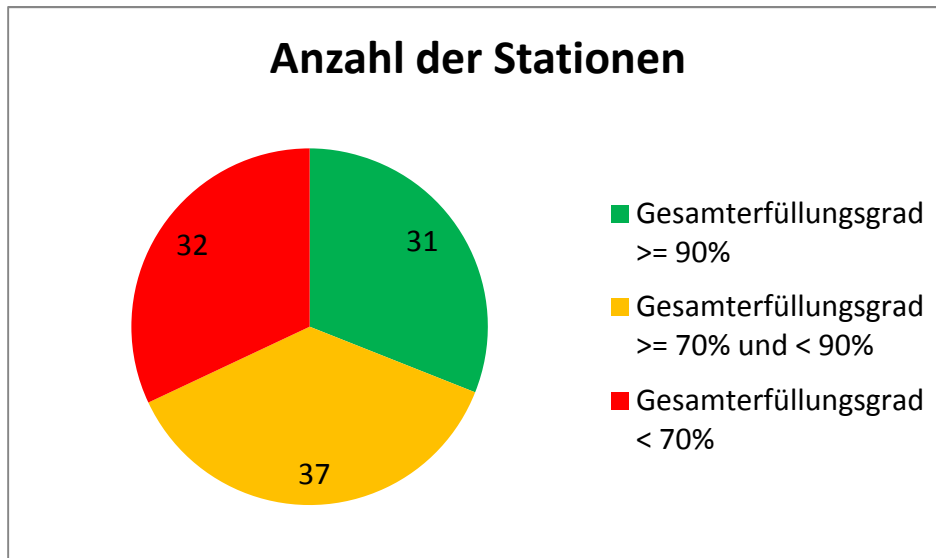


Abb. 9 Bewertung des Gesamterfüllungsgrades

Insgesamt 52% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% zur Verfügung. Nur 10% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit einem Gesamterfüllungsgrad von unter 70% angewiesen.

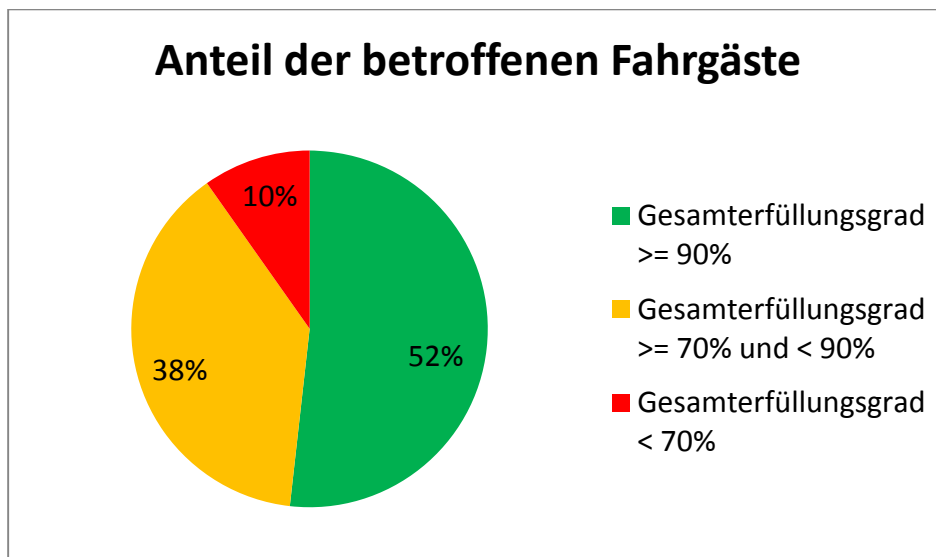


Abb. 10 Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste

Bei 20 Stationen besteht in allen Untersuchungskriterien (Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität) kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf für Verbesserungen (● ● ●). Bei einer Station (Treuenbrietzen Süd) besteht in allen drei Untersuchungskriterien dringender Handlungsbedarf (● ● ●).

Die folgende Übersicht zeigt den durchschnittlichen Erfüllungsgrad je Bahnhofskategorie:

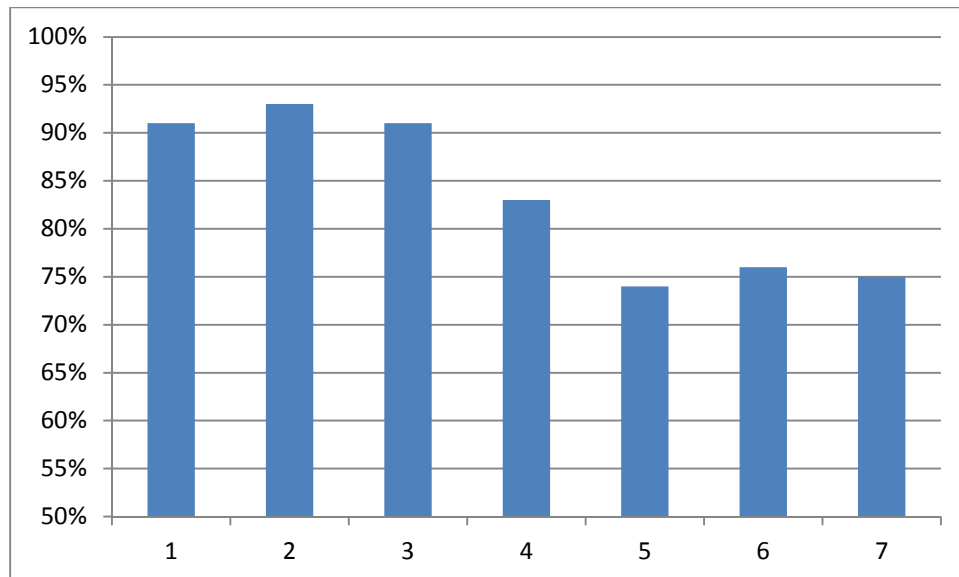


Abb. 11 Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie

Die Übersicht zeigt, dass die kleinen Stationen in der Untersuchung wesentlich schlechtere Ergebnisse erzielen als die großen. Im Zusammenspiel mit Abb. 10 wird damit deutlich, dass im Sinne eines effektiven Einsatzes von öffentlichen Mitteln prioritär zunächst stärker frequentierte Stationen modernisiert worden sind.

Aber es gibt auch Ausnahmen. Bei folgenden Stationen unterer Bahnhofskategorien (Kategorie 6 oder 7) besteht in allen drei Untersuchungskriterien (Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität) kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf:

- Schwedt (Oder)
- Vetschau
- Seelow-Gusow
- Britz
- Mögeln
- Groß Köris

Gleiches gilt für die Stationen Golzow (Oderbruch), Kunersdorf, Obersdorf und Oegeln. Die hier fehlende Barrierefreiheit wird aufgrund der geringen Fahrgastanzahl nicht als Handlungsbedarf eingestuft.

Umgekehrt besteht bei den größeren Umsteigebahnhöfen Elsterwerda, Falkenberg (Elster) und Michendorf (Bahnhofskategorien 3 und 4) sogar dringender Handlungsbedarf hinsichtlich der Herstellung der Barrierefreiheit.

Stationsname	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Ahrensfelde Nord	6		50%	●	80%	●	85%	●	72%	62
Alt Hüttendorf	6	DSA geplant	50%	●	20%	●	90%	●	53%	94
Angermünde	3		100%	●	95%	●	100%	●	98%	2
Bad Liebenwerda	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	70%	●	70%	●	63%	81
Bad Saarow-Pieskow	7		100%	●	85%	●	100%	●	95%	10
Bahnsdorf	6	DSA geplant	50%	●	20%	●	95%	●	55%	92
Baruth	6	Grunderneuerung geplant	25%	●	80%	●	90%	●	65%	79
Berlin-Lichtenberg	2		78%	●	95%	●	90%	●	88%	38
Berlin-Lichterfelde Ost	3		100%	●	95%	●	90%	●	95%	10
Berlin Ostbahnhof	1		77%	●	95%	●	100%	●	91%	25
Berlin Potsdamer Platz	2		95%	●	100%	●	100%	●	98%	2
Berlin-Spandau	2		95%	●	95%	●	100%	●	97%	4
Bernau	3		81%	●	95%	●	85%	●	87%	39
Blankenfelde	4	Grunderneuerung geplant	81%	●	70%	●	75%	●	75%	53
Blönsdorf	6	DSA geplant	95%	●	80%	●	95%	●	90%	27
Blumberg	6	DSA geplant	50%	●	30%	●	95%	●	58%	88
Briesen	6		100%	●	80%	●	90%	●	90%	27
Britz	6		100%	●	90%	●	90%	●	93%	18
Buchholz (Zauche)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	75%	●	95%	●	90%	27
Buckow	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83%	44
Caputh Schwielowsee	6		50%	●	70%	●	80%	●	67%	72
Coschen	6	DSA geplant	50%	●	30%	●	95%	●	58%	88
Cottbus-Merzdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	80%	●	90%	27
Cottbus-Wilmersdorf Nord	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	80%	●	90%	27
Eisenhüttenstadt	5	Grunderneuerung geplant	0%	●	100%	●	75%	●	58%	88
Elsterwerda	4	Grunderneuerung geplant	7%	●	100%	●	80%	●	62%	83
Falkenberg (Elster)	3	Grunderneuerung geplant	29%	●	100%	●	95%	●	75%	56
Falkenberg (Mark)	6	DSA geplant	50%	●	30%	●	80%	●	53%	94
Falkensee	5		95%	●	70%	●	80%	●	82%	46
Fangschleuse	6		100%	●	80%	●	85%	●	88%	34
Finkenkrug	6		75%	●	60%	●	65%	●	67%	72
Finsterwalde	5	Grunderneuerung geplant	50%	●	95%	●	95%	●	80%	49
Frankfurt (Oder)-Neuberesinchen	7	DSA geplant	100%	●	30%	●	90%	●	73%	59
Fürstenwalde (Spree)	4		100%	●	100%	●	90%	●	97%	4
Glöwen	6		45%	●	80%	●	90%	●	72%	62
Golßen	6	Grunderneuerung geplant	90%	●	75%	●	95%	●	87%	40
Golzow (Oderbruch)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	92%	20
Görden	7		100%	●	85%	●	50%	●	78%	51
Groß Köris	6		95%	●	90%	●	90%	●	92%	21
Heiligengrabe	7	DSA geplant	100%	●	25%	●	95%	●	73%	59
Herrensee	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	80%	●	75%	●	68%	69
Herzberg (Elster)	6		50%	●	60%	●	95%	●	68%	69
Hohen Neuendorf West	6	DSA geplant	65%	●	60%	●	75%	●	67%	72
Hosena	5	DSA geplant	0%	●	75%	●	90%	●	55%	92
Jüterbog	4		100%	●	95%	●	70%	●	88%	34
Kablow	7	DSA geplant	50%	●	30%	●	80%	●	53%	94
Kerkwitz	6	DSA geplant	50%	●	40%	●	100%	●	63%	80
Kirchmöser	6		75%	●	90%	●	80%	●	82%	46
Kraftwerk Finkenheerd	6	Grunderneuerung geplant	95%	●	80%	●	100%	●	92%	21
Kunersdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93%	15

Stationsname	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Liebethal (Prignitz)	7	unter 50 Fg., DSA geplant	100%	●	20%	●	80%	●	67%	72
Lübben	4		100%	●	100%	●	100%	●	100%	1
Lübbenau	4		95%	●	100%	●	95%	●	97%	4
Luckaitztal	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	65%	●	80%	●	78%	50
Luckau-Uckro	6	DSA geplant	100%	●	65%	●	90%	●	85%	41
Luckenwalde	5		90%	●	80%	●	95%	●	88%	34
Medewitz	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	80%	●	80%	●	70%	65
Melchow	6		100%	●	85%	●	90%	●	92%	21
Michendorf	4	Grunderneuerung geplant	25%	●	80%	●	75%	●	60%	86
Mixdorf	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	35%	●	75%	●	53%	94
Mögelin	7		100%	●	90%	●	90%	●	93%	18
Müllrose	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	90%	●	75%	●	72%	62
Nauen	3		100%	●	100%	●	90%	●	97%	4
Nennhausen	6	DSA geplant	80%	●	65%	●	80%	●	75%	54
Neuruppin West	6		100%	●	90%	●	65%	●	85%	41
Niedergörsdorf	6	DSA geplant	80%	●	75%	●	95%	●	83%	45
Niederlehme	7		50%	●	80%	●	80%	●	70%	65
Obersdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93%	15
Oegeln	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93%	15
Oehna	6	unter 50 Fg., DSA geplant	90%	●	20%	●	75%	●	62%	84
Ortrand	6	Grunderneuerung geplant	19%	●	85%	●	95%	●	66%	77
Perleberg	6		45%	●	85%	●	70%	●	67%	72
Potsdam Charlottenhof	5	Grunderneuerung geplant	45%	●	100%	●	80%	●	75%	54
Potsdam Rehbrücke	5	Grunderneuerung geplant	62%	●	95%	●	65%	●	74%	57
Prösen	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88%	32
Prösen Ost	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	92%	●	80%	●	100%	●	91%	26
Raddusch	6		50%	●	85%	●	95%	●	77%	52
Rathenow	3		95%	●	95%	●	95%	●	95%	13
Rüdnitz	6		100%	●	75%	●	70%	●	82%	46
Schneeberg (Mark)	7	unter 50 Fg., DSA geplant	90%	●	30%	●	100%	●	73%	58
Schwante	7	DSA geplant	100%	●	40%	●	65%	●	68%	69
Schwedt (Oder)	6		100%	●	90%	●	100%	●	97%	4
Schwedt (Oder) Mitte	6		100%	●	95%	●	80%	●	92%	21
Seegefeld	5		100%	●	85%	●	80%	●	88%	33
Seelow (Mark)	6	DSA geplant	50%	●	40%	●	80%	●	57%	91
Seelow-Gusow	6		100%	●	90%	●	95%	●	95%	13
Senftenberg	5	Grunderneuerung geplant	95%	●	100%	●	95%	●	97%	4
Storkow (Mark)	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	40%	●	95%	●	62%	85
Teltow	6		100%	●	90%	●	75%	●	88%	34
Trebnitz (Mark)	6		0%	●	85%	●	95%	●	60%	86
Treuenbrietzen	7		100%	●	80%	●	75%	●	85%	41
Treuenbrietzen Süd	7	Grunderneuerung geplant	50%	●	20%	●	55%	●	42%	100
Vetschau	6		100%	●	95%	●	90%	●	95%	10
Wendisch-Rietz	6		45%	●	75%	●	90%	●	70%	65
Werbig	6	DSA geplant	13%	●	25%	●	95%	●	44%	99
Wiesenburg (Mark)	5	Grunderneuerung geplant	35%	●	35%	●	80%	●	50%	98
Wilhelmshorst	5		38%	●	90%	●	70%	●	66%	78
Wolterdorf (b Luckenwalde)	6	DSA geplant	50%	●	60%	●	80%	●	63%	81
Ziltendorf	6	DSA geplant	45%	●	75%	●	100%	●	73%	59
Zossen	5		50%	●	95%	●	65%	●	70%	68

Tab. 1 Endergebnis aller 100 Stationen

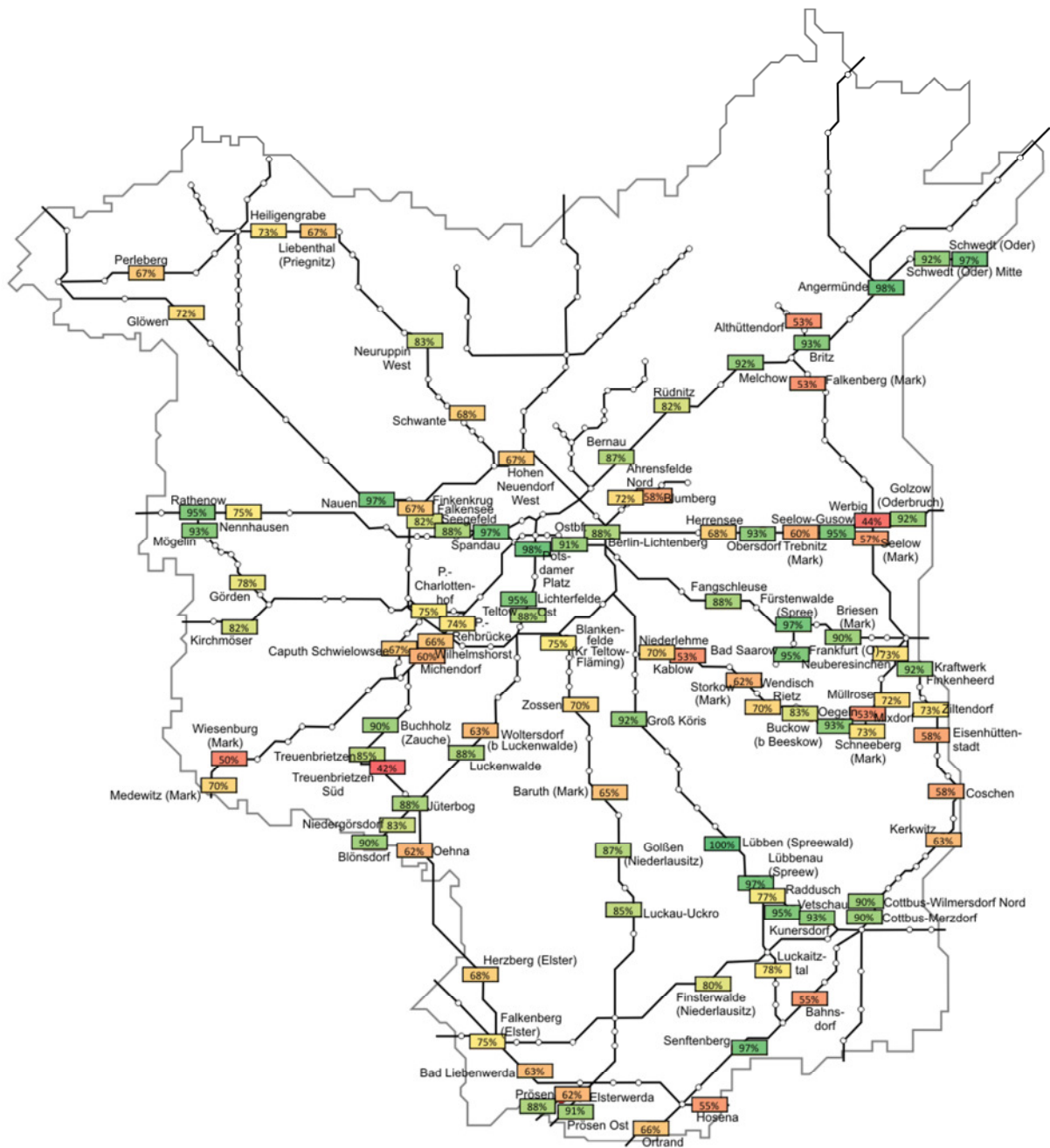


Abb. 12 Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade

Die Kartendarstellung macht deutlich, dass besonders bei Stationen an Nebenstrecken die Anforderungen häufig nicht erfüllt werden. Darüber hinaus sind viele Stationen in Südbrandenburg und im Raum Potsdam überwiegend negativ bewertet.

Mehrheitlich positive Bewertungen haben viele Stationen im Raum Berlin und an den Strecken Berlin - Angermünde – Schwedt, Berlin – Frankfurt (Oder) und Berlin – Cottbus.

---

## IV. Fazit

Die vorliegenden Ergebnisse der Analyse und Bewertung der Qualität von Stationen des Schienenpersonennahverkehrs 2012 zeigen den Bedarf an einer qualitätsorientierten Weiterentwicklung der Stationen, der sich regional nicht wesentlich unterscheidet.

So besteht bei 32 % der untersuchten Stationen dringender und bei 37% erkennbarer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinformation oder der Aufenthaltsqualität. 31% der Stationen weisen mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% keinen oder nur geringfügigen Handlungsbedarf auf. Besonders hervorzuheben sind die 20% der Zugangsstellen, welche den Anforderungen der VBB GmbH in allen Belangen entsprechen.

Bei der Gewichtung nach Fahrgästen konnten deutlich bessere Ergebnisse erzielt werden. Es ist insgesamt positiv festzustellen, dass im Sinne der Fahrgäste und eines effektiven Einsatzes von öffentlichen Mitteln prioritär zunächst stärker frequentierte Stationen modernisiert worden sind.

Folgende Bedingungen wurden im Rahmen der Analyse vorgefunden:

- Bei knapp der Hälfte aller Stationen beträgt die Bahnsteighöhe weniger als 55 cm (betrifft 14% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei mehr als der Hälfte aller Stationen ist kein oder kein vollständiges taktiler Leitsystem vorhanden (betrifft 39% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei etwa einem Viertel der Stationen der Bahnhofskategorien 6 und 7 können die Fahrgäste nicht über Verspätungen und Zugausfälle informiert werden, da kein dynamisches Fahrgastinformationssystem vorhanden ist (betrifft lediglich 3% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Ansagen im Regelfall erfolgen an Stationen der unteren Bahnhofskategorien 6 und 7 fast nie (betrifft 14% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Knapp ein Viertel aller Stationen haben Defizite beim Wetterschutz (betrifft 19% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Mehr als drei Viertel aller Stationen weisen Schäden (Abnutzungen oder Zerstörungen) auf, die die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen (betrifft 60% der Reisenden des Regionalverkehrs)

Die Untersuchung zeigt aber auch, dass die großen Bahnhöfe innerhalb Berlins sowie sanierte Bahnhöfe im Umland, wie beispielsweise Lübben, Angermünde oder Fürstenwalde, überwiegend gut bis sehr gut bewertet werden. Die Fahrgäste können barrierefrei ein-, aus- oder umsteigen, werden im Regel- und im Störfall umfassend über das Reiseangebot informiert und finden eine angemessene Aufenthaltsqualität als Kunde des SPNV vor.

An einigen wenigen Knotenbahnhöfen wie Elsterwerda, Falkenberg (Elster) (unterer Bahnhof) oder Michendorf ist dagegen noch keine Barrierefreiheit vorhanden. Stärker frequentierte Vorstadtbahnhöfe wie Potsdam Charlottenhof, Potsdam Rehbrücke, Teltow oder Blankenfelde haben auffällig starke Vandalismusschäden.

Ebenso bestehen besonders bei kleineren Stationen an Nebenstrecken teilweise erhebliche Defizite.



Ein Negativbeispiel ist die Station Treuenbrietzen Süd: Der Bahnsteig ist nur durch eine Splittaufgabe befestigt und erfüllt nicht die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Der Zugangsweg ist unbefestigt, zum Erfassungszeitpunkt bestand dort eine erhebliche Rutschgefahr durch nicht beseitigtes Laub. Eine dynamische Fahrgastinformation und eine Uhrzeitanzeige fehlen. Darüber hinaus tragen fehlende Seitenverkleidung beim Wartehäuschen und Graffiti-schäden zum negativen Erscheinungsbild bei. Zwischen dem SPNV-Aufgabenträger Land Brandenburg und dem Betreiber DB Station&Service AG wurde eine Grunderneuerung der Station bereits abgestimmt.

Dass auch kleinere Stationen an Haupt- und Nebenstrecken die Anforderungen an Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität sehr gut erfüllen können, zeigen als positive Beispiele die kürzlich sanierten Stationen Seelow-Gusow an der Ostbahn (RB 26) und Mögeln an der Bahnstrecke Brandenburg – Rathenow (RB 51).

Grundsätzlich ist positiv zu bewerten, dass viele zwischen VBB und DB Station&Service AG in INBP und Ausstattungshandbüchern vereinbarte Standards bereits heute erfüllt bzw. übererfüllt werden. So bieten alle untersuchten Verkehrsstationen Wetterschutz für die Reisenden an, was gemäß INBP der DB Station&Service AG nur bis zur Kategorie 5 notwendig ist.

Der flächendeckende barrierefreie Ausbau bedarf stets der Berücksichtigung wirtschaftlicher und politischer Aspekte. Auch muss aufgrund deutlich höherer Lebensdauern von Bahnsteigen im Vergleich zu Fahrzeugen die Fahrzeugentwicklung in eine langfristige Strategie miteinbezogen werden. Eine zufriedenstellende Lösung im Sinne des Kunden ist eine Herausforderung für alle am SPNV beteiligten Akteure.

Langfristig sollte es das Ziel sein, dass alle Stationen unabhängig von der Bahnhofskategorie folgende Anforderungen in Bezug auf Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität erfüllen:

<b>Barrierefreiheit</b>	<b>Fahrgastinformation</b>	<b>Aufenthaltsqualität</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bahnsteighöhe mind. 55 cm</li> <li>➤ Stufenfreie Zugänge</li> <li>➤ Taktiles Leitsystem</li> <li>➤ Behindertengerechte Ausstattung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Wegeleitsystem</li> <li>➤ Dynamisches Fahrgastinformationssystem optisch und akustisch mit Information im Regel- und im Störfall</li> <li>➤ Uhrzeitanzeige</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ausreichende Beleuchtung, Sitzgelegenheiten und Wetterschutz</li> <li>➤ Sauberkeit</li> <li>➤ Schadensfreiheit</li> </ul>

Abb. 13 Stationsanforderungen