

# Qualität aller 336 Stationen und Stationsumfelder des Schienenpersonennahverkehrs aus den Erfassungen 2012 bis 2014 und der Aktualisierung 2015



**Barrierefreiheit**



**Fahrgastinformation**



**Aufenthaltsqualität**



## Bericht

Berlin, August 2016



Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg  
**Alles ist erreichbar.**

## Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung .....	3
II. Erfassungsmerkmale .....	6
1. Allgemeine Angaben .....	6
1.1 Bahnhofskategorie (EIU) .....	6
1.2 Bahnstationsmanagement (EIU) .....	6
1.3 Bahnsteige und Bahnsteigzugänge (EIU) .....	7
1.4 Empfangsgebäude (EIU oder Dritte) .....	7
1.5 Fotos .....	7
1.6 Stationen unter 50 Reisende .....	7
2. ÖPNV-Anbindung / Erreichbarkeit der Station .....	8
2.1 SPNV-Linien (Länder Berlin und Brandenburg) .....	8
2.2 ÖPNV-Anbindung (Landkreis und kreisfreie Städte) .....	8
2.3 Zentrale DFI für ÖPNV (Landkreis und kreisfreie Städte) .....	8
2.4 Parkplätze (Dritte und EIU) .....	8
2.5 B+R-Stellplätze (Dritte und EIU) .....	9
2.6 Taxistellplätze (kommunale Zuständigkeit) .....	9
3. Ausstattung der Station .....	9
3.1 Bahnsteigoberfläche (EIU) .....	9
3.2 Beleuchtung (EIU) .....	9
3.3 Wetterschutz (EIU) .....	9
3.4 Sitzplätze (EIU) .....	10
3.5 Abfallbehälter (EIU) .....	10
3.6 Videoüberwachung (EIU) .....	10
3.7 Öffentliche Telefone (Dritte) .....	10
3.8 Gepäckschließfächer (EIU) .....	11
3.9 Briefkästen (Dritte) .....	11
3.10 WC (kommunale Zuständigkeit) .....	11
4. Erreichbarkeit Bahnsteige und Empfangsgebäude .....	11
4.1 Stufenfreier Zugang (EIU, z. T. kommunale Zuständigkeit) .....	11
4.2 Aufzüge (EIU) .....	11
4.3 Fahrtreppen (EIU) .....	12
4.4 Treppen (EIU) .....	12
4.5 Rampen und ebene Zugänge (EIU) .....	12
4.6 Leitsystem für Sehbehinderte (EIU) .....	12
5. Fahrgastinformation .....	13
5.1 Stationsnamensschilder (EIU) .....	13
5.2 Gleisnummernschilder (EIU) .....	13
5.3 Richtungsschilder (EIU) .....	13
5.4 Wegeleitsystem (EIU) .....	13
5.5 Uhren (EIU) .....	14
5.6 Zentrale Zugangeigentafel (EIU) .....	14
5.7 Zugzielanzeigen (EIU) .....	14
5.8 DSA (EIU) .....	14
5.9 Beschallung (EIU) .....	15
5.10 Informationsvitrinen (EIU) .....	15
5.11 Info-/Notrufsäulen (EIU) .....	15
6. Vertrieb und Service .....	15
6.1 Verkaufsstelle (EVU, z.T. Dritte) .....	15
6.2 Ticketautomat (Eisenbahnverkehrsunternehmen – EVU) .....	16
6.3 Entwerter (EVU) .....	16
6.4 Service-Point (ab 2013: DB Information: EIU) .....	16
6.5 Personal (EIU) .....	16
7. Erscheinungsbild der Verkehrsstation .....	16
7.1 Sauberkeit (EIU) .....	16
7.2 Schadensfreiheit (EIU) .....	17
III. Einschätzung des Handlungsbedarfs .....	19
IV. Fazit .....	40

## 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 ist dazu neben der Stationsanalyse 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 Stationsanalyse umfasste bis zum Jahr 2011 jeweils 66 fix definierte Stationen, die mit einem deutlichen Schwerpunkt auf die Fahrgastinformation bewertet wurden. Von 2012 bis 2014 erfolgte eine erhebliche Ausweitung des Untersuchungsumfanges mit den zusätzlichen Bewertungskriterien Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität, die gleichberechtigt mit dem Kriterium Fahrgastinformation nebeneinander in Einzelaspekten bewertet wurden. Dabei wurden alle 335 Stationen des Regionalverkehrs im Verbundgebiet erfasst. Reine S-Bahnhöfe (Stationen, an denen ausschließlich die Berliner S-Bahn, nicht aber Regionalzüge halten), sind nicht berücksichtigt worden. Im Erfassungsjahr 2015 (mit Erfassung von Dezember 2015 bis Mitte Februar 2016) erfolgte eine Wiederholungserfassung von 111 Stationen sowie der neuen Station Berlin Ostkreuz.

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

In den Jahren 2012, 2013 und 2014 wurden die 335 Stationen der Bahnhofskategorien 1-7<sup>\*1)</sup> sowie nichtbundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die über das gesamte Gebiet des VBB verteilt sind, in drei Gruppen von je zufällig ausgewählten 100 bis 120 Stationen pro Untersuchungsjahr erfasst und in Einzelberichten pro Jahr ausgewertet. Im Erfassungsjahr 2015 erfolgte eine Wiederholungserfassung von 111 ausgewählten Stationen, bei denen der VBB GmbH Veränderungen seit der ersten Erhebung bekannt sind sowie bei in der Ersterfassung besonders schlecht bewerteten Stationen. Zusätzlich wurde die neue Station Berlin Ostkreuz erstmalig erfasst.

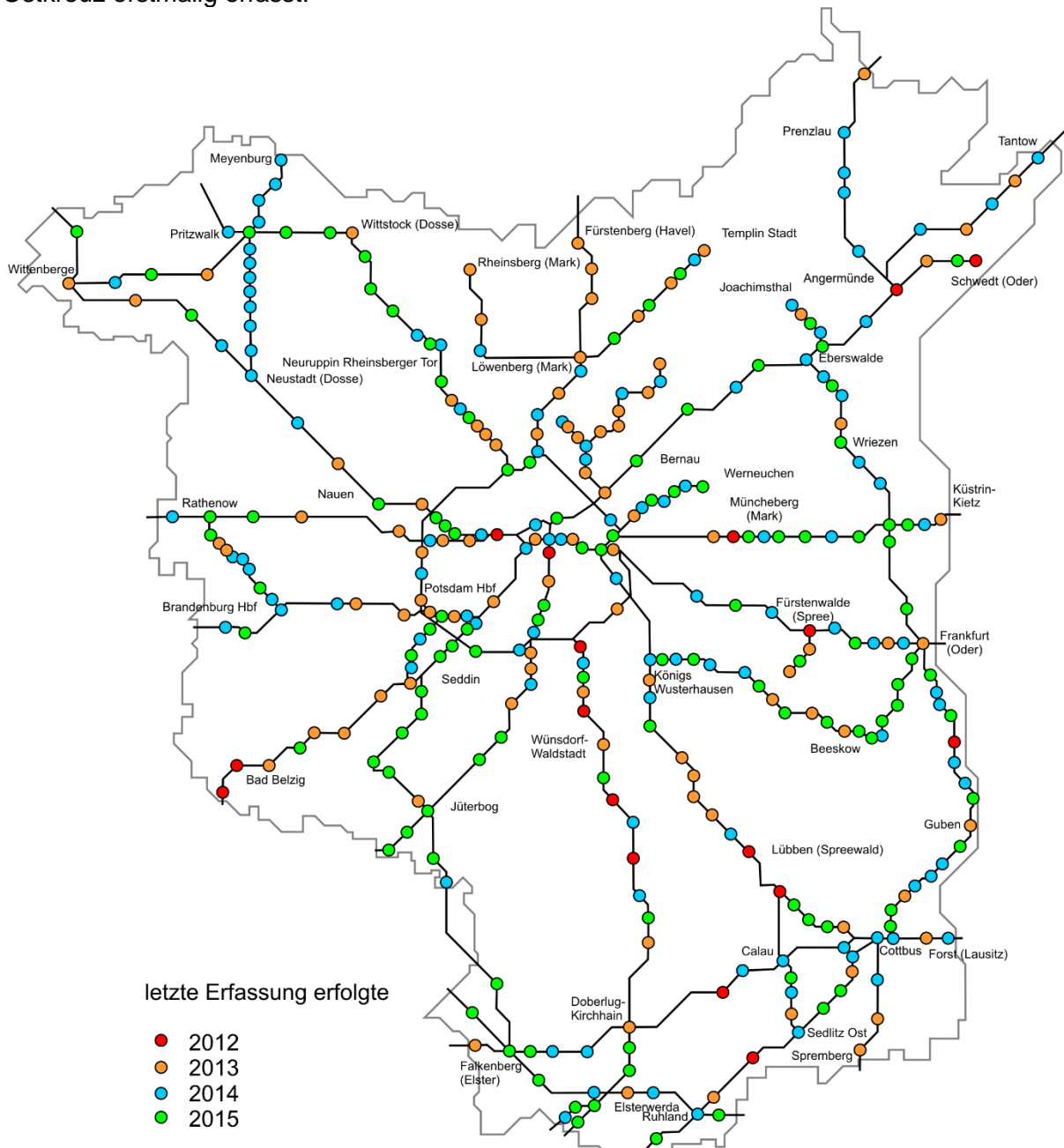


Abb. 1 Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen

\*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.

Die Untersuchungen 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.

<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. 2 Stationsanforderungen

Der abzuleitende Handlungsbedarf wird kategorisiert in:

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

## II. Auswertung nach Erfassungsmerkmalen

### 1. Allgemeine Angaben

#### 1.1 Bahnhofskategorie (EIU)

Jede Station wird seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) entsprechend der Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) kategorisiert. Das in der Untersuchung betroffene größte EIU, die DB Station&Service AG, hat gemäß der im Stationspreissystem „SPS 11“ festgelegten Kategorisierungslogik jede Station einer von sieben Kategorien zugeordnet. Für die Stationen nichtbundeseigener EIU wird eine eigene Kategorie (NE) gebildet. Die 336 Stationen sind folgendermaßen zugeordnet:

Bahnhofskategorie 1	4 Stationen
Bahnhofskategorie 2	8 Stationen
Bahnhofskategorie 3	19 Stationen
Bahnhofskategorie 4	21 Stationen
Bahnhofskategorie 5	28 Stationen
Bahnhofskategorie 6	174 Stationen
Bahnhofskategorie 7	53 Stationen
NE-Infrastruktur	29 Stationen

*Veränderungen:*

*Veränderungen wurden in der nachfolgenden Auswertung für die 112 neu- bzw. erstbewerten Stationen berücksichtigt. Hierdurch ergeben sich für die Bahnhofskategorien 4 und 7 jeweils 2 zusätzliche Stationen, die Anzahl der Stationen in Kategorie 5 hat sich um 3 Stationen reduziert. Die Summen der übrigen Bahnhofskategorien hat sich nicht verändert.*

#### 1.2 Bahnstationsmanagement (EIU)

Erfasst wird die Zugehörigkeit zu den DB-Bahnstationsmanagement-Bereichen

Berlin Hbf	1 Station
Berlin	18 Stationen
Cottbus	74 Stationen
Frankfurt/O.	64 Stationen
Frankfurt /O. OE Eberswalde	54 Stationen
Potsdam	96 Stationen

Für nichtbundeseigene Stationen wird der Stationsbetreiber benannt.

NEB	13 Stationen
RIG	15 Stationen
Scharmützelseebahn	1 Station

*Veränderungen:*

*Neu hinzugekommen ist mit der Station Ostkreuz ein Bahnhof im Bereich Berlin.*

### 1.3 Bahnsteige und Bahnsteigzugänge (EIU)

Erfassungsmerkmale sind die Bahnsteighöhen und die Differenzierung nach Insel-, 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). 125 Stationen (37%) weisen danach zu niedrige Bahnsteighöhen auf, bei weiteren 9 Stationen (3%) verfügen nicht alle Bahnsteige über die Mindesthöhe von 55 cm ü.SO.

*Veränderungen:*

*Bei 14 Stationen wurde die Bahnsteighöhe auf 55 cm bzw. 76 cm angehoben. Bei einer weiteren Station (Wriezen) erfolgte zumindest die Anhebung eines Bahnsteigs auf 55 cm.*

### 1.4 Empfangsgebäude (EIU oder Dritte)

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

71 Stationen (21%) besitzen ein funktionsfähiges und für die Fahrgäste zugängliches Empfangsgebäude. Bei 70 Stationen (21%) wird das Empfangsgebäude in anderer Funktion genutzt (DB-Betriebsgebäude, privates Wohnen usw.) und ist nicht öffentlich zugänglich. 83-mal (25%) steht das ehemalige Empfangsgebäude leer und ist nicht mehr zugänglich. Bei 112 Stationen (33%) ist kein Empfangsgebäude vorhanden.

*Veränderungen:*

*Die öffentliche Zugänglichkeit hat sich um 3 Empfangsgebäude erhöht, ebenso hat sich die Fremdnutzung um 3 Fälle erhöht. Der Leerstand ist um 7 Empfangsgebäude reduziert worden. 2 Empfangsgebäude existieren nicht mehr.*

### 1.5 Fotos

Jeweils vier charakteristische Bilder zeigen die unterschiedlichen Stationsbereiche.

### 1.6 Stationen unter 50 Reisende

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. 1, sofern im Rahmen dieses Berichtes untersucht, explizit benannt worden. Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden auch die Stationen der Linien RB73 und RB74, die im LNVP ausgenommen sind, als Stationen mit weniger als 50 Fahrgästen betrachtet, sofern diese Fahrgastzahlen für die entsprechenden Stationen zutreffend sind. Für

die Kriterien „Wetterschutz“ und „Barrierefreiheit“ sind dabei für die Bewertung der betroffenen Stationen Abschläge vorgenommen worden, 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 2015. Eine linienweise Auswertung erfolgt in Kapitel III.

### **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 336 erfassten Stationen besitzen 240 Stationen (71%) eine ÖPNV-Anbindung, davon 223 Stationen stufenfrei.

*Veränderungen:*

*Eine neue Busanbindung erhielten die Stationen Hohenleipisch und Seelow (Mark).*

### **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 37 Stationen (11%) wurde eine zentrale DFI-Anlage angetroffen, davon waren 4 Anlagen außer Betrieb oder hatten Mängel.

*Veränderungen:*

*Es sind 2 Standorte hinzugekommen (Nauen und Rathenow).*

### **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 231 Stationen (69%) existieren für Bahnkunden nutzbare Parkplätze, davon bei 13 Stationen (4%) ausschließlich gebührenpflichtige. Ausgewiesene Behindertenparkplätze wurden bei 151 Stationen (45%) angetroffen, Kurzzeitparkplätze bei 66 Stationen (20%).

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen mit nutzbaren Parkplätzen hat sich um 1 erhöht, Stationen mit Behindertenparkplätzen um 6 und um Kurzzeitparkplätze um 3.*



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

Abstellplätze für Fahrräder mit baulichen Befestigungsvorrichtungen (z.B. Bügel) wurden bei 244 Stationen (73%) angetroffen. Davon waren 5 Anlagen (1%) zum Zeitpunkt der Erfassung augenscheinlich überfüllt, bei 27 Anlagen (8%) wurden Mängel festgestellt.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen mit B+R-Stellplätzen hat sich um 6 erhöht, die Anzahl der Stationen mit Mängeln um 1.*

## 2.6 Taxistellplätze (kommunale Zuständigkeit)

Ausgewiesene Parkstände für Taxen mit entsprechender Beschilderung wurden bei 74 Stationen (22%) angetroffen.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen mit Taxistellplätzen hat sich um 2 erhöht.*

# 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 77-mal (23%) festgestellt.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 9 (10 Stationen haben sich verbessert und 1 Station verschlechtert).*

## 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 11-mal (3%) verzeichnet. An 2 Stationen (1%) war eine Beleuchtungsanlage nicht vorhanden.

*Veränderungen:*

*An der Station Helenesee wurde die Beleuchtungsanlage ergänzt. Zusätzliche Mängel traten an der Station Nennhausen auf.*

## 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 Aus-

steigern 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 1 Station (Schmachtenhagen) ist kein Wetterschutz vorhanden. Bei 66 Stationen (20%) ist der Wetterschutz in Bezug auf die Anzahl der dort täglich ein- und aussteigenden Fahrgäste nicht entsprechend dimensioniert. Bei 15 Stationen (4%) ist der Wetterschutz aufgrund von Beschädigungen (z.B. fehlende Wandelemente) eingeschränkt.

*Veränderungen:*

*Die Station Schönfließ Dorf wurde mit einem Wetterschutzhäuschen ausgestattet. Die Anzahl der Stationen mit beschädigten Wetterschutzeinrichtungen hat sich um 2 erhöht.*

### **3.4 Sitzplätze (EIU)**

Bei Bänken wurden die Einzelsitzmöglichkeiten abgeschätzt (ca. 60 cm Banklänge entspricht einem Sitzplatz). Sitzplätze auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. 36 Stationen (11%) wiesen Mängel bei den vorhandenen Sitzplätzen auf. Bei 2 Stationen (1%) fehlten Sitzplätze zumindest einzelnen Bahnsteigen völlig.

*Veränderungen:*

*2 zusätzliche Stationen weisen Mängel auf. Bei einer Station wurden bislang fehlende Sitzplätze ergänzt.*

### **3.5 Abfallbehälter (EIU)**

Bei Trennsystemen wurden die unterschiedlichen Abfallbehältnisse zu einem zusammengefasst. Abfallbehälter auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. Bei 14 Stationen (4%) wurden Mängel oder Schäden an den Abfallbehältern festgestellt.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich um 1.*

### **3.6 Videoüberwachung (EIU)**

Es wurde verzeichnet, ob Videokameras in den entsprechenden Bahnhofsbereichen vorhanden sind. Eine Videoüberwachung war bei 33 Stationen (10%) zumindest in Teilbereichen vorhanden.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen mit Videoüberwachung erhöhte sich um 2.*

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

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). An 55 Stationen (16%) wurden öffentliche Telefone angetroffen.

*Veränderungen:*

*In der Summe ergaben sich keine Veränderungen.*

### **3.8 Gepäckschließfächer (EIU)**

Das Vorhandensein und die Anzahl der einzelnen Schließfächer wurden aufgenommen. Gepäckschließfächer gab es insgesamt bei 18 Stationen (5%).

*Veränderungen:*

*In der Summe ergaben sich keine Veränderungen.*

### **3.9 Briefkästen (Dritte)**

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). Dabei wurden an 102 Stationen (30%) Briefkästen angetroffen.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl reduzierte sich um 1 Station.*

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

Die WC-Anlagen innerhalb einer Station als auch öffentliche WC-Anlagen auf dem Vorplatz wurden aufgenommen. An 42 Stationen (13%) gab es WC's. davon waren an 3 Stationen die WC's nicht benutzbar.

*Veränderungen:*

*In der Summe ergaben sich keine Veränderungen.*

## **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.

11 Stationen (3%) verfügen über keinen stufenfreien Zugang. Bei weiteren 20 Stationen (6%) sind einzelne Bahnsteige nicht stufenfrei zugänglich. 10 Stationen (3%) 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.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der nicht stufenfrei zugänglichen Stationen reduzierte sich um 1, ebenso die Anzahl der teilweise nicht zugänglichen Bahnsteige. Die Anzahl der Stationen mit fehlender stufenfreier Gleisquerung reduzierte sich um 2.*

### **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 63 Stationen (19%) angetroffen, davon bestanden an 8 Stationen Mängel.

*Veränderungen:*

---

---

Die Anzahl von Stationen mit Aufzügen erhöhte sich um 5, die Mängelanzahl blieb unverändert.

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

Die Zuordnung der Fahrtreppen zu den Bahnhofsbereichen erfolgte analog zu den Aufzügen. Fahrtreppen wurden an 15 Stationen (4%) gezählt, davon an 7 Stationen mit Mängeln (Ausfall einzelner Fahrtreppen).

*Veränderungen:*

*Die Anzahl erhöhte sich um 1 Station, ebenso erhöhte sich die Anzahl der Stationen mit Mängeln um 1.*

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

Die Zuordnung der Treppen zu den Bahnhofsbereichen erfolgt ebenfalls so, dass die Treppen nicht mehrfach erfasst wurden. Treppenanlagen bestehen an 150 Stationen (45%), davon 4-mal ohne Handlauf.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl erhöhte sich um 3 Stationen.*

### **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) Rampen oder ebene Bahnsteigzugänge existieren an insgesamt 303 Stationen (90%).

*Veränderungen:*

*Die Anzahl veränderte sich nicht.*

### **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 taktilen Elementen und dem übrigen Bodenbelag. Aufmerksamkeitsfelder vor Gefahrenpunkten werden als Noppen oder Querrillen ausgeführt.

Die Bahnsteige von 190 Stationen (57%) sind vollständig mit taktilen Leitstreifen ausgestattet, davon 4 mit geringen Mängeln. Bei weiteren 17 Stationen (5%) haben nur einzelne Bahnsteige taktile Leitstreifen. Bei 8 Stationen (2%) fehlen die taktilen Aufmerksamkeitsfelder, bei 3 Stationen (1%) der Hell-/Dunkel-Kontrast.

*Veränderungen:*

*19 zusätzliche Stationen wurden vollständig mit taktilen Leitstreifen ausgestattet die Anzahl der nur teilweise mit taktilen Leitstreifen ausgestatteten Stationen reduzierte sich um 3.*

## 5. Fahrgastinformation

### 5.1 Stationsnamensschilder (EIU)

Stationsnamensschilder sind überall vorhanden. An 5 Stationen (1%) wurden Mängel festgestellt.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich um 2.*

### 5.2 Gleisnummernschilder (EIU)

Gleisnummernschilder sind nur erforderlich, wenn mehrere Bahnsteiggleise existieren. Sie waren an insgesamt 6 Stationen (2%) unvollständig oder fehlten ganz. 25-mal (7%) wurde eine für den Fahrgast nicht nachvollziehbare oder nicht fortlaufende Gleisnummerierung festgestellt.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen mit unvollständigen oder fehlenden Gleisnummernschildern reduzierte sich um 4.*

### 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 84 Stationen (25%) fehlten Richtungsschilder oder wiesen Mängel auf.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen fehlenden Richtungsschildern oder mit Mängeln reduzierte sich um 7.*

### 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 43 Stationen (13%) festgestellt. Bei 78 Stationen (23%) 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.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich um 1, die Anzahl der Stationen mit fehlendem Wegeleitsystem reduzierte sich um 2.*

### 5.5 Uhren (EIU)

An 128 Stationen (38%) waren keine Uhren vorhanden, jedoch wurde an 108 dieser Stationen die Uhrzeit per DSA angezeigt. Somit sind nur 20 Stationen (6%) ohne Anzeige der Uhrzeit. An weiteren 19 Stationen (6%) wurden Mängel festgestellt.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen ohne Uhren erhöhte sich um 8, die Anzahl der Stationen ohne Uhren, bei denen die Uhrzeit jedoch per DSA angezeigt wird, erhöhte sich um 26 Stationen. Die Anzahl der Stationen ohne jegliche Zeitanzeige reduzierte sich um 18 Stationen, die Anzahl von Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 3%.*

### 5.6 Zentrale Zuganzeigetafel (EIU)

22 Stationen (7%) besitzen dynamische Anzeigetafeln, an denen die nächsten Zugabfahrten des gesamten Bahnhofs auf einen Blick angezeigt werden. Davon weisen 2 Stationen Mängel auf.

*Veränderungen:*

*2 zusätzliche Stationen besitzen zentrale Anzeigetafeln, die Anzahl von Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 3.*

### 5.7 Zugzielanzeigen (EIU)

63 Stationen (19%) besitzen dynamische Anzeigetafeln auf dem Bahnsteig, die die nächste Zugabfahrt auf dem entsprechenden Gleis anzeigen. In 5 Fällen (1%) wurden Mängel registriert.

*Veränderungen:*

*Die Gesamtanzahl blieb unverändert, die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 3.*

### 5.8 DSA (EIU)

253 Stationen (75%) 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 10 Fällen (3%) festgestellt.

*Veränderungen:*

*Die Gesamtanzahl erhöhte sich um 40 Stationen, die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 3.*

---

## 5.9 Beschallung (EIU)

An 20 Stationen (6%) sind weder Lautsprecher einer Fahrgastinformationsanlage (FIA) noch DSA-Lautsprecher vorhanden. An weiteren 247 Stationen (74%) mit Lautsprechern wurden während der Aufenthaltszeit der Erfasser trotz stattfindender Zugfahrten keine Regelansagen (Zugankündigungen oder Warnhinweise) getätigt. An 61 Stationen (18%) wurden Regelansagen registriert.

An 13 Stationen (4%) erfolgten trotz vorhandener Lautsprecher keine Störfallhinweise bei beobachteten Störfällen. Als Störfallansagen gelten Informationen über Verspätungen, Gleisänderungen oder Zugausfälle. In 9 Fällen wurden die Hinweise jedoch optisch per DSA angezeigt. An 47 Stationen wurden beobachtete Störfälle korrekt angesagt.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen ohne Lautsprecher reduzierte sich um 34, die Anzahl der Stationen mit Regelansagen reduzierte sich um 4.*

## 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 waren 9-mal (3%) unvollständig oder wiesen Mängel auf, Liniennetzpläne waren an 64 Stationen (19%) unvollständig oder fehlten ganz. Hinweise auf aktuelle Fahrplanänderungen fehlten – wenn erforderlich – 2-mal (1%) oder wiesen Mängel auf, Hinweise auf die 3-S-Zentrale fehlten 6-mal (2%).

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen mit mangelhaften Fahrplanaushängen reduzierte sich um 2, die Anzahl der Stationen mit fehlenden oder mangelhaften Liniennetzplänen erhöhte sich um 1.*

## 5.11 Info-/Notrufsäulen (EIU)

Info-/Notrufsäulen sind an 20 Stationen (6%) vorhanden. Die Überprüfung der Funktionalität von Infosäulen erfolgte durch direktes Testen anhand eines Fallbeispiels einer Fahrplananfrage. 5-mal wurden Mängel festgestellt.

*Veränderungen:*

*Die Gesamtanzahl erhöhte sich um 1, die Anzahl der Stationen mit Mängeln blieb unverändert.*

## 6. Vertrieb und Service

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

Personenbedienter Fahrkartenverkauf (DB, Agentur, Kiosk) erfolgt an 56 Stationen (17%).

*Veränderungen:*

*In der Summe ergaben sich keine Veränderungen.*

## 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 105 Stationen (31%). Funktionsmängel wurden 2-mal festgestellt.

*Veränderungen:*

*Die Gesamtanzahl erhöhte sich um 1, die Anzahl der Funktionsmängel blieb unverändert.*

## 6.3 Entwerter (EVU)

Entwerter werden im Tarifraum Berlin ABC und an weiteren ausgewählten Standorten aufgestellt. Die Funktionsfähigkeit der Entwerter, die an 105 Stationen (31%) vorhanden waren, wurde jeweils geprüft. 8-mal wurden Mängel festgestellt.

*Veränderungen:*

*Die Gesamtanzahl erhöhte sich um 2, die Anzahl der Funktionsmängel verringerte sich um 4.*

## 6.4 DB Information (EIU)

DB-Informationsschalter (ehemals DB Service-Points) gehören nur auf Bahnhöfen der Bahnhofskategorie 1 zur Pflichtausstattung. Sie wurden an 11 Bahnhöfen (3%) angetroffen.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl erhöhte sich um 1 (Berlin-Gesundbrunnen).*

## 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 44 Stationen (13%). Personal in Verkaufsstellen wurde hier nicht gesondert erfasst.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl von Stationen mit Personalanwesenheit blieb unverändert.*

# 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.

70 Stationen (21%) wurden als „leicht verschmutzt“, 8 Stationen (2%) als „stark verschmutzt“ eingestuft.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der leicht verschmutzten Stationen reduzierte sich um 4, die Anzahl der stark verschmutzten Stationen verringerte sich um 1.*

## 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, starke Bodenunebenheiten (Stolperfallen), 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 131 Stationen (39%) wurden „leichte Schäden“, bei 128 Stationen (38%) „starke Schäden“ festgestellt.

*Veränderungen:*

*Die Anzahl der Stationen mit leichten Schäden erhöhte sich um 3, die Anzahl der Stationen mit starken Schäden verringerte sich um 5.*

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. Allerdings zeigt sich, dass besonders Graffiti-Schäden häufig nicht gleich beseitigt werden und sich die Flächen mit Graffiti-Bemalung dadurch über die Jahre erheblich vergrößern.

Beispiel Seegefeld



27.10.2012

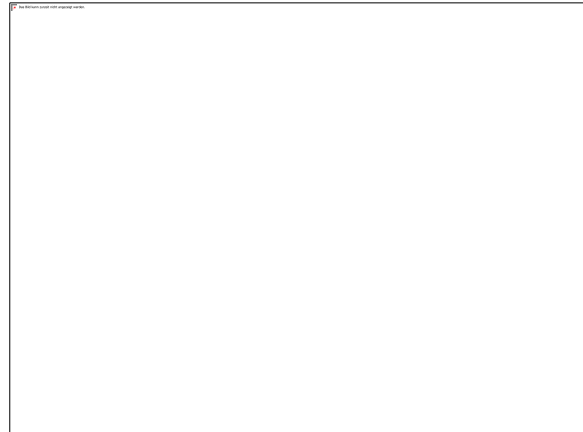


03.12.2015

Beispiel Falkensee:



27.10.2012



03.12.2015

Beispiel Hennigsdorf:



07.09.2013



03.12.2015

### 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.

203 Stationen (incl. Stationsumgebungen) (60%) 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 96 Stationen (29%) 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.

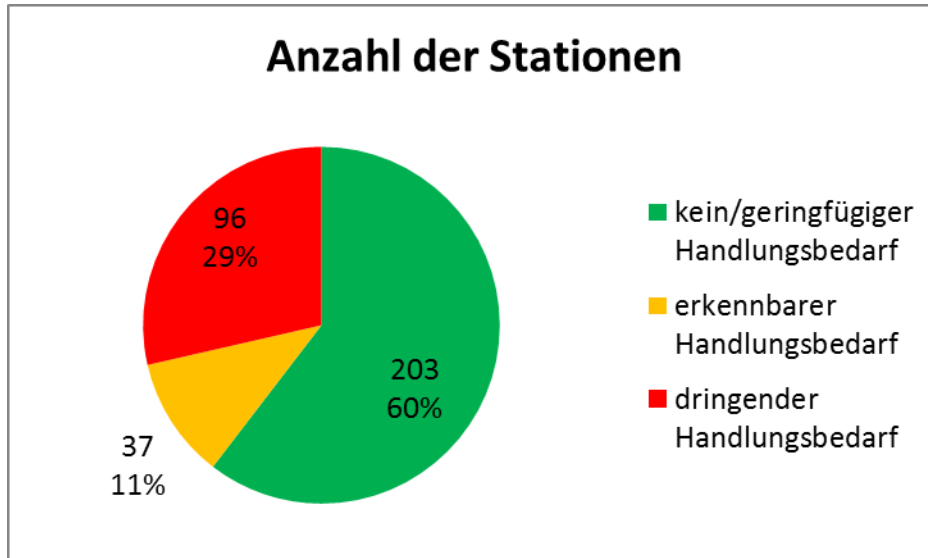


Abb. 3 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit

Aus Fahrgastsicht steht somit 62% der Nutzer eine praktisch barrierefreie Stationsinfrastruktur zur Verfügung. Nur 14% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Barrierefreiheit angewiesen.

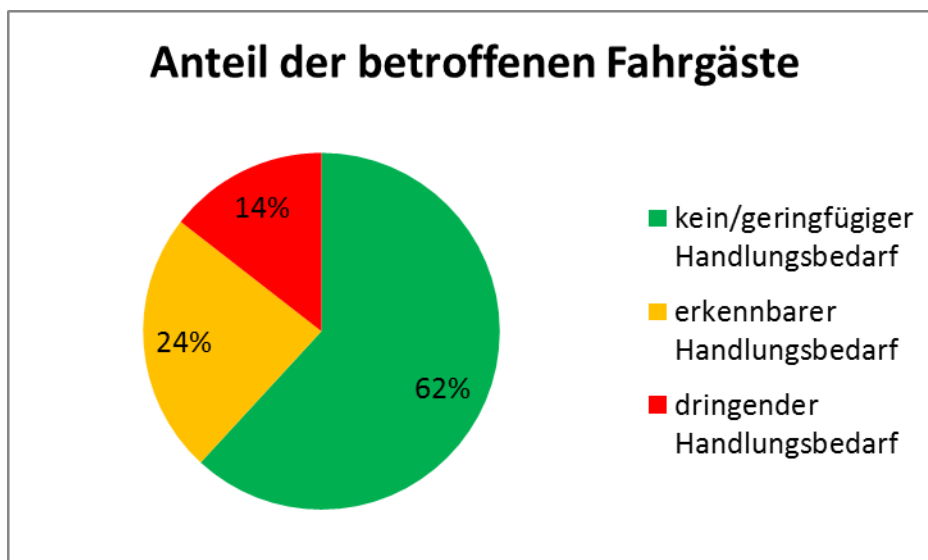


Abb. 4 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste

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 336 untersuchten Stationen erfüllen schnittstellenübergreifend die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Durchschnitt zu 80 %.

116 Stationen erfüllen die Anforderungen zu 100 %:

Die folgenden Stationen erfüllen die Anforderungen zum Zeitpunkt der Erfassung gar nicht

- Eisenhüttenstadt
- Finkenheerd
- Hosena
- Ruhland
- Trebnitz (Mark)
- Velten (Mark)

Hier existieren weder eine ausreichende Bahnsteighöhe, noch ein stufenloser Bahnsteigzugang und auch kein taktiles 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 138 Stationen (41%) besteht kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf. Bei 32 Stationen (10%) besteht dringender Handlungsbedarf.

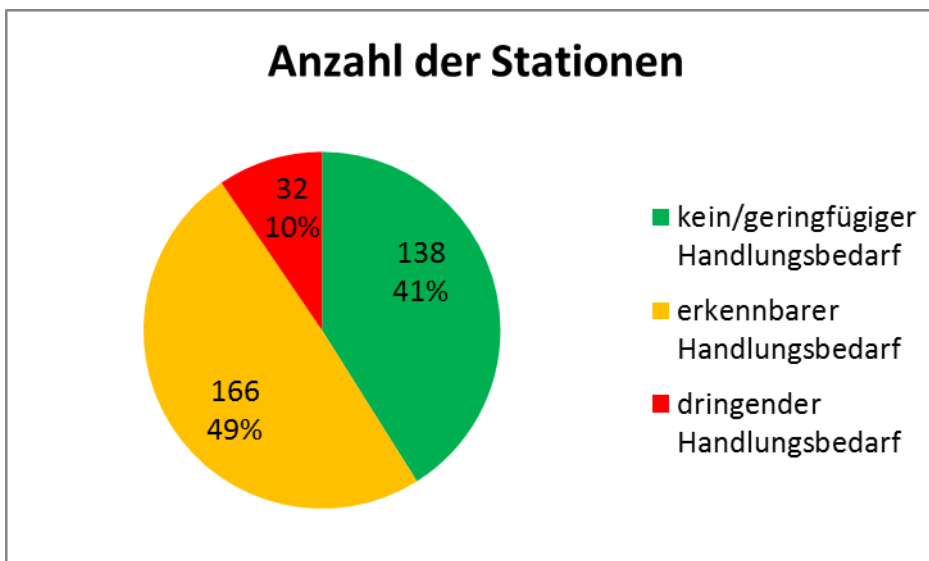


Abb. 5 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation

Sogar 77% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Fahrgastinformation zur Verfügung. Nur 3% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Fahrgastinformation angewiesen.

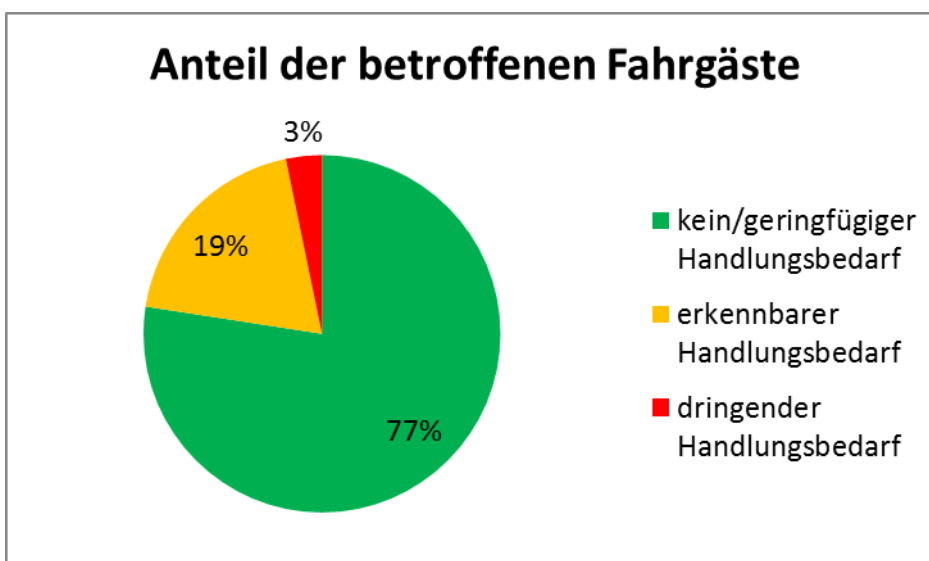


Abb. 6 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste

Als wesentliche Mängel wurden fehlende Ansagen von Zügen oder Lücken im Wegeleitsystem festgestellt.

Wegeleitsysteme fehlen grundsätzlich an 78 Stationen (23%). 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 vorgeesehen (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 336 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Fahrgastinformation im Durchschnitt zu 81 %.

30 Stationen (9%) erfüllen die Anforderungen zu 100 %. Bei 20 Stationen (6%) existiert kein Informationssystem (Lautsprecher oder dynamische Schriftanzeiger), so dass dort die Fahrgäste nicht über Zugverspätungen oder Zugausfälle informiert werden können. Bei weiteren 2 Stationen fehlt das Informationssystem zumindest auf einzelnen Bahnsteigen.

### 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 176 Stationen (52%) erfüllt etwas mehr als die Hälfte der Stationen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität (kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf). Bei weiteren 127 der untersuchten Stationen (38%) zeichnet sich erkennbarer Handlungsbedarf ab.

Bei 33 Stationen (10%) konnte dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ermittelt werden.

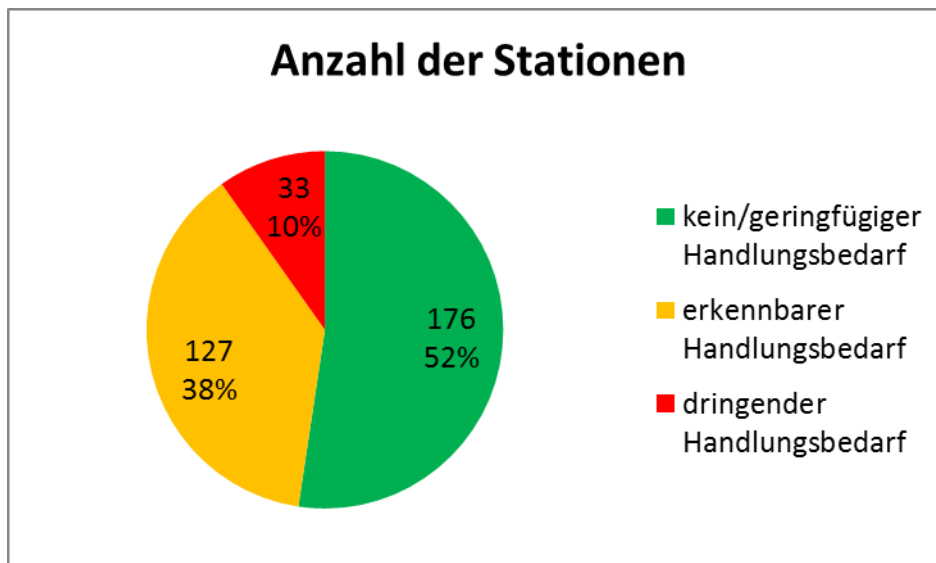


Abb. 7 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität

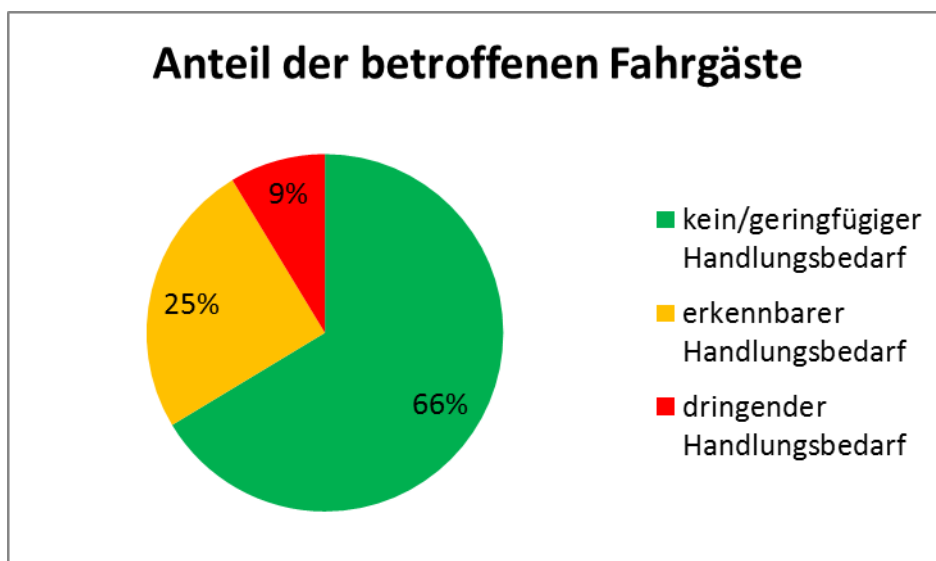


Abb. 8 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste

Mit 66% der betroffenen Fahrgäste steht somit ca. zwei Dritteln aller Nutzer eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Aufenthaltsqualität zur Verfügung. Nur 9% der be-



---

troffenen 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 Viertel 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 336 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität im Durchschnitt zu 86 %.

57 Stationen (17%) erfüllen die Anforderungen zu 100 %.

Bei 33 Stationen (10%) besteht dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

## 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.

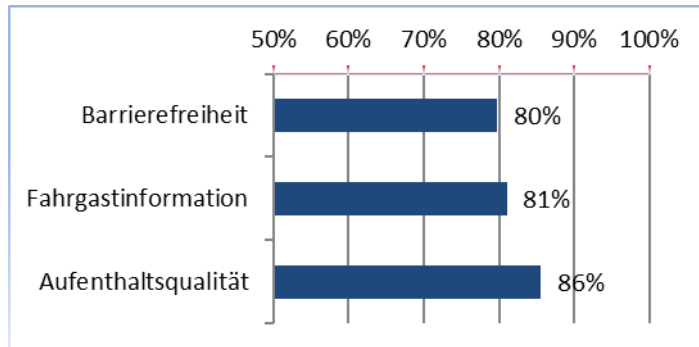


Abb. 9 Erfüllungsgrade nach Kriterien

Der Gesamterfüllungsgrad aus allen drei Kriterien liegt im Durchschnitt aller Stationen bei 82 %.

### Veränderungen:

Die Barrierefreiheit hat sich im Gesamtergebnis um 3%, die Fahrgastinformation um 5% und die Aufenthaltsqualität um 1% verbessert. Im Durchschnitt ist der Gesamterfüllungsgrad um 3% gestiegen.

Die 12 bestbewerteten Stationen sind:

1. Berlin Südkreuz, Frankfurt (Oder), Lübben, Potsdam Hbf, Prenzlau, (alle Gesamterfüllungsgrad 100%)
6. Angermünde, Berlin Alexanderplatz, Berlin Ostkreuz, Berlin Potsdamer Platz, Brandenburg Hbf, Dannenwalde (Gransee), Erkner (alle Gesamterfüllungsgrad 98,3%)

Die schlechtesten Ergebnisse mit einem Gesamterfüllungsgrad von 55% oder weniger erzielen die Stationen:

326	Rosenwinkel	55,0%
327	Calau	53,7%
328	Groß Pankow	53,3%
328	Rheinsberg (Mark)	53,3%
330	Brügge (Prignitz)	51,7%
331	Wiesenburg (Mark)	50,0%
332	Wilmsdorf (b Angermünde)	49,0%
333	Finkenheerd	48,3%
334	Lindow (Mark)	45,0%
335	Velten (Mark)	43,3%
336	Schmachtenhagen	38,3%*)

115 Stationen (34%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu 90% oder darüber. 45 Stationen (14%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu weniger als 70%.

\*) : Station wird nur am Wochenende als Zubringer zum Bauernmarkt Schmachtenhagen bedient

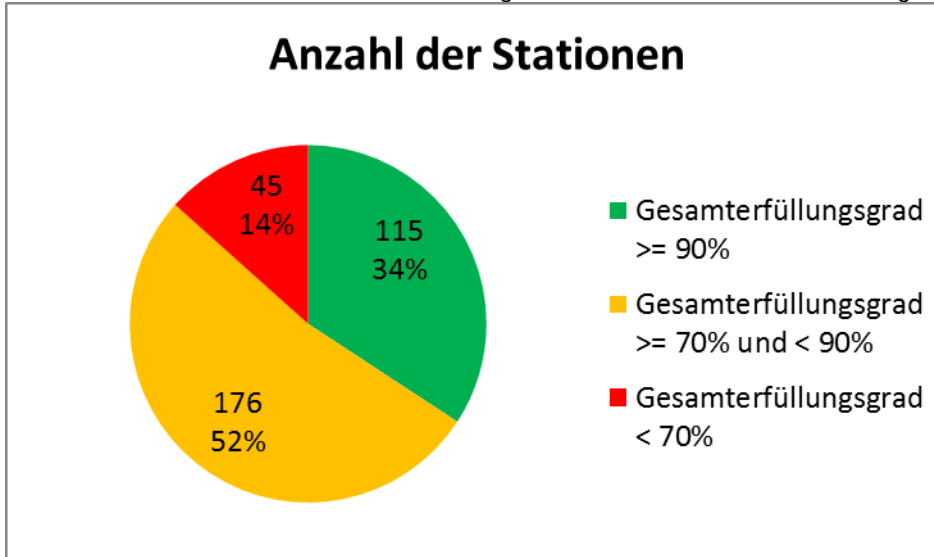


Abb. 10 Bewertung des Gesamterfüllungsgrades

Insgesamt 56% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% zur Verfügung. 8% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit einem Gesamterfüllungsgrad von unter 70% angewiesen.

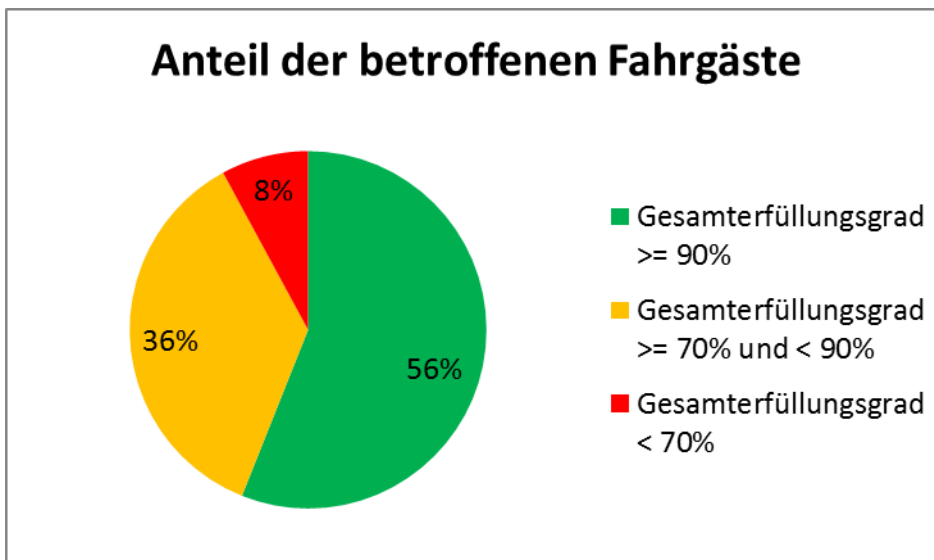


Abb. 11 Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste

Bei 54 Stationen (16%) besteht in allen Untersuchungskriterien (Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität) kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf für Verbesserungen (● ● ●). Bei 1 Station (Schmachtenhagen) besteht in allen drei Untersuchungskriterien dringender Handlungsbedarf (● ● ●).

Die folgende Übersicht zeigt den durchschnittlichen Erfüllungsgrad je Bahnhofskategorie:

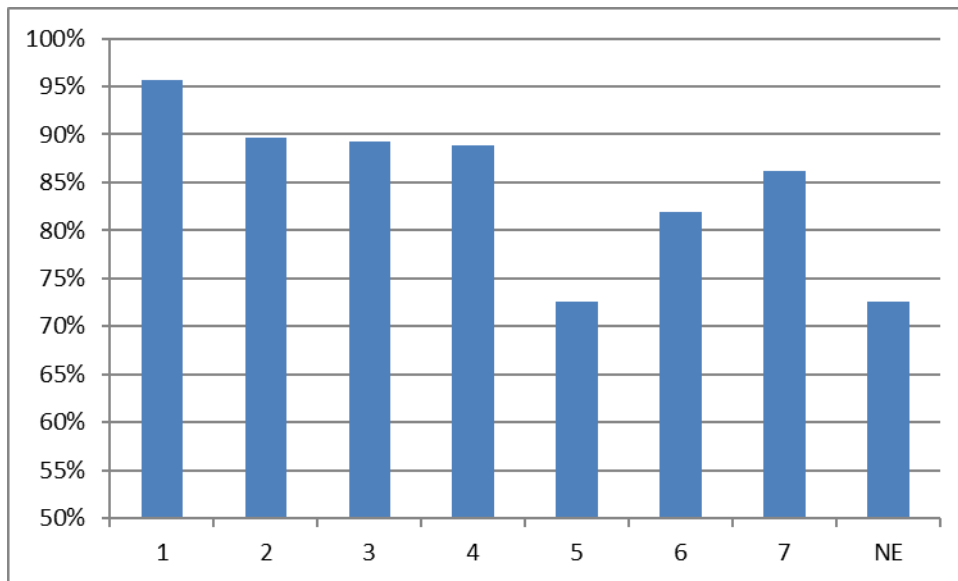


Abb. 12 Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie

Die Übersicht zeigt, dass besonders Stationen der Bahnhofskategorien 5 und 6 sowie die NE-Stationen schlechtere Ergebnisse erzielen als die übrigen Stationen. Dies liegt daran, dass Stationen der Kategorie 5 und teilweise auch der Kategorie 6 häufig an mehrgleisigen Hauptstrecken liegen und hier umfangreichere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit erforderlich sind als an kleinen Haltepunkten an Nebenstrecken (Kategorie 7).

Dennoch besteht auch in den Bahnhofskategorien 1 bis 3 bei 14 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Herstellung der Barrierefreiheit, bei einer Station Handlungsbedarf hinsichtlich der Fahrgastinformation und bei 7 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Aufenthaltsqualität.

Stationsname	Erfassung 2012 Erfassung 2013 Erfassung 2014 Neuerfassung 2015	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Ahrensfelde		4		74%	●	100%	●	95%	●	89,7%	116
Ahrensfelde Friedhof		6		70%	●	90%	●	95%	●	85,0%	150
Ahrensfelde Nord		6		50%	●	80%	●	85%	●	71,7%	275
Albrechtshof		6		100%	●	90%	●	50%	●	80,0%	200
Alt Hüttendorf		6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	246
Alt Rosenthal		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	100%	●	90,0%	92
Altdöbern		6		50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	265
Altes Lager		6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	48
Altranft		6		45%	●	80%	●	95%	●	73,3%	265
Angermünde		3		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	6
Bad Belzig		5		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	67
Bad Freienwalde		6		95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	48
Bad Liebenwerda		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Bad Saarow Klinikum		NE		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	92
Bad Saarow		7		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	13
Bad Wilsnack		6		50%	●	90%	●	90%	●	76,7%	235
Bagenz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	95%	●	90,0%	92
Bahnsdorf		6		50%	●	80%	●	90%	●	73,3%	265
Baitz		6		62%	●	90%	●	90%	●	80,7%	195
Bärenklau		7		95%	●	70%	●	80%	●	81,7%	187
Baruth		6	Grunderneuerung geplant	25%	●	80%	●	90%	●	65,0%	309
Basdorf		NE		100%	●	70%	●	100%	●	90,0%	92
Beelitz Stadt		6		100%	●	75%	●	80%	●	85,0%	150
Beelitz-Heilstätten		6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	67
Beeskow		6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	67
Beetz-Sommerfeld		6		95%	●	85%	●	65%	●	81,7%	187
Bergsdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	100%	●	95,0%	27
Berkenbrück		6		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	67
Berlin Alexanderplatz		3		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	6
Berlin Friedrichstraße		2		85%	●	100%	●	95%	●	93,3%	48
Berlin Hbf		1		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	13
Berlin Ostbahnhof		1		77%	●	95%	●	100%	●	90,7%	89
Berlin Ostkreuz		3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Berlin Potsdamer Platz		2		95%	●	100%	●	100%	●	98,3%	6
Berlin Südkreuz		1		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Berlin Zoologischer Garten		2		74%	●	95%	●	95%	●	88,0%	132
Berlin-Charlottenburg		3		76%	●	95%	●	90%	●	87,0%	133
Berlin-Gesundbrunnen		1		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Berlin-Hohenschönhausen		3		81%	●	90%	●	70%	●	80,3%	199
Berlin-Jungfernheide		4		100%	●	100%	●	90%	●	96,7%	13
Berlin-Karlshorst		3	Regionaltakt nur bis 2017	37%	●	95%	●	85%	●	72,3%	274
Berlin-Karow		4		100%	●	100%	●	80%	●	93,3%	48
Berlin-Lichtenberg		2		78%	●	95%	●	95%	●	89,3%	117
Berlin-Lichterfelde Ost		3		100%	●	95%	●	70%	●	88,3%	119
Berlin-Schönefeld Flughafen		3	Regionaltakt nur befristet	75%	●	100%	●	95%	●	90,0%	92
Berlin-Schöneeweide		3	2014 kein Regionaltakt	75%	●	95%	●	90%	●	86,7%	134
Berlin-Spandau		2		95%	●	95%	●	100%	●	96,7%	13
Berlin-Staaken		6		95%	●	90%	●	75%	●	86,7%	134
Berlin-Wannsee		2		60%	●	100%	●	90%	●	83,3%	170
Bernau		3		81%	●	100%	●	90%	●	90,3%	91
Bestensee		6		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	48
Beutersitz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	222
Biesenthal		6		100%	●	100%	●	70%	●	90,0%	92
Birkengrund		6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	150
Birkenwerder		4		95%	●	100%	●	90%	●	95,0%	27
Blankenfelde		4	Grunderneuerung geplant	81%	●	70%	●	75%	●	75,3%	243

Stationsname	Erfassung 2012 Erfassung 2013 Erfassung 2014 Neuerfassung 2015	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Blönsdorf		6		95%	●	75%	●	80%	●	83,3%	170
Blumberg		6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	246
Blumberg-Rehhahn		7		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	27
Blumenthal (Mark)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	187
Bölzke		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	150
Borkheide		6		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	222
Brand (Niederlausitz)		6		62%	●	85%	●	90%	●	79,0%	220
Brandenburg Altstadt		7		90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	222
Brandenburg Hbf		3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Breddin		6		51%	●	85%	●	90%	●	75,3%	243
Brieselang		6		100%	●	80%	●	65%	●	81,7%	187
Briesen		6		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	92
Britz		6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	67
Brügge (Prignitz)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	55%	●	51,7%	330
Brück (Mark)		6		100%	●	85%	●	60%	●	81,7%	187
Buchholz (Zauche)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	75%	●	80%	●	85,0%	150
Buckow		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	170
Buschow		6		62%	●	80%	●	80%	●	74,0%	264
Calau		5		1%	●	85%	●	75%	●	53,7%	327
Caputh-Geltow		7	Grunderneuerung geplant	50%	●	75%	●	70%	●	65,0%	309
Caputh Schwielowsee		6		50%	●	85%	●	80%	●	71,7%	275
Casekow		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	90%	●	86,7%	134
Chorin		6	Grunderneuerung geplant	50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	281
Coschen		6		50%	●	85%	●	95%	●	76,7%	235
Cottbus		2	Grunderneuerung geplant	15%	●	100%	●	90%	●	68,3%	293
Cottbus-Merzdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	92
Cottbus-Sandow		6		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	92
Cottbus-Wilmersdorf Nord		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	92
Dabendorf		5		45%	●	90%	●	75%	●	70,0%	281
Dahlewitz		5		70%	●	85%	●	70%	●	75,0%	246
Dallgow-Döberitz		5		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	150
Dannenwalde (Gransee)		6		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Döberitz		7		100%	●	90%	●	75%	●	88,3%	119
Doberlug-Kirchhain		4	Bahnsteigneubau geplant	46%	●	85%	●	95%	●	75,3%	243
Dossow (Prign)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	70%	●	95%	●	88,3%	119
Drahnsdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	67
Drebkau		6		25%	●	85%	●	80%	●	63,3%	312
Eberswalde Hbf		3		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	13
Eisenhüttenstadt		5	Grunderneuerung geplant	0%	●	100%	●	75%	●	58,3%	321
Elsholz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	92
Elstal		6		75%	●	85%	●	75%	●	78,3%	222
Elsterwerda		4		95%	●	100%	●	85%	●	93,3%	48
Elsterwerda-Biehla		5	Grunderneuerung geplant	50%	●	95%	●	95%	●	80,0%	200
Erkner		3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Falkenberg (Elster)		3		29%	●	90%	●	85%	●	68,0%	304
Falkenberg (Mark)		6		50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	265
Falkenhagen Gewerbepark		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	20%	●	95%	●	68,3%	293
Falkensee		5		100%	●	70%	●	80%	●	83,3%	170
Fangschleuse		6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	67
Ferch-Lienewitz		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	20%	●	80%	●	63,3%	312
Fermerswalde		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	170
Finkenheerd		6		0%	●	80%	●	65%	●	48,3%	333
Finkenkrug		6		75%	●	90%	●	60%	●	75,0%	246
Finsterwalde		5	Grunderneuerung geplant	50%	●	95%	●	95%	●	80,0%	200
Fohrde		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Forst (Lausitz)		6		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	134

Stationsname	Erfassung 2012 Erfassung 2013 Erfassung 2014 Neuerfassung 2015	DB-Bahnhofskategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Frankfurt (Oder)		3		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Frankfurt (Oder)-Neuberesinchen		7		100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	134
Frankfurt (Oder)-Rosengarten		6		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	200
Fretzdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	27
Friedersdorf (b Königs Wusterh.)		6		95%	●	80%	●	100%	●	91,7%	67
Friesack (Mark)		6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	150
Fürstenberg (Havel)		5	Barrierefreiheit geplant	33%	●	90%	●	80%	●	67,7%	305
Fürstenwalde (Spree)		4		100%	●	100%	●	90%	●	96,7%	13
Fürstenwalde (Spree) Süd		7		100%	●	80%	●	75%	●	85,0%	150
Glöwen		6		50%	●	85%	●	90%	●	75,0%	246
Gollmitz (Niederlausitz)		7		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	48
Golm		6		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	48
Golßen		6	Grunderneuerung geplant	90%	●	75%	●	95%	●	86,7%	134
Golzow (b Eberswalde)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	170
Golzow (Oderbruch)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	48
Görden		7		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	92
Gorgast		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	100%	●	91,7%	67
Götz		6		95%	●	85%	●	45%	●	75,0%	246
Gransee		5		90%	●	65%	●	70%	●	75,0%	246
Griebnitzsee		4	2. RV-Bahnsteig geplant	95%	●	75%	●	75%	●	81,7%	187
Groß Köris		6		95%	●	90%	●	90%	●	91,7%	67
Groß Kreutz		6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	150
Groß Pankow		6	DSA geplant	50%	●	30%	●	80%	●	53,3%	328
Groß Schönebeck		NE		100%	●	40%	●	100%	●	80,0%	200
Großbeeren		6		62%	●	85%	●	95%	●	80,7%	195
Großräschen		6		50%	●	85%	●	100%	●	78,3%	222
Großwudicke		7		45%	●	80%	●	75%	●	66,7%	306
Grüneberg		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	13
Grunow (Niederlausitz)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	222
Guben		5		50%	●	85%	●	80%	●	71,7%	275
Halbe		6		95%	●	90%	●	85%	●	90,0%	92
Hammelspring		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	13
Hangelsberg		6		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	119
Heiligengrabe		7		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	48
Helensee		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	150
Hennigsdorf (b Berlin)		3		83%	●	65%	●	60%	●	69,3%	292
Herrensee		6	Grunderneuerung geplant	50%	●	80%	●	75%	●	68,3%	293
Herzberg (Elster)		6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	246
Herzberg (Mark)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	80%	●	60,0%	317
Hohen Neuendorf West		6		75%	●	90%	●	75%	●	80,0%	200
Hohenleipisch		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	48
Hosena		5		0%	●	90%	●	90%	●	60,0%	317
Hubertushöhe		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	95%	●	86,7%	134
Jacobsdorf (Mark)		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Jänschwalde		6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	246
Jänschwalde Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	119
Joachimsthal		6		45%	●	90%	●	80%	●	71,7%	275
Joachimsthal Kaiserbahnhof		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	80%	●	95%	●	86,7%	134
Jüterbog		4		100%	●	100%	●	55%	●	85,0%	150
Kablow		7		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	281
Karstädt		6		95%	●	95%	●	75%	●	88,3%	119
Kerkwitz		6		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	200
Kirchmöser		6		75%	●	85%	●	80%	●	80,0%	200
Klاندorf		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	100%	●	75,0%	246
Klasdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	70%	●	60%	●	75%	●	68,3%	293
Klinge		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	75%	●	90%	●	83,3%	170

Stationsname	Erfassung 2012 Erfassung 2013 Erfassung 2014 Neuerfassung 2015	DB-Bahnhofskategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Klosterfelde		NE		95%	●	70%	●	90%	●	85,0%	150
Kolkwitz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	95%	●	90,0%	92
Kolkwitz Süd		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	90%	●	85%	●	86,7%	134
Königs Wusterhausen		4		79%	●	100%	●	95%	●	91,3%	88
Kraftwerk Finkenheerd		6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	48
Kremmen		6		100%	●	60%	●	60%	●	73,3%	265
Kummersdorf (b Storkow)		7		45%	●	85%	●	95%	●	75,0%	246
Kunersdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	67
Küstrin-Kietz		6		45%	●	85%	●	90%	●	73,3%	265
Kyritz		NE		45%	●	70%	●	65%	●	60,0%	317
Lauchhammer		6		50%	●	85%	●	75%	●	70,0%	281
Letschin		6		45%	●	90%	●	95%	●	76,7%	235
Leuthen (b Cottbus)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	95%	●	88,3%	119
Liebenthal (Prignitz)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	134
Lindenberg (Mark)		7		50%	●	40%	●	95%	●	61,7%	316
Lindow (Mark)		NE		40%	●	15%	●	80%	●	45,0%	334
Löwenberg		5		58%	●	90%	●	90%	●	79,3%	219
Lottschese		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	100%	●	75,0%	246
Lübben		4		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Lübbenau		4		95%	●	100%	●	95%	●	96,7%	13
Lubolz		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Luckaitztal		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	75%	●	80,0%	200
Luckau-Uckro		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Luckenwalde		5		90%	●	85%	●	70%	●	81,7%	187
Ludwigsfelde		4		73%	●	95%	●	80%	●	82,7%	186
Ludwigsfelde Struveshof		6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	27
Marquardt		6		55%	●	85%	●	60%	●	66,7%	306
Medewitz		6	Grunderneuerung geplant	50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	281
Melchow		6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	67
Meyenburg		NE		95%	●	20%	●	95%	●	70,0%	281
Michendorf		4		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	134
Mixdorf		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Mögelin		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Müllrose		6		100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	92
Müncheberg (Mark)		6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	27
Nassenheide		6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	48
Nauen		3		90%	●	90%	●	75%	●	85,0%	150
Nechlin		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	13
Nennhausen		6		80%	●	85%	●	75%	●	80,0%	200
Netzebrand		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	27
Neuhausen (b Cottbus)		6		40%	●	70%	●	95%	●	68,3%	293
Neuhof (b Zossen)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	67
Neupetershain		5		30%	●	90%	●	70%	●	63,3%	312
Neuruppin Rheinsberger Tor		6		95%	●	65%	●	80%	●	80,0%	200
Neuruppin West		6		100%	●	90%	●	60%	●	83,3%	170
Neustadt (Dosse)		5		100%	●	100%	●	80%	●	93,3%	48
Neutrebbin		6		40%	●	80%	●	95%	●	71,7%	275
Neuzelle		5		50%	●	80%	●	100%	●	76,7%	235
Niederfinow		6		95%	●	35%	●	100%	●	76,7%	235
Niedergörsdorf		6		80%	●	80%	●	75%	●	78,3%	222
Niederlehme		7		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	281
Obersdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	48
Oderin		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Oegeln		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	48
Oehna		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	80%	●	75%	●	83,3%	170
Oranienburg		3		95%	●	95%	●	85%	●	91,7%	67



Stationsname	Erfassung 2012 Erfassung 2013 Erfassung 2014 Neuerfassung 2015	DB-Bahnhofskategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Ortrand		6		57%	●	85%	●	100%	●	80,7%	195
Passow (Uckermark)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	90%	●	80%	●	85,0%	150
Paulinenaue		6		95%	●	80%	●	80%	●	85,0%	150
Peitz Ost		6		45%	●	90%	●	75%	●	70,0%	281
Perleberg		6		45%	●	85%	●	80%	●	70,0%	281
Petershagen (Uckermark)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	67
Pillgram		6		80%	●	75%	●	95%	●	83,3%	170
Pinnow (Uckermark)		6		95%	●	90%	●	85%	●	90,0%	92
Plessa		6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	246
Potsdam Charlottenhof		4		100%	●	100%	●	75%	●	91,7%	67
Potsdam Hbf		2		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Potsdam Medienstadt Babelsberg		6		70%	●	90%	●	80%	●	80,0%	200
Potsdam Park Sanssouci		4		100%	●	95%	●	60%	●	85,0%	150
Potsdam Pischheide		6		45%	●	90%	●	70%	●	68,3%	293
Potsdam Rehbrücke		6		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	222
Premnitz Nord		7		100%	●	80%	●	60%	●	80,0%	200
Premnitz Zentrum		6		100%	●	80%	●	70%	●	83,3%	170
Prenzlau		4		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Priort		6		75%	●	90%	●	85%	●	83,3%	170
Pritzerbe		6		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	92
Pritzwalk		6		62%	●	85%	●	80%	●	75,7%	242
Pritzwalk West		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	100%	●	68,3%	293
Pritzwalk-Hainholz		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	95%	●	65,0%	309
Prösen		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	119
Prösen Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	92%	●	80%	●	100%	●	90,5%	90
Prösen West		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	170
Raddusch		6		50%	●	90%	●	90%	●	76,7%	235
Rangsdorf		6		90%	●	85%	●	85%	●	86,7%	134
Rathenow		4		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Rehfeld (Falkenberg)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	90%	●	95%	●	90,0%	92
Rehfelde		6		81%	●	90%	●	95%	●	88,7%	118
Rheinsberg (Mark)		NE		50%	●	25%	●	85%	●	53,3%	328
Rosenwinkel		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	60%	●	55,0%	326
Rückersdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	48
Rüdnitz		6		100%	●	85%	●	85%	●	90,0%	92
Ruhland		5	Gründerneuerung geplant	0%	●	95%	●	75%	●	56,7%	323
Ruhlsdorf-Zerpenschleuse		NE		95%	●	25%	●	100%	●	73,3%	265
Saarmund		6		52%	●	90%	●	100%	●	80,7%	195
Sachsenhausen (Nordb)		6	Gründerneuerung geplant	45%	●	75%	●	80%	●	66,7%	306
Sarnow		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	187
Schmachtenhagen		NE		45%	●	15%	●	55%	●	38,3%	336
Schneeberg (Mark)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	95%	●	90,0%	92
Schönborn (b Doberlug)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	90%	●	86,7%	134
Schönerlinde		NE		95%	●	75%	●	95%	●	88,3%	119
Schönfließ Dorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	75%	●	80%	●	80,0%	200
Schönnow (Uckermark)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	60%	●	100%	●	83,3%	170
Schönwalde (Barnim)		NE		95%	●	85%	●	85%	●	88,3%	119
Schönwalde (Spreewald)		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	13
Schwante		7		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	222
Schwarzheide Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	90%	●	85,0%	150
Schwedt (Oder)		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	13
Schwedt (Oder) Mitte		6		100%	●	95%	●	80%	●	91,7%	67
Seddin		5		50%	●	85%	●	80%	●	71,7%	275
Sedlitz Ost		6		12%	●	70%	●	85%	●	55,7%	324
Seefeld (Mark)		6		95%	●	85%	●	95%	●	91,7%	67
Seegefeld		5		100%	●	65%	●	75%	●	80,0%	200

Stationsname	Erfassung 2012 Erfassung 2013 Erfassung 2014 Neuerfassung 2015	DB-Bahnhofskategorie	Bemerkung	Qualitätskriterien								Gesamterfüllungsgrad	Rang
				Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität				
Seehausen (Uckermark)		6		100%	●	85%	●	90%	●	95%	●	91,7%	67
Seelow (Mark)		6		50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	265		
Seelow-Gusow		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27		
Senftenberg		5	Grunderneuerung geplant	95%	●	100%	●	95%	●	96,7%	13		
Spremberg		6		95%	●	85%	●	100%	●	93,3%	48		
Storkow (Mark)		6		50%	●	90%	●	95%	●	78,3%	222		
Strausberg		4	Grunderneuerung geplant	58%	●	75%	●	90%	●	74,3%	263		
Tantow		6		95%	●	90%	●	100%	●	95,0%	27		
Teichland		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	27		
Teltow		6		100%	●	80%	●	60%	●	80,0%	200		
Templin		7		95%	●	80%	●	95%	●	90,0%	92		
Templin Stadt		7		95%	●	80%	●	65%	●	80,0%	200		
Thyrow		6		75%	●	80%	●	70%	●	75,0%	246		
Trebbin		7		75%	●	85%	●	80%	●	80,0%	200		
Trebnitz (Mark)		6		0%	●	85%	●	90%	●	58,3%	321		
Treuenbrietzen		7		100%	●	80%	●	75%	●	85,0%	150		
Treuenbrietzen Süd		6		100%	●	75%	●	100%	●	91,7%	67		
Uebigau		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	67		
Vehlefanz		7		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	222		
Velten (Mark)		5	Grunderneuerung geplant	0%	●	75%	●	55%	●	43,3%	335		
Vetschau		6		100%	●	95%	●	90%	●	95,0%	27		
Vogelsang (Gransee)		6	unter 50 Fg., DSA geplant	90%	●	10%	●	80%	●	60,0%	317		
Waldrehna		7	u. 50 Fg. BS-Neubau geplant	85%	●	90%	●	90%	●	88,3%	119		
Walsleben		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	48		
Wandlitz		NE		95%	●	60%	●	65%	●	73,3%	265		
Wandlitzsee		NE		100%	●	70%	●	100%	●	90,0%	92		
Warnitz (Uckermark)		6		100%	●	70%	●	95%	●	88,3%	119		
Weisen		6	unter 50 Fg., Grunderneuerung geplant	90%	●	20%	●	95%	●	68,3%	293		
Wellmitz		6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	246		
Wendisch-Rietz		6		45%	●	75%	●	85%	●	68,3%	293		
Wensickendorf		NE		100%	●	70%	●	80%	●	83,3%	170		
Werbig		6		63%	●	90%	●	100%	●	84,2%	169		
Werder (Havel)		4		76%	●	90%	●	70%	●	78,7%	221		
Werneuchen		6		50%	●	90%	●	70%	●	70,0%	281		
Wiesenu		6		12%	●	60%	●	95%	●	55,7%	324		
Wiesenburg (Mark)		5	Grunderneuerung geplant	35%	●	35%	●	80%	●	50,0%	331		
Wilhelmshorst		5		38%	●	90%	●	60%	●	62,5%	315		
Wilmersdorf (b Angermünde)		6	Grunderneuerung geplant	7%	●	60%	●	80%	●	49,0%	332		
Wittenberge		3		95%	●	100%	●	95%	●	96,7%	13		
Wittstock (Dosse)		6		100%	●	90%	●	70%	●	86,7%	134		
Wolterdorf (b Luckenwalde)		6		50%	●	75%	●	80%	●	68,3%	293		
Wriezen		6		62%	●	90%	●	80%	●	77,3%	234		
Wünsdorf-Waldstadt		5		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	246		
Wusterhausen (Dosse)		NE		45%	●	75%	●	85%	●	68,3%	293		
Wustermark		5		95%	●	80%	●	65%	●	80,0%	200		
Wusterwitz		6		100%	●	80%	●	70%	●	83,3%	170		
Wustrau-Radensleben		7		90%	●	80%	●	100%	●	90,0%	92		
Wutike		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	60%	●	75,0%	246		
Zeesen		6		80%	●	85%	●	95%	●	86,7%	134		
Zehdenick		6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	119		
Zehdenick Neuhof		7		100%	●	30%	●	100%	●	76,7%	235		
Zellendorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	70%	●	100%	●	90,0%	92		
Zernsdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	75%	●	85%	●	85,0%	150		
Ziltendorf		6		45%	●	90%	●	100%	●	78,3%	222		
Zossen		5		50%	●	95%	●	65%	●	70,0%	281		
Zühlsdorf		NE		95%	●	70%	●	95%	●	86,7%	134		

Tab. 1 Endergebnis aller 336 Stationen  
Veränderungen:

*Die größten Verbesserungen wurden an folgenden Stationen registriert:*

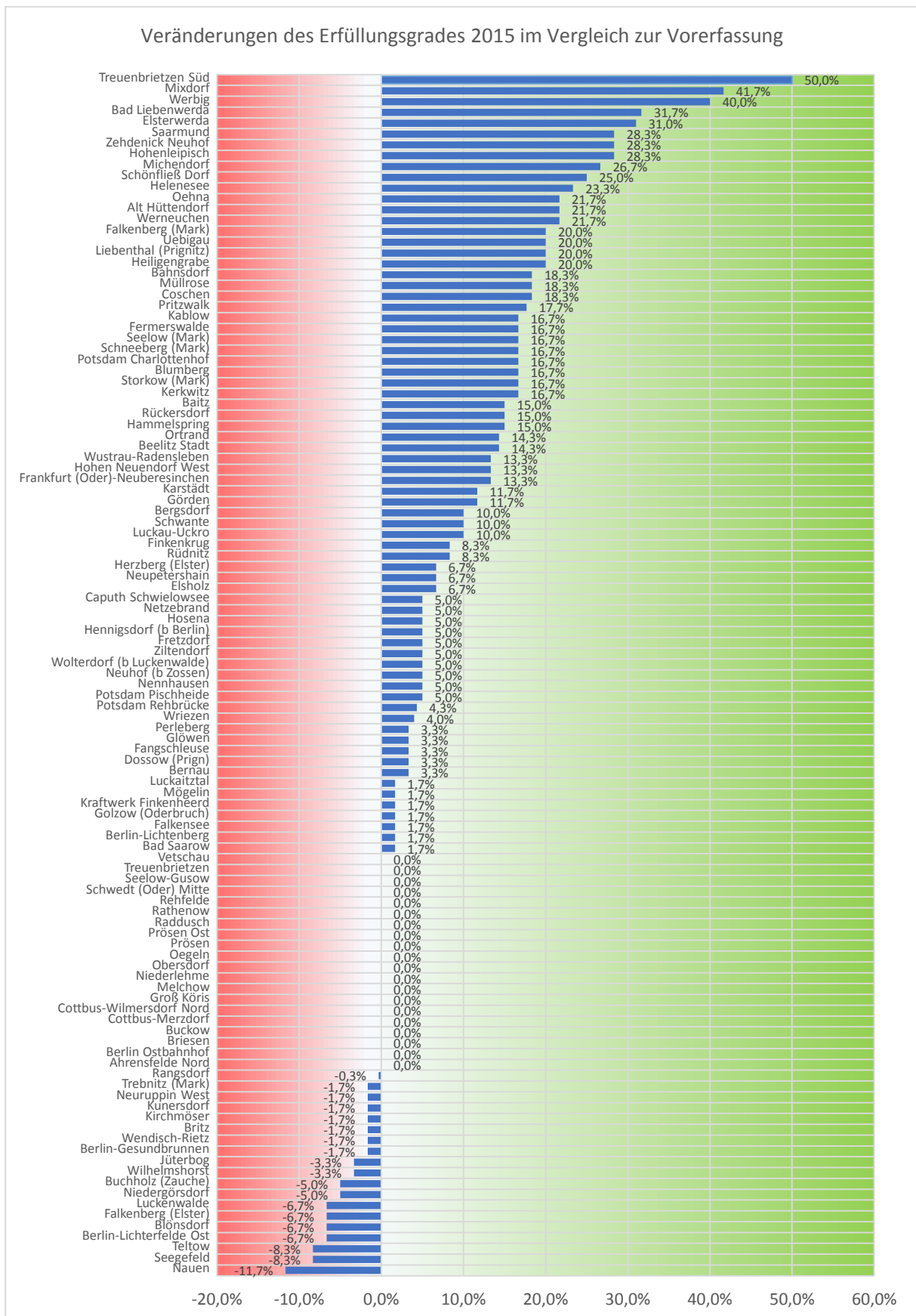
<i>Treuenbrietzen Süd</i>	<i>Steigerung von 41,7% auf 91,7%</i>	<i>(+ 50,0%)</i>
<i>Mixdorf</i>	<i>Steigerung von 53,3% auf 95,0%</i>	<i>(+ 41,7%)</i>
<i>Werbig</i>	<i>Steigerung von 44,2% auf 84,2%</i>	<i>(+ 40,0%)</i>
<i>Bad Liebenwerda</i>	<i>Steigerung von 63,3% auf 95,0%</i>	<i>(+ 31,7%)</i>
<i>Elsterwerda</i>	<i>Steigerung von 62,3% auf 93,3%</i>	<i>(+ 31,0%)</i>

*In allen Fällen wurden umfangreiche Grunderneuerungen der Bahnsteiganlagen und Zugänge durchgeführt und teilweise auch die Fahrgastinformation verbessert.*

*Folgende Stationen haben sich im Gesamterfüllungsgrad deutlich verschlechtert:*

<i>Nauen</i>	<i>Reduzierung von 96,7% auf 85,0%</i>	<i>(- 11,7%)</i>
<i>Seegefeld</i>	<i>Reduzierung von 88,3% auf 80,0%</i>	<i>(- 8,3%)</i>
<i>Teltow</i>	<i>Reduzierung von 88,3% auf 80,0%</i>	<i>(- 8,3%)</i>

*Zu beachten ist hierbei, dass Veränderungen nur bei den 111 wiederholt erfassten Stationen bewertet werden können. Diese sind im Einzelnen in der folgenden Abbildung dargestellt:*



**Abb. 13 Übersicht über die Veränderungen**

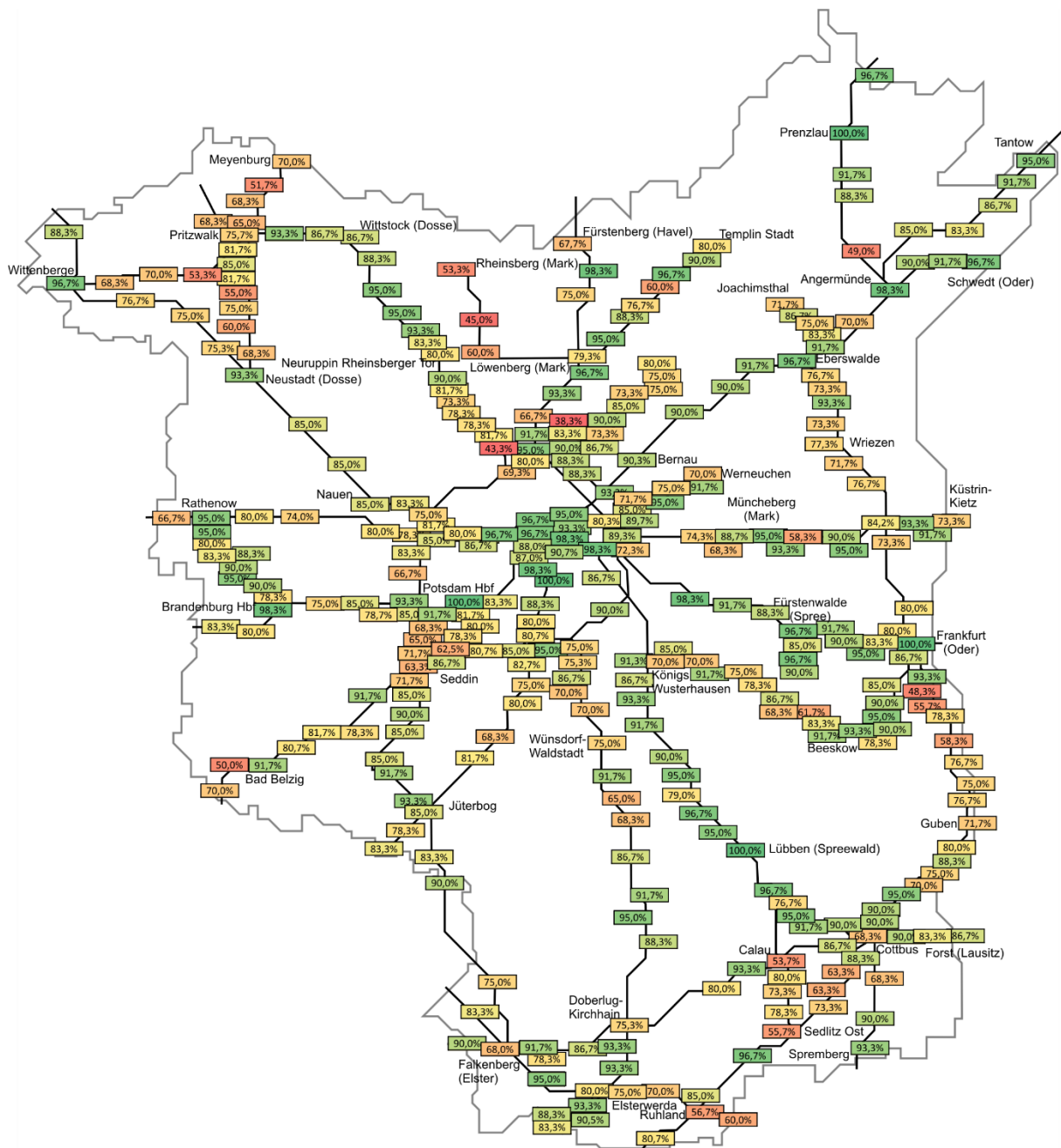


Abb. 14 Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade

Die Kartendarstellung zeigt unterschiedliche Erfüllungsgrade auf einzelnen Strecken und Linien.

Zur Quantifizierung dieser Unterschiede wird im Folgenden der durchschnittliche Erfüllungsgrad aller Bahnhöfe je Linie gebildet. Dabei werden die Stationen entsprechend den vorkommenden Linien teilweise mehrfach berücksichtigt. Es werden alle Linien mit mehr als 2 Stationen auf VBB-Gebiet berücksichtigt. Maßgeblich für die Zuordnung der Stationen zu den einzelnen Linien ist das Fahrplanjahr 2015.

Linie	erste Station	letzte Station	Anzahl Stationen	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad
RE1	Wusterwitz	Cottbus	30	80%	92%	86%	85,9%
RE2	Karstädt	Cottbus	26	82%	92%	90%	88,1%
RE3	Nechlin/Schwedt (Oder)	Elsterwerda	35	83%	87%	89%	86,4%
RE4	Rathenow	Jüterbog	19	91%	90%	80%	86,9%
S4	Rehfeld (Falkenberg)	Hosena	8	46%	89%	88%	74,3%
RE5	Fürstenberg (Havel)	Falkenberg(Elster)/Blönsdorf	22	81%	87%	83%	83,7%
RE6	Wittenberge	Berlin-Gesundbrunnen	23	87%	77%	83%	82,4%
RE7	Medewitz (Mark)	Wünsdorf-Waldstadt	27	73%	86%	82%	80,5%
RE10	Falkenberg (Elster)	Cottbus	4	28%	91%	89%	69,3%
RB10	Nauen	Berlin Hbf	9	96%	86%	77%	86,1%
RB11	Frankfurt (Oder)	Cottbus	19	58%	86%	89%	77,9%
RB12	Templin Stadt	Berlin-Lichtenberg	14	88%	77%	89%	84,6%
RB13	Wustermark	Berlin-Spandau	5	92%	87%	77%	85,3%
RB14	Nauen	Berlin -Schönefeld Flughafen	15	86%	90%	84%	86,5%
RE15	Ortrand	Hosena	3	19%	90%	88%	65,8%
RE18	Ortrand	Cottbus	7	33%	89%	85%	69,2%
RB19	Berlin-Gesundbrunnen	Senftenberg	22	81%	91%	92%	87,9%
RB20	Oranienburg	Potsdam Hbf	8	94%	91%	80%	88,3%
RB21	Wustermark	Berlin Friedrichstraße	13	86%	92%	83%	86,9%
RB22	Berlin Friedrichstraße	Königs Wusterhausen	14	85%	94%	90%	89,8%
RB23	Potsdam Hbf	Michendorf	8	73%	80%	79%	77,3%
RB24	Eberswalde Hbf	Berlin-Lichtenberg	7	91%	94%	84%	89,8%
RB25	Werneuchen	Berlin-Lichtenberg	8	71%	88%	91%	88,4%
RB26	Berlin-Lichtenberg	Küstrin-Kietz	13	72%	87%	95%	84,2%
RB27	Groß Schönebeck/Schmachtenhagen	Berlin-Gesundbrunnen	15	94%	59%	89%	81,0%
RB31	Elsterwerda-Biehla	Prösen Ost	3	79%	92%	93%	87,9%
RB33	Berlin-Wannsee	Jüterbog	12	89%	83%	80%	83,8%
RB36	Königs Wusterhausen	Frankfurt (Oder)	20	80%	82%	89%	83,6%
RB43	Falkenberg (Elster)	Cottbus	10	60%	89%	87%	78,2%
RB45	Elsterwerda	Prösen West	3	92%	87%	87%	88,3%
RB46	Cottbus	Forst (Lausitz)	4	75%	88%	84%	82,1%
RB49	Falkenberg (Elster)	Cottbus	14	49%	87%	87%	74,2%
RB51	Rathenow	Brandenburg	10	99%	89%	81%	89,3%
RB54	Rheinsberg (Mark)	Löwenberg (Mark)	4	60%	35%	84%	59,4%
RB55	Kremmen	Hennigsdorf	6	80%	68%	64%	70,7%
RB60	Eberswalde	Frankfurt (Oder)	12	69%	84%	91%	81,4%
RB61	Angermünde	Schwedt (Oder)	4	99%	93%	91%	94,2%
RB63	Eberswalde	Joachimsthal	6	78%	86%	88%	84,2%
OE65	Cottbus	Spremberg	4	60%	85%	95%	80,0%
RB66	Berlin-Gesundbrunnen	Tantow	9	92%	88%	94%	91,3%
RB73	Pritzwalk	Neustadt (Dosse)	9	78%	73%	74%	75,1%
RB74	Meyenburg	Pritzwalk	6	86%	27%	87%	66,5%

Tab. 2 Auswertung nach Linien

Das Ergebnis zeigt eine breite Streuung der durchschnittlichen Erfüllungsgrade zwischen den einzelnen Linien. Gesamterfüllungsgrade über 90% haben die im Nordosten verkehrenden Linien RB61 und RB66. Erfüllungsgrade unter 70% haben die Linien RE10, RE15 und RE18 im Süden Brandenburgs, die RB74 von Meyenburg nach Pritzwalk sowie die nur saisonal verkehrende RB54 nach Rheinsberg.

Ein Erfüllungsgrad hinsichtlich der Barrierefreiheit von unter 50% betrifft ausnahmslos die in Südbrandenburg verkehrenden Linien S4, RE10, RE15, RE18 und RB49. Dagegen liegt der Erfüllungsgrad auf den im Norden und Westen verkehrenden Linien RE4, RB10, RB13, RB20, RB24, RB27, RB51, RB61 und RB66 bei über 90%. Von den im Süden verkehrenden Linien erreicht nur die RB45 einen Wert von über 90%.

Die Anforderungen an die Fahrgastinformation sind bei der saisonal verkehrenden Linie RB54 sowie auf der RB74 am wenigsten erfüllt. Erfüllungsgrade von unter 70% haben außerdem die Linien RB27 und RB55. Diese Linien liegen alle im Norden Brandenburgs. Gute Ergebnisse mit Erfüllungsgraden von mehr als 90% haben die Linien RE1, RE2, RE10, RB14, RB19, RB20, RB21, RB22, RB24, RB31 und RB61.

Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität zeigt die RB55 mit einem Erfüllungsgrad von nur 64% das schlechteste Ergebnis. Erfüllungsgrade von weniger als 80% haben außerdem die RB73 und die im Berliner Umland verkehrenden Linien RB10, RB13 und RB23. Die höchsten Erfüllungsgrade von über 90% weisen die Linien RB19, RB25, RB26, RB31, RB60, RB61, OE65 und RB66 auf.

*Veränderungen:*

*Eine Steigerung im Gesamterfüllungsgrad von durchschnittlich mehr als 10% wurde auf den Linien RB25, RB31 und RB45 registriert. Verschlechterungen von mehr als 1% im Durchschnitt gab es an den Stationen der Linien RE4 und RB10.*

## IV. Fazit

Die Ergebnisse der Analyse und Bewertung der Qualität von Stationen des Schienenpersonennahverkehrs zeigen den Bedarf an einer qualitätsorientierten Weiterentwicklung der Stationen.

So besteht bei 14% der untersuchten Stationen dringender und bei 52% erkennbarer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinformation oder der Aufenthaltsqualität. 34% der Stationen weisen mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% keinen oder nur geringfügigen Handlungsbedarf auf. Es entsprechen 16% der Zugangsstellen den Anforderungen der VBB GmbH in allen Belangen.

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:

- Ca. 40% der untersuchten Stationen beträgt die Bahnsteighöhe weniger als 55 cm (betrifft 13% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei 45% der untersuchten Stationen ist kein oder kein vollständiges taktiles Leitsystem vorhanden (betrifft 34% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei 21 Stationen (nur Bahnhofskategorien 6, 7 und NE betroffen) können die Fahrgäste nicht über Verspätungen und Zugausfälle informiert werden, da kein dynamisches Fahrgastinformationssystem vorhanden ist (betrifft aber nur ca. 0,3% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Ansagen im Regelfall erfolgen in der Regel nur an großen Stationen und besonders an Stationen der unteren Bahnhofskategorien 6, 7 und NE fast nie (betrifft 29% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Ungefähr 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 64% der Reisenden des Regionalverkehrs)

Die kleinen Stationen erzielten in der Untersuchung insgesamt schlechtere Ergebnisse als die großen. Dennoch wurden Bahnhöfe unabhängig von der Bahnhofskategorie als gut bis sehr gut bewertet. Die Fahrgäste können hier 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. Dies trifft sowohl auf die aufkommensstarken Bahnhöfe wie beispielsweise Berlin Südkreuz, mittlere Bahnhofskategorien wie Prenzlau als auch auf kleine Haltepunkte wie die kürzlich sanierte Station Hammelspring bei Templin.

Umgekehrt weisen auch Bahnhöfe oberer Bahnhofskategorien Defizite auf. Besonders am Knotenbahnhof Cottbus ist noch keine Barrierefreiheit vorhanden. In Hennigsdorf sind Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität unzureichend.

6 Stationen wurden mit einem Gesamterfüllungsgrad von 50% oder weniger bewertet. Bei einer Station besteht sogar in allen 3 Untersuchungskriterien dringender Handlungsbedarf.



Während signifikante regionale Unterschiede hinsichtlich der Gesamterfüllungsgrade kaum ausgemacht werden, werden bei der Differenzierung nach Linien zu einzelnen Untersuchungskriterien Unterschiede deutlich:

- Der Erfüllungsgrad der Barrierefreiheit liegt ausnahmslos bei in Südbrandenburg verkehrenden Linien unter 50%. Dagegen liegt der Erfüllungsgrad auf vielen im Norden und Westen verkehrenden Linien bei über 90%.
- Umgekehrt liegt der durchschnittliche Erfüllungsgrad der Fahrgastinformation nur bei einigen im Norden verkehrenden Linien unter 70% und ist damit schlechter als in den anderen Landesteilen.
- Bei der Aufenthaltsqualität werden besonders im Berliner Umland Defizite spürbar. Dies liegt zum einen an hier besonders häufig auftretenden Vandalismusschäden, aber auch beispielsweise an zu geringer Dimensionierung von Wetterschutz aufgrund der dort in den letzten Jahren gestiegenen Fahrgastzahlen.

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 mit Ausnahme der nur am Wochenende bedienten Station Schmachtenhagen 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 die Anforderungen in Bezug auf Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität erfüllen:

Barrierefreiheit	Fahrgastinformation	Aufenthaltsqualität
<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. 15 Stationsanforderungen

Die Wiederholungserfassung 2015 zeigt bereits deutliche Verbesserungen im Hinblick auf den Ausbau der Barrierefreiheit und die Ausstattung mit Fahrgastinformationssystemen. Das Augenmerk muss daher in den kommenden Jahren verstärkt auf der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, insbesondere der Schadensfreiheit liegen. In diesem Bereich konnten bislang noch keine signifikanten Verbesserungen erreicht werden.

---

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen .....	4
Abb. 2	Stationsanforderungen .....	5
Abb. 3	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit .....	20
Abb. 4	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste .....	20
Abb. 5	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation .....	22
Abb. 6	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste .....	22
Abb. 7	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität .....	24
Abb. 8	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste .....	24
Abb. 9	Erfüllungsgrade nach Kriterien.....	26
Abb. 10	Bewertung des Gesamterfüllungsgrades .....	27
Abb. 11	Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste .....	27
Abb. 12	Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie .....	28
Abb. 13	Übersicht über die Veränderungen .....	36
Abb. 14	Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade .....	37
Abb. 15	Stationsanforderungen .....	41

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Endergebnis aller 336 Stationen .....	34
Tab. 2	Auswertung nach Linien .....	38