

# Qualität aller 336 Stationen und Stationsumfelder des Schienenpersonennahverkehrs - Aktualisierung 2016 -

## Zustand vorher



**Barrierefreiheit**



**Fahrgastinformation**



**Aufenthaltsqualität**

## Zustand 2016



## Bericht

Berlin, August 2017



**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) .....	8
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) .....	10
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).....	13
5.6 Zentrale Zugangeigentafel (EIU) .....	14
5.7 Zugzielanzeigen (EIU).....	14
5.8 DSA (EIU) .....	14
5.9 Beschallung (EIU) .....	14
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) .....	15
6.3 Entwerter (EVU).....	15
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. Seit 2012 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 werden in regelmäßigen Abständen alle 336 Stationen des Regionalverkehrs im Verbundgebiet erfasst. Reine S-Bahnhöfe (Stationen, an denen ausschließlich die Berliner S-Bahn, nicht aber Regionalzüge halten), werden nicht berücksichtigt. Bei der Erfassung 2016 mit insgesamt 114 erfassten Stationen handelt es sich um eine Wiederholungserfassung von in den Jahren 2012 bis 2015 letztmalig erfassten Stationen.

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 Bahnhofsbauteils 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

Seit 2012 werden die 336 vom durch die Länder bestellten Regionalverkehr bedienten Stationen der Bahnhofskategorien 1-7<sup>\*1)</sup> sowie nichtbundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die über das gesamte Gebiet des VBB verteilt sind, in Gruppen von je zufällig ausgewählten 100 bis 120 Stationen pro Untersuchungsjahr erfasst und die Ergebnisse zusammenfassend über sämtliche Stationen ausgewertet. Im Jahr 2016 wurden 114 Stationen neu erfasst. Die Ergebnisse aus den Vorjahren der übrigen in diesem Jahr nicht erfassten Stationen fließen in die Gesamtauswertung ein.

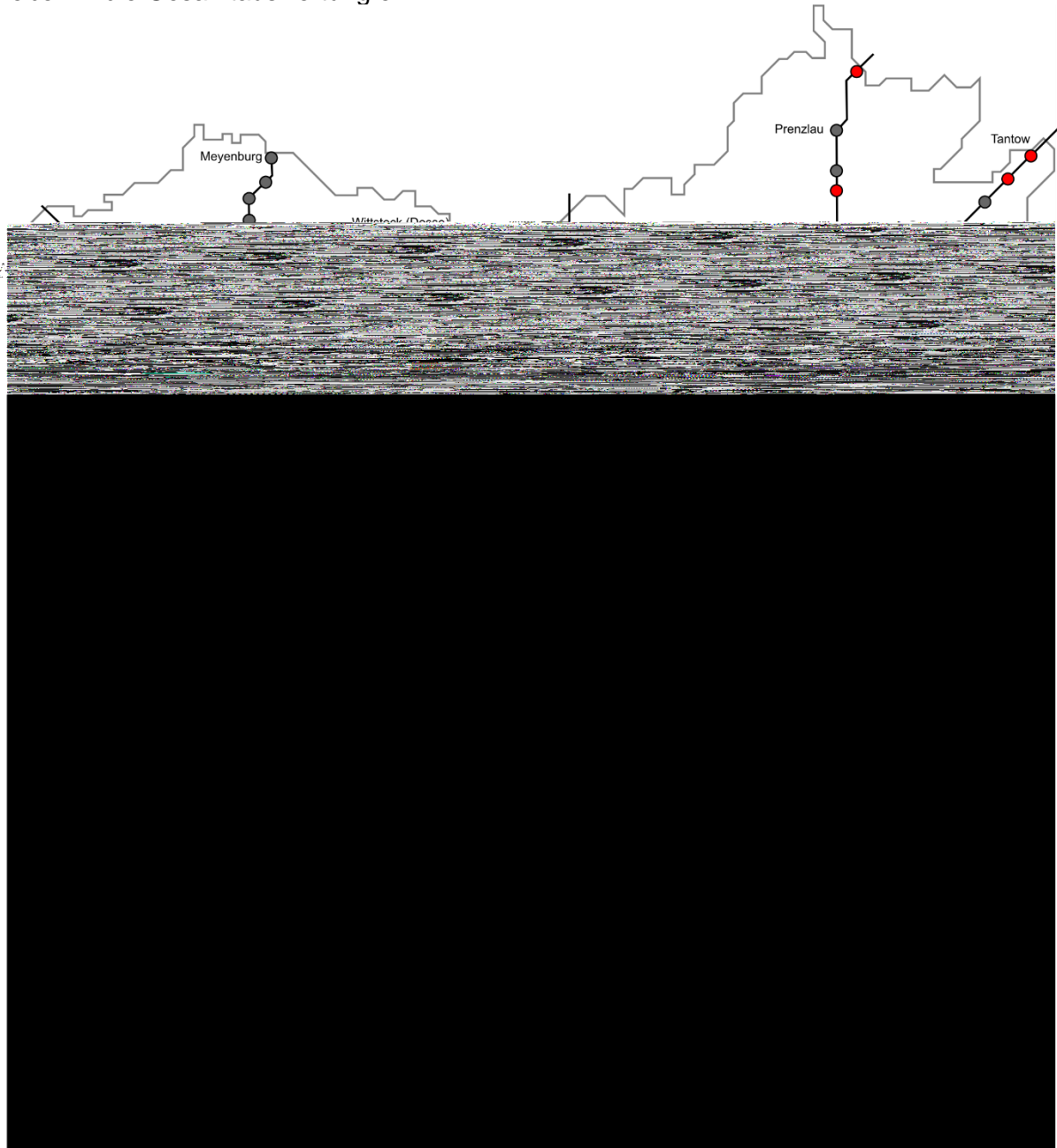


Abb. 1 Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen

\*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.

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. 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	9 Stationen
Bahnhofskategorie 3	19 Stationen
Bahnhofskategorie 4	20 Stationen
Bahnhofskategorie 5	27 Stationen
Bahnhofskategorie 6	176 Stationen
Bahnhofskategorie 7	52 Stationen
NE-Infrastruktur	29 Stationen

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Veränderungen wurden in der nachfolgenden Auswertung für die 114 Neubewerteten Stationen berücksichtigt. Hierdurch ergeben sich für die Bahnhofskategorie 2 eine zusätzliche Station, für die Bahnhofskategorie 4, 5 und 7 jeweils eine Station weniger und für die Bahnhofskategorie 6 zwei Stationen mehr.*

#### 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 wurden nicht registriert.*

### 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). 120 Stationen (33%) weisen danach zu niedrige Bahnsteighöhen auf, bei weiteren 10 Stationen (3%) verfügen nicht alle Bahnsteige über die Mindesthöhe von 55 cm ü.SO.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Bei 5 der 2016 erfassten Stationen wurde die Bahnsteighöhe auf 55 cm bzw. 76 cm angehoben. Bei einer weiteren Station (Elsterwerda-Biehla) 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.

72 Stationen (21%) besitzen ein funktionsfähiges und für die Fahrgäste zugängliches Empfangsgebäude. Bei 74 Stationen (22%) wird das Empfangsgebäude in anderer Funktion genutzt (DB-Betriebsgebäude, privates Wohnen usw.) und ist nicht öffentlich zugänglich. 81-mal (22%) steht das ehemalige Empfangsgebäude leer und ist nicht mehr zugänglich. Bei 109 Stationen (32%) ist kein Empfangsgebäude vorhanden.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die öffentliche Zugänglichkeit hat sich um ein Empfangsgebäude erhöht. In Bad Wilsnack, Gransee und Zossen sind die Empfangsgebäude jetzt zugänglich, dagegen wurden die Gebäude in Berlin Schönefeld Flughafen und Velten geschlossen. Die Fremdnutzung hat sich um 4 Fälle erhöht. Der Leerstand ist um zwei Empfangsgebäude reduziert worden.*

### 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.

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 Rechen-schemata 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 2016. 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 243 Stationen (72%) eine ÖPNV-Anbindung, davon 227 Stationen stufenfrei.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Eine neue Busanbindung erhielt die Station Pinnow (Uckermark).*

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

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*In Zossen wurde eine neue Anlage installiert, in Guben existiert keine Anlage mehr. Diese zeigte die Abfahrten einer weiter entfernten Haltestelle an, die aufgelassen wurde.*

### 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 235 Stationen (70%) existieren für Bahnkunden nutzbare Parkplätze, davon bei 12 Stationen (4%) ausschließlich gebührenpflichtige. Ausgewiesene Behindertenparkplätze wurden bei 154 Stationen (46%) angetroffen, Kurzzeitparkplätze bei 66 Stationen (20%).

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit nutzbaren Parkplätzen hat sich um 4 erhöht, Stationen mit Behindertenparkplätzen um 3. Die Anzahl der Stationen mit Kurzzeitparkplätzen blieb unverändert.*

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

Abstellplätze für Fahrräder mit baulichen Befestigungsvorrichtungen (z.B. Bügel) wurden bei 247 Stationen (74%) angetroffen. Davon waren 5 Anlagen (1%) zum Zeitpunkt der Erfassung augenscheinlich überfüllt, bei 29 Anlagen (9%) wurden Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit B+R-Stellplätzen hat sich um 3 erhöht, die Anzahl der Stationen mit Mängeln um 2.*



## 2.6 Taxistellplätze (kommunale Zuständigkeit)

Ausgewiesene Parkstände für Taxen mit entsprechender Beschilderung wurden bei 78 Stationen (23%) angetroffen.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Taxistellplätzen hat sich um 4 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 75-mal (22%) festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 2 (4 Stationen haben sich verbessert und 2 Stationen 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.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Das Ergebnis veränderte sich nicht. An 2 Stationen wurden neue Mängel festgestellt, an 2 Stationen wurden sie behoben.*

### 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 1 Station (Schmachtenhagen) ist kein Wetterschutz vorhanden, bei 2 Stationen fehlt der Wetterschutz zumindest einzelnen Bahnsteigen vollständig. Bei 67 Stationen (20%) ist der Wetterschutz in Bezug auf die Anzahl der dort täglich ein- und aussteigenden Fahrgäste nicht

entsprechend dimensioniert. Bei 14 Stationen (4%) ist der Wetterschutz aufgrund von Beschädigungen (z.B. fehlende Wandelemente) eingeschränkt.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit beschädigten Wetterschutzeinrichtungen hat sich um 1 reduziert, die Anzahl der Stationen mit nicht ausreichend dimensioniertem Wetterschutz hat sich wegen steigender Fahrgastzahlen in der Summe um 1 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. 42 Stationen (13%) wiesen Mängel bei den vorhandenen Sitzplätzen auf. Bei 2 Stationen (1%) fehlten Sitzplätze zumindest auf einzelnen Bahnsteigen völlig.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*6 zusätzliche Stationen weisen Mängel auf.*

### **3.5 Abfallbehälter (EIU)**

Bei Trennsystemen wurden die unterschiedlichen Abfallbehältnisse zu einem zusammengefasst. Abfallbehälter auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. Bei 12 Stationen (4%) wurden Mängel oder Schäden an den Abfallbehältern festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

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

### **3.6 Videoüberwachung (EIU)**

Es wurde verzeichnet, ob Videokameras in den entsprechenden Bahnhofsbereichen vorhanden sind. Eine Videoüberwachung war bei 41 Stationen (12%) zumindest in Teilbereichen vorhanden.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit Videoüberwachung erhöhte sich um 8.*

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

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). An 53 Stationen (16%) wurden öffentliche Telefone angetroffen.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit öffentlichen Telefonen reduzierte sich um 2.*

### **3.8 Gepäckschließfächer (EIU)**

Das Vorhandensein und die Anzahl der einzelnen Schließfächer wurden aufgenommen. Gepäckschließfächer gab es insgesamt bei 16 Stationen (5%).

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit Gepäckschließfächern reduzierte sich um 2.*

---

### **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.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
In der Summe ergaben sich keine Veränderungen.*

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

Die WC-Anlagen innerhalb einer Station als auch öffentliche WC-Anlagen auf dem Vorplatz wurden aufgenommen. An 48 Stationen (14%) gab es WC's. davon waren an 4 Stationen die WC's nicht benutzbar.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit WC erhöhte sich um 6, die Anzahl der Stationen mit nicht nutzbaren WC erhöhte sich um 1.*

## **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 30 Stationen (9%) sind einzelne Bahnsteige nicht stufenfrei zugänglich oder es sind Mängel bezüglich der Stufenfreiheit festgestellt worden. 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.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der nicht stufenfrei zugänglichen Stationen veränderte sich nicht, ebenso die Anzahl der teilweise nicht zugänglichen Bahnsteige sowie die Anzahl der Stationen mit fehlender stufenfreier Gleisquerung.*

### **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 64 Stationen (19%) angetroffen, davon bestanden an 10 Stationen Mängel.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl von Stationen mit Aufzügen erhöhte sich um 1, die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich um 2.*

### **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).

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Es wurden keine Veränderungen festgestellt.*

### **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 3-mal ohne Handlauf.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit Treppen veränderte sich nicht.*

### **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%).

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

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

Die Bahnsteige von 194 Stationen (58%) sind vollständig mit taktilen Leitstreifen ausgestattet, davon 4 mit geringen Mängeln. Bei weiteren 17 Stationen (5%) haben nur einzelne Bahnsteige taktile Leitstreifen. Bei 7 Stationen (2%) fehlen die taktilen Aufmerksamkeitsfelder, bei 3 Stationen (1%) der Hell-/Dunkel-Kontrast.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*4 zusätzliche Stationen wurden vollständig mit taktilen Leitstreifen ausgestattet. Die übrigen Anzahlen veränderten sich nicht.*

## 5. Fahrgastinformation

### 5.1 Stationsnamensschilder (EIU)

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

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Es wurden keine Veränderungen festgestellt.*

### 5.2 Gleisnummernschilder (EIU)

Gleisnummernschilder sind nur erforderlich, wenn mehrere Bahnsteiggleise existieren. Sie waren an insgesamt 6 Stationen (2%) unvollständig oder fehlten ganz. 23-mal (7%) wurde eine für den Fahrgast nicht nachvollziehbare oder nicht fortlaufende Gleisnummerierung festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit fehlenden Gleisnummernschildern veränderte sich nicht. Die Anzahl der Stationen mit Mängeln in der Gleisnummernbeschilderung reduzierte sich um 2.*

### 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 90 Stationen (27%) fehlten Richtungsschilder oder wiesen Mängel auf.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen fehlenden Richtungsschildern oder mit Mängeln erhöhte sich um 6.*

### 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 58 Stationen (17%) festgestellt. Bei 70 Stationen (21%) 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.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich um 11, die Anzahl der Stationen mit fehlendem Wegeleitsystem veränderte sich nicht.*

### 5.5 Uhren (EIU)

An 135 Stationen (40%) waren keine Uhren vorhanden, jedoch wurde an 118 dieser Stationen die Uhrzeit per DSA angezeigt. Somit sind nur 17 Stationen (5%) ohne Anzeige der Uhrzeit. An weiteren 15 Stationen (4%) wurden Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

Die Anzahl der Stationen ohne Uhren erhöhte sich um 7, die Anzahl der Stationen ohne Uhren, bei denen die Uhrzeit jedoch per DSA angezeigt wird, erhöhte sich um 10 Stationen. Die Anzahl der Stationen ohne jegliche Zeitanzeige reduzierte sich um 3 Stationen, die Anzahl von Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 4 Stationen.

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

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

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

2 zusätzliche Stationen besitzen zentrale Anzeigetafeln, die Anzahl von Stationen mit Mängeln veränderte sich nicht.

## **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.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

Die Gesamtanzahl blieb unverändert, ebenso die Anzahl der Stationen mit Mängeln

## **5.8 DSA (EIU)**

258 Stationen (77%) 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 9 Fällen (3%) festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

Die Gesamtanzahl erhöhte sich um 5 Stationen, die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 1.

## **5.9 Beschallung (EIU)**

An 16 Stationen (5%) sind weder Lautsprecher einer Fahrgastinformationsanlage (FIA) noch DSA-Lautsprecher vorhanden. An weiteren 246 Stationen (73%) mit Lautsprechern wurden während der Aufenthaltszeit der Erfasser trotz stattfindender Zugfahrten keine Regelansagen (Zugankündigungen oder Warnhinweise) getätigt. An 69 Stationen (18%) wurden Regelansagen registriert bzw. es waren Akustikmodule vorhanden, die die Ansagen auf Knopfdruck tätigen.

An 14 Stationen (4%) erfolgten trotz vorhandener Lautsprecher keine Störfallhinweise bei beobachteten Störfällen. Als Störfallansagen gelten Informationen über Verspätungen, Gleisänderungen oder Zugausfälle. In 11 Fällen wurden die Hinweise jedoch optisch per DSA angezeigt. An 46 Stationen wurden beobachtete Störfälle korrekt angesagt.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

Die Anzahl der Stationen ohne Lautsprecher reduzierte sich um 4, die Anzahl der Stationen mit Regelansagen reduzierte sich um 3.

---

## 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 7-mal (2%) unvollständig oder wiesen Mängel auf, Liniennetzpläne waren an 63 Stationen (19%) unvollständig oder fehlten ganz. Hinweise auf aktuelle Fahrplanänderungen fehlten – wenn erforderlich – 1-mal (1%) oder wiesen Mängel auf, Hinweise auf die 3-S-Zentrale fehlten 6-mal (2%).

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

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

## 5.11 Info-/Notrufsäulen (EIU)

Info-/Notrufsäulen sind an 19 Stationen (6%) vorhanden. Die Überprüfung der Funktionalität von Infosäulen erfolgte durch direktes Testen anhand eines Fallbeispiels einer Fahrplananfrage. 5-mal wurden Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Gesamtanzahl reduzierte 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 58 Stationen (17%).

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Gesamtzahl erhöhte sich um 2 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 108 Stationen (32%). Funktionsmängel wurden 3-mal festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Gesamtanzahl der Stationen mit Ticketautomaten erhöhte sich um 3, die Anzahl der Stationen mit Funktionsmängeln bei Ticketautomaten erhöhte sich um 1.*

### 6.3 Entwerter (EVU)

Entwerter werden im Tarifraum Berlin ABC und an weiteren ausgewählten Standorten aufgestellt. Die Funktionsfähigkeit der Entwerter, die an 107 Stationen (32%) vorhanden waren, wurde jeweils geprüft. 11-mal wurden Mängel festgestellt.

---

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Gesamtanzahl der Stationen mit Entwertern erhöhte sich um 2, die Anzahl der Stationen mit Funktionsmängeln bei Entwertern erhöhte sich um 3.*

## **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.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl veränderte sich nicht.*

## **6.5 Personal (EIU)**

Gemeint ist für den Fahrgast ansprechbares Fachpersonal, z.B. Service-Personal, Reisenden-sicherer oder in speziellen Einzelfällen Fahrdienstleiter. Dieses Personal befindet sich auf 40 Stationen (12%). Personal in Verkaufsstellen wurde hier nicht gesondert erfasst.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl von Stationen mit Personalanwesenheit verringerte sich um 4.*

# **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.

71 Stationen (21%) wurden als „leicht verschmutzt“, 11 Stationen (3%) als „stark verschmutzt“ eingestuft.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der leicht verschmutzten Stationen erhöhte sich um 1, die Anzahl der stark verschmutzten Stationen erhöhte sich um 3.*



## 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 Farbabblätterungen. 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 127 Stationen (38%) wurden „leichte Schäden“, bei 130 Stationen (39%) „starke Schäden“ festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2016 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit leichten Schäden verringerte sich um 4, die Anzahl der Stationen mit starken Schäden erhöhte sich um 2.*

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 Dabendorf:



28.10.2013



27.11.2016

Beispiel Dallgow-Döberitz



18.11.2013



27.10.2016

Beispiel Zossen:



18.11.2012



27.11.2016

### 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.

206 Stationen (incl. Stationsumgebungen) (61%) 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 geringerer Handlungsbedarf gesehen und im Bewertungsmaßstab entsprechend berücksichtigt. Bei 94 Stationen (28%) 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.

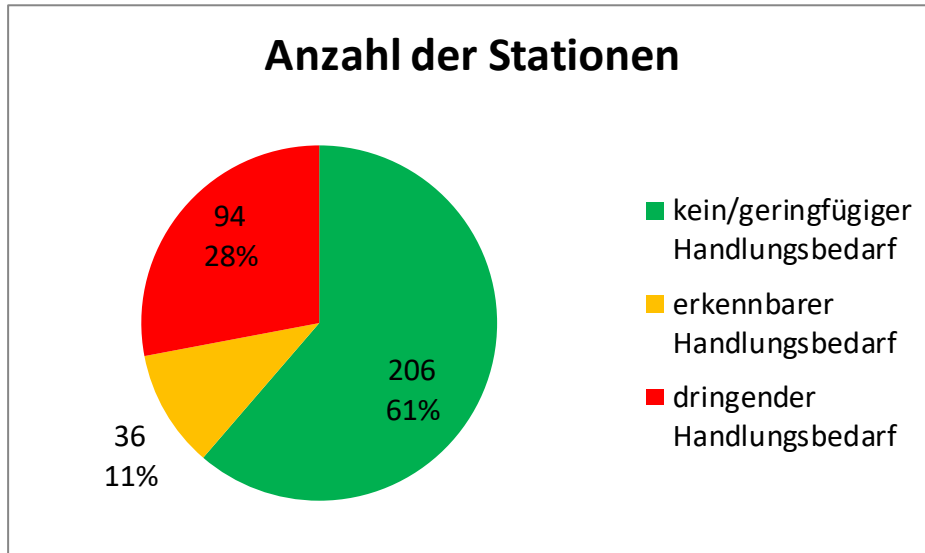


Abb. 3 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit

Aus Fahrgastensicht steht somit 64% der Nutzer eine praktisch barrierefreie Stationsinfrastruktur zur Verfügung. Nur 13% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Barrierefreiheit angewiesen.

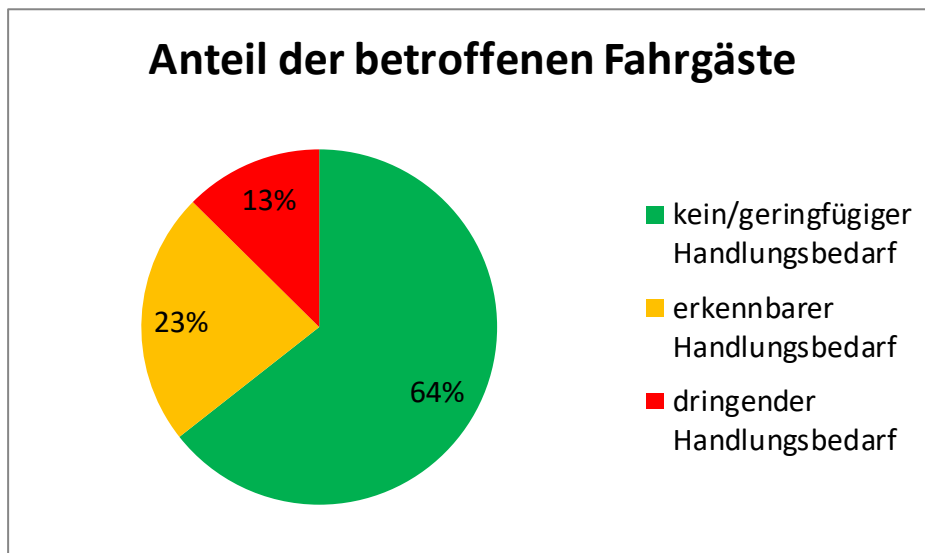


Abb. 4 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste

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 ausgestattet werden.

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

122 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 139 Stationen (41%) besteht kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf. Bei 24 Stationen (7%) besteht dringender Handlungsbedarf.

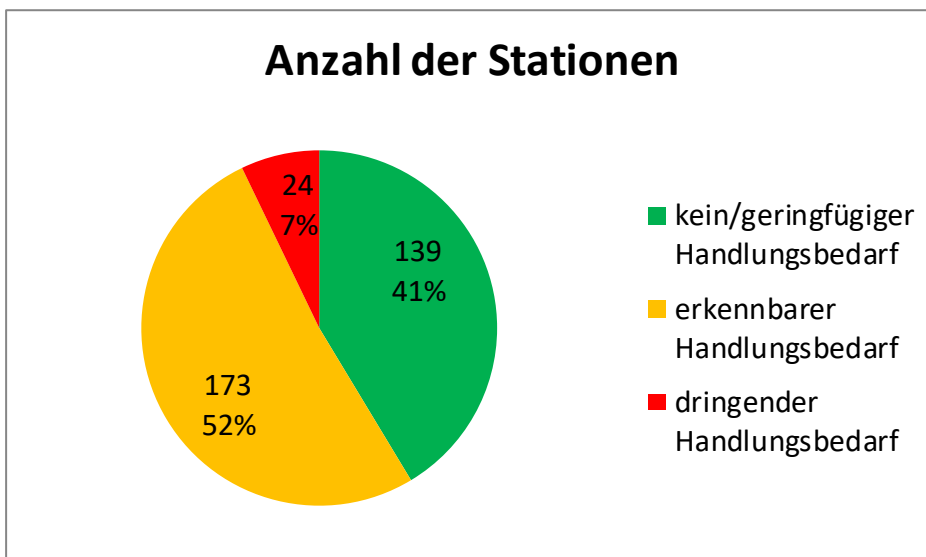


Abb. 5 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation

Sogar 80% 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.

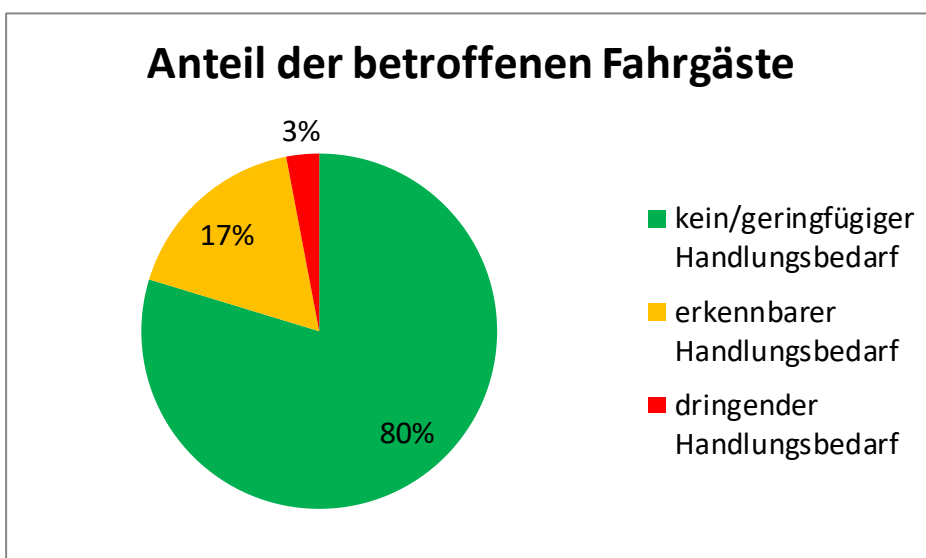


Abb. 6 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste

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

Wegeleitsysteme fehlen grundsätzlich an 70 Stationen (21%). 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 82 %.

25 Stationen (7%) erfüllen die Anforderungen zu 100 %. Bei 16 Stationen (5%) 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 172 Stationen (51%) 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 37 Stationen (11%) wurde dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ermittelt.

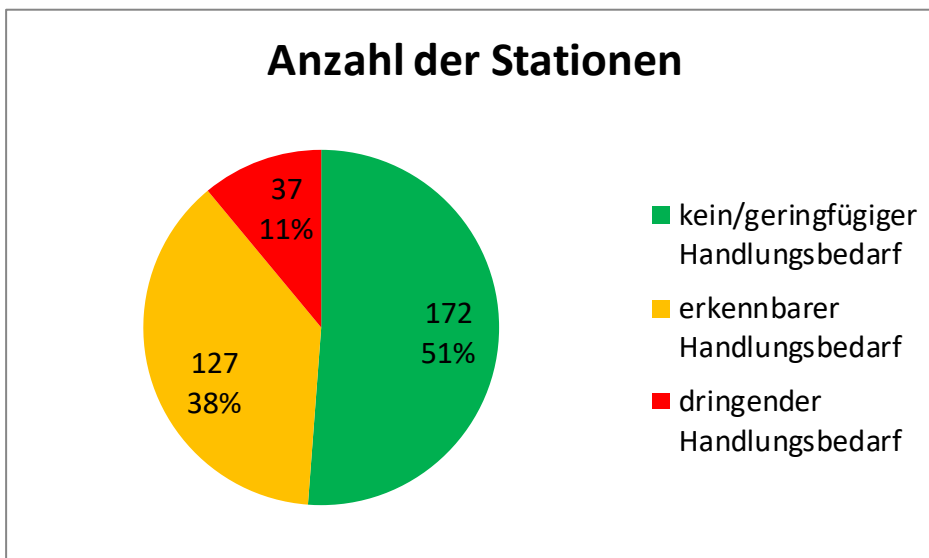


Abb. 7 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität

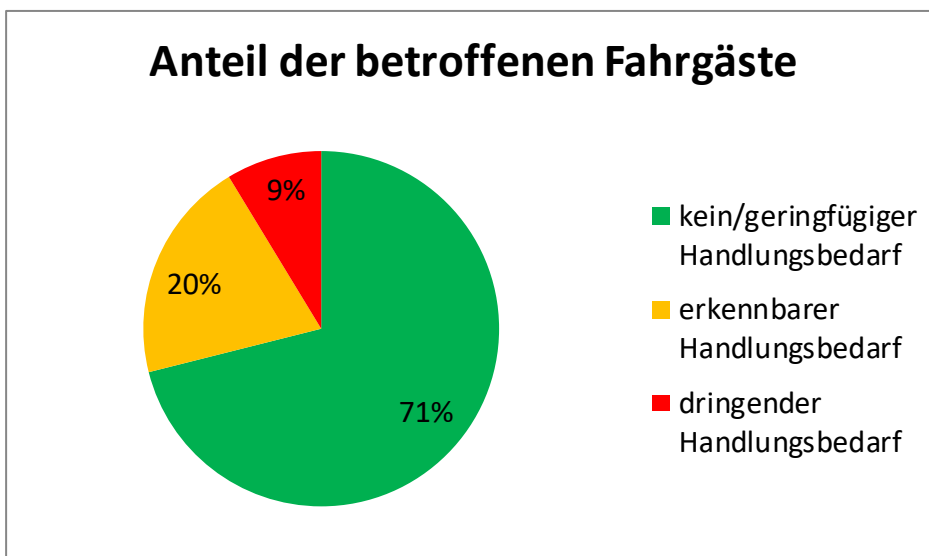


Abb. 8 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste



Mit 71% der betroffenen Fahrgäste steht somit ca. zwei Dritteln aller Nutzer eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Aufenthaltsqualität zur Verfügung. Nur 9% 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 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 85 %.

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

## 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.

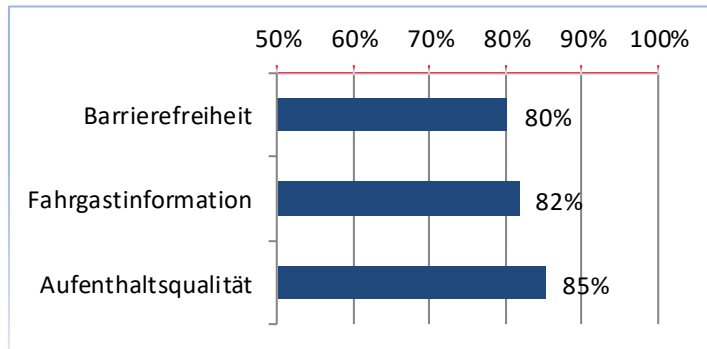


Abb. 9 Erfüllungsrade nach Kriterien

Der Gesamterfüllungsgrad aus allen drei Kriterien liegt im Durchschnitt aller Stationen bei 82,5 %.

### Veränderungen:

Die Bewertung der Barrierefreiheit hat sich im Gesamtergebnis nicht verändert, die Bewertung der Fahrgastinformation ist um 1% besser geworden, die Bewertung der Aufenthaltsqualität um 1% schlechter. Im Durchschnitt hat sich der Gesamterfüllungsgrad kaum verändert.

Die bestbewerteten Stationen sind:

1. Berlin Alexanderplatz, Potsdam Hbf, Prenzlau, (alle Gesamterfüllungsgrad 100%)
4. Berlin Potsdamer Platz (Gesamterfüllungsgrad 99,2%)
5. Angermünde, Berlin Ostkreuz, Berlin Südkreuz, Brandenburg Hbf, Erkner, Frankfurt/Oder, Fürstenwalde, Lübben, Oranienburg, Wittenberge (alle Gesamterfüllungsgrad 98,3%)

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

327.	Groß Pankow	55,0%
	Rosenwinkel	55,0%
329.	Calau	53,7%
330.	Rheinsberg (Mark)	53,3%
331.	Brügge (Prignitz)	51,7%
332.	Wilmsdorf (b Angermünde)	49,0%
333.	Finkenheerd	48,3%
334.	Velten (Mark)	46,7%
335.	Lindow (Mark)	45,0%
336.	Schmachtenhagen	38,3%*)

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

119 Stationen (35%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu 90% oder darüber. 42 Stationen (13%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu weniger als 70%.

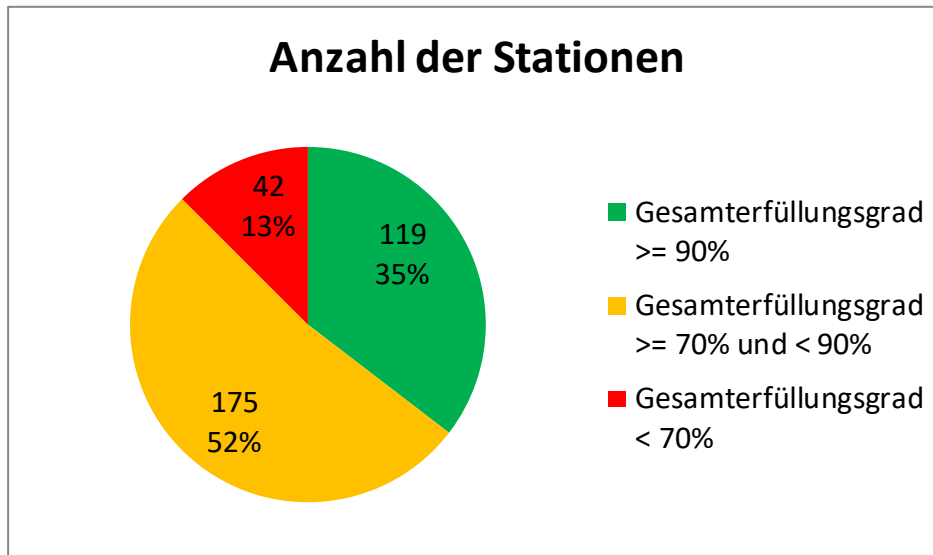


Abb. 10 Bewertung des Gesamterfüllungsgrades

Insgesamt 57% 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.

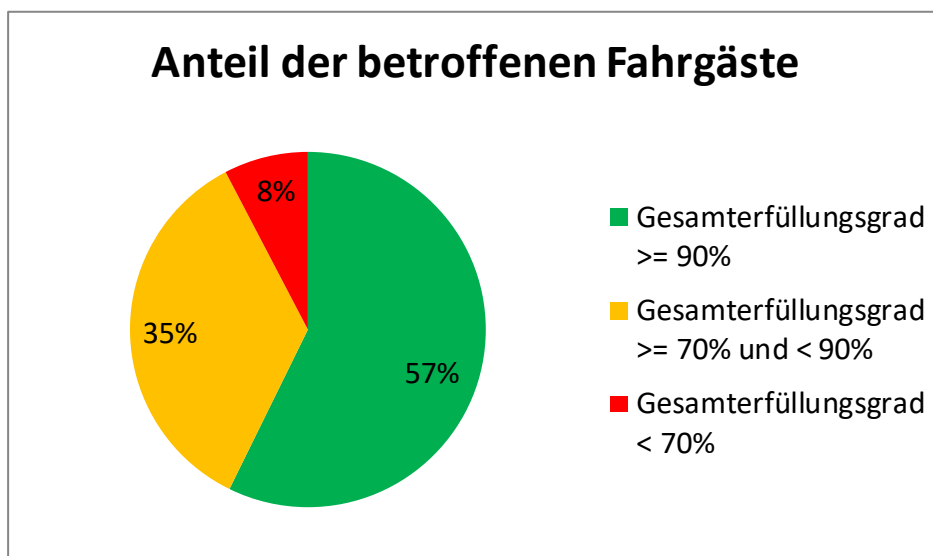


Abb. 11 Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste

Bei 55 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:

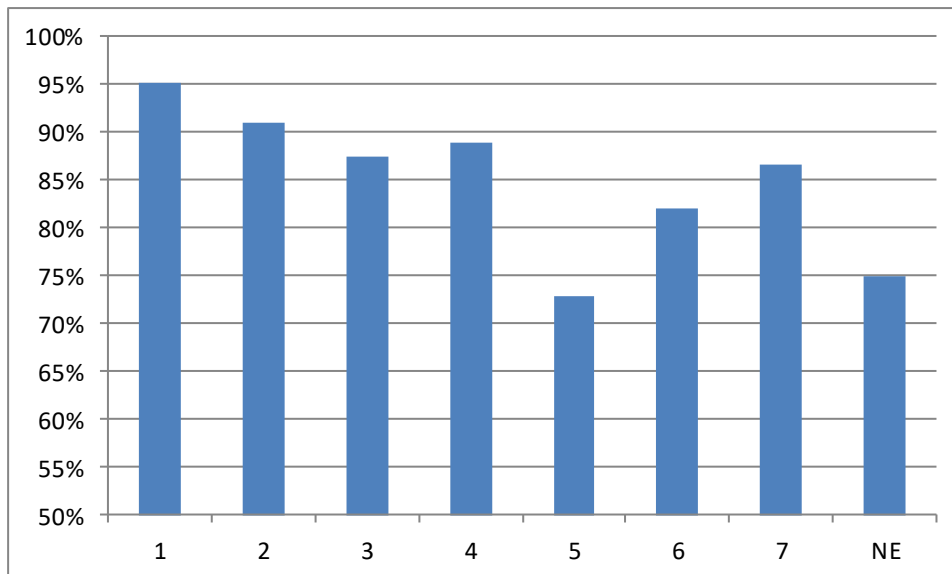


Abb. 12 Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie

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 2 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Fahrgastinformation und bei 8 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Aufenthaltsqualität.

Stationsname	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Erfassung 2012 bis 2015 Erfassung 2016										
Ahrensfelde	4		74%	●	100%	●	55%	●	76,3%	246
Ahrensfelde Friedhof	6		70%	●	90%	●	95%	●	85,0%	156
Ahrensfelde Nord	6		50%	●	80%	●	85%	●	71,7%	280
Albrechtshof	6		100%	●	90%	●	50%	●	80,0%	203
Alt Hüttendorf	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	251
Alt Rosenthal	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	100%	●	90,0%	97
Altdöbern	6		50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	271
Altes Lager	7		95%	●	80%	●	95%	●	90,0%	97
Altranft	6		45%	●	80%	●	95%	●	73,3%	271
Angermünde	3		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	5
Bad Belzig	5		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	69
Bad Freienwalde	6		95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	46
Bad Liebenwerda	7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Bad Saarow Klinikum	NE		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	97
Bad Saarow	7		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	15
Bad Wilsnack	6		50%	●	90%	●	90%	●	76,7%	237
Bagenz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	95%	●	90,0%	97
Bahnsdorf	6		50%	●	80%	●	90%	●	73,3%	271
Baitz	6		62%	●	90%	●	90%	●	80,7%	197
Bärenklau	7		95%	●	70%	●	80%	●	81,7%	188
Baruth	6	Grunderneuerung geplant	25%	●	80%	●	90%	●	65,0%	309
Basdorf	NE		100%	●	70%	●	100%	●	90,0%	97
Beelitz Stadt	6		100%	●	75%	●	80%	●	85,0%	156
Beelitz-Heilstätten	6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	156
Beeskow	6		100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	140
Beetz-Sommerfeld	6		95%	●	85%	●	70%	●	83,3%	172
Bergsdorf	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	100%	●	95,0%	27
Berkenbrück	6		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	69
Berlin Alexanderplatz	3		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Berlin Friedrichstraße	2		85%	●	100%	●	95%	●	93,3%	46
Berlin Hbf	1		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	15
Berlin Ostbahnhof	1		77%	●	95%	●	100%	●	90,7%	94
Berlin Ostkreuz	3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	5
Berlin Potsdamer Platz	2		98%	●	100%	●	100%	●	99,2%	4
Berlin Südkreuz	1		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	5
Berlin Zoologischer Garten	2		74%	●	95%	●	95%	●	88,0%	138
Berlin-Charlottenburg	3		76%	●	95%	●	90%	●	87,0%	139
Berlin-Gesundbrunnen	1		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Berlin-Hohenschönhausen	3		81%	●	90%	●	70%	●	80,3%	201
Berlin-Jungfernheide	4		100%	●	100%	●	90%	●	96,7%	15
Berlin-Karlsborst	3	Regionalhalt nur befristet	37%	●	60%	●	85%	●	60,7%	319
Berlin-Karow	4		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	97
Berlin-Lichtenberg	2		78%	●	95%	●	95%	●	89,3%	120
Berlin-Lichterfelde Ost	3		100%	●	95%	●	70%	●	88,3%	122
Berlin-Schönefeld Flughafen	3	Regionalhalt nur befristet	75%	●	90%	●	95%	●	86,7%	140
Berlin-Schöneeweide	3		42%	●	95%	●	85%	●	73,9%	270
Berlin-Spandau	2		95%	●	95%	●	100%	●	96,7%	15
Berlin-Staaken	6		100%	●	70%	●	80%	●	83,3%	172
Berlin-Wannsee	2		65%	●	100%	●	90%	●	85,0%	156
Bernau	3		81%	●	100%	●	90%	●	90,3%	96
Bestensee	6		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	46
Beutersitz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	224
Biesenthal	6		100%	●	100%	●	70%	●	90,0%	97
Birkengrund	6		100%	●	85%	●	60%	●	81,7%	188
Birkenwerder	4		95%	●	100%	●	90%	●	95,0%	27
Blankenfelde	4		81%	●	80%	●	75%	●	78,7%	223

Stationsname	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Erfassung 2012 bis 2015 Erfassung 2016										
Blönsdorf	6		95%	●	75%	●	80%	●	83,3%	172
Blumberg	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	251
Blumberg-Rehhahn	7		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	27
Blumenthal (Mark)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	188
Bölzke	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	156
<b>Borkheide</b>	6		100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	172
<b>Brand Tropical Islands</b>	6		62%	●	85%	●	90%	●	79,0%	222
Brandenburg Altstadt	7		90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	224
Brandenburg Hbf	3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	5
Breddin	6		51%	●	85%	●	90%	●	75,3%	249
<b>Brieselang</b>	6		100%	●	80%	●	60%	●	80,0%	203
Briesen	6		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	97
Britz	6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	69
Brügge (Prignitz)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	55%	●	51,7%	331
<b>Brück (Mark)</b>	6		100%	●	85%	●	50%	●	78,3%	224
Buchholz (Zauche)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	75%	●	80%	●	85,0%	156
Buckow	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	172
<b>Buschow</b>	6		62%	●	80%	●	80%	●	74,0%	269
Calau	5		1%	●	85%	●	75%	●	53,7%	329
Caputh-Geltow	7	Grunderneuerung geplant	50%	●	75%	●	70%	●	65,0%	309
Caputh Schwielowsee	6		50%	●	85%	●	80%	●	71,7%	280
Casekow	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	90%	●	86,7%	140
Chorin	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	286
Coschen	6		50%	●	85%	●	95%	●	76,7%	237
Cottbus	2	Grunderneuerung geplant	15%	●	100%	●	90%	●	68,3%	296
Cottbus-Merzdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	97
Cottbus-Sandow	6		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	97
Cottbus-Wilmersdorf Nord	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	97
<b>Dabendorf</b>	5		45%	●	85%	●	60%	●	63,3%	313
Dahlewitz	5		70%	●	85%	●	70%	●	75,0%	251
<b>Dallgow-Döberitz</b>	5		100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	172
<b>Dannenwalde (Gransee)</b>	6		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	69
Döberitz	7		100%	●	90%	●	75%	●	88,3%	122
<b>Doberlug-Kirchhain</b>	4		46%	●	100%	●	80%	●	75,3%	249
Dossow (Prign)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	70%	●	95%	●	88,3%	122
Drahnsdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	69
<b>Drebkau</b>	6		25%	●	90%	●	75%	●	63,3%	313
Eberswalde Hbf	3		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	15
<b>Eisenhüttenstadt</b>	5		0%	●	85%	●	80%	●	55,0%	327
Elsholz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	97
Elstal	6		75%	●	85%	●	75%	●	78,3%	224
Elsterwerda	4		95%	●	100%	●	85%	●	93,3%	46
<b>Elsterwerda-Biehla</b>	5		81%	●	70%	●	100%	●	83,7%	171
Erkner	3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	5
Falkenberg (Elster)	3		29%	●	90%	●	85%	●	68,0%	304
Falkenberg (Mark)	6		50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	271
Falkenhagen Gewerbepark	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	20%	●	95%	●	68,3%	296
Falkensee	5		100%	●	70%	●	80%	●	83,3%	172
Fangschleuse	6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	69
Ferch-Lienewitz	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	20%	●	80%	●	63,3%	313
Fermerswalde	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	172
Finkenheerd	6		0%	●	80%	●	65%	●	48,3%	333
Finkenkrug	6		75%	●	90%	●	60%	●	75,0%	251
<b>Finsterwalde</b>	5		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	46
Fohrde	7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Forst (Lausitz)	6		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	140

Stationsname	Erfassung 2012 bis 2015 Erfassung 2016	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Frankfurt (Oder)		2		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	5
Frankfurt (Oder)-Neuberesinchen		7		100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	140
Frankfurt (Oder)-Rosengarten		6		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	203
Fretzdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	27
Friedersdorf (b Königs Wusterh.)		6		95%	●	80%	●	100%	●	91,7%	69
Friesack (Mark)		6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	156
Fürstenberg (Havel)		5		33%	●	85%	●	80%	●	66,0%	308
Fürstenwalde (Spree)		4		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	5
Fürstenwalde (Spree) Süd		7		100%	●	75%	●	70%	●	81,7%	188
Glöwen		6		50%	●	85%	●	90%	●	75,0%	251
Gollmitz (Niederlausitz)		7		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	46
Golm		6		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	46
Golßen		6	Grundenerneuerung geplant	90%	●	75%	●	95%	●	86,7%	140
Golzow (b Eberswalde)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	172
Golzow (Oderbruch)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	46
Görden		7		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	97
Gorgast		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	100%	●	91,7%	69
Götz		6		95%	●	85%	●	45%	●	75,0%	251
Gransee		6		90%	●	90%	●	70%	●	83,3%	172
Griebnitzsee		4		95%	●	85%	●	95%	●	91,7%	69
Groß Köris		6		95%	●	90%	●	90%	●	91,7%	69
Groß Kreutz		6		100%	●	80%	●	60%	●	80,0%	203
Groß Pankow		6		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	286
Groß Schönebeck		NE		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	69
Großbeeren		6		62%	●	85%	●	95%	●	80,7%	197
Großräschen		6		50%	●	85%	●	95%	●	76,7%	237
Großwudicke		7		45%	●	80%	●	75%	●	66,7%	305
Grüneberg		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	15
Grunow (Niederlausitz)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	224
Guben		5		50%	●	85%	●	95%	●	76,7%	237
Halbe		6		95%	●	80%	●	85%	●	86,7%	140
Hammelspring		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	15
Hangelsberg		6		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	122
Heiligengrabe		7		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	46
Helensee		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	156
Hennigsdorf (b Berlin)		3		83%	●	65%	●	60%	●	69,3%	295
Herrensee		6		50%	●	80%	●	90%	●	73,3%	271
Herzberg (Elster)		6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	251
Herzberg (Mark)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	80%	●	60,0%	320
Hohen Neuendorf West		6		75%	●	90%	●	75%	●	80,0%	203
Hohenleipisch		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	46
Hosena		5		0%	●	90%	●	90%	●	60,0%	320
Hubertushöhe		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	122
Jacobsdorf (Mark)		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Jänschwalde		6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	251
Jänschwalde Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	122
Joachimsthal		6		45%	●	90%	●	80%	●	71,7%	280
Joachimsthal Kaiserbahnhof		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	80%	●	95%	●	86,7%	140
Jüterbog		4		100%	●	100%	●	55%	●	85,0%	156
Kablow		7		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	286
Karstädt		6		95%	●	95%	●	75%	●	88,3%	122
Kerkwitz		6		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	203
Kirchmöser		6		75%	●	85%	●	80%	●	80,0%	203
Klandorf		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	100%	●	75,0%	251
Klasdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	70%	●	60%	●	75%	●	68,3%	296
Klinge		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	75%	●	90%	●	83,3%	172

Stationsname	DB-Bahnhofskategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
<b>Klosterfelde</b>	NE		95%	●	90%	●	90%	●	91,7%	69
<b>Kolkwitz</b>	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	95%	●	90,0%	97
Kolkwitz Süd	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	90%	●	85%	●	86,7%	140
Königs Wusterhausen	4		79%	●	100%	●	95%	●	91,3%	93
Kraftwerk Finkenheerd	6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	46
Kremmen	6		100%	●	60%	●	60%	●	73,3%	271
Kummersdorf (b Storkow)	7		45%	●	85%	●	95%	●	75,0%	251
Kunersdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	69
<b>Küstrin-Kietz</b>	6		40%	●	85%	●	95%	●	73,3%	271
Kyritz	NE		45%	●	70%	●	65%	●	60,0%	320
Lauchhammer	6		50%	●	85%	●	75%	●	70,0%	286
Letschin	6		45%	●	90%	●	95%	●	76,7%	237
Leuthen (b Cottbus)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	95%	●	88,3%	122
Liebenthal (Prignitz)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	140
<b>Lindenberg (Mark)</b>	7		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	251
Lindow (Mark)	NE		40%	●	15%	●	80%	●	45,0%	335
<b>Löwenberg</b>	6		58%	●	90%	●	85%	●	77,7%	235
Lottscheseesee	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	100%	●	75,0%	251
<b>Lübben</b>	4		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	5
<b>Lübbenau</b>	4		95%	●	95%	●	100%	●	96,7%	15
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%	203
Luckau-Uckro	6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Luckenwalde	5		90%	●	85%	●	70%	●	81,7%	188
<b>Ludwigsfelde</b>	4		73%	●	90%	●	85%	●	82,7%	187
Ludwigsfelde Struveshof	6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	27
Marquardt	6		55%	●	85%	●	60%	●	66,7%	305
<b>Medewitz</b>	6		50%	●	85%	●	80%	●	71,7%	280
Melchow	6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	69
Meyenburg	NE		95%	●	20%	●	95%	●	70,0%	286
Michendorf	4		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	140
Mixdorf	7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Mögelin	7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Müllrose	6		100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	97
Müncheberg (Mark)	6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	27
<b>Nassenheide</b>	6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	46
Nauen	3		90%	●	90%	●	75%	●	85,0%	156
<b>Nechlin</b>	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	15
Nennhausen	6		80%	●	85%	●	75%	●	80,0%	203
Netzbrand	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	27
Neuhausen (b Cottbus)	6		40%	●	70%	●	95%	●	68,3%	296
Neuhof (b Zossen)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	69
Neupetershain	5		30%	●	90%	●	70%	●	63,3%	313
Neuruppin Rheinsberger Tor	6		95%	●	65%	●	80%	●	80,0%	203
Neuruppin West	6		100%	●	90%	●	60%	●	83,3%	172
Neustadt (Dosse)	5		100%	●	100%	●	80%	●	93,3%	46
Neutrebbin	6		40%	●	80%	●	95%	●	71,7%	280
Neuzelle	5		50%	●	80%	●	100%	●	76,7%	237
Niederfinow	6		95%	●	35%	●	100%	●	76,7%	237
Niedergörsdorf	6		80%	●	80%	●	75%	●	78,3%	224
Niederlehme	7		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	286
Obersdorf	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	46
<b>Oderin</b>	6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	27
Oegeln	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	46
Oehna	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	80%	●	75%	●	83,3%	172
<b>Oranienburg</b>	3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	5



Stationsname	DB-Bahnhofskategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Erfassung 2012 bis 2015 Erfassung 2016										
Ortrand	6		57%	●	85%	●	100%	●	80,7%	197
Passow (Uckermark)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	90%	●	80%	●	85,0%	156
Paulinenaue	6		95%	●	75%	●	75%	●	81,7%	188
Peitz Ost	6		45%	●	90%	●	75%	●	70,0%	286
Perleberg	6		45%	●	85%	●	80%	●	70,0%	286
Petershagen (Uckermark)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	80%	●	86,7%	140
Pillgram	6		80%	●	90%	●	95%	●	88,3%	122
Pinnow (Uckermark)	6		95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	46
Plessa	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	251
Potsdam Charlottenhof	4		100%	●	100%	●	75%	●	91,7%	69
Potsdam Hbf	2		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Potsdam Medienstadt Babelsberg	6		70%	●	90%	●	80%	●	80,0%	203
Potsdam Park Sanssouci	3		100%	●	95%	●	65%	●	86,7%	140
Potsdam Pischheide	6		45%	●	90%	●	70%	●	68,3%	296
Potsdam Rehbrücke	6		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	224
Premnitz Nord	7		100%	●	80%	●	60%	●	80,0%	203
Premnitz Zentrum	7		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	122
Prenzlau	4		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Priort	6		75%	●	90%	●	75%	●	80,0%	203
Pritzerbe	6		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	97
Pritzwalk	6		62%	●	85%	●	80%	●	75,7%	248
Pritzwalk West	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	100%	●	68,3%	296
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%	122
Prösen Ost	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	92%	●	80%	●	100%	●	90,5%	95
Prösen West	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	172
Raddusch	6		50%	●	90%	●	90%	●	76,7%	237
Rangsdorf	6		90%	●	85%	●	85%	●	86,7%	140
Rathenow	4		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Rehfeld (Falkenberg)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	90%	●	95%	●	90,0%	97
Rehfeld e	6		81%	●	90%	●	95%	●	88,7%	121
Rheinsberg (Mark)	NE		50%	●	25%	●	85%	●	53,3%	330
Rosenwinkel	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	60%	●	55,0%	327
Rückersdorf	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	46
Rüdnitz	6		100%	●	85%	●	85%	●	90,0%	97
Ruhland	5	Grunderneuerung geplant	0%	●	95%	●	75%	●	56,7%	324
Ruhlsdorf-Zerpenschleuse	NE		95%	●	80%	●	100%	●	91,7%	69
Saarmund	6		52%	●	90%	●	100%	●	80,7%	197
Sachsenhausen (Nordb)	6	Grunderneuerung geplant	45%	●	75%	●	80%	●	66,7%	305
Sarnow	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	188
Schmachtenhagen	NE		45%	●	15%	●	55%	●	38,3%	336
Schneeberg (Mark)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	95%	●	90,0%	97
Schönborn (b Doberlug)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	90%	●	86,7%	140
Schönerlinde	NE		95%	●	80%	●	95%	●	90,0%	97
Schönfließ Dorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	75%	●	80%	●	80,0%	203
Schönnow (Uckermark)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	75%	●	81,7%	188
Schönwalde (Barnim)	NE		95%	●	85%	●	85%	●	88,3%	122
Schönwalde (Spreewald)	6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	46
Schwante	7		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	224
Schwarzheide Ost	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	90%	●	86,7%	140
Schwedt (Oder)	6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	15
Schwedt (Oder) Mitte	6		100%	●	95%	●	80%	●	91,7%	69
Seddin	5		50%	●	90%	●	75%	●	71,7%	280
Sedlitz Ost	6		12%	●	70%	●	85%	●	55,7%	325
Seefeld (Mark)	6		95%	●	85%	●	95%	●	91,7%	69
Seegefild	5		100%	●	65%	●	75%	●	80,0%	203

Stationsname	DB-Bahnhofskategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Erfassung 2012 bis 2015 Erfassung 2016										
Seehausen (Uckermark)	6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	69
Seelow (Mark)	6		50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	271
Seelow-Gusow	6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	27
Senftenberg	5		95%	●	95%	●	85%	●	91,7%	69
Spremberg	7		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	46
Storkow (Mark)	6		50%	●	90%	●	95%	●	78,3%	224
Strausberg	4		58%	●	95%	●	75%	●	76,0%	247
Tantow	6		95%	●	90%	●	90%	●	91,7%	69
Teichland	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	46
Teltow	6		100%	●	80%	●	60%	●	80,0%	203
Templin	7		95%	●	80%	●	95%	●	90,0%	97
Templin Stadt	6		95%	●	80%	●	65%	●	80,0%	203
Thyrow	6		100%	●	90%	●	75%	●	88,3%	122
Trebbin	5		75%	●	90%	●	60%	●	75,0%	251
Trebnitz (Mark)	6		0%	●	85%	●	90%	●	58,3%	323
Treuenbrietzen	7		100%	●	80%	●	75%	●	85,0%	156
Treuenbrietzen Süd	6		100%	●	75%	●	100%	●	91,7%	69
Uebigau	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	69
Vehlefanz	7		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	224
Velten (Mark)	5		0%	●	70%	●	70%	●	46,7%	334
Vetschau	6		100%	●	95%	●	90%	●	95,0%	27
Vogelsang (Gransee)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	188
Walldrehna	7	u. 50 Fg. BS-Neubau geplant	85%	●	90%	●	90%	●	88,3%	122
Walsleben	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	46
Wandlitz	NE		95%	●	75%	●	70%	●	80,0%	203
Wandlitzsee	NE		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	46
Warnitz (Uckermark)	6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	15
Weisen	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	100%	●	75,0%	251
Wellmitz	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	251
Wendisch-Rietz	6		95%	●	70%	●	100%	●	88,3%	122
Wensickendorf	NE		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	15
Werbig	6		63%	●	90%	●	100%	●	84,2%	170
Werder (Havel)	4		76%	●	90%	●	75%	●	80,3%	201
Werneuchen	6		50%	●	90%	●	70%	●	70,0%	286
Wiesenu	6		12%	●	60%	●	95%	●	55,7%	325
Wiesenburg (Mark)	5		35%	●	80%	●	80%	●	65,0%	309
Wilhelmshorst	5		38%	●	90%	●	60%	●	62,5%	318
Wilmersdorf (b Angermünde)	6	Gründerneuerung geplant	7%	●	60%	●	80%	●	49,0%	332
Wittenberge	3		95%	●	100%	●	100%	●	98,3%	5
Wittstock (Dosse)	6		100%	●	90%	●	65%	●	85,0%	156
Wolterdorf (b Luckenwalde)	6		50%	●	75%	●	80%	●	68,3%	296
Wriezen	6		62%	●	90%	●	80%	●	77,3%	236
Wünsdorf-Waldstadt	5		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	251
Wusterhausen (Dosse)	NE		45%	●	75%	●	85%	●	68,3%	296
Wustermark	5		100%	●	75%	●	65%	●	80,0%	203
Wusterwitz	6		100%	●	80%	●	70%	●	83,3%	172
WuStrau-Radensleben	7		90%	●	80%	●	100%	●	90,0%	97
Wutike	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	60%	●	75,0%	251
Zeesen	6		80%	●	70%	●	70%	●	73,3%	271
Zehdenick	6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	122
Zehdenick Neuhof	7		100%	●	30%	●	100%	●	76,7%	237
Zellendorf	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	70%	●	100%	●	90,0%	97
Zernsdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	75%	●	85%	●	85,0%	156
Ziltendorf	6		45%	●	90%	●	100%	●	78,3%	224
Zossen	5		50%	●	90%	●	50%	●	63,3%	313
Zühlsdorf	NE		95%	●	85%	●	100%	●	93,3%	46

Tab. 1 Endergebnis aller 336 Stationen

*Veränderungen:*

*Die größten Verbesserungen wurden an folgenden der 114 im Jahr 2016 erfassten Stationen registriert:*

<i>Vogelsang (Gransee)</i>	<i>Steigerung von 60,0% auf 81,7%</i>	<i>(+ 21,7%)</i>
<i>Wendisch-Rietz</i>	<i>Steigerung von 68,3% auf 88,3%</i>	<i>(+ 20,0%)</i>
<i>Groß Pankow</i>	<i>Steigerung von 53,3% auf 70,0%</i>	<i>(+ 16,7%)</i>
<i>Wiesenburg (Mark)</i>	<i>Steigerung von 50,0% auf 65,0%</i>	<i>(+ 15,0%)</i>

*In Vogelsang, Groß Pankow und Wiesenburg wurde eine dynamische Fahrgastinformation in Form von DSA-Anlagen installiert, in Wendisch-Rietz wurden umfangreiche Grunderneuerungen der Bahnsteiganlagen und Zugänge durchgeführt.*

*Folgende Stationen haben sich im Gesamterfüllungsgrad deutlich verschlechtert:*

<i>Ahrensfelde</i>	<i>Reduzierung von 89,7% auf 76,3%</i>	<i>(- 13,3%)</i>
<i>Zeesen</i>	<i>Reduzierung von 86,7% auf 73,3%</i>	<i>(- 13,3%)</i>
<i>Berlin-Schöneweide</i>	<i>Reduzierung von 86,7% auf 73,9%</i>	<i>(- 12,8%)</i>
<i>Berlin-Karlshorst</i>	<i>Reduzierung von 72,3% auf 60,7%</i>	<i>(- 11,7%)</i>

*Die Veränderungen aller im Jahr 2016 wiederholt erfassten Stationen werden im Einzelnen in der folgenden Abbildung dargestellt:*

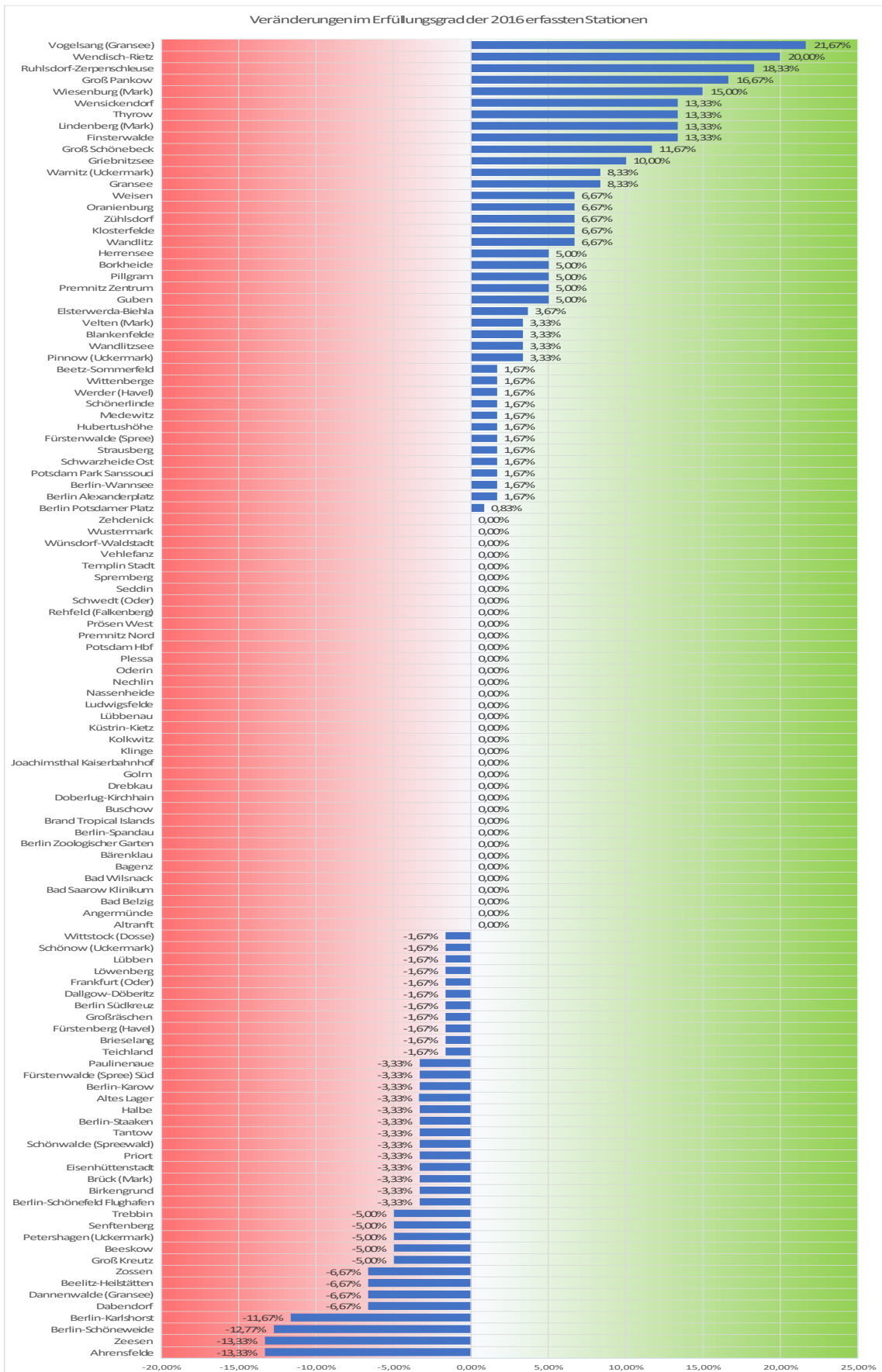


Abb. 13 Übersicht über die Veränderungen 2016

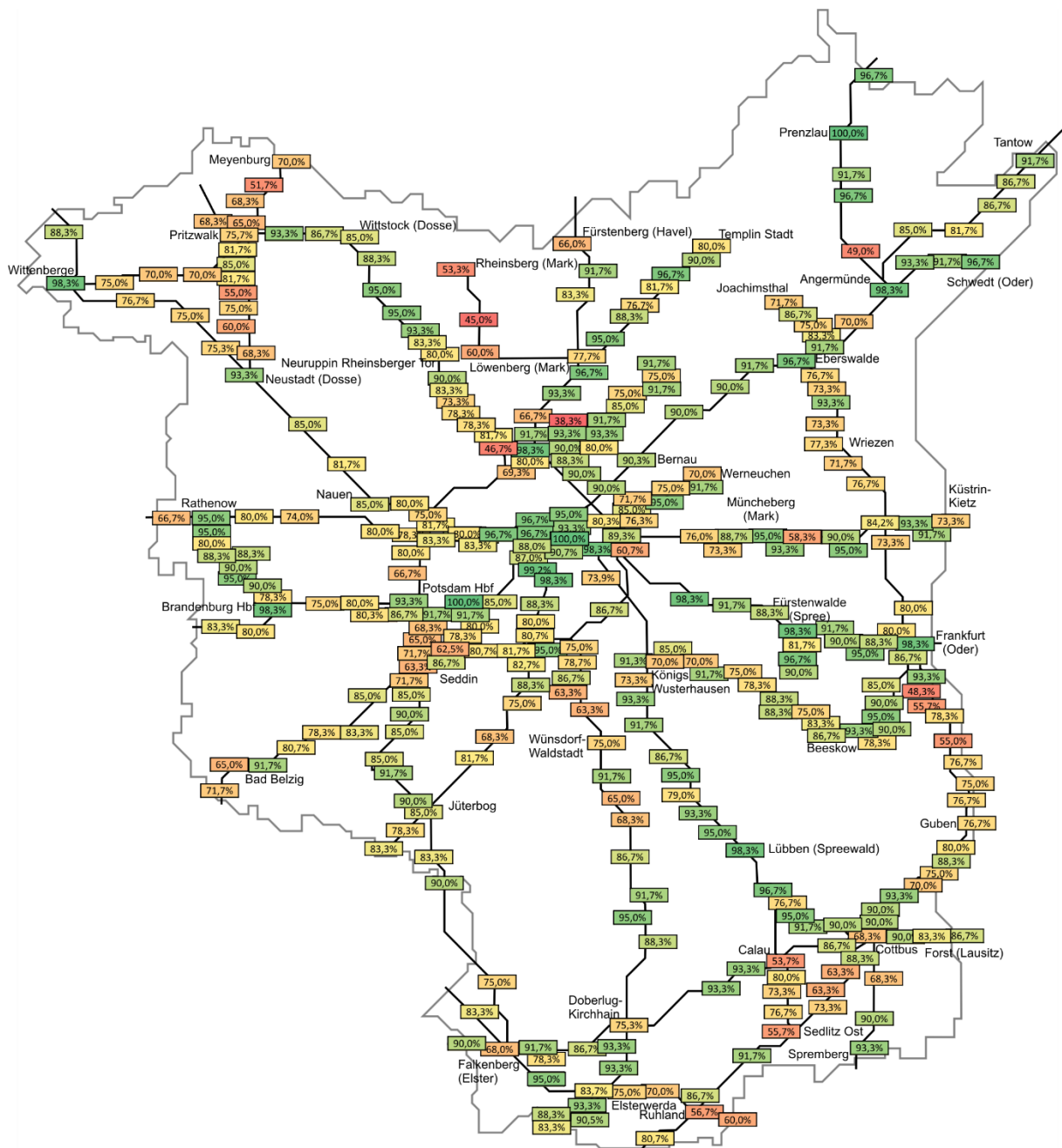


Abb. 14 Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade

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 2016.

Linie	erste Station	letzte Station	Anzahl Stationen	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad
RE1	Wusterwitz	Cottbus	30	81%	92%	86%	86,1%
RE2	Karstädt	Cottbus	25	82%	92%	90%	87,8%
RE3	Nechlin/Schwedt (Oder)	Elsterwerda-Biehla/Blönsdorf	33	86%	87%	86%	86,7%
RE4	Rathenow	Jüterbog	19	91%	88%	80%	86,4%
S4	Rehfeld (Falkenberg)	Hosena	8	49%	86%	89%	74,8%
RE5	Fürstenberg (Havel)	Elsterwerda	27	80%	88%	86%	84,4%
RE6	Wittenberge	Berlin-Gesundbrunnen	23	87%	80%	84%	83,6%
RE7	Medewitz (Mark)	Wünsdorf-Waldstadt	27	73%	87%	80%	80,2%
RE10	Falkenberg (Elster)	Cottbus	5	38%	92%	85%	71,7%
RB10	Nauen	Berlin Südkreuz	9	96%	88%	80%	88,3%
RB11	Frankfurt (Oder)	Cottbus	19	58%	85%	90%	77,8%
RB12	Templin Stadt	Berlin Ostkreuz	15	89%	83%	89%	87,3%
RB13	Wustermark	Jungfernheide	6	95%	85%	79%	86,4%
RB14	Nauen	Berlin -Schönefeld Flughafen	15	86%	87%	84%	85,5%
RE15	Ortrand	Hosena	3	19%	90%	88%	65,5%
RE18	Ortrand	Cottbus	7	33%	89%	83%	68,5%
RB20	Oranienburg	Potsdam Hbf	8	94%	92%	82%	89,3%
RB21	Wustermark	Berlin Friedrichstraße	13	87%	92%	84%	87,7%
RB22	Berlin Friedrichstraße	Königs Wusterhausen	14	86%	94%	92%	90,5%
RB23	Potsdam Hbf	Michendorf	8	73%	81%	78%	77,3%
RB24	Eberswalde Hbf	Senftenberg	7	80%	89%	88%	85,6%
RB25	Werneuchen	Berlin Ostkreuz	8	74%	89%	87%	83,6%
RB26	Berlin-Lichtenberg	Küstrin-Kietz	13	71%	88%	95%	84,7%
RB27	Groß Schönebeck/Schmachtenhagen	Berlin-Gesundbrunnen	15	94%	72%	90%	85,3%
RB31	Elsterwerda-Biehla	Prösen Ost	3	89%	83%	95%	89,2%
RB33	Berlin-Wannsee	Jüterbog	12	89%	83%	79%	83,7%
RB35	Fürstenwalde (Spree)	Bad Saarow Klinikum	4	100%	86%	89%	91,7%
RB36	Königs Wusterhausen	Frankfurt (Oder)	20	82%	84%	89%	85,0%
RB43	Herzberg	Cottbus	11	63%	88%	86%	79,1%
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	51%	86%	86%	74,2%
RB51	Rathenow	Brandenburg	10	99%	89%	82%	89,8%
RB54	Rheinsberg (Mark)	Löwenberg (Mark)	4	60%	35%	83%	59,0%
RB55	Kremmen	Hennigsdorf	6	80%	68%	67%	71,3%
RB60	Eberswalde	Frankfurt (Oder)	12	69%	84%	91%	81,2%
RB61	Angermünde	Schwedt (Oder)	4	99%	93%	94%	95,0%
RB63	Eberswalde	Joachimsthal	6	78%	86%	88%	84,2%
OE65	Cottbus	Spremberg	4	61%	85%	94%	80,0%
RB66	Berlin-Gesundbrunnen	Tantow	9	92%	91%	88%	90,2%
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 Regionalbahnlinien RB22, RB35, RB61 und RB66. Erfüllungsgrade unter 70% haben die Linien 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 und RE18. Dagegen liegt der Erfüllungsgrad auf Linien RB10, RB13, RB35, RB51 und RB61 bei über 95%.

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, RE15, RB20, RB21, RB22, RB61 und RB66.

Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität zeigt die RB55 mit einem Erfüllungsgrad von nur 67% das schlechteste Ergebnis. Erfüllungsgrade von weniger als 80% haben außerdem die RB73 und die im Berliner Umland verkehrenden Linien RB13, RB23 und RB33. Die höchsten Erfüllungsgrade von über 90% weisen die Linien RE2, RB11, RB22, RB26, RB27, RB31, RB60, RB61 und OE65 auf.

*Veränderungen:*

*Deutliche Veränderungen wurden nicht festgestellt. Teilweise ist eine Vergleichbarkeit nicht gegeben, da einige Linienverläufe verändert wurden.*

## 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 13% der untersuchten Stationen dringender und bei 52% erkennbarer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinformation oder der Aufenthaltsqualität. 35% 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. 39% der untersuchten Stationen hat Bahnsteighöhen von weniger als 55 cm (betrifft ca. 11% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei 43% der untersuchten Stationen ist kein oder kein vollständiges taktiles Leitsystem vorhanden (betrifft 31% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei 18 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. 0,2% 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 26% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Ein Viertel aller Stationen haben Defizite beim Wetterschutz (betrifft 17% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Mehr als drei Viertel aller Stationen weisen Schäden (Abnutzungen oder Zerstörungen) auf, die die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen (betrifft 58% 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 Potsdam Hbf, mittlere Bahnhofsgroßen wie Wittenberge als auch auf kleine Haltepunkte wie Nechlin nördlich von Prenzlau.

Umgekehrt weisen auch Bahnhöfe oberer Bahnhofskategorien Defizite auf. So fehlt beispielsweise bei den diesjährig untersuchten Stationen Berlin-Wannsee und Berlin Zoologischer Garten das taktile Leitsystem auf den Bahnsteigen des Regionalverkehrs.

5 Stationen wurden mit einem Gesamterfüllungsgrad von 50% oder weniger bewertet, davon die Station Velten bereits zum zweiten Mal. 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 Wiederholungserfassungen von 2015 und 2016 zeigen 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. Außerdem steigen durch höhere Fahrgastzahlen auch die Anforderungen an den Wetterschutz.

---

## 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