

# Qualität aller 336 Stationen und Stationsumfelder des Schienenpersonennahverkehrs - Aktualisierung 2018 -



## Bericht

Berlin, Juli 2019



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

# Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung .....	3
a) Ausgangslage und Zielsetzung .....	3
b) Aufgabenstellung .....	4
II. Auswertung nach Erfassungsmerkmalen .....	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 .....	12
5.1 Stationsnamensschilder (EIU) .....	12
5.2 Gleisnummernschilder (EIU) .....	13
5.3 Richtungsschilder (EIU) .....	13
5.4 Wegeleitsystem (EIU) .....	13
5.5 Uhrzeitanzeige (EIU) .....	13
5.6 Zentrale Zuganzeigetafel (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 (EVU) .....	15
6.3 Entwerter (EVU) .....	15
6.4 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 .....	20
a) Barrierefreiheit .....	20
b) Fahrgastinformation .....	23
c) Aufenthaltsqualität .....	25
d) Gesamterfüllungsgrad .....	26
IV. Fazit .....	40
Abbildungsverzeichnis .....	43
Tabellenverzeichnis .....	43

## 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 erfolgt seit 2012 durch eine Bewertung der Kriterien Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität. Dabei werden in regelmäßigen Abständen alle 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 2018 mit insgesamt 114 erfassten Stationen handelt es sich um eine Wiederholungserfassung von in den Jahren 2014 bis 2016 letztmalig erfassten Stationen. Lediglich die Station Berlin-Mahlsdorf wurde aufgrund des dort neu eingerichteten Regionalhalts erstmalig erfasst.

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

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, werden jährlich in Gruppen von je zufällig ausgewählten 100 bis 120 Stationen pro Untersuchungsjahr erfasst und die Ergebnisse zusammenfassend über sämtliche Stationen ausgewertet. Im Jahr 2018 wurden 114 Stationen erfasst. Die jeweils aktuellen Ergebnisse aus den Vorjahren der übrigen in diesem Jahr nicht erfassten Stationen fließen in die Gesamtauswertung ein. Die Station Berlin-Karlschorst wird nicht mehr durch den Regionalverkehr bedient und sie wird deshalb in der Bewertung nicht mehr berücksichtigt.

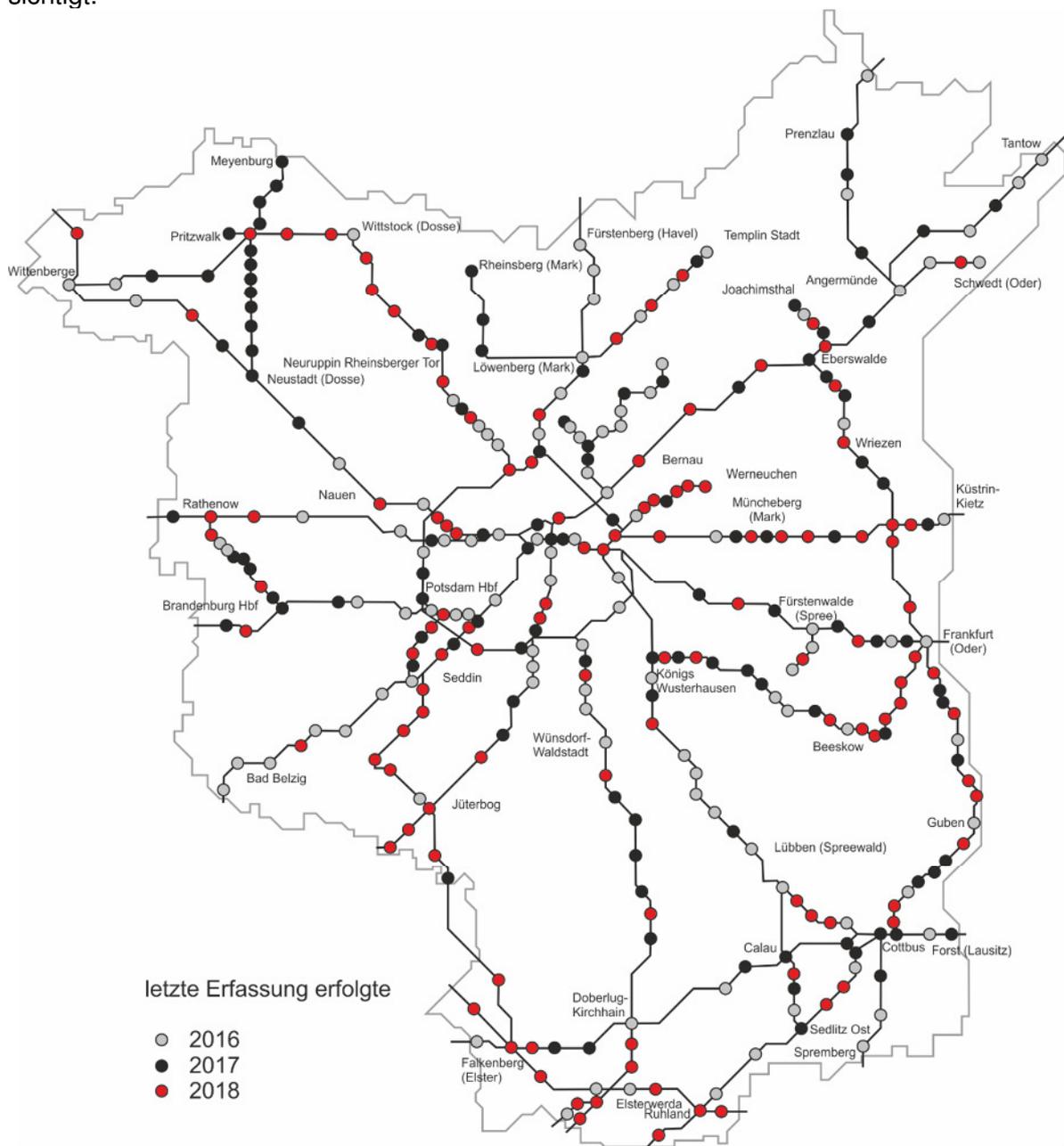


Abb. 1 Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen

\*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 bezeichnet die bisherigen Bahnhofskategorien seit 2018 als Preisklasse, zu der jede Station einer von sieben Klassen (bislang Kategorien) zugeordnet wurde. Die aktuell gültige LuFV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) verwendet jedoch noch den Begriff der Bahnhofskategorie. Für die Stationen nichtbundeseigener EIU wird in der vorliegenden Untersuchung 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	32 Stationen
Bahnhofskategorie 6	169 Stationen
Bahnhofskategorie 7	54 Stationen
NE-Infrastruktur	29 Stationen

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Veränderungen wurden in der nachfolgenden Auswertung für die 114 neubewerteten Stationen berücksichtigt. Hierdurch ergeben sich für die Bahnhofskategorie 3 eine entfallende Station durch den Wegfall von Berlin Karlshorst, für die Bahnhofskategorie 4 eine zusätzliche Station durch die Neubewertung von Berlin-Mahlsdorf, für die Bahnhofskategorie 5 eine zusätzliche Station, für die Bahnhofskategorie 6 vier Stationen weniger und für die Bahnhofskategorie 7 drei Stationen mehr.*

#### 1.2 Bahnstationsmanagement (EIU)

Erfasst wird die Zugehörigkeit zu den DB-Bahnstationsmanagement-Bereichen:

Berlin Hbf	1 Station
Berlin	20 Stationen (ohne S-Bahn Berlin)
Cottbus	136 Stationen
Potsdam	128 Stationen
Schwerin	22 Stationen

Für nichtbundeseigene Stationen wird der Stationsbetreiber benannt.

NEB	13 Stationen
RIG	15 Stationen
Scharmützelseebahn	1 Station

### 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). 107 Stationen (32%) weisen danach zu niedrige Bahnsteighöhen auf, bei weiteren 9 Stationen (3%) verfügen nicht alle Bahnsteige über die Mindesthöhe von 55 cm ü.SO.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Bei 6 der 2018 erfassten Stationen wurde die Bahnsteighöhe auf 55 cm bzw. 76 cm angehoben.*

### 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 oder beinhalten eine Gastronomie. Bei 81 Stationen (24%) wird das Empfangsgebäude in anderer Funktion genutzt (DB-Betriebsgebäude, privates Wohnen usw.) und ist nicht öffentlich zugänglich. 74-mal (22%) steht das ehemalige Empfangsgebäude leer und ist nicht mehr zugänglich. Bei 109 Stationen (32%) ist kein Empfangsgebäude vorhanden.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die öffentliche Zugänglichkeit hat sich in der Summe nicht verändert. Die Fremdnutzung hat sich um 4 Fälle erhöht. Der Leerstand ist um 3 Empfangsgebäude reduziert worden. 1 Empfangsgebäude fehlt einmal weniger.*

### 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 2018. 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 257 Stationen (76%) eine ÖPNV-Anbindung, davon 243 Stationen stufenfrei.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
3 Stationen erhielten eine neue Busanbindung.*

### 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 6 Anlagen außer Betrieb oder hatten Mängel.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
In der Summe gab es keine Veränderungen.*

### 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 238 Stationen (71%) existieren für Bahnkunden nutzbare Parkplätze, davon bei 14 Stationen (4%) ausschließlich gebührenpflichtige. Ausgewiesene Behindertenparkplätze wurden bei 160 Stationen (48%) angetroffen, Kurzzeitparkplätze bei 69 Stationen (21%).

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit nutzbaren Parkplätzen hat sich um 2 erhöht, Stationen mit Behindertenparkplätzen um 2. Die Anzahl der Stationen mit Kurzzeitparkplätzen hat sich um 1 verringert.*

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

Abstellplätze für Fahrräder mit baulichen Befestigungsvorrichtungen (z.B. Bügel) wurden bei 253 Stationen (75%) angetroffen. Davon waren 7 Anlagen (2%) zum Zeitpunkt der Erfassung augenscheinlich überfüllt, bei 27 Anlagen (8%) wurden Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit B+R-Stellplätzen hat sich um 4 erhöht, die Anzahl der Stationen mit Mängeln an den B+R-Anlagen reduzierte sich um 3.*

---

## 2.6 Taxistellplätze (kommunale Zuständigkeit)

Ausgewiesene Parkstände für Taxen mit entsprechender Beschilderung wurden bei 81 Stationen (24%) angetroffen.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Taxistellplätzen hat sich nicht verändert.*

## 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 70-mal (21%) festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 1.*

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

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 1.*

### 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 einer Station (Schmachtenhagen) ist kein Wetterschutz vorhanden, bei zwei Stationen fehlt der Wetterschutz zumindest auf einzelnen Bahnsteigen vollständig. Bei 77 Stationen (23%) ist der Wetterschutz in Bezug auf die Anzahl der dort täglich ein- und aussteigenden Fahrgäste nicht entsprechend dimensioniert. Bei 11 Stationen (3%) ist der Wetterschutz aufgrund von Beschädigungen (z.B. fehlende Wandelemente) eingeschränkt.

---

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit beschädigten Wetterschutzeinrichtungen hat sich um 3 Stationen verringert, die Anzahl der Stationen mit nicht ausreichend dimensioniertem Wetterschutz hat sich wegen steigender Fahrgastzahlen in der Summe um 4 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. 48 Stationen (14%) wiesen Mängel bei den vorhandenen Sitzplätzen auf. Bei einer Station (Götz) fehlten Sitzplätze auf allen Bahnsteigen, bei drei weiteren Stationen auf einzelnen Bahnsteigen.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
3 zusätzliche Stationen weisen Mängel auf. Die Anzahl der Stationen bzw. Bahnsteige ohne Sitzplätze hat sich nicht verändert.*

### **3.5 Abfallbehälter (EIU)**

Bei Trennsystemen wurden die unterschiedlichen Abfallbehältnisse zu einem zusammengefasst. Abfallbehälter auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. Bei 8 Stationen (2%) wurden Mängel oder Schäden an den Abfallbehältern festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 1.*

### **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 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Videoüberwachung hat sich nicht verändert.*

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

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). An 48 Stationen (14%) wurden öffentliche Telefone vorgefunden.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (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 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Gepäckschließfächern blieb unverändert.*

---

### 3.9 Briefkästen (Dritte)

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). Dabei wurden an 109 Stationen (32%) Briefkästen angetroffen, an 2 Stationen Poststellen.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Es wurden an 3 zusätzlichen Stationen Briefkästen vorgefunden.*

### 3.10 WC (kommunale Zuständigkeit)

Die WC-Anlagen innerhalb einer Station als auch öffentliche WC-Anlagen auf dem Vorplatz wurden aufgenommen. An 50 Stationen (15%) gab es WC's. davon war das WC an einer Station (Zossen) nicht nutzbar.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit WC blieb unverändert, ebenfalls die Anzahl der Stationen mit nicht nutzbarem WC.*

## 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.

9 Stationen (3%) verfügen über keinen stufenfreien Zugang zu allen Bahnsteigen. Bei weiteren 19 Stationen (6%) 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. Bei 5 Stationen (1%) war der Zugang zu einem Empfangsgebäude mit Serviceeinrichtungen oder zumindest der Zugang zwischen Empfangsgebäude und Bahnsteigzugängen nicht stufenfrei.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl von Stationen mit grundsätzlich nicht stufenfrei zugänglichen Bahnsteigen veränderte sich nicht, die Anzahl der Stationen mit einzelnen nicht stufenfreien Zugängen verringerte sich um 2, die Anzahl der Stationen mit fehlender stufenfreier Gleisquerung veränderte sich nicht, ebenso die Anzahl der Stationen mit fehlendem stufenfreiem Zugang zum Empfangsgebäude.*

### 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 65 Stationen (19%) angetroffen, davon bestanden an 7 Stationen Mängel.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl von Stationen mit Aufzügen erhöhte sich um 1, die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte 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 8 Stationen mit Mängeln (Ausfall einzelner Fahrtreppen).

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Fahrtreppen veränderte sich nicht, die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich 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 152 Stationen (45%), davon 3-mal ohne Handlauf.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Treppen erhöhte sich um 1.*

### 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 304 Stationen (90%).

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl erhöhte sich um 3.*

### 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 206 Stationen (61%) sind vollständig mit taktilem Leitstreifen ausgestattet. Bei weiteren 15 Stationen (4%) haben nur einzelne Bahnsteige taktile Leitstreifen. Bei 5 Stationen (1%) fehlen die taktilem Aufmerksamkeitsfelder, bei 4 Stationen (1%) der Hell-/Dunkel-Kontrast.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
6 zusätzliche Stationen wurden vollständig mit taktilem Leitstreifen ausgestattet.*

## 5. Fahrgastinformation

### 5.1 Stationsnamensschilder (EIU)

Stationsnamensschilder sind mit Ausnahme von Schönfließ Dorf überall vorhanden. An einer Station wurden Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Es fehlen Stationsnamensschilder neu an 1 Station. Die Anzahl der Mängel reduzierte sich um 3 Stationen.*

---

## 5.2 Gleisnummernschilder (EIU)

Gleisnummernschilder sind nur erforderlich, wenn mehrere Bahnsteiggleise existieren. Sie waren an insgesamt 4 Stationen (1%) unvollständig oder fehlten ganz. 24-mal (7%) wurde eine für den Fahrgast nicht nachvollziehbare oder nicht fortlaufende Gleisnummerierung festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit fehlenden Gleisnummernschildern veränderte sich nicht. Die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte 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 92 Stationen (27%) fehlten Richtungsschilder oder wiesen Mängel auf.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit fehlenden oder mangelbehafteten Richtungsschildern erhöhte sich um 4.*

## 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 69 Stationen (21%) festgestellt. Bei 65 Stationen (19%) 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 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich um 5, die Anzahl der Stationen mit fehlendem Wegeleitsystem verringerte sich um 2.*

## 5.5 Uhrzeitanzeige (EIU)

An 159 Stationen (47%) waren keine Uhren vorhanden, jedoch wurde an 143 dieser Stationen die Uhrzeit per DSA angezeigt. Somit sind nur 16 Stationen (5%) ohne Anzeige der Uhrzeit. An weiteren 15 Stationen (4%) wurden diesbezügliche Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen ohne Uhrzeitanzeige veränderte sich nicht, die Anzahl der Stationen ohne Uhren, bei denen die Uhrzeit jedoch per DSA angezeigt wird, erhöhte sich um 12 Stationen. Die Anzahl von Stationen mit Mängeln verringerte sich um 2.*

---

## 5.6 Zentrale Zuganzeigetafel (EIU)

23 Stationen (7%) besitzen dynamische Anzeigetafeln, an denen die nächsten Zugabfahrten des gesamten Bahnhofs auf einen Blick angezeigt werden. Davon weist eine Station Mängel auf.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl von Stationen mit zentralen Zuganzeigetafeln reduzierte sich um 1, die Anzahl von Stationen mit diesbezüglichen Mängeln veränderte sich nicht.*

## 5.7 Zugzielanzeigen (EIU)

62 Stationen (18%) besitzen dynamische Anzeigetafeln auf dem Bahnsteig, die die nächste Zugabfahrt auf dem entsprechenden Gleis anzeigen. In 11 Fällen (3%) wurden Mängel registriert.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Gesamtanzahl reduzierte sich um 1 Station, die Anzahl der Stationen mit Mängeln veränderte sich nicht*

## 5.8 DSA (EIU)

264 Stationen (79%) 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 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

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

## 5.9 Beschallung (EIU)

An 14 Stationen (4%) sind weder Lautsprecher einer Fahrgastinformationsanlage (FIA) noch DSA-Lautsprecher vorhanden. An weiteren 256 Stationen (80%) mit Lautsprechern wurden während der Aufenthaltszeit der Erfasser trotz stattfindender Zugfahrten keine Regelansagen (Zugankündigungen oder Warnhinweise) getätigt. An 66 Stationen (20%) wurden Regelansagen registriert bzw. es waren Akustikmodule vorhanden, die die Ansagen auf Knopfdruck tätigen.

An 6 Stationen (2%) erfolgten trotz vorhandener Lautsprecher keine Störfallhinweise bei beobachteten Störfällen. Als Störfallansagen gelten Informationen über Verspätungen, Gleisänderungen oder Zugausfälle. In allen Fällen wurden die Hinweise jedoch optisch per DSA angezeigt. An 48 Stationen wurden beobachtete Störfälle korrekt angesagt.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen ohne Lautsprecher reduzierte sich um 1, 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 5-mal (2%) unvollständig oder wiesen Mängel auf, Liniennetzpläne waren an 53 Stationen (16%) unvollständig oder fehlten ganz. Hinweise auf aktuelle Fahrplanänderungen fehlten nie bzw. waren nicht erforderlich, Hinweise auf die 3-S-Zentrale fehlten 7-mal (2%).

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit mangelhaften Fahrplanaushängen erhöhte sich um 2, die Anzahl der Stationen mit fehlenden oder mangelhaften Liniennetzplänen reduzierte sich um 12.*

## 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. 2-mal wurden Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

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

# 6. Vertrieb und Service

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

Personenbedienter Fahrkartenverkauf (Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), z.B. DB, Agentur, Kiosk) erfolgt an 59 Stationen (18%).

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Gesamtanzahl erhöhte sich um 1.*

## 6.2 Ticketautomat (EVU)

Die Anzahl der Automaten und deren Betreiber (DB, S-Bahn, anderes Verkehrsunternehmen) sowie die Funktionsfähigkeit wurden erfasst. Ticketautomaten existieren an insgesamt 113 Stationen (34%). Funktionsmängel wurden 2-mal festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Gesamtanzahl der Stationen mit Ticketautomaten erhöhte sich um 2, die Anzahl der Stationen mit Funktionsmängeln bei Ticketautomaten veränderte sich nicht.*

## 6.3 Entwerter (EVU)

Entwerter werden im Tarifraum Berlin ABC und an weiteren ausgewählten Standorten aufgestellt. Die Funktionsfähigkeit der Entwerter, die an 109 Stationen (32%) vorhanden waren, wurde jeweils geprüft. 14-mal wurden Mängel festgestellt.

---

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Gesamtanzahl der Stationen mit Entwertern erhöhte sich um 3, die Anzahl der Stationen mit Funktionsmängeln bei Entwertern erhöhte sich um 1.*

## **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 2018 (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, Reisendensicherer oder in speziellen Einzelfällen Fahrdienstleiter. Dieses Personal befindet sich auf 37 Stationen (11%). Personal in Verkaufsstellen wurde hier nicht gesondert erfasst.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl von Stationen mit Personalanwesenheit verringerte sich um 1.*

# **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.

72 Stationen (21%) wurden als „leicht verschmutzt“, 15 Stationen (4%) als „stark verschmutzt“ eingestuft.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der leicht verschmutzten Stationen erhöhte sich um 5, die Anzahl der stark verschmutzten Stationen erhöhte 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 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 136 Stationen (40%) wurden „leichte Schäden“, bei 124 Stationen (37%) „starke Schäden“ festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2018 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit leichten Schäden erhöhte sich um 6, die Anzahl der Stationen mit starken Schäden verringerte sich um 6.*

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 Nauen:



29.12.2015



10.11.2018

Allerdings wurden in diesem Jahr auch – anders als in den Vorjahren – vermehrt positive Beispiele erfasst, bei denen früher festgestellte Schäden wieder beseitigt wurden.  
Beispiel Hennigsdorf:



03.12.2015



03.12.2018

Beispiel Buchholz (Zauche)



27.12.2015



12.10.2018

Dafür wurden zunehmend Schäden durch Verwitterung oder Abnutzung bei Stationen festgestellt, die erst vor wenigen Jahren grundsaniert wurden (Beispiel Netzebrand):



### 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.

220 Stationen (incl. Stationsumgebungen) (66%) erfüllen bereits die Anforderungen an die Barrierefreiheit vollständig oder weitestgehend.

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 78 Stationen (23%) 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.

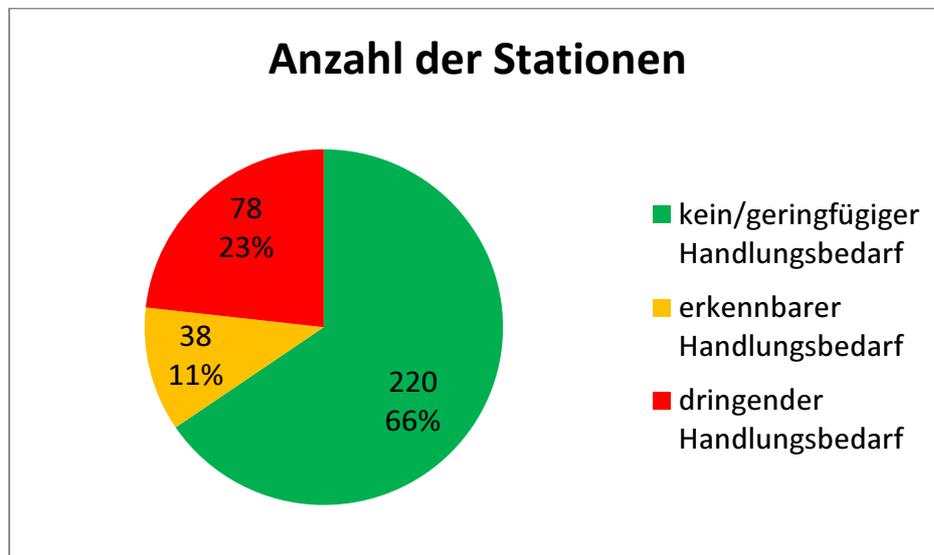


Abb. 3 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit

Aus Fahrgastsicht steht somit 69% der Nutzer eine praktisch barrierefreie Stationsinfrastruktur zur Verfügung. Nur 10% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Barrierefreiheit angewiesen.

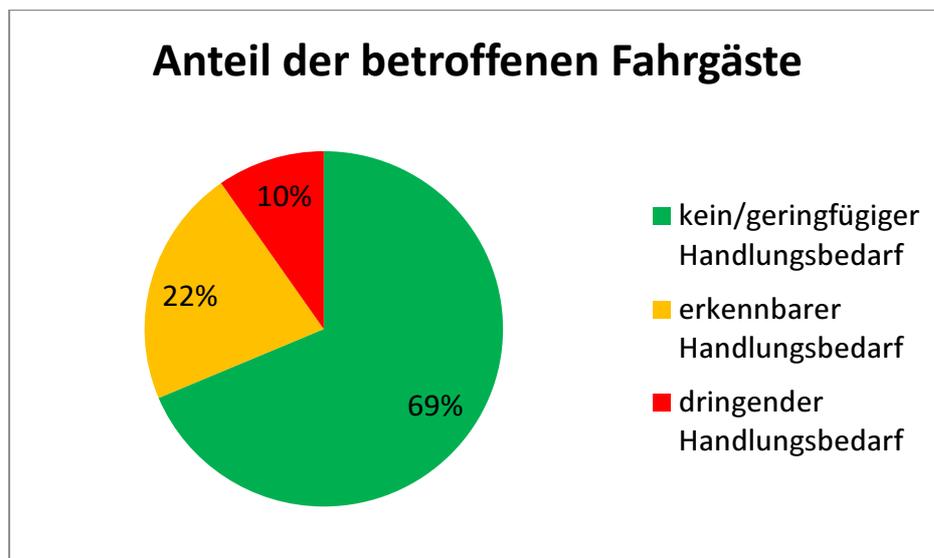


Abb. 4 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste

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 83 %.

133 Stationen erfüllen die Anforderungen zu 100 %:

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

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

Hier existieren weder ausreichende Bahnsteighöhen noch stufenlose Bahnsteigzugänge und auch keine taktilen Leitsysteme.

---

## b) Fahrgastinformation

Die Anforderungen der VBB GmbH an die Fahrgastinformation sind erfüllt, wenn Wegeleitsystem, Informationen im Regelfall (Stationsnamensschilder, Gleisnummernschilder, Richtungsschilder (falls sinnvoll und keine dynamischen Anzeigen vorhanden), Regelansagen, Fahrplan- und Liniennetztaushänge), 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 20 Stationen (6%) besteht dringender Handlungsbedarf.

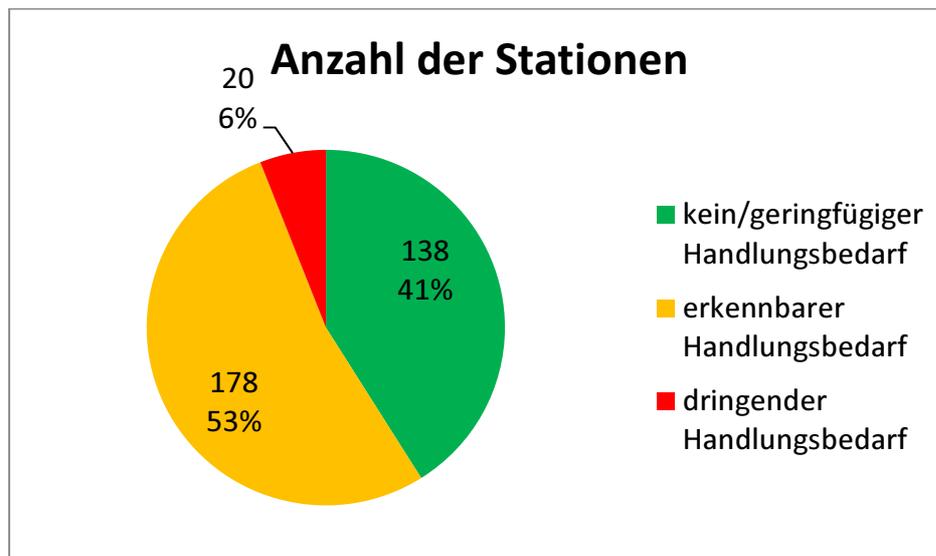


Abb. 5 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation

Sogar 82% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Fahrgastinformation zur Verfügung. Nur 1% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Fahrgastinformation angewiesen.

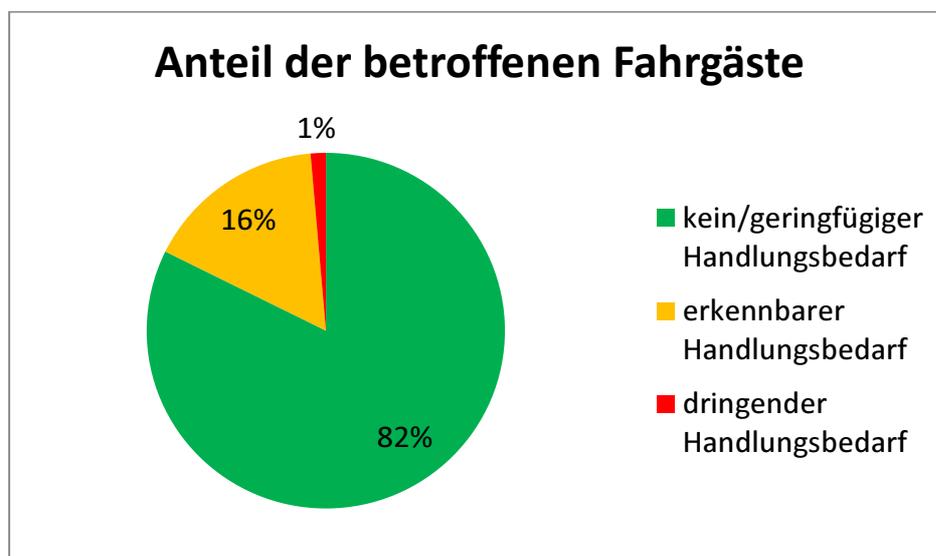


Abb. 6 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste

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

Wegeleitsysteme fehlen grundsätzlich an 65 Stationen (19%). 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 83 %.

25 Stationen (7%) erfüllen die Anforderungen zu 100 %. Bei 14 Stationen (4%) existiert kein Informationssystem (Lautsprecher oder dynamische Schriftanzeiger), so dass dort die Fahrgäste nicht über Zugverspätungen oder Zugausfälle informiert werden können. Bei einer weiteren Station fehlt das Informationssystem zumindest auf einzelnen Bahnsteigen.

---

### c) Aufenthaltsqualität

Die Anforderungen der VBB GmbH an die Aufenthaltsqualität sind 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 114 der untersuchten Stationen (34%) zeichnet sich erkennbarer Handlungsbedarf ab.

Bei 46 Stationen (14%) wurde dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ermittelt.

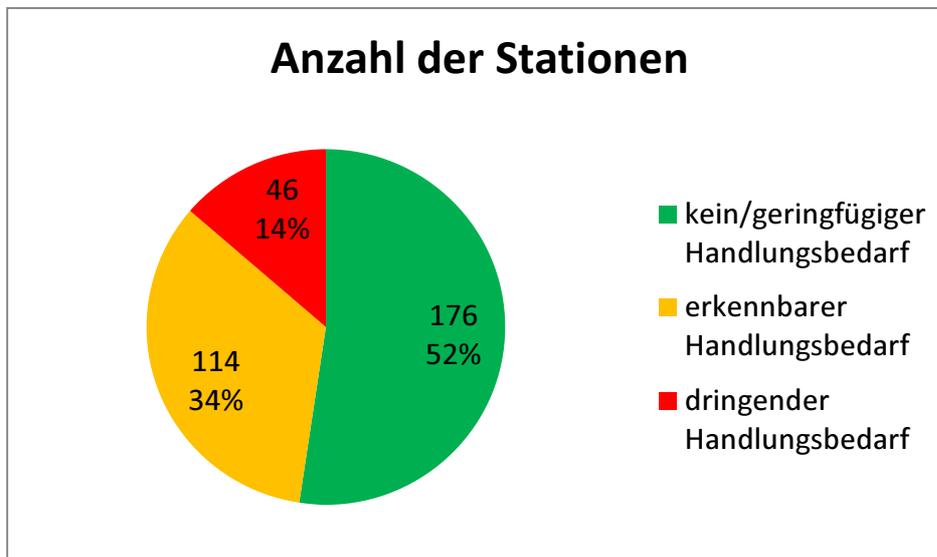


Abb. 7 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität

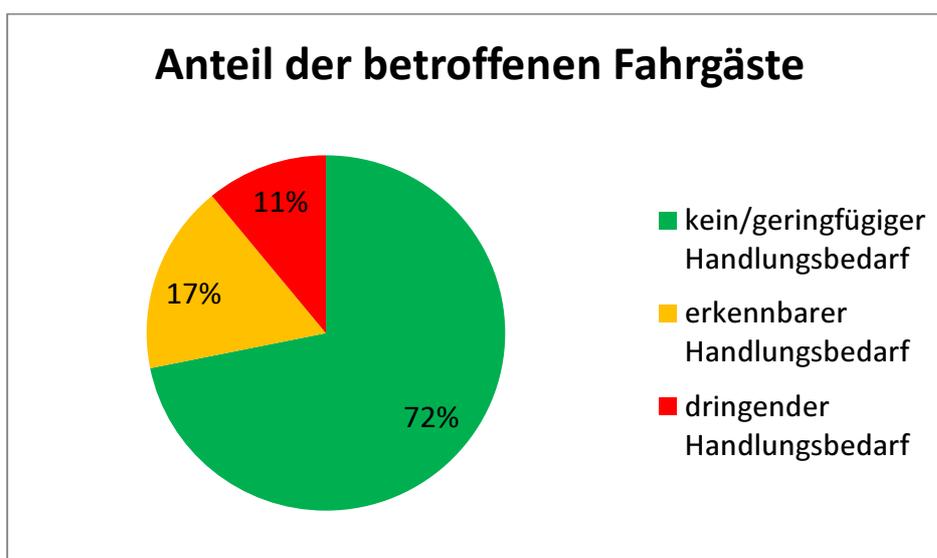


Abb. 8 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste

Mit 72% der betroffenen Fahrgäste steht somit ca. zwei Dritteln aller Nutzer eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Aufenthaltsqualität zur Verfügung. 11% 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.

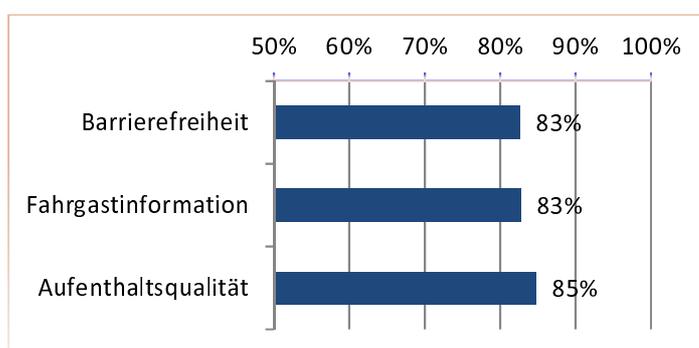


Abb. 9 Erfüllungsggrade nach Kriterien

Der Gesamterfüllungsgrad aus allen drei Kriterien liegt im Durchschnitt aller Stationen bei 83,4 %.

**Veränderungen:**

Die Bewertung der Barrierefreiheit ist 2018 um 2% besser geworden, die Bewertung der Fahrgastinformation um 1%. Die Bewertung der Aufenthaltsqualität hat sich kaum verändert. Im Durchschnitt ist der Gesamterfüllungsgrad um 0,6% gestiegen.

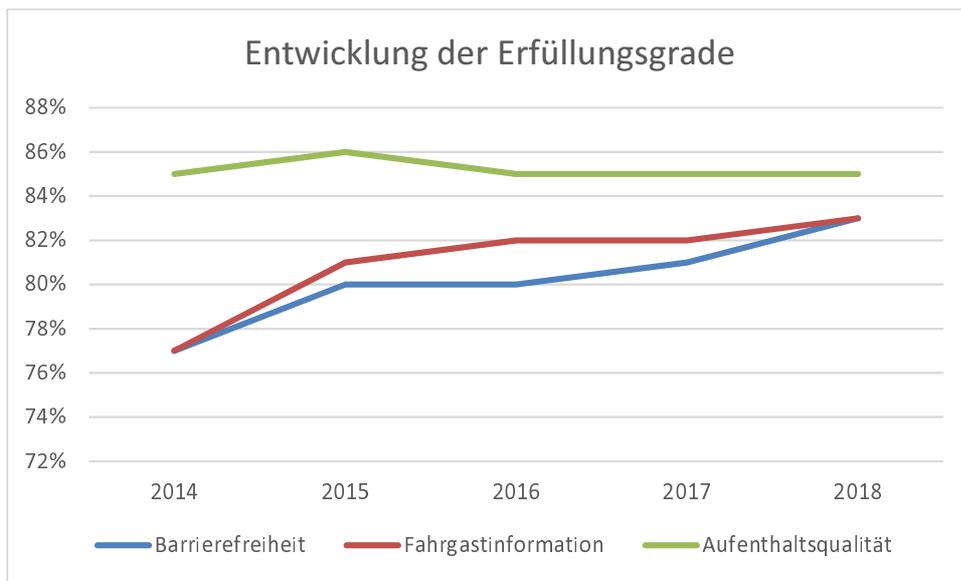


Abb. 10 Zeitliche Entwicklung der Erfüllungsgrade

Die bestbewerteten Stationen sind:

1. Berlin Alexanderplatz, Berlin Hbf, Potsdam Hbf, (alle Gesamterfüllungsgrad 100%)
4. Berlin Potsdamer Platz (Gesamterfüllungsgrad 99,2%)
5. Angermünde, Berlin Ostkreuz, Berlin Südkreuz, Berlin-Gesundbrunnen, Frankfurt (Oder), Fürstenwalde (Spree), Lübben, Oranienburg, Ruhland, Wittenberge (alle Gesamterfüllungsgrad 98,3%)

Die schlechtesten Ergebnisse mit einem Gesamterfüllungsgrad weniger als 60% erzielen die Stationen:

326.	Trebnitz (Mark)	58,3%
327.	Sedlitz Ost	57,3%
328.	Wilmersdorf (b Angermünde)	55,7%
	Wiesenu	55,7%
330.	Eisenhüttenstadt	55,0%
	Brügge (Prignitz)	55,0%
	Rosenwinkel	55,0%
333.	Finkenheerd	50,0%
334.	Velten (Mark)	46,7%
	Lindow (Mark)	46,7%
336.	Schmachtenhagen	36,7%*)

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

128 Stationen (38%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu 90% oder darüber. 36 Stationen (11%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu weniger als 70%.

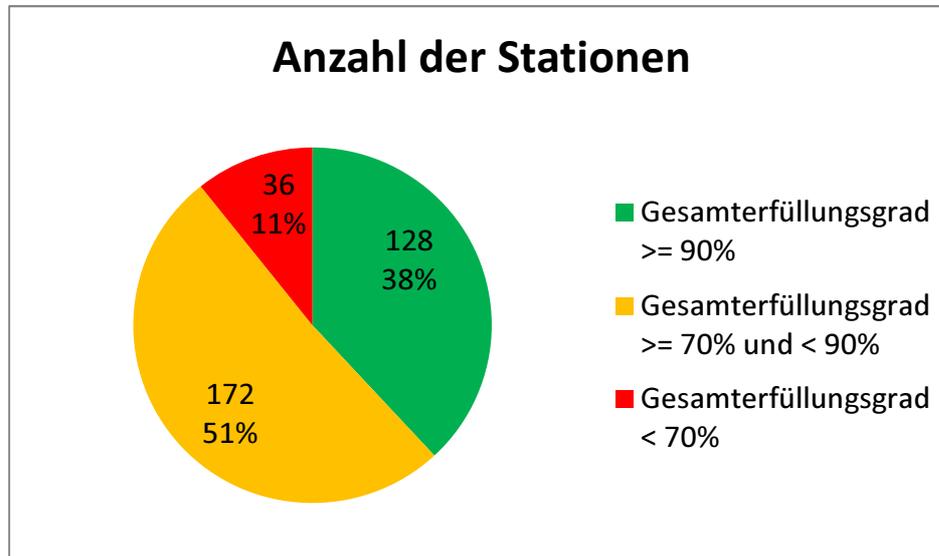


Abb. 11 Bewertung des Gesamterfüllungsgrades

Insgesamt 63% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% zur Verfügung. 4% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit einem Gesamterfüllungsgrad von unter 70% angewiesen.

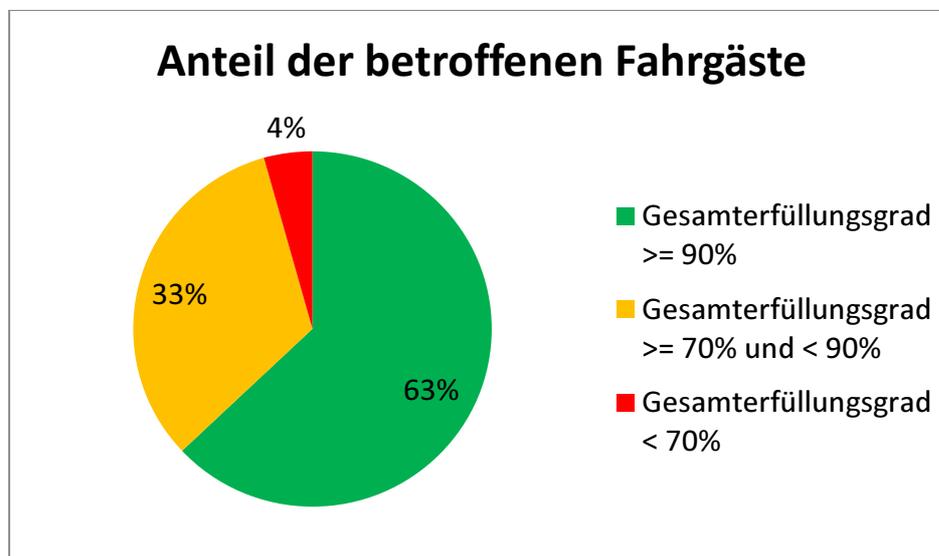


Abb. 12 Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste

Bei 60 Stationen (18%) besteht in allen Untersuchungskriterien (Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität) kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf für Verbesserungen (● ● ●). Nur für die ausschließlich am Wochenende bediente Station Schmachtenhagen wurde im Rahmen der Auswertung für alle drei Untersuchungskriterien ein dringender Handlungsbedarf (● ● ●) ermittelt.

Die folgende Übersicht zeigt den durchschnittlichen Erfüllungsgrad je Bahnhofskategorie:

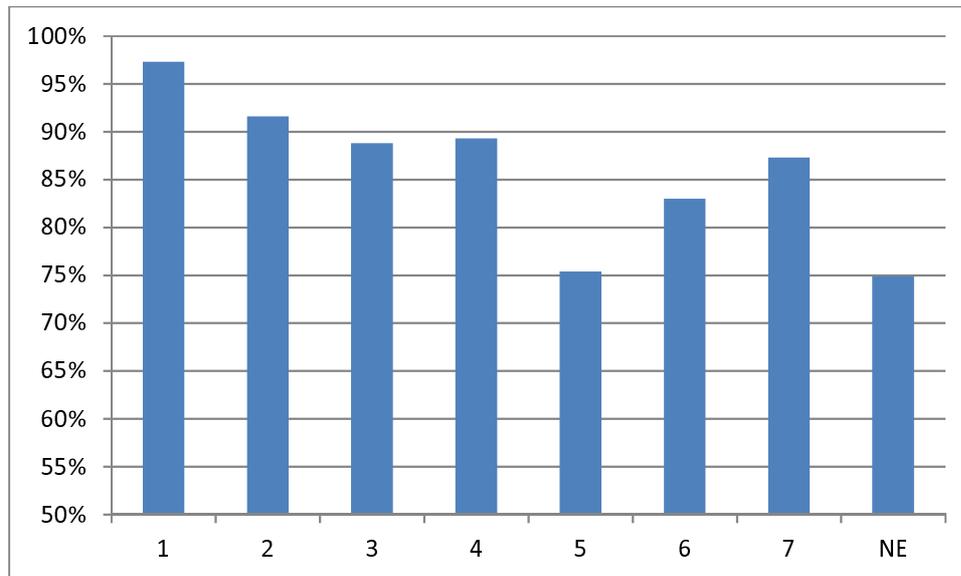


Abb. 13 Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie

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 13 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Herstellung der Barrierefreiheit, bei 1 Station Handlungsbedarf hinsichtlich der Fahrgastinformation und bei 8 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Aufenthaltsqualität.



Stationsname	Erfassung 2016 bis 2017 Erfassung 2018	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Ahrensfelde		4		74%		100%		55%		76,3%	252
Ahrensfelde Friedhof		6		70%		85%		80%		78,3%	231
Ahrensfelde Nord		6		100%		90%		100%		96,7%	15
Albrechtshof		5		100%		80%		50%		76,7%	244
Alt Hüttendorf		6		50%		80%		95%		75,0%	257
Alt Rosenthal		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%		85%		95%		88,3%	130
Altdöbern		6		50%		80%		80%		70,0%	293
Altes Lager		7		95%		80%		95%		90,0%	115
Altranft		6		45%		80%		95%		73,3%	271
Angermünde		3		100%		95%		100%		98,3%	5
Bad Belzig		5		100%		90%		85%		91,7%	80
Bad Freienwalde		6		95%		85%		100%		93,3%	49
Bad Liebenwerda		7		100%		90%		85%		91,7%	80
Bad Saarow Klinikum		NE		100%		80%		90%		90,0%	115
Bad Saarow		7		100%		90%		90%		93,3%	49
Bad Wilsnack		6		50%		90%		90%		76,7%	244
Bagenz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		85%		95%		90,0%	115
Bahnsdorf		6		50%		80%		90%		73,3%	271
Baitz		6		62%		60%		95%		72,3%	281
Bärenklau		7		95%		70%		80%		81,7%	201
Baruth		6		100%		60%		100%		86,7%	152
Basdorf		NE		100%		95%		95%		96,7%	15
Beelitz Stadt		6		100%		80%		75%		85,0%	170
Beelitz-Heilstätten		6		100%		85%		70%		85,0%	170
Beeskow		6		100%		80%		80%		86,7%	152
Beetz-Sommerfeld		6		95%		85%		70%		83,3%	185
Bergsdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%		90%		90%		91,7%	80
Berkenbrück		6		100%		90%		100%		96,7%	15
Berlin Alexanderplatz		3		100%		100%		100%		100,0%	1
Berlin Friedrichstraße		2		90%		95%		100%		95,0%	30
Berlin Hbf		1		100%		100%		100%		100,0%	1
Berlin Ostbahnhof		1		77%		100%		100%		92,3%	78
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%	150
Berlin-Charlottenburg		3		76%		90%		95%		87,0%	151
Berlin-Gesundbrunnen		1		95%		100%		100%		98,3%	5
Berlin-Hohenschönhausen		3		81%		90%		55%		75,3%	255
Berlin-Jungfernheide		4		95%		95%		100%		96,7%	15
Berlin-Karow		4		100%		90%		80%		90,0%	115
Berlin-Lichtenberg		2		78%		100%		95%		91,0%	113
Berlin-Lichterfelde Ost		3		100%		100%		65%		88,3%	130
Berlin-Mahlsdorf		4	neuer Regionalhalt	100%		85%		95%		93,3%	49
Berlin-Schönefeld Flughafen		3	Regionalhalt nur befristet	75%		90%		95%		86,7%	152
Berlin-Schöneweide		3		42%		95%		85%		73,9%	270
Berlin-Spandau		2		95%		95%		100%		96,7%	15
Berlin-Staaken		6		100%		70%		80%		83,3%	185
Berlin-Wannsee		2		65%		100%		90%		85,0%	170
Bernau		3		81%		100%		95%		92,0%	79
Bestensee		6		100%		90%		85%		91,7%	80
Beutersitz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		85%		60%		78,3%	231
Biesenthal		6		100%		85%		65%		83,3%	185
Birkengrund		6		100%		85%		60%		81,7%	201
Birkenwerder		4		100%		95%		90%		95,0%	30
Blankenfelde		4		81%		80%		75%		78,7%	230



Stationsname	Erfassung 2016 bis 2017 Erfassung 2018	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%	185
Blumberg (b Berlin)		5		100%		80%		100%		93,3%	49
Blumberg-Rehhahn		7		100%		90%		75%		88,3%	130
Blumenthal (Mark)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		75%		80%		81,7%	201
Bölzke		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		85%		80%		85,0%	170
Borkheide		6		100%		85%		65%		83,3%	185
Brand Tropical Islands		6		62%		85%		90%		79,0%	227
Brandenburg Altstadt		7		90%		85%		60%		78,3%	231
Brandenburg Hbf		3		100%		95%		95%		96,7%	15
Breddin		6		51%		75%		90%		72,0%	283
Brieselang		6		100%		80%		60%		80,0%	215
Briesen		6		100%		85%		90%		91,7%	80
Britz		6		100%		90%		80%		90,0%	115
Brügge (Prignitz)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		15%		60%		55,0%	330
Brück (Mark)		6		100%		85%		50%		78,3%	231
Buchholz (Zauche)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%		75%		95%		90,0%	115
Buckow		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		80%		80%		83,3%	185
Buschow		6		62%		80%		80%		74,0%	269
Calau		5		7%		85%		95%		62,3%	320
Caputh-Geltow		7		50%		90%		75%		71,7%	284
Caputh Schwielowsee		6		50%		90%		75%		71,7%	284
Casekow		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%		85%		90%		86,7%	152
Chorin		6		50%		80%		80%		70,0%	293
Coschen		6		50%		90%		100%		80,0%	215
Cottbus		2		23%		100%		90%		71,0%	292
Cottbus-Merzdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%		85%		100%		95,0%	30
Cottbus-Sandow		6		100%		90%		75%		88,3%	130
Cottbus-Wilmersdorf Nord		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%		80%		80%		86,7%	152
Dabendorf		5		45%		85%		60%		63,3%	316
Dahlewitz		6		75%		85%		65%		75,0%	257
Dallgow-Döberitz		5		100%		85%		65%		83,3%	185
Dannenwalde (Gransee)		6		100%		80%		95%		91,7%	80
Döberitz		7		100%		85%		70%		85,0%	170
Doberlug-Kirchhain		4		46%		100%		80%		75,3%	255
Dossow (Prign)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%		90%		90%		93,3%	49
Drahnsdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		65%		80%		78,3%	231
Drebkau		6		25%		90%		75%		63,3%	316
Eberswalde Hbf		3		100%		100%		90%		96,7%	15
Eisenhüttenstadt		5		0%		85%		80%		55,0%	330
Elsholz		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%		80%		100%		93,3%	49
Elstal		5		75%		80%		70%		75,0%	257
Elsterwerda		4		95%		100%		90%		95,0%	30
Elsterwerda-Biehla		5		81%		70%		100%		83,7%	184
Erkner		3		100%		95%		80%		91,7%	80
Falkenberg (Elster)		3		29%		95%		85%		69,7%	301
Falkenberg (Mark)		6		50%		90%		75%		71,7%	284
Falkenhagen Gewerbepark		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		25%		95%		70,0%	293
Falkensee		5		100%		90%		80%		90,0%	115
Fangschleuse		6		100%		90%		70%		86,7%	152
Ferch-Lienewitz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		80%		95%		88,3%	130
Fermerswalde		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		75%		80%		81,7%	201
Finkenheerd		6		0%		85%		65%		50,0%	333
Finkenkrug		5		75%		85%		60%		73,3%	271
Finsterwalde		5		100%		85%		95%		93,3%	49
Fohrde		7		100%		90%		90%		93,3%	49
Forst (Lausitz)		6		100%		85%		90%		91,7%	80



Stationsname	Erfassung 2016 bis 2017 Erfassung 2018	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%		95%		91,7%	80
Frankfurt (Oder)-Rosengarten		6		50%		70%		100%		73,3%	271
Fretzdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%		90%		100%		96,7%	15
Friedersdorf (b Königs Wusterh.)		6		100%		80%		95%		91,7%	80
Friesack (Mark)		6		100%		85%		65%		83,3%	185
Fürstenberg (Havel)		5		33%		85%		80%		66,0%	309
Fürstenwalde (Spree)		4		100%		100%		95%		98,3%	5
Fürstenwalde (Spree) Süd		7		100%		75%		70%		81,7%	201
Glöwen		6		50%		75%		85%		70,0%	293
Gollmitz (Niederlausitz)		7		100%		85%		95%		93,3%	49
Golm		6		100%		85%		95%		93,3%	49
Golßen		6		100%		90%		95%		95,0%	30
Golzow (b Eberswalde)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		80%		75%		81,7%	201
Golzow (Oderbruch)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		90%		95%		91,7%	80
Görden		7		100%		85%		65%		83,3%	185
Gorgast		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		90%		100%		93,3%	49
Götz		6		95%		75%		30%		66,7%	308
Gransee		6		90%		90%		70%		83,3%	185
Griebnitzsee		4		95%		85%		95%		91,7%	80
Groß Köris		6		95%		80%		90%		88,3%	130
Groß Kreutz		6		100%		80%		60%		80,0%	215
Groß Pankow		6		100%		75%		100%		91,7%	80
Groß Schönebeck		NE		100%		85%		90%		91,7%	80
Großbeeren		6		62%		95%		80%		79,0%	227
Großräschen		6		50%		85%		95%		76,7%	244
Großwudicke		7		45%		85%		75%		68,3%	302
Grüneberg		6		100%		85%		100%		95,0%	30
Grunow (Niederlausitz)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		90%		80%		86,7%	152
Guben		5		50%		85%		95%		76,7%	244
Halbe		6		95%		80%		85%		86,7%	152
Hammelspring		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%		90%		100%		96,7%	15
Hangelsberg		6		100%		90%		85%		91,7%	80
Heiligengrabe		7		100%		85%		90%		91,7%	80
Helensee		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		85%		80%		85,0%	170
Hennigsdorf (b Berlin)		3		83%		55%		65%		67,7%	307
Herrensee		6		100%		85%		95%		93,3%	49
Herzberg (Elster)		6		50%		80%		90%		73,3%	271
Herzberg (Mark)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		10%		80%		60,0%	323
Hohen Neuendorf West		6		75%		90%		65%		76,7%	244
Hohenleipisch		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		85%		100%		91,7%	80
Hosena		5		0%		90%		95%		61,7%	321
Hubertushöhe		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		80%		95%		88,3%	130
Jacobsdorf (Mark)		6		100%		90%		95%		95,0%	30
Jänschwalde		6		50%		80%		80%		70,0%	293
Jänschwalde Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		70%		95%		85,0%	170
Joachimsthal		6		45%		90%		70%		68,3%	302
Joachimsthal Kaiserbahnhof		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%		80%		95%		86,7%	152
Jüterbog		4		100%		100%		75%		91,7%	80
Kablow		7		50%		80%		80%		70,0%	293
Karstädt		6		95%		85%		80%		86,7%	152
Kerkwitz		6		50%		90%		100%		80,0%	215
Kirchmöser		6		75%		90%		70%		78,3%	231
Klandorf		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%		20%		100%		73,3%	271
Klasdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		85%		100%		91,7%	80
Klinge		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%		75%		90%		83,3%	185



Stationsname	Erfassung 2016 bis 2017 Erfassung 2018		DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Klosterfelde			NE		95%		90%		90%		91,7%	80
Kolkwitz		unter 50 Fahrgäste am Tag	6		90%		85%		95%		90,0%	115
Kolkwitz Süd		unter 50 Fahrgäste am Tag	6		85%		90%		85%		86,7%	152
Königs Wusterhausen			3		79%		95%		95%		89,7%	129
<b>Kraftwerk Finkenheerd</b>			6		100%		80%		100%		93,3%	49
Kremmen			6		100%		50%		45%		65,0%	310
Kummersdorf (b Storkow)			7		45%		90%		95%		76,7%	244
<b>Kunersdorf</b>		unter 50 Fahrgäste am Tag	6		90%		90%		95%		91,7%	80
Küstri n-Kietz			6		40%		85%		95%		73,3%	271
Kyritz			NE		45%		75%		65%		61,7%	321
<b>Lauchhammer</b>			6		50%		90%		80%		73,3%	271
Letschin			6		45%		90%		95%		76,7%	244
Leuthen (b Cottbus)		unter 50 Fahrgäste am Tag	6		85%		85%		95%		88,3%	130
<b>Liebenthal (Prignitz)</b>		unter 50 Fahrgäste am Tag	7		100%		80%		80%		86,7%	152
Lindenberg (Mark)			7		50%		80%		95%		75,0%	257
Lindow (Mark)			NE		40%		25%		75%		46,7%	334
Löwenberg			6		58%		90%		85%		77,7%	243
Lottschese e		unter 50 Fahrgäste am Tag	NE		100%		20%		95%		71,7%	284
Lübben			4		100%		95%		100%		98,3%	5
Lübbenu			4		95%		95%		100%		96,7%	15
Lubolz		unter 50 Fahrgäste am Tag	6		100%		90%		95%		95,0%	30
<b>Luckaitztal</b>		unter 50 Fahrgäste am Tag	6		90%		75%		75%		80,0%	215
<b>Luckau-Uckro</b>			6		100%		90%		100%		96,7%	15
<b>Luckenwalde</b>			5		90%		95%		55%		80,0%	215
Ludwigsfelde			4		73%		90%		85%		82,7%	199
Ludwigsfelde Struveshof			6		100%		85%		100%		95,0%	30
Marquardt			5		55%		85%		55%		65,0%	310
Medewitz			6		50%		85%		80%		71,7%	284
<b>Melchow</b>			6		100%		90%		85%		91,7%	80
Meyenburg			NE		95%		25%		95%		71,7%	284
<b>Michendorf</b>			4		100%		85%		80%		88,3%	130
<b>Mixdorf</b>			7		100%		90%		95%		95,0%	30
<b>Mögeln</b>			7		100%		90%		95%		95,0%	30
<b>Müllrose</b>			6		100%		75%		95%		90,0%	115
Müncheberg (Mark)			6		100%		75%		90%		88,3%	130
Nassenheide			6		100%		80%		100%		93,3%	49
<b>Nauen</b>			3		100%		100%		75%		91,7%	80
Nechlin		unter 50 Fahrgäste am Tag	7		100%		90%		100%		96,7%	15
<b>Nennhausen</b>			6		80%		85%		80%		81,7%	201
<b>Netzebrand</b>		unter 50 Fahrgäste am Tag	7		95%		80%		85%		86,7%	152
Neuhausen (b Cottbus)			6		40%		90%		95%		75,0%	257
<b>Neuhof (b Zossen)</b>		unter 50 Fahrgäste am Tag	6		100%		85%		100%		95,0%	30
<b>Neupetershain</b>			6		30%		80%		70%		60,0%	323
Neuruppin Rheinsberger Tor			6		95%		85%		80%		86,7%	152
<b>Neuruppin West</b>			6		100%		90%		65%		85,0%	170
Neustadt (Dosse)			5		100%		90%		80%		90,0%	115
Neutrebbin			6		50%		80%		95%		75,0%	257
Neuzelle			5		50%		80%		90%		73,3%	271
Niederfinow			6		95%		85%		100%		93,3%	49
<b>Niedergörsdorf</b>			6		80%		95%		95%		90,0%	115
<b>Niederlehme</b>			7		50%		80%		95%		75,0%	257
<b>Obersdorf</b>		unter 50 Fahrgäste am Tag	7		90%		90%		95%		91,7%	80
Oderin			6		100%		85%		100%		95,0%	30
<b>Oegeln</b>		unter 50 Fahrgäste am Tag	7		90%		90%		100%		93,3%	49
<b>Oehna</b>		unter 50 Fahrgäste am Tag	6		95%		90%		95%		93,3%	49
Oranienburg			3		100%		100%		95%		98,3%	5



Stationsname	Erfassung 2016 bis 2017 Erfassung 2018	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Ortrand		6		57%		85%		95%		79,0%	227
Passow (Uckermark)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%		85%		80%		83,3%	185
Paulinenaue		6		95%		75%		75%		81,7%	201
Peitz Ost		6		45%		85%		75%		68,3%	302
Perleberg		6		95%		80%		90%		88,3%	130
Petershagen (Uckermark)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		90%		80%		86,7%	152
Pillgram		6		80%		90%		95%		88,3%	130
Pinnow (Uckermark)		6		95%		90%		95%		93,3%	49
Plessa		6		50%		80%		95%		75,0%	257
Potsdam Charlottenhof		4		100%		100%		75%		91,7%	80
Potsdam Hbf		2		100%		100%		100%		100,0%	1
Potsdam Medienstadt Babelsberg		5		75%		85%		45%		68,3%	302
Potsdam Park Sanssouci		3		100%		95%		65%		86,7%	152
Potsdam Pirschheide		6		50%		90%		70%		70,0%	293
Potsdam Rehbrücke		6		100%		80%		65%		81,7%	201
Premnitz Nord		7		100%		80%		60%		80,0%	215
Premnitz Zentrum		7		100%		80%		85%		88,3%	130
Prenzlau		4		100%		100%		85%		95,0%	30
Priort		6		75%		90%		75%		80,0%	215
Pritzerbe		6		100%		85%		80%		88,3%	130
Pritzwalk		6		62%		80%		75%		72,3%	281
Pritzwalk West		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		15%		75%		60,0%	323
Pritzwalk-Hainholz		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		10%		95%		65,0%	310
Prösen		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		80%		95%		88,3%	130
Prösen Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	92%		80%		100%		90,5%	114
Prösen West		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		80%		80%		83,3%	185
Raddusch		6		50%		90%		90%		76,7%	244
Rangsdorf		5		85%		90%		65%		80,0%	215
Rathenow		4		100%		90%		95%		95,0%	30
Rehfeld (Falkenberg)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%		90%		95%		90,0%	115
Rehfelde		6		50%		90%		95%		78,3%	231
Rheinsberg (Mark)		NE		75%		35%		85%		65,0%	310
Rosenwinkel		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		15%		60%		55,0%	330
Rückersdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%		90%		95%		93,3%	49
Rüdnitz		6		100%		85%		70%		85,0%	170
Ruhland		5		95%		100%		100%		98,3%	5
Ruhlsdorf-Zerpenschleuse		NE		95%		80%		100%		91,7%	80
Saarmund		6		52%		90%		85%		75,7%	254
Sachsenhausen (Nordb)		6		95%		90%		100%		95,0%	30
Sarnow		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		75%		80%		81,7%	201
Schmachtenhagen		NE		45%		10%		55%		36,7%	336
Schneeberg (Mark)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		90%		95%		91,7%	80
Schönborn (b Doberlug)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		80%		90%		86,7%	152
Schönerlinde		NE		95%		80%		95%		90,0%	115
Schönfließ Dorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%		70%		100%		85,0%	170
Schönow (Uckermark)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		80%		75%		81,7%	201
Schönwalde (Barnim)		NE		95%		65%		75%		78,3%	231
Schönwalde (Spreewald)		6		100%		80%		100%		93,3%	49
Schwante		7		100%		70%		65%		78,3%	231
Schwarzheide Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		80%		90%		86,7%	152
Schwedt (Oder)		6		100%		90%		100%		96,7%	15
Schwedt (Oder) Mitte		6		100%		85%		95%		93,3%	49
Seddin		5		50%		90%		75%		71,7%	284
Sedlitz Ost		6		12%		80%		80%		57,3%	327
Seefeld (Mark)		6		100%		90%		95%		95,0%	30
Seegefeld		5		100%		80%		75%		85,0%	170



Stationsname	Erfassung 2016 bis 2017 Erfassung 2018	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Seehausen (Uckermark)		6		100%		90%		90%		93,3%	49
Seelow (Mark)		6		100%		80%		95%		91,7%	80
Seelow-Gusow		6		100%		90%		95%		95,0%	30
Senftenberg		5		95%		95%		85%		91,7%	80
Spremberg		7		100%		85%		95%		93,3%	49
Storkow (Mark)		6		100%		75%		95%		90,0%	115
Strausberg		4		58%		95%		75%		76,0%	253
Tantow		6		95%		90%		90%		91,7%	80
Teichland		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%		80%		100%		93,3%	49
Teltow		6		100%		75%		50%		75,0%	257
Templin		7		95%		80%		90%		88,3%	130
Templin Stadt		6		95%		80%		65%		80,0%	215
Thyrow		6		100%		90%		75%		88,3%	130
Trebbin		5		75%		80%		60%		71,7%	291
Trebnitz (Mark)		6		0%		85%		90%		58,3%	326
Treuenbrietzen		7		100%		80%		70%		83,3%	185
Treuenbrietzen Süd		7		100%		80%		95%		91,7%	80
Uebigau		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		90%		95%		91,7%	80
Vehlefanz		7		100%		70%		65%		78,3%	231
Velten (Mark)		5		0%		70%		70%		46,7%	334
Vetschau		6		100%		95%		85%		93,3%	49
Vogelsang (Grans ee)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		75%		80%		81,7%	201
Waldrehna		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%		85%		100%		93,3%	49
Walsleben		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%		90%		85%		91,7%	80
Wandlitz		NE		95%		75%		70%		80,0%	215
Wandlitzsee		NE		100%		90%		90%		93,3%	49
Warnitz (Uckermark)		6		100%		90%		100%		96,7%	15
Weisen		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%		25%		100%		75,0%	257
Wellmitz		6		50%		80%		80%		70,0%	293
Wendisch-Rietz		6		95%		70%		100%		88,3%	130
Wensickendorf		NE		100%		90%		100%		96,7%	15
Werbig		6		63%		90%		95%		82,5%	200
Werder (Havel)		4		76%		90%		75%		80,3%	213
Werneuchen		6		100%		85%		70%		85,0%	170
Wies enau		6		12%		60%		95%		55,7%	328
Wiesenburg (Mark)		5		35%		80%		80%		65,0%	310
Wilhelmshorst		5		38%		90%		60%		62,5%	319
Wilmersdorf (b Angermünde)		6		7%		85%		75%		55,7%	328
Wittenberge		3		95%		100%		100%		98,3%	5
Wittstock (Dosse)		6		100%		90%		65%		85,0%	170
Wolterdorf (b Luckenwalde)		6		50%		75%		80%		68,3%	302
Wriezen		6		81%		80%		80%		80,3%	213
Wünsdorf-Waldstadt		5		50%		80%		95%		75,0%	257
Wusterhausen (Dosse)		NE		45%		75%		75%		65,0%	310
Wustermark		5		100%		75%		65%		80,0%	215
Wusterwitz		6		100%		70%		65%		78,3%	231
Wustra u-Radensleben		7		95%		80%		90%		88,3%	130
Wutike		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%		75%		60%		75,0%	257
Zeesen		6		80%		70%		70%		73,3%	271
Zehdenick		6		100%		85%		80%		88,3%	130
Zehdenick Neuhof		7		100%		90%		95%		95,0%	30
Zellendorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%		80%		100%		93,3%	49
Zernsdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%		75%		85%		85,0%	170
Ziltendorf		6		45%		90%		100%		78,3%	231
Zossen		5		50%		90%		50%		63,3%	316
Zühlsdorf		NE		95%		85%		100%		93,3%	49

Tab. 1 Endergebnis aller 336 Stationen

*Veränderungen:*

*Die größten Verbesserungen wurden an folgenden der 114 im Jahr 2018 erfassten Stationen registriert:*

<i>Ruhland</i>	<i>Steigerung von 56,7% auf 98,3%</i>	<i>(+ 41,7%)</i>
<i>Sachsenhausen (Nordb)</i>	<i>Steigerung von 66,7% auf 95,0%</i>	<i>(+ 28,3%)</i>
<i>Ahrensfelde Nord</i>	<i>Steigerung von 71,7% auf 96,7%</i>	<i>(+ 25,0%)</i>
<i>Blumberg (b Berlin)</i>	<i>Steigerung von 75,0% auf 93,3%</i>	<i>(+ 18,3%)</i>
<i>Seelow (Mark)</i>	<i>Steigerung von 73,3% auf 91,7%</i>	<i>(+ 18,3%)</i>
<i>Zehdenick Neuhof</i>	<i>Steigerung von 76,7% auf 95,0%</i>	<i>(+ 18,3%)</i>

*Alle genannten Stationen wurden grunderneuert.*

*Folgende Stationen haben sich im Gesamterfüllungsgrad deutlich verschlechtert:*

<i>Rehfelde</i>	<i>Reduzierung von 88,7% auf 78,3%</i>	<i>(- 10,3%)</i>
<i>Netzebrand</i>	<i>Reduzierung von 95,0% auf 86,7%</i>	<i>(- 8,3%)</i>
<i>Baitz</i>	<i>Reduzierung von 80,7% auf 72,3%</i>	<i>(- 8,3%)</i>

*In Rehfelde finden die Planabfahrten am niedrigen (nicht barrierefreien) Bahnsteiggleis statt.  
In Netzebrand wurden zunehmend Schäden der bestehenden Infrastruktur festgestellt.  
In Baitz blieb die Störfallansage trotz deutlicher Zugverspätung aus und es existierte auf einem Bahnsteig kein Liniennetzplan.*

*Die Veränderungen aller im Jahr 2018 wiederholt erfassten Stationen werden im Einzelnen in der folgenden Abbildung dargestellt:*

---

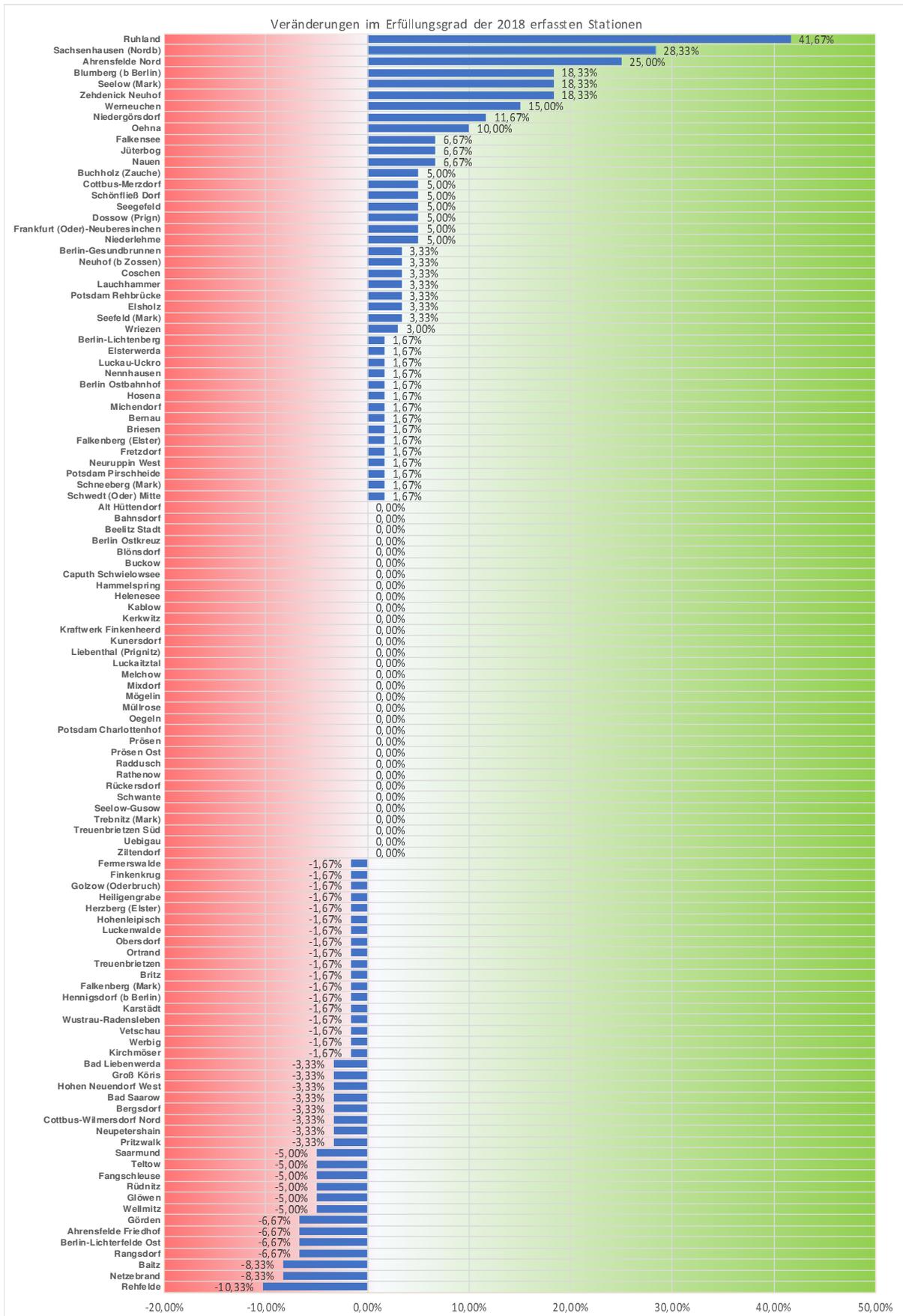


Abb. 14 Übersicht über die Veränderungen 2018

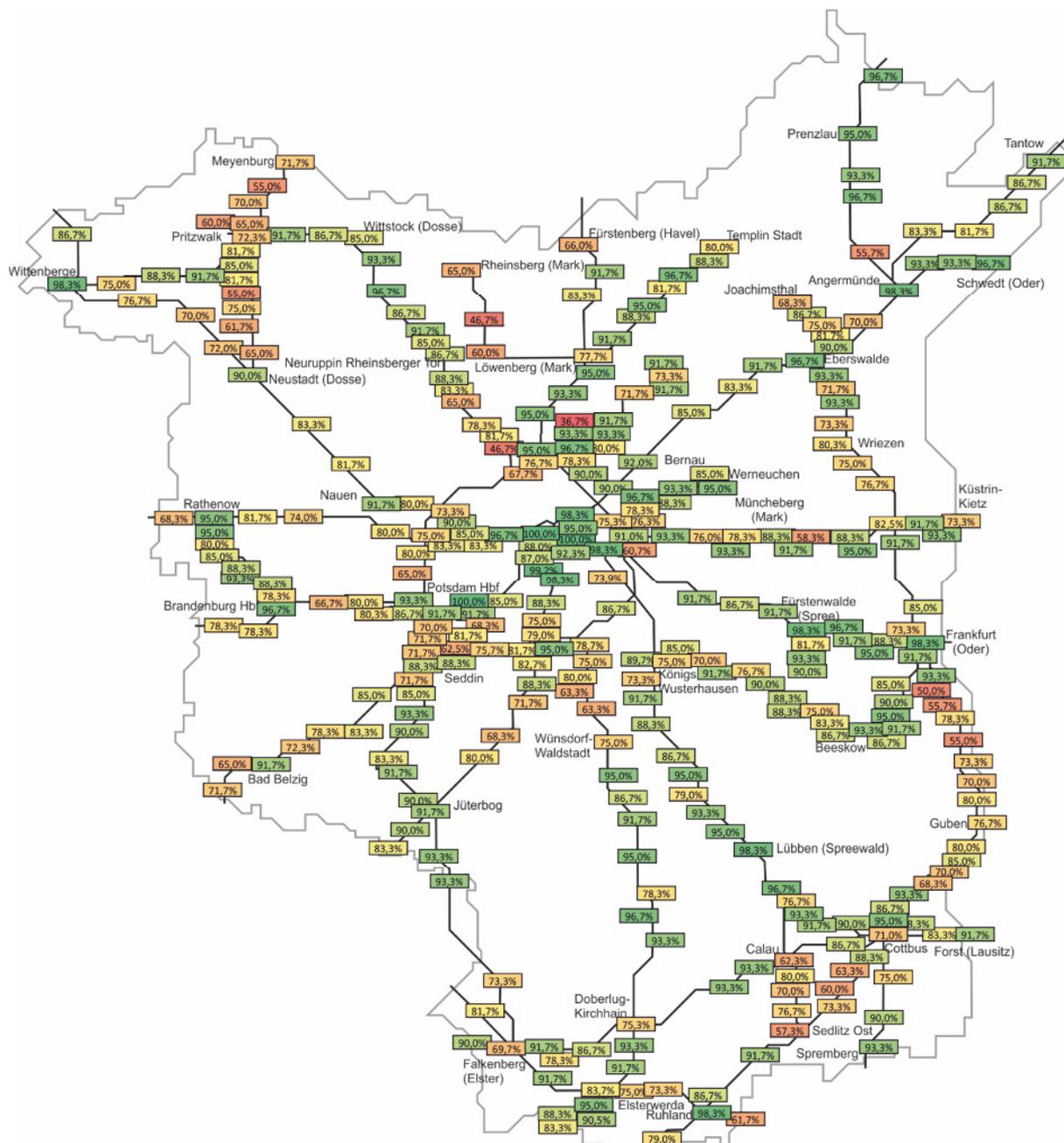


Abb. 15 Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade

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 2018. Temporäre bauliche Umleitungen bleiben unberücksichtigt.

Linie	erste Station	letzte Station	Anzahl Stationen	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad
RE1	Wusterwitz	Cottbus	31	81,6%	91,3%	85,3%	86,1%
RE2	Karstädt	Cottbus	25	83,4%	91,2%	90,0%	88,2%
RE3	Nechlin/Schwedt (Oder)	Elsterwerda-Biehla/Blönsdorf	33	86,2%	90,0%	87,0%	87,7%
RE4	Rathenow	Jüterbog	19	91,0%	88,9%	79,2%	86,4%
S4	Rehfeld (Falkenberg)	Hoseana	8	61,3%	88,1%	91,9%	80,4%
RE5	Fürstenberg (Havel)	Elsterwerda	27	83,7%	88,3%	86,7%	86,2%
RE6	Wittenberge	Berlin-Gesundbrunnen	23	91,3%	80,9%	83,7%	85,3%
RE7	Medewitz (Mark)	Wünsdorf-Waldstadt	27	76,0%	88,1%	78,9%	81,0%
RE10	Falkenberg (Elster)	Cottbus	5	41,0%	93,0%	89,0%	74,3%
RB10	Nauen	Berlin Südkreuz	11	96,6%	90,9%	81,8%	89,8%
RB11	Frankfurt (Oder)	Cottbus	19	58,7%	83,9%	89,2%	77,3%
RB12	Templin Stadt	Berlin Ostkreuz	15	92,5%	88,3%	88,3%	89,7%
RB13	Wustermark	Jungfernhöhe	6	94,2%	83,3%	80,0%	85,8%
RB14	Nauen	Berlin-Schönefeld Flughafen	15	90,8%	92,0%	85,3%	89,4%
RE15	Ortrand	Hoseana	3	50,7%	91,7%	96,7%	79,7%
RE18	Ortrand	Cottbus	7	48,1%	90,0%	85,0%	74,4%
RB20	Oranienburg	Potsdam Hbf	8	94,8%	90,0%	81,3%	88,7%
RB21	Wustermark	Berlin Friedrichstraße	13	86,9%	91,9%	85,0%	87,9%
RB22	Berlin Friedrichstraße	Königs Wusterhausen	14	86,1%	93,2%	91,8%	90,4%
RB23	Potsdam Hbf	Michendorf	8	73,8%	90,6%	80,6%	81,7%
RB24	Eberswalde Hbf	Senftenberg	26	80,5%	88,1%	86,7%	85,1%
RB25	Werneuchen	Berlin Ostkreuz	9	91,3%	91,1%	85,0%	89,1%
RB26	Berlin-Lichtenberg	Küstrin-Kietz	14	74,5%	88,2%	93,2%	85,3%
RB27	Groß Schönebeck/Schmachtenhagen	Berlin-Gesundbrunnen	15	94,0%	71,7%	89,0%	84,9%
RB31	Elsterwerda-Biehla	Prösen Ost	3	89,2%	83,3%	96,7%	89,7%
RB33	Berlin-Wannsee	Jüterbog	12	89,4%	84,6%	78,8%	84,2%
RB35	Fürstnwalde (Spree)	Bad Saarow Klinikum	4	100,0%	86,3%	86,3%	90,8%
RB36	Königs Wusterhausen	Frankfurt (Oder)	20	85,2%	83,3%	91,3%	86,6%
RB43	Herzberg	Cottbus	11	64,5%	88,6%	87,3%	80,2%
RB45	Elsterwerda	Prösen West	3	91,7%	86,7%	88,3%	88,9%
RB46	Cottbus	Forst (Lausitz)	4	77,0%	87,5%	86,3%	83,6%
RB49	Falkenberg (Elster)	Cottbus	14	58,2%	86,8%	87,1%	77,4%
RB51	Rathenow	Brandenburg	10	99,0%	86,5%	79,5%	88,3%
RB54	Rheinsberg (Mark)	Löwenberg (Mark)	4	65,8%	40,0%	81,3%	62,3%
RB55	Kremmen	Hennigsdorf	6	79,7%	64,2%	65,0%	69,6%
RB60	Eberswalde Hbf	Frankfurt (Oder)	12	75,7%	85,8%	92,9%	84,8%
RB61	Angermünde	Schwedt (Oder)	4	98,8%	90,0%	97,5%	95,4%
RB 62	Angermünde	Prenzlau	2	100,0%	97,5%	92,5%	96,7%
RB63	Eberswalde Hbf	Joachimsthal	6	78,3%	86,7%	84,0%	83,1%
RB65	Cottbus	Spremberg	4	63,3%	90,0%	84,2%	82,3%
RB66	Berlin-Gesundbrunnen	Tantow	9	91,2%	91,7%	88,9%	90,6%
RB73	Pritzwalk	Neustadt (Dosse)	9	78,0%	71,7%	72,8%	74,1%
RB74	Meyenburg	Pritzwalk West	6	86,2%	28,3%	82,5%	65,7%

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, RB62 und RB66. Erfüllungsgrade unter 70% haben die nur saisonal verkehrende RB54 nach Rheinsberg, die Linie RB55 von Hennigsdorf nach Kremmen und die Linie RB74 von Meyenburg nach Pritzwalk.

Ein Erfüllungsgrad hinsichtlich der Barrierefreiheit von unter 70% betrifft die in Südbrandenburg verkehrenden Linien S4, RE10, RB11, RE15 und RE18, RB43, RB 49 und RB65, außerdem die Linie RB54. Dagegen liegt der Erfüllungsgrad auf Linien RB10, RB35, RB51, RB61 und RB62 bei über 95%.

Die Anforderungen an die Fahrgastinformation sind bei der saisonal verkehrenden Linie RB54 sowie auf der RB74 am wenigsten erfüllt. Einen Erfüllungsgrad von unter 70% hat außerdem die Linie RB55. Gute Ergebnisse mit Erfüllungsgraden von mehr als 90% haben die Linien RE1, RE2, RE10, RB10, RB14, RE15, RB21, RB22, RB23, RB25, RB62 und RB66.

Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität zeigt die RB55 mit einem Erfüllungsgrad von nur 65% das schlechteste Ergebnis, alle anderen Linien haben einen Erfüllungsgrad von mindestens 70%.. Die höchsten Erfüllungsgrade von mehr als 90% weisen die Linien S4, RE15, RB22, RB26, RB31, RB36, RB60, RB61 und RB62 auf.

#### *Veränderungen:*

*Verbesserungen von mehr als 5% im Gesamterfüllungsgrad wurden bei den Linien S4, RE15 und RB25 festgestellt.*

*Verschlechterungen von mehr als 0,5% im Gesamterfüllungsgrad wurden bei den Linien RB20, RB35 und RB51 festgestellt.*

## **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 11% der untersuchten Stationen dringender und bei 51% erkennbarer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinformation oder der Aufenthaltsqualität. 38% der Stationen weisen mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% keinen oder nur geringfügigen Handlungsbedarf auf. Es entsprechen 18% der Zugangsstellen den Anforderungen der VBB GmbH in allen Belangen.

Bei der Gewichtung nach Fahrgästen konnten wie in den Vorjahren 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. 35% der untersuchten Stationen haben Bahnsteighöhen von weniger als 55 cm (betrifft ca. 9% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei 39% der untersuchten Stationen ist kein oder kein vollständiges taktiles Leitsystem vorhanden (betrifft 28% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei 14 Stationen (nur Bahnhofskategorien 6 und NE betroffen) können die Fahrgäste nicht über Verspätungen und Zugausfälle informiert werden, da kein dynamisches Fahrgastinformationssystem vorhanden ist (betrifft aber nur ca. 0,1% 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 25% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Mehr als 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 Berlin-Gesundbrunnen, mittlere Bahnhofsgroßen wie Rathenow oder Elsterwerda als auch auf kleinere Stationen wie Fretzdorf oder Hammelspring zu.

Umgekehrt weisen auch Bahnhöfe oberer Bahnhofskategorien Defizite auf. So fehlt beispielsweise bei den diesjährig untersuchten Stationen Berlin-Lichtenberg oder Berlin Ostbahnhof das taktile Leitsystem auf den Bahnsteigen des Regionalverkehrs.

14 Stationen wurden mit einem Gesamterfüllungsgrad von 60% oder weniger bewertet, davon in diesem Jahr die Stationen Neupetershain und Trebnitz (Mark). 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 (allerdings nicht bundeseigenen) 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.

Die Wiederholungserfassungen zeigen 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 liegen. Die Bewertungsergebnisse stagnieren seit einigen Jahren. Insbesondere wurden zunehmend die Anforderungen an den Wetterschutz nicht erfüllt, was teilweise auch durch zusätzlichen Bedarf infolge steigender Fahrgastzahlen verursacht wird. Daneben wurden vermehrt Anforderungen an Sitzgelegenheiten nicht erfüllt sowie größere Schäden überwiegend durch Vandalismus registriert, die die Aufenthaltsqualität mindern. In diesem Jahr wurden auch zunehmend Abnutzungserscheinungen (Schäden im Bodenbelag der Bahnsteige, Rost an den Sitzplätzen) bei Stationen beobachtet, die schon vor einigen Jahren grunderneuert wurden.

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

<b>Barrierefreiheit</b>	<b>Fahrgastinformation</b>	<b>Aufenthaltsqualität</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bahnsteighöhe mind. 55 cm</li> <li>➤ Stufenfreie Zugänge</li> <li>➤ Taktils 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. 16 Stationsanforderungen

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen .....	4
Abb. 2	Stationsanforderungen.....	5
Abb. 3	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit .....	21
Abb. 4	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste .....	21
Abb. 5	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation .....	23
Abb. 6	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste .....	23
Abb. 7	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität.....	25
Abb. 8	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste .....	25
Abb. 9	Erfüllungsgrade nach Kriterien .....	26
Abb. 10	Zeitliche Entwicklung der Erfüllungsgrade .....	27
Abb. 11	Bewertung des Gesamterfüllungsgrades .....	28
Abb. 12	Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste .....	28
Abb. 13	Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie .....	29
Abb. 14	Übersicht über die Veränderungen 2018 .....	37
Abb. 15	Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade.....	38
Abb. 16	Stationsanforderungen .....	42

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Endergebnis aller 336 Stationen .....	35
Tab. 2	Auswertung nach Linien.....	39

---