

Qualität aller 343 Stationen und Stationsumfelder des Schienenpersonennahverkehrs - Aktualisierung 2020 -



Bericht

Berlin, März 2021



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)	13
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	19
a) Barrierefreiheit	19
b) Fahrgastinformation	22
c) Aufenthaltsqualität	24
d) Gesamterfüllungsgrad	25
IV. Fazit	39
Abbildungsverzeichnis	42
Tabellenverzeichnis	42

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 2020 mit insgesamt 114 erfassten Stationen handelt es sich bei 113 Stationen um eine Wiederholungserfassung von in den Jahren 2016 und 2017 letztmalig erfassten Stationen. Die Station Kyritz Am Bürgerpark an der Bahnstrecke Neustadt (Dosse) – Pritzwalk wurde 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 Bahnhofsbauwerks ist nicht relevant.

Die Betreiber der Stationsanlagen, zu denen die Bahnsteige einschließlich Erschließung sowie Empfangsgebäude (soweit noch mit verkehrlicher Nutzung versehen und nicht veräußert) zählen, sind für Betrieb, Sicherheit und Sauberkeit sowie die Instandhaltung und Erneuerung verantwortlich. Sie stellen die Stationen den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gegen Entgelt für die vom Aufgabenträger Land vorgegebenen Halte im SPNV zur Verfügung.

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

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

b) Aufgabenstellung

Die 343 vom durch die Länder bestellten Regionalverkehr bedienten Stationen der Bahnhofskategorien 1-7^{*1)} sowie nichtbundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die über das gesamte Gebiet des VBB verteilt sind, werden jährlich in Gruppen von je zufällig ausgewählten 114 Stationen pro Untersuchungsjahr erfasst und die Ergebnisse zusammenfassend über sämtliche Stationen ausgewertet. Die jeweils aktuellen Ergebnisse aus den Vorjahren der übrigen in diesem Jahr nicht erfassten Stationen fließen in die Gesamtauswertung ein.

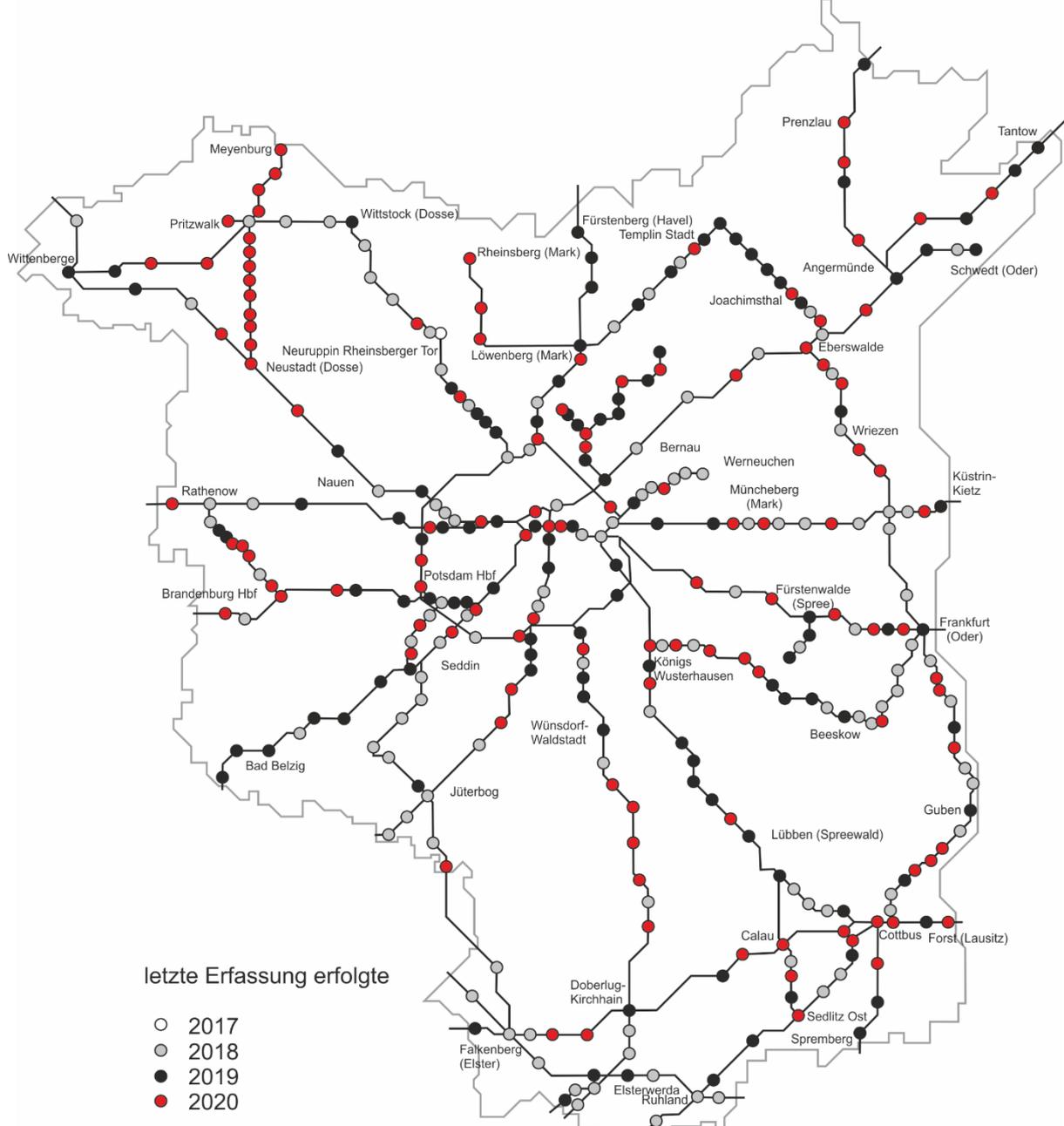


Abb. 1 Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen

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

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 (bisher Kategorien) zugeordnet wurde. Die Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB verwenden zur Definition der Basisleistungen jedoch weiterhin den Begriff der Kategorien. Für die Stationen nichtbundeseigener EIU wird in der vorliegenden Untersuchung eine eigene Kategorie (NE) gebildet. Die 343 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	171 Stationen
Bahnhofskategorie 7	52 Stationen
NE-Infrastruktur	36 Stationen

*Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen)
Es gab keine Veränderungen in den Kategoriezuordnungen.*

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.

HIG	6 Stationen
NEB	13 Stationen
RIG	16 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). 111 Stationen (32%) weisen danach zu niedrige Bahnsteighöhen auf, bei weiteren 6 Stationen (2%) verfügen nicht alle Bahnsteige über die Mindesthöhe von 55 cm ü.SO.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Bei 1 der 2020 erfassten Stationen wurden die Bahnsteighöhen auf mindestens 55 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 85 Stationen (25%) wird das Empfangsgebäude in anderer Funktion genutzt (DB-Betriebsgebäude, privates Wohnen usw.) und ist nicht öffentlich zugänglich. 78-mal (23%) steht das ehemalige Empfangsgebäude leer und ist nicht mehr zugänglich. Bei 108 Stationen (31%) ist kein Empfangsgebäude vorhanden.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die öffentliche Zugänglichkeit hat sich 2 Fälle erhöht. Der Leerstand hat sich nicht verändert.

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 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 Mindestreisenzahl 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 gilt diese Kennzeichnung weiterhin und es werden auch die Stationen der Linien RB73 und RB74 sowie der im Jahr 2018 reaktivierten Verlängerung der RB 63 zwischen Joachimsthal und Templin, die im LNVP ausgenommen sind, als Stationen mit weniger als 50 Fahrgästen betrachtet, sofern diese Fahrgastzahlen für die entsprechenden Stationen zutreffend sind. Für die Kriterien „Wetterschutz“ und „Barrierefreiheit“ sind dabei für die Bewertung der betroffenen Stationen Abschläge vorgenommen worden, d.h. dass nicht vorhandene Ausstattungsmerkmale mit geringeren Abzügen als bei den übrigen Stationen versehen worden sind, wobei die Rechenschemata in den einzelnen Kapiteln im Detail dargelegt werden.

2. ÖPNV-Anbindung / Erreichbarkeit der Station

2.1 SPNV-Linien (Länder Berlin und Brandenburg)

Angegeben sind die Liniennamen der verkehrenden SPNV-Linien aus dem Fahrplan 2020. 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 343 erfassten Stationen besitzen 263 Stationen (77%) eine ÖPNV-Anbindung, davon 249 Stationen stufenfrei.

*Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):
Es besitzen 2 Stationen zusätzlich eine ÖPNV-Anbindung.*

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 40 Stationen (12%) wurde eine zentrale DFI-Anlage angetroffen, davon waren 7 Anlagen außer Betrieb oder hatten Mängel.

*Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):
Bei 2 Stationen gab es zusätzlich eine DFI-Anlage.*

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 233 Stationen (68%) existieren für Bahnkunden angelegte Parkplätze, davon bei 14 Stationen (4%) ausschließlich gebührenpflichtige. Ausgewiesene Behindertenparkplätze wurden bei 165 Stationen (48%) angetroffen, Kurzzeitparkplätze bei 70 Stationen (20%).

*Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Stationen mit nutzbaren Parkplätzen hat sich um 1 erhöht, Stationen mit Behindertenparkplätzen um 6. Die Anzahl der Stationen mit Kurzzeitparkplätzen hat sich um nicht verändert.*

2.5 B+R-Stellplätze (Dritte und EIU)

Abstellplätze für Fahrräder mit baulichen Befestigungsvorrichtungen (z.B. Bügel) wurden bei 263 Stationen (77%) angetroffen. Davon waren 9 Anlagen (3%) zum Zeitpunkt der Erfassung augenscheinlich überfüllt, bei 32 Anlagen (9%) wurden Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 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 erhöhte sich um 2.*

2.6 Taxistellplätze (kommunale Zuständigkeit)

Ausgewiesene Parkstände für Taxen mit entsprechender Beschilderung wurden bei 84 Stationen (24%) angetroffen.

*Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 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 72-mal (21%) festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 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 6-mal (2%) verzeichnet. An 2 Stationen (1%) war eine Beleuchtungsanlage nicht vorhanden.

*Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 3.*

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 m² Standfläche pro Person bei Witterungsschutzhäusern und 1,0 m² 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 m² 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 einer weiteren Station fehlt der Wetterschutz zumindest auf einzelnen Bahnsteigen bzw. im Wartebereich vollständig. Bei 81 Stationen (24%) 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 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit beschädigten Wetterschutzeinrichtungen hat sich um 1 Station verringert, die Anzahl der Stationen mit nicht ausreichend dimensioniertem Wetterschutz hat sich wegen steigender Fahrgastzahlen 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. 31 Stationen (9%) wiesen Mängel bei den vorhandenen Sitzplätzen auf. Bei 2 Stationen fehlen Sitzplätze auf einzelnen Bahnsteigen bzw. im Wartebereich.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit Mängeln hat sich um 9 Stationen verringert. Die Anzahl der Stationen bzw. Bahnsteige oder Wartebereiche mit fehlenden Sitzplätzen hat um 3 Stationen verringert.

3.5 Abfallbehälter (EIU)

Bei Trennsystemen wurden die unterschiedlichen Abfallbehältnisse zu einem zusammengefasst. Abfallbehälter auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. Bei 6 Stationen (2%) wurden Mängel oder Schäden an den Abfallbehältern festgestellt. Bei einer Station fehlen Abfallbehälter vollständig, bei einer anderen im Wartebereich.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 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 42 Stationen (12%) zumindest in Teilbereichen vorhanden.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit Videoüberwachung erhöhte sich um 1.

3.7 Öffentliche Telefone (Dritte)

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). An 43 Stationen (13%) wurden öffentliche Telefone vorgefunden.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit öffentlichen Telefonen erhöhte sich um 1.

3.8 Gepäckschließfächer (EIU)

Das Vorhandensein und die Anzahl der einzelnen Schließfächer wurden aufgenommen. Gepäckschließfächer gab es insgesamt bei 15 Stationen (4%).

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit Gepäckschließfächern reduzierte sich um 1.

3.9 Briefkästen (Dritte)

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). Dabei wurden an 110 Stationen (32%) Briefkästen angetroffen, an 3 Stationen Poststellen.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit Briefkästen reduzierte sich um 3. Die Anzahl von Stationen mit Poststellen veränderte sich nicht.

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 4 Stationen nicht nutzbar.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit WC blieb unverändert, die Anzahl der Stationen mit nicht nutzbarem WC veränderte sich ebenfalls nicht.

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 17 Stationen (5%) sind einzelne Bahnsteige nicht stufenfrei zugänglich. 10 Stationen (3%) verfügen zwar über stufenfreie Bahnsteigzugänge, jedoch waren die Bahnsteige nicht untereinander stufenfrei verbunden (fehlende stufenfreie Gleisquerung), und es bestanden auch keine alternativen Querungsmöglichkeiten in der Nähe. Bei 3 Stationen (1%) war der Zugang zu einem Empfangsgebäude mit Serviceeinrichtungen oder zumindest der Zugang zwischen Empfangsgebäude und Bahnsteigzugängen nicht stufenfrei.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl von Stationen mit grundsätzlich nicht stufenfrei zugänglichen Bahnsteigen blieb unverändert, die Anzahl der Stationen mit einzelnen nicht stufenfreien Zugängen verringerte sich um 1, die Anzahl der Stationen mit fehlender stufenfreier Gleisquerung sowie die Anzahl der Stationen mit fehlendem stufenfreiem Zugang zum Empfangsgebäude veränderte sich nicht.

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 66 Stationen (19%) angetroffen, davon bestanden an 9 Stationen Mängel oder die Aufzüge waren außer Betrieb.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl von Stationen mit Aufzügen veränderte sich nicht, die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich um 1.

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 5 Stationen mit Mängeln (Ausfall einzelner Fahrtreppen).

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit Fahrtreppen veränderte sich nicht, die Anzahl der Stationen mit Mängeln veränderte sich ebenfalls nicht.

4.4 Treppen (EIU)

Die Zuordnung der Treppen zu den Bahnhofsbereichen erfolgt ebenfalls so, dass die Treppen nicht mehrfach erfasst wurden. Treppenanlagen bestehen an 153 Stationen (45%), davon 3-mal ohne Handlauf.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 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 309 Stationen (90%).

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 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 taktilen Elementen und dem übrigen Bodenbelag. Aufmerksamkeitsfelder vor Gefahrenpunkten werden als Noppen oder Querrillen ausgeführt.

Die Bahnsteige von 211 Stationen (62%) sind vollständig mit taktilen Leitstreifen ausgestattet. Bei weiteren 16 Stationen (5%) haben nur einzelne Bahnsteige taktile Leitstreifen. Bei 4 Stationen (1%) fehlen die taktilen Aufmerksamkeitsfelder, bei 4 Stationen (1%) der Hell-/Dunkel-Kontrast.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Es gab keine Veränderungen.

5. Fahrgastinformation

5.1 Stationsnamensschilder (EIU)

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

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen ohne Stationsnamensschilder und die Anzahl der Stationen mit Mängeln haben sich nicht verändert.

5.2 Gleisnummernschilder (EIU)

Gleisnummernschilder sind nur erforderlich, wenn mehrere Bahnsteiggleise existieren. Sie waren an insgesamt 2 Stationen (1%) unvollständig oder fehlten ganz. 22-mal (6%) wurde eine für den Fahrgast nicht nachvollziehbare oder nicht fortlaufende Gleisnummerierung festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit fehlenden Gleisnummernschildern verringerte sich um 1.

Die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich um 1.

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 104 Stationen (30%) fehlten Richtungsschilder oder wiesen Mängel auf.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 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 74 Stationen (22%) festgestellt. Bei 73 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 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich um 4, die Anzahl der Stationen mit fehlendem Wegeleitsystem erhöhte sich um 2.

5.5 Uhrzeitanzeige (EIU)

An 190 Stationen (55%) waren keine Uhren vorhanden, jedoch wurde an 170 dieser Stationen die Uhrzeit per DSA angezeigt. Somit sind 20 Stationen (6%) ohne Anzeige der Uhrzeit. An weiteren 14 Stationen (4%) wurden diesbezügliche Mängel festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 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 10. Die Anzahl von Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 4.

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 wiesen drei Stationen Mängel auf.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl von Stationen mit zentralen Zuganzeigetafeln erhöhte 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 7 Fällen (3%) wurden Mängel registriert.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Gesamtanzahl veränderte sich nicht, die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 2 Stationen.

5.8 DSA (EIU)

264 Stationen (77%) sind mit dynamischen Schriftanzeigern (DSA) ausgerüstet. Diese zeigen in der Regel durch die Anzeige der aktuellen Uhrzeit die Funktionstüchtigkeit an, falls kein Störfall erwartet wird. Mängel wurden in 8 Fällen (2%) festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Gesamtanzahl veränderte sich nicht, die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 3.

5.9 Beschallung (EIU)

An 20 Stationen (6%) sind weder Lautsprecher einer Fahrgastinformationsanlage (FIA) noch DSA-Lautsprecher vorhanden. An weiteren 263 Stationen (76%) mit Lautsprechern wurden während der Aufenthaltszeit der Erfasser trotz stattfindender Zugfahrten keine Regelansagen (Zugankündigungen oder Warnhinweise) getätigt. An 61 Stationen (18%) wurden Regelansagen registriert bzw. es waren Akustikmodule vorhanden, die die Ansagen auf Knopfdruck tätigen.

An 4 Stationen (1%) 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 37 Stationen wurden beobachtete Störfälle korrekt angesagt.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen ohne Lautsprecher veränderte sich nicht, die Anzahl der Stationen mit Regelansagen erhöhte sich um 1.

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 4-mal (1%) unvollständig oder wiesen Mängel auf, 3-mal (1%) waren sie gar nicht vorhanden. Liniennetzpläne waren an 43 Stationen (13%) unvollständig oder fehlten ganz. Hinweise auf aktuelle Fahrplanänderungen fehlten 2-mal (1%).

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit mangelhaften Fahrplanaushängen erhöhte sich um 1, die Anzahl der Stationen mit fehlenden Fahrplanaushängen erhöhte sich um 3, die Anzahl der Stationen mit fehlenden oder mangelhaften Liniennetzplänen reduzierte sich um 6. Die Anzahl der Stationen mit fehlenden Hinweisen zu Fahrplanänderungen erhöhte sich um 1.

5.11 Info-/Notrufsäulen (EIU)

Info-/Notrufsäulen sind an 15 Stationen (4%) vorhanden. Die Überprüfung der Funktionalität von Infosäulen erfolgte durch direktes Testen anhand eines Fallbeispiels einer Fahrplananfrage. Eine Infosäule war nicht funktionsfähig.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Gesamtanzahl reduzierte sich um 2, die Anzahl der Stationen mit Mängeln veränderte sich nicht.

6. Vertrieb und Service

6.1 Verkaufsstelle (EVU, z.T. Dritte)

Personenbedienter Fahrkartenverkauf (Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), z.B. DB, Agentur, Kiosk) erfolgt an 56 Stationen (16%).

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Gesamtzahl reduzierte 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 114 Stationen (33%). Funktionsmängel wurden 4-mal (1%) festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

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

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 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):
Die Gesamtanzahl der Stationen mit Entwertern sowie die Anzahl der Stationen mit Funktionsmängeln bei Entwertern veränderte sich in der Summe nicht.*

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 2020 (bezogen auf 113 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 34 Stationen (10%). Personal in Verkaufsstellen wurde hier nicht gesondert erfasst.

*Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):
Die Anzahl von Stationen mit Personalanwesenheit reduzierte 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.

75 Stationen (22%) wurden als „leicht verschmutzt“, 10 Stationen (3%) als „stark verschmutzt“ eingestuft.

*Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der leicht verschmutzten Stationen reduzierte sich um 3, die Anzahl der stark verschmutzten Stationen verringerte sich um 4.*

Die deutlich geringere Verschmutzung im Jahr 2020 kann durch die infolge der Corona-Pandemie geringeren Fahrgastzahlen begründet sein.

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 139 Stationen (41%) wurden „leichte Schäden“, bei 111 Stationen (32) „starke Schäden“ festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2020 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

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

Dabei ist zu bemerken, dass in besonderem Maße Vandalismusschäden, also vorsätzliche Zerstörungen, zu einem Nutzungsausfall von Anlagenteilen führen. Dieses gesamtgesellschaftliche Problem ist nur bedingt durch den Betreiber zu lösen. Allerdings zeigt sich, dass besonders Graffiti-Schäden häufig nicht gleich beseitigt werden und sich die Flächen mit Graffiti-Bemalung dadurch über die Jahre erheblich vergrößern.

Beispiel Cottbus-Sandow:



28.10.2017



02.10.2020

Allerdings wurden in den letzten zwei Jahren – anders als in den Jahren zuvor – vermehrt positive Beispiele erfasst, bei denen früher festgestellte Schäden wieder beseitigt wurden.

Beispiel Kremmen:



11.10.2017



20.10.2020

Beispiel Potsdam Medienstadt Babelsberg:



27.10.2017



14.09.2020

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 ≥ 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.

230 Stationen (incl. Stationsumgebungen) (67%) erfüllen 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 75 Stationen (22%) 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.

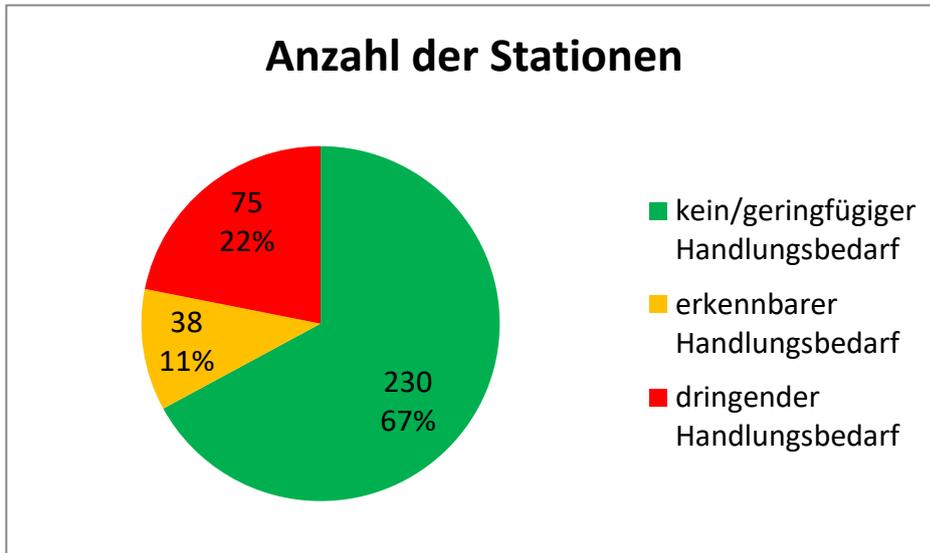


Abb. 3 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit

Aus Fahrgastsicht steht somit 69% der Nutzer eine praktisch barrierefreie Stationsinfrastruktur zur Verfügung. Nur 11% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Barrierefreiheit angewiesen.

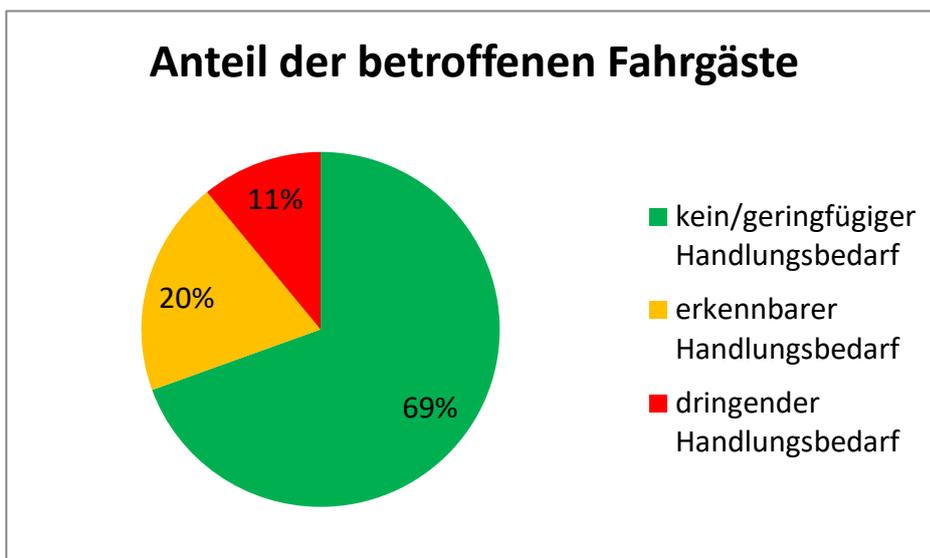


Abb. 4 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste

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 343 untersuchten Stationen erfüllen schnittstellenübergreifend die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Durchschnitt zu 84 %.

143 Stationen erfüllen die Anforderungen zu 100 %:

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

- Eisenhüttenstadt
- Finkenheerd
- Hosena
- Trebnitz (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 Liniennetztauhänge), Informationen bei Abweichungen vom Regelfall (Ansagen und Anzeigen) sowie eine Anzeige der Uhrzeit vorhanden und mängelfrei sind.

Bei 138 Stationen (40%) besteht kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf. Bei 27 Stationen (8%) besteht dringender Handlungsbedarf.

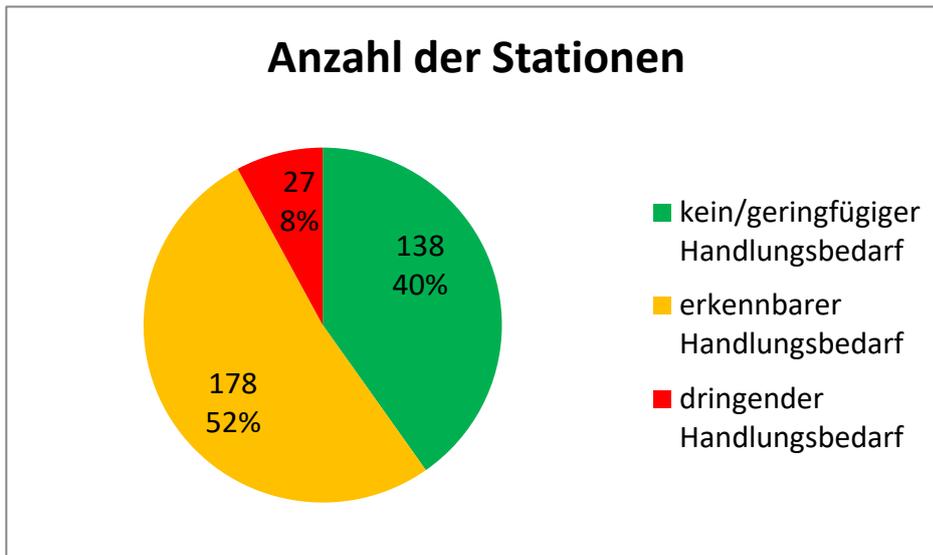


Abb. 5 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation

Sogar 81% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Fahrgastinformation zur Verfügung. Nur 2% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Fahrgastinformation angewiesen.

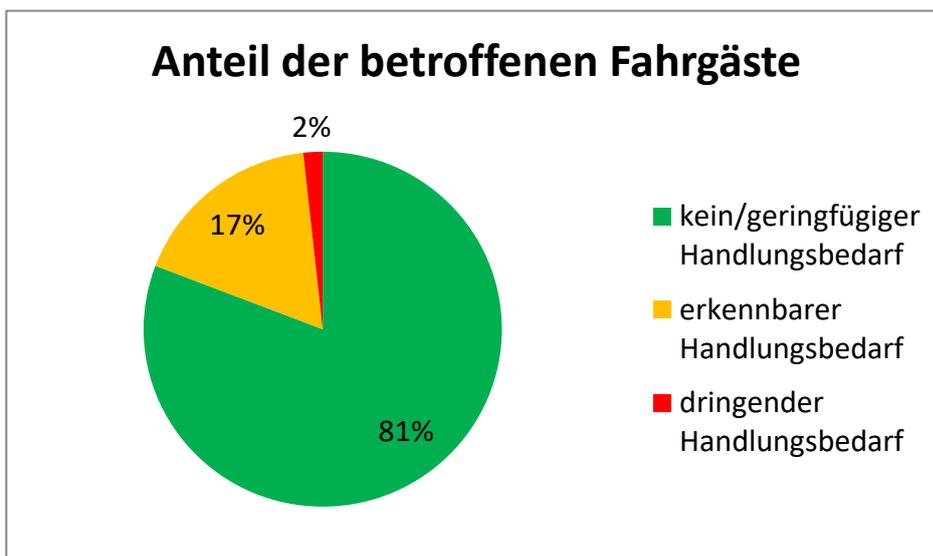


Abb. 6 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste

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

Wegeleitsysteme fehlen grundsätzlich an 73 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 343 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Fahrgastinformation im Durchschnitt zu 82 %.

30 Stationen (9%) erfüllen die Anforderungen zu 100 %. Bei 19 Stationen (6%) existiert kein Informationssystem (Lautsprecher oder dynamische Schriftanzeiger), so dass dort die Fahrgäste nicht über Zugverspätungen oder Zugausfälle informiert werden können.

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 194 Stationen (57%) erfüllt mehr als die Hälfte der Stationen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität (kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf). Bei weiteren 118 der untersuchten Stationen (34%) zeichnet sich erkennbarer Handlungsbedarf ab. Bei 31 Stationen (9%) wurde dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ermittelt.

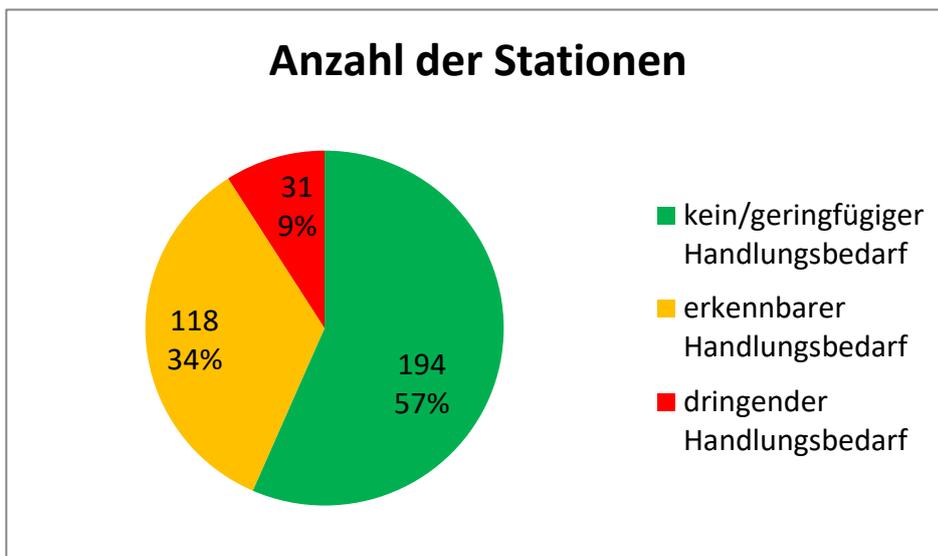


Abb. 7 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität

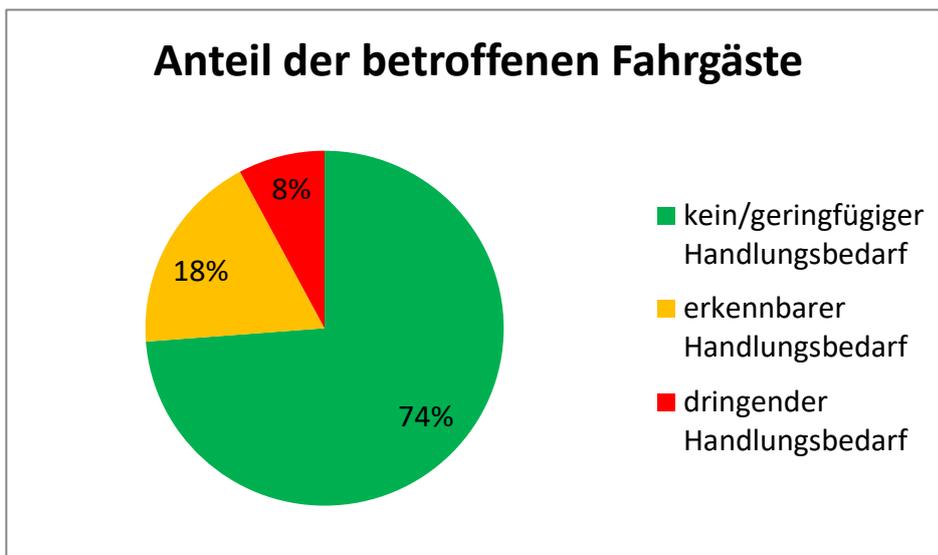


Abb. 8 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste

Mit 74% der betroffenen Fahrgäste steht somit fast drei Viertel aller Nutzer eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Aufenthaltsqualität zur Verfügung. 8% 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 343 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität im Durchschnitt zu 86 %.

68 Stationen (20%) 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.

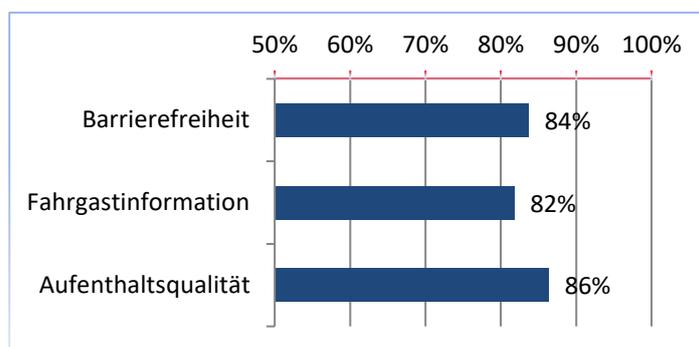


Abb. 9 Erfüllungsggrade nach Kriterien

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

Veränderungen:

Die Bewertung hat sich im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahr in Bezug auf Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität jeweils um einen Prozentpunkt verbessert. Lediglich die Bewertung der Fahrgastinformation stagniert.

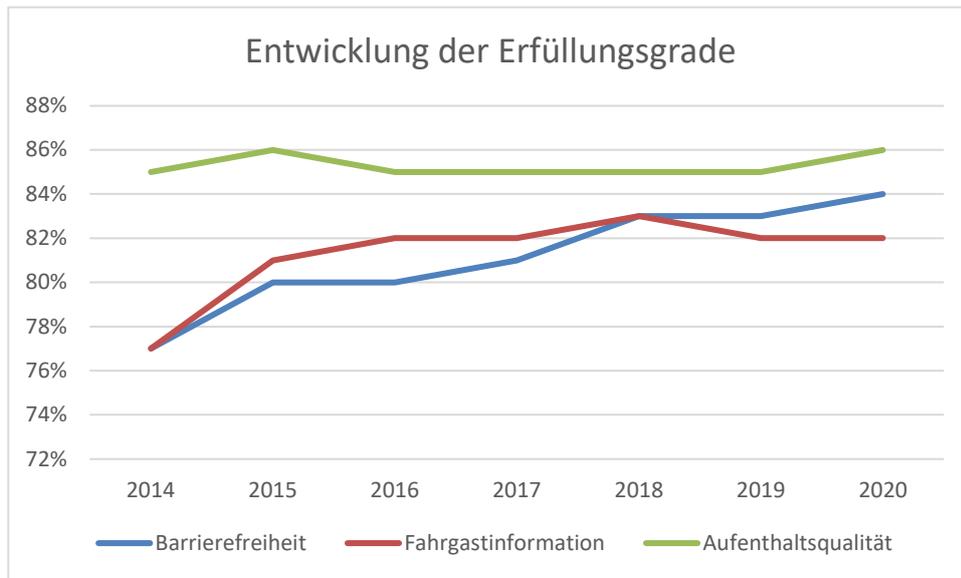


Abb. 10 Zeitliche Entwicklung der Erfüllungsgrade

Die bestbewerteten Stationen sind:

1. Berlin Alexanderplatz, Berlin Hbf, Cottbus, Fürstenwalde (Spree), Lübbenau (alle Gesamterfüllungsgrad 100%)
6. Berlin Ostkreuz, Berlin-Gesundbrunnen, Berlin-Spandau, Brandenburg Hbf, Frankfurt (Oder), Oranienburg, Potsdam Hbf, Ruhland, Schönerlinde, Wittenberge (alle Gesamterfüllungsgrad 98,3%)

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

333.	Sedlitz Ost	59,0%
334.	Trebnitz (Mark)	58,3%
335.	Wiesenu	55,7%
336.	Brügge (Prignitz)	55,0%
337.	Wilmsdorf (b Angermünde)	54,0%
338.	Finkenheerd	53,3%
	Rosenwinkel	53,3%
340.	Lindow (Mark)	50,0%
341.	Calau	49,0%
342.	Eisenhüttenstadt	46,7%
343.	Schmachtenhagen	36,7%*)

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

144 Stationen (42%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu 90% oder darüber. 34 Stationen (10%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu weniger als 70%.

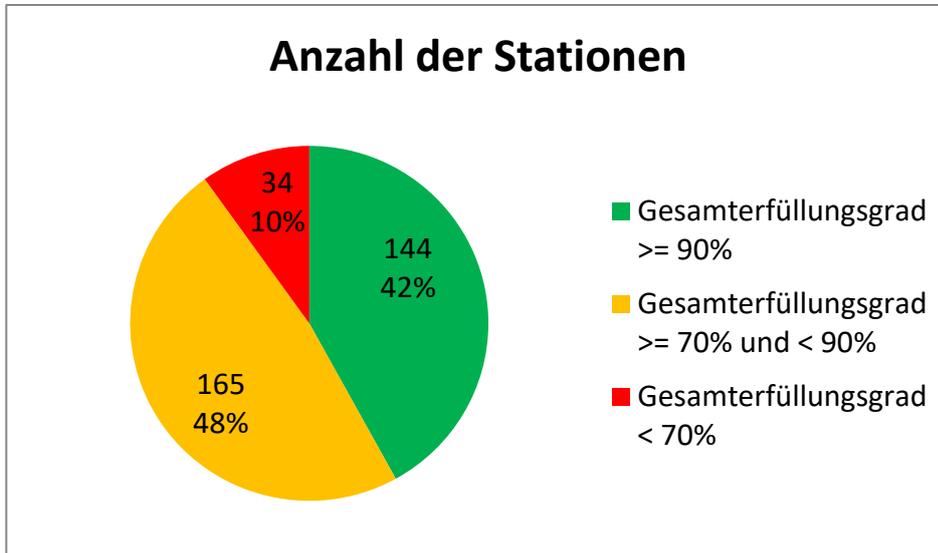


Abb. 11 Bewertung des Gesamterfüllungsgrades

Insgesamt 70% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% zur Verfügung. 3% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit einem Gesamterfüllungsgrad von unter 70% angewiesen.

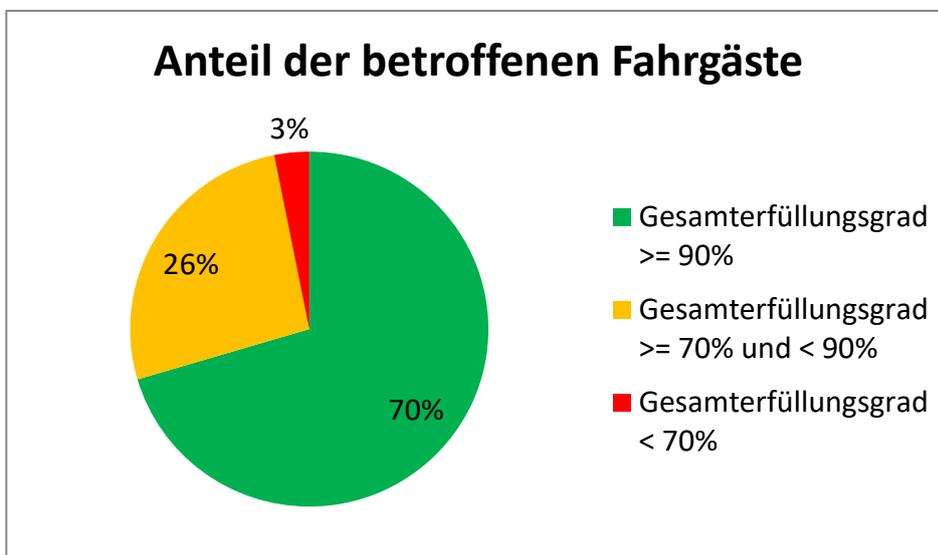


Abb. 12 Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste

Bei 70 Stationen (20%) 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:

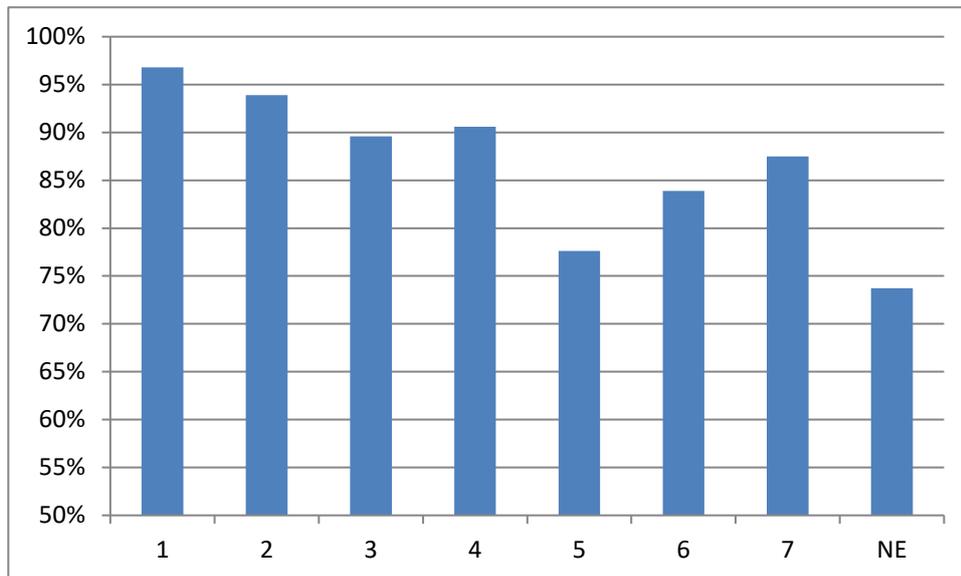


Abb. 13 Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie

Die Übersicht zeigt, dass 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). Der Betrieb von einigen NE-Strecken ist nicht dauerhaft gesichert, so dass diese Haltepunkte häufig noch nicht saniert wurden.

Dennoch besteht auch in den Bahnhofskategorien 1 bis 3 bei 12 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Herstellung der Barrierefreiheit, bei 2 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Fahrgastinformation und bei 6 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Aufenthaltsqualität.

Stationsname	Erfassung 2016 bis 2019 Erfassung 2020	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Ahrensfelde		4		74%	●	100%	●	75%	●	83,0%	209
Ahrensfelde Friedhof		6		70%	●	85%	●	80%	●	78,3%	241
Ahrensfelde Nord		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	17
Albrechtshof		5		100%	●	90%	●	50%	●	80,0%	225
Alt Hüttendorf		6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	266
Alt Rosenthal		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	90%	●	100%	●	91,7%	92
Altdöbern		6		50%	●	80%	●	75%	●	68,3%	311
Altes Lager		7		95%	●	80%	●	95%	●	90,0%	125
Altranft		6		45%	●	80%	●	95%	●	73,3%	279
Angermünde		3		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	17
Bad Belzig		5		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	92
Bad Freienwalde		6		95%	●	85%	●	95%	●	91,7%	92
Bad Liebenwerda		7		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	92
Bad Saarow Klinikum		NE		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	125
Bad Saarow		7		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	60
Bad Wilsnack		6		50%	●	90%	●	95%	●	78,3%	241
Bagenz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	70%	●	81,7%	214
Bahnsdorf		6		50%	●	80%	●	90%	●	73,3%	279
Baitz		6		62%	●	60%	●	95%	●	72,3%	294
Bärenklau		7		95%	●	70%	●	80%	●	81,7%	214
Baruth		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	17
Basdorf		NE		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	17
Beelitz Stadt		6		100%	●	80%	●	75%	●	85,0%	175
Beelitz-Heilstätten		6		100%	●	75%	●	60%	●	78,3%	241
Beeskow		6		100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	161
Beetz-Sommerfeld		6		95%	●	85%	●	85%	●	88,3%	145
Bergsdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	90%	●	91,7%	92
Berkenbrück		6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	35
Berlin Alexanderplatz		3		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Berlin Friedrichstraße		2		90%	●	95%	●	100%	●	95,0%	35
Berlin Hbf		1		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Berlin Ostbahnhof		1		77%	●	100%	●	100%	●	92,3%	89
Berlin Ostkreuz		3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Berlin Potsdamer Platz		2		98%	●	100%	●	95%	●	97,5%	16
Berlin Südkreuz		1		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	17
Berlin Zoologischer Garten		2		64%	●	90%	●	95%	●	83,0%	209
Berlin-Charlottenburg		3		76%	●	100%	●	100%	●	92,0%	90
Berlin-Gesundbrunnen		1		95%	●	100%	●	100%	●	98,3%	6
Berlin-Hohenschönhausen		3		81%	●	80%	●	75%	●	78,7%	240
Berlin-Jungfernheide		4		85%	●	95%	●	95%	●	91,7%	92
Berlin-Karow		4		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	60
Berlin-Lichtenberg		2		78%	●	100%	●	95%	●	91,0%	123
Berlin-Lichterfelde Ost		3		100%	●	100%	●	65%	●	88,3%	145
Berlin-Mahlsdorf		4		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	60
Berlin-Schönefeld Flughafen		3	ab 11/2020 kein Regionalh.	70%	●	95%	●	90%	●	85,0%	175
Berlin-Schönevide		3		42%	●	90%	●	90%	●	73,9%	278
Berlin-Spandau		2		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	6
Berlin-Staaken		6		100%	●	90%	●	70%	●	86,7%	161
Berlin-Wannsee		2		60%	●	100%	●	90%	●	83,3%	197
Bernau		3		81%	●	100%	●	95%	●	92,0%	90
Bestensee		6		100%	●	85%	●	85%	●	90,0%	125
Beutersitz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	241
Biesenthal		6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	92
Birkengrund		6		100%	●	50%	●	70%	●	73,3%	279
Birkenwerder		4		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	60
Blankenfelde		4		81%	●	85%	●	80%	●	82,0%	212
Blönsdorf		6		95%	●	75%	●	80%	●	83,3%	197
Blumberg (b Berlin)		5		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	60

Stationsname	Erfassung 2016 bis 2019 Erfassung 2020		DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Blumberg-Rehhahn			7		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	175
Blumenthal (Mark)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag			90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	214
Bölzke	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag			90%	●	80%	●	75%	●	81,7%	214
Borkheide	6				100%	●	85%	●	85%	●	90,0%	125
Brand Tropical Islands	6				62%	●	85%	●	85%	●	77,3%	256
Brandenburg Altstadt	7				90%	●	85%	●	45%	●	73,3%	279
Brandenburg Hbf	3				100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Breddin	6				81%	●	75%	●	90%	●	82,0%	212
Brieselang	6				100%	●	80%	●	60%	●	80,0%	225
Briesen	6				100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	92
Britz	6				100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	125
Brügge (Prignitz)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag			90%	●	15%	●	60%	●	55,0%	336
Brück (Mark)	6				100%	●	90%	●	65%	●	85,0%	175
Buchholz (Zauche)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag			100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	125
Buckow	7	unter 50 Fahrgäste am Tag			90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	197
Buschow	6				62%	●	80%	●	75%	●	72,3%	294
Calau	5				7%	●	70%	●	70%	●	49,0%	341
Caputh-Geltow	7				50%	●	90%	●	95%	●	78,3%	241
Caputh Schwielowsee	6				50%	●	90%	●	75%	●	71,7%	297
Casekow	7	unter 50 Fahrgäste am Tag			85%	●	85%	●	90%	●	86,7%	161
Chorin	6				50%	●	75%	●	80%	●	68,3%	311
Coschen	6				50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	225
Cottbus	2				100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Cottbus-Merzdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag			100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	35
Cottbus-Sandow	6				100%	●	90%	●	75%	●	88,3%	145
Cottbus-Wilmersdorf Nord	6	unter 50 Fahrgäste am Tag			100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	161
Dabendorf	5				50%	●	85%	●	70%	●	68,3%	311
Dahlewitz	6				75%	●	85%	●	65%	●	75,0%	266
Dallgow-Döberitz	5				100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	197
Dannenwalde (Gransee)	6				100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	60
Döberitz	7				100%	●	75%	●	90%	●	88,3%	145
Doberlug-Kirchhain	4				56%	●	95%	●	80%	●	77,0%	257
Dossow (Prign)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag			100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	60
Drahnsdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag			90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	175
Drebkau	6				25%	●	90%	●	75%	●	63,3%	322
Eberswalde Hbf	3				100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	17
Eisenhüttenstadt	5				0%	●	60%	●	80%	●	46,7%	342
Elsholz	7	unter 50 Fahrgäste am Tag			100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	60
Elstal	5				75%	●	85%	●	70%	●	76,7%	258
Elsterwerda	4				95%	●	100%	●	90%	●	95,0%	35
Elsterwerda-Biehla	6				100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	17
Erkner	3				100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	17
Falkenberg (Elster)	3				29%	●	95%	●	85%	●	69,7%	310
Falkenberg (Mark)	6				50%	●	90%	●	75%	●	71,7%	297
Falkenhagen Gewerbepark	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag			90%	●	25%	●	95%	●	70,0%	301
Falkensee	5				100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	125
Fangschleuse	6				100%	●	90%	●	70%	●	86,7%	161
Ferch-Lienewitz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag			90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	145
Fermerswalde	6	unter 50 Fahrgäste am Tag			90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	214
Finkenheerd	6				0%	●	85%	●	75%	●	53,3%	338
Finkenkrug	5				75%	●	85%	●	60%	●	73,3%	279
Finsterwalde	5				100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	60
Fohrde	7				100%	●	80%	●	75%	●	85,0%	175
Forst (Lausitz)	6				100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	92
Frankfurt (Oder)	2				100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Frankfurt (Oder)-Neuberesinchen	7				100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	92
Frankfurt (Oder)-Rosengarten	6				50%	●	90%	●	95%	●	78,3%	241
Fretzdorf	7	unter 50 Fahrgäste am Tag			100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	17

Stationsname	Erfassung 2016 bis 2019 Erfassung 2020	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Friedersdorf (b Königs Wusterh.)		6		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	92
Friedrichswalde (b Eberswalde)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	90%	●	63,3%	322
Friesack (Mark)		6		100%	●	80%	●	70%	●	83,3%	197
Fürstenberg (Havel)		5		25%	●	85%	●	80%	●	63,3%	322
Fürstenwalde (Spree)		4		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Fürstenwalde (Spree) Süd		7		100%	●	75%	●	70%	●	81,7%	214
Glöwen		6		50%	●	75%	●	85%	●	70,0%	301
Götschendorf		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	95%	●	65,0%	318
Gollmitz (Niederlausitz)		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	35
Golm		6		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	60
Golßen		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	35
Golzow (b Eberswalde)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	197
Golzow (Oderbruch)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	92
Görden		7		100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	197
Gorgast		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	100%	●	100%	●	96,7%	17
Götz		6		95%	●	80%	●	80%	●	85,0%	175
Gransee		5		100%	●	70%	●	50%	●	73,3%	279
Griebnitzsee		4		95%	●	85%	●	75%	●	85,0%	175
Groß Köris		6		95%	●	80%	●	90%	●	88,3%	145
Groß Kreuz		6		90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	241
Groß Pankow		6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	35
Groß Schönebeck		NE		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	60
Großbeeren		6		62%	●	95%	●	80%	●	79,0%	238
Großräschen		6		50%	●	75%	●	75%	●	66,7%	316
Großwudicke		7		45%	●	85%	●	75%	●	68,3%	311
Grüneberg		6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	35
Grunow (Niederlausitz)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	100%	●	91,7%	92
Guben		5		50%	●	85%	●	100%	●	78,3%	241
Halbe		6		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	125
Hammelspring		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	17
Hangelsberg		6		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	60
Heiligengrabe		7		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	92
Helensee		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	175
Hennigsdorf (b Berlin)		3		83%	●	55%	●	65%	●	67,7%	315
Herrensee		6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	35
Herzberg (Elster)		6		50%	●	80%	●	90%	●	73,3%	279
Herzberg (Mark)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	75%	●	60,0%	330
Hohen Neuendorf West		6		75%	●	90%	●	65%	●	76,7%	258
Hohenleipisch		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	100%	●	91,7%	92
Hosena		5		0%	●	90%	●	95%	●	61,7%	327
Hubertushöhe		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	145
Jacobsdorf (Mark)		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	35
Jänschwalde		6		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	301
Jänschwalde Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	65%	●	80%	●	78,3%	241
Joachimsthal		6		45%	●	85%	●	80%	●	70,0%	301
Joachimsthal Kaiserbahnhof		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	80%	●	95%	●	86,7%	161
Jüterbog		4		100%	●	100%	●	75%	●	91,7%	92
Kablow		7		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	301
Karstädt		6		95%	●	85%	●	80%	●	86,7%	161
Kerkwitz		6		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	225
Kirchmöser		6		75%	●	90%	●	70%	●	78,3%	241
Klandorf		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	100%	●	75,0%	266
Klasdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	100%	●	91,7%	92
Klinge		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	75%	●	90%	●	83,3%	197
Klosterfelde		NE		95%	●	95%	●	90%	●	93,3%	60
Kolkwitz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	95%	●	88,3%	145
Kolkwitz Süd		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	60
Königs Wusterhausen		3		73%	●	100%	●	100%	●	91,1%	122

Stationsname	Erfassung 2016 bis 2019 Erfassung 2020	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Kraftwerk Finkenheerd		6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	60
Kremmen		6		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	145
Kummersdorf (b Storkow)		7		45%	●	80%	●	95%	●	73,3%	279
Kunersdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	92
Küstrin-Kietz		6		45%	●	85%	●	95%	●	75,0%	266
Kyritz		NE		45%	●	75%	●	70%	●	63,3%	322
Kyritz Am Bürgerpark		NE		100%	●	30%	●	95%	●	75,0%	266
Lauchhammer		6		50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	279
Letschin		6		45%	●	90%	●	95%	●	76,7%	258
Leuthen (b Cottbus)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	92
Liebenthal (Prignitz)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	161
Lindenberg (Mark)		7		95%	●	75%	●	100%	●	90,0%	125
Lindow (Mark)		NE		45%	●	25%	●	80%	●	50,0%	340
Löwenberg		6		58%	●	85%	●	85%	●	76,0%	264
Lottschese		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	95%	●	73,3%	279
Lübben		4		95%	●	95%	●	100%	●	96,7%	17
Lübbenau		4		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Lubolz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	35
Luckaitztal		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	75%	●	80,0%	225
Luckau-Uckro		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	17
Luckenwalde		5		90%	●	95%	●	55%	●	80,0%	225
Ludwigsfelde		4		73%	●	100%	●	80%	●	84,3%	195
Ludwigsfelde Struveshof		6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	35
Marquardt		5		55%	●	85%	●	80%	●	73,3%	279
Medewitz		6		45%	●	85%	●	80%	●	70,0%	301
Melchow		6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	92
Meyenburg		NE		95%	●	25%	●	95%	●	71,7%	297
Michendorf		4		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	145
Milmersdorf		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	20%	●	80%	●	63,3%	322
Mixdorf		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	35
Mögelin		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	35
Müllrose		6		100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	125
Müncheberg (Mark)		6		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	161
Nassenheide		6		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	125
Nauen		3		100%	●	100%	●	75%	●	91,7%	92
Nechlin		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	17
Nennhausen		6		80%	●	85%	●	80%	●	81,7%	214
Netzebrand		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	80%	●	85%	●	86,7%	161
Neuhausen (b Cottbus)		6		40%	●	90%	●	95%	●	75,0%	266
Neuhof (b Zossen)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	35
Neupetershain		6		30%	●	80%	●	70%	●	60,0%	330
Neuruppin Rheinsberger Tor		6		95%	●	85%	●	80%	●	86,7%	161
Neuruppin West		6		100%	●	90%	●	65%	●	85,0%	175
Neustadt (Dosse)		5		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	92
Neutrebbin		6		50%	●	75%	●	95%	●	73,3%	279
Neuzelle		5		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	225
Niederfinow		6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	60
Niedergörsdorf		6		80%	●	95%	●	95%	●	90,0%	125
Niederlehme		7		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	266
Obersdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	92
Oderin		6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	35
Oegeln		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	60
Oehna		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	60
Oranienburg		3		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	6
Ortrand		6		57%	●	85%	●	95%	●	79,0%	238
Passow (Uckermark)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	80%	●	83,3%	197
Paulinenaue		6		95%	●	80%	●	65%	●	80,0%	225
Peitz Ost		6		45%	●	85%	●	95%	●	75,0%	266

Stationsname	Erfassung 2016 bis 2019 Erfassung 2020	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Perleberg		6		95%	●	85%	●	85%	●	88,3%	145
Petershagen (Uckermark)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	175
Pillgram		6		80%	●	90%	●	100%	●	90,0%	125
Pinnow (Uckermark)		6		95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	60
Plessa		6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	266
Potsdam Charlottenhof		4		100%	●	100%	●	75%	●	91,7%	92
Potsdam Hbf		2		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	6
Potsdam Medienstadt Babelsberg		5		75%	●	85%	●	75%	●	78,3%	241
Potsdam Park Sanssouci		3		100%	●	100%	●	70%	●	90,0%	125
Potsdam Pirschheide		6		50%	●	90%	●	70%	●	70,0%	301
Potsdam Rehbrücke		6		100%	●	80%	●	65%	●	81,7%	214
Premnitz Nord		7		100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	161
Premnitz Zentrum		6		100%	●	75%	●	45%	●	73,3%	279
Prenzlau		4		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	60
Priort		6		75%	●	90%	●	100%	●	88,3%	145
Pritzerbe		6		100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	161
Pritzwalk		6		62%	●	80%	●	75%	●	72,3%	294
Pritzwalk West		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	20%	●	75%	●	61,7%	327
Pritzwalk-Hainholz		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	95%	●	65,0%	318
Prösen		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	145
Prösen Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	92%	●	80%	●	100%	●	90,5%	124
Prösen West		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	75%	●	81,7%	214
Raddusch		6		50%	●	90%	●	90%	●	76,7%	258
Rangsdorf		5		85%	●	90%	●	65%	●	80,0%	225
Rathenow		4		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	35
Rehfeld (Falkenberg)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	90%	●	95%	●	90,0%	125
Rehfelde		6		50%	●	90%	●	95%	●	78,3%	241
Rheinsberg (Mark)		NE		75%	●	40%	●	95%	●	70,0%	301
Ringwalde (b Templin)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	95%	●	65,0%	318
Rosenwinkel		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	55%	●	53,3%	338
Rückersdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	60
Rüdnitz		6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	175
Ruhland		5		95%	●	100%	●	100%	●	98,3%	6
Ruhlsdorf-Zerpenschleuse		NE		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	60
Saarmund		6		52%	●	90%	●	85%	●	75,7%	265
Sachsenhausen (Nordb)		6		95%	●	90%	●	100%	●	95,0%	35
Sarnow		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	70%	●	80%	●	80,0%	225
Schmachtenhagen		NE		45%	●	10%	●	55%	●	36,7%	343
Schneeberg (Mark)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	92
Schönborn (b Doberlug)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	75%	●	85,0%	175
Schönerlinde		NE		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Schönfließ Dorf		6	U50, ab 2021 kein Halt	85%	●	70%	●	100%	●	85,0%	175
Schönnow (Uckermark)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	145
Schönwalde (Barnim)		NE		95%	●	75%	●	80%	●	83,3%	197
Schönwalde (Spreewald)		6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	60
Schwante		7		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	241
Schwarzheide Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	90%	●	86,7%	161
Schwedt (Oder)		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	35
Schwedt (Oder) Mitte		6		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	60
Seddin		5		50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	279
Sedlitz Ost		6		12%	●	80%	●	85%	●	59,0%	333
Seefeld (Mark)		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	35
Seegefeld		5		100%	●	80%	●	75%	●	85,0%	175
Seehausen (Uckermark)		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	17
Seelow (Mark)		6		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	92
Seelow-Gusow		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	35
Senftenberg		5		90%	●	95%	●	85%	●	90,0%	125

Stationsname	Erfassung 2016 bis 2019 Erfassung 2020	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Spremberg		6		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	60
Storkow (Mark)		6		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	125
Strausberg		4		81%	●	100%	●	100%	●	93,7%	59
Tantow		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	17
Teichland		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	125
Teltow		6		100%	●	75%	●	50%	●	75,0%	266
Templin		7		100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	125
Templin Stadt (DB)		6		95%	●	80%	●	65%	●	80,0%	225
Templin Stadt (HG)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	25%	●	90%	●	66,7%	316
Templin-Ahrendorf		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	95%	●	65,0%	318
Thyrow		6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	175
Trebbin		5		75%	●	90%	●	80%	●	81,7%	214
Trebnitz (Mark)		6		0%	●	85%	●	90%	●	58,3%	334
Treuenbrietzen		7		100%	●	80%	●	70%	●	83,3%	197
Treuenbrietzen Süd		7		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	92
Uebigau		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	92
Vehlefanz		7		100%	●	70%	●	85%	●	85,0%	175
Velten (Mark)		5		90%	●	85%	●	100%	●	91,7%	92
Vetschau		6		100%	●	95%	●	85%	●	93,3%	60
Vogelsang (Gransee)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	70%	●	80%	●	80,0%	225
Waldrehna		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	100%	●	95,0%	35
Walsleben		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	60
Wandlitz		NE		95%	●	55%	●	85%	●	78,3%	241
Wandlitzsee		NE		100%	●	50%	●	90%	●	80,0%	225
Warnitz (Uckermark)		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	17
Weisen		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	35
Wellmitz		6		50%	●	85%	●	80%	●	71,7%	297
Wendisch-Rietz		6		95%	●	75%	●	100%	●	90,0%	125
Wensickendorf		NE		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	17
Werbig		6		63%	●	90%	●	95%	●	82,5%	211
Werder (Havel)		4		76%	●	100%	●	75%	●	83,7%	196
Werneuchen		6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	175
Wiesenu		6		12%	●	60%	●	95%	●	55,7%	335
Wiesenburg (Mark)		5		50%	●	90%	●	90%	●	76,7%	258
Wilhelmshorst		5		38%	●	85%	●	60%	●	60,8%	329
Wilmersdorf (b Angermünde)		6		7%	●	80%	●	75%	●	54,0%	337
Wittenberge		3		95%	●	100%	●	100%	●	98,3%	6
Wittstock (Dosse)		6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	92
Wolterdorf (b Luckenwalde)		6		50%	●	75%	●	95%	●	73,3%	279
Wriezen		6		81%	●	80%	●	80%	●	80,3%	224
Wünsdorf-Waldstadt		5		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	266
Wusterhausen (Dosse)		NE		45%	●	75%	●	90%	●	70,0%	301
Wustermark		5		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	175
Wusterwitz		6		100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	197
Wustrau-Radensleben		7		95%	●	80%	●	90%	●	88,3%	145
Wutike		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	60%	●	75,0%	266
Zeesen		6		80%	●	80%	●	70%	●	76,7%	258
Zehdenick (Mark)		6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	145
Zehdenick Neuhof		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	35
Zellendorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	60
Zernsdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	75%	●	85%	●	85,0%	175
Ziltendorf		6		45%	●	90%	●	100%	●	78,3%	241
Zossen		5		50%	●	80%	●	50%	●	60,0%	330
Zühlsdorf		NE		95%	●	85%	●	100%	●	93,3%	60

Tab. 1 Endergebnis aller 343 Stationen

Veränderungen:

Die größten Verbesserungen wurden an folgenden der 113 im Jahr 2020 erfassten Stationen registriert:

Cottbus	Steigerung von 71,0% auf 100,0%	(+ 29,0%)
Kremmen	Steigerung von 65,0% auf 88,3%	(+ 23,3%)
Götz	Steigerung von 66,7% auf 85,0%	(+18,3%)

Der Bahnhof Cottbus wurde vollständig barrierefrei umgebaut und grunderneuert.

In Kremmen wurden die Fahrgastinformation und Sauberkeit verbessert sowie Schäden behoben.

In Götz wurden neues Bahnsteigmobiliar installiert, die Sauberkeit verbessert und Schäden behoben.

Folgende Stationen haben sich im Gesamterfüllungsgrad deutlich verschlechtert:

Calau	Reduzierung von 62,3% auf 49,0%	(- 13,3%)
Fohrde	Reduzierung von 93,3% auf 85,0%	(- 8,3%)
Jänschwalde Ost	Reduzierung von 85,0% auf 78,3%	(- 6,7%)

In Calau gab es erhebliche Mängel in der Fahrgastinformation. Außerdem führten Bauzustand und Vandalismus zur Abwertung.

In Fohrde führte starker Vandalismus, der auch die Fahrgastinformation beeinträchtigte, zur Abwertung.

In Jänschwalde Ost fehlten Aushänge und es wurden Schäden festgestellt.

Die Veränderungen aller im Jahr 2020 wiederholt erfassten Stationen werden im Einzelnen in der folgenden Abbildung gezeigt, wobei Stationen ohne Veränderungen nicht dargestellt werden:

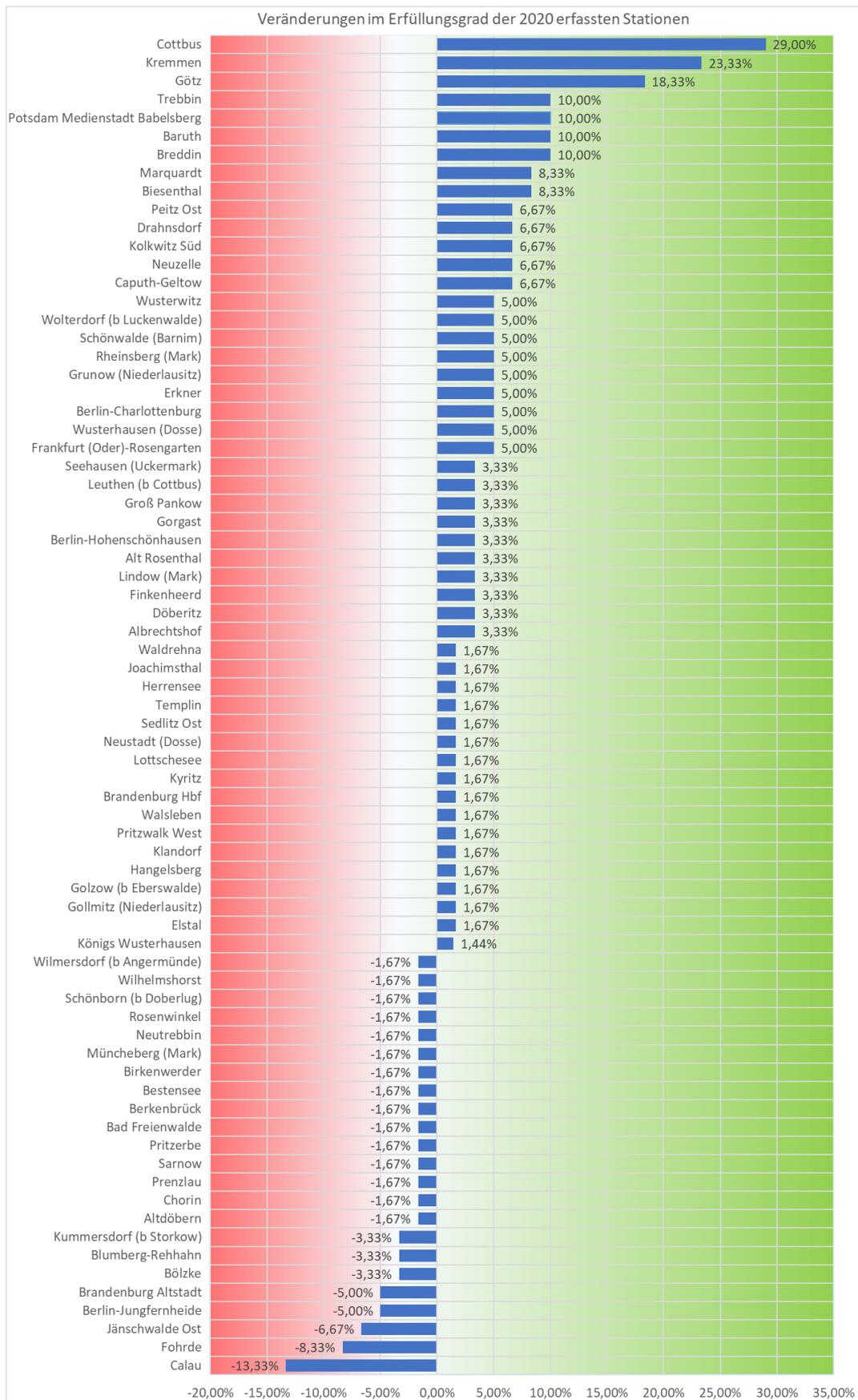


Abb. 14 Übersicht über die Veränderungen 2020

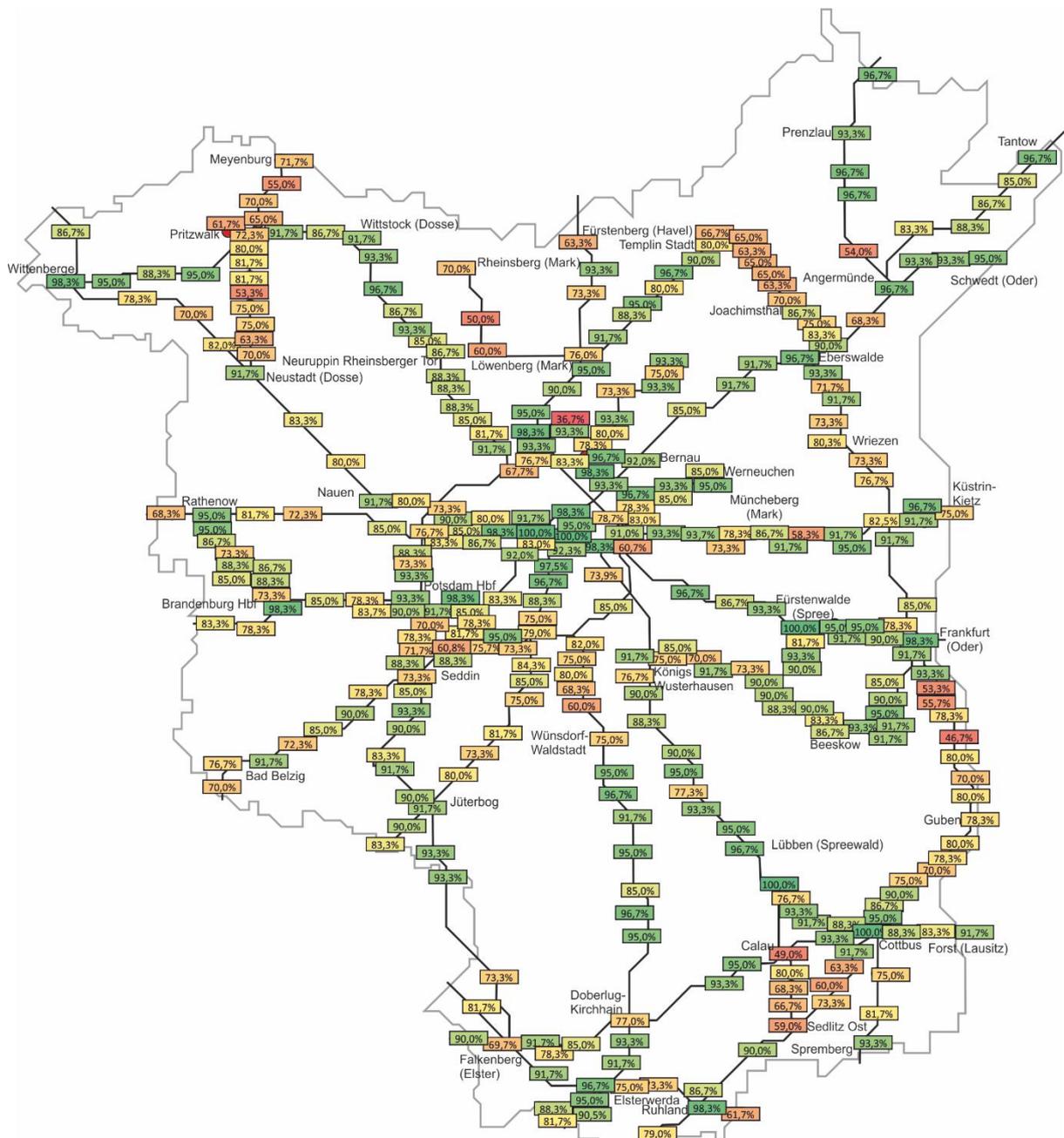


Abb. 15 Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade

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 2020. Temporäre bauliche Umleitungen bleiben unberücksichtigt.

Linie	erste Station im VBB	letzte Station im VBB	Anzahl Stationen	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad
RE1	Wusterwitz	Cottbus	31	83,3%	92,3%	89,0%	88,2%
RE2	Karstädt	Cottbus	25	87,0%	91,4%	90,6%	89,7%
RE3	Nechlin/Schwedt (Oder)	Elsterwerda-Biehla/Blönsdorf	31	85,9%	89,2%	87,7%	87,6%
RE4	Rathenow	Jüterbog	19	90,8%	89,5%	78,2%	86,1%
S4	Rehfeld (Falkenberg)	Hosena	8	63,6%	90,6%	91,9%	82,0%
RE5	Fürstenberg (Havel)	Elsterwerda	27	84,4%	88,9%	86,5%	86,6%
RE6	Wittenberge	Berlin-Gesundbrunnen	23	95,0%	85,9%	88,3%	89,7%
RE7	Medewitz (Mark)	Wünsdorf-Waldstadt	27	75,8%	88,1%	82,2%	82,1%
RE10	Falkenberg (Elster)	Cottbus	5	58,4%	89,0%	86,0%	77,8%
RB10	Nauen	Berlin Südkreuz	11	96,1%	91,8%	80,5%	89,5%
RB11	Frankfurt (Oder)	Cottbus	19	62,7%	82,9%	91,9%	78,9%
RB12	Templin Stadt	Berlin Ostkreuz	15	92,8%	86,3%	89,7%	89,6%
RB13	Wustermark	Jungfernheide	6	93,3%	89,2%	78,3%	86,9%
RB14	Nauen	Berlin -Schönefeld Flughafen	15	90,1%	93,3%	85,3%	89,6%
RE15	Ortrand	Hosena	3	50,7%	91,7%	96,7%	79,7%
RE18	Ortrand	Cottbus	7	58,4%	90,0%	87,1%	78,5%
RB20	Oranienburg	Potsdam Hbf	8	94,8%	88,8%	82,5%	88,7%
RB21	Wustermark	Berlin Friedrichstraße	13	85,8%	93,1%	88,5%	89,1%
RB22	Berlin Friedrichstraße	Königs Wusterhausen	14	84,3%	94,3%	91,1%	89,9%
RB23	Potsdam Hbf	Michendorf	8	73,8%	90,0%	83,8%	82,5%
RB24	Eberswalde Hbf	Senftenberg	26	80,2%	87,1%	87,1%	84,8%
RB25	Werneuchen	Berlin Ostkreuz	9	91,3%	90,6%	86,7%	89,5%
RB26	Berlin-Lichtenberg	Küstrin-Kietz	14	76,5%	90,7%	94,3%	87,2%
RB27	Groß Schönebeck/Schmachtenhagen	Berlin-Gesundbrunnen	15	94,7%	71,0%	91,0%	85,6%
RB31	Elsterwerda-Biehla	Prösen Ost	3	95,5%	90,0%	96,7%	94,1%
RB33	Berlin-Wannsee	Jüterbog	12	89,0%	84,2%	81,3%	84,8%
RB35	Fürstenwalde (Spree)	Bad Saarow Klinikum	4	100,0%	86,3%	87,5%	91,3%
RB36	Königs Wusterhausen	Frankfurt (Oder)	20	87,2%	83,0%	92,5%	87,6%
RB41	Cottbus	Lübben (Spreewald)	7	88,6%	93,6%	95,0%	92,4%
RB43	Herzberg	Cottbus	11	72,9%	88,2%	85,9%	82,3%
RB45	Elsterwerda	Prösen West	3	91,7%	86,7%	86,7%	88,3%
RB46	Cottbus	Forst (Lausitz)	4	96,3%	86,3%	90,0%	90,8%
RB49	Falkenberg (Elster)	Cottbus	14	65,1%	88,6%	88,2%	80,6%
RB51	Rathenow	Brandenburg	10	99,0%	84,0%	76,5%	86,5%
RB54	Rheinsberg (Mark)	Löwenberg (Mark)	4	67,0%	41,3%	83,8%	64,0%
RB55	Kremmen	Hennigsdorf	6	94,7%	71,7%	80,0%	82,1%
RB60	Eberswalde Hbf	Frankfurt (Oder)	12	76,1%	84,6%	92,9%	84,5%
RB61	Angermünde	Schwedt (Oder)	4	98,8%	90,0%	95,0%	94,6%
RB 62	Angermünde	Prenzlau	2	100,0%	92,5%	92,5%	95,0%
RB63	Eberswalde Hbf	Templin Stadt	12	83,8%	49,6%	89,2%	74,2%
RB65	Cottbus	Spremberg	4	82,5%	90,0%	90,0%	87,5%
RB66	Berlin-Gesundbrunnen	Tantow	9	91,8%	90,6%	92,2%	91,5%
RB73	Pritzwalk	Neustadt (Dosse)	10	80,2%	66,5%	76,5%	74,4%
RB74	Meyenburg	Pritzwalk West	6	86,2%	29,2%	82,5%	65,9%

Tab. 2 Auswertung nach Linien

Das Ergebnis zeigt eine breite Streuung der durchschnittlichen Erfüllungsgrade zwischen den einzelnen Linien. Gesamterfüllungsgrade über 90% haben die Regionalbahnlinien RB31, RB35, RB41, RB46, RB61, RB62 und RB66. Erfüllungsgrade unter 70% haben die nur saisonal verkehrende RB54 nach Rheinsberg 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 und RB 49, außerdem die Linie RB54. Dagegen liegt der Erfüllungsgrad auf den Linien RB10, RB31, RB35, RB46, 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% haben außerdem die Linien RB63 und RB73. Gute Ergebnisse mit Erfüllungsgraden von mehr als 90% haben die Linien RE1, RE2, S4, RB10, RB14, RE15, RB21, RB22, RB25, RB26, RB41, RB62 und RB66.

Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität zeigen RE4, RB13, RB51 und RB73 mit Erfüllungsgraden von unter 80% das schlechteste Ergebnis. Die höchsten Erfüllungsgrade von 95% und mehr weisen die Linien RE15, RB31, RB41 und RB61 auf.

Veränderungen:

Verbesserungen von mehr als 3% im Gesamterfüllungsgrad wurden bei den Linien RE10, RE18, RB41, RB46, RB55 und RB65 festgestellt.

Verschlechterungen ab 0,5% im Gesamterfüllungsgrad wurden bei den Linien RB13, RB51 und RB62 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 10% der untersuchten Stationen dringender und bei 48% erkennbarer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinformation oder der Aufenthaltsqualität. 42% der Stationen weisen mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% keinen oder nur geringfügigen Handlungsbedarf auf. Es entsprechen 20% 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. 34% der untersuchten Stationen haben Bahnsteighöhen von weniger als 55 cm (betrifft ca. 6% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei 38% der untersuchten Stationen ist kein oder kein vollständiges taktiles Leitsystem vorhanden (betrifft 25% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei 19 Stationen (nur NE-Stationen betroffen) können die Fahrgäste nicht über Verspätungen und Zugausfälle informiert werden, da kein dynamisches Fahrgastinformationssystem vorhanden ist (betrifft aber nur weniger als 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 27% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Mehr als ein Viertel aller Stationen haben Defizite beim Wetterschutz (betrifft 17% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Fast drei Viertel aller Stationen weisen Schäden (Abnutzungen oder Zerstörungen) auf, die die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen (betrifft 52% 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 Hbf und Cottbus Hbf, mittlere Bahnhofsgroßen wie Brandenburg Hbf und Erkner als auch auf kleinere Stationen wie Basdorf oder Templin zu.

Umgekehrt weisen auch Bahnhöfe oberer Bahnhofskategorien Defizite auf. So fehlt beispielsweise bei der diesjährig untersuchten Stationen Berlin-Charlottenburg immer noch das taktile Leitsystem auf den Bahnsteigen des Regionalverkehrs.

14 Stationen wurden mit einem Gesamterfüllungsgrad von 60% oder weniger bewertet, davon 3 Stationen sogar mit einem Gesamterfüllungsgrad von unter 50%, in diesem Jahr der Umsteigebahnhof Calau mit nur 49%. 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 67%. 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 6 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 weiterhin verstärkt auf der Verbesserung der Aufenthaltsqualität liegen, auch wenn in diesem Jahr leichte Fortschritte festgestellt wurden.

Insbesondere werden weiterhin die Anforderungen an den Wetterschutz nicht erfüllt, was teilweise auch durch zusätzlichen Bedarf infolge steigender Fahrgastzahlen verursacht wird. Vandalismusschäden sind weiterhin ein großes Problem in den Ballungsräumen, obwohl punktuell deutliche Verbesserungen nach Beseitigung der Schäden festzustellen sind.

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

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	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	25
Abb. 10	Zeitliche Entwicklung der Erfüllungsgrade.....	26
Abb. 11	Bewertung des Gesamterfüllungsgrades	27
Abb. 12	Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste	27
Abb. 13	Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie.....	28
Abb. 14	Übersicht über die Veränderungen 2020.....	36
Abb. 15	Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade	37
Abb. 16	Stationsanforderungen.....	41

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Endergebnis aller 343 Stationen.....	34
Tab. 2	Auswertung nach Linien	38