

# Qualität aller 338 Stationen und Stationsumfelder des Schienenpersonennahverkehrs - Aktualisierung 2022 -



## Bericht

Berlin, September 2023



**Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg**

# 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) .....	11
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) .....	12
5.3 Richtungsschilder (EIU) .....	13
5.4 Wegeleitsystem (EIU) .....	13
5.5 Uhrzeitanzeige (EIU) .....	13
5.6 Zentrale Zuganzeigttafel (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) .....	18
III. Einschätzung des Handlungsbedarfs .....	22
a) Barrierefreiheit .....	22
b) Fahrgastinformation .....	25
c) Aufenthaltsqualität .....	27
d) Gesamterfüllungsgrad .....	29
IV. Fazit .....	43
Abbildungsverzeichnis .....	46
Tabellenverzeichnis .....	46

## **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 2022 mit insgesamt 113 erfassten Stationen handelt es sich um eine Wiederholungserfassung von in den Jahren 2019 bis 2021 letztmalig erfassten Stationen.

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

Das für die Allgemeinheit relevante Erscheinungsbild eines „Bahnhofs“ setzt sich zusammen aus der „Verkehrsstation“, die vom Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen vorgehalten wird und die für den Bahn-Nutzung relevanten Funktionen umfasst, aus dem Bahnhofsvorplatz (P+R, Fahrrad-Abstellung, Bushaltestellen und Zugang), der meist von den Kommunen betreut wird, und dem Bahnhofsgebäude, das in vielen Fällen anderweitig genutzt oder nicht genutzt wird und mit der Verkehrsstation nichts mehr zu tun hat. Für die Beurteilung der Stationen wird in dieser Studie ausschließlich auf die für die Reisenden relevanten Funktionen abgehoben, der Zustand eines ggf. noch vorhandenen, aber anderweitig oder nicht genutzten 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 338 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 114 Stationen pro Untersuchungsjahr (Erfassungswelle 2022: 113 Stationen) 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.

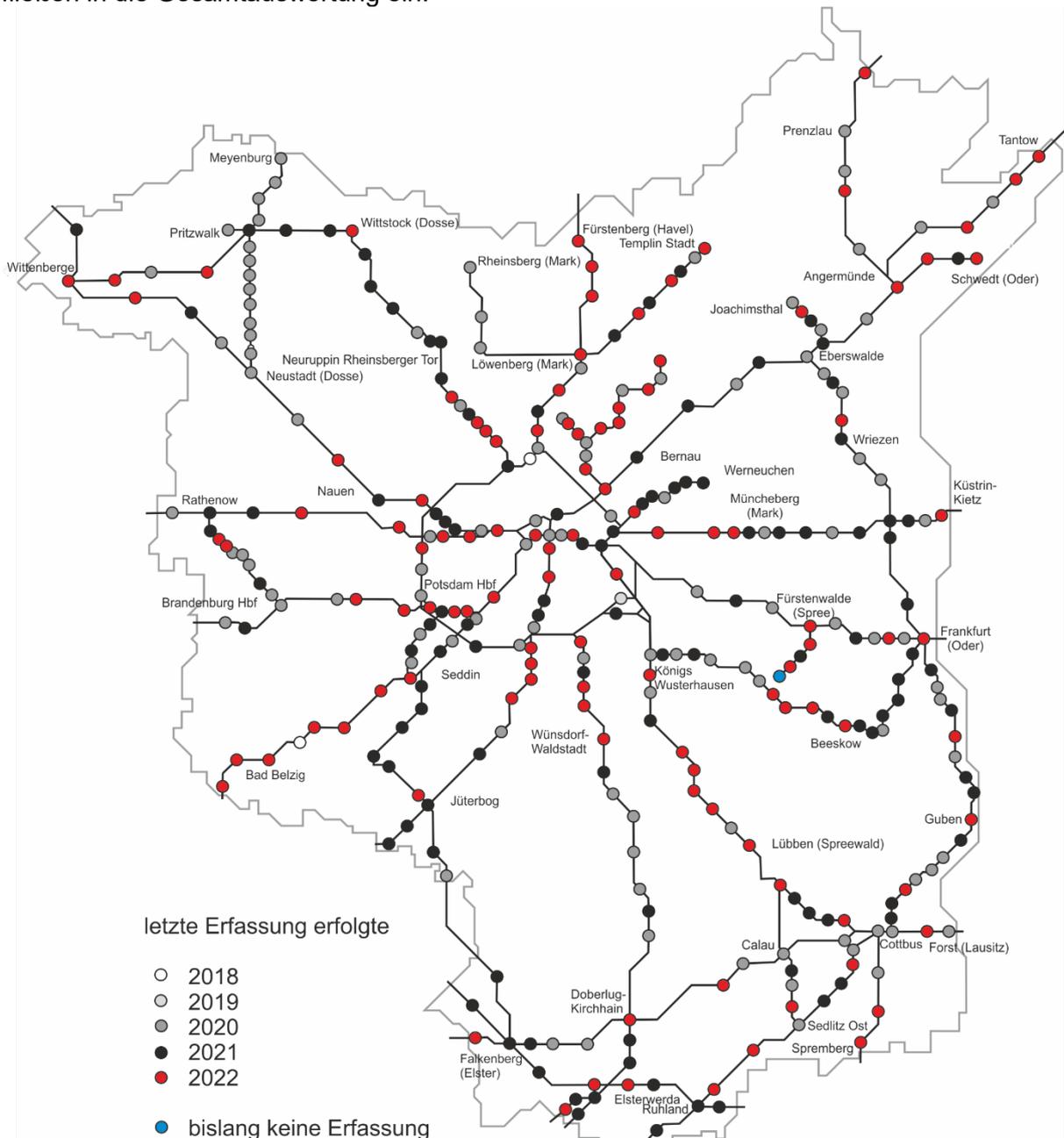


Abb. 1 Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen

\*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 potenziellen Fahrgastes berücksichtigen. Weiterhin erfolgt eine Überprüfung der Erfüllung des in den Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (INBP) der DB Station&Service AG enthaltenen und entsprechend der Stationspreiskategorie gegliederten Leistungsangebotes.

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

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

**Abb. 2 Stationsanforderungen**

Der abzuleitende Handlungsbedarf wird kategorisiert in:

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

Hinweis zur Erhebung:

Die Erhebungen erfolgten im Zeitraum 12.04. bis 07.07.2023. Die Erhebung wird dennoch als Erfassungswelle 2022 bezeichnet. Die Linienauswertung erfolgt auf Grundlage des Jahresfahrplans 2023.

## 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 338 Stationen sind folgendermaßen zugeordnet:

Bahnhofskategorie 1	4 Stationen
Bahnhofskategorie 2	10 Stationen
Bahnhofskategorie 3	19 Stationen
Bahnhofskategorie 4	20 Stationen
Bahnhofskategorie 5	32 Stationen
Bahnhofskategorie 6	171 Stationen
Bahnhofskategorie 7	52 Stationen
NE-Infrastruktur	30 Stationen

*Festgestellte Veränderungen 2022 (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	129 Stationen
Schwerin	22 Stationen

Für nichtbundeseigene Stationen wird der Stationsbetreiber benannt.

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). 100 Stationen (30%) weisen danach zu niedrige Bahnsteighöhen auf, bei weiteren 5 Stationen (1%) verfügen nicht alle Bahnsteige über die Mindesthöhe von 55 cm ü.SO.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*Bei 2 der 2022 erfassten Stationen (Eisenhüttenstadt und Wünsdorf-Waldstadt) 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.

68 Stationen (20%) besitzen ein funktionsfähiges und für die Fahrgäste zugängliches Empfangsgebäude oder beinhalten eine Gastronomie. Bei 88 Stationen (26%) wird das Empfangsgebäude in anderer Funktion genutzt (DB-Betriebsgebäude, privates Wohnen usw.) und ist nicht öffentlich zugänglich. 76-mal (23%) steht das ehemalige Empfangsgebäude leer und ist nicht mehr zugänglich. Bei 105 Stationen (31%) ist kein Empfangsgebäude vorhanden.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*3 vormals zugängliche Bahnhofsgebäude werden fremd oder gar nicht mehr genutzt, ein vorher genutztes Gebäude ist jetzt ohne Nutzung. Ein vormals leerstehendes Gebäude wird in anderer Form genutzt.*

### 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, 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 2023. 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 338 erfassten Stationen besitzen 260 Stationen (77%) eine ÖPNV-Anbindung, davon 246 Stationen stufenfrei.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit ÖV-Anbindung hat sich um 1 erhöht.*

### **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 48 Stationen (14%) wurde eine zentrale DFI-Anlage angetroffen, davon waren 9 Anlagen außer Betrieb oder hatten Mängel.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*Bei 5 Stationen gab es zusätzlich eine DFI-Anlage, bei einer Station wurde die Anlage abgebaut.*

### **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 (69%) existieren für Bahnkunden angelegte Parkplätze, davon bei 15 Stationen (4%) ausschließlich gebührenpflichtige. Ausgewiesene Behindertenparkplätze wurden bei 177 Stationen (53%) angetroffen, Kurzzeitparkplätze bei 70 Stationen (21%).

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*An 2 Stationen wurden Parkplätze neu angelegt, die Stationen mit Behindertenparkplätzen erhöhten sich um 1. Die Anzahl der Stationen mit Kurzzeitparkplätzen blieb unverändert.*

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

Abstellplätze für Fahrräder mit baulichen Befestigungsvorrichtungen (z.B. Bügel) wurden bei 268 Stationen (80%) angetroffen. Davon waren 11 Anlagen (3%) zum Zeitpunkt der Erfassung augenscheinlich überfüllt, bei 23 Anlagen (7%) wurden Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit B+R-Stellplätzen blieb unverändert, die augenscheinlich überfüllten Anlagen stiegen um 3 an, die Anzahl der Stationen mit Mängeln an den B+R-Anlagen reduzierte sich um 1.*

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

Ausgewiesene Parkstände für Taxen mit entsprechender Beschilderung wurden bei 83 Stationen (25%) angetroffen.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Taxistellplätzen erhöhte sich um 1.*

## **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 64-mal (19%) festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Mängeln verringerte sich um 6.*

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

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Mängeln verringerte 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 einer weiteren Station fehlt der Wetterschutz zumindest auf einzelnen Bahnsteigen bzw. im Wartebereich vollständig. Bei 73 Stationen (22%) ist der Wetterschutz in Bezug auf die Anzahl der dort täglich ein- und aussteigenden Fahrgäste nicht entsprechend dimensioniert. Bei 19 Stationen (6%) ist der Wetterschutz aufgrund von Beschädigungen (z.B. fehlende Wandelemente) eingeschränkt.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit beschädigten Wetterschutzeinrichtungen hat sich um 2 Stationen reduziert, die Anzahl der Stationen mit nicht ausreichend dimensioniertem Wetterschutz hat sich um 7 verringert.*

### **3.4 Sitzplätze (EIU)**

Bei Bänken wurden die Einzelsitzmöglichkeiten abgeschätzt (ca. 60 cm Banklänge entspricht einem Sitzplatz). Sitzplätze auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. 41 Stationen (12%) wiesen Mängel bei den vorhandenen Sitzplätzen auf. Bei 2 Stationen (1%) fehlen Sitzplätze auf einzelnen Bahnsteigen bzw. im Wartebereich.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit Mängeln hat sich um 1 Station erhöht. Die Anzahl der Stationen bzw. Bahnsteige oder Wartebereiche mit fehlenden Sitzplätzen hat um 1 Station verringert.*

### **3.5 Abfallbehälter (EIU)**

Bei Trennsystemen wurden die unterschiedlichen Abfallbehältnisse zu einem zusammengefasst. Abfallbehälter auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. Bei 3 Stationen (1%) wurden Mängel oder Schäden an den Abfallbehältern festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 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 42 Stationen (12%) zumindest in Teilbereichen vorhanden.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit Videoüberwachung verringerte sich um 1.*

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

Öffentliche Telefone werden seit dem Jahr 2022 nicht mehr erfasst

### **3.8 Gepäckschließfächer (EIU)**

Das Vorhandensein und die Anzahl der einzelnen Schließfächer wurden aufgenommen. Gepäckschließfächer gab es insgesamt bei 13 Stationen (4%).

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

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

### **3.9 Briefkästen (Dritte)**

Briefkästen werden seit dem Jahr 2022 nicht mehr erfasst

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

Die WC-Anlagen innerhalb einer Station als auch öffentliche WC-Anlagen auf dem Vorplatz wurden aufgenommen. An 53 Stationen (16%) gab es WC's. davon war das WC an 5 Stationen nicht nutzbar.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit WC erhöhte sich um 3, die Anzahl der Stationen mit nicht nutzbarem WC veränderte sich 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.

7 Stationen (2%) verfügen über keinen stufenfreien Zugang zu allen Bahnsteigen. Bei weiteren 16 Stationen (5%) sind einzelne Bahnsteige nicht stufenfrei zugänglich. 11 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 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl von Stationen mit grundsätzlich nicht stufenfrei zugänglichen Bahnsteigen blieb reduzierte sich um 2, die Anzahl der Stationen mit einzelnen nicht stufenfreien Zugängen erhöhte sich um 1, die Anzahl der Stationen mit fehlender stufenfreier Gleisquerung veränderte sich nicht, die Anzahl der Stationen mit fehlendem stufenfreiem Zugang zum Empfangsgebäude veränderte sich ebenfalls 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 71 Stationen (21%) angetroffen, davon bestanden an 7 Stationen Mängel oder die Aufzüge waren außer Betrieb.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl von Stationen mit Aufzügen erhöhte sich um 3, die Anzahl der Stationen mit Mängeln veränderte sich nicht.*

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

Die Zuordnung der Fahrtreppen zu den Bahnhofsbereichen erfolgte analog zu den Aufzügen. Fahrtreppen wurden an 16 Stationen (5%) gezählt, davon an 4 Stationen mit Mängeln (Ausfall einzelner Fahrtreppen).

*Festgestellte Veränderungen 2022 (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 154 Stationen (46%), davon 3-mal ohne Handlauf.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Treppen erhöhte sich um 2.*

#### **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 2022 (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 221 Stationen (66%) sind vollständig mit taktilen Leitstreifen ausgestattet. Bei weiteren 16 Stationen (5%) haben nur einzelne Bahnsteige taktile Leitstreifen. Bei 3 Stationen (1%) fehlen die taktilen Aufmerksamkeitsfelder, bei 4 Stationen (1%) der Hell-/Dunkel-Kontrast.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl von Stationen mit Leitsystemen für Sehbehinderte erhöhte sich um 7.*

### **5. Fahrgastinformation**

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

Stationsnamensschilder sind überall vorhanden. An einer Station wurden Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Mängeln hat sich nicht verändert.*

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

Gleisnummernschilder sind nur erforderlich, wenn mehrere Bahnsteiggleise existieren. Sie fehlten an 2 Stationen zumindest teilweise (1%). 19-mal (6%) wurde eine für den Fahrgast nicht nachvollziehbare oder nicht fortlaufende Gleisnummerierung festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit teils fehlenden Gleisnummernschildern erhöhte sich um 1.  
Die Anzahl der Stationen mit Mängeln verringerte 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 93 Stationen (28%) fehlten Richtungsschilder oder wiesen Mängel auf.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit fehlenden oder mangelbehafteten Richtungsschildern verringerte sich um 1.*

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

Es wurde überprüft, ob alle Angaben korrekt sind und die bezeichneten Einrichtungen (z.B. Schließfächer, Taxi) wirklich vorhanden sind. Zusätzliche Zielangaben wie z.B. Bushaltestellen (bei bestehender ÖPNV-Anbindung) waren darüber hinaus zu überprüfen. Mängel wurden an 69 Stationen (20%) festgestellt. Bei 61 Stationen (18%) 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 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um 5, die Anzahl der Stationen mit fehlendem Wegeleitsystem verringerte sich um 2.*

### **5.5 Uhrzeitanzeige (EIU)**

An 200 Stationen (59%) waren keine Uhren vorhanden, jedoch wurde an 186 dieser Stationen die Uhrzeit per DSA bzw. Zugzielanzeiger angezeigt. Insgesamt sind 14 Stationen (6%) ohne Anzeige der Uhrzeit. An weiteren 14 Stationen (4%) wurden diesbezügliche Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (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 7. Die Anzahl von Stationen mit Mängeln erhöhte sich um 2.*

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

27 Stationen (8%) besitzen dynamische Anzeigetafeln, an denen die nächsten Zugabfahrten des gesamten Bahnhofs auf einen Blick angezeigt werden. Davon wiesen 2 Stationen Mängel auf.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl von Stationen mit zentralen Zuganzeigetafeln erhöhte sich um 2, die Anzahl von Stationen mit diesbezüglichen Mängeln reduzierte sich um 2.*

### 5.7 Zugzielanzeigen (EIU)

63 Stationen (19%) besitzen dynamische Anzeigetafeln auf dem Bahnsteig, die die nächste Zugabfahrt auf dem entsprechenden Gleis anzeigen. In 9 Fällen (3%) wurden Mängel registriert.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

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

### 5.8 DSA (EIU)

263 Stationen (78%) 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 7 Fällen (2%) festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

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

### 5.9 Beschallung (EIU)

An 13 Stationen (4%) sind weder Lautsprecher einer Fahrgastinformationsanlage (FIA) noch DSA-Lautsprecher vorhanden. An weiteren 263 Stationen (78%) mit Lautsprechern wurden während der Aufenthaltszeit der Erfasser trotz stattfindender Zugfahrten keine Regelansagen (Zugankündigungen) getätigt. An 61 Stationen (18%) wurden Regelansagen registriert bzw. es waren Akustikmodule vorhanden, die die Ansagen auf Knopfdruck tätigen. Die Akustikmodule waren wiederum an 3 Stationen defekt.

An 11 Stationen (3%) erfolgten trotz vorhandener Lautsprecher keine Störfallhinweise bei beobachteten Störfällen bzw. die Akustikmodule waren defekt. Als Störfallansagen gelten Informationen über Verspätungen, Gleisänderungen oder Zugausfälle. In allen Fällen wurden die Hinweise jedoch optisch per DSA oder Zugzielanzeige angezeigt. An 50 Stationen wurden beobachtete Störfälle korrekt angesagt.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen ohne Lautsprecher veränderte sich nicht, die Anzahl der Stationen mit Regelansagen reduzierte sich unter Berücksichtigung der defekten Akustikmodule um 2.*

## 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 6-mal (2%) unvollständig oder wiesen Mängel auf, 3-mal (1%) waren sie gar nicht vorhanden. Liniennetzpläne waren an 50 Stationen (15%) unvollständig oder fehlten ganz. Hinweise auf aktuelle Fahrplanänderungen fehlten 2-mal (1%).

*Festgestellte Veränderungen 2021 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

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

## 5.11 Info-/Notrufsäulen (EIU)

Info-/Notrufsäulen sind an 13 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 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*Die Gesamtanzahl sowie 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 54 Stationen (16%).

*Festgestellte Veränderungen 2022 (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 (34%). Funktionsmängel wurden 8-mal (2%) festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (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 111 Stationen (33%) vorhanden waren, wurde jeweils geprüft. 17-mal wurden Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):  
Die Gesamtanzahl der Stationen mit Entwertern erhöhte sich um 2. Die Anzahl der Stationen mit Funktionsmängeln bei Entwertern reduzierte 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 2022 (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 31 Stationen (9%). Personal in Verkaufsstellen wurde hier nicht gesondert erfasst.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):  
Die Anzahl von Stationen mit Personalanwesenheit reduzierte sich um 1.*

# **7. Erscheinungsbild der Verkehrsstation**

## **7.1 Sauberkeit (EIU)**

Die Sauberkeit wurde differenziert nach Bereichen und Ausstattungsmerkmalen erfasst. Dabei gelten die folgenden Bewertungskriterien:

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.

Bereich oder Merkmal	sauber	leicht verschmutzt	stark verschmutzt
Bahnsteigflächen	83,3%	14,5%	2,2%
Zugang, Treppen	80,2%	14,1%	5,7%
Decken, Wände	80,6%	16,5%	2,9%
Aufzüge	61,1%	29,6%	9,3%
Randbereiche (Grün)	66,4%	22,0%	11,7%
Gleisbett	66,1%	22,5%	11,5%
Wetterschutz	78,0%	18,5%	3,5%
Sitzgelegenheiten	94,3%	5,3%	0,4%
Beschilderung	96,9%	2,6%	0,4%
Vitrinen	96,4%	3,1%	0,4%
Abfallbehälter	89,9%	7,9%	2,2%
Automaten, Entw.	95,5%	4,5%	0,0%
Radabstell.	84,1%	12,3%	3,6%
Vorplatz, Umfeld	86,8%	11,5%	1,8%

Tab. 1 Prozentuale Einstufungen zur Sauberkeit nach Anzahl der Stationen

Den höchsten Verschmutzungsgrad verzeichneten die Aufzüge.

Das Beispiel zeigt verschmutzte Bedientasten in Berlin-Karow am 13.04.2023.

Während im Vorjahr noch 63,6% der Aufzüge als „sauber“ bewertet wurden, waren es in diesem Jahr nur noch 61,1%.



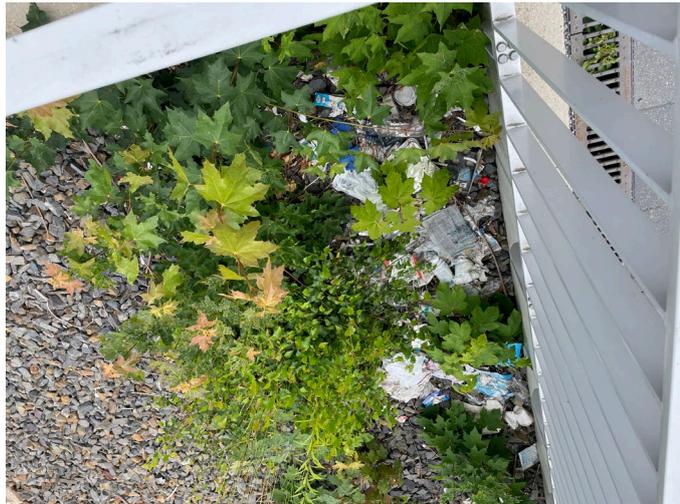
Wie schon im Vorjahr war das Gleisbett häufig verschmutzt. Bei 11,5% aller bewerteten Stationen wurde es sogar als „stark verschmutzt“ eingestuft.

Als Beispiel ist rechts ein Foto des Haltepunkts Premnitz Zentrum vom 16.06.2023 abgebildet.



Auch die Randbereiche (Grünstreifen) der Bahnsteige waren häufig verschmutzt.

Das Foto zeigt den rückwärtigen Bereich des Bahnsteigs in Finsterwalde am 28.06.2023.



Der Wetterschutz weist bei mehr als jedem fünften Bahnhof einen zumindest leichten Verschmutzungsgrad auf.

Das Foto zeigt als Beispiel ein Wetterschutzhäuschen in Gransee am 12.05.2023.



In einem überwiegend sauberen Zustand waren dagegen die meisten Ausstattungseinrichtungen wie Sitzgelegenheiten, Beschilderung, Vitrinen, Automaten und Entwerter.

Auffällig ist, dass Vorplatz und Umfeld insgesamt sauberer bewertet wurden als die stationszugehörigen Bereiche der Bahnsteige und Zugangsanlagen.

92 Stationen (27%) wurden als „leicht verschmutzt“, 28 Stationen (8%) als „stark verschmutzt“ eingestuft.

*Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der leicht verschmutzten Stationen erhöhte sich um 7, die Anzahl der stark verschmutzten Stationen erhöhte sich um 9.*

Somit wurde wie bereits im Vorjahr auch in diesem Jahr eine weitere deutliche Steigerung des Verschmutzungsgrades festgestellt.

## 7.2 Schadensfreiheit (EIU)

Die Schadensfreiheit wurde differenziert nach Bereichen und Ausstattungsmerkmalen erfasst. Weiterhin gelten die folgenden Bewertungskriterien:

### 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.

Bereich oder Merkmal	keine Schäden	leichte Schäden	starke Schäden
Bahnsteigflächen	67,8%	25,1%	7,0%
Zugang, Treppen	65,2%	20,7%	14,1%
Decken, Wände	42,3%	29,2%	28,6%
Aufzüge	58,2%	21,8%	20,0%
Wetterschutz	39,6%	37,3%	23,1%
Sitzgelegenheiten	64,8%	27,8%	7,5%
Beschilderung	77,1%	19,4%	3,5%
Vitrinen	71,9%	14,3%	13,8%
Abfallbehälter	82,4%	14,1%	3,5%
Automaten, Entw.	69,7%	13,9%	16,4%
Beleuchtung	97,4%	2,6%	0,0%
Radabstell.	69,6%	21,6%	8,8%
Vorplatz, Umfeld	67,8%	19,4%	12,8%

Tab. 2 Prozentuale Einstufungen zur Schadensfreiheit nach Anzahl der Stationen

Bei 161 Stationen (48%) wurden „leichte Schäden“, bei 113 Stationen (34%) „starke Schäden“ festgestellt. Nur 63 Stationen (19%) waren schadenfrei.

### *Festgestellte Veränderungen 2022 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):*

*Die Anzahl der Stationen mit leichten Schäden erhöhte sich um 22, die Anzahl der Stationen mit starken Schäden erhöhte sich um 7.*

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.

In erhöhtem Maße sind hiervon Einrichtungen des Wetterschutzes (i.d.R. Wetterschutzhäuschen) betroffen. Bei deutlich mehr als der Hälfte der Wetterschutzanlagen wurden Schäden festgestellt, bei fast jeder vierten Station sogar starke Schäden.

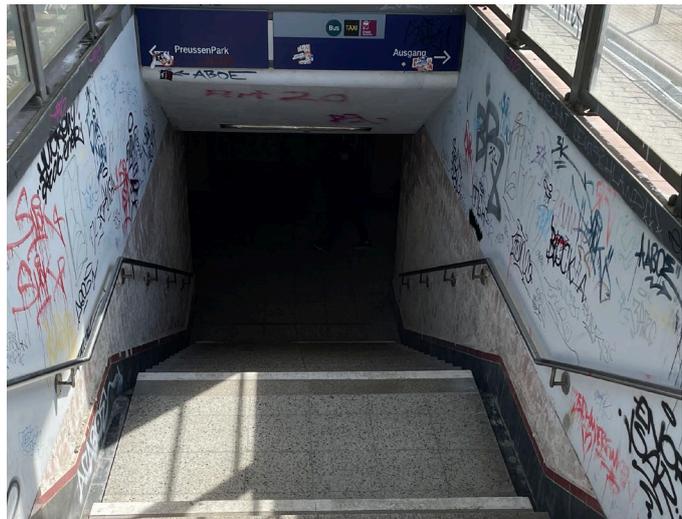
Hierzu gehören nicht nur Graffitischäden oder Scratching der Scheiben, sondern auch fehlende Seitenelemente oder undichte Überdachungen.

Das Foto zeigt ein Wetterschutzhäuschen am Bahnhof Zossen (28.06.2023).



Besonders an Wänden von Unterführungen und Treppenaufgängen finden sich häufig starke Schäden in Form von Graffiti, aber auch bauliche Schäden durch Putzabblätterungen usw.

Das Foto zeigt die Fußgängerunterführung in Ludwigsfelde am 26.04.2023.



Aufzüge sind besonders häufig von Vandalismusschäden betroffen, wie das Fotobeispiel vom 17.04.2023 in Dallgow-Döberitz zeigt.



Auch die Sitzgelegenheiten waren vielfach (zu mehr als einem Drittel) zumindest leicht beschädigt bzw. verwittert (z.B. Schwarzheide Ost, 30.05.2023).



Viele Bahnsteige weisen zunehmende Unebenheiten auf. Die Stolperfallen sind häufig bereits farbig markiert worden. Es besteht Handlungsbedarf, sie zu beseitigen.

Das Foto zeigt den Regionalbahnsteig in Berlin-Wannsee am 13.04.2023.



Zugenommen haben die Schäden an Automaten und Entwertern (Beispiel Trebbin, Foto vom 26.04.2023).



Deutlich seltener wurden Schäden bei Vitrinen, Beschilderung, Abfallbehältern und Beleuchtung festgestellt.

### 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.

234 Stationen (incl. Stationsumgebungen) (70%) 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 geringer Handlungsbedarf gesehen und im Bewertungsmaßstab entsprechend berücksichtigt. Bei 66 Stationen (20%) 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.

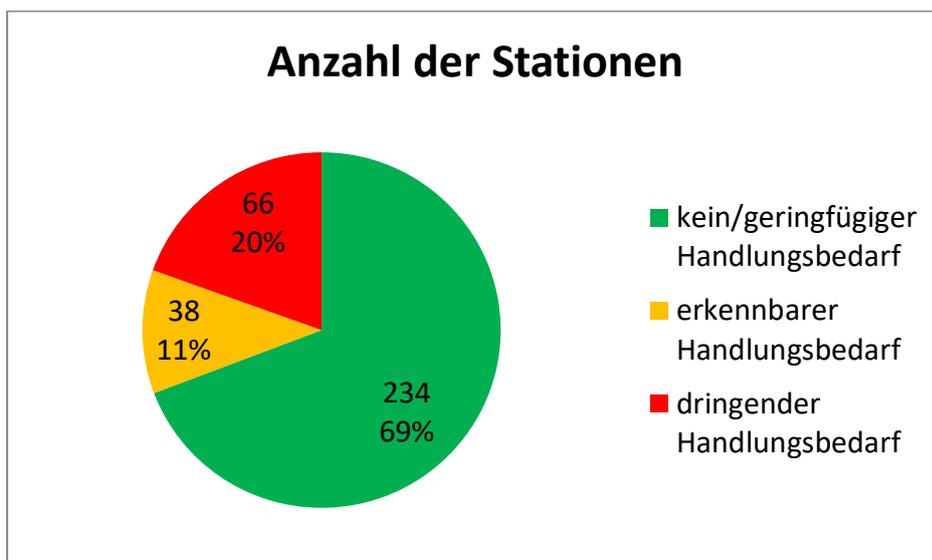


Abb. 3 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit

Aus Fahrgastsicht steht somit 75% der Nutzer eine praktisch barrierefreie Stationsinfrastruktur zur Verfügung. Nur 5% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Barrierefreiheit angewiesen.

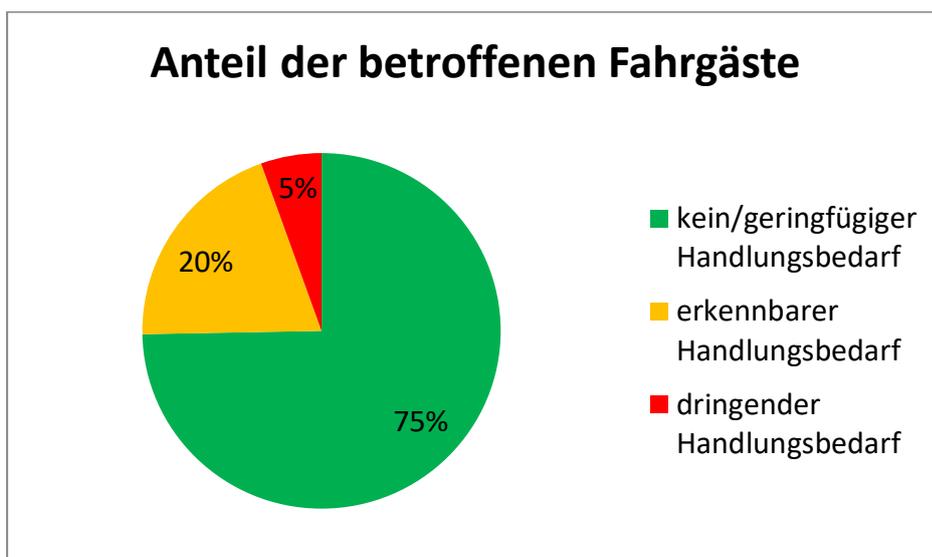


Abb. 4 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste

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

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

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

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

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

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

Die 338 untersuchten Stationen erfüllen schnittstellenübergreifend die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Durchschnitt zu 85 %.

154 Stationen erfüllen die Anforderungen zu 100 %:

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

- Finkenheerd
- Hosena

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 29 Stationen (9%) besteht dringender Handlungsbedarf.

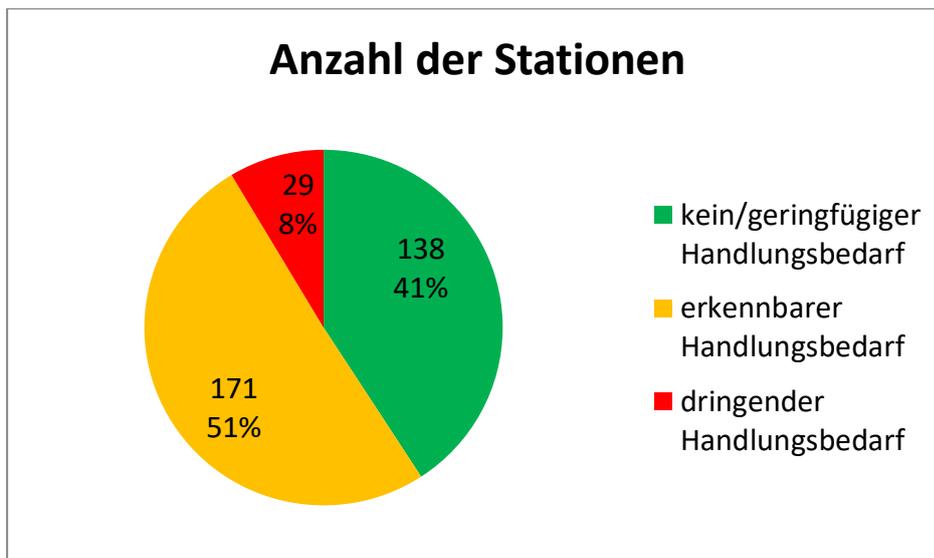


Abb. 5 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation

Sogar 78% 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.

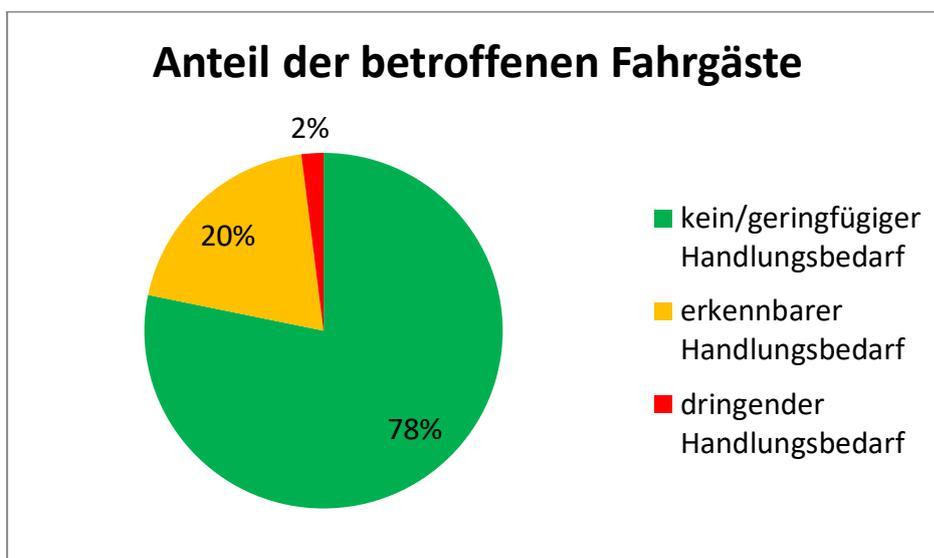


Abb. 6 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste

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

Wegeleitsysteme fehlen grundsätzlich an 61 Stationen (18%). 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 338 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Fahrgastinformation im Durchschnitt zu 82 %.

25 Stationen (7%) erfüllen die Anforderungen zu 100 %. Bei 13 Stationen (4%) 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 178 Stationen (53%) erfüllt etwas mehr als die Hälfte der Stationen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität (kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf). Bei weiteren 109 der untersuchten Stationen (32%) zeichnet sich erkennbarer Handlungsbedarf ab. Bei 50 Stationen (15%) wurde dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ermittelt.

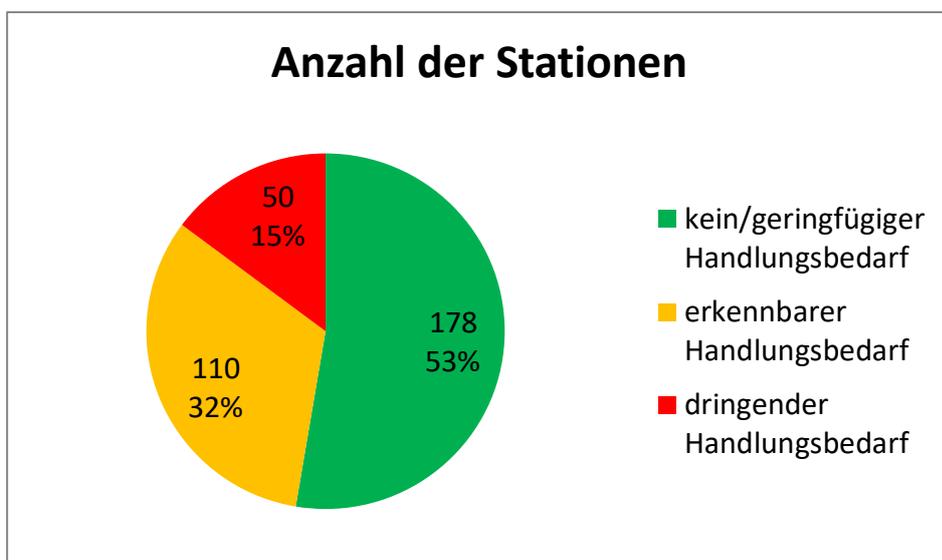


Abb. 7 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität

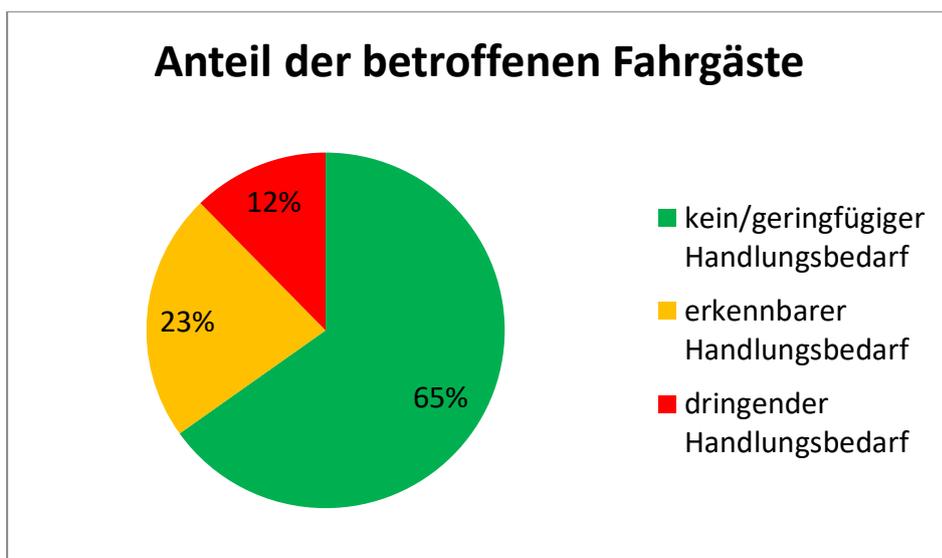


Abb. 8 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste

Mit 65% der betroffenen Fahrgäste steht knapp zwei Drittel aller Nutzer eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Aufenthaltsqualität zur Verfügung. 12% 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 knapp 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, starke Verschmutzung oder Schäden (10 %)
- Leichte Verschmutzung oder leichte Schäden (5 %)

Für nicht vorgesehene, fehlende oder dauerhaft unbrauchbare Sitzgelegenheiten werden 20 % vom Erfüllungsgrad abgezogen, bei starker Verschmutzung oder starken Schäden 10%, bei leichter Verschmutzung oder leichten Schäden 5 %.

Bei unbeleuchteten Bahnhofsbereichen werden 20 %, bei starken Schäden 10% und bei leichten Schäden 5 % abgezogen.

Für fehlende Sauberkeit der übrigen Bereiche (Bahnsteigflächen, Zugangsflächen, Treppen, Decken, Wände, Treppeneinhausungen, Aufzüge, Randbereiche, Gleisbett, Beschilderung, Vitrinen, Abfallbehälter, Automaten und Entwerter) wird der Erfüllungsgrad bei leichter Verschmutzung um 5 %, bei starker Verschmutzung um 20 % reduziert.

Leichte Schäden der übrigen Bereiche (Bahnsteigflächen, Zugangsflächen, Treppen, Decken, Wände, Treppeneinhausungen, Aufzüge, Beschilderung, Vitrinen, Abfallbehälter, Automaten und Entwerter) reduzieren den Erfüllungsgrad um 5 %, starke Schäden um 20 %.

Die 338 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität im Durchschnitt zu 84 %.

45 Stationen (13%) 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.

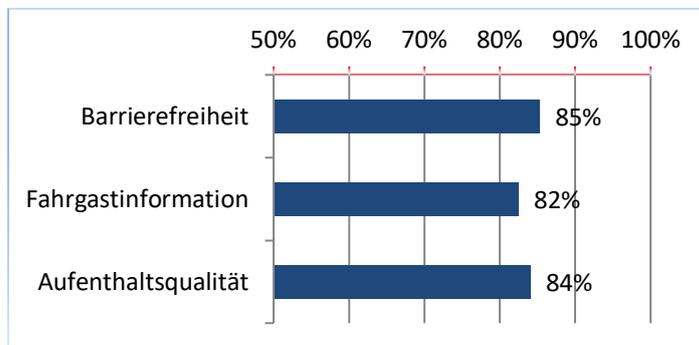


Abb. 9 Erfüllungsgrade nach Kriterien

Der Gesamterfüllungsgrad aus allen drei Kriterien liegt im Durchschnitt aller Stationen bei 83,9 %.

**Veränderungen:**

Die Bewertung hat sich im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahr in Bezug auf die Aufenthaltsqualität um einen Prozentpunkt verschlechtert, die Bewertung der Barrierefreiheit um einen Prozentpunkt verbessert. Die Bewertung von Fahrgastinformation stagniert im vierten Jahr in Folge.

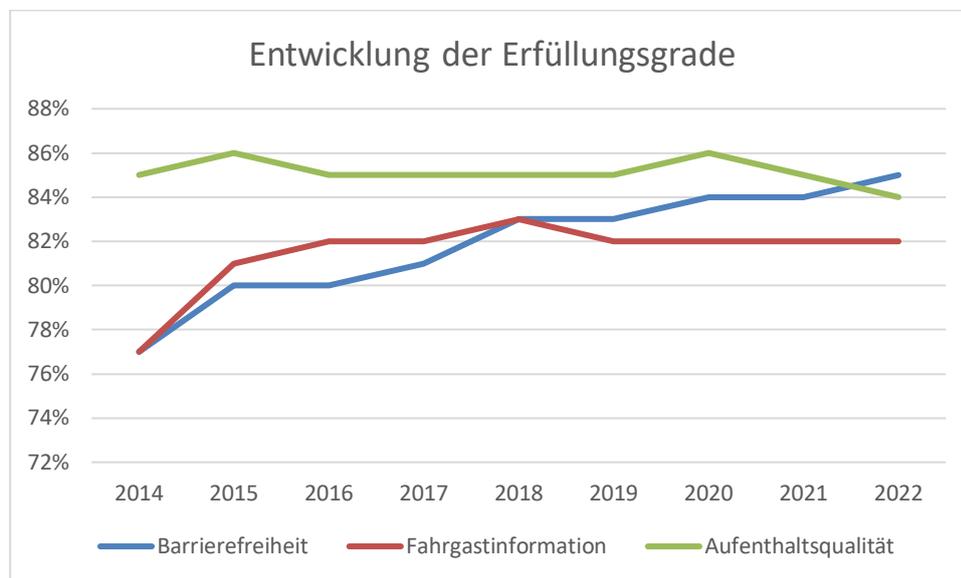


Abb. 10 Zeitliche Entwicklung der Erfüllungsgrade

Die bestbewerteten Stationen sind:

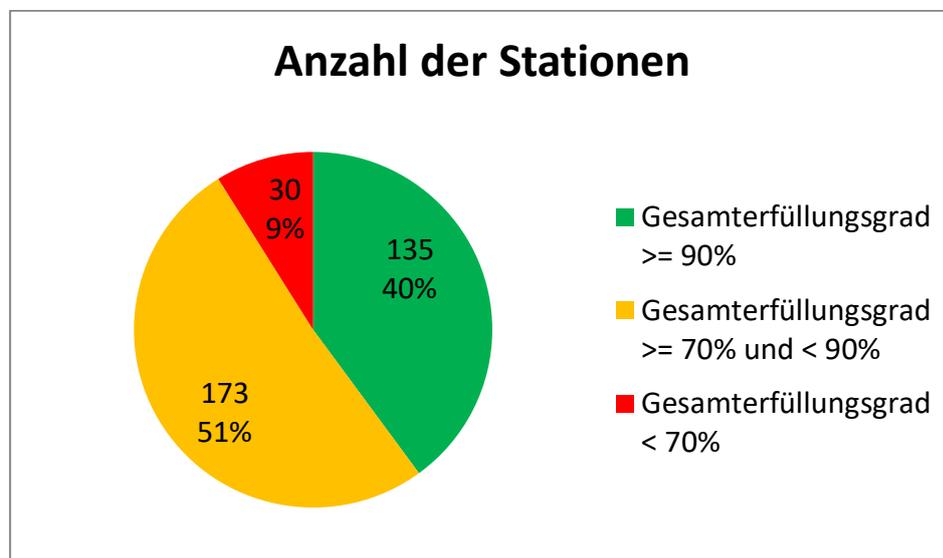
1. Berlin Alexanderplatz, Berlin Hbf, Cottbus Hbf, Flughafen BER Terminal 1-2, Ruhland (alle Gesamterfüllungsgrad 100%)
6. Brandenburg Hbf, Frankfurt (Oder), Wensickendorf (alle Gesamterfüllungsgrad 98,3%)
9. Berlin Potsdamer Platz (Gesamterfüllungsgrad 97,5%)

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

330.	Sedlitz Ost	59,0%
331.	Wiesenu	55,7%
332.	Brügge (Prignitz)	55,0%
333.	Wilmsdorf (b Angermünde)	54,0%
334.	Finkenheerd Rosenwinkel	53,3%
335.	Lindow (Mark)	50,0%
336.	Calau	49,0%
337.	Hosena	48,3%
338.	Schmachtenhagen	36,7%*)

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

135 Stationen (40%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu 90% oder darüber. 30 Stationen (9%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu weniger als 70%.



**Abb. 11 Bewertung des Gesamterfüllungsgrades**

Insgesamt 68% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% zur Verfügung. 2% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit einem Gesamterfüllungsgrad von unter 70% angewiesen.

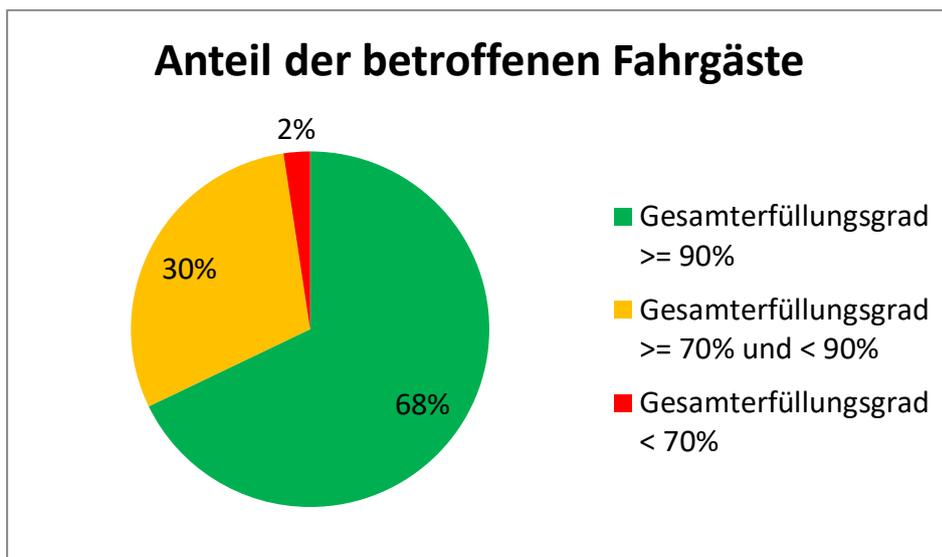


Abb. 12 Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste

Bei 71 Stationen (21%) 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:

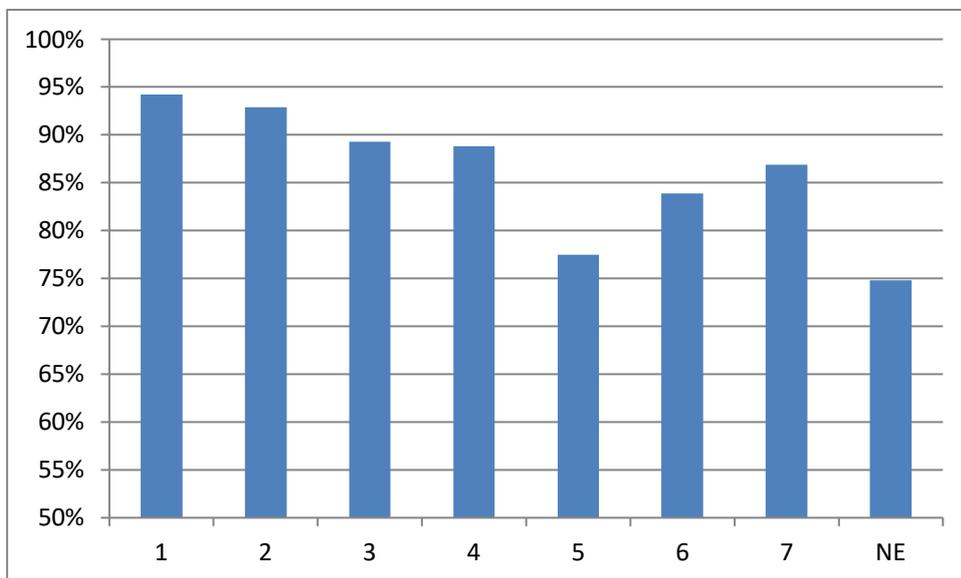


Abb. 13 Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie

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 3 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Fahrgastinformation und bei 9 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Aufenthaltsqualität.

Stationsname	Erfassung 2018 bis 2021 Erfassung 2022	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Ahrensfelde		4		74%	🟡	95%	🟢	60%	🔴	76,3%	266
Ahrensfelde Friedhof		6		75%	🟡	90%	🟢	75%	🟡	80,0%	219
Ahrensfelde Nord		6		100%	🟢	90%	🟢	100%	🟢	96,7%	10
Albrechtshof		5		100%	🟢	90%	🟢	50%	🔴	80,0%	219
Alt Hüttendorf		6		50%	🔴	80%	🟡	90%	🟢	73,3%	282
Alt Rosenthal		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	🟡	90%	🟢	100%	🟢	91,7%	78
Altdöbern		6		50%	🔴	80%	🟡	75%	🟡	68,3%	310
Altes Lager		7		95%	🟢	80%	🟡	55%	🔴	76,7%	256
Altranft		6		50%	🔴	90%	🟢	90%	🟢	76,7%	256
Angermünde		3		100%	🟢	95%	🟢	95%	🟢	96,7%	10
Bad Belzig		5		100%	🟢	80%	🟡	85%	🟡	88,3%	136
Bad Freienwalde		6		95%	🟢	85%	🟡	95%	🟢	91,7%	78
Bad Liebenwerda		7		100%	🟢	90%	🟢	85%	🟡	91,7%	78
Bad Saarow Klinikum		NE		100%	🟢	80%	🟡	95%	🟢	91,7%	78
Bad Saarow		7		100%	🟢	90%	🟢	95%	🟢	95,0%	23
Bad Wilsnack		6		50%	🔴	85%	🟡	95%	🟢	76,7%	256
Bagenz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	🟡	85%	🟡	95%	🟢	88,3%	136
Bahnsdorf		6		50%	🔴	80%	🟡	70%	🟡	66,7%	315
Baitz		6		62%	🔴	60%	🔴	95%	🟢	72,3%	293
Bärenklau		7		95%	🟢	40%	🔴	95%	🟢	76,7%	256
Baruth		6		100%	🟢	90%	🟢	100%	🟢	96,7%	10
Basdorf		NE		100%	🟢	95%	🟢	95%	🟢	96,7%	10
Beelitz Stadt		6		100%	🟢	80%	🟡	90%	🟢	90,0%	118
Beelitz-Heilstätten		6		100%	🟢	80%	🟡	45%	🔴	75,0%	269
Beeskow		6		100%	🟢	85%	🟡	80%	🟡	88,3%	136
Beetz-Sommerfeld		6		95%	🟢	50%	🔴	95%	🟢	80,0%	219
Bergsdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	🟢	90%	🟢	90%	🟢	91,7%	78
Berkenbrück		6		100%	🟢	85%	🟡	100%	🟢	95,0%	23
Berlin Alexanderplatz		3		100%	🟢	100%	🟢	100%	🟢	100,0%	1
Berlin Friedrichstraße		2		90%	🟢	95%	🟢	100%	🟢	95,0%	23
Berlin Hbf		1		100%	🟢	100%	🟢	100%	🟢	100,0%	1
Berlin Ostbahnhof		1		85%	🟡	90%	🟢	85%	🟡	86,7%	157
Berlin Ostkreuz		3		100%	🟢	100%	🟢	75%	🟡	91,7%	78
Berlin Potsdamer Platz		2		98%	🟢	100%	🟢	95%	🟢	97,5%	9
Berlin Südkreuz		1		100%	🟢	95%	🟢	90%	🟢	95,0%	23
Berlin Zoologischer Garten		2		79%	🟡	95%	🟢	100%	🟢	91,3%	116
Berlin-Charlottenburg		3		76%	🟡	100%	🟢	100%	🟢	92,0%	76
Berlin Gesundbrunnen		1		100%	🟢	95%	🟢	90%	🟢	95,0%	23
Berlin-Hohenschönhausen		3		81%	🟡	80%	🟡	75%	🟡	78,7%	240
Berlin-Jungfernheide		4		85%	🟡	95%	🟢	95%	🟢	91,7%	78
Berlin-Karow		4		100%	🟢	100%	🟢	90%	🟢	96,7%	10
Berlin-Lichtenberg		2		78%	🟡	95%	🟢	90%	🟢	87,7%	156
Berlin-Lichterfelde Ost		3		100%	🟢	95%	🟢	45%	🔴	80,0%	219
Berlin-Mahlsdorf		4		100%	🟢	90%	🟢	95%	🟢	95,0%	23
Berlin-Schöneeweide		3		67%	🔴	100%	🟢	90%	🟢	85,6%	172
Berlin-Spandau		2		100%	🟢	90%	🟢	95%	🟢	95,0%	23
Berlin-Staaken		6		100%	🟢	90%	🟢	85%	🟡	91,7%	78
Berlin-Wannsee		2		43%	🔴	85%	🟡	85%	🟡	71,1%	301
Bernau		3		81%	🟡	100%	🟢	95%	🟢	92,0%	76
Bestensee		6		100%	🟢	85%	🟡	85%	🟡	90,0%	118
Beutersitz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	🟢	85%	🟡	60%	🔴	78,3%	241
Biesenthal		6		100%	🟢	90%	🟢	85%	🟡	91,7%	78
Birkengrund		6		100%	🟢	80%	🟡	65%	🔴	81,7%	210
Birkenwerder		4		100%	🟢	90%	🟢	90%	🟢	93,3%	48
Blankenfelde		4		100%	🟢	95%	🟢	70%	🟡	88,3%	136
Blönsdorf		6		100%	🟢	90%	🟢	90%	🟢	93,3%	48
Blumberg (b Berlin)		5		100%	🟢	90%	🟢	90%	🟢	93,3%	48

Stationsname	Erfassung 2018 bis 2021 Erfassung 2022	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%	174
Blumenthal (Mark)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	210
Bölzke		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	75%	●	81,7%	210
<b>Borkheide</b>		6		100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	191
<b>Brand Tropical Islands</b>		6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	136
Brandenburg Altstadt		7		90%	●	85%	●	45%	●	73,3%	282
Brandenburg Hbf		3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Breddin		6		81%	●	75%	●	90%	●	82,0%	209
<b>Brieselang</b>		6		100%	●	80%	●	60%	●	80,0%	219
Briesen		6		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	136
Britz		6		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	118
Brügge (Prignitz)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	60%	●	55,0%	331
<b>Brück (Mark)</b>		6		100%	●	85%	●	50%	●	78,3%	241
Buchholz (Zauche)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	118
Buckow		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	191
<b>Buschow</b>		6		62%	●	85%	●	80%	●	75,7%	267
Calau		5		7%	●	70%	●	70%	●	49,0%	336
Caputh-Geltow		7		50%	●	90%	●	95%	●	78,3%	241
Caputh Schwielowsee		6		50%	●	90%	●	75%	●	71,7%	295
Casekow		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	90%	●	86,7%	157
Chorin		6		50%	●	75%	●	80%	●	68,3%	310
Coschen		6		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	219
Cottbus Hbf		2		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Cottbus-Merzdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	48
Cottbus-Sandow		6		100%	●	90%	●	75%	●	88,3%	136
Cottbus-Wilmersdorf Nord		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	118
<b>Dabendorf</b>		5		50%	●	75%	●	65%	●	63,3%	321
Dahlewitz		6		75%	●	85%	●	65%	●	75,0%	269
<b>Dallgow-Döberitz</b>		5		100%	●	85%	●	50%	●	78,3%	241
<b>Dannenwalde (Gransee)</b>		6		95%	●	85%	●	95%	●	91,7%	78
Döberitz		7		100%	●	75%	●	90%	●	88,3%	136
<b>Doberlug-Kirchhain</b>		4		56%	●	95%	●	80%	●	77,0%	255
Dossow (Prign)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	48
Drahnsdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	174
<b>Drebkau</b>		6		25%	●	90%	●	75%	●	63,3%	321
Eberswalde Hbf		3		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	10
<b>Eisenhüttenstadt</b>		5		95%	●	85%	●	95%	●	91,7%	78
Elsholz		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	48
Elstal		5		75%	●	85%	●	70%	●	76,7%	256
Elsterwerda		4		95%	●	100%	●	85%	●	93,3%	48
<b>Elsterwerda-Biehla</b>		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	23
Erkner		3		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	10
Falkenberg (Elster)		3		29%	●	95%	●	85%	●	69,7%	309
Falkenberg (Mark)		6		50%	●	90%	●	75%	●	71,7%	295
Falkenhagen Gewerbepark		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	25%	●	95%	●	70,0%	302
Falkensee		5		100%	●	90%	●	60%	●	83,3%	191
Fangschleuse		6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	78
Ferch-Lienewitz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	136
Fermerswalde		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	174
Finkenheerd		6		0%	●	85%	●	75%	●	53,3%	333
Finkenkrug		5		75%	●	85%	●	65%	●	75,0%	269
<b>Finsterwalde</b>		5		90%	●	85%	●	85%	●	86,7%	157
Flughafen BER Terminal 1-2		2		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Flughafen BER Terminal 5		3		70%	●	95%	●	90%	●	85,0%	174
Fohrde		7		100%	●	80%	●	75%	●	85,0%	174
Forst (Lausitz)		6		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	78
<b>Frankfurt (Oder)</b>		2		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Frankfurt (Oder)-Neuberesinchen		7		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	78
Frankfurt (Oder)-Rosengarten		6		50%	●	90%	●	95%	●	78,3%	241

Stationsname	Erfassung 2018 bis 2021 Erfassung 2022	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Fretzdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	23
Friedersdorf (b Königs Wusterh.)		6		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	78
Friesack (Mark)		6		100%	●	80%	●	70%	●	83,3%	191
Fürstenberg (Havel)		5		37%	●	85%	●	75%	●	65,7%	318
Fürstenwalde (Spree)		4		100%	●	100%	●	90%	●	96,7%	10
Fürstenwalde (Spree) Süd		7		100%	●	80%	●	55%	●	78,3%	241
Glöwen		6		50%	●	70%	●	90%	●	70,0%	302
Gollmitz (Niederlausitz)		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	23
Golm		6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	136
Golßen		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	23
Golzow (b Eberswalde)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	191
Golzow (Oderbruch)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	78
Görden		7		95%	●	85%	●	65%	●	81,7%	210
Gorgast		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	100%	●	100%	●	96,7%	10
Götz		6		95%	●	80%	●	80%	●	85,0%	174
Gransee		5		100%	●	85%	●	50%	●	78,3%	241
Griebnitzsee		4		100%	●	100%	●	75%	●	91,7%	78
Groß Köris		6		95%	●	60%	●	85%	●	80,0%	219
Groß Kreutz		6		90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	241
Groß Pankow		6		95%	●	90%	●	100%	●	95,0%	23
Groß Schönebeck		NE		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	48
Großbeeren		6		62%	●	95%	●	80%	●	79,0%	239
Großräschen		6		50%	●	75%	●	75%	●	66,7%	315
Großwudicke		7		45%	●	85%	●	75%	●	68,3%	310
Grüneberg		6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	23
Grunow (Niederlausitz)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	100%	●	91,7%	78
Guben		5		50%	●	70%	●	90%	●	70,0%	302
Halbe		6		95%	●	75%	●	80%	●	83,3%	191
Hammelspring		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	48
Hangelsberg		6		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	48
Heiligengrabe		7		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	78
Helensee		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	48
Hennigsdorf (b Berlin)		3		73%	●	65%	●	85%	●	74,3%	281
Herrensee		6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	23
Herzberg (Elster)		6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	269
Herzberg (Mark)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	75%	●	60,0%	327
Hohen Neuendorf West		6		75%	●	90%	●	65%	●	76,7%	256
Hohenleipisch		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	100%	●	90,0%	118
Hosena		5		0%	●	90%	●	55%	●	48,3%	337
Hubertushöhe		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	191
Jacobsdorf (Mark)		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	23
Jänschwalde		6		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	302
Jänschwalde Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	65%	●	80%	●	78,3%	241
Joachimsthal		6		45%	●	85%	●	80%	●	70,0%	302
Joachimsthal Kaiserbahnhof		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	80%	●	95%	●	86,7%	157
Jüterbog		4		100%	●	100%	●	60%	●	86,7%	157
Kablow		7		45%	●	80%	●	90%	●	71,7%	295
Karstädt		6		95%	●	80%	●	65%	●	80,0%	219
Kerkwitz		6		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	219
Kirchmöser		6		75%	●	90%	●	75%	●	80,0%	219
Klandorf		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	100%	●	75,0%	269
Klasdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	100%	●	91,7%	78
Klinge		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	75%	●	95%	●	85,0%	174
Klosterfelde		NE		95%	●	65%	●	90%	●	83,3%	191
Kolkwitz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	95%	●	90,0%	118
Kolkwitz Süd		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	48
Königs Wusterhausen		3		73%	●	100%	●	100%	●	91,1%	117

Stationsname	Erfassung 2018 bis 2021 Erfassung 2022	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Kraftwerk Finkenheerd		6		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	78
Kremmen		6		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	136
Kummersdorf (b Storkow)		7		45%	●	80%	●	95%	●	73,3%	282
Kunersdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	78
Küstrin-Kietz		6		45%	●	85%	●	95%	●	75,0%	269
Kyritz		NE		45%	●	75%	●	70%	●	63,3%	321
Kyritz Am Bürgerpark		NE		100%	●	30%	●	95%	●	75,0%	269
Lauchhammer		6		80%	●	90%	●	100%	●	90,0%	118
Letschin		6		45%	●	90%	●	95%	●	76,7%	256
Leuthen (b Cottbus)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	78
Liebethal (Prignitz)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	157
Lindenberg (Mark)		7		95%	●	75%	●	95%	●	88,3%	136
Lindow (Mark)		NE		45%	●	25%	●	80%	●	50,0%	335
Löwenberg		6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	78
Lottscheseesee		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	95%	●	73,3%	282
Lübben		4		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	78
Lübbenau		4		100%	●	95%	●	90%	●	95,0%	23
Lubolz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	23
Luckaitztal		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	75%	●	80,0%	219
Luckau-Uckro		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	23
Luckenwalde		5		100%	●	85%	●	55%	●	80,0%	219
Ludwigsfelde		4		73%	●	80%	●	65%	●	72,7%	292
Ludwigsfelde Struveshof		6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	23
Marquardt		5		55%	●	85%	●	80%	●	73,3%	282
Medewitz		6		45%	●	85%	●	75%	●	68,3%	310
Melchow		6		95%	●	90%	●	85%	●	90,0%	118
Meyenburg		NE		95%	●	25%	●	95%	●	71,7%	295
Michendorf		4		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	157
Mixdorf		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	23
Mögelin		7		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	48
Müllrose		6		100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	118
Müncheberg (Mark)		6		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	157
Nassenheide		6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	78
Nauen		3		100%	●	100%	●	60%	●	86,7%	157
Nechlin		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	23
Nennhausen		6		80%	●	85%	●	55%	●	73,3%	282
Netzebrand		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	90%	●	91,7%	78
Neuhausen (b Cottbus)		6		40%	●	90%	●	95%	●	75,0%	269
Neuhof (b Zossen)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	78
Neupetershain		6		30%	●	85%	●	70%	●	61,7%	324
Neuruppin Rheinsberger Tor		6		95%	●	85%	●	60%	●	80,0%	219
Neuruppin West		6		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	157
Neustadt (Dosse)		5		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	78
Neutrebbin		6		50%	●	75%	●	95%	●	73,3%	282
Neuzelle		5		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	219
Niederfinow		6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	48
Niedergörsdorf		6		80%	●	90%	●	90%	●	86,7%	157
Niederlehme		7		50%	●	75%	●	95%	●	73,3%	282
Obersdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	78
Oderin		6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	78
Oegeln		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	48
Oehna		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	48
Oranienburg		3		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	10
Ortrand		6		85%	●	85%	●	95%	●	88,3%	136
Passow (Uckermark)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	80%	●	83,3%	191
Paulinenaue		6		95%	●	75%	●	65%	●	78,3%	241
Peitz Ost		6		45%	●	85%	●	95%	●	75,0%	269
Perleberg		6		95%	●	85%	●	85%	●	88,3%	136

Stationsname	Erfassung 2018 bis 2021 Erfassung 2022	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Petershagen (Uckermark)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	78
Pillgram		6		80%	●	90%	●	100%	●	90,0%	118
Pinnow (Uckermark)		6		90%	●	85%	●	100%	●	91,7%	78
Plessa		6		75%	●	80%	●	95%	●	83,3%	191
Potsdam Charlottenhof		4		100%	●	100%	●	75%	●	91,7%	78
Potsdam Hbf		2		90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	48
Potsdam Medienstadt Babelsberg		5		75%	●	85%	●	75%	●	78,3%	241
Potsdam Park Sanssouci		3		100%	●	100%	●	65%	●	88,3%	136
Potsdam Pirschheide		6		50%	●	90%	●	55%	●	65,0%	319
Potsdam Rehbrücke		6		100%	●	85%	●	60%	●	81,7%	210
Premnitz Nord		7		100%	●	80%	●	65%	●	81,7%	210
Premnitz Zentrum		6		100%	●	60%	●	45%	●	68,3%	310
Prenzlau		4		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	48
Priort		6		70%	●	90%	●	90%	●	83,3%	191
Pritzerbe		6		100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	157
Pritzwalk		6		62%	●	85%	●	70%	●	72,3%	293
Pritzwalk West		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	20%	●	75%	●	61,7%	324
Pritzwalk-Hainholz		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	95%	●	65,0%	319
Prösen		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	136
Prösen Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	92%	●	80%	●	85%	●	85,5%	173
Prösen West		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	48
Raddusch		6		50%	●	90%	●	90%	●	76,7%	256
Rangsdorf		5		100%	●	90%	●	50%	●	80,0%	219
Rathenow		4		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	48
Rehfeld (Falkenberg)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	90%	●	86,7%	157
Rehfelde		6		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	157
Rheinsberg (Mark)		NE		75%	●	40%	●	95%	●	70,0%	302
Rosenwinkel		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	55%	●	53,3%	333
Rückersdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	78
Rüdnitz		6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	174
Ruhland		5		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Ruhlsdorf-Zerpenschleuse		NE		100%	●	60%	●	95%	●	85,0%	174
Saarmund		6		57%	●	85%	●	85%	●	75,7%	267
Sachsenhausen (Nordb)		6		95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	48
Sarnow		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	70%	●	80%	●	80,0%	219
Schmachtenhagen		NE		45%	●	10%	●	55%	●	36,7%	338
Schneeberg (Mark)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	78
Schönborn (b Doberlug)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	75%	●	85,0%	174
Schönerlinde		NE		100%	●	55%	●	95%	●	83,3%	191
Schönfließ Dorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	48
Schönow (Uckermark)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	90%	●	90,0%	118
Schönwalde (Barnim)		NE		95%	●	75%	●	80%	●	83,3%	191
Schönwalde (Spreewald)		6		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	48
Schwante		7		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	241
Schwarzheide Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	70%	●	78,3%	241
Schwedt (Oder)		6		100%	●	65%	●	100%	●	88,3%	136
Schwedt (Oder) Mitte		6		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	48
Seddin		5		50%	●	80%	●	50%	●	60,0%	327
Sedlitz Ost		6		12%	●	80%	●	85%	●	59,0%	329
Seefeld (Mark)		6		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	48
Seegefeld		5		100%	●	80%	●	75%	●	85,0%	174
Seehausen (Uckermark)		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	10
Seelow (Mark)		6		100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	118
Seelow-Gusow		6		100%	●	70%	●	85%	●	85,0%	174
Senftenberg		5		100%	●	100%	●	80%	●	93,3%	48
Spremberg		6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	136
Storkow (Mark)		6		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	118

Stationsname	Erfassung 2018 bis 2021 Erfassung 2022	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Strausberg		4		81%	●	100%	●	60%	●	80,3%	218
Tantow		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	23
Teichland		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	118
Teltow		6		100%	●	80%	●	65%	●	81,7%	210
Templin		7		100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	118
Templin Stadt		6		95%	●	80%	●	75%	●	83,3%	191
Thyrow		6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	174
Trebbin		5		75%	●	85%	●	60%	●	73,3%	282
Trebnitz (Mark)		6		50%	●	85%	●	90%	●	75,0%	269
Treuenbrietzen		7		100%	●	80%	●	70%	●	83,3%	191
Treuenbrietzen Süd		7		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	78
Uebigau		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	75%	●	85,0%	174
Vehlefan		7		100%	●	40%	●	85%	●	75,0%	269
Velten (Mark)		5		100%	●	60%	●	90%	●	83,3%	191
Vetschau		6		100%	●	85%	●	85%	●	90,0%	118
Vogelsang (Gransee)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	75%	●	80,0%	219
Waldrehna		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	100%	●	95,0%	23
Walsleben		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	48
Wandlitz		NE		95%	●	90%	●	85%	●	90,0%	118
Wandlitzsee		NE		100%	●	85%	●	55%	●	80,0%	219
Warnitz (Uckermark)		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	10
Weisen		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	23
Wellmitz		6		50%	●	85%	●	80%	●	71,7%	295
Wendisch-Rietz		6		95%	●	80%	●	100%	●	91,7%	78
Wensickendorf		NE		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	6
Werbig		6		63%	●	90%	●	90%	●	80,8%	217
Werder (Havel)		4		76%	●	100%	●	75%	●	83,7%	190
Werneuchen		6		100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	191
Wiesenu		6		12%	●	60%	●	95%	●	55,7%	330
Wiesenburg (Mark)		5		50%	●	90%	●	75%	●	71,7%	295
Wilhelmshorst		5		38%	●	85%	●	60%	●	60,8%	326
Wilmersdorf (b Angermünde)		6		7%	●	80%	●	75%	●	54,0%	332
Wittenberge		3		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	10
Wittstock (Dosse)		6		100%	●	50%	●	85%	●	78,3%	241
Wolterdorf (b Luckenwalde)		6		50%	●	75%	●	95%	●	73,3%	282
Wriezen		6		100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	157
Wünsdorf-Waldstadt		5		100%	●	90%	●	75%	●	88,3%	136
Wusterhausen (Dosse)		NE		45%	●	75%	●	90%	●	70,0%	302
Wustermark		5		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	174
Wusterwitz		6		100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	191
Wustrau-Radensleben		7		95%	●	80%	●	90%	●	88,3%	136
Wutike		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	60%	●	75,0%	269
Zeesen		6		80%	●	80%	●	70%	●	76,7%	256
Zehdenick (Mark)		6		100%	●	85%	●	55%	●	80,0%	219
Zehdenick Neuhof		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	23
Zellendorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	48
Zernsdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	75%	●	85%	●	85,0%	174
Ziltendorf		6		45%	●	90%	●	95%	●	76,7%	256
Zossen		5		50%	●	80%	●	70%	●	66,7%	315
Zühlsdorf		NE		95%	●	45%	●	100%	●	80,0%	219

**Tab. 3 Endergebnis aller 338 Stationen**

Veränderungen:

Die größten Verbesserungen im Gesamterfüllungsgrad wurden an folgenden der 113 im Jahr 2022 erfassten Stationen registriert:

Eisenhüttenstadt	Steigerung von 46,7% auf 91,7%	(+ 45,0%)
Löwenberg (Mark)	Steigerung von 76,0% auf 91,7%	(+ 15,7%)
Wünsdorf-Waldstadt	Steigerung von 75,0% auf 88,3%	(+13,3%)

Der Bahnhof Eisenhüttenstadt wurde barrierefrei umgebaut und saniert.  
In Löwenberg sind jetzt alle Abfahrgleise barrierefrei erreichbar und Schäden wurden behoben.  
In Wünsdorf-Waldstadt wurden die Bahnsteige barrierefrei neu errichtet.

Folgende Stationen haben sich im Gesamterfüllungsgrad deutlich verschlechtert:

Schönerlinde	Reduzierung von 98,3% auf 83,3%	(- 15,0%)
Altes Lager	Reduzierung von 90,0% auf 76,7%	(- 13,3%)
Seddin	Reduzierung von 73,3% auf 60,0%	(- 13,3%)
Wittstock (Dosse)	Reduzierung von 91,7% auf 78,3%	(- 13,3%)
Zühlsdorf	Reduzierung von 93,3% auf 80,0%	(- 13,3%)

In Schönerlinde führten defekte Anlagen der Fahrgastinformation zur Abwertung.  
In Altes Lager führten starke Verschmutzungen insbesondere im Wartebereich und Vandalismusschäden zur Abwertung.  
In Seddin führten neben neuen Mängeln in der Fahrgastinformation starke Verschmutzung und starke Schäden zur Abwertung.  
In Strausberg führten Verschmutzungen und Graffiti zur Abwertung.  
In Wittstock (Dosse) fehlten Fahrgastinformationen im Störfall und es wurden neue Schäden festgestellt.  
In Zühlsdorf führten defekte Anlagen der Fahrgastinformation zur Abwertung.

Die Veränderungen aller im Jahr 2022 wiederholt erfassten Stationen werden im Einzelnen in der folgenden Abbildung gezeigt, wobei Stationen ohne Veränderungen nicht dargestellt werden:

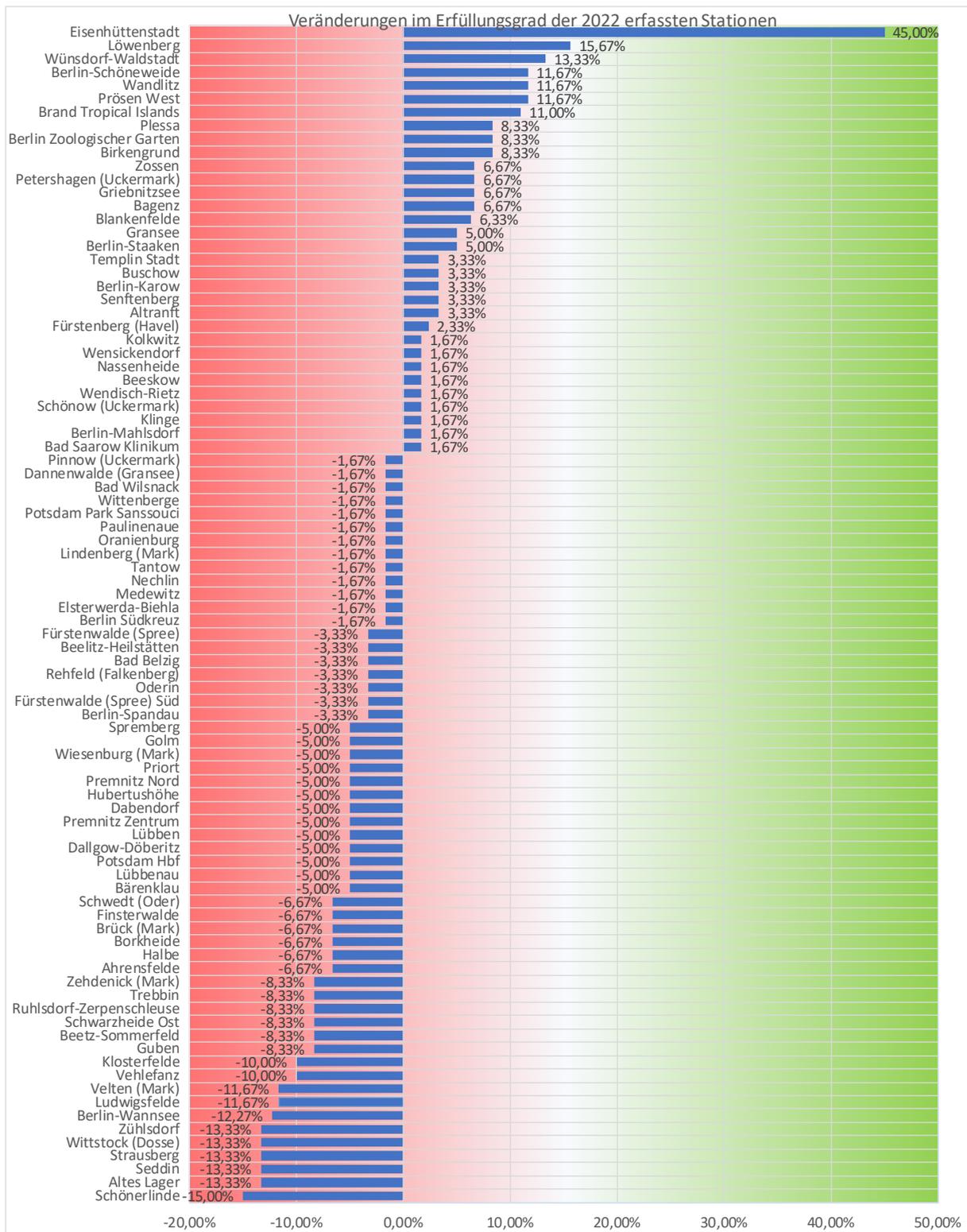
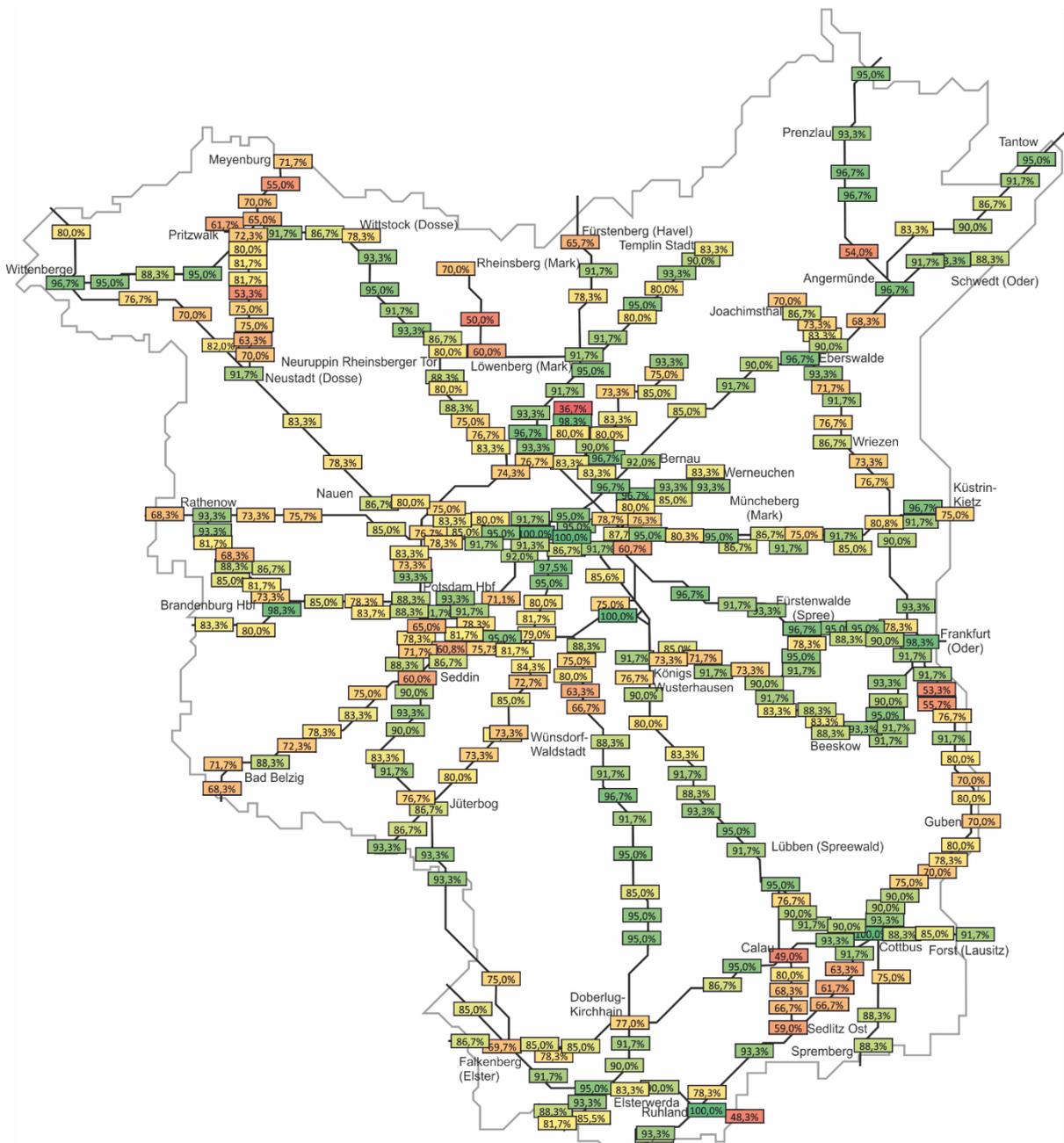


Abb. 14 Übersicht über die Veränderungen 2022



**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 1 Station auf VBB-Gebiet berücksichtigt. Maßgeblich für die Zuordnung der Stationen zu den einzelnen Linien ist das Fahrplanjahr 2023. Temporäre bauliche Umleitungen bleiben unberücksichtigt.

Linie	erste Station im VBB	letzte Station im VBB	Anzahl Stationen	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad
FEX	Berlin Hbf	Flughafen BER Terminal 1-2	4	100,0%	98,8%	91,3%	96,7%
RE1	Wusterwitz	Cottbus	31	86,3%	91,6%	88,1%	88,6%
RE2	Nauen	Cottbus	23	91,7%	91,7%	84,8%	89,4%
RE3	Nechlin/Schwedt (Oder)	Blönsdorf	26	90,0%	89,0%	84,2%	87,8%
RE4	Rathenow	Falkenberg (Elster)	23	85,7%	88,5%	78,3%	84,2%
RE5	Fürstenberg (Havel)	Berlin Südkreuz	9	92,2%	91,7%	86,7%	90,2%
RE6	Wittenberge	Berlin-Gesundbrunnen	22	94,6%	82,0%	86,2%	87,7%
RE7	Medewitz (Mark)	Senftenberg	37	79,6%	85,3%	80,4%	81,8%
RE8	Karstädt / Berlin Hbf	Elsterwerda / Finsterwalde / BER	39	89,7%	89,4%	83,3%	87,5%
RE10	Falkenberg (Elster)	Frankfurt (Oder)	23	63,9%	84,5%	88,5%	79,0%
RB10	Nauen	Berlin Südkreuz	11	96,1%	91,4%	76,8%	88,1%
RE11	Falkenberg (Elster)	Hosena	7	69,1%	90,7%	87,9%	82,6%
RB12	Templin Stadt	Berlin Ostkreuz	15	95,6%	86,7%	85,7%	89,3%
RE13	Elsterwerda	Cottbus	8	82,8%	92,5%	92,5%	89,3%
RE14	Fermerswalde	Falkenberg (Elster)	2	59,5%	90,0%	82,5%	77,3%
RB14	Nauen	Südkreuz	11	96,1%	91,4%	76,8%	88,1%
RE15	Ortrand	Hosena	3	61,7%	91,7%	83,3%	78,9%
RE18	Ortrand	Cottbus	7	64,6%	91,4%	86,4%	80,8%
RB20	Oranienburg	Potsdam Hbf	8	93,1%	90,6%	81,1%	88,3%
RB21	Potsdam Hbf	Berlin Gesundbrunnen	13	90,4%	90,4%	80,4%	87,1%
RB22	Griebnitzsee	Königs Wusterhausen	9	91,1%	93,9%	86,7%	90,6%
RB23	Golm	Flughafen BER Terminal 1-2	14	90,2%	95,7%	88,6%	91,5%
RB24	Eberswalde / Flugh. BER T1-2	Flugh. BER T5 / Wünsdorf-Waldstadt	17	85,1%	90,9%	79,1%	85,0%
RB25	Werneuchen	Berlin Ostkreuz	9	91,9%	91,1%	79,4%	87,5%
RB26	Berlin Ostkreuz	Küstrin-Kietz	15	84,8%	89,3%	88,0%	87,4%
RB27	Groß Schönebeck/Schmachtenhagen	Berlin-Gesundbrunnen	15	95,0%	67,3%	87,7%	83,3%
RB31	Elsterwerda-Biehla	Prösen Ost	3	95,5%	90,0%	88,3%	91,3%
RB32	Oranienburg / Flugh. BER T1-2	Flugh. BER T5 / Ludwigsfelde	9	85,4%	91,7%	82,8%	86,6%
RB33	Potsdam Hbf	Jüterbog	13	86,5%	85,8%	81,5%	84,6%
RB34	Großwudicke	Rathenow	2	72,5%	87,5%	82,5%	80,8%
RB35	Fürstenwalde (Spree)	Bad Saarow-Pieskow	5	100,0%	87,5%	83,8%	90,4%
RB36	Königs Wusterhausen	Frankfurt (Oder)	20	86,9%	83,5%	93,0%	87,8%
RB37	Berlin-Wannsee	Beelitz Stadt	6	76,0%	84,2%	74,2%	78,1%
RB43	Falkenberg (Elster)	Frankfurt (Oder)	28	68,9%	85,4%	87,1%	80,5%
RB45	Elsterwerda	Prösen West	3	93,3%	90,0%	91,7%	91,7%
RB46	Cottbus	Forst (Lausitz)	4	96,3%	86,3%	91,3%	91,3%
RB49	Falkenberg (Elster)	Cottbus	14	70,1%	88,9%	86,1%	81,7%
RB51	Rathenow	Brandenburg	10	98,5%	82,5%	74,0%	85,0%
RB51(SA)	Fermerswalde	Falkenberg (Elster)	2	59,5%	90,0%	82,5%	77,3%
RB54	Rheinsberg (Mark)	Löwenberg (Mark)	4	77,5%	41,3%	85,0%	67,9%
RB55	Kremmen	Hennigsdorf	6	94,7%	59,2%	84,2%	79,3%
RB60	Eberswalde Hbf	Frankfurt (Oder)	12	78,5%	86,7%	92,1%	85,8%
RB61	Angermünde	Schwedt (Oder)	4	97,5%	82,5%	97,5%	92,5%
RB 62	Angermünde	Prenzlau	2	100,0%	92,5%	92,5%	95,0%
RB63	Eberswalde Hbf	Templin Stadt	6	78,3%	85,0%	86,7%	83,3%
RB65	Cottbus	Spremberg	4	81,3%	90,0%	92,5%	87,9%
RB66	Berlin-Gesundbrunnen	Tantow	9	92,3%	91,7%	91,7%	91,9%
RB73	Pritzwalk	Neustadt (Dosse)	10	80,2%	67,0%	76,0%	74,4%
RB74	Meyenburg	Pritzwalk West	6	86,2%	30,0%	81,7%	65,9%
S2/S8	Blönsdorf	Jüterbog	3	93,3%	93,3%	80,0%	88,9%
S4	Rehfeld (Falkenberg)	Falkenberg (Elster)	2	57,0%	90,0%	87,5%	78,2%

**Tab. 4 Auswertung nach Linien**

Das Ergebnis zeigt eine breite Streuung der durchschnittlichen Erfüllungsgrade zwischen den einzelnen Linien. Gesamterfüllungsgrade über 90% haben die Linien FEX, RE5, RB22, RB23, RB31, RB35, RB45, RB46, RB61, RB62 und RB66. Erfüllungsgrade unter 70% haben nur die Linie RB54 von Löwenberg 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, RE11, RE14, RE15, RE18, RB43 und die sächsische RB51. Dagegen liegt der Erfüllungsgrad auf den Linien FEX, RB10, RB12, RB14, RB31, RB35, RB46, RB51, RB61 und RB62 bei über 95%.

Die Anforderungen an die Fahrgastinformation sind bei den nordbrandenburgischen Linien RB54 und RB74 am wenigsten erfüllt. Einen Erfüllungsgrad von unter 70% haben außerdem die Linien RB27, RB55 und RB73. Sehr gute Ergebnisse mit Erfüllungsgraden von mehr als 95% haben die Linien FEX und RB23.

Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität zeigen RB37 und RB51 mit Erfüllungsgraden von unter 75% das schlechteste Ergebnis. Einen Erfüllungsgrad von unter 80% haben außerdem die Linien RE4, RB10, RB14, RB24, RB25 und RB73. Die höchsten Erfüllungsgrade mehr als 90% weisen die Linien FEX, RE13, RB36, RB45, RB46, RB60, RB61, RB62, RB65 und RB66 auf.

## 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 9% der untersuchten Stationen dringender und bei 51% erkennbarer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinformation oder der Aufenthaltsqualität. 40% der Stationen weisen mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% keinen oder nur geringfügigen Handlungsbedarf auf. Es entsprechen 21% der Zugangsstellen den Anforderungen der VBB GmbH in allen Belangen.

Bei der Gewichtung nach Fahrgästen sind nur 2% der Fahrgäste von Stationen mit dringendem Handlungsbedarf betroffen und 30% von Stationen mit erkennbarem Handlungsbedarf, jedoch sind die Fahrgastzahlen aufgrund der Corona-Pandemie und den damit einhergehenden starken Schwankungen in der Nachfrage erneut weniger aussagekräftig als in vorausgegangenen Stationsberichten.

Folgende Bedingungen wurden im Rahmen der Analyse vorgefunden:

- Ca. 31% der untersuchten Stationen haben Bahnsteighöhen von weniger als 55 cm (betrifft ca. 6% der Reisenden des Regionalverkehrs).
- Bei 35% der untersuchten Stationen ist kein oder kein vollständiges taktiles Leitsystem vorhanden (betrifft 20% der Reisenden des Regionalverkehrs).
- Bei 13 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).
- Über 28% der Stationen haben Defizite beim Wetterschutz (betrifft 18% der Reisenden des Regionalverkehrs).
- Mehr als 35% der Stationen zeigen Verschmutzungen zumindest in Teilbereichen betrifft 39% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Über 81% aller Stationen weisen Schäden (Abnutzungen oder Zerstörungen) auf, die die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen (betrifft 63% 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 Alexanderplatz oder Berlin Südkreuz, mittlere Bahnhofsgrößen wie Angermünde und Fürstenwalde (Spree) als auch auf kleinere Stationen wie Nechlin oder Wensickendorf zu.

Umgekehrt weisen auch Bahnhöfe oberer Bahnhofskategorien Defizite auf. So fehlt beispielsweise bei der diesjährig untersuchten Station Berlin-Wannsee immer noch die Barrierefreiheit (Bahnsteighöhe, stufenloser Zugang, taktiles Leitsystem) auf einzelnen Bahnsteigen.

12 Stationen wurden mit einem Gesamterfüllungsgrad von 60% oder weniger bewertet, in diesem Jahr der Bahnhof Seddin. 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 70%. 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 Station Wandlitzsee sowie 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 einen über die Jahre nur sehr langsamen Fortschritt im Hinblick auf den Ausbau der Barrierefreiheit. Der Erfüllungsgrad der Fahrgastinformation stagniert seit einigen Jahren.

Das Augenmerk muss jedoch verstärkt auf der Verbesserung der Aufenthaltsqualität liegen, die sich im zweiten Jahr in Folge verschlechtert hat. Insbesondere werden die Anforderungen an den Wetterschutz nicht erfüllt. Vandalismusschäden sind weiterhin ein großes Problem in den Ballungsräumen, allerdings machen sich zunehmend auch erste Abnutzungserscheinungen von den nach der Jahrtausendwende ausgestatteten Stationen bemerkbar. Hier sollten die Schäden frühzeitig behoben werden, damit nicht wieder ein Sanierungsstau entsteht. In diesem Zusammenhang ist die Forderung nach einer grundsätzlichen Pflege verstärkt zu erheben, so wurde wie bereits im Vorjahr eine deutlich zunehmende Verschmutzung der Stationsanlagen registriert.

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>➤ 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. 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.....	23
Abb. 4	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste .....	23
Abb. 5	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation.....	25
Abb. 6	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste .....	25
Abb. 7	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität .....	27
Abb. 8	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste .....	27
Abb. 9	Erfüllungsgrade nach Kriterien .....	29
Abb. 10	Zeitliche Entwicklung der Erfüllungsgrade.....	29
Abb. 11	Bewertung des Gesamterfüllungsgrades .....	30
Abb. 12	Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste .....	31
Abb. 13	Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie.....	31
Abb. 14	Übersicht über die Veränderungen 2022.....	40
Abb. 15	Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade .....	41
Abb. 16	Stationsanforderungen.....	45

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Prozentuale Einstufungen zur Sauberkeit nach Anzahl der Stationen .....	17
Tab. 2	Prozentuale Einstufungen zur Schadensfreiheit nach Anzahl der Stationen.....	19
Tab. 3	Endergebnis aller 338 Stationen.....	38
Tab. 4	Auswertung nach Linien .....	42

Foto Titelblatt:  
Bahnhof Löwenberg (Mark), Aufnahme vom 12.05.2023