

Qualität aller 339 Stationen und Stationsumfelder des Schienenpersonennahverkehrs - Aktualisierung 2023 -



Bericht

Berlin, Juni 2024



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 Bahnhofsmanagement (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 Parkplätze (Dritte und EIU)	8
3. Ausstattung der Station.....	8
3.1 Bodenfläche (EIU).....	8
3.2 Beleuchtung (EIU).....	8
3.3 Wetterschutz (EIU).....	9
3.4 Sitzplätze (EIU).....	9
3.5 Abfallbehälter (EIU).....	9
3.6 Videoüberwachung (EIU).....	9
3.7 Gepäckschließfächer (EIU).....	10
3.8 WC (kommunale Zuständigkeit).....	10
4. Erreichbarkeit Bahnsteige und Empfangsgebäude.....	10
4.1 Stufenfreier Zugang (EIU, z. T. kommunale Zuständigkeit)	10
4.2 Aufzüge (EIU)	10
4.3 Fahrtreppen (EIU)	11
4.4 Treppen (EIU)	11
4.5 Rampen (EIU)	11
4.6 Leitsystem für Sehbehinderte (EIU)	11
5. Fahrgastinformation.....	12
5.1 Stationsnamensschilder (EIU).....	12
5.2 Gleisnummernschilder (EIU).....	12
5.3 Richtungsschilder (EIU)	12
5.4 Wegeleitsystem (EIU)	12
5.5 Uhrzeitanzeige (EIU).....	12
5.6 Dynamische Abfahrtstafeln (EIU).....	13
5.7 Zugzielanzeigen (EIU).....	13
5.8 DSA (EIU)	13
5.9 Beschallung (EIU)	13
5.10 Informationsvitrinen (EIU)	14
6. Vertrieb und Service	14
6.1 Verkaufsstelle (EVU, z.T. Dritte)	14
6.2 Ticketautomat (EVU).....	14
6.3 Entwerter (EVU).....	14
6.4 DB Information (EIU).....	14
6.5 Personal (EIU)	15
7. Erscheinungsbild	15
7.1 Wetterschutz (EIU).....	15
7.2 Sitzgelegenheiten (EIU)	16
7.3 Beleuchtung (EIU).....	17
7.4 Sauberkeit sonstige Anlagen (EIU)	17
7.5 Schadensfreiheit sonstige Anlagen (EIU).....	19
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 2023 mit insgesamt 114 erfassten Stationen handelt es sich um eine Wiederholungserfassung von in den Jahren 2018 bis 2021 letztmalig erfassten Stationen. Nur die Station Bad Saarow-Pieskow wurde erstmalig erfasst.

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

Das für die Allgemeinheit relevante Erscheinungsbild eines „Bahnhofs“ setzt sich aus Bahnsteigen, Zugangsebenen und Zugangsbereichen zusammen. 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, Vorhaltung von Behindertenparkplätzen).

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

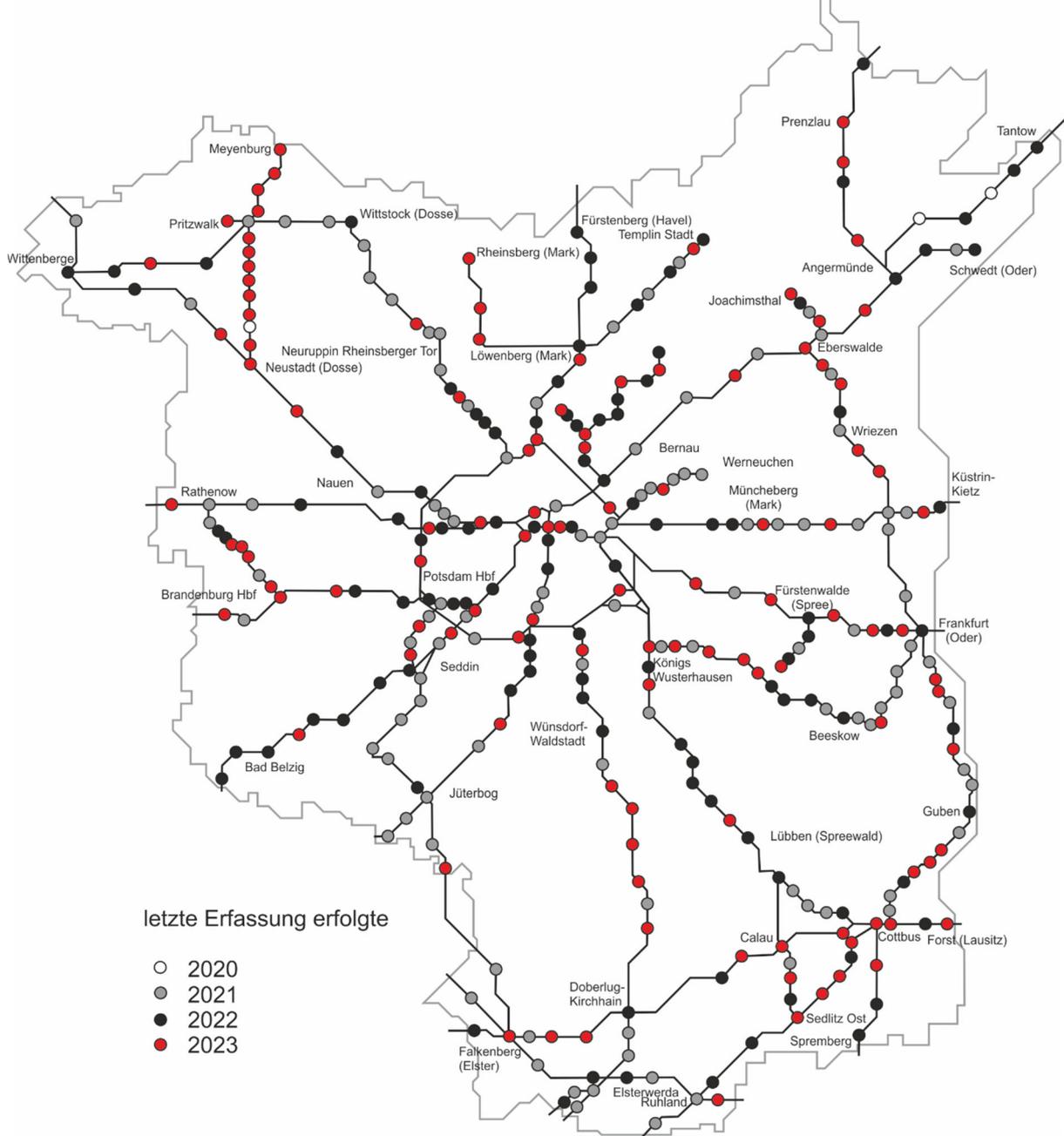


Abb. 1 Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen

*1) In den INBP der DB InfraGo 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 und Zugangsebenen, Empfangsgebäude in Bezug auf Barrierefreiheit auch den Umstieg zum ÖPNV sowie die Vorhaltung von Behindertenparkplätzen. 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 InfraGo AG enthaltenen und entsprechend der Stationspreiskategorie gegliederten Leistungsangebotes.

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

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

Abb. 2 Stationsanforderungen

Der abzuleitende Handlungsbedarf wird kategorisiert in:

- Kein Handlungsbedarf / geringfügiger Handlungsbedarf (Erfüllungsgrad ≥ 90 %)
- Erkennbarer Handlungsbedarf (Erfüllungsgrad 70 – < 90 %)
- Dringender Handlungsbedarf (Erfüllungsgrad < 70 %)

Hinweis zur Erhebung:

Die Erhebungen erfolgten im Zeitraum 12.10. bis 14.12.2023. 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 InfraGo AG bezeichnet die bisherigen Bahnhofskategorien seit 2018 als Preisklasse, zu der jede Station einer von sieben Klassen (bisherig 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 339 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	31 Stationen

*Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen)
Mit der neuen Station Bad Saarow-Pieskow ist eine NE-Station hinzugekommen.*

1.2 Bahnhofsmanagement (EIU)

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

Berlin Hbf	1 Station
Berlin	20 Stationen (ohne S-Bahn Berlin)
Cottbus	136 Stationen
Potsdam	151 Stationen

Für nichtbundeseigene Stationen wird der Stationsbetreiber benannt.

NEB	13 Stationen
RIG	16 Stationen
SSB	2 Stationen

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). 98 Stationen (29%) weisen danach zu niedrige Bahnsteighöhen auf, bei weiteren 3 Stationen (1%) verfügen nicht alle Bahnsteige über die Mindesthöhe von 55 cm ü.SO.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Bei 3 der 2023 erfassten Stationen (Caputh-Geltow, Chorin, Wiesenau) 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.

57 Stationen (17%) besitzen ein funktionsfähiges und für die Fahrgäste zugängliches Empfangsgebäude oder beinhalten ein Kundencenter. Weitere 11 Empfangsgebäude beinhalten eine Gastronomie oder einen Shop (3%). Bei 86 Stationen (26%) wird das Empfangsgebäude in anderer Funktion genutzt (DB-Betriebsgebäude, Gewerbe, privates Wohnen usw.) und ist nicht öffentlich zugänglich. 76-mal (22%) steht das ehemalige Empfangsgebäude leer und ist nicht mehr zugänglich. Bei 107 Stationen (32%) ist kein Empfangsgebäude vorhanden.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der für den Fahrgast nutzbaren Empfangsgebäude ist gleichgeblieben.

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 Mindestreisendenzahl haben muss.

Im vorliegenden Bericht sind diese Stationen nachrichtlich aus dem LNVP 2013-2017 übernommen und in Tab. 1, sofern im Rahmen dieses Berichtes untersucht, explizit benannt worden. Aus Gründen der Vergleichbarkeit 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 339 erfassten Stationen besitzen 261 Stationen (77%) eine ÖPNV-Anbindung, davon 252 Stationen stufenfrei.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit ÖV-Anbindung hat sich nicht verändert.

2.3 Parkplätze (Dritte und EIU)

Es handelt sich um P+R- oder andere direkt zur Station gehörende Stellplätze, die baulich angelegt sind (kein „wildes“ Parken auf der Vorplatzfläche). Außerdem wird erfasst, ob Behinderten-Stellplätze vorhanden sind.

Bei 220 Stationen (65%) existieren für Bahnkunden angelegte Parkplätze. Ausgewiesene Behindertenparkplätze wurden bei 180 Stationen (53%) angetroffen.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Stationen mit Behindertenparkplätzen erhöhten sich um 3.

3. Ausstattung der Station

3.1 Bodenfläche (EIU)

Hinsichtlich der Ausstattung wird unterschieden, ob es sich bei Bahnsteigen und Zugängen um gebundene befestigte Flächen (Pflaster, Asphalt, Beton, Fliesen) oder Sand-, Schotter-, Kies bzw. unbefestigte Flächen handelt.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit unbefestigten Flächen vergrößerte sich baubedingt um 1.

3.2 Beleuchtung (EIU)

Da die Bahnhofserfassungen in der Regel bei Tageslicht erfolgten, wurde an dieser Stelle nur das Vorhandensein der Ausleuchtung erfasst. Die Funktionalität konnte nur in Ausnahmefällen geprüft werden. An 1 Station war keine Beleuchtungsanlage vorhanden.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Es wurden keine Veränderungen festgestellt.

3.3 Wetterschutz (EIU)

Zum Wetterschutz gehören die Elemente Bahnhofshalle, Bahnsteigdach, Warteraum, Unterstand, Windschutz oder sonstige Anlagen wie Dachüberstand. Wetterschutz auf dem Vorplatz wurde nicht erfasst.

Eine Unterstellmöglichkeit sollte aus Sicht des VBB für minimal 10% der täglichen Ein- und Aussteiger der betreffenden Station und einer Flächenberücksichtigung von 0,5 m² Standfläche pro Person bei Witterungsschutzhäusern und 1,0 m² Standfläche pro Ein- und Aussteiger bei Bahnsteigdächern vorhanden sein. Bahnsteigdächer werden ab 750 Ein- und Aussteigern täglich als notwendig bewertet. Witterungsschutz besteht bei mindestens 4,5 m² überdachter Fläche pro Bahnsteig und gleichzeitigem Windschutz.

Bei Stationen unter 50 Ein- und Aussteigern täglich wurden die Anforderungen an den Witterungsschutz reduziert.

Bei zwei Stationen (Schmachtenhagen und Peitz Ost) ist kein Wetterschutz vorhanden, bei zwei weiteren Stationen fehlt der Wetterschutz zumindest auf einzelnen Bahnsteigen bzw. im Wartebereich vollständig. Bei 72 Stationen (21%) ist der Wetterschutz in Bezug auf die Anzahl der dort täglich ein- und aussteigenden Fahrgäste nicht entsprechend dimensioniert.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen ohne Wetterschutz hat sich um 1 Station erhöht, die Anzahl der Stationen mit nicht ausreichend dimensioniertem Wetterschutz hat sich um 1 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. Bei einer Station (Peitz Ost) fehlen Sitzmöglichkeiten im gesamten Bahnhof und bei 2 Stationen fehlen Sitzplätze auf einzelnen Bahnsteigen bzw. im Wartebereich.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen ohne Sitzplätze hat sich um 1 Station erhöht. Die Anzahl der Stationen bzw. Bahnsteige oder Wartebereiche mit fehlenden Sitzplätzen hat sich nicht verändert.

3.5 Abfallbehälter (EIU)

Bei Trennsystemen wurden die unterschiedlichen Abfallbehältnisse zu einem zusammengefasst. Abfallbehälter auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. Bei 3 Stationen (1%) sind keine Abfallbehälter vorhanden bzw. zugänglich (Brügge (Prignitz), Pritzwalk West und Wilmersdorf (b. Angermünde)).

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen ohne Abfallbehälter erhöhte sich um 3.

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 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit Videoüberwachung veränderte sich nicht.

3.7 Gepäckschließfächer (EIU)

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

*Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Stationen mit Gepäckschließfächern veränderte sich nicht.*

3.8 WC (kommunale Zuständigkeit)

Die WC-Anlagen innerhalb einer Station als auch öffentliche WC-Anlagen auf dem Vorplatz wurden aufgenommen. An 56 Stationen (16%) gab es WC's. davon war das WC an 5 Stationen nicht nutzbar.

*Festgestellte Veränderungen 2023 (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 13 Stationen (4%) 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 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):
Die Anzahl von Stationen mit grundsätzlich nicht stufenfrei zugänglichen Bahnsteigen blieb unverändert, die Anzahl der Stationen mit einzelnen nicht stufenfreien Zugängen verringerte sich um 3, 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 72 Stationen (21%) angetroffen, davon bestanden an 9 Stationen Mängel oder die Aufzüge waren außer Betrieb.

*Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):
Die Anzahl von Stationen mit Aufzügen erhöhte sich um 1, die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich um 2.*

4.3 Fahrtreppen (EIU)

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

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

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

4.4 Treppen (EIU)

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

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit Treppen reduzierte sich um 1 (in Wiesenau wurde die Treppe durch eine Rampe ersetzt).

4.5 Rampen (EIU)

Rampen existieren an insgesamt 170 Stationen (50%).

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Durch eine Umstellung der Erhebungssystematik können Veränderungen nicht ausgewertet werden.

4.6 Leitsystem für Sehbehinderte (EIU)

Erfasst wurden taktile Leitstreifen mit in Längsrichtung in unterschiedlicher Ausführung. Der Hell-Dunkel-Kontrast bezieht sich auf einen gut erkennbaren Farbunterschied zwischen taktile Elementen und dem übrigen Bodenbelag. Aufmerksamkeitsfelder vor Gefahrenpunkten werden als Noppen oder Querrillen ausgeführt.

Die Bahnsteige von 225 Stationen (66%) sind vollständig mit taktilen Leitstreifen entsprechend den aktuellen Kriterien der Barrierefreiheit ausgestattet. Bei weiteren 16 Stationen (5%) haben nur einzelne Bahnsteige taktile Leitstreifen. Bei 3 Stationen (1%) fehlen die taktilen Aufmerksamkeitsfelder, bei 2 Stationen der Hell-/Dunkel-Kontrast.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl von Stationen mit Leitsystemen für Sehbehinderte erhöhte sich um 4.

5. Fahrgastinformation

5.1 Stationsnamensschilder (EIU)

Stationsnamensschilder sind überall vorhanden.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

5.2 Gleisnummernschilder (EIU)

Gleisnummernschilder sind nur erforderlich, wenn mehrere Bahnsteiggleise existieren. Sie fehlten an 1 Station zumindest teilweise. 18-mal (5%) wurde eine für den Fahrgast nicht nachvollziehbare oder nicht fortlaufende Gleisnummerierung festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit teils fehlenden Gleisnummernschildern reduzierte 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 92 Stationen (27%) fehlten Richtungsschilder oder wiesen Mängel auf.

Festgestellte Veränderungen 2023 (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 70 Stationen (21%) festgestellt. Bei 54 Stationen (16%) 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 InfraGo AG in den INBP und Ausstattungshandbüchern.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich um 1, die Anzahl der Stationen mit fehlendem Wegeleitsystem verringerte sich um 7.

5.5 Uhrzeitanzeige (EIU)

An 208 Stationen (61%) waren keine Uhren vorhanden, jedoch wurde an 195 dieser Stationen die Uhrzeit per DSA bzw. Zugzielanzeiger angezeigt. Insgesamt sind 13 Stationen (4%) ohne Anzeige der Uhrzeit. An weiteren 14 Stationen (4%) wurden diesbezügliche Mängel festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen ohne Uhrzeitanzeige verringerte sich um 1, die Anzahl der Stationen ohne Uhren, bei denen die Uhrzeit jedoch per DSA angezeigt wird, erhöhte sich um 8. Die Anzahl von Stationen mit Mängeln veränderte sich nicht.

5.6 Dynamische Abfahrtstafeln (EIU)

30 Stationen (9%) besitzen dynamische Anzeigetafeln, an denen die nächsten Zugabfahrten des gesamten Bahnhofs auf einen Blick angezeigt werden bzw. Abfahrtsbildschirme an den Aufgängen. Davon wiesen 3 Stationen Mängel auf.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl von Stationen mit dynamischen Abfahrtstafeln erhöhte sich um 3, die Anzahl von Stationen mit diesbezüglichen Mängeln erhöhte sich um 1.

5.7 Zugzielanzeigen (EIU)

64 Stationen (19%) besitzen dynamische Anzeigetafeln auf dem Bahnsteig, die die nächste Zugabfahrt auf dem entsprechenden Gleis anzeigen. In 10 Fällen (3%) wurden Mängel registriert.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

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

5.8 DSA (EIU)

265 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 5 Fällen (1%) festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

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

5.9 Beschallung (EIU)

An 11 Stationen (3%) sind weder Lautsprecher einer Fahrgastinformationsanlage (FIA) noch DSA-Lautsprecher vorhanden. An weiteren 264 Stationen (78%) mit Lautsprechern wurden während der Aufenthaltszeit der Erfasser trotz stattfindender Zugfahrten keine Regelansagen (Zugankündigungen) getätigt. An 60 Stationen (18%) wurden Regelansagen registriert bzw. es waren Akustikmodule vorhanden, die die Ansagen auf Knopfdruck tätigen. Die Akustikmodule waren wiederum an 4 Stationen defekt.

An 12 Stationen (4%) 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 57 Stationen wurden beobachtete Störfälle korrekt angesagt.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen ohne Lautsprecher reduzierte sich um 2, 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 Vorhandensein von Abfahrtsplänen, Ankunftsplänen und Liniennetzplänen. Darüber hinaus wurde geprüft, ob Hinweise auf Fahrplanänderungen und auf die 3-S-Zentrale vorhanden waren. Fahrplanaushänge waren 8-mal (2%) unvollständig oder wiesen Mängel auf, 4-mal (1%) waren sie gar nicht vorhanden. Liniennetzpläne waren an 50 Stationen (15%) unvollständig oder fehlten ganz. Hinweise auf aktuelle Fahrplanänderungen fehlten 3-mal (1%).

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit mangelhaften Fahrplanaushängen erhöhte sich um 2, die Anzahl der Stationen mit fehlenden Fahrplanaushängen erhöhte sich um 1, die Anzahl der Stationen mit fehlenden oder mangelhaften Liniennetzplänen veränderte sich nicht. Die Anzahl der Stationen mit fehlenden Hinweisen zu Fahrplanänderungen erhöhte sich um 1.

6. Vertrieb und Service

6.1 Verkaufsstelle (EVU, z.T. Dritte)

Personenbedienter Fahrkartenverkauf (Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), z.B. DB, Agentur, Kiosk) erfolgt an 53 Stationen (16%).

Festgestellte Veränderungen 2023 (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 113 Stationen (33%). Funktionsmängel wurden 8-mal (2%) festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Gesamtanzahl der Stationen mit Ticketautomaten reduzierte sich um 1, die Anzahl der Stationen mit Funktionsmängeln bei Ticketautomaten veränderte sich nicht.

6.3 Entwerter (EVU)

Entwerter werden im Tarifraum Berlin ABC und an weiteren ausgewählten Standorten aufgestellt. Die Funktionsfähigkeit der Entwerter, die an 112 Stationen (33%) vorhanden waren, wurde jeweils geprüft. 20-mal wurden Mängel festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):

Die Gesamtanzahl der Stationen mit Entwertern erhöhte sich um 1. Die Anzahl der Stationen mit Funktionsmängeln bei Entwertern erhöhte sich um 3.

6.4 DB Information (EIU)

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

Festgestellte Veränderungen 2023 (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, Reisenden-sicherer oder in speziellen Einzelfällen Fahrdienstleiter. Dieses Personal befindet sich auf 25 Stationen (7%). Personal in Verkaufsstellen wurde hier nicht gesondert erfasst.

*Festgestellte Veränderungen 2023 (bezogen auf 113 untersuchte Stationen):
Die Anzahl von Stationen mit Personalanwesenheit reduzierte sich um 6.*

7. Erscheinungsbild

Die Beurteilung erfolgt nach Sauberkeit und Schadensfreiheit.

Die Sauberkeit wird folgendermaßen definiert:

sauber:	keine oder nur geringe unauffällige Verschmutzungen bzw. Tagesmüll
leicht verschmutzt:	Auffällige Verschmutzung, die jedoch (noch) akzeptabel ist
stark verschmutzt:	störende Verschmutzung, die eine Benutzung beeinträchtigt bzw. unangenehm macht

Die Schadensfreiheit wird wie folgt definiert:

keine Schäden:	keine oder nur minimale Schäden
leichte Schäden:	Schäden/Graffiti/Scratching an wenigen Stellen oder einzeln
starke Schäden:	auffällige Schäden (an der Mehrheit der jeweiligen Anlagenteile)

Es erfolgt jeweils eine bereichsbezogene Bewertung (z.B. jeweils für einen Bahnsteig). Anschließend werden die Ergebnisse gemittelt zusammengefasst. Durch eine Umstellung der Erhebungssystematik können Veränderungen zu den Vorerhebungen in diesem Jahr noch nicht ausgewertet werden.

7.1 Wetterschutz (EIU)

Von 333 bewerteten Stationen wurde der Wetterschutz bei 275 Stationen (82%) als sauber, bei 49 Stationen als leicht verschmutzt (15%) und bei 9 Stationen (3%) als stark verschmutzt eingestuft.

Beispiele für Verschmutzungen des Wetterschutzes sind über den Tagesmüll hinausgehende Verschmutzung der Wetterschutzeinrichtung, verschmierte Verglasung oder Flächen, Moose, Algen (besonders auf Glasdächern) oder Geruch im Bereich der Wetterschutzanlage (z.B. Urin).

Das Beispiel zeigt einen verschmutzten Wartebereich eines Fahrgastunterstandes in Elstal am 18.10.2023.



Von 333 bewerteten Stationen wurden hinsichtlich Wetterschutzanlagen bei 137 Stationen (41%) keine Schäden, bei 110 Stationen leichte Schäden (33%) und bei 86 Stationen (26%) starke Schäden festgestellt.

Beispiele für Schäden an Wetterschutzanlagen sind Graffiti, Scheibenscratching, Glasschäden, zerbeulte Elemente, Farb-abblätterungen oder Dachundichtigkeiten.

Das Foto zeigt ein Wetterschutzhäuschen an der Station Pritzwalk West (21.11.2023).



7.2 Sitzgelegenheiten (EIU)

Von 335 bewerteten Stationen wurden die Sitzgelegenheiten bei 307 Stationen (92%) als sauber, bei 26 Stationen als leicht verschmutzt (7%) und bei 2 Stationen (1%) als stark verschmutzt eingestuft.

Beispiele für Verschmutzungen der Sitzgelegenheiten sind Schmutz auf der Sitzfläche, Schmutz an den Rückenlehnen, Schmutz in den Ritzen oder Algen und Moose.

Das Foto zeigt eine durch Algen/Moos verschmutzte Sitzgelegenheit an der Station Großwudike (21.11.2023).



Von 335 bewerteten Stationen wurden hinsichtlich der Sitzgelegenheiten bei 203 Stationen (61%) keine Schäden, bei 110 Stationen leichte Schäden (31%) und bei 27 Stationen (8%) starke Schäden festgestellt.

Beispiele für Schäden an Sitzgelegenheiten sind Graffiti / Sticker, Kratzer, Rost, zerbeulte Elemente, Farbabbblätterungen, allgemeine Abnutzung, Brandflecken oder das Fehlen von Einzelsitzen.

Das Foto zeigt eine verrostete Sitzbank in Wusterhausen (Dosse) am 26.11.2023.



7.3 Beleuchtung (EIU)

Von 335 bewerteten Stationen wurden hinsichtlich der Beleuchtung bei 327 Stationen (98%) keine Schäden, bei 7 Stationen leichte Schäden (2%) und bei 1 Station (<1%) starke Schäden festgestellt.

Beispiele für Schäden an der Beleuchtung sind Beschädigung der Lampenabdeckung, Sticker, Graffiti oder herausgerissene Kabel. Eine Funktionsprüfung kann nur in Einzelfällen erfolgen, da die Erhebungen im Regelfall bei Tageslicht stattfinden.

7.4 Sauberkeit sonstige Anlagen (EIU)

Bei **Abfallbehältern** wird geprüft, ob sich Verschmutzungen an den Seitenverkleidungen oder Oberflächen befinden, die Behälter überfüllt sind, einen Insektenbefall haben oder Gerüche verbreiten.

Als Verschmutzungen von **Aufzügen** gelten über den Tagesmüll hinausgehende Verschmutzungen des Bodens, verschmierte Scheiben oder Wandflächen sowie verdreckte Tasten, außerdem Gerüche (z.B. Urin).

Bei **Automaten und Entwertern** kann sich Schmutz auf den Geräten, an den Seiten, auf dem Display oder am Ticketeinschub bzw. am Entnahmefach befinden. Außerdem können die Anlagen von Algen oder Moosen befallen sein.

Bei **Bahnsteigflächen** wird die über den Tagesmüll hinausgehende Verschmutzung bewertet, ebenso wie Gerüche (z.B. Urin)

In **Bahnsteigrandbereichen** (Grünflächen) wird differenziert, ob dort Müll bzw. Zigarettenkippen nicht oder kaum, punktuell auffällig (leichte Verschmutzung) oder flächig stark (starke Verschmutzung) auftreten.

Bei der **Beschilderung** wird differenziert, ob Dreck, Algen oder Moose nicht oder gering vorhanden sind, ob sie deutlich vorhanden sind, aber die Lesbarkeit nicht beeinträchtigen (leichte Verschmutzung) oder störend sind bzw. sogar die Lesbarkeit behindern (starke Verschmutzung).

Als Verschmutzungen von **Fahrtreppen** gelten über den Tagesmüll hinausgehende Verschmutzungen auf den Treppenstufen, an den Seitenverkleidungen oder am Handlauf.

Beim **Gleisbett** wird ebenfalls nach nicht bzw. kaum, punktuell auffälligen Verschmutzungen (leichte Verschmutzung) oder flächiger starker Verschmutzung unterschieden.

Bei **Treppen und Rampen** wird die über den Tagesmüll hinausgehende Verschmutzung bewertet, ebenso wie Gerüche (z.B. Urin), außerdem Verschmutzungen der Handläufe und bei Treppen der einfassenden Wände, bei Rampen der unmittelbaren Randbereiche (Grünflächen).

Vitrinen können Schmutz am oder auf dem Rahmen und Schmutz auf der Scheibe haben. Differenziert wird danach, ob eine auffällige Verschmutzung die Lesbarkeit beeinträchtigt (starke Verschmutzung).

Bei **Zugängen und Ebenen** wird die Sauberkeit der Bodenflächen ebenso wie die der Decken und Wände bewertet (hier auch Spinnweben).

Die Ergebnisse aller Einzelbewertungen wurden entsprechend als Mittelwerte zusammengefasst. Für jede Einzelbewertung einer leichten Verschmutzung werden 5 Punkte und für eine starke Verschmutzung 20 Punkte vergeben. Ab einer durchschnittlichen Gesamtpunktezahl von 1 Punkt (z.B. 4 Einzelbewertungen sauber und 1 Einzelbewertung leicht verschmutzt) wird die Sauberkeit der sonstigen Anlagen als leicht verschmutzt gewertet. Ab einer durchschnittlichen Gesamtpunktezahl von 7 Punkten (z.B. 1 Einzelbewertung sauber und 1 Einzelbewertung stark verschmutzt) wird die Sauberkeit der sonstigen Anlagen als stark verschmutzt gewertet.

Von allen 339 bewerteten Stationen wurden die sonstigen Anlagen bei 254 Stationen (75%) als sauber, bei 76 Stationen als leicht verschmutzt (22%) und bei 9 Stationen (3%) als stark verschmutzt eingestuft.

Die Ergebnisse der einzelnen Anlagenteile sind folgendermaßen differenziert:

Anlagenteil	Anzahl Stationen	sauber	leicht verschmutzt	stark verschmutzt
Abfallbehälter	333	301 = 90%	25 = 8%	7 = 2%
Aufzüge	71	46 = 65%	20 = 28%	5 = 7%
Automaten, Entwerter	166	157 = 95%	8 = 5%	1 = <1%
Bahnsteigflächen	336	290 = 86%	41 = 12%	5 = 2%
Bahnsteigrandbereiche	319	231 = 72%	57 = 18%	31 = 10%
Beschilderung	335	324 = 97%	9 = 3%	2 = <1%
Fahrtreppen	4	4 = 100%		
Gleisbett	336	240 = 71%	66 = 20%	30 = 9%
Treppen und Rampen	295	250 = 85%	32 = 11%	13 = 4%
Vitrinen	332	319 = 96%	10 = 3%	3 = 1%
Zugänge und Ebenen	288	243 = 84%	40 = 14%	5 = 2%

Tab. 1 Prozentuale Einstufungen zur Sauberkeit nach Anzahl der Stationen

Den höchsten Verschmutzungsgrad verzeichneten die Aufzüge. Bei 35% der 71 Stationen mit Aufzügen wurden die Aufzugsanlagen als verschmutzt bewertet.

Das Beispiel zeigt einen verschmutzten Aufzug in Berlin-Charlottenburg am 12.10.2023.



Wie in den Vorjahren war das Gleisbett häufig verschmutzt, insgesamt bei 29% aller Stationen.

Als Beispiel ist rechts ein Foto des Berlin-Jungfernheide vom 18.10.2023 abgebildet.



Auch die Randbereiche (Grünstreifen) der Bahnsteige waren häufig verschmutzt (bei 28% der Stationen).

Das Foto zeigt ein Beispiel am Bahnhof Bad Freienwalde am 22.10.2023.



Dagegen wurden Fahrtreppen, Beschilderung, Vitrinen und Automaten/Entwerter überwiegend als sauber bewertet.

7.5 Schadensfreiheit sonstige Anlagen (EIU)

Bei **Abfallbehältern** wird geprüft, ob sich daran Graffiti, Sticker, Kratzer, Rost, Beulen oder Farbabbblätterungen befinden.

Als Schäden bei **Aufzügen** gelten Graffiti, Scheibenscratching, Glasschäden, zerbeulte Elemente, Farbabbblätterungen oder Fußbodenabnutzung.

Bei **Automaten und Entwertern** können Schäden durch Verwitterung (Verblässen, Abblättern von Farbe), Beulen, Graffiti, Sticker oder Scratching vorhanden sein.

Bei **Bahnsteigflächen** wird hinsichtlich Unebenheiten, herausstehender Pflasterung, unbefestigte Bereiche, Pfützen oder Herausbrechen/Fehlen von Bodenelementen geprüft.

In **Bahnsteigrandbereichen** (benachbarte Wandflächen) wird geschaut, ob Verwitterung (Abblättern von Farbe, Putz), Graffiti oder sonstige Bauschäden auffällig sind.

Bei der **Beschilderung** wird geprüft, ob Verwitterung (Abblättern, Verblässen, Rost), Beulen, Sticker oder Graffiti vorhanden sind, aber die Lesbarkeit nicht beeinträchtigen (leichte Schäden) oder störend sind bzw. sogar die Lesbarkeit behindern (starke Schäden).

Als Schäden von **Fahrtreppen** gelten Graffiti, Sticker, Scratching in der Seitenverkleidung, zerbeulte Elemente oder Beschädigungen des Handlaufs.

Bei **Treppen und Rampen** werden Unebenheiten, herausstehende Pflasterung, unbefestigte Bereiche, Pfützen, Herausbrechen/Fehlen von Bodenelementen, Beschädigungen der Stufen (z.B. lose Elemente), abgenutzte Stufen, Graffiti an den Stufen, Graffiti an den seitlichen Wänden, Schäden an den seitlichen Wänden und Schäden am Handlauf registriert.

Vitrinen können Verwitterung (Abblättern von Farbe, Putz), Glasschäden, Graffiti oder sonstige Elementschäden aufweisen.

Bei **Zugängen und Ebenen** wird hinsichtlich Graffiti, Sticker, Farbabbblätterungen, Dachundichtigkeiten, Risse, Putz und Bodenunebenheiten (siehe auch Bahnsteigflächen) bewertet.

Von allen 339 bewerteten Stationen wurden die sonstigen Anlagen bei 90 Stationen (26%) unter „keine Schäden“, bei 155 Stationen (46%) unter „leichte Schäden“ und bei 94 Stationen (28%) unter „starke Schäden“ eingestuft.

Die Ergebnisse der einzelnen Anlagenteile sind folgendermaßen differenziert:

Anlagenteil	Anzahl Stationen	keine Schäden	leichte Schäden	starke Schäden
Abfallbehälter	334	267 = 80%	52 = 16%	15 = 4%
Aufzüge	71	38 = 54%	17 = 24%	16 = 22%
Automaten, Entwerter	166	114 = 69%	32 = 19%	20 = 12%
Bahnsteigflächen	336	237 = 71%	68 = 20%	31 = 9%
Bahnsteigrandbereiche	94	69 = 73%	13 = 14%	12 = 13%
Beschilderung	335	254 = 76%	68 = 20%	13 = 4%
Fahrtreppen	4	3 = 75%	1 = 25%	
Treppen und Rampen	295	203 = 69%	55 = 19%	37 = 12%
Vitrinen	332	240 = 72%	47 = 14%	45 = 14%
Zugänge und Ebenen	288	144 = 50%	78 = 27%	66 = 23%

Tab. 2 Prozentuale Einstufungen zur Schadensfreiheit nach Anzahl der Stationen

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.

Besonders an Wänden von Zugangsebenen finden sich häufig starke Schäden in Form von Graffiti, aber auch bauliche Schäden durch Putzabblätterungen usw. Daher sind nur 50% der Zugänge und Ebenen aller untersuchten Stationen schadensfrei.

Das Foto den Tunnelzugang in Birkenwerder am 01.11.2023.



Aufzüge sind besonders häufig von Vandalismusschäden betroffen, wie das Fotobeispiel der eigentlich neuen Aufzugsanlage in Wilhelmshorst vom 21.11.2023 zeigt.



Auch im Bereich von Treppen und Rampen wurde eine hohe Schadensquote von mehr als 30% festgestellt. Diese sind ebenso häufig von Graffiti betroffen (Beispiel Cottbus-Sandow am 30.10.2023).



Bei Automaten und Entwertern liegt die Schadensquote ebenfalls bei über 30% (Beispiel Bad Freienwalde, Foto vom 30.10.2023).



Dagegen sind Schäden bei Abfallbehältern und Beschilderung seltener.

III. Einschätzung des Handlungsbedarfs

Zur Einschätzung des Handlungsbedarfs wird ein Erfüllungsgrad der Anforderungen ermittelt.

Die Einstufung des Handlungsbedarfs wird in folgenden Abstufungen vorgenommen:

- | | | |
|---|-----------------------------------------|--------------------------------|
| ● | Kein oder geringfügiger Handlungsbedarf | Erfüllungsgrad ≥ 90 % |
| ● | Erkennbarer Handlungsbedarf | Erfüllungsgrad 70 bis < 90 % |
| ● | Dringender Handlungsbedarf | Erfüllungsgrad < 70 % |

Der Handlungsbedarf wird jeweils getrennt für die drei Kriterien

- Barrierefreiheit,
- Fahrgastinformation und
- Aufenthaltsqualität

ermittelt.

a) **Barrierefreiheit**

Die Länder Berlin und Brandenburg verfügen über einen verhältnismäßig hohen Anteil von stufenfrei erreichbaren Bahnsteiganlagen. Insbesondere in Berlin ist wegen der hohen Fahrgastzahlen und der daraus resultierenden zweckgebundenen Verfügbarkeit von Bundesmitteln darüber hinaus ein sehr hoher Anteil von baulich barrierefrei gestalteten Stationen vorhanden. Demgegenüber stehen jedoch viele Stationen geringerer verkehrlicher Bedeutung, besonders in den ländlich geprägten Gebieten Brandenburgs, die nicht über eine den EU-weit geltenden Richtwerten entsprechende Bahnsteigkantenhöhe verfügen und bei denen nach den bundesweit einheitlich geltenden Kriterien auch unter volkswirtschaftlichen Aspekten ein Einsatz von Bundesmitteln zur Herstellung der Barrierefreiheit nicht möglich ist.

In diesen Fällen ist anzustreben, die bauliche Barrierefreiheit im Rahmen von erforderlichen Grunderneuerungen mit einfachsten Mitteln anzustreben. Darüber hinaus sind z. B. auch in begrenztem Umfang Anpassungslösungen für potentielle Nutzer zur Erleichterung des Überganges vom Bahnsteig in das Fahrzeug denkbar.

Die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs muss hierbei jedoch in Relation der Kosten zum erwartenden Nutzen gesehen werden. Insbesondere in den Stationskategorien 6 und 7 gilt es neben den ebenfalls erfolgenden Grunderneuerungen von Bahnsteigen auch Lösungsansätze zu finden, die mit einem volkswirtschaftlich vertretbaren Aufwand eine schnelle Nutzbarkeit bedarfsgerecht ermöglichen.

Unabhängig von den Lösungsansätzen wird das Kriterium Barrierefreiheit bewertet. Die Barrierefreiheit ist gegeben, wenn stufenlose Zugänge zu allen Bahnsteigen inklusive einer Bahnsteigkantenhöhe von mindestens 55 cm und ein Leitsystem für Sehbehinderte vorhanden sind. Zusätzliche Einrichtungen sollten – sofern vorhanden – behindertengerecht sein (Ausstattung von WC-Anlagen, Aufzügen und Parkplätzen). Sofern einzelne Aspekte davon nicht oder beispielsweise nicht bei allen Bahnsteigen erfüllt sind, erfolgen entsprechende prozentuale Abzüge.

237 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 61 Stationen (18%) besteht vor allem wegen der Bahnsteighöhen unter 0,55 m. ü. SO und / oder einem nicht vorhandenen taktilen Leitsystem für Sehbehinderte dringender Handlungsbedarf zu Herstellung der Barrierefreiheit.

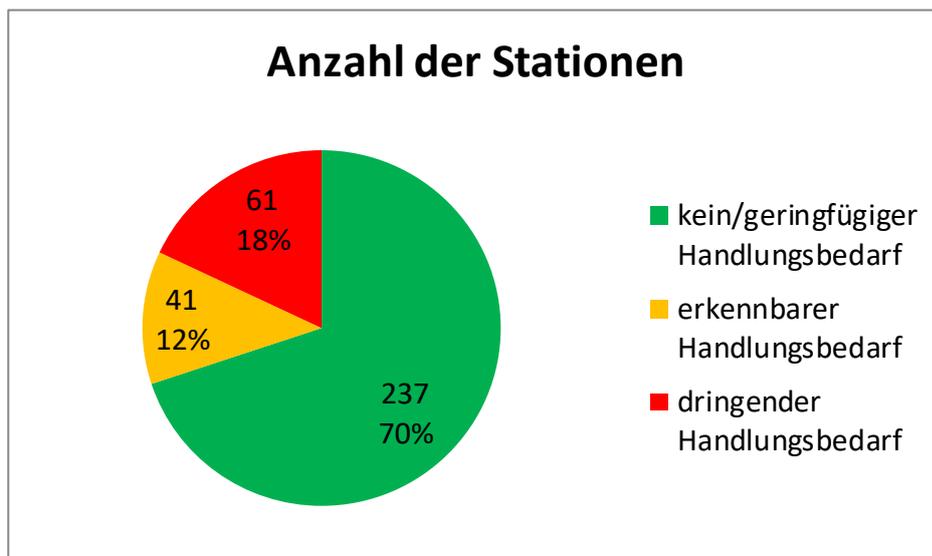


Abb. 3 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit

Aus Fahrgastsicht steht somit 73% der Nutzer eine praktisch barrierefreie Stationsinfrastruktur zur Verfügung. Nur 6% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Barrierefreiheit angewiesen.

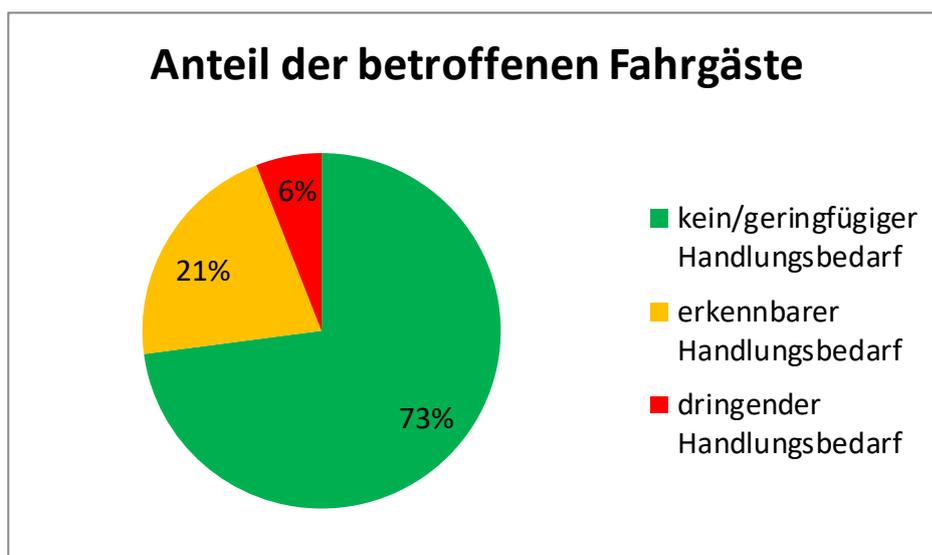


Abb. 4 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste

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 339 untersuchten Stationen erfüllen schnittstellenübergreifend die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Durchschnitt zu 86 %.

159 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 147 Stationen (43%) besteht kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf. Bei 25 Stationen (8%) besteht dringender Handlungsbedarf.

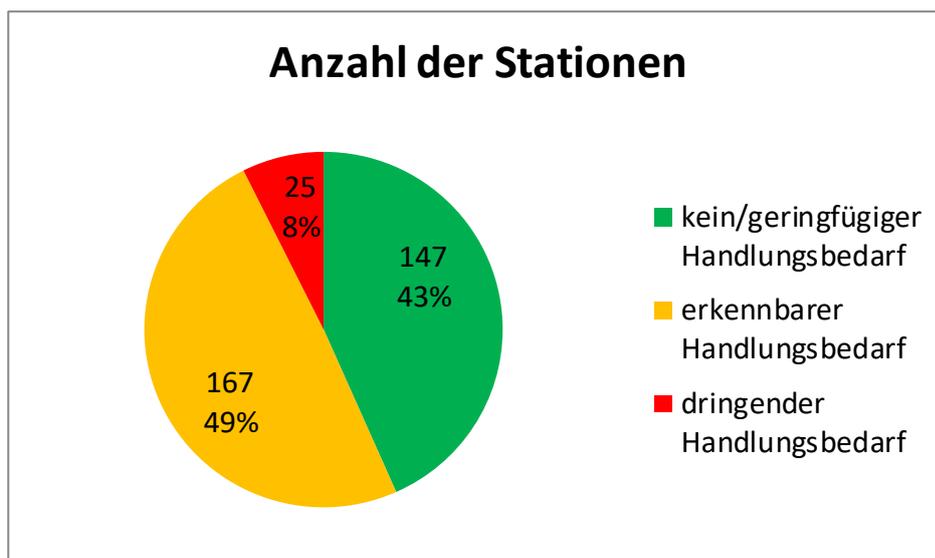


Abb. 5 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation

Sogar 76% 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.

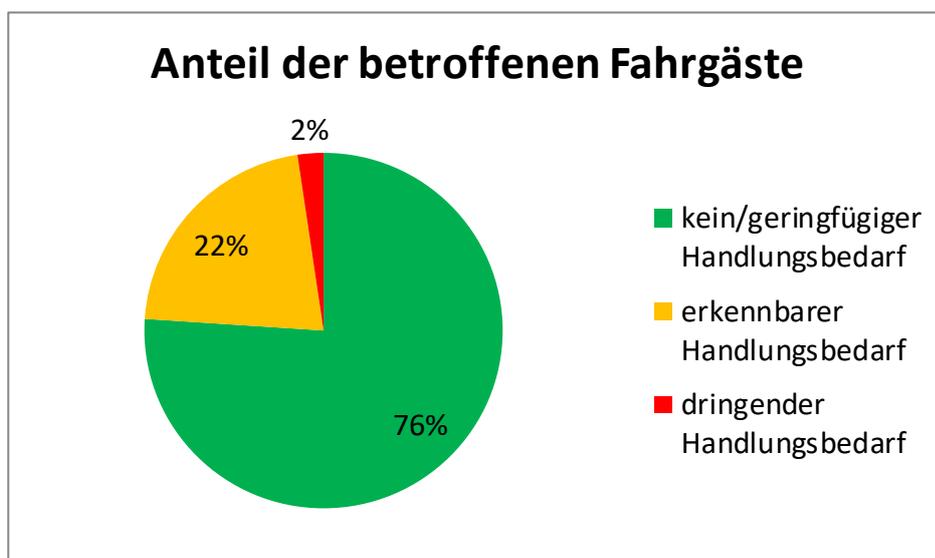


Abb. 6 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste

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

Wegeleitsysteme fehlen grundsätzlich an 54 Stationen (16%). 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 339 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Fahrgastinformation im Durchschnitt zu 83 %.

27 Stationen (8%) erfüllen die Anforderungen zu 100 %. Bei 11 Stationen (3%) 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 160 Stationen (47%) erfüllen weniger als die Hälfte der Stationen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität (kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf). Bei weiteren 122 der untersuchten Stationen (36%) zeichnet sich erkennbarer Handlungsbedarf ab. Bei 57 Stationen (17%) wurde dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ermittelt.

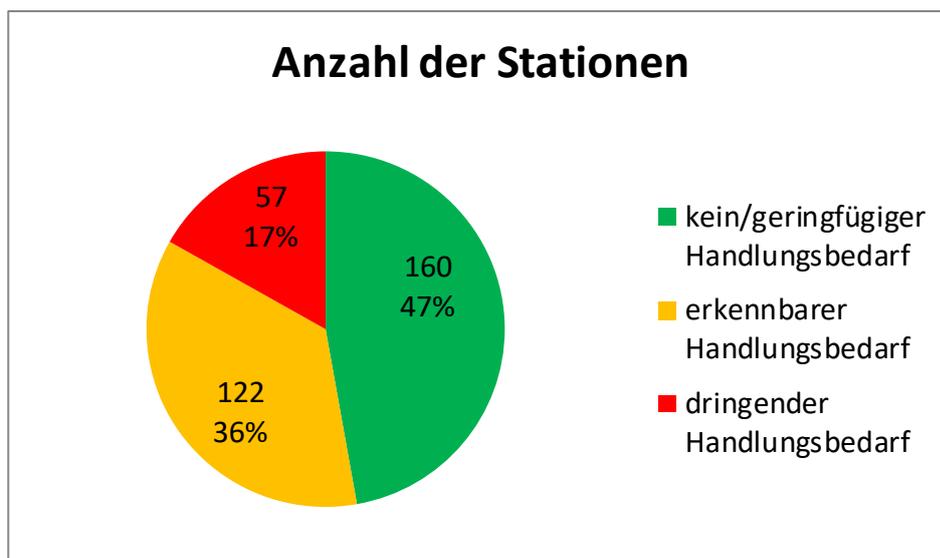


Abb. 7 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität

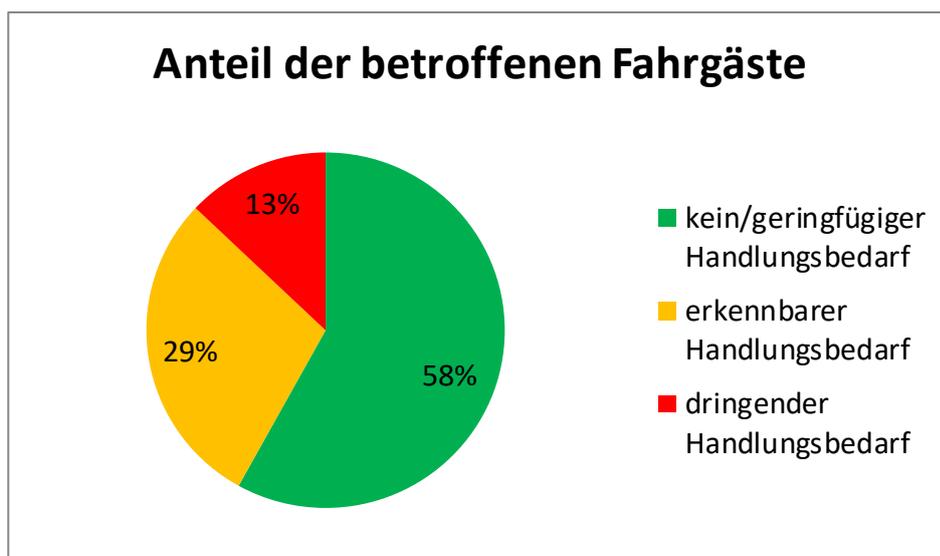


Abb. 8 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste

Mit 58% der betroffenen Fahrgäste steht mehr als der Hälfte aller Nutzer eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Aufenthaltsqualität zur Verfügung. 13% 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 %)
- Nicht ausreichende Dimensionierung und starke Verschmutzung oder Schäden (15%)
- Dimensionierung nicht ausreichend oder starke Verschmutzung oder Schäden (10 %)
- Leichte Verschmutzung und/oder leichte Schäden (5 %)

Für nicht vorgesehene, fehlende oder dauerhaft unbrauchbare Sitzgelegenheiten werden 20 % vom Erfüllungsgrad abgezogen, bei starker Verschmutzung und/oder starken Schäden 10%, bei leichter Verschmutzung und/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. Bei gänzlich fehlenden Abfallbehältern erfolgt ebenfalls ein Abzug von 20%.

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 %. Bei unbefestigten Bahnsteigflächen erfolgt ein Abzug von 20%, bei einem unbefestigten Zugang von 10%, bzw. wenn alternativ ein befestigter Zugang zur Verfügung steht, von 5%.

Die 339 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität im Durchschnitt zu 83 %.

42 Stationen (12%) 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.

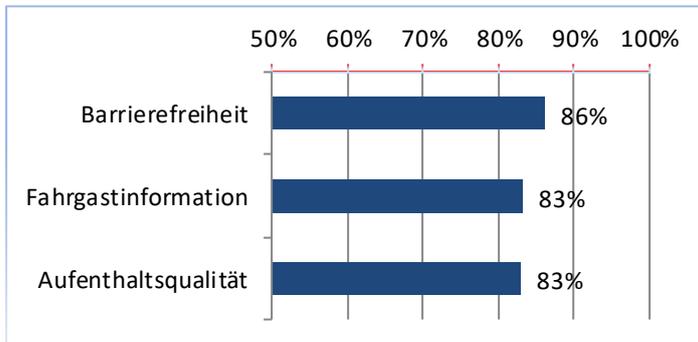


Abb. 9 Erfüllungsgrade nach Kriterien

Der Gesamterfüllungsgrad aus allen drei Kriterien liegt im Durchschnitt aller Stationen bei 84,0 %.

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 der Fahrgastinformation hat sich ebenfalls um einen Prozentpunkt verbessert.

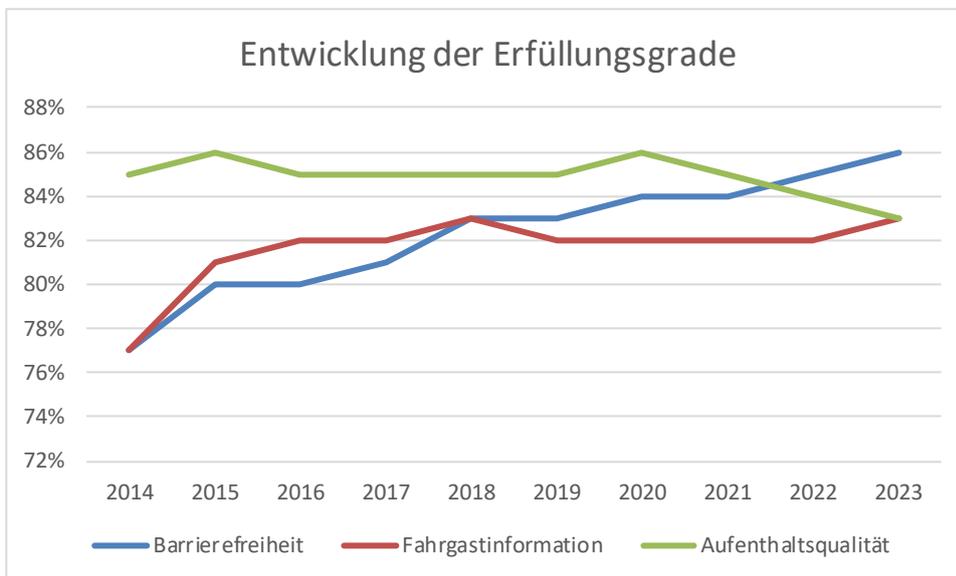


Abb. 10 Zeitliche Entwicklung der Erfüllungsgrade

Die bestbewerteten Stationen sind:

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

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

330.	Pritzwalk Hainholz	58,3%
	Wusterhausen (Dosse)	58,3%
332.	Peitz Ost	56,7%
	Rosenwinkel	56,7%
334.	Hosena	55,0%
335.	Sedlitz Ost	54,0%
336.	Brügge (Prignitz)	48,3%
337.	Calau	47,3%
338.	Lindow (Mark)	40,0%
339.	Schmachtenhagen	35,0%*)

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

136 Stationen (40%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu 90% oder darüber. 32 Stationen (9%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu weniger als 70%.

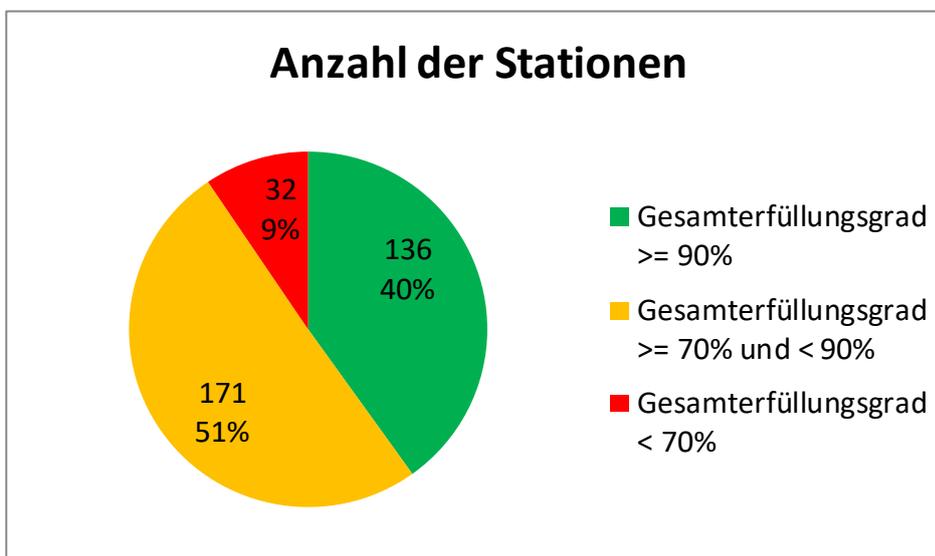


Abb. 11 Bewertung des Gesamterfüllungsgrades

Insgesamt 62% der betroffenen Fahrgäste steht eine Stationsinfrastruktur mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% zur Verfügung. 3% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit einem Gesamterfüllungsgrad von unter 70% angewiesen.

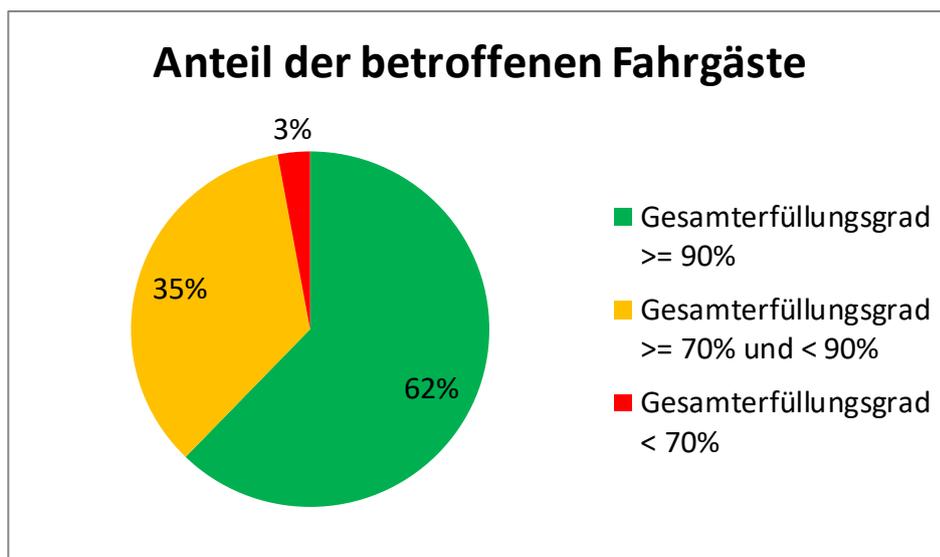


Abb. 12 Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste

Bei 66 Stationen (19%) 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:

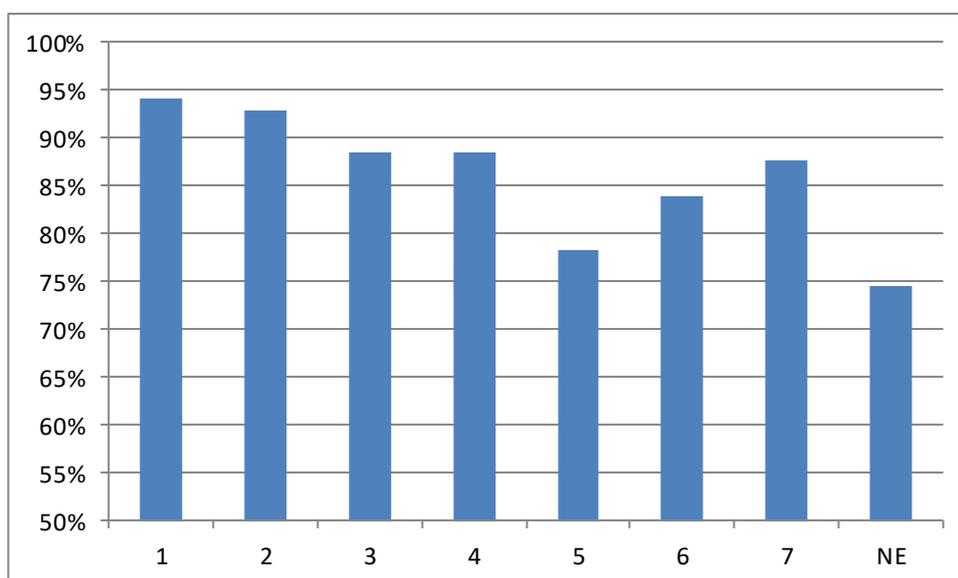


Abb. 13 Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie

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 13 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Herstellung der Barrierefreiheit, bei 3 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Fahrgastinformation und bei 12 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Aufenthaltsqualität.

Stationsname	Erfassung 2020 bis 2022 Erfassung 2023	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%	274
Ahrensfelde Friedhof		6		75%	🟡	90%	🟢	75%	🟡	80,0%	228
Ahrensfelde Nord		6		100%	🟢	90%	🟢	100%	🟢	96,7%	11
Albrechtshof		5		90%	🟢	95%	🟢	65%	🔴	83,3%	199
Alt Hüttendorf		6		50%	🔴	80%	🟡	90%	🟢	73,3%	287
Alt Rosenthal		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	🟡	90%	🟢	85%	🟡	86,7%	164
Altdöbern		6		50%	🔴	70%	🟡	75%	🟡	65,0%	316
Altes Lager		7		95%	🟢	80%	🟡	55%	🔴	76,7%	264
Altranft		6		50%	🔴	90%	🟢	90%	🟢	76,7%	264
Angermünde		3		100%	🟢	95%	🟢	95%	🟢	96,7%	11
Bad Belzig		5		100%	🟢	80%	🟡	85%	🟡	88,3%	138
Bad Freienwalde		6		95%	🟢	85%	🟡	75%	🟡	85,0%	184
Bad Liebenwerda		7		100%	🟢	90%	🟢	85%	🟡	91,7%	74
Bad Saarow Klinikum		NE		100%	🟢	80%	🟡	95%	🟢	91,7%	74
Bad Saarow		7		100%	🟢	90%	🟢	95%	🟢	95,0%	21
Bad Saarow-Pieskow		NE		100%	🟢	90%	🟢	100%	🟢	96,7%	11
Bad Wilsnack		6		50%	🔴	85%	🟡	95%	🟢	76,7%	264
Bagenz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	🟡	85%	🟡	95%	🟢	88,3%	138
Bahnsdorf		6		75%	🟡	80%	🟡	85%	🟡	80,0%	228
Baitz		6		56%	🔴	90%	🟢	85%	🟡	77,0%	262
Bärenklau		7		95%	🟢	40%	🔴	95%	🟢	76,7%	264
Baruth		6		100%	🟢	90%	🟢	90%	🟢	93,3%	42
Basdorf		NE		100%	🟢	95%	🟢	100%	🟢	98,3%	6
Beelitz Stadt		6		100%	🟢	80%	🟡	90%	🟢	90,0%	114
Beelitz-Heilstätten		6		100%	🟢	80%	🟡	45%	🔴	75,0%	277
Beeskow		6		100%	🟢	85%	🟡	80%	🟡	88,3%	138
Beetz-Sommerfeld		6		95%	🟢	50%	🔴	95%	🟢	80,0%	228
Bergsdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	🟢	90%	🟢	90%	🟢	91,7%	74
Berkenbrück		6		100%	🟢	85%	🟡	100%	🟢	95,0%	21
Berlin Alexanderplatz		3		100%	🟢	100%	🟢	100%	🟢	100,0%	1
Berlin Friedrichstraße		2		85%	🟡	100%	🟢	100%	🟢	95,0%	21
Berlin Hbf		1		100%	🟢	100%	🟢	100%	🟢	100,0%	1
Berlin Ostbahnhof		1		85%	🟡	90%	🟢	85%	🟡	86,7%	164
Berlin Ostkreuz		3		100%	🟢	100%	🟢	75%	🟡	91,7%	74
Berlin Potsdamer Platz		2		98%	🟢	100%	🟢	95%	🟢	97,5%	10
Berlin Südkreuz		1		100%	🟢	95%	🟢	90%	🟢	95,0%	21
Berlin Zoologischer Garten		2		79%	🟡	95%	🟢	100%	🟢	91,3%	113
Berlin-Charlottenburg		3		76%	🟡	90%	🟢	85%	🟡	83,7%	197
Berlin Gesundbrunnen		1		100%	🟢	95%	🟢	90%	🟢	95,0%	21
Berlin-Hohenschönhausen		3		81%	🟡	90%	🟢	85%	🟡	85,3%	183
Berlin-Jungfernheide		4		85%	🟡	95%	🟢	80%	🟡	86,7%	164
Berlin-Karow		4		100%	🟢	100%	🟢	90%	🟢	96,7%	11
Berlin-Lichtenberg		2		78%	🟡	95%	🟢	90%	🟢	87,7%	163
Berlin-Lichterfelde Ost		3		100%	🟢	95%	🟢	45%	🔴	80,0%	228
Berlin-Mahlsdorf		4		100%	🟢	90%	🟢	95%	🟢	95,0%	21
Berlin-Schöneeweide		3		67%	🔴	100%	🟢	90%	🟢	85,6%	181
Berlin-Spandau		2		100%	🟢	90%	🟢	95%	🟢	95,0%	21
Berlin-Staaken		6		100%	🟢	90%	🟢	85%	🟡	91,7%	74
Berlin-Wannsee		2		43%	🔴	85%	🟡	85%	🟡	71,1%	303
Bernau		3		81%	🟡	100%	🟢	95%	🟢	92,0%	73
Bestensee		6		100%	🟢	80%	🟡	80%	🟡	86,7%	164
Beutersitz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	🟢	90%	🟢	70%	🟡	83,3%	199
Biesenthal		6		100%	🟢	85%	🟡	85%	🟡	90,0%	114
Birkengrund		6		100%	🟢	80%	🟡	65%	🔴	81,7%	218
Birkenwerder		4		100%	🟢	100%	🟢	80%	🟡	93,3%	42
Blankenfelde		4		100%	🟢	95%	🟢	70%	🟡	88,3%	138
Blönsdorf		6		100%	🟢	90%	🟢	90%	🟢	93,3%	42
Blumberg (b Berlin)		5		100%	🟢	90%	🟢	90%	🟢	93,3%	42
Blumberg-Rehhahn		7		100%	🟢	100%	🟢	65%	🔴	88,3%	138

Stationsname	Erfassung 2020 bis 2022 Erfassung 2023	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Blumenthal (Mark)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	65%	●	76,7%	264	
Bölzke	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	55%	●	75,0%	277	
Borkheide	6		100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	199	
Brand Tropical Islands	6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	138	
Brandenburg Altstadt	7		100%	●	85%	●	85%	●	90,0%	114	
Brandenburg Hbf	3		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	74	
Breddin	6		75%	●	75%	●	95%	●	81,7%	218	
Brieselang	6		100%	●	80%	●	60%	●	80,0%	228	
Briesen	6		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	138	
Britz	6		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	114	
Brügge (Prignitz)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	45%	●	48,3%	336	
Brück (Mark)	6		100%	●	85%	●	50%	●	78,3%	250	
Buchholz (Zauche)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	114	
Buckow	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	199	
Buschow	6		62%	●	85%	●	80%	●	75,7%	275	
Calau	5		7%	●	60%	●	75%	●	47,3%	337	
Caputh-Geltow	7		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	42	
Caputh Schwielowsee	6		50%	●	90%	●	75%	●	71,7%	297	
Casekow	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	90%	●	86,7%	164	
Chorin	6		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	114	
Coschen	6		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	228	
Cottbus Hbf	2		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1	
Cottbus-Merzdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	42	
Cottbus-Sandow	6		100%	●	90%	●	70%	●	86,7%	164	
Cottbus-Wilmersdorf Nord	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	114	
Dabendorf	5		50%	●	75%	●	65%	●	63,3%	318	
Dahlewitz	6		75%	●	80%	●	85%	●	80,0%	228	
Dallgow-Döberitz	5		100%	●	85%	●	50%	●	78,3%	250	
Dannenwalde (Gransee)	6		95%	●	85%	●	95%	●	91,7%	74	
Döberitz	7		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	74	
Doberlug-Kirchhain	4		56%	●	95%	●	80%	●	77,0%	262	
Dossow (Prign)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	42	
Drahnsdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	42	
Drebkau	6		25%	●	90%	●	75%	●	63,3%	318	
Eberswalde Hbf	3		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	11	
Eisenhüttenstadt	5		95%	●	85%	●	95%	●	91,7%	74	
Elsholz	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	42	
Elstal	5		75%	●	85%	●	55%	●	71,7%	297	
Elsterwerda	4		95%	●	100%	●	85%	●	93,3%	42	
Elsterwerda-Biehla	6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	21	
Erkner	3		100%	●	100%	●	80%	●	93,3%	42	
Falkenberg (Elster)	3		29%	●	95%	●	80%	●	68,0%	310	
Falkenberg (Mark)	6		50%	●	90%	●	75%	●	71,7%	297	
Falkenhagen Gewerbepark	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	80%	●	61,7%	323	
Falkensee	5		100%	●	90%	●	60%	●	83,3%	199	
Fangschleuse	6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	74	
Ferch-Lienewitz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	138	
Fermerswalde	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	184	
Finkenheerd	6		0%	●	90%	●	85%	●	58,3%	329	
Finkenkrug	5		75%	●	85%	●	65%	●	75,0%	277	
Finsterwalde	5		90%	●	85%	●	85%	●	86,7%	164	
Flughafen BER Terminal 1-2	2		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1	
Flughafen BER Terminal 5	3		70%	●	95%	●	85%	●	83,3%	199	
Fohrde	7		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	74	
Forst (Lausitz)	6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	74	
Frankfurt (Oder)	2		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6	
Frankfurt (Oder)-Neuberesinchen	7		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	74	
Frankfurt (Oder)-Rosengarten	6		50%	●	90%	●	90%	●	76,7%	264	

Stationsname	Erfassung 2020 bis 2022 Erfassung 2023	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%	21
Friedersdorf (b Königs Wusterh.)		6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	74
Friesack (Mark)		6		81%	●	70%	●	65%	●	72,0%	296
Fürstenberg (Havel)		5		37%	●	85%	●	75%	●	65,7%	315
Fürstenwalde (Spree)		4		100%	●	100%	●	90%	●	96,7%	11
Fürstenwalde (Spree) Süd		7		100%	●	80%	●	55%	●	78,3%	250
Glöwen		6		50%	●	70%	●	90%	●	70,0%	304
Gollmitz (Niederlausitz)		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	21
Golm		6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	138
Golßen		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	11
Golzow (b Eberswalde)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	184
Golzow (Oderbruch)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	74
Görden		7		95%	●	85%	●	65%	●	81,7%	218
Gorgast		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	74
Götz		6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	138
Gransee		5		100%	●	85%	●	50%	●	78,3%	250
Griebnitzsee		4		100%	●	100%	●	75%	●	91,7%	74
Groß Köris		6		95%	●	60%	●	85%	●	80,0%	228
Groß Kreutz		6		90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	250
Groß Pankow		6		95%	●	90%	●	100%	●	95,0%	21
Groß Schönebeck		NE		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	42
Großbeeren		6		62%	●	85%	●	85%	●	77,3%	261
Großräschen		6		50%	●	75%	●	75%	●	66,7%	311
Großwudicke		7		45%	●	85%	●	60%	●	63,3%	318
Grüneberg		6		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	42
Grunow (Niederlausitz)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	74
Guben		5		50%	●	70%	●	90%	●	70,0%	304
Halbe		6		95%	●	75%	●	80%	●	83,3%	199
Hammelspring		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	42
Hangelsberg		6		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	114
Heiligengrabe		7		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	74
Helenesee		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	42
Hennigsdorf (b Berlin)		3		73%	●	65%	●	85%	●	74,3%	286
Herrensee		6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	21
Herzberg (Elster)		6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	277
Herzberg (Mark)		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	20%	●	80%	●	63,3%	318
Hohen Neuendorf West		6		75%	●	80%	●	100%	●	85,0%	184
Hohenleipisch		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	100%	●	90,0%	114
Hosena		5		0%	●	85%	●	80%	●	55,0%	334
Hubertushöhe		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	199
Jacobsdorf (Mark)		6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	42
Jänschwalde		6		50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	287
Jänschwalde Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	75%	●	80,0%	228
Joachimsthal		6		45%	●	85%	●	70%	●	66,7%	311
Joachimsthal Kaiserbahnhof		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	80%	●	95%	●	86,7%	164
Jüterbog		4		100%	●	100%	●	60%	●	86,7%	164
Kablow		7		45%	●	80%	●	90%	●	71,7%	297
Karstädt		6		95%	●	80%	●	65%	●	80,0%	228
Kerkwitz		6		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	228
Kirchmöser		6		75%	●	90%	●	75%	●	80,0%	228
Klandorf		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	70%	●	95%	●	88,3%	138
Klasdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	42
Klinge		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	75%	●	95%	●	85,0%	184
Klosterfelde		NE		95%	●	65%	●	90%	●	83,3%	199
Kolkwitz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	95%	●	90,0%	114
Kolkwitz Süd		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	85%	●	88,3%	138
Königs Wusterhausen		3		83%	●	95%	●	90%	●	89,4%	137

Stationsname	Erfassung 2020 bis 2022 Erfassung 2023	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%	74
Kremmen		6		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	138
Kummersdorf (b Storkow)		7		45%	●	90%	●	90%	●	75,0%	277
Kunersdorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	74
Küstrin-Kietz		6		45%	●	85%	●	95%	●	75,0%	277
Kyritz		NE		45%	●	75%	●	70%	●	63,3%	318
Kyritz Am Bürgerpark		NE		100%	●	20%	●	90%	●	70,0%	304
Lauchhammer		6		80%	●	90%	●	100%	●	90,0%	114
Letschin		6		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	228
Leuthen (b Cottbus)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	75%	●	85,0%	184
Liebethal (Prignitz)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	164
Lindenberg (Mark)		7		95%	●	75%	●	95%	●	88,3%	138
Lindow (Mark)		NE		45%	●	5%	●	70%	●	40,0%	338
Löwenberg		6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	74
Lottschese		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Lübben		4		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	74
Lübbenau		4		100%	●	95%	●	90%	●	95,0%	21
Lubolz		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	85%	●	90,0%	114
Luckaitztal		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	75%	●	80,0%	228
Luckau-Uckro		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	21
Luckenwalde		5		100%	●	85%	●	55%	●	80,0%	228
Ludwigsfelde		4		73%	●	80%	●	65%	●	72,7%	294
Ludwigsfelde Struveshof		6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	74
Marquardt		5		55%	●	85%	●	80%	●	73,3%	287
Medewitz		6		45%	●	85%	●	75%	●	68,3%	308
Melchow		6		95%	●	90%	●	85%	●	90,0%	114
Meyenburg		NE		100%	●	25%	●	60%	●	61,7%	323
Michendorf		4		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	164
Mixdorf		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	21
Mögelin		7		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	42
Müllrose		6		100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	114
Müncheberg (Mark)		6		100%	●	90%	●	60%	●	83,3%	199
Nassenheide		6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	74
Nauen		3		100%	●	100%	●	60%	●	86,7%	164
Nechlin		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	21
Nennhausen		6		80%	●	85%	●	55%	●	73,3%	287
Netzbrand		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	90%	●	91,7%	74
Neuhausen (b Cottbus)		6		40%	●	90%	●	70%	●	66,7%	311
Neuhof (b Zossen)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	74
Neupetershain		6		30%	●	75%	●	75%	●	60,0%	327
Neuruppin Rheinsberger Tor		6		95%	●	85%	●	60%	●	80,0%	228
Neuruppin West		6		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	164
Neustadt (Dosse)		5		90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	74
Neutrebbin		6		50%	●	85%	●	100%	●	78,3%	250
Neuzelle		5		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	228
Niederfinow		6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	21
Niedergörsdorf		6		80%	●	90%	●	90%	●	86,7%	164
Niederlehme		7		50%	●	75%	●	95%	●	73,3%	287
Obersdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	74
Oderin		6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	74
Oegeln		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	42
Oehna		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	42
Oranienburg		3		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	11
Ortrand		6		85%	●	85%	●	95%	●	88,3%	138
Passow (Uckermark)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	80%	●	83,3%	199
Paulinenaue		6		95%	●	75%	●	65%	●	78,3%	250
Peitz Ost		6		45%	●	80%	●	45%	●	56,7%	332
Perleberg		6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	138

Stationsname	Erfassung 2020 bis 2022 Erfassung 2023	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%	74
Pillgram		6		80%	●	90%	●	100%	●	90,0%	114
Pinnow (Uckermark)		6		90%	●	85%	●	100%	●	91,7%	74
Plessa		6		75%	●	80%	●	95%	●	83,3%	199
Potsdam Charlottenhof		4		100%	●	100%	●	75%	●	91,7%	74
Potsdam Hbf		2		90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	42
Potsdam Medienstadt Babelsberg		5		75%	●	85%	●	70%	●	76,7%	264
Potsdam Park Sanssouci		3		100%	●	100%	●	65%	●	88,3%	138
Potsdam Pirschheide		6		50%	●	90%	●	55%	●	65,0%	316
Potsdam Rehbrücke		6		100%	●	85%	●	60%	●	81,7%	218
Premnitz Nord		7		100%	●	80%	●	65%	●	81,7%	218
Premnitz Zentrum		6		100%	●	60%	●	45%	●	68,3%	308
Prenzlau		4		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	42
Priort		6		70%	●	90%	●	90%	●	83,3%	199
Pritzerbe		6		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	138
Pritzwalk		6		62%	●	85%	●	70%	●	72,3%	295
Pritzwalk West		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	25%	●	65%	●	61,7%	323
Pritzwalk-Hainholz		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	70%	●	58,3%	329
Prösen		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	138
Prösen Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	92%	●	80%	●	85%	●	85,5%	182
Prösen West		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	42
Raddusch		6		50%	●	90%	●	90%	●	76,7%	264
Rangsdorf		5		100%	●	90%	●	50%	●	80,0%	228
Rathenow		4		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	42
Rehfeld (Falkenberg)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	90%	●	86,7%	164
Rehfelde		6		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	164
Rheinsberg (Mark)		NE		75%	●	40%	●	95%	●	70,0%	304
Rosenwinkel		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	65%	●	56,7%	332
Rückersdorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	74
Rüdnitz		6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	184
Ruhland		5		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Ruhlsdorf-Zerpenschleuse		NE		100%	●	60%	●	95%	●	85,0%	184
Saarmund		6		57%	●	85%	●	85%	●	75,7%	275
Sachsenhausen (Nordb)		6		95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	42
Sarnow		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	70%	●	78,3%	250
Schmachtenhagen		NE		45%	●	15%	●	45%	●	35,0%	339
Schneeberg (Mark)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	74
Schönborn (b Doberlug)		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	65%	●	81,7%	218
Schönerlinde		NE		100%	●	55%	●	95%	●	83,3%	199
Schönfließ Dorf		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	42
Schönow (Uckermark)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	90%	●	90,0%	114
Schönwalde (Barnim)		NE		95%	●	100%	●	80%	●	91,7%	74
Schönwalde (Spreewald)		6		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	42
Schwante		7		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	250
Schwarzheide Ost		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	70%	●	78,3%	250
Schwedt (Oder)		6		100%	●	65%	●	100%	●	88,3%	138
Schwedt (Oder) Mitte		6		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	42
Seddin		5		50%	●	80%	●	50%	●	60,0%	327
Sedlitz Ost		6		7%	●	80%	●	75%	●	54,0%	335
Seefeld (Mark)		6		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	42
Seefeld		5		100%	●	80%	●	75%	●	85,0%	184
Seehausen (Uckermark)		6		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	114
Seelow (Mark)		6		100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	114
Seelow-Gusow		6		100%	●	70%	●	85%	●	85,0%	184
Senftenberg		5		100%	●	100%	●	80%	●	93,3%	42
Spremberg		6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	138
Storkow (Mark)		6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	74

Stationsname	Erfassung 2020 bis 2022 Erfassung 2023	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%	227
Tantow		6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	21
Teichland		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	114
Teltow		6		100%	●	80%	●	65%	●	81,7%	218
Templin		7		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	138
Templin Stadt		6		95%	●	80%	●	75%	●	83,3%	199
Thyrow		6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	184
Trebbin		5		75%	●	85%	●	60%	●	73,3%	287
Trebnitz (Mark)		6		50%	●	85%	●	90%	●	75,0%	277
Treuenbrietzen		7		100%	●	80%	●	70%	●	83,3%	199
Treuenbrietzen Süd		7		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	74
Uebigau		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	75%	●	85,0%	184
Vehlefan		7		100%	●	40%	●	85%	●	75,0%	277
Velten (Mark)		5		100%	●	60%	●	90%	●	83,3%	199
Vetschau		6		100%	●	85%	●	85%	●	90,0%	114
Vogelsang (Gransee)		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	75%	●	80,0%	228
Waldrehna		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	100%	●	95,0%	21
Walsleben		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	85%	●	90,0%	114
Wandlitz		NE		95%	●	90%	●	85%	●	90,0%	114
Wandlitzsee		NE		100%	●	85%	●	55%	●	80,0%	228
Warnitz (Uckermark)		6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	11
Weisen		6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	21
Wellmitz		6		50%	●	85%	●	80%	●	71,7%	297
Wendisch-Rietz		6		95%	●	80%	●	100%	●	91,7%	74
Wensickendorf		NE		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	6
Werbiger		6		63%	●	90%	●	90%	●	80,8%	226
Werder (Havel)		4		76%	●	100%	●	75%	●	83,7%	197
Werneuchen		6		100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	199
Wiesenu		6		100%	●	70%	●	95%	●	88,3%	138
Wiesenburg (Mark)		5		50%	●	90%	●	75%	●	71,7%	297
Wilhelmshorst		5		100%	●	80%	●	65%	●	81,7%	218
Wilmersdorf (b Angermünde)		6	2023 nur Haus-BS in Betrie	50%	●	85%	●	50%	●	61,7%	323
Wittenberge		3		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	11
Wittstock (Dosse)		6		100%	●	50%	●	85%	●	78,3%	250
Wolterdorf (b Luckenwalde)		6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	277
Wriezen		6		100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	164
Wünsdorf-Waldstadt		5		100%	●	90%	●	75%	●	88,3%	138
Wusterhausen (Dosse)		NE		45%	●	75%	●	55%	●	58,3%	329
Wustermark		5		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	184
Wusterwitz		6		100%	●	85%	●	85%	●	90,0%	114
Wustrau-Radensleben		7		95%	●	80%	●	90%	●	88,3%	138
Wutike		NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	55%	●	73,3%	287
Zeesen		6		80%	●	80%	●	70%	●	76,7%	264
Zehdenick (Mark)		6		100%	●	85%	●	55%	●	80,0%	228
Zehdenick Neuhof		7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	21
Zellendorf		7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	42
Zernsdorf		6		95%	●	85%	●	70%	●	83,3%	199
Ziltendorf		6		45%	●	90%	●	95%	●	76,7%	264
Zossen		5		50%	●	80%	●	70%	●	66,7%	311
Zühlsdorf		NE		95%	●	45%	●	100%	●	80,0%	228

Tab. 3 Endergebnis aller 339 Stationen

Veränderungen:

Die größten Verbesserungen mit mehr als 20% im Gesamterfüllungsgrad wurden an folgenden der 114 im Jahr 2023 erfassten Stationen registriert:

<i>Wiesenau</i>	<i>Steigerung von 55,7% auf 88,3%</i>	<i>(+ 32,7%)</i>
<i>Lottschese</i>	<i>Steigerung von 73,3% auf 98,3%</i>	<i>(+ 25,0%)</i>
<i>Chorin</i>	<i>Steigerung von 68,3% auf 90,0%</i>	<i>(+21,7%)</i>
<i>Wilhelmshorst</i>	<i>Steigerung von auf 81,7%</i>	<i>(+20,8%)</i>

Die Station Wiesenau wurde barrierefrei umgebaut und saniert.

In Lottschese wurde eine neue Fahrgastinformationsanlage installiert.

Die Station Chorin wurde barrierefrei umgebaut und saniert

Die Bahnsteige in Wilhelmshorst wurde barrierefrei umgebaut und erhielten Aufzüge.

Folgende Stationen haben sich im Gesamterfüllungsgrad um mehr als 10% verschlechtert:

<i>Peitz Ost</i>	<i>Reduzierung von 75,0% auf 56,7%</i>	<i>(- 18,3%)</i>
<i>Wusterhausen (Dosse)</i>	<i>Reduzierung von 70,0% auf 58,3%</i>	<i>(- 11,7%)</i>
<i>Friesack (Mark)</i>	<i>Reduzierung von 83,3% auf 72,0%</i>	<i>(- 11,3%)</i>

In Peitz Ost waren sämtlicher Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten nicht mehr zugänglich .

In Wusterhausen (Dosse) führten starke Schäden an Wetterschutz, Sitzgelegenheiten und sonstigen Anlagen zu einer weiteren Abwertung.

In Friesack (Mark) wurden lediglich an einem einzigen Zugang Aushänge (Fahrplan, Linien-netz, Änderungen) vorgefunden. Alle anderen Vitri-nen waren beschädigt oder leer.

Die Veränderungen aller im Jahr 2023 wiederholt erfassten Stationen werden im Einzelnen in der folgenden Abbildung gezeigt, wobei Stationen ohne Veränderungen nicht dargestellt werden:

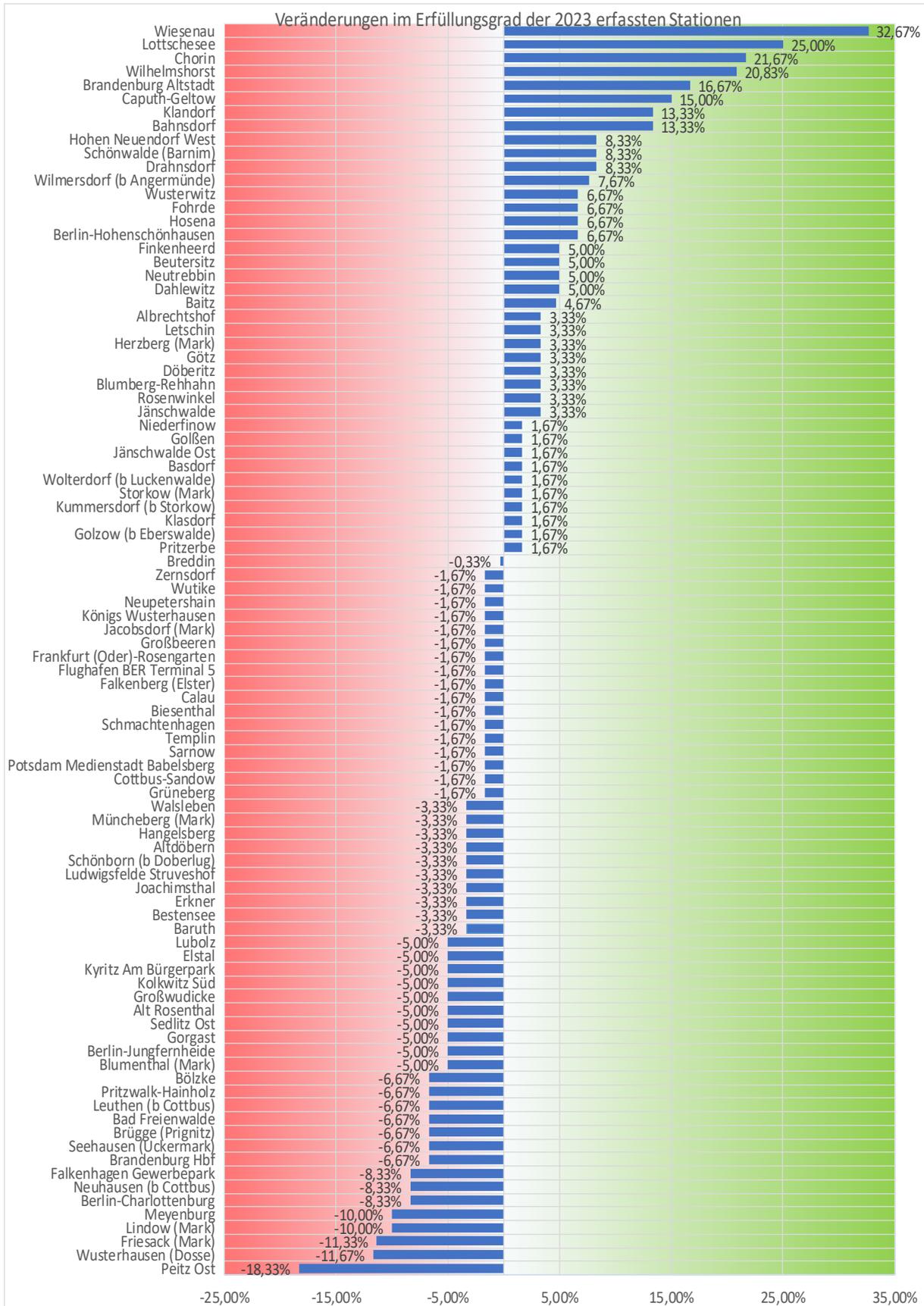


Abb. 14 Übersicht über die Veränderungen 2023

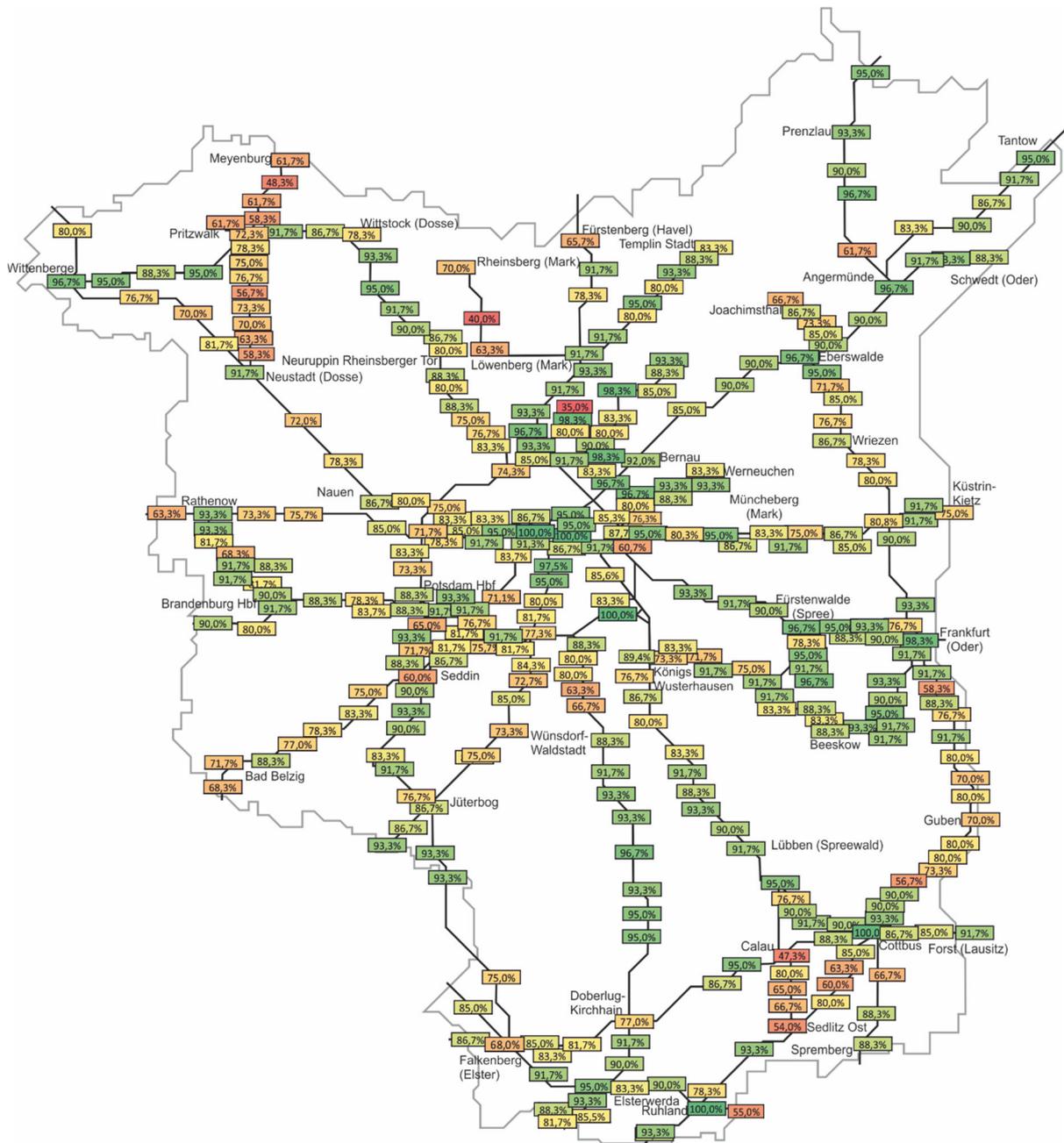


Abb. 15 Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade

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	30	89,1%	91,3%	87,5%	89,3%
RE2	Nauen	Cottbus	23	91,4%	91,5%	84,3%	89,1%
RE3	Nechlin/Schwedt (Oder)	Blönsdorf	26	93,6%	88,8%	83,3%	88,6%
RE4	Rathenow	Falkenberg (Elster)	23	85,7%	88,7%	76,7%	83,7%
RE5	Fürstenberg (Havel)	Berlin Südkreuz	9	92,2%	91,7%	86,7%	90,2%
RE6	Wittenberge	Berlin-Gesundbrunnen	22	94,8%	81,4%	85,2%	87,1%
RE7	Medewitz (Mark)	Senftenberg	37	81,0%	85,0%	78,9%	81,6%
RE8	Karstädt / Berlin Hbf	Elsterwerda / Finsterwalde / BER	39	88,7%	89,4%	84,5%	87,5%
RE10	Falkenberg (Elster)	Frankfurt (Oder)	23	67,7%	85,4%	86,3%	79,8%
RB10	Nauen	Berlin Südkreuz	11	95,2%	91,8%	76,8%	88,0%
RE11	Falkenberg (Elster)	Hosena	7	69,1%	90,0%	90,7%	83,3%
RB12	Templin Stadt	Berlin Ostkreuz	15	95,6%	87,7%	85,3%	89,5%
RE13	Elsterwerda	Cottbus	8	82,1%	92,5%	91,3%	88,6%
RE14	Fermerswalde	Falkenberg (Elster)	2	59,5%	90,0%	82,0%	76,5%
RB14	Nauen	Südkreuz	11	95,2%	91,8%	76,8%	88,0%
RE15	Ortrand	Hosena	3	61,7%	90,0%	91,7%	81,1%
RE18	Ortrand	Cottbus	7	63,9%	90,0%	85,7%	79,9%
RB20	Oranienburg	Potsdam Hbf	9	93,1%	90,6%	83,9%	89,2%
RB21	Potsdam Hbf	Berlin Gesundbrunnen	13	90,4%	90,4%	78,1%	86,3%
RB22	Griebnitzsee	Königs Wusterhausen	9	92,3%	93,3%	84,4%	90,0%
RB23	Golm	Flughafen BER Terminal 1-2	14	89,9%	95,4%	87,5%	90,9%
RB24	Eberswalde / Flugh. BER T1-2	Flugh. BER T5 / Wünsdorf-Waldstadt	17	85,1%	90,6%	80,9%	85,5%
RB25	Werneuchen	Berlin Ostkreuz	9	91,9%	92,8%	78,9%	87,9%
RB26	Berlin Ostkreuz	Küstrin-Kietz	15	84,8%	89,0%	85,7%	86,5%
RB27	Groß Schönebeck/Schmachtenhagen	Berlin-Gesundbrunnen	15	95,0%	77,3%	87,0%	86,4%
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%	92,8%	83,3%	87,2%
RB33	Potsdam Hbf	Jüterbog	13	90,4%	85,4%	81,5%	85,8%
RB34	Großwudicke	Rathenow	2	72,5%	87,5%	75,0%	78,3%
RB35	Fürstenwalde (Spree)	Bad Saarow-Pieskow	5	100,0%	88,0%	87,0%	91,7%
RB36	Königs Wusterhausen	Frankfurt (Oder)	20	87,4%	85,5%	90,5%	87,8%
RB37	Berlin-Wannsee	Beelitz Stadt	6	86,4%	83,3%	74,2%	81,3%
RB43	Falkenberg (Elster)	Frankfurt (Oder)	28	72,0%	86,3%	84,8%	81,0%
RB45	Elsterwerda	Prösen West	3	93,3%	90,0%	91,7%	91,7%
RB46	Cottbus	Forst (Lausitz)	4	96,3%	87,5%	88,8%	90,8%
RB49	Falkenberg (Elster)	Cottbus	14	71,5%	88,2%	85,0%	81,6%
RB51	Rathenow	Brandenburg	10	99,5%	83,0%	79,0%	87,2%
RB51(SA)	Fermerswalde	Falkenberg (Elster)	2	59,5%	90,0%	80,0%	76,5%
RB54	Rheinsberg (Mark)	Löwenberg (Mark)	4	77,5%	37,5%	83,8%	66,3%
RB55	Kremmen	Hennigsdorf	6	94,7%	59,2%	84,2%	79,3%
RB60	Eberswalde Hbf	Frankfurt (Oder)	12	79,0%	87,5%	91,7%	86,0%
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%	85,8%	83,1%
RB65	Cottbus	Spremberg	4	81,3%	90,0%	86,3%	85,8%
RB66	Berlin-Gesundbrunnen	Tantow	9	92,3%	91,1%	92,2%	91,9%
RB73	Pritzwalk	Neustadt (Dosse)	10	79,2%	66,5%	69,0%	71,6%
RB74	Meyenburg	Pritzwalk West	6	87,8%	29,2%	65,0%	60,7%
S2/S8	Blönsdorf	Jüterbog	3	93,3%	93,3%	80,0%	88,9%
S4	Rehfeld (Falkenberg)	Falkenberg (Elster)	2	57,0%	90,0%	85,0%	77,3%

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 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 RB55 und RB73. Sehr gute Ergebnisse mit Erfüllungsgraden von mehr als 95% haben die Linien FEX und RB23.

Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität zeigen die Linien RB73 und RB74 mit Erfüllungsgraden von unter 70% das schlechteste Ergebnis. Einen Erfüllungsgrad von unter 80% haben außerdem die Linien RE4, RE7, RB10, RB14, RB21, RB25, RB34, RB37 und RB51. Die höchsten Erfüllungsgrade mehr als 90% weisen die Linien FEX, RE11, RE13, RE15, RB36, RB45, RB60, RB61, RB62 und RB66 auf.

Veränderungen:

Im Gesamterfüllungsgrad um durchschnittlich mehr als 2% verbessert haben sich die Linien RE15, RB27, RB37 und RB51. Um mehr als 2% verschlechtert haben sich die Linien RB34, RB65, RB73 und RB74.

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 19% der Zugangsstellen den Anforderungen der VBB GmbH in allen Belangen. Bei der Gewichtung nach Fahrgästen sind nur 3% der Fahrgäste von Stationen mit dringendem Handlungsbedarf betroffen und 35% von Stationen mit erkennbarem Handlungsbedarf.

Folgende Gegebenheiten wurden im Rahmen der Analyse vorgefunden:

- Ca. 30% der untersuchten Stationen haben Bahnsteighöhen von weniger als 55 cm (betrifft ca. 6% der Reisenden des Regionalverkehrs).
- Bei 34% der untersuchten Stationen ist kein oder kein vollständiges taktiles Leitsystem vorhanden (betrifft 19% der Reisenden des Regionalverkehrs).
- Bei 11 Stationen (nur NE-Stationen betroffen) können die Fahrgäste nicht über Verspätungen und Zugausfälle informiert werden, da kein dynamisches Fahrgastinformationssystem vorhanden ist (betrifft aber nur 0,08% 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 28% der Reisenden des Regionalverkehrs).
- Fast 21% der Stationen haben eine zu geringe Dimensionierung des Wetterschutzes (betrifft 15% der Reisenden des Regionalverkehrs).
- Mehr als 39% der Stationen zeigen Verschmutzungen zumindest in Teilbereichen betrifft 35% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Über 84% aller Stationen weisen Schäden (Abnutzungen oder Zerstörungen) auf, die die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen (betrifft 68% der Reisenden des Regionalverkehrs).

Die kleinen Stationen erzielten in der Untersuchung insgesamt schlechtere Ergebnisse als die großen. Dennoch wurden Bahnhöfe unabhängig von der Bahnhofskategorie als gut bis sehr gut bewertet. Die Fahrgäste können hier barrierefrei ein-, aus- oder umsteigen, werden im Regel- und im Störfall umfassend über das Reiseangebot informiert und finden eine angemessene Aufenthaltsqualität als Kunde des SPNV vor. Dies trifft sowohl auf die aufkommensstarken Bahnhöfe wie beispielsweise Berlin Hbf oder Cottbus Hbf, mittlere Bahnhofsgößen wie Eberswalde als auch auf kleinere Stationen wie Basdorf oder Lottschensee zu.

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

13 Stationen wurden mit einem Gesamterfüllungsgrad von 60% oder weniger bewertet, zu den als besonders schlecht eingestuften Stationen kam im diesen Jahr die Station Peitz Ost hinzu. 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 Brandenburgs 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 InfraGo AG in INBP und Ausstattungshandbüchern vereinbarte Standards bereits heute erfüllt bzw. übererfüllt werden. So bieten mit Ausnahme der Station Peitz Ost 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 Bahnstei-

gen 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 seit 2020 kontinuierlich 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 in den vergangenen Jahren 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:

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

Abb. 16 Stationsanforderungen

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen.....	4
Abb. 2	Stationsanforderungen	5
Abb. 3	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit.....	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 2023.....	40
Abb. 15	Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade	41
Abb. 16	Stationsanforderungen	45

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Prozentuale Einstufungen zur Sauberkeit nach Anzahl der Stationen	18
Tab. 2	Prozentuale Einstufungen zur Schadensfreiheit nach Anzahl der Stationen.....	20
Tab. 3	Endergebnis aller 339 Stationen	38
Tab. 4	Auswertung nach Linien	42

Foto Titelblatt:
Bahnhof Elstal, Aufnahme vom 18.10.2023