

Qualität aller 336 Stationen und Stationsumfelder des Schienenpersonennahverkehrs - Aktualisierung 2017 -



Bericht

Berlin, Mai 2018



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung	3
a) Ausgangslage und Zielsetzung	3
b) Aufgabenstellung	4
II. Auswertung nach Erfassungsmerkmalen	6
1. Allgemeine Angaben	6
1.1 Bahnhofskategorie (EIU).....	6
1.2 Bahnstationsmanagement (EIU).....	6
1.3 Bahnsteige und Bahnsteigzugänge (EIU)	7
1.4 Empfangsgebäude (EIU oder Dritte)	7
1.5 Fotos	7
1.6 Stationen unter 50 Reisende.....	7
2. ÖPNV-Anbindung / Erreichbarkeit der Station	8
2.1 ÖPNV-Linien (Länder Berlin und Brandenburg).....	8
2.2 ÖPNV-Anbindung (Landkreis und kreisfreie Städte)	8
2.3 Zentrale DFI für ÖPNV (Landkreis und kreisfreie Städte).....	8
2.4 Parkplätze (Dritte und EIU)	8
2.5 B+R-Stellplätze (Dritte und EIU)	8
2.6 Taxistellplätze (kommunale Zuständigkeit).....	9
3. Ausstattung der Station.....	9
3.1 Bahnsteigoberfläche (EIU).....	9
3.2 Beleuchtung (EIU)	9
3.3 Wetterschutz (EIU)	9
3.4 Sitzplätze (EIU).....	10
3.5 Abfallbehälter (EIU)	10
3.6 Videoüberwachung (EIU).....	10
3.7 Öffentliche Telefone (Dritte).....	10
3.8 Gepäckschließfächer (EIU).....	10
3.9 Briefkästen (Dritte).....	11
3.10 WC (kommunale Zuständigkeit)	11
4. Erreichbarkeit Bahnsteige und Empfangsgebäude	11
4.1 Stufenfreier Zugang (EIU, z. T. kommunale Zuständigkeit)	11
4.2 Aufzüge (EIU).....	11
4.3 Fahrtreppen (EIU).....	12
4.4 Treppen (EIU).....	12
4.5 Rampen und ebene Zugänge (EIU)	12
4.6 Leitsystem für Sehbehinderte (EIU)	12
5. Fahrgastinformation	13
5.1 Stationsnamensschilder (EIU).....	13
5.2 Gleisnummernschilder (EIU)	13
5.3 Richtungsschilder (EIU)	13
5.4 Wegeleitsystem (EIU)	13
5.5 Uhrzeitanzeige (EIU)	13
5.6 Zentrale Zuganzeigttafel (EIU)	14
5.7 Zugzielanzeigen (EIU)	14
5.8 DSA (EIU).....	14
5.9 Beschallung (EIU).....	14
5.10 Informationsvitrinen (EIU)	15
5.11 Info-/Notrufsäulen (EIU)	15
6. Vertrieb und Service.....	15
6.1 Verkaufsstelle (EVU, z.T. Dritte)	15
6.2 Ticketautomat (EVU)	15
6.3 Entwerter (EVU)	16
6.4 DB Information (EIU)	16
6.5 Personal (EIU)	16
7. Erscheinungsbild der Verkehrsstation.....	16
7.1 Sauberkeit (EIU)	16
7.2 Schadensfreiheit (EIU).....	17
III. Einschätzung des Handlungsbedarfs	19
a) Barrierefreiheit	19
b) Fahrgastinformation	22
c) Aufenthaltsqualität	24
d) Gesamterfüllungsgrad.....	26
IV. Fazit.....	39
Abbildungsverzeichnis.....	42
Tabellenverzeichnis	42

I. Einleitung

a) Ausgangslage und Zielsetzung

Die VBB GmbH arbeitet im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg im Sinne einer Verbesserung der Qualität im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Fest etabliert ist dazu neben der Stationsanalyse die VBB Qualitätsanalyse Netzzustand, in der das vom SPNV bediente Streckennetz an einem zufälligen Stichtag durch Befahrung erhoben und auf Abweichungen von einer definierten Sollgeschwindigkeit untersucht wird. Diese seit 2007 vorgenommenen Untersuchungen beinhalten durch unmittelbaren Vergleich mit dem Vorjahr auch einen Überblick zu den überwiegend positiven Entwicklungen im Netz, lassen jedoch ebenso Rückschlüsse auf den nach wie vor immensen Handlungsbedarf zu.

Die Stationsanalyse umfasste bis zum Jahr 2011 jeweils 66 fix definierte Stationen, die mit einem deutlichen Schwerpunkt auf die Fahrgastinformation bewertet wurden. Seit 2012 erfolgte eine erhebliche Ausweitung des Untersuchungsumfanges mit den zusätzlichen Bewertungskriterien Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität, die gleichberechtigt mit dem Kriterium Fahrgastinformation nebeneinander in Einzelaspekten bewertet wurden. Dabei werden in regelmäßigen Abständen alle 336 Stationen des Regionalverkehrs im Verbundgebiet erfasst. Reine S-Bahnhöfe (Stationen, an denen ausschließlich die Berliner S-Bahn, nicht aber Regionalzüge halten), werden nicht berücksichtigt. Bei der Erfassung 2017 mit insgesamt 114 erfassten Stationen handelt es sich um eine Wiederholungserfassung von in den Jahren 2012 bis 2016 letztmalig erfassten Stationen.

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

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

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

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

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

Die Untersuchungen beziehen sich auf die Bereiche Bahnsteige, Zugänge, Empfangsgebäude sowie den Bahnhofsvorplatz mit Umsteigemöglichkeiten zum ÖPNV. Während der Zustand der Bahnsteige und Bahnsteigzugänge vom Stationsbetreiber zu verantworten ist, kann für die Empfangsgebäude auch Eigentum ohne Bezug zum Bahnbetrieb bestehen. Die Vorplätze hingegen befinden sich i. d. R. auf öffentlichem Straßenland im Eigentum der jeweiligen Stadt bzw. Gemeinde, die Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV wird durch den Landkreis als Aufgabenträger organisiert.

Voraussetzung für die Umsetzung dieser Aufgabe ist eine Zustandserfassung vor Ort einschließlich einer Fotodokumentation zur Erfassung und Bewertung von Ausstattungsmerkmalen und Qualitätskriterien. Die erfassten Merkmale werden mit den Anforderungen der VBB GmbH abgeglichen, die insbesondere die Erwartungen eines potentiellen Fahrgastes berücksichtigen. Weiterhin erfolgt eine Überprüfung der Erfüllung des in den Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (INBP) der DB Station&Service AG enthaltenen und entsprechend der Stationspreiskategorie gegliederten Leistungsangebotes.

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

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

Abb. 2 Stationsanforderungen

Der abzuleitende Handlungsbedarf wird kategorisiert in:

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

II. Auswertung nach Erfassungsmerkmalen

1. Allgemeine Angaben

1.1 Bahnhofskategorie (EIU)

Jede Station wird seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) entsprechend der Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) kategorisiert. Das in der Untersuchung betroffene größte EIU, die DB Station&Service AG, hat gemäß der im Stationspreissystem „SPS 11“ festgelegten Kategorisierungslogik jede Station einer von sieben Kategorien zugeordnet. Für die Stationen nichtbundeseigener EIU wird in der vorliegenden Untersuchung eine eigene Kategorie (NE) gebildet. Die 336 Stationen sind folgendermaßen zugeordnet:

Bahnhofskategorie 1	4 Stationen
Bahnhofskategorie 2	9 Stationen
Bahnhofskategorie 3	20 Stationen
Bahnhofskategorie 4	19 Stationen
Bahnhofskategorie 5	30 Stationen
Bahnhofskategorie 6	175 Stationen
Bahnhofskategorie 7	50 Stationen
NE-Infrastruktur	29 Stationen

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Veränderungen wurden in der nachfolgenden Auswertung für die 114 Neubewerteten Stationen berücksichtigt. Hierdurch ergeben sich für die Bahnhofskategorie 3 eine zusätzliche Station und für die Bahnhofskategorie 5 drei zusätzliche Stationen, für die Bahnhofskategorie 7 dagegen zwei Station weniger und für die Bahnhofskategorien 4 und 6 eine Station weniger.

1.2 Bahnstationsmanagement (EIU)

Erfasst wird die Zugehörigkeit zu den DB-Bahnstationsmanagement-Bereichen, welche sich seit der letzten Erhebung im Vorjahr durch Umstrukturierung verändert haben:

Berlin Hbf	1 Station
Berlin	21 Stationen (ohne S-Bahn Berlin)
Cottbus	136 Stationen
Potsdam	128 Stationen
Schwerin	22 Stationen

Für nichtbundeseigene Stationen wird der Stationsbetreiber benannt.

NEB	13 Stationen
RIG	15 Stationen
Scharmützelseebahn	1 Station

1.3 Bahnsteige und Bahnsteigzugänge (EIU)

Erfassungsmerkmale sind die Bahnsteighöhen und die Differenzierung nach Insel-, Außen-, Zwischen- oder Hausbahnsteigen. Als Bahnsteigzugang wird der unmittelbar an den Bahnsteig anschließende Weg bis zum öffentlichen Straßenland bewertet.

Handlungsbedarf besteht aus Sicht des VBB grundsätzlich bei Bahnsteigkantenhöhen von weniger als 55 cm über Schienenoberkante (ü. SO). 112 Stationen (33%) weisen danach zu niedrige Bahnsteighöhen auf, bei weiteren 10 Stationen (3%) verfügen nicht alle Bahnsteige über die Mindesthöhe von 55 cm ü.SO.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Bei 7 der 2017 erfassten Stationen wurde die Bahnsteighöhe auf 55 cm bzw. 76 cm angehoben.

1.4 Empfangsgebäude (EIU oder Dritte)

Erfasst wurden die öffentliche oder die nicht öffentliche Nutzung sowie die Art der öffentlichen Nutzung.

72 Stationen (21%) besitzen ein funktionsfähiges und für die Fahrgäste zugängliches Empfangsgebäude. Bei 77 Stationen (23%) wird das Empfangsgebäude in anderer Funktion genutzt (DB-Betriebsgebäude, privates Wohnen usw.) und ist nicht öffentlich zugänglich. 77-mal (23%) steht das ehemalige Empfangsgebäude leer und ist nicht mehr zugänglich. Bei 110 Stationen (32%) ist kein Empfangsgebäude vorhanden.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die öffentliche Zugänglichkeit hat sich um ein Empfangsgebäude erhöht. In Bad Freienwalde ist das Empfangsgebäude jetzt wieder für Fahrgäste zugänglich. Die Fremdnutzung hat sich um 3 Fälle erhöht. Der Leerstand ist um vier Empfangsgebäude reduziert worden. Ein Empfangsgebäude ist nicht mehr vorhanden.

1.5 Fotos

Jeweils vier charakteristische Bilder zeigen die unterschiedlichen Stationsbereiche.

1.6 Stationen unter 50 Reisende

Auf der Basis der Fahrgasterhebungen des VBB über mehrere Jahre wurden 60 Stationen unter 50 Ein- und Aussteiger pro Tag herausgefiltert und im aktuellen Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2013-2017 benannt. Das Kriterium „50 Ein- und Aussteiger pro Tag“ wurde aus Gründen der Handhabbarkeit gewählt. Daraus ist nicht abzuleiten, dass jede Station eine Mindestreisendenzahl haben muss.

Im vorliegenden Bericht sind diese Stationen nachrichtlich aus dem LNVP 2013-2017 übernommen und in Tab. 1, sofern im Rahmen dieses Berichtes untersucht, explizit benannt worden. Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden auch die Stationen der Linien RB73 und RB74, die im LNVP ausgenommen sind, als Stationen mit weniger als 50 Fahrgästen betrachtet, sofern diese Fahrgastzahlen für die entsprechenden Stationen zutreffend sind. Für die Kriterien „Wetterschutz“ und „Barrierefreiheit“ sind dabei für die Bewertung der betroffenen Stationen Abschläge vorgenommen worden, d.h. dass nicht vorhandene Ausstattungsmerkmale mit geringeren Abzügen als bei den übrigen Stationen versehen worden sind, wobei die Rechen-schemata in den einzelnen Kapiteln im Detail dargelegt werden.

2. ÖPNV-Anbindung / Erreichbarkeit der Station

2.1 SPNV-Linien (Länder Berlin und Brandenburg)

Angegeben sind die Liniennamen der verkehrenden SPNV-Linien aus dem Fahrplan 2017. Eine linienweise Auswertung erfolgt in Kapitel III.

2.2 ÖPNV-Anbindung (Landkreis und kreisfreie Städte)

Die Anbindung bezieht sich auf direkte Haltestellen der Verkehrsmittel U-Bahn, Straßenbahn, Fähre oder Bus im Bahnhofsumfeld, die i. d. R. nach der zugehörigen Station benannt sind.

Die stufenfreie Verknüpfung bezieht sich auf den Weg von der Haltestelle bis zum Bahnsteigzugang bzw. bis zum Empfangsgebäude.

Von den 336 erfassten Stationen besitzen 249 Stationen (74%) eine ÖPNV-Anbindung, davon 232 Stationen stufenfrei.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Eine neue Busanbindung erhielt die Station Groß Pankow.*

2.3 Zentrale DFI für ÖPNV (Landkreis und kreisfreie Städte)

Dies ist eine zentrale dynamische Fahrgastinformations-Anzeigentafel aller Bus- und ggf. auch der SPNV-Abfahrten. Dezentrale Abfahrtstafeln je Haltestelle werden nicht erfasst.

Bei 37 Stationen (11%) wurde eine zentrale DFI-Anlage angetroffen, davon waren 6 Anlagen außer Betrieb oder hatten Mängel.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
In Königs Wusterhausen wurde eine neue Anlage installiert.*

2.4 Parkplätze (Dritte und EIU)

Es handelt sich um P+R- oder andere direkt zur Station gehörende Stellplätze, die nach zeitlich nicht begrenzten gebührenfreien oder gebührenpflichtigen Parkplätzen oder nach Kurzzeit-Parkplätzen mit einer zeitlichen Begrenzungsdauer von maximal 30 Minuten unterschieden werden. Außerdem werden die ausgewiesenen Behinderten-Stellplätze erfasst.

Bei 236 Stationen (70%) existieren für Bahnkunden nutzbare Parkplätze, davon bei 12 Stationen (4%) ausschließlich gebührenpflichtige. Ausgewiesene Behindertenparkplätze wurden bei 158 Stationen (47%) angetroffen, Kurzzeitparkplätze bei 70 Stationen (21%).

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Stationen mit nutzbaren Parkplätzen hat sich um eine erhöht, Stationen mit Behindertenparkplätzen um vier. Die Anzahl der Stationen mit Kurzzeitparkplätzen hat sich um drei erhöht.*

2.5 B+R-Stellplätze (Dritte und EIU)

Abstellplätze für Fahrräder mit baulichen Befestigungsvorrichtungen (z.B. Bügel) wurden bei 249 Stationen (74%) angetroffen. Davon waren 7 Anlagen (2%) zum Zeitpunkt der Erfassung augenscheinlich überfüllt, bei 30 Anlagen (9%) wurden Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Stationen mit B+R-Stellplätzen hat sich um zwei erhöht, die Anzahl der Stationen mit Mängeln an den B+R-Anlagen um eine.*

2.6 Taxistellplätze (kommunale Zuständigkeit)

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

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Stationen mit Taxistellplätzen hat sich um eine erhöht.*

3. Ausstattung der Station

3.1 Bahnsteigoberfläche (EIU)

Es wurde die Art der Bahnsteigbefestigung erfasst (z.B. Betonsteinpflaster, Asphalt, Splitt), außerdem die Kennzeichnung des Gefahrenbereichs (z.B. Sicherheitsstreifen, schraffierte Fläche, Schutzgitter).

Häufig vorkommende Mängel sind Bahnsteigunebenheiten, die entsprechend dokumentiert wurden. Mängel wurden insgesamt 71-mal (21%) festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um vier (vier Stationen haben sich verbessert und keine Station verschlechtert).*

3.2 Beleuchtung (EIU)

Da die Bahnhofserfassungen in der Regel bei Tageslicht erfolgten, wurde an dieser Stelle nur das Vorhandensein von Leuchten erfasst. Die Funktionalität konnte nur in Ausnahmefällen geprüft werden. Mängel wurden insgesamt 11-mal (3%) verzeichnet. An 2 Stationen (1%) war eine Beleuchtungsanlage nicht vorhanden.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Das Ergebnis veränderte sich nicht. An zwei Stationen wurden neue Mängel festgestellt, an zwei Stationen wurden sie behoben.*

3.3 Wetterschutz (EIU)

Zum Wetterschutz gehören die Elemente Bahnsteighalle, Bahnsteigdach, Dachüberstand, Wartehäuschen, Windschutz oder Innenraum. Wetterschutz auf dem Vorplatz wurde nicht erfasst.

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

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

Bei einer Station (Schmachtenhagen) ist kein Wetterschutz vorhanden, bei zwei Stationen fehlt der Wetterschutz zumindest auf einzelnen Bahnsteigen vollständig. Bei 73 Stationen (22%) ist der Wetterschutz in Bezug auf die Anzahl der dort täglich ein- und aussteigenden Fahrgäste nicht entsprechend dimensioniert. Bei 14 Stationen (4%) ist der Wetterschutz aufgrund von Beschädigungen (z.B. fehlende Wandelemente) eingeschränkt.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit beschädigten Wetterschutzeinrichtungen hat sich nicht verändert, die Anzahl der Stationen mit nicht ausreichend dimensioniertem Wetterschutz hat sich wegen steigender Fahrgastzahlen in der Summe um sechs erhöht.

3.4 Sitzplätze (EIU)

Bei Bänken wurden die Einzelsitzmöglichkeiten abgeschätzt (ca. 60 cm Banklänge entspricht einem Sitzplatz). Sitzplätze auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. 45 Stationen (13%) wiesen Mängel bei den vorhandenen Sitzplätzen auf. Bei einer Station (Götz) fehlten Sitzplätze auf allen Bahnsteigen, bei drei weiteren Stationen auf einzelnen Bahnsteigen.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Drei zusätzliche Stationen weisen Mängel auf. Bei einer Station gibt es keine Sitzplätze mehr, bei einer weiteren Station wurden auf einzelnen Bahnsteigen keine Sitzplätze mehr angetroffen.

3.5 Abfallbehälter (EIU)

Bei Trennsystemen wurden die unterschiedlichen Abfallbehältnisse zu einem zusammengefasst. Abfallbehälter auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. Bei 9 Stationen (3%) wurden Mängel oder Schäden an den Abfallbehältern festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um drei.

3.6 Videoüberwachung (EIU)

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

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit Videoüberwachung hat sich nicht verändert.

3.7 Öffentliche Telefone (Dritte)

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). An 50 Stationen (15%) wurden öffentliche Telefone vorgefunden.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit öffentlichen Telefonen reduzierte sich um drei.

3.8 Gepäckschließfächer (EIU)

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

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit Gepäckschließfächern blieb unverändert.

3.9 Briefkästen (Dritte)

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). Dabei wurden an 106 Stationen (32%) Briefkästen angetroffen, an zwei Stationen Poststellen.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Es wurden an vier zusätzlichen Stationen Briefkästen vorgefunden.*

3.10 WC (kommunale Zuständigkeit)

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

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Stationen mit WC erhöhte sich um zwei, die Anzahl der Stationen mit nicht nutzbaren WC verringerte sich um drei.*

4. Erreichbarkeit Bahnsteige und Empfangsgebäude

4.1 Stufenfreier Zugang (EIU, z. T. kommunale Zuständigkeit)

Hier erfolgt eine allgemeine Übersicht, ob einzelne Bahnsteige oder das Empfangsgebäude stufenfrei zugänglich sind.

9 Stationen (3%) verfügen über keinen stufenfreien Zugang zu allen Bahnsteigen. Bei weiteren 21 Stationen (9%) sind einzelne Bahnsteige nicht stufenfrei zugänglich oder es sind Mängel bezüglich der Stufenfreiheit festgestellt worden. 10 Stationen (3%) verfügen zwar über stufenfreie Bahnsteigzugänge, jedoch waren die Bahnsteige nicht untereinander stufenfrei verbunden (fehlende stufenfreie Gleisquerung), und es bestanden auch keine alternativen Querungsmöglichkeiten in der Nähe. Bei 5 Stationen (1%) war der Zugang zu einem Empfangsgebäude mit Serviceeinrichtungen oder zumindest der Zugang zwischen Empfangsgebäude und Bahnsteigzugängen nicht stufenfrei.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Anzahl von Stationen mit grundsätzlich nicht stufenfrei zugänglichen Bahnsteigen verringerte sich um zwei, die Anzahl der Stationen mit fehlender stufenfreier Gleisquerung veränderte sich nicht.*

4.2 Aufzüge (EIU)

Angegeben wurde die Gesamtanzahl. Aufzüge zwischen Tunnel und Bahnsteig wurden dem Bahnsteig, nicht dem Tunnel zugeordnet. Infos für Sehbehinderte können aus akustischer Information und/oder aus Blindenschrift an den Aufzugtasten bestehen.

Aufzüge wurden an 64 Stationen (19%) angetroffen, davon bestanden an 9 Stationen Mängel.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Anzahl von Stationen mit Aufzügen blieb unverändert, die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um eine.

4.3 Fahrtreppen (EIU)

Die Zuordnung der Fahrtreppen zu den Bahnhofsbereichen erfolgte analog zu den Aufzügen. Fahrtreppen wurden an 15 Stationen (4%) gezählt, davon an 7 Stationen mit Mängeln (Ausfall einzelner Fahrtreppen).

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Es wurden keine Veränderungen festgestellt.

4.4 Treppen (EIU)

Die Zuordnung der Treppen zu den Bahnhofsbereichen erfolgt ebenfalls so, dass die Treppen nicht mehrfach erfasst wurden. Treppenanlagen bestehen an 151 Stationen (45%), davon 3-mal ohne Handlauf.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit Treppen erhöhte sich um eine.

4.5 Rampen und ebene Zugänge (EIU)

Hierzu gehören alle stufenfreien Zugänge (Rampe, gesicherter Reisendenübergang (RÜ) über das Gleis mit Schranke und/oder Lichtsignal, ungesicherter RÜ sowie ebene Zugänge). Rampen oder ebene Bahnsteigzugänge existieren an insgesamt 301 Stationen (90%).

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Anzahl veränderte sich nicht.

4.6 Leitsystem für Sehbehinderte (EIU)

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

Die Bahnsteige von 198 Stationen (58%) sind vollständig mit taktilem Leitstreifen ausgestattet. Bei weiteren 18 Stationen (5%) haben nur einzelne Bahnsteige taktile Leitstreifen. Bei 5 Stationen (1%) fehlen die taktilem Aufmerksamkeitsfelder, bei 4 Stationen (1%) der Hell-/Dunkel-Kontrast.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

4 zusätzliche Stationen wurden vollständig mit taktilem Leitstreifen ausgestattet. Bei einer zusätzlichen Station haben einzelne Bahnsteige taktile Leitstreifen.

5. Fahrgastinformation

5.1 Stationsnamensschilder (EIU)

Stationsnamensschilder sind überall vorhanden. An 4 Stationen (1%) wurden Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Mängel reduzierte sich um eine Station.*

5.2 Gleisnummernschilder (EIU)

Gleisnummernschilder sind nur erforderlich, wenn mehrere Bahnsteiggleise existieren. Sie waren an insgesamt 4 Stationen (1%) unvollständig oder fehlten ganz. 22-mal (7%) wurde eine für den Fahrgast nicht nachvollziehbare oder nicht fortlaufende Gleisnummerierung festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Stationen mit fehlenden Gleisnummernschildern verringerte sich um zwei. Die Anzahl der Stationen mit nicht nachvollziehbarer Gleisnummerierung reduzierte sich um eine.*

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 88 Stationen (26%) fehlten Richtungsschilder oder wiesen Mängel auf.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Stationen mit fehlenden oder mangelbehafteten Richtungsschildern reduzierte sich um zwei.*

5.4 Wegeleitsystem (EIU)

Es wurde überprüft, ob alle Angaben korrekt sind und die bezeichneten Einrichtungen (z.B. Schließfächer, Telefon) wirklich vorhanden sind. Zusätzliche Zielangaben wie z.B. Bushaltestellen (bei bestehender ÖPNV-Anbindung) waren darüber hinaus zu überprüfen. Mängel wurden an 64 Stationen (19%) festgestellt. Bei 67 Stationen (20%) ist kein Wegeleitsystem vorhanden, das den Anforderungen des VBB entspricht (als Mindestorientierungshilfe die Beschilderung „Ausgang“). In Einzelfällen bestehen hier Abweichungen zwischen den Anforderungen der VBB GmbH nach lokal angepasstem Wegeleitsystem und den konzerninternen Vorgaben der DB Station & Service AG in den INBP und Ausstattungshandbüchern.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich um sechs, die Anzahl der Stationen mit fehlendem Wegeleitsystem verringerte sich um drei.*

5.5 Uhrzeitanzeige (EIU)

An 148 Stationen (44%) waren keine Uhren vorhanden, jedoch wurde an 131 dieser Stationen die Uhrzeit per DSA angezeigt. Somit sind nur 16 Stationen (5%) ohne Anzeige der Uhrzeit. An weiteren 17 Stationen (5%) wurden diesbezügliche Mängel festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen ohne Uhren veränderte sich nicht, die Anzahl der Stationen ohne Uhren, bei denen die Uhrzeit jedoch per DSA angezeigt wird, erhöhte sich um 13 Stationen. Die Anzahl der Stationen ohne jegliche Zeitanzeige reduzierte sich um eine, die Anzahl von Stationen mit diesbezüglichen Mängeln erhöhte sich um eine.

5.6 Zentrale Zuganzeigetafel (EIU)

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

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

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

5.7 Zugzielanzeigen (EIU)

63 Stationen (19%) besitzen dynamische Anzeigetafeln auf dem Bahnsteig, die die nächste Zugabfahrt auf dem entsprechenden Gleis anzeigen. In 11 Fällen (3%) wurden Mängel registriert.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Gesamtanzahl reduzierte sich um eine Station, die Anzahl der Stationen mit Mängeln erhöhte sich um vier.

5.8 DSA (EIU)

263 Stationen (78%) sind mit dynamischen Schriftanzeigern (DSA) ausgerüstet. Diese zeigen durch einen durchlaufenden Strich oder durch die Anzeige der aktuellen Uhrzeit die Funktionstüchtigkeit an, falls kein Störfall erwartet wird. Mängel wurden in 11 Fällen (3%) festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

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

5.9 Beschallung (EIU)

An 15 Stationen (4%) sind weder Lautsprecher einer Fahrgastinformationsanlage (FIA) noch DSA-Lautsprecher vorhanden. An weiteren 255 Stationen (76%) mit Lautsprechern wurden während der Aufenthaltszeit der Erfasser trotz stattfindender Zugfahrten keine Regelansagen (Zugankündigungen oder Warnhinweise) getätigt. An 63 Stationen (19%) wurden Regelansagen registriert bzw. es waren Akustikmodule vorhanden, die die Ansagen auf Knopfdruck tätigen.

An 9 Stationen (3%) erfolgten trotz vorhandener Lautsprecher keine Störfallhinweise bei beobachteten Störfällen. Als Störfallansagen gelten Informationen über Verspätungen, Gleisänderungen oder Zugausfälle. In 7 Fällen wurden die Hinweise jedoch optisch per DSA angezeigt. An 49 Stationen wurden beobachtete Störfälle korrekt angesagt.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Stationen ohne Lautsprecher reduzierte sich um eine, die Anzahl der Stationen mit Regelansagen reduzierte sich um neun.*

5.10 Informationsvitrinen (EIU)

Erfasst wurden die Inhalte der Vitrinen nach Anzahl (Bahnhofsabfahrtspläne bzw. Anfahrtspläne des Regionalverkehrs sowie Liniennetzplan Berlin-Brandenburg). Darüber hinaus wurde geprüft, ob Hinweise auf Fahrplanänderungen und auf die 3-S-Zentrale vorhanden waren. Bei Bahnhöfen mit S-Bahn-Verkehr wurden zusätzlich S-Bahn-Fahrpläne und Liniennetzpläne des Berliner Schnellbahnnetzes erfasst. Fahrplanaushänge waren 4-mal (1%) unvollständig oder wiesen Mängel auf, Liniennetzpläne waren an 66 Stationen (20%) unvollständig oder fehlten ganz. Hinweise auf aktuelle Fahrplanänderungen fehlten – wenn erforderlich – 1-mal (1%) oder wiesen Mängel auf, Hinweise auf die 3-S-Zentrale fehlten 8-mal (2%).

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Anzahl der Stationen mit mangelhaften Fahrplanaushängen reduzierte sich um drei, die Anzahl der Stationen mit fehlenden oder mangelhaften Liniennetzplänen erhöhte sich um drei.*

5.11 Info-/Notrufsäulen (EIU)

Info-/Notrufsäulen sind an 19 Stationen (6%) vorhanden. Die Überprüfung der Funktionalität von Infosäulen erfolgte durch direktes Testen anhand eines Fallbeispiels einer Fahrplananfrage. 3-mal wurden Mängel festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Gesamtanzahl blieb unverändert, die Anzahl der Stationen mit Mängeln reduzierte sich um drei.*

6. Vertrieb und Service

6.1 Verkaufsstelle (EVU, z.T. Dritte)

Personenbedienter Fahrkartenverkauf (Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), z.B. DB, Agentur, Kiosk) erfolgt an 58 Stationen (17%).

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Gesamtzahl änderte sich nicht.*

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 111 Stationen (33%). Funktionsmängel wurden 2-mal festgestellt.

*Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):
Die Gesamtanzahl der Stationen mit Ticketautomaten erhöhte sich um drei, die Anzahl der Stationen mit Funktionsmängeln bei Ticketautomaten reduzierte sich um eine.*

6.3 Entwerter (EVU)

Entwerter werden im Tarifraum Berlin ABC und an weiteren ausgewählten Standorten aufgestellt. Die Funktionsfähigkeit der Entwerter, die an 106 Stationen (32%) vorhanden waren, wurde jeweils geprüft. 13-mal wurden Mängel festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Gesamtanzahl der Stationen mit Entwertern reduzierte sich um eine, die Anzahl der Stationen mit Funktionsmängeln bei Entwertern erhöhte sich um zwei.

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 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Anzahl veränderte sich nicht.

6.5 Personal (EIU)

Gemeint ist für den Fahrgast ansprechbares Fachpersonal, z.B. Service-Personal, Reisendensicherer oder in speziellen Einzelfällen Fahrdienstleiter. Dieses Personal befindet sich auf 38 Stationen (11%). Personal in Verkaufsstellen wurde hier nicht gesondert erfasst.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Anzahl von Stationen mit Personalanwesenheit verringerte sich um zwei.

7. Erscheinungsbild der Verkehrsstation

7.1 Sauberkeit (EIU)

Sauber:

Der Stationsbereich ist frei von störender Verschmutzung (Abfälle, Dosen, Flaschen und Papier). Flächen oder Sitze müssen frei von losem Schmutz sein. Abfallbehälter sind leer bzw. weisen einen Füllungsgrad auf, der die Ablage von Abfall ohne Manipulation ermöglicht.

Leicht verschmutzt:

Der Boden weist geringfügige Verschmutzungen auf (einzelner Müll wie Papierschnipsel, einzelne Zeitung, Verpackung etc.). Es muss jedoch erkennbar sein, dass dieser Schmutz schon länger (mindestens seit dem Vortag) dort liegt. Scheiben haben nur eine geringe Verschmutzung. Ausstattungsmobiliar (Sitze, Automaten) erscheint trotz kleinerer Flecken bei Berührung sauber (nicht klebend oder abfärbend), Abfallbehälter sind voll, aber beim Ablegen von Abfall ist keine als störend empfundene Manipulation nötig

Stark verschmutzt:

Alles was über das Maß des "leicht verschmutzt sein" hinausgeht, wird als „stark verschmutzt“ gewertet.

67 Stationen (20%) wurden als „leicht verschmutzt“, 14 Stationen (4%) als „stark verschmutzt“ eingestuft.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der leicht verschmutzten Stationen verringerte sich um vier, die Anzahl der stark verschmutzten Stationen erhöhte sich um drei.

7.2 Schadensfreiheit (EIU)

Keine Schäden:

Die zu bewertenden Elemente sind ohne jede Einschränkung nutzbar und nicht durch Schmierereien, Kratzer oder Graffiti beschädigt.

Leichte Schäden:

Hierzu gehören z.B. Bodenunebenheiten oder Farbabblätterungen. Türen oder Durchgangstüren sind in geringem Maß schwergängig, nicht alle Lampen funktionieren. Die zu bewertenden Elemente sind überwiegend unter geringen Einschränkungen nutzbar und erfüllen im Prinzip alle Anforderungen (z. B. wenige Graffiti, Kratzer an Scheiben, die in ihrer Art und Weise nicht als störend empfunden werden).

Starke Schäden:

Gemeint sind ausgetretene Stufen, starke Bodenunebenheiten (Stolperfallen), offensichtliche Bauschäden, eingeschlagene Scheiben oder viele Graffiti, die in ihrer Art und Weise als störend empfunden werden. Türen oder Durchgangstüren sind in hohem Maß schwergängig (starke Kraftanstrengung beim Öffnen erforderlich), wenige Lampen funktionieren, Sitze sind zerstört oder fehlen. Die zu bewertenden Elemente sind überwiegend mit besonderer Mühe oder mittels Manipulation durch die Benutzer nutzbar.

Bei 130 Stationen (39%) wurden „leichte Schäden“, bei 130 Stationen (39%) „starke Schäden“ festgestellt.

Festgestellte Veränderungen 2017 (bezogen auf 114 untersuchte Stationen):

Die Anzahl der Stationen mit leichten Schäden erhöhte sich um drei, die Anzahl der Stationen mit starken Schäden veränderte sich nicht.

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

Beispiel Wilhelmshorst:



18.12.2015



27.10.2017

Beispiel Kremmen



26.11.2014



11.10.2017

Beispiel Blumberg-Rehhahn:



29.10.2014



30.11.2017

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.

214 Stationen (incl. Stationsumgebungen) (64%) erfüllen bereits die Anforderungen an die Barrierefreiheit vollständig.

Bei Stationen mit weniger als 50 Fahrgästen pro Tag wird dabei auch ohne vollständige Barrierefreiheit ein deutlich geringerer Handlungsbedarf gesehen und im Bewertungsmaßstab entsprechend berücksichtigt. Bei 85 Stationen (25%) besteht vor allem wegen der Bahnsteigkantenhöhen unter 0,55 m. ü. SO und / oder einem nicht vorhandenen taktilen Leitsystem für Sehbehinderte dringender Handlungsbedarf zu Herstellung der Barrierefreiheit.

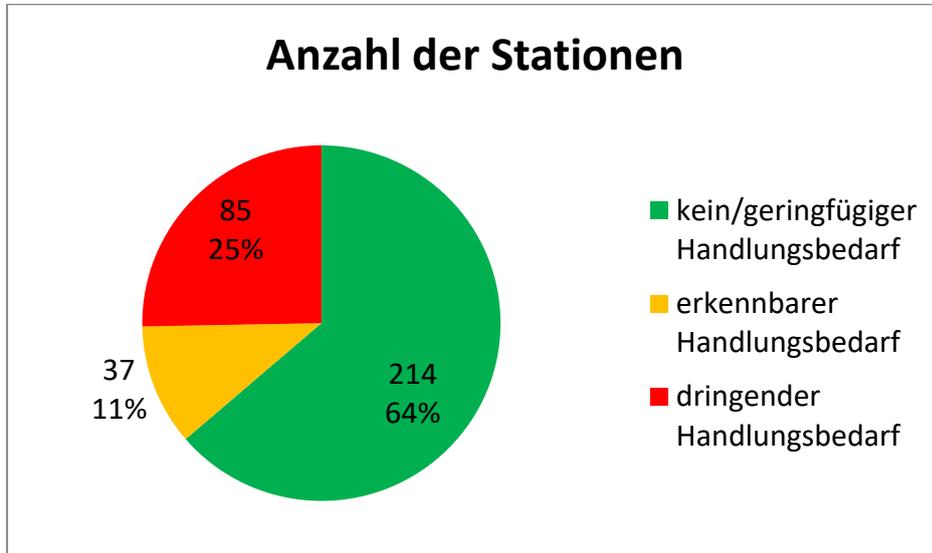


Abb. 3 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit

Aus Fahrgastsicht steht somit 68% der Nutzer eine praktisch barrierefreie Stationsinfrastruktur zur Verfügung. Nur 11% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Barrierefreiheit angewiesen.

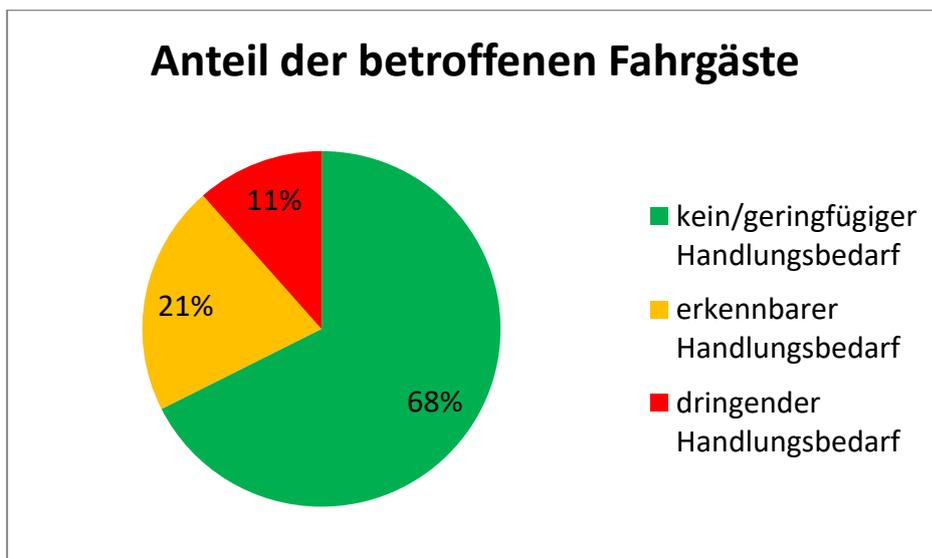


Abb. 4 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste

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

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

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

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

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

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

Die 336 untersuchten Stationen erfüllen schnittstellenübergreifend die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Durchschnitt zu 81 %.

128 Stationen erfüllen die Anforderungen zu 100 %:

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

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

Hier existieren weder eine ausreichende Bahnsteighöhe, noch ein stufenloser Bahnsteigzugang und auch kein taktiles Leitsystem.

b) Fahrgastinformation

Die Anforderungen der VBB GmbH an die Fahrgastinformation sind erfüllt, wenn Wegeleitsystem, Informationen im Regelfall (Stationsnamensschilder, Gleisnummernschilder, Richtungsschilder (falls sinnvoll und keine dynamischen Anzeigen vorhanden), Regelansagen, Fahrplan- und Liniennetztauhänge), Informationen bei Abweichungen vom Regelfall (Ansagen und Anzeigen) sowie eine Anzeige der Uhrzeit vorhanden und mängelfrei sind.

Bei 136 Stationen (40%) besteht kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf. Bei 22 Stationen (7%) besteht dringender Handlungsbedarf.

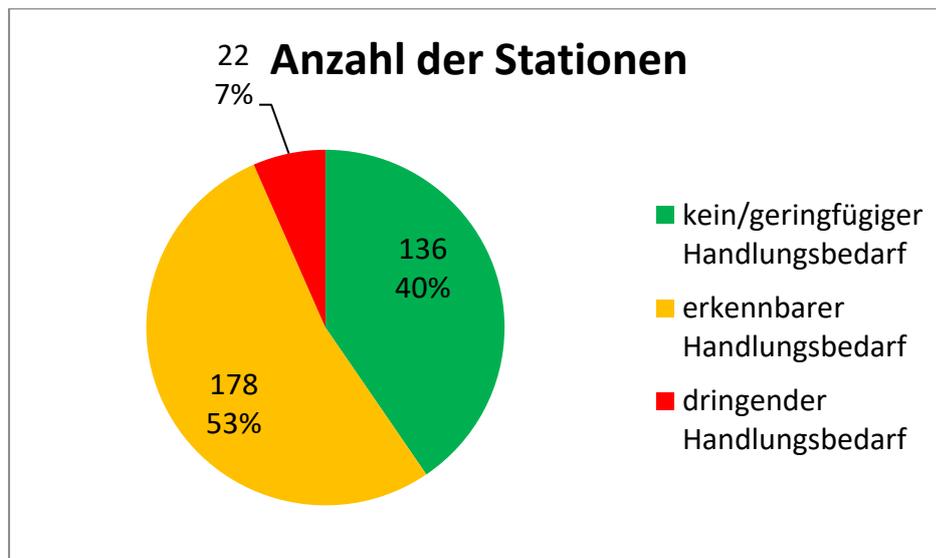


Abb. 5 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation

Sogar 80% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Fahrgastinformation zur Verfügung. Nur 2% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Fahrgastinformation angewiesen.

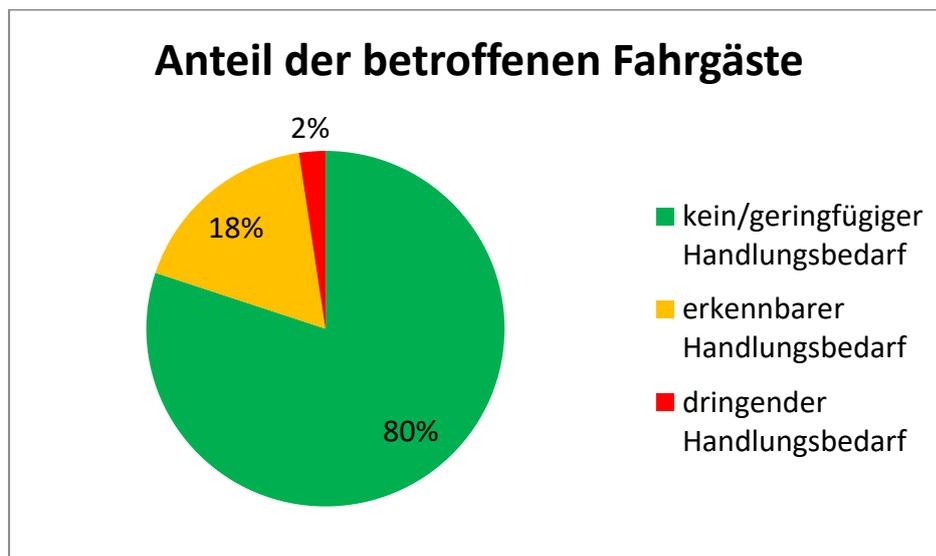


Abb. 6 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste

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

Wegeleitsysteme fehlen grundsätzlich an 67 Stationen (20%). Aus Sicht des VBB besteht als Mindestanforderung die Beschilderung des Ausganges, da für nicht ortskundige Reisende z. B. bei kleineren Stationen der „offizielle“ Weg nur schwer von nichtoffiziellen Zuwegungen unterschieden werden kann. Die Güte der Fahrgastinformation nimmt dabei mit steigender Stationskategorie und damit sinkender Reisendenfrequenz ab.

Eine Abminderung des Erfüllungsgrades gibt es bei nicht vorhandenem Wegeleitsystem (10 %) oder festgestellten Mängeln im Wegeleitsystem (5 %).

Bei mangelhafter oder fehlender Information im Regelfall werden folgende Abschläge vorgeesehen (max. 30 %):

- Stationsnamensschilder (5 %)
- Gleisnummernschilder (Mängel oder fehlend) (5 %)
- Richtungsschilder (Mängel oder fehlend) (5 %)
- Regelansagen (10 %)
- Anzeigen-Mängel (5 %)
- Ansagen-Mängel (5 %)
- Fahrplanaushang (10 %)
- VBB-Liniennetz (5 %)
- Hinweis Fahrplanänderung (5 %)

Bei mangelhaften oder fehlenden Informationsmöglichkeiten für Abweichungen vom Regelfall werden max. 50 % abgezogen:

- Anzeigen/DSA-Mängel (10 %)
- Ansagen-Mängel (10 %)
- Ausbleibende Ansagen (20 %)
- Keine Lautsprecher (30 %)
- DSA/Anzeige fehlt (20 %)

Bei mangelhafter Uhrzeitanzeige wird der Erfüllungsgrad um 5 %, bei fehlender Uhrzeitanzeige um 10 % reduziert.

Die 336 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Fahrgastinformation im Durchschnitt zu 82 %.

19 Stationen (6%) erfüllen die Anforderungen zu 100 %. Bei 15 Stationen (4%) existiert kein Informationssystem (Lautsprecher oder dynamische Schriftanzeiger), so dass dort die Fahrgäste nicht über Zugverspätungen oder Zugausfälle informiert werden können. Bei einer weiteren Station fehlt das Informationssystem zumindest auf einzelnen Bahnsteigen.

c) Aufenthaltsqualität

Die Anforderungen der VBB GmbH an die Aufenthaltsqualität sind erfüllt, wenn Wetterschutz in ausreichendem Umfang, Sitzgelegenheiten und Beleuchtung vorhanden und mängelfrei sowie Sauberkeit und Schadensfreiheit gegeben sind.

Mit 169 Stationen (50%) erfüllt etwas mehr als die Hälfte der Stationen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität (kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf). Bei weiteren 125 der untersuchten Stationen (37%) zeichnet sich erkennbarer Handlungsbedarf ab.

Bei 42 Stationen (13%) wurde dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ermittelt.

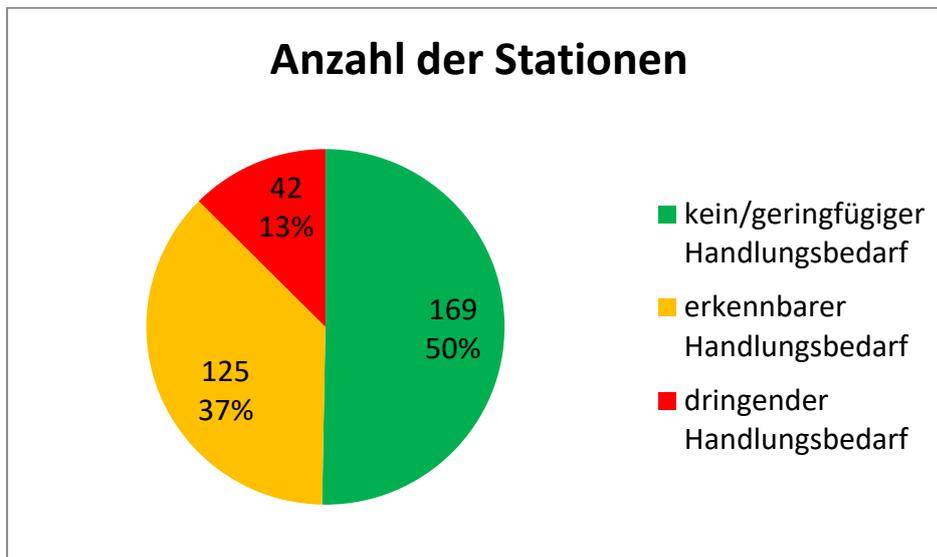


Abb. 7 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität

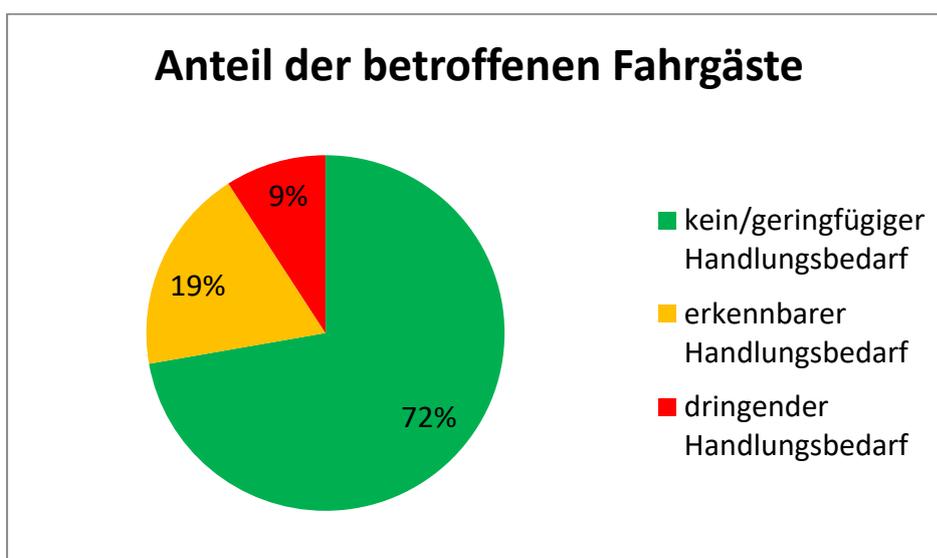


Abb. 8 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste

Mit 72% der betroffenen Fahrgäste steht somit ca. zwei Dritteln aller Nutzer eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Aufenthaltsqualität zur Verfügung. Nur 9% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Aufenthaltsqualität angewiesen.

Wesentliche Mängel sind Schäden, die in den meisten Fällen durch Vandalismus (Graffiti) hervorgerufen wurden. Häufig wurden auch sehr unebene Bahnsteigoberflächen oder Zugänge zu Bahnsteigen angetroffen. Bei ca. einem Viertel der Stationen ist kein angemessener Wetterschutz vorhanden.

Die Aufenthaltsqualität ist an den großen Stationen der Kategorien 1 und 2 sehr gut, an den übrigen Stationen durchschnittlich etwas weniger gut.

Abzüge des Erfüllungsgrades gibt es beim Wetterschutz (max. 20 %):

- Wetterschutz nicht vorgesehen/fehlend/unbrauchbar (20 %)
- Dimensionierung nicht ausreichend (10 %)
- Mängel/Schäden (5 %)

Für nicht vorgesehene, fehlende oder dauerhaft unbrauchbare Sitzgelegenheiten werden 20 % vom Erfüllungsgrad abgezogen, bei Mängeln oder Schäden 5 %.

Bei unbeleuchteten Bahnhofsbereichen werden 20 %, bei einzelnen Mängeln 5 % abgezogen.

Für fehlende Sauberkeit wird der Erfüllungsgrad bei leichter Verschmutzung um 5 %, bei starker Verschmutzung um 20 % reduziert.

Leichte Schäden reduzieren den Erfüllungsgrad um 5 %, starke Schäden um 20 %.

Die 336 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität im Durchschnitt zu 85 %.

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

d) Gesamterfüllungsgrad

Zur besseren Vergleichbarkeit der Einzelergebnisse wird pro Station ein Gesamterfüllungsgrad als Mittelwert der drei Erfüllungsgrade aus den Kriterien Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität errechnet.

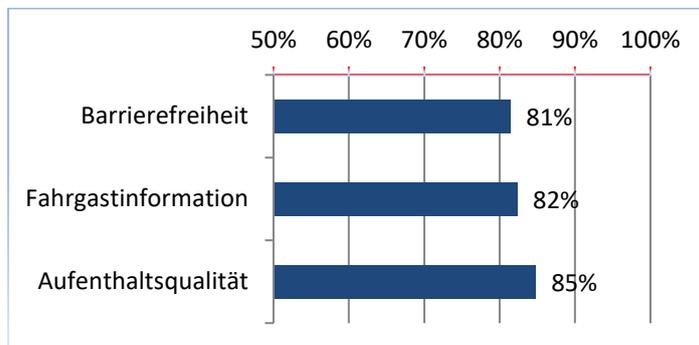


Abb. 9 Erfüllungsgrade nach Kriterien

Der Gesamterfüllungsgrad aus allen drei Kriterien liegt im Durchschnitt aller Stationen bei 82,8 %.

Veränderungen:

Die Bewertung der Barrierefreiheit ist um 1% besser geworden, die Bewertung der Fahrgastinformation und der Aufenthaltsqualität hat sich kaum verändert. Im Durchschnitt ist der Gesamterfüllungsgrad um 0,3% gestiegen.

Die bestbewerteten Stationen sind:

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

Die schlechtesten Ergebnisse mit einem Gesamterfüllungsgrad weniger als 57% erzielten die Stationen:

327.	Ruhland	56,7%
328.	Wilmsdorf (b Angermünde)	55,7%
	Wiesenu	55,7%
330.	Eisenhüttenstadt	55,0%
	Brügge (Prignitz)	55,0%
	Rosenwinkel	55,0%
333.	Finkenheerd	50,0%
334.	Velten (Mark)	46,7%
	Lindow (Mark)	46,7%
336.	Schmachtenhagen	36,7%*)

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

119 Stationen (35%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu 90% oder darüber. 40 Stationen (12%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu weniger als 70%.

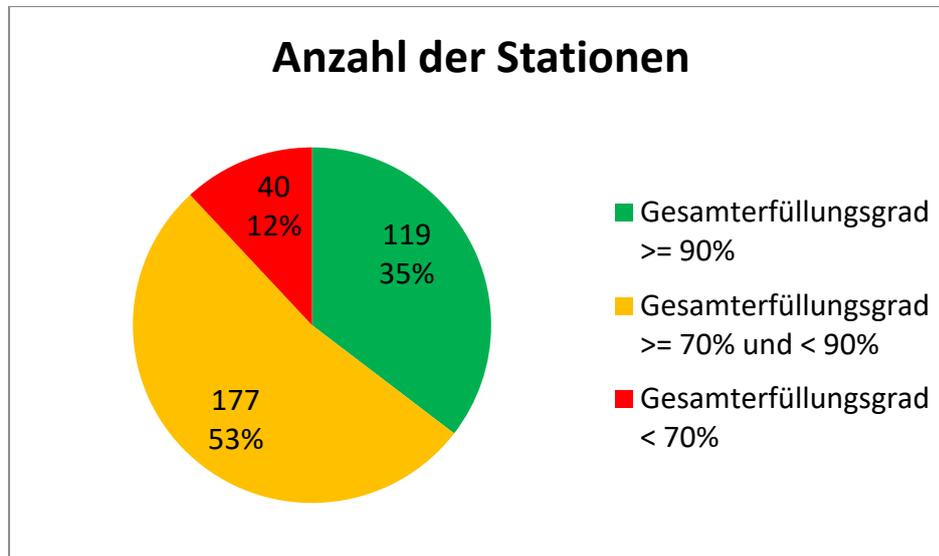


Abb. 10 Bewertung des Gesamterfüllungsgrades

Insgesamt 57% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% zur Verfügung. 6% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit einem Gesamterfüllungsgrad von unter 70% angewiesen.

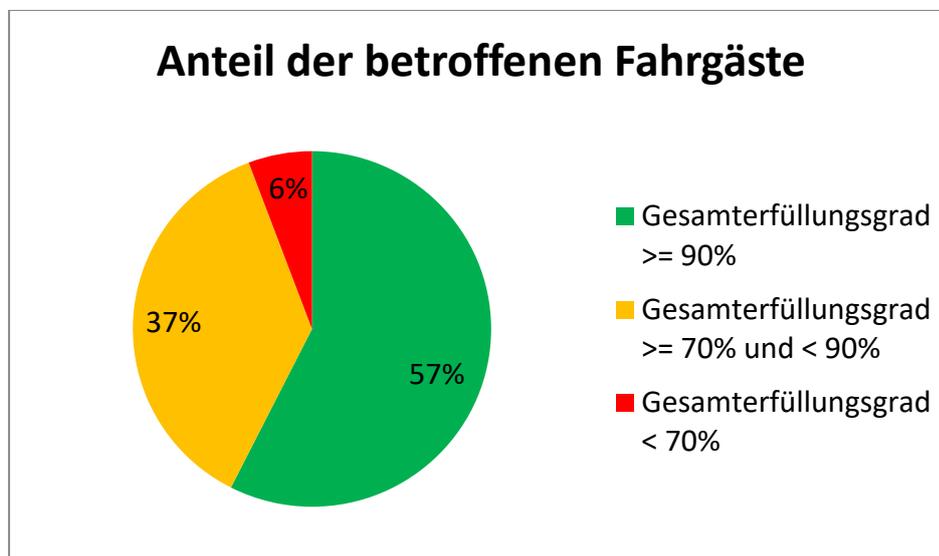


Abb. 11 Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste

Bei 54 Stationen (16%) 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:

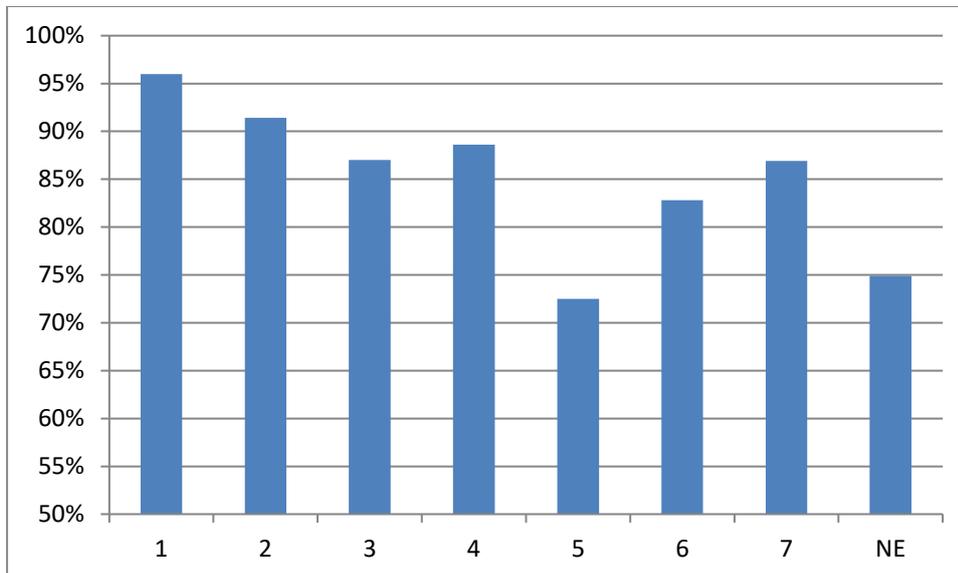


Abb. 12 Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie

Die Übersicht zeigt, dass besonders Stationen der Bahnhofskategorien 5 und 6 sowie die NE-Stationen schlechtere Ergebnisse erzielen als die übrigen Stationen. Dies liegt daran, dass Stationen der Kategorie 5 und teilweise auch der Kategorie 6 häufig an mehrgleisigen Hauptstrecken liegen und hier umfangreichere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit erforderlich sind als an kleinen Haltepunkten an Nebenstrecken (Kategorie 7).

Dennoch besteht auch in den Bahnhofskategorien 1 bis 3 bei 14 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Herstellung der Barrierefreiheit, bei 2 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Fahrgastinformation und bei 9 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Aufenthaltsqualität.

Stationsname	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Erfassung 2014 bis 2016 Erfassung 2017										
Ahrensfelde	4		74%	●	100%	●	55%	●	76,3%	248
Ahrensfelde Friedhof	6		70%	●	90%	●	95%	●	85,0%	161
Ahrensfelde Nord	6		50%	●	80%	●	85%	●	71,7%	280
Albrechtshof	5		100%	●	80%	●	50%	●	76,7%	239
Alt Hüttendorf	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	253
Alt Rosenthal	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	95%	●	88,3%	123
Altdöbern	6		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	289
Altes Lager	7		95%	●	80%	●	95%	●	90,0%	102
Altranft	6		45%	●	80%	●	95%	●	73,3%	270
Angermünde	3		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	5
Bad Belzig	5		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	72
Bad Freienwalde	6		95%	●	85%	●	100%	●	93,3%	46
Bad Liebenwerda	7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Bad Saarow Klinikum	NE		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	102
Bad Saarow	7		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	13
Bad Wilsnack	6		50%	●	90%	●	90%	●	76,7%	239
Bagenz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	95%	●	90,0%	102
Bahnsdorf	6		50%	●	80%	●	90%	●	73,3%	270
Baitz	6		62%	●	90%	●	90%	●	80,7%	204
Bärenklau	7		95%	●	70%	●	80%	●	81,7%	194
Baruth	6		100%	●	60%	●	100%	●	86,7%	144
Basdorf	NE		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	13
Beelitz Stadt	6		100%	●	75%	●	80%	●	85,0%	161
Beelitz-Heilstätten	6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	161
Beeskow	6		100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	144
Beetz-Sommerfeld	6		95%	●	85%	●	70%	●	83,3%	177
Bergsdorf	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	100%	●	95,0%	26
Berkenbrück	6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	13
Berlin Alexanderplatz	3		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Berlin Friedrichstraße	2		90%	●	95%	●	100%	●	95,0%	26
Berlin Hbf	1		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Berlin Ostbahnhof	1		77%	●	95%	●	100%	●	90,7%	99
Berlin Ostkreuz	3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	5
Berlin Potsdamer Platz	2		98%	●	100%	●	100%	●	99,2%	4
Berlin Südkreuz	1		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	5
Berlin Zoologischer Garten	2		74%	●	95%	●	95%	●	88,0%	142
Berlin-Charlottenburg	3		76%	●	90%	●	95%	●	87,0%	143
Berlin-Gesundbrunnen	1		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Berlin-Hohenschönhausen	3		81%	●	90%	●	55%	●	75,3%	251
Berlin-Jungfernheide	4		95%	●	95%	●	100%	●	96,7%	13
Berlin-Karlshorst	3	Regionalhalt nur befristet	37%	●	60%	●	85%	●	60,7%	321
Berlin-Karow	4		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	102
Berlin-Lichtenberg	2		78%	●	95%	●	95%	●	89,3%	121
Berlin-Lichterfelde Ost	3		100%	●	95%	●	70%	●	88,3%	123
Berlin-Schönefeld Flughafen	3	Regionalhalt nur befristet	75%	●	90%	●	95%	●	86,7%	144
Berlin-Schöneweide	3		42%	●	95%	●	85%	●	73,9%	269
Berlin-Spandau	2		95%	●	95%	●	100%	●	96,7%	13
Berlin-Staaken	6		100%	●	70%	●	80%	●	83,3%	177
Berlin-Wannsee	2		65%	●	100%	●	90%	●	85,0%	161
Bernaü	3		81%	●	100%	●	90%	●	90,3%	101
Bestensee	6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	72
Beutersitz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	226
Biesenthal	6		100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	177
Birkengrund	6		100%	●	85%	●	60%	●	81,7%	194
Birkenwerder	4		100%	●	95%	●	90%	●	95,0%	26
Blankenfelde	4		81%	●	80%	●	75%	●	78,7%	225

Stationsname	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Erfassung 2014 bis 2016 Erfassung 2017										
Blönsdorf	6		95%	●	75%	●	80%	●	83,3%	177
Blumberg	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	253
Blumberg-Rehhahn	7		100%	●	90%	●	75%	●	88,3%	123
Blumenthal (Mark)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	194
Bölzke	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	161
Borkheide	6		100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	177
Brand Tropical Islands	6		62%	●	85%	●	90%	●	79,0%	223
Brandenburg Altstadt	7		90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	226
Brandenburg Hbf	3		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	13
Breddin	6		51%	●	75%	●	90%	●	72,0%	279
Brieselang	6		100%	●	80%	●	60%	●	80,0%	208
Briesen	6		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	102
Britz	6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	72
Brügge (Prignitz)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	60%	●	55,0%	330
Brück (Mark)	6		100%	●	85%	●	50%	●	78,3%	226
Buchholz (Zauche)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	75%	●	80%	●	85,0%	161
Buckow	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	177
Buschow	6		62%	●	80%	●	80%	●	74,0%	268
Calau	5		7%	●	85%	●	95%	●	62,3%	319
Caputh-Geltow	7		50%	●	90%	●	75%	●	71,7%	280
Caputh Schwielowsee	6		50%	●	85%	●	80%	●	71,7%	280
Casekow	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	90%	●	86,7%	144
Chorin	6		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	289
Coschen	6		50%	●	85%	●	95%	●	76,7%	239
Cottbus	2		23%	●	100%	●	90%	●	71,0%	288
Cottbus-Merzdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	102
Cottbus-Sandow	6		100%	●	90%	●	75%	●	88,3%	123
Cottbus-Wilmersdorf Nord	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	102
Dabendorf	5		45%	●	85%	●	60%	●	63,3%	314
Dahlewitz	6		75%	●	85%	●	65%	●	75,0%	253
Dallgow-Döberitz	5		100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	177
Dannenwalde (Gransee)	6		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	72
Döberitz	7		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	161
Doberlug-Kirchhain	4		46%	●	100%	●	80%	●	75,3%	251
Dossow (Prign)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	70%	●	95%	●	88,3%	123
Drahnsdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	65%	●	80%	●	78,3%	226
Drebkau	6		25%	●	90%	●	75%	●	63,3%	314
Eberswalde Hbf	3		100%	●	100%	●	90%	●	96,7%	13
Eisenhüttenstadt	5		0%	●	85%	●	80%	●	55,0%	330
Elsholz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	102
Elstal	5		75%	●	80%	●	70%	●	75,0%	253
Elsterwerda	4		95%	●	100%	●	85%	●	93,3%	46
Elsterwerda-Biehla	5		81%	●	70%	●	100%	●	83,7%	176
Erkner	3		100%	●	95%	●	80%	●	91,7%	72
Falkenberg (Elster)	3		29%	●	90%	●	85%	●	68,0%	304
Falkenberg (Mark)	6		50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	270
Falkenhagen Gewerbepark	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	25%	●	95%	●	70,0%	289
Falkensee	5		100%	●	70%	●	80%	●	83,3%	177
Fangschleuse	6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	72
Ferch-Lienewitz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	123
Fermerswalde	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	177
Finkenheerd	6		0%	●	85%	●	65%	●	50,0%	333
Finkenkrug	6		75%	●	90%	●	60%	●	75,0%	253
Finsterwalde	5		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	46
Fohrde	7		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	46
Forst (Lausitz)	6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	72

Stationsname	DB-Bahnhofskategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Erfassung 2014 bis 2016 Erfassung 2017										
Frankfurt (Oder)	2		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	5
Frankfurt (Oder)-Neuberesinchen	7		100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	144
Frankfurt (Oder)-Rosengarten	6		50%	●	70%	●	100%	●	73,3%	270
Fretzdorf	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	26
Friedersdorf (b Königs Wusterh.)	6		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	72
Friesack (Mark)	6		100%	●	85%	●	65%	●	83,3%	177
Fürstenberg (Havel)	5		33%	●	85%	●	80%	●	66,0%	307
Fürstenwalde (Spree)	4		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	5
Fürstenwalde (Spree) Süd	7		100%	●	75%	●	70%	●	81,7%	194
Glöwen	6		50%	●	85%	●	90%	●	75,0%	253
Gollmitz (Niederlausitz)	7		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	46
Golm	6		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	46
Golßen	6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Golzow (b Eberswalde)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	75%	●	81,7%	194
Golzow (Oderbruch)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	46
Görden	7		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	102
Gorgast	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	46
Götz	6		95%	●	75%	●	30%	●	66,7%	305
Gransee	6		90%	●	90%	●	70%	●	83,3%	177
Griebnitzsee	4		95%	●	85%	●	95%	●	91,7%	72
Groß Köris	6		95%	●	90%	●	90%	●	91,7%	72
Groß Kreuz	6		100%	●	80%	●	60%	●	80,0%	208
Groß Pankow	6		100%	●	75%	●	100%	●	91,7%	72
Groß Schönebeck	NE		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	72
Großbeeren	6		62%	●	95%	●	80%	●	79,0%	223
Großräschen	6		50%	●	85%	●	95%	●	76,7%	239
Großwudicke	7		45%	●	85%	●	75%	●	68,3%	298
Grüneberg	6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	26
Grunow (Niederlausitz)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	80%	●	86,7%	144
Guben	5		50%	●	85%	●	95%	●	76,7%	239
Halbe	6		95%	●	80%	●	85%	●	86,7%	144
Hammelspring	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	13
Hangelsberg	6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	72
Heiligengrabe	7		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	46
Helensee	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	161
Hennigsdorf (b Berlin)	3		83%	●	65%	●	60%	●	69,3%	297
Herrensee	6		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	46
Herzberg (Elster)	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	253
Herzberg (Mark)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	80%	●	60,0%	322
Hohen Neuendorf West	6		75%	●	90%	●	75%	●	80,0%	208
Hohenleipisch	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	46
Hosena	5		0%	●	90%	●	90%	●	60,0%	322
Hubertushöhe	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	123
Jacobsdorf (Mark)	6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Jänschwalde	6		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	289
Jänschwalde Ost	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	70%	●	95%	●	85,0%	161
Joachimsthal	6		45%	●	90%	●	70%	●	68,3%	298
Joachimsthal Kaiserbahnhof	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	80%	●	95%	●	86,7%	144
Jüterbog	4		100%	●	100%	●	55%	●	85,0%	161
Kablow	7		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	289
Karstädt	6		95%	●	95%	●	75%	●	88,3%	123
Kerkwitz	6		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	208
Kirchmöser	6		75%	●	85%	●	80%	●	80,0%	208
Klandorf	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	20%	●	100%	●	73,3%	270
Klasdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	100%	●	91,7%	72
Klinge	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	75%	●	90%	●	83,3%	177

Stationsname	DB-Bahnhofskategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Erfassung 2014 bis 2016 Erfassung 2017										
Klosterfelde	NE		95%	●	90%	●	90%	●	91,7%	72
Kolkwitz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	95%	●	90,0%	102
Kolkwitz Süd	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	90%	●	85%	●	86,7%	144
Königs Wusterhausen	3		79%	●	95%	●	95%	●	89,7%	120
Kraftwerk Finkenheerd	6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	46
Kremmen	6		100%	●	50%	●	45%	●	65,0%	308
Kummersdorf (b Storkow)	7		45%	●	90%	●	95%	●	76,7%	239
Kunersdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	72
Küstrin-Kietz	6		40%	●	85%	●	95%	●	73,3%	270
Kyritz	NE		45%	●	75%	●	65%	●	61,7%	320
Lauchhammer	6		50%	●	85%	●	75%	●	70,0%	289
Letschin	6		45%	●	90%	●	95%	●	76,7%	239
Leuthen (b Cottbus)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	95%	●	88,3%	123
Liebenthal (Prignitz)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	80%	●	86,7%	144
Lindenberg (Mark)	7		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	253
Lindow (Mark)	NE		40%	●	25%	●	75%	●	46,7%	334
Löwenberg	6		58%	●	90%	●	85%	●	77,7%	237
Lottschese	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	20%	●	95%	●	71,7%	280
Lübben	4		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	5
Lübbenau	4		95%	●	95%	●	100%	●	96,7%	13
Lubolz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Luckaitztal	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	75%	●	80,0%	208
Luckau-Uckro	6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Luckenwalde	5		90%	●	85%	●	70%	●	81,7%	194
Ludwigsfelde	4		73%	●	90%	●	85%	●	82,7%	193
Ludwigsfelde Struveshof	6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	26
Marquardt	5		55%	●	85%	●	55%	●	65,0%	308
Medewitz	6		50%	●	85%	●	80%	●	71,7%	280
Melchow	6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	72
Meyenburg	NE		95%	●	25%	●	95%	●	71,7%	280
Michendorf	4		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	144
Mixdorf	7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Mögelin	7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Müllrose	6		100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	102
Müncheberg (Mark)	6		100%	●	75%	●	90%	●	88,3%	123
Nassenheide	6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	46
Nauen	3		90%	●	90%	●	75%	●	85,0%	161
Nechlin	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	13
Nennhausen	6		80%	●	85%	●	75%	●	80,0%	208
Netzebrand	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	26
Neuhausen (b Cottbus)	6		40%	●	90%	●	95%	●	75,0%	253
Neuhof (b Zossen)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	72
Neupetershain	5		30%	●	90%	●	70%	●	63,3%	314
Neuruppin Rheinsberger Tor	6		95%	●	85%	●	80%	●	86,7%	144
Neuruppin West	6		100%	●	90%	●	60%	●	83,3%	177
Neustadt (Dosse)	5		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	102
Neutrebbin	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	253
Neuzelle	5		50%	●	80%	●	90%	●	73,3%	270
Niederfinow	6		95%	●	85%	●	100%	●	93,3%	46
Niedergörsdorf	6		80%	●	80%	●	75%	●	78,3%	226
Niederlehme	7		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	289
Obersdorf	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	46
Oderin	6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	26
Oegeln	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	46
Oehna	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	80%	●	75%	●	83,3%	177
Oranienburg	3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	5

Stationsname	DB-Bahnhofskategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Erfassung 2014 bis 2016 Erfassung 2017										
Ortrand	6		57%	●	85%	●	100%	●	80,7%	204
Passow (Uckermark)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	80%	●	83,3%	177
Paulinenaue	6		95%	●	75%	●	75%	●	81,7%	194
Peitz Ost	6		45%	●	85%	●	75%	●	68,3%	298
Perleberg	6		95%	●	80%	●	90%	●	88,3%	123
Petershagen (Uckermark)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	80%	●	86,7%	144
Pillgram	6		80%	●	90%	●	95%	●	88,3%	123
Pinnow (Uckermark)	6		95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	46
Plessa	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	253
Potsdam Charlottenhof	4		100%	●	100%	●	75%	●	91,7%	72
Potsdam Hbf	2		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Potsdam Medienstadt Babelsberg	5		75%	●	85%	●	45%	●	68,3%	298
Potsdam Park Sanssouci	3		100%	●	95%	●	65%	●	86,7%	144
Potsdam Pirschheide	6		45%	●	90%	●	70%	●	68,3%	298
Potsdam Rehbrücke	6		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	226
Premnitz Nord	7		100%	●	80%	●	60%	●	80,0%	208
Premnitz Zentrum	7		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	123
Prenzlau	4		100%	●	100%	●	85%	●	95,0%	26
Priort	6		75%	●	90%	●	75%	●	80,0%	208
Pritzerbe	6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	123
Pritzwalk	6		62%	●	85%	●	80%	●	75,7%	250
Pritzwalk West	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	75%	●	60,0%	322
Pritzwalk-Hainholz	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	95%	●	65,0%	308
Prösen	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	123
Prösen Ost	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	92%	●	80%	●	100%	●	90,5%	100
Prösen West	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	177
Raddusch	6		50%	●	90%	●	90%	●	76,7%	239
Rangsdorf	6		90%	●	85%	●	85%	●	86,7%	144
Rathenow	4		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Rehfeld (Falkenberg)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	90%	●	95%	●	90,0%	102
Rehfeld e	6		81%	●	90%	●	95%	●	88,7%	122
Rheinsberg (Mark)	NE		75%	●	35%	●	85%	●	65,0%	308
Rosenwinkel	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	60%	●	55,0%	330
Rückersdorf	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	46
Rüdnitz	6		100%	●	85%	●	85%	●	90,0%	102
Ruhland	5	Grunderneuerung geplant	0%	●	95%	●	75%	●	56,7%	327
Ruhlsdorf-Zerpenschleuse	NE		95%	●	80%	●	100%	●	91,7%	72
Saarmund	6		52%	●	90%	●	100%	●	80,7%	204
Sachsenhausen (Nordb)	6	Grunderneuerung geplant	45%	●	75%	●	80%	●	66,7%	305
Sarnow	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	194
Schmachtenhagen	NE		45%	●	10%	●	55%	●	36,7%	336
Schneeberg (Mark)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	95%	●	90,0%	102
Schönborn (b Doberlug)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	90%	●	86,7%	144
Schönerlinde	NE		95%	●	80%	●	95%	●	90,0%	102
Schönfließ Dorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	75%	●	80%	●	80,0%	208
Schönow (Uckermark)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	75%	●	81,7%	194
Schönwalde (Barnim)	NE		95%	●	65%	●	75%	●	78,3%	226
Schönwalde (Spreewald)	6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	46
Schwante	7		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	226
Schwarzheide Ost	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	90%	●	86,7%	144
Schwedt (Oder)	6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	13
Schwedt (Oder) Mitte	6		100%	●	95%	●	80%	●	91,7%	72
Seddin	5		50%	●	90%	●	75%	●	71,7%	280
Sedlitz Ost	6		12%	●	80%	●	80%	●	57,3%	326
Seefeld (Mark)	6		95%	●	85%	●	95%	●	91,7%	72
Seegefeld	5		100%	●	65%	●	75%	●	80,0%	208

Stationsname	DB-Bahnhofskategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Erfassung 2014 bis 2016 Erfassung 2017										
Seehausen (Uckermark)	6		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	46
Seelow (Mark)	6		50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	270
Seelow-Gusow	6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Senftenberg	5		95%	●	95%	●	85%	●	91,7%	72
Spremberg	7		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	46
Storkow (Mark)	6		100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	102
Strausberg	4		58%	●	95%	●	75%	●	76,0%	249
Tantow	6		95%	●	90%	●	90%	●	91,7%	72
Teichland	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	46
Teltow	6		100%	●	80%	●	60%	●	80,0%	208
Templin	7		95%	●	80%	●	90%	●	88,3%	123
Templin Stadt	6		95%	●	80%	●	65%	●	80,0%	208
Thyrow	6		100%	●	90%	●	75%	●	88,3%	123
Trebbin	5		75%	●	80%	●	60%	●	71,7%	287
Trebnitz (Mark)	6		0%	●	85%	●	90%	●	58,3%	325
Treuenbrietzen	7		100%	●	80%	●	75%	●	85,0%	161
Treuenbrietzen Süd	6		100%	●	75%	●	100%	●	91,7%	72
Uebigau	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	72
Vehlefanz	7		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	226
Velten (Mark)	5		0%	●	70%	●	70%	●	46,7%	334
Vetschau	6		100%	●	95%	●	90%	●	95,0%	26
Vogelsang (Gransee)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	194
Waldrehna	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	85%	●	100%	●	93,3%	46
Walsleben	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	72
Wandlitz	NE		95%	●	75%	●	70%	●	80,0%	208
Wandlitzsee	NE		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	46
Warnitz (Uckermark)	6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	13
Weisen	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	100%	●	75,0%	253
Wellmitz	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	253
Wendisch-Rietz	6		95%	●	70%	●	100%	●	88,3%	123
Wensickendorf	NE		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	13
Werbig	6		63%	●	90%	●	100%	●	84,2%	175
Werder (Havel)	4		76%	●	90%	●	75%	●	80,3%	207
Werneuchen	6		50%	●	90%	●	70%	●	70,0%	289
Wiesenu	6		12%	●	60%	●	95%	●	55,7%	328
Wiesenburg (Mark)	5		35%	●	80%	●	80%	●	65,0%	308
Wilhelmshorst	5		38%	●	90%	●	60%	●	62,5%	318
Wilmersdorf (b Angermünde)	6		7%	●	85%	●	75%	●	55,7%	328
Wittenberge	3		95%	●	100%	●	100%	●	98,3%	5
Wittstock (Dosse)	6		100%	●	90%	●	65%	●	85,0%	161
Wolterdorf (b Luckenwalde)	6		50%	●	75%	●	80%	●	68,3%	298
Wriezen	6		62%	●	90%	●	80%	●	77,3%	238
Wünsdorf-Waldstadt	5		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	253
Wusterhausen (Dosse)	NE		45%	●	75%	●	75%	●	65,0%	308
Wustermark	5		100%	●	75%	●	65%	●	80,0%	208
Wusterwitz	6		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	226
Wustrau-Radensleben	7		90%	●	80%	●	100%	●	90,0%	102
Wutike	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	60%	●	75,0%	253
Zeesen	6		80%	●	70%	●	70%	●	73,3%	270
Zehdenick	6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	123
Zehdenick Neuhof	7		100%	●	30%	●	100%	●	76,7%	239
Zellendorf	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	46
Zernsdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	75%	●	85%	●	85,0%	161
Ziltendorf	6		45%	●	90%	●	100%	●	78,3%	226
Zossen	5		50%	●	90%	●	50%	●	63,3%	314
Zühlsdorf	NE		95%	●	85%	●	100%	●	93,3%	46

Tab. 1 Endergebnis aller 336 Stationen

Veränderungen:

Die größten Verbesserungen wurden an folgenden der 114 im Jahr 2017 erfassten Stationen registriert:

<i>Ferch-Lienewitz</i>	<i>Steigerung von 63,3% auf 88,3%</i>	<i>(+ 25,0%)</i>
<i>Klasdorf</i>	<i>Steigerung von 68,3% auf 91,7%</i>	<i>(+ 23,3%)</i>
<i>Groß Pankow</i>	<i>Steigerung von 70,0% auf 91,7%</i>	<i>(+ 21,7%)</i>
<i>Baruth</i>	<i>Steigerung von 65,0% auf 86,7%</i>	<i>(+ 21,7%)</i>
<i>Herrensee</i>	<i>Steigerung von 73,3% auf 93,3%</i>	<i>(+ 20,0%)</i>

*In Ferch-Lienewitz wurde eine DSA-Anlage neu installiert, außerdem haben dort Ausbesserungsarbeiten von Unebenheiten am Bahnsteig und Zugang stattgefunden.
Die Stationen Klasdorf, Groß Pankow, Baruth und Herrensee wurden grunderneuert.*

Folgende Stationen haben sich im Gesamterfüllungsgrad deutlich verschlechtert:

<i>Drahnsdorf</i>	<i>Reduzierung von 91,7% auf 78,3%</i>	<i>(- 13,3%)</i>
<i>Potsdam Med. Babelsberg</i>	<i>Reduzierung von 80,0% auf 68,3%</i>	<i>(- 11,7%)</i>
<i>Schönwalde (Barnim)</i>	<i>Reduzierung von 88,3% auf 78,3%</i>	<i>(- 10,0%)</i>

In Drahnsdorf weist das Wegeleitsystem trotz Bahnhofsgrunderneuerung starke Mängel auf, im Vorplatzbereich wurden erhebliche Schäden verzeichnet. Außerdem wurde ein Störfall nicht angesagt.

In Potsdam Medienstadt Babelsberg gibt es neu erhebliche Defizite in der Aufenthaltsqualität (Wetterschutz, Sitzplätze, Sauberkeit)

In Schönwalde (Barnim) wurde neben neuen Mängeln bei der Aufenthaltsqualität ein veralteter Liniennetzplan angetroffen.

Die Veränderungen aller im Jahr 2017 wiederholt erfassten Stationen werden im Einzelnen in der folgenden Abbildung dargestellt:

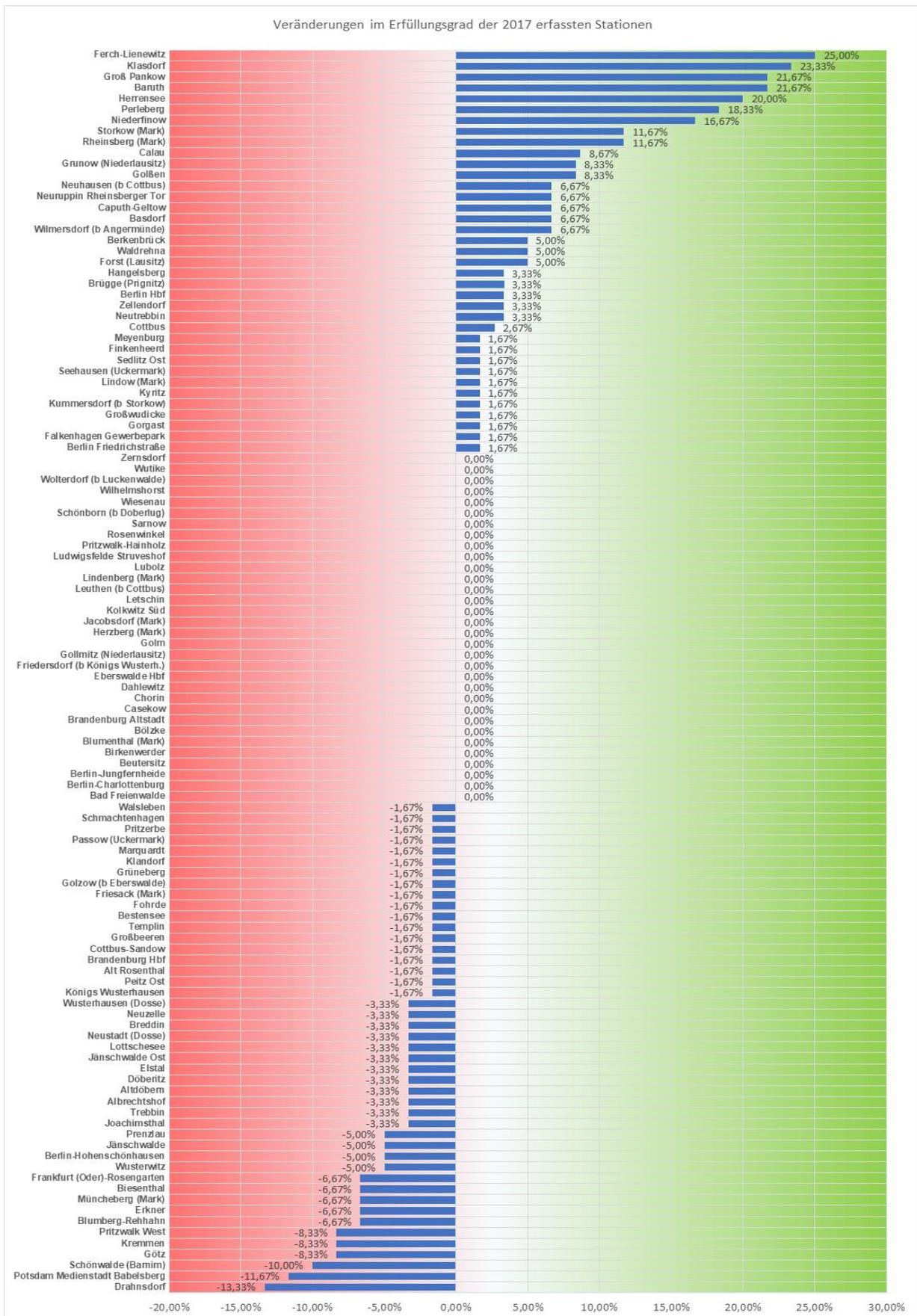


Abb. 13 Übersicht über die Veränderungen 2017

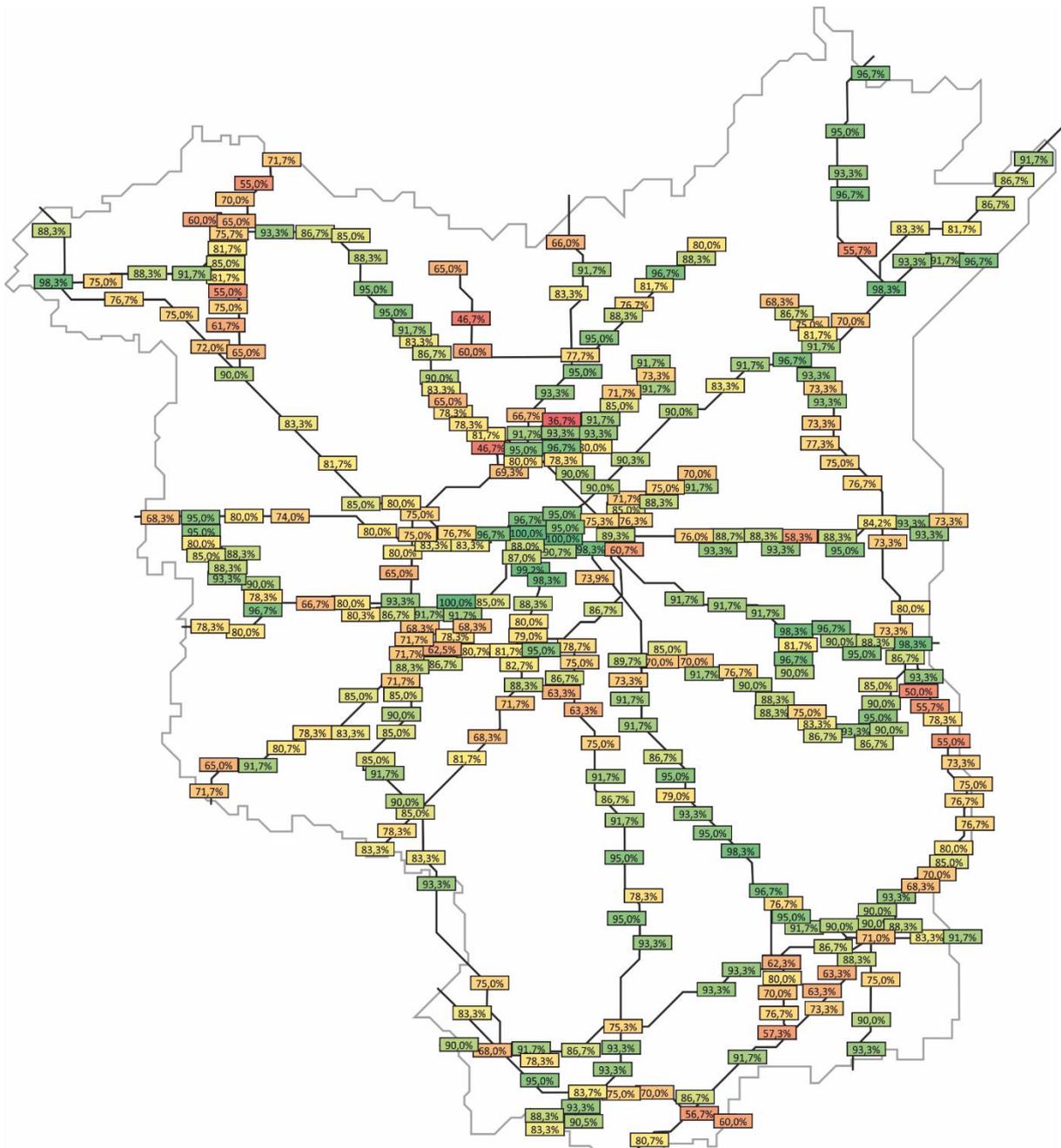


Abb. 14 Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade

Die Kartendarstellung zeigt unterschiedliche Erfüllungsgrade auf einzelnen Strecken und Linien.

Zur Quantifizierung dieser Unterschiede wird im Folgenden der durchschnittliche Erfüllungsgrad aller Bahnhöfe je Linie gebildet. Dabei werden die Stationen entsprechend den vorkommenden Linien teilweise mehrfach berücksichtigt. Es werden alle Linien mit mehr als 2 Stationen auf VBB-Gebiet berücksichtigt. Maßgeblich für die Zuordnung der Stationen zu den einzelnen Linien ist das Fahrplanjahr 2017. Temporäre bauliche Umleitungen bleiben unberücksichtigt.

Linie	erste Station	letzte Station	Anzahl Stationen	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad
RE1	Wusterwitz	Cottbus	30	81%	91%	86%	85,8%
RE2	Karstädt	Cottbus	25	82%	91%	90%	87,7%
RE3	Nechlin/Schwedt (Oder)	Elsterwerda-Biehla/Blönsdorf	33	86%	89%	86%	86,9%
RE4	Rathenow	Jüterbog	19	91%	88%	79%	86,3%
S4	Rehfeld (Falkenberg)	Hosena	8	49%	86%	89%	74,8%
RE5	Fürstenberg (Havel)	Elsterwerda	27	84%	88%	87%	86,2%
RE6	Wittenberge	Berlin-Gesundbrunnen	23	92%	79%	85%	85,2%
RE7	Medewitz (Mark)	Wünsdorf-Waldstadt	27	74%	87%	79%	79,9%
RE10	Falkenberg (Elster)	Cottbus	5	41%	92%	89%	74,0%
RB10	Nauen	Berlin Südkreuz	11	96%	87%	82%	88,3%
RB11	Frankfurt (Oder)	Cottbus	19	59%	84%	89%	77,3%
RB12	Templin Stadt	Berlin Ostkreuz	15	89%	83%	88%	86,7%
RB13	Wustermark	Jungfernheide	6	94%	83%	80%	85,8%
RB14	Nauen	Berlin -Schönefeld Flughafen	15	86%	86%	85%	85,6%
RE15	Ortrand	Hosena	3	19%	90%	88%	65,8%
RE18	Ortrand	Cottbus	7	35%	91%	82%	69,1%
RB20	Oranienburg	Potsdam Hbf	8	95%	91%	82%	89,3%
RB21	Wustermark	Berlin Friedrichstraße	13	87%	92%	85%	87,9%
RB22	Berlin Friedrichstraße	Königs Wusterhausen	14	86%	93%	93%	90,7%
RB23	Potsdam Hbf	Michendorf	8	73%	90%	81%	81,3%
RB24	Eberswalde Hbf	Senftenberg	24	80%	88%	87%	85,3%
RB25	Werneuchen	Berlin Ostkreuz	9	74%	90%	84%	82,9%
RB26	Berlin-Lichtenberg	Küstrin-Kietz	13	75%	88%	94%	85,8%
RB27	Groß Schönebeck/Schmachtenhagen	Berlin-Gesundbrunnen	15	94%	71%	89%	84,7%
RB31	Elsterwerda-Biehla	Prösen Ost	3	89%	83%	95%	89,2%
RB33	Berlin-Wannsee	Jüterbog	12	89%	83%	76%	82,7%
RB35	Fürstenwalde (Spree)	Bad Saarow Klinikum	4	100%	86%	89%	91,7%
RB36	Königs Wusterhausen	Frankfurt (Oder)	20	85%	83%	90%	86,0%
RB43	Herzberg	Cottbus	11	65%	88%	88%	80,2%
RB45	Elsterwerda	Prösen West	3	92%	87%	87%	88,3%
RB46	Cottbus	Forst (Lausitz)	4	75%	88%	86%	83,6%
RB49	Falkenberg (Elster)	Cottbus	14	51%	86%	86%	74,5%
RB51	Rathenow	Brandenburg	10	99%	87%	81%	89,0%
RB54	Rheinsberg (Mark)	Löwenberg (Mark)	4	66%	40%	81%	62,3%
RB55	Kremmen	Hennigsdorf	6	80%	66%	64%	69,9%
RB60	Eberswalde Hbf	Frankfurt (Oder)	12	70%	88%	91%	82,9%
RB61	Angermünde	Schwedt (Oder)	4	99%	93%	94%	95,0%
RB63	Eberswalde Hbf	Joachimsthal	6	78%	87%	85%	83,3%
OE65	Cottbus	Spremberg	4	63%	90%	94%	82,3%
RB66	Berlin-Gesundbrunnen	Tantow	9	92%	91%	88%	90,0%
RB73	Pritzwalk	Neustadt (Dosse)	9	78%	72%	73%	74,5%
RB74	Meyenburg	Pritzwalk West	6	86%	29%	83%	66,2%

Tab. 2 Auswertung nach Linien

Das Ergebnis zeigt eine breite Streuung der durchschnittlichen Erfüllungsgrade zwischen den einzelnen Linien. Gesamterfüllungsgrade über 90% haben die Regionalbahnlinien RB22, RB35, RB61 und RB66. Erfüllungsgrade unter 70% haben die Linien RE15 und RE18 im Süden Brandenburgs, die RB55 von Hennigsdorf nach Kremmen, die RB74 von Meyenburg nach Pritzwalk sowie die nur saisonal verkehrende RB54 nach Rheinsberg.

Ein Erfüllungsgrad hinsichtlich der Barrierefreiheit von unter 50% betrifft ausnahmslos die in Südbrandenburg verkehrenden Linien S4, RE10, RE15 und RE18. Dagegen liegt der Erfüllungsgrad auf Linien RB10, RB20, RB35, RB51 und RB61 bei über 95%.

Die Anforderungen an die Fahrgastinformation sind bei der saisonal verkehrenden Linie RB54 sowie auf der RB74 am wenigsten erfüllt. Erfüllungsgrade von unter 75% haben außerdem die Linien RB27, RB55 und RB73. Diese Linien liegen alle im Norden Brandenburgs. Gute Ergebnisse mit Erfüllungsgraden von mehr als 90% haben die Linien RE1, RE2, RE10, RE18, RB20, RB21, RB22, RB61 und RB66.

Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität zeigt die RB55 mit einem Erfüllungsgrad von nur 67% das schlechteste Ergebnis. Erfüllungsgrade von weniger als 80% haben außerdem die Linien RE4, RE7, RB33 und RB73. Die höchsten Erfüllungsgrade von mehr als 90% weisen die Linien RB22, RB26, RB31, RB60, RB61 und OE65 auf.

Veränderungen:

Verbesserungen von mehr als 2% im Gesamterfüllungsgrad wurden bei den Linien RE10, RB23, RB54 und OE65 festgestellt.

Verschlechterungen von mehr als 1% im Gesamterfüllungsgrad wurden bei den Linien RB33 und RB55 festgestellt.

IV. Fazit

Die Ergebnisse der Analyse und Bewertung der Qualität von Stationen des Schienenpersonennahverkehrs zeigen den Bedarf an einer qualitätsorientierten Weiterentwicklung der Stationen.

So besteht bei 12% der untersuchten Stationen dringender und bei 53% erkennbarer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinformation oder der Aufenthaltsqualität. 35% der Stationen weisen mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% keinen oder nur geringfügigen Handlungsbedarf auf. Es entsprechen 16% der Zugangsstellen den Anforderungen der VBB GmbH in allen Belangen.

Bei der Gewichtung nach Fahrgästen konnten auch in diesem Jahr deutlich bessere Ergebnisse erzielt werden. Es ist insgesamt positiv festzustellen, dass im Sinne der Fahrgäste und eines effektiven Einsatzes von öffentlichen Mitteln prioritär zunächst stärker frequentierte Stationen modernisiert worden sind.

Folgende Bedingungen wurden im Rahmen der Analyse vorgefunden:

- Ca. 36% der untersuchten Stationen haben Bahnsteighöhen von weniger als 55 cm (betrifft ca. 11% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei 41% der untersuchten Stationen ist kein oder kein vollständiges taktiles Leitsystem vorhanden (betrifft 30% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei 14 Stationen (nur Bahnhofskategorien 6, 7 und NE betroffen) können die Fahrgäste nicht über Verspätungen und Zugausfälle informiert werden, da kein dynamisches Fahrgastinformationssystem vorhanden ist (betrifft aber nur ca. 0,1% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Ansagen im Regelfall erfolgen in der Regel nur an großen Stationen und besonders an Stationen der unteren Bahnhofskategorien 6, 7 und NE fast nie (betrifft 26% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Mehr als ein Viertel aller Stationen haben Defizite beim Wetterschutz (betrifft 16% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Mehr als drei Viertel aller Stationen weisen Schäden (Abnutzungen oder Zerstörungen) auf, die die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen (betrifft 58% der Reisenden des Regionalverkehrs)

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

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

Vier Stationen wurden mit einem Gesamterfüllungsgrad von 50% oder weniger bewertet, davon in diesem Jahr die Stationen Finkenheerd, Lindow (Mark) und Schmachtenhagen zum zweiten Mal. Bei einer Station besteht sogar in allen 3 Untersuchungskriterien dringender Handlungsbedarf.

Während signifikante regionale Unterschiede hinsichtlich der Gesamterfüllungsgrade kaum ausgemacht werden, werden bei der Differenzierung nach Linien zu einzelnen Untersuchungskriterien Unterschiede deutlich:

- Der Erfüllungsgrad der Barrierefreiheit liegt ausnahmslos bei in Südbrandenburg verkehrenden Linien unter 50%. Dagegen liegt der Erfüllungsgrad auf vielen im Norden und Westen verkehrenden Linien bei über 90%.
- Umgekehrt liegt der durchschnittliche Erfüllungsgrad der Fahrgastinformation nur bei einigen im Norden verkehrenden Linien unter 70% und ist damit schlechter als in den anderen Landesteilen.
- Bei der Aufenthaltsqualität werden besonders im Berliner Umland Defizite spürbar. Dies liegt zum einen an hier besonders häufig auftretenden Vandalismusschäden, aber auch beispielsweise an zu geringer Dimensionierung von Wetterschutz aufgrund der dort in den letzten Jahren gestiegenen Fahrgastzahlen.

Grundsätzlich ist positiv zu bewerten, dass viele zwischen VBB und DB Station&Service AG in INBP und Ausstattungshandbüchern vereinbarte Standards bereits heute erfüllt bzw. übererfüllt werden. So bieten mit Ausnahme der nur am Wochenende bedienten (allerdings nicht bundeseigenen) Station Schmachtenhagen alle untersuchten Verkehrsstationen Wetterschutz für die Reisenden an, was gemäß INBP der DB Station&Service AG nur bis zur Kategorie 5 notwendig ist.

Der flächendeckende barrierefreie Ausbau bedarf stets der Berücksichtigung wirtschaftlicher und politischer Aspekte. Auch muss aufgrund deutlich höherer Lebensdauern von Bahnsteigen im Vergleich zu Fahrzeugen die Fahrzeugentwicklung in eine langfristige Strategie miteinbezogen werden. Eine zufriedenstellende Lösung im Sinne des Kunden ist eine Herausforderung für alle am SPNV beteiligten Akteure.

Die Wiederholungserfassungen seit 2015 zeigen deutliche Verbesserungen im Hinblick auf den Ausbau der Barrierefreiheit und die Ausstattung mit Fahrgastinformationssystemen.

Das Augenmerk muss daher in den kommenden Jahren verstärkt auf der Verbesserung der Aufenthaltsqualität liegen. Hier wurden in diesem Jahr fünf Stationen zusätzlich mit dringendem Handlungsbedarf festgestellt.

Insbesondere wurden zunehmend die Anforderungen an den Wetterschutz nicht erfüllt, was teilweise auch durch zusätzlichen Bedarf infolge steigender Fahrgastzahlen verursacht wird. Daneben wurden vermehrt Anforderungen an Sitzgelegenheiten nicht erfüllt sowie größere Schäden überwiegend durch Vandalismus registriert, die die Aufenthaltsqualität mindern.

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 ➤ 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. 15 Stationsanforderungen

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen	4
Abb. 2	Stationsanforderungen	5
Abb. 3	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit	20
Abb. 4	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste	20
Abb. 5	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation	22
Abb. 6	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste	22
Abb. 7	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität	24
Abb. 8	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste	24
Abb. 9	Erfüllungsgrade nach Kriterien	26
Abb. 10	Bewertung des Gesamterfüllungsgrades	27
Abb. 11	Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste	27
Abb. 12	Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie	28
Abb. 13	Übersicht über die Veränderungen 2017	36
Abb. 14	Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade	37
Abb. 15	Stationsanforderungen	41

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Endergebnis aller 336 Stationen	34
Tab. 2	Auswertung nach Linien	38