

Zusammenfassende Auswertung der Qualität aller 335 Stationen und Stationsumfeldern des Schienenpersonennahverkehrs



Bericht

Berlin, Juli 2015



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung	3
II. Erfassungsmerkmale.....	6
1. Allgemeine Angaben	6
1.1 Bahnhofskategorie (EIU).....	6
1.2 Bahnhofsmangement (EIU).....	6
1.3 Bahnsteige und Bahnsteigzugänge (EIU)	6
1.4 Empfangsgebäude (EIU oder Dritte)	6
1.5 Fotos.....	7
1.6 Stationen unter 50 Reisende.....	7
2. ÖPNV-Anbindung / Erreichbarkeit der Station.....	7
2.1 SPNV-Linien (Länder Berlin und Brandenburg)	7
2.2 ÖPNV-Anbindung (Landkreis und kreisfreie Städte)	7
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)	8
3. Ausstattung der Station.....	8
3.1 Bahnsteigoberfläche (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 Öffentliche Telefone (Dritte)	9
3.8 Gepäckschließfächer (EIU)	9
3.9 Briefkästen (Dritte)	9
3.10 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)	10
4.4 Treppen (EIU)	10
4.5 Rampen und ebene Zugänge (EIU)	10
4.6 Leitsystem für Sehbehinderte (EIU)	10
5. Fahrgastinformation	11
5.1 Stationsnamensschilder (EIU).....	11
5.2 Gleisnummernschilder (EIU)	11
5.3 Richtungsschilder (EIU)	11
5.4 Wegeleitsystem (EIU)	11
5.5 Uhren (EIU).....	11
5.6 Zentrale Zuganzegetafel (EIU)	11
5.7 Zugzielanzeigen (EIU).....	12
5.8 DSA (EIU)	12
5.9 Beschallung (EIU)	12
5.10 Informationsvitrinen (EIU)	12
5.11 Info-/Notrufsäulen (EIU)	12
6. Vertrieb und Service.....	12
6.1 Verkaufsstelle (EVU, z.T. Dritte)	12
6.2 Ticketautomat (Eisenbahnverkehrsunternehmen – EVU)	13
6.3 Entwerter (EVU).....	13
6.4 Service-Point (ab 2013: DB Information: EIU).....	13
6.5 Personal (EIU)	13
7. Erscheinungsbild der Verkehrsstation	13
7.1 Sauberkeit (EIU)	13
7.2 Schadensfreiheit (EIU).....	14
III. Einschätzung des Handlungsbedarfs	15
IV. Fazit.....	35

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 sind dazu 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 wurden alle 335 Stationen des Regionalverkehrs im Verbundgebiet erfasst. Reine S-Bahnhöfe (Stationen, an denen ausschließlich die Berliner S-Bahn, nicht aber Regionalzüge halten), sind nicht berücksichtigt worden.

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

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

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

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

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

b) Aufgabenstellung

In den Jahren 2012, 2013 und 2014 wurden die 335 Stationen der Bahnhofskategorien 1-7^{*1)} sowie nichtbundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die über das gesamte Gebiet des VBB verteilt sind, in drei Gruppen von je zufällig ausgewählten 100 bis 120 Stationen pro Untersuchungsjahr erfasst und in Einzelberichten pro Jahr ausgewertet. Ziel dieses Berichtes ist es, alle 335 Stationen in einer Auswertung zusammenzufassen.

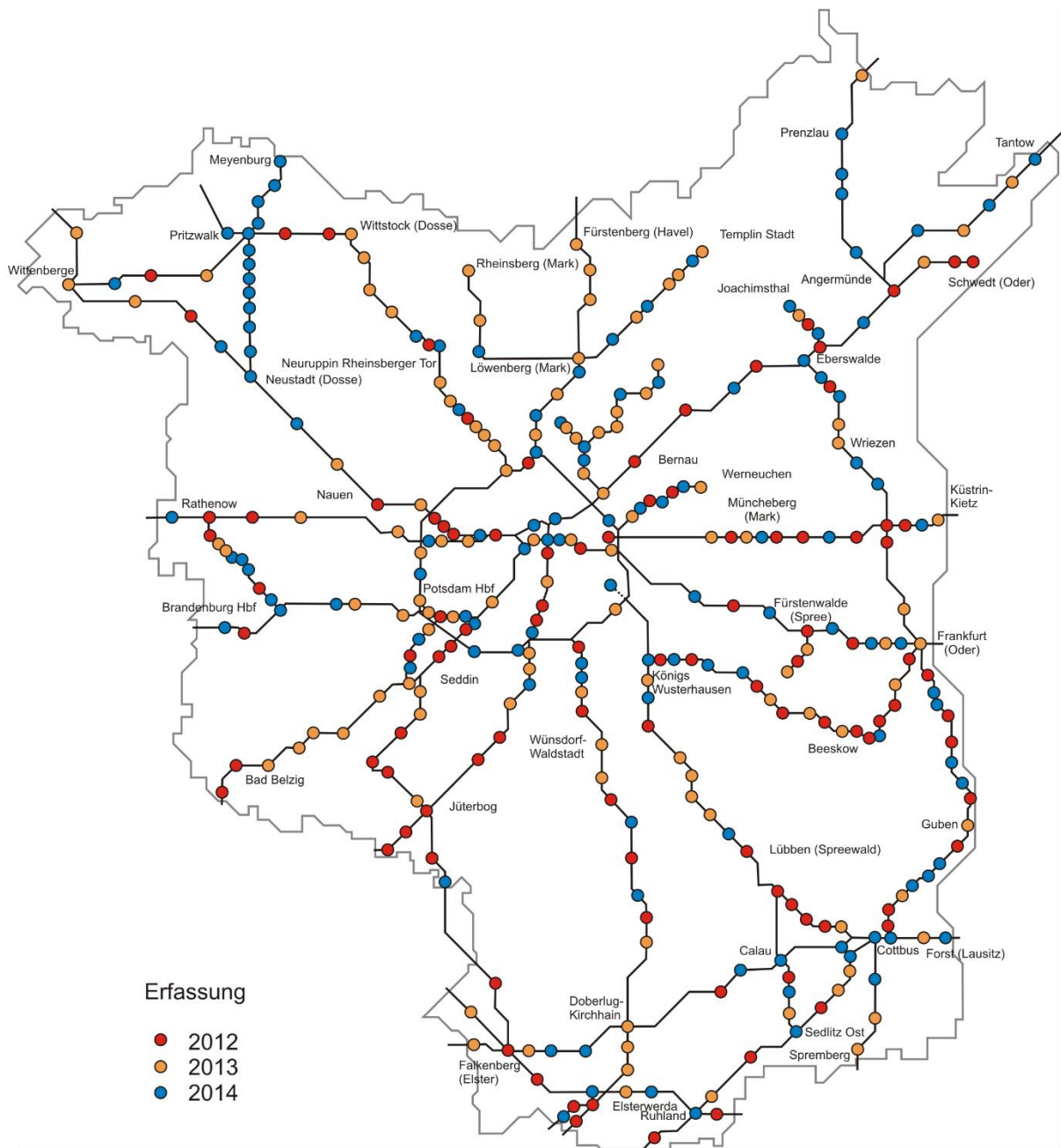


Abb. 1 Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen

*1) In den INBP der DB Station&Service AG werden die Stationen in sieben Kategorien unterteilt, dabei gehören die größten und am besten auszustattenden Stationen zur Kategorie 1, die kleinsten und am wenigsten frequentierten zur Kategorie 7.

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

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

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

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

Abb. 2 Stationsanforderungen

Der abzuleitende Handlungsbedarf wird kategorisiert in:

- Kein Handlungsbedarf / geringfügiger Handlungsbedarf (Erfüllungsgrad ≥ 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 eine eigene Kategorie (NE) gebildet. Die 335 Stationen sind folgendermaßen zugeordnet:

Bahnhofskategorie 1	4 Stationen
Bahnhofskategorie 2	8 Stationen
Bahnhofskategorie 3	19 Stationen
Bahnhofskategorie 4	19 Stationen
Bahnhofskategorie 5	31 Stationen
Bahnhofskategorie 6	174 Stationen
Bahnhofskategorie 7	51 Stationen
NE-Infrastruktur	29 Stationen

1.2 Bahnstationsmanagement (EIU)

Erfasst wird die Zugehörigkeit zu den DB-Bahnstationsmanagement-Bereichen

Berlin	18 Stationen
Cottbus	74 Stationen
Frankfurt/O.	64 Stationen
Frankfurt /O. OE Eberswalde	54 Stationen
Potsdam	96 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). 139 Stationen (41%) weisen danach zu niedrige Bahnsteighöhen auf, bei weiteren 12 Stationen (4%) verfügen nicht alle Bahnsteige über die Mindesthöhe von 55 cm ü.SO.

1.4 Empfangsgebäude (EIU oder Dritte)

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

68 Stationen (20%) besitzen ein funktionsfähiges und für die Fahrgäste zugängliches Empfangsgebäude. Bei 67 Stationen (20%) wird das Empfangsgebäude in anderer Funktion genutzt (DB-Betriebsgebäude, privates Wohnen usw.) und ist nicht öffentlich zugänglich. 90-mal (27%) steht das ehemalige Empfangsgebäude leer und ist nicht mehr zugänglich. Bei 110 Stationen (33%) ist kein Empfangsgebäude vorhanden.

1.5 Fotos

Jeweils vier charakteristische Bilder zeigen die unterschiedlichen Stationsbereiche.

1.6 Stationen unter 50 Reisende

Das Land Brandenburg prüft derzeit die Situation sehr schwach nachgefragter Stationen. 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.

Da die Mittelbereitstellung durch den Bund begrenzt ist, muss das Land Schwerpunkte für den wirtschaftlichen Mitteleinsatz setzen. Es wird deshalb grundsätzlich vor jeder baulichen Investition mit einer Nutzen-Kosten-Untersuchung der sinnvolle Einsatz von Investitionsmitteln bewertet, um eine volkswirtschaftlich vertretbare Effizienz zu gewährleisten.

Die Übersicht über die schwach frequentierten Stationen bildet die Grundlage für eine ergebnisoffene Diskussion mit den betroffenen Landkreisen, regionalen Planungsgemeinschaften und Kommunen. Der von Seiten des Landes seit Ende 2011 geführte Meinungsaustausch dient der Problemanalyse sowie der Identifizierung und Aktivierung weiterer Potenziale für die betreffenden Haltepunkte.

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 Fahrgastzahl 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 2014. 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 335 erfassten Stationen besitzen 232 Stationen (69%) eine ÖPNV-Anbindung, davon 216 Stationen stufenfrei.

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 35 Stationen (10%) wurde eine zentrale DFI-Anlage angetroffen, davon waren 4 Anlagen außer Betrieb oder hatten Mängel.

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 230 Stationen (69%) existieren Parkplätze, davon bei 15 Stationen (4%) ausschließlich gebührenpflichtige. Ausgewiesene Behindertenparkplätze wurden bei 145 Stationen (43%) angetroffen, Kurzzeitparkplätze bei 63 Stationen (19%).

2.5 B+R-Stellplätze (Dritte und EIU)

Abstellplätze für Fahrräder mit baulichen Befestigungsvorrichtungen (z.B. Bügel) wurden bei 238 Stationen (71%) angetroffen. Davon waren 5 Anlagen (1%) zum Zeitpunkt der Erfassung augenscheinlich überfüllt, bei 26 Anlagen (8%) wurden Mängel festgestellt.

2.6 Taxistellplätze (kommunale Zuständigkeit)

Ausgewiesene Parkstände für Taxen mit entsprechender Beschilderung wurden bei 72 Stationen (21%) angetroffen.

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 86-mal (26%) festgestellt.

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 12-mal (4%) verzeichnet. An 3 Stationen (1%) war eine Beleuchtungsanlage nicht vorhanden.

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 Aussteigern 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 2 Stationen (Schmachtenhagen und Schönfließ Dorf) ist kein Wetterschutz vorhanden. Bei 66 Stationen (20%) ist der Wetterschutz in Bezug auf die Anzahl der dort täglich ein- und aussteigenden Fahrgäste nicht entsprechend dimensioniert. Bei 13 Stationen (4%) ist der Wetterschutz aufgrund von Beschädigungen (z.B. fehlende Wandelemente) eingeschränkt.

3.4 Sitzplätze (EIU)

Bei Bänken wurden die Einzelsitzmöglichkeiten abgeschätzt (ca. 60 cm Banklänge entspricht einem Sitzplatz). Sitzplätze auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. 34 Stationen (10%) wiesen Mängel bei den vorhandenen Sitzplätzen auf. Bei 3 Stationen (1%) fehlten Sitzplätze zumindest einzelnen Bahnsteigen völlig.

3.5 Abfallbehälter (EIU)

Bei Trennsystemen wurden die unterschiedlichen Abfallbehältnisse zu einem zusammengefasst. Abfallbehälter auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. Bei 13 Stationen (4%) wurden Mängel oder Schäden an den Abfallbehältern festgestellt.

3.6 Videoüberwachung (EIU)

Es wurde verzeichnet, ob Videokameras in den entsprechenden Bahnhofsbereichen vorhanden sind. Eine Videoüberwachung war bei 31 Stationen (9%) zumindest in Teilbereichen vorhanden.

3.7 Öffentliche Telefone (Dritte)

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). An 55 Stationen (16%) wurden öffentliche Telefone angetroffen.

3.8 Gepäckschließfächer (EIU)

Das Vorhandensein und die Anzahl der einzelnen Schließfächer wurden aufgenommen. Gepäckschließfächer gab es insgesamt bei 18 Stationen (5%).

3.9 Briefkästen (Dritte)

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). Dabei wurden an 103 Stationen (31%) Briefkästen angetroffen.

3.10 WC (kommunale Zuständigkeit)

Die WC-Anlagen innerhalb einer Station als auch öffentliche WC-Anlagen auf dem Vorplatz wurden aufgenommen. An 42 Stationen (13%) gab es WC's. davon waren an 3 Stationen die WC's nicht benutzbar.

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.

12 Stationen (4%) verfügen über keinen stufenfreien Zugang. Bei weiteren 21 Stationen (6%) sind einzelne Bahnsteige nicht stufenfrei zugänglich. 12 Stationen (4%) 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.

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 58 Stationen (17%) angetroffen, davon bestanden an 8 Stationen Mängel.

4.3 Fahrtreppen (EIU)

Die Zuordnung der Fahrtreppen zu den Bahnhofsbereichen erfolgte analog zu den Aufzügen. Fahrtreppen wurden an 14 Stationen (4%) gezählt, davon an 6 Stationen mit Mängeln (Ausfall einzelner Fahrtreppen).

4.4 Treppen (EIU)

Die Zuordnung der Treppen zu den Bahnhofsbereichen erfolgt ebenfalls so, dass die Treppen nicht mehrfach erfasst wurden. Treppenanlagen bestehen an 147 Stationen (44%), davon 4-mal ohne Handlauf.

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 303 Stationen (90%).

4.6 Leitsystem für Sehbehinderte (EIU)

Erfasst wurden taktile Leitstreifen mit in Längsrichtung verlaufender Rippenstruktur. Der Hell-Dunkel-Kontrast bezieht sich auf einen gut erkennbaren Farbunterschied zwischen taktilen

Elementen und dem übrigen Bodenbelag. Aufmerksamkeitsfelder vor Gefahrenpunkten werden als Noppen oder Querrillen ausgeführt.

Die Bahnsteige von 171 Stationen (51%) sind vollständig mit taktilen Leitstreifen ausgestattet, davon 4 mit geringen Mängeln. Bei weiteren 20 Stationen (6%) haben nur einzelne Bahnsteige taktile Leitstreifen. Bei 10 Stationen (3%) fehlen die taktilen Aufmerksamkeitsfelder, bei 4 Stationen (1%) der Hell-/Dunkel-Kontrast.

5. Fahrgastinformation

5.1 Stationsnamensschilder (EIU)

Stationsnamensschilder sind überall vorhanden. An 3 Stationen (1%) wurden Mängel festgestellt.

5.2 Gleisnummernschilder (EIU)

Gleisnummernschilder sind nur erforderlich, wenn mehrere Bahnsteiggleise existieren. Sie waren an insgesamt 10 Stationen (3%) unvollständig oder fehlten ganz. 22-mal (7%) wurde eine für den Fahrgast nicht nachvollziehbare oder nicht fortlaufende Gleisnummerierung festgestellt.

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 91 Stationen (27%) fehlten Richtungsschilder oder wiesen Mängel auf.

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 42 Stationen (13%) festgestellt. Bei 80 Stationen (24%) 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.

5.5 Uhren (EIU)

An 120 Stationen (36%) waren keine Uhren vorhanden, jedoch wurde an 82 dieser Stationen die Uhrzeit per DSA angezeigt. Somit sind nur 38 Stationen (11%) ohne Anzeige der Uhrzeit. An weiteren 22 Stationen (7%) wurden Mängel festgestellt.

5.6 Zentrale Zuganzeigetafel (EIU)

20 Stationen (6%) besitzen dynamische Anzeigetafeln, an denen die nächsten Zugabfahrten des gesamten Bahnhofs auf einen Blick angezeigt werden. Davon weisen 5 Stationen Mängel auf.

5.7 Zugzielanzeigen (EIU)

63 Stationen (19%) besitzen dynamische Anzeigetafeln auf dem Bahnsteig, die die nächste Zugabfahrt auf dem entsprechenden Gleis anzeigen. In 8 Fällen (2%) wurden Mängel registriert.

5.8 DSA (EIU)

213 Stationen (64%) 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 13 Fällen (4%) festgestellt.

5.9 Beschallung (EIU)

An 54 Stationen (16%) sind weder Lautsprecher einer Fahrgastinformationsanlage (FIA) noch DSA-Lautsprecher vorhanden. An weiteren 227 Stationen (68%) mit Lautsprechern wurden während der Aufenthaltszeit der Erfasser trotz stattfindender Zugfahrten keine Regelansagen (Zugankündigungen oder Warnhinweise) getätigt. An 65 Stationen (19%) wurden Regelansagen registriert.

An 18 Stationen (5%) erfolgten trotz vorhandener Lautsprecher keine Störfallhinweise bei beobachteten Störfällen. Als Störfallansagen gelten Informationen über Verspätungen, Gleisänderungen oder Zugausfälle. In 16 Fällen wurden die Hinweise jedoch optisch per DSA angezeigt. An 47 Stationen wurden beobachtete Störfälle korrekt angesagt.

5.10 Informationsvitrinen (EIU)

Erfasst wurden die Inhalte der Vitrinen nach Anzahl (Bahnhofsabfahrtspläne bzw. Ankunftspläne des Regionalverkehrs sowie Liniennetzplan Berlin-Brandenburg). Darüber hinaus wurde geprüft, ob Hinweise auf Fahrplanänderungen und auf die 3-S-Zentrale vorhanden waren. Bei Bahnhöfen mit S-Bahn-Verkehr wurden zusätzlich S-Bahn-Fahrpläne und Liniennetzpläne des Berliner Schnellbahnnetzes erfasst. Fahrplanaushänge waren 11-mal (3%) unvollständig oder wiesen Mängel auf, Liniennetzpläne waren an 63 Stationen (19%) unvollständig oder fehlten ganz. Hinweise auf aktuelle Fahrplanänderungen fehlten – wenn erforderlich – 2-mal (1%) oder wiesen Mängel auf, Hinweise auf die 3-S-Zentrale fehlten 7-mal (2%).

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. 5-mal wurden Mängel festgestellt.

6. Vertrieb und Service

6.1 Verkaufsstelle (EVU, z.T. Dritte)

Personenbedienter Fahrkartenverkauf (DB, Agentur, Kiosk) erfolgt an 56 Stationen (17%).

6.2 Ticketautomat (Eisenbahnverkehrsunternehmen – EVU)

Die Anzahl der Automaten und deren Betreiber (DB, S-Bahn, anderes Verkehrsunternehmen) sowie die Funktionsfähigkeit wurden erfasst. Ticketautomaten existieren an insgesamt 104 Stationen (31%). Funktionsmängel wurden 2-mal festgestellt.

6.3 Entwerter (EVU)

Entwerter werden im Tarifraum Berlin ABC und an weiteren ausgewählten Standorten aufgestellt. Die Funktionsfähigkeit der Entwerter, die an 103 Stationen (31%) vorhanden waren, wurde jeweils geprüft. 12-mal wurden Mängel festgestellt.

6.4 DB Information (EIU)

DB-Informationsschalter (ehemals DB Service-Points) gehören nur auf Bahnhöfen der Bahnhofskategorie 1 zur Pflichtausstattung. Sie wurden an 9 Bahnhöfen (3%) angetroffen.

6.5 Personal (EIU)

Gemeint ist für den Fahrgast ansprechbares Fachpersonal, z.B. Service-Personal, Reisensicherer oder in speziellen Einzelfällen Fahrdienstleiter. Dieses Personal befindet sich auf 44 Stationen (13%). Personal in Verkaufsstellen wurde hier nicht gesondert erfasst.

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.

74 Stationen (22%) wurden als „leicht verschmutzt“, 9 Stationen (3%) als „stark verschmutzt“ eingestuft.

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 128 Stationen (38%) wurden „leichte Schäden“, bei 133 Stationen (40%) „starke Schäden“ festgestellt.

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.

III. Einschätzung des Handlungsbedarfs

Zur Einschätzung des Handlungsbedarfs wird ein Erfüllungsgrad der Anforderungen ermittelt.

Die Einstufung des Handlungsbedarfs wird in folgenden Abstufungen vorgenommen:

- | | | |
|---|---|--------------------------------|
| ● | Kein oder geringfügiger Handlungsbedarf | Erfüllungsgrad $\geq 90\%$ |
| ● | Erkennbarer Handlungsbedarf | Erfüllungsgrad 70 bis $< 90\%$ |
| ● | Dringender Handlungsbedarf | Erfüllungsgrad $< 70\%$ |

Der Handlungsbedarf wird jeweils getrennt für die drei Kriterien

- Barrierefreiheit,
- Fahrgastinformation und
- Aufenthaltsqualität

ermittelt.

a) **Barrierefreiheit**

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

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

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

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

191 Stationen (incl. Stationsumgebungen) (57%) 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 geringer Handlungsbedarf gesehen und im Bewertungsmaßstab entsprechend berücksichtigt. Bei 107 Stationen (32%) 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.

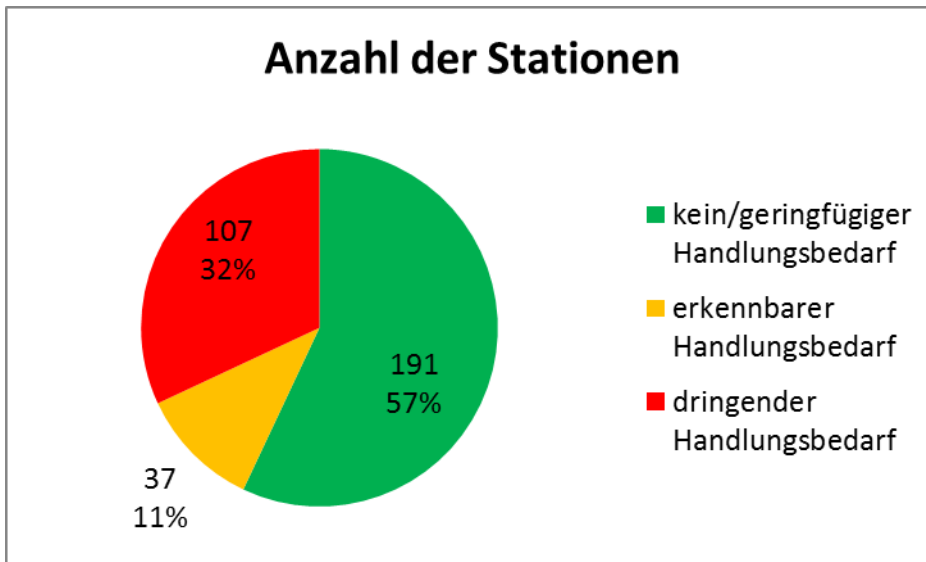


Abb. 3 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit

Aus Fahrgastsicht steht somit 59% der Nutzer eine praktisch barrierefreie Stationsinfrastruktur zur Verfügung. Nur 17% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Barrierefreiheit angewiesen.

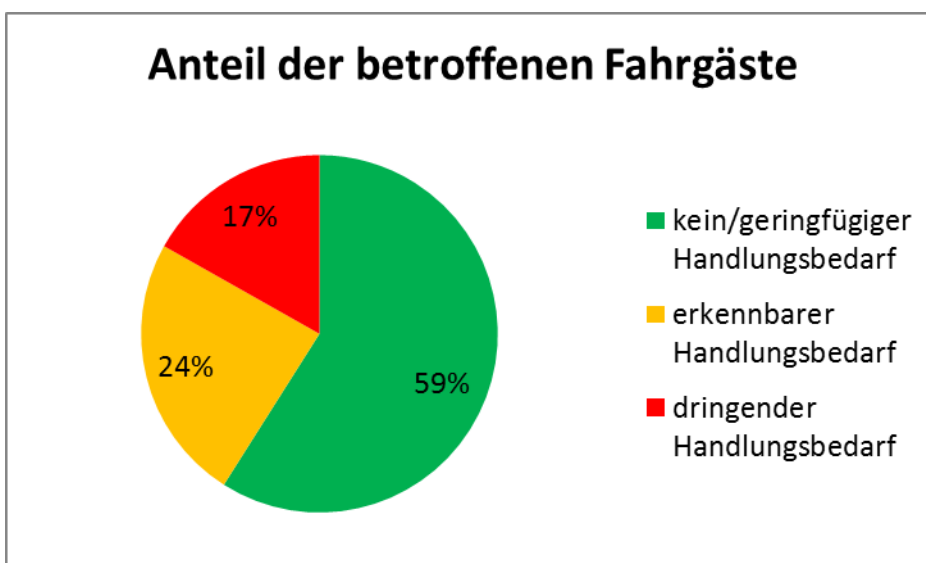


Abb. 4 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste

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 335 untersuchten Stationen erfüllen schnittstellenübergreifend die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Durchschnitt zu 77 %.

102 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 Anforderung der VBB GmbH an die Fahrgastinformation ist 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 115 Stationen (34%) besteht kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf. Bei 69 Stationen (21%) besteht dringender Handlungsbedarf.

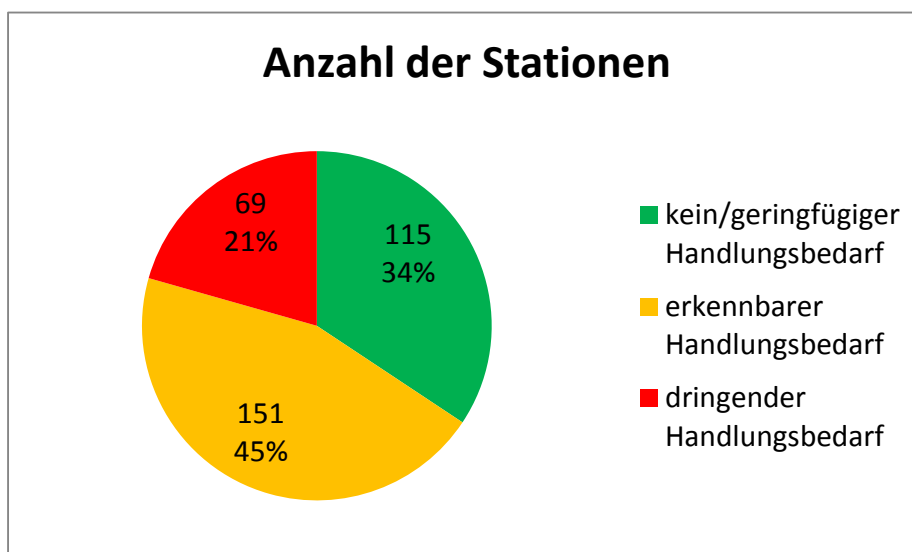


Abb. 5 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation

Sogar 77% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Fahrgastinformation zur Verfügung. Nur 5% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Fahrgastinformation angewiesen.

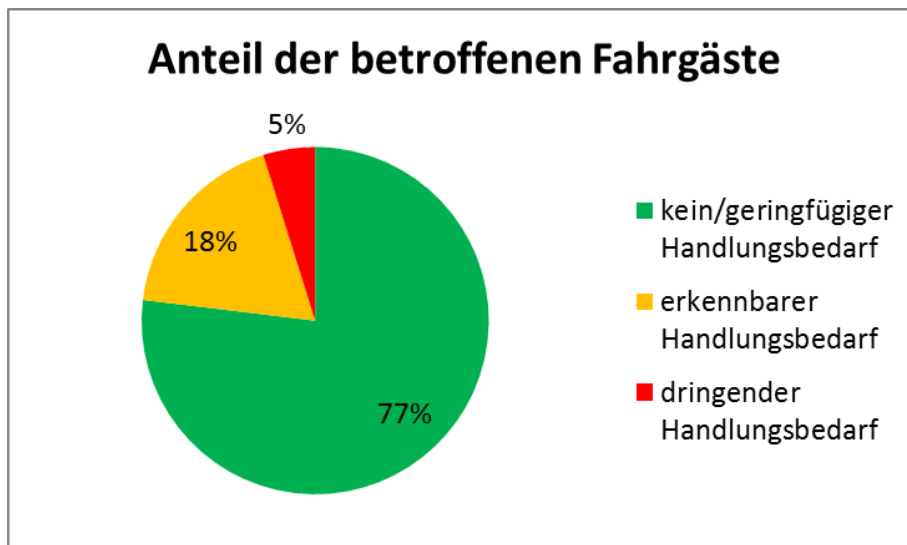


Abb. 6 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste
Als wesentliche Mängel wurden fehlende Ansagen von Zügen oder Lücken im Wegeleitsystem festgestellt.

Wegeleitsysteme fehlen grundsätzlich an 80 Stationen (24%). Aus Sicht des VBB besteht als Mindestanforderung die Beschilderung des Ausgangs, 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 vorgesehen (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 335 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Fahrgastinformation im Durchschnitt zu 76 %.

29 Stationen (9%) erfüllen die Anforderungen zu 100 %. Bei 42 Stationen (13%) existiert kein Informationssystem (Lautsprecher oder dynamische Schriftanzeiger), so dass dort die Fahrgäste nicht über Zugverspätungen oder Zugausfälle informiert werden können. Bei weiteren 2 Stationen fehlt das Informationssystem zumindest auf einzelnen Bahnsteigen.

c) Aufenthaltsqualität

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

Mit 175 Stationen (52%) 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 35 Stationen (11%) konnte dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ermittelt werden.

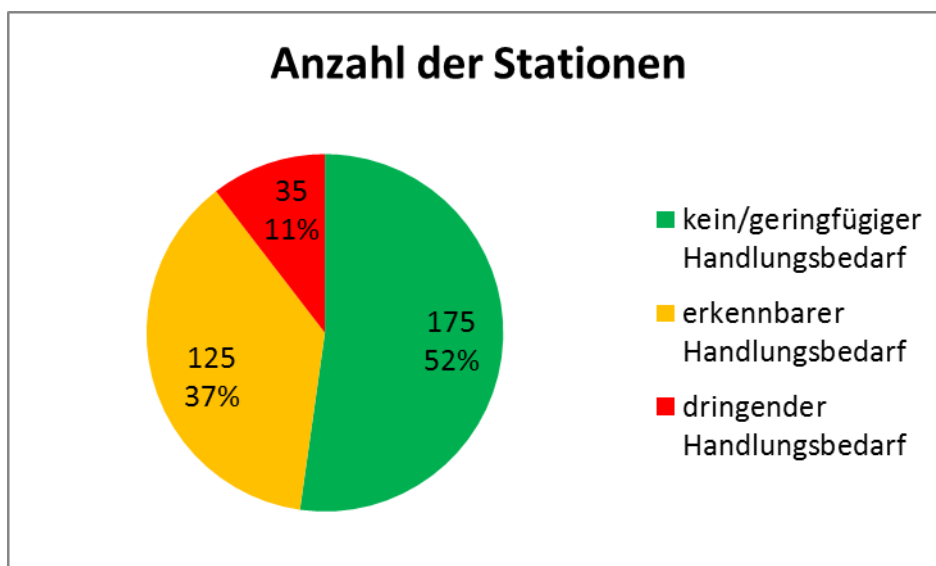


Abb. 7 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität

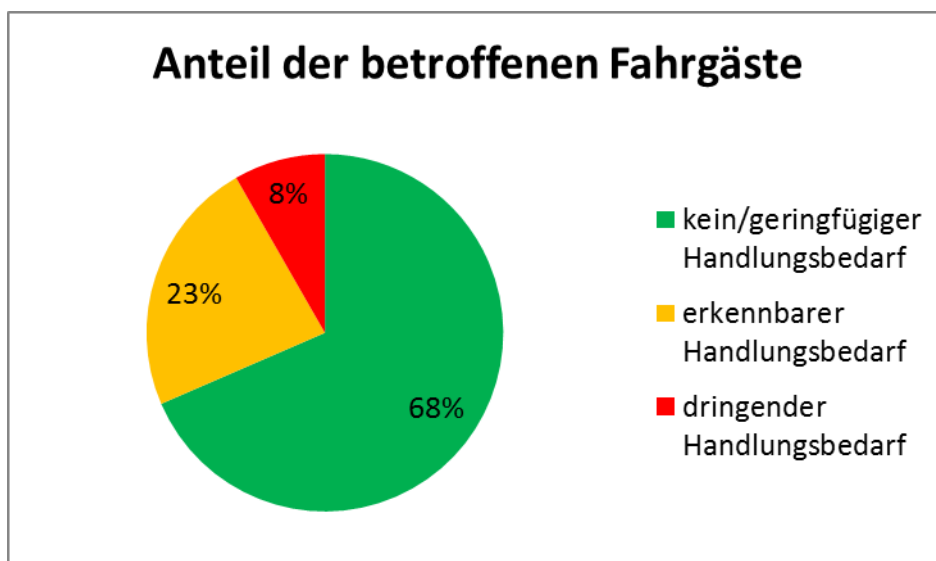


Abb. 8 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste

Mit 68% der betroffenen Fahrgäste steht somit ca. zwei Dritteln aller Nutzer eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Aufenthaltsqualität zur Verfügung. Nur 8% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Aufenthaltsqualität angewiesen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Die 335 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität im Durchschnitt zu 85 %.

50 Stationen (15%) erfüllen die Anforderungen zu 100 %.

Bei 35 Stationen (10%) besteht dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

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.

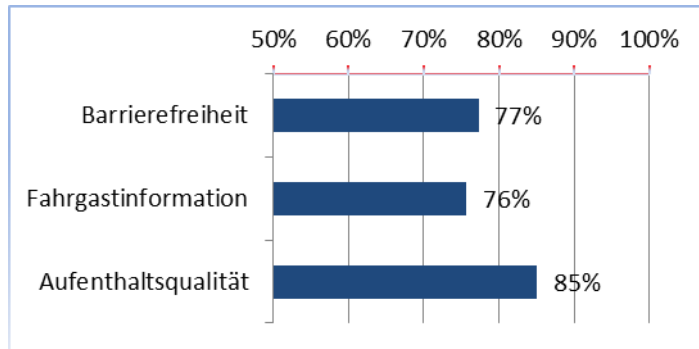


Abb. 9 Erfüllungsgrade nach Kriterien

Der Gesamterfüllungsgrad aus allen drei Kriterien liegt im Durchschnitt aller Stationen bei 79 %.

Die 11 bestbewerteten Stationen sind:

1. Berlin Südkreuz, Frankfurt (Oder), Lübben, Potsdam Hbf, Prenzlau, (alle Gesamterfüllungsgrad 100%)
6. Angermünde, Berlin Alexanderplatz, Berlin Potsdamer Platz, Brandenburg Hbf, Dannenwalde (Gransee), Erkner (alle Gesamterfüllungsgrad 98,3%)

Die schlechtesten Ergebnisse mit einem Gesamterfüllungsgrad von 50% oder weniger erzielen die Stationen:

326.	Wiesenburg (Mark)	50,0%
327.	Wilmerdorf (b Angermünde)	49,0%
328.	Zehdenick Neuhof	48,3%
	Werneuchen	48,3%
	Finkenheerd	48,3%
331.	Lindow (Mark)	45,0%
332.	Werbig	44,2%
333.	Velten (Mark)	43,3%
334.	Treuenbrietzen Süd	41,7%
335.	Schmachtenhagen	38,3% ^{*)}

97 Stationen (29%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu 90% oder darüber. 76 Stationen (23%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu weniger als 70%.

^{*)}: Station wird nur am Wochenende als Zubringer zum Bauernmarkt Schmachtenhagen bedient

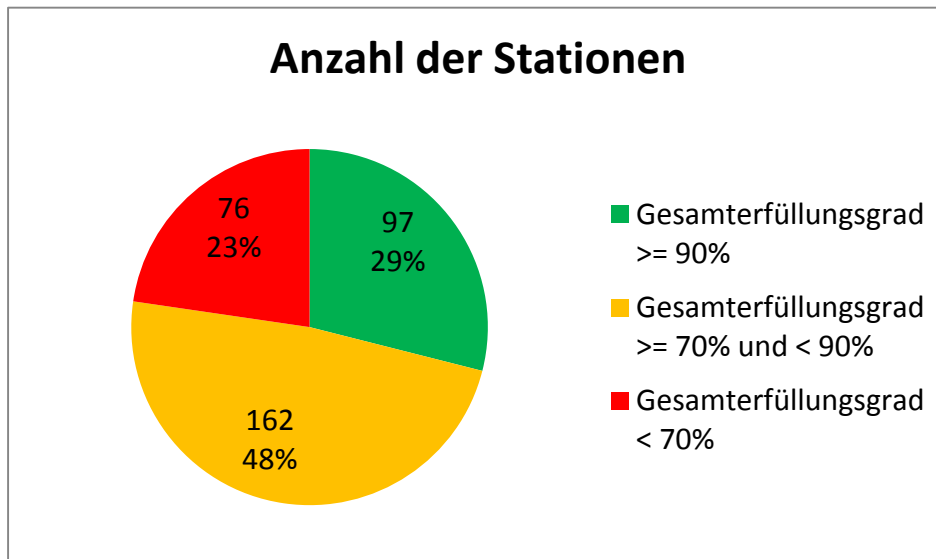


Abb. 10 Bewertung des Gesamterfüllungsgrades

Insgesamt 55% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% zur Verfügung. 10% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit einem Gesamterfüllungsgrad von unter 70% angewiesen.

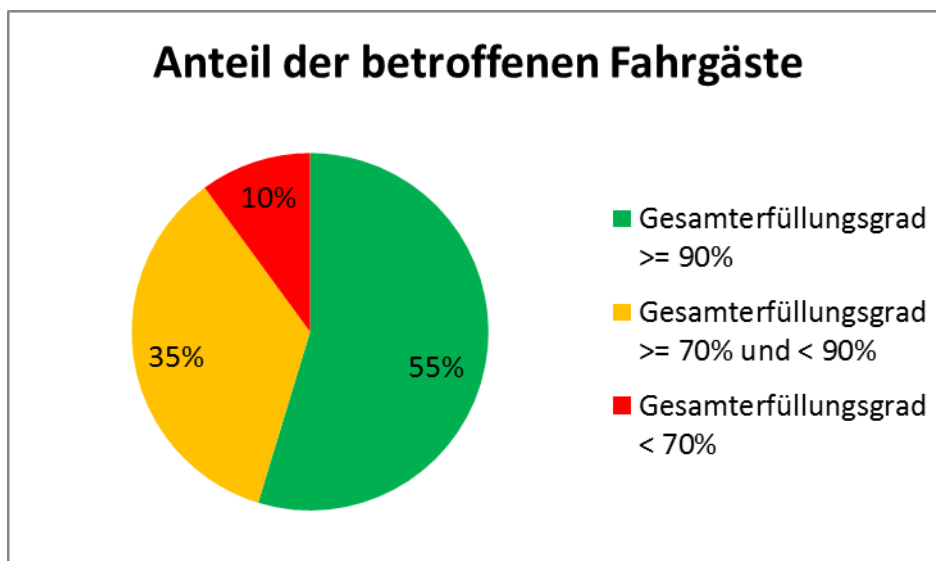


Abb. 11 Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste

Bei 47 Stationen (14%) besteht in allen Untersuchungskriterien (Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität) kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf für Verbesserungen (●●●). Bei 3 Station (Schmachtenhagen, Treuenbriezen Süd, Werneuchen) besteht in allen drei Untersuchungskriterien dringender Handlungsbedarf (●●●).

Die folgende Übersicht zeigt den durchschnittlichen Erfüllungsgrad je Bahnhofskategorie:

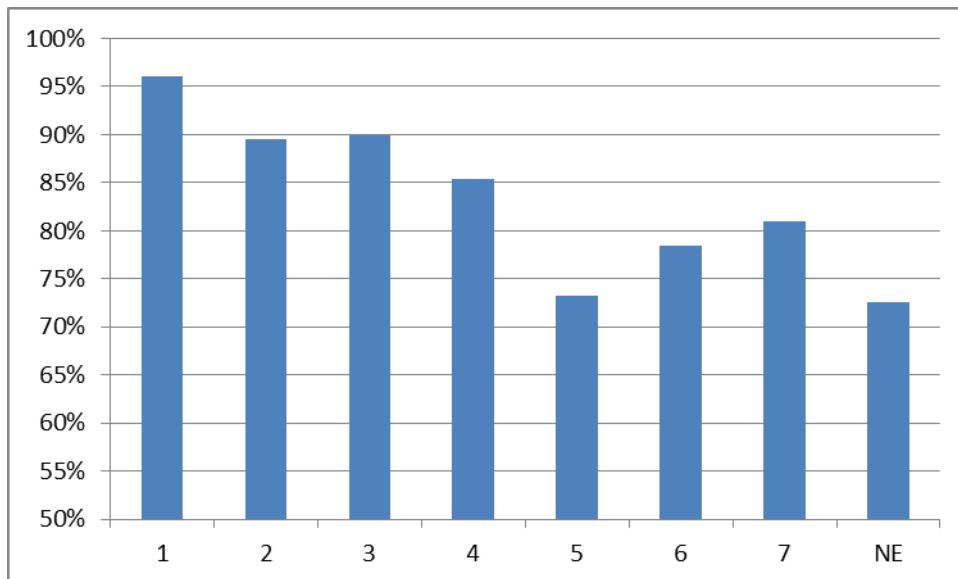


Abb. 12 Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie

Die Übersicht zeigt, dass die kleinen Stationen in der Untersuchung zumeist schlechtere Ergebnisse erzielen als die großen. Im Zusammenspiel mit Abb. 11 wird damit deutlich, dass im Sinne eines effektiven Einsatzes von öffentlichen Mitteln prioritär zunächst stärker frequentierte Stationen modernisiert worden sind.

Aber es gibt auch Ausnahmen. Bei 24 Stationen unterer Bahnhofskategorien (Kategorie 6 oder 7) besteht in allen drei Untersuchungskriterien (Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität) kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf:

Umgekehrt besteht in den Bahnhofskategorien 1 bis 3 bei 14 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Herstellung der Barrierefreiheit, bei einer Station Handlungsbedarf hinsichtlich der Fahrgastinformation und bei 5 Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Aufenthaltsqualität.

Stationsname Erfassung 2012 Erfassung 2013 Erfassung 2014	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Ahrensfelde	4		74%	●	100%	●	95%	●	89,7%	98
Ahrensfelde Friedhof	6		70%	●	90%	●	95%	●	85,0%	133
Ahrensfelde Nord	6		50%	●	80%	●	85%	●	71,7%	242
Albrechtshof	6		100%	●	90%	●	50%	●	80,0%	178
Alt Hüttendorf	6	DSA geplant	50%	●	20%	●	90%	●	53,3%	318
Alt Rosenthal	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	100%	●	90,0%	76
Altdöbern	6		50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	230
Altes Lager	6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	41
Altranft	6		45%	●	80%	●	95%	●	73,3%	230
Angermünde	3		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	6
Bad Belzig	5		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	57
Bad Freienwalde	6		95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	41
Bad Liebenwerda	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	70%	●	70%	●	63,3%	288
Bad Saarow Klinikum	NE		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	76
Bad Saarow-Pieskow	7		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	26
Bad Wilsnack	6		50%	●	90%	●	90%	●	76,7%	202
Bagenz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	95%	●	90,0%	76
Bahnsdorf	6	DSA geplant	50%	●	20%	●	95%	●	55,0%	313
Baitz	6	DSA geplant	62%	●	40%	●	95%	●	65,7%	282
Bärenklau	7		95%	●	70%	●	80%	●	81,7%	165
Baruth	6	Grunderneuerung geplant	25%	●	80%	●	90%	●	65,0%	283
Basdorf	NE		100%	●	70%	●	100%	●	90,0%	76
Beelitz Stadt	6		62%	●	75%	●	75%	●	70,7%	250
Beelitz-Heilstätten	6		100%	●	90%	●	85%	●	91,7%	57
Beeskow	6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	57
Beetz-Sommerfeld	6		95%	●	85%	●	65%	●	81,7%	165
Bergsdorf	7	unter 50 Fg., Grunderneuerung geplant	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	133
Berkenbrück	6		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	57
Berlin Alexanderplatz	3		100%	●	95%	●	100%	●	98,3%	6
Berlin Friedrichstraße	2		85%	●	100%	●	95%	●	93,3%	41
Berlin Hbf	1		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	12
Berlin Ostbahnhof	1		77%	●	95%	●	100%	●	90,7%	74
Berlin Potsdamer Platz	2		95%	●	100%	●	100%	●	98,3%	6
Berlin Südkreuz	1		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Berlin Zoologischer Garten	2		74%	●	95%	●	95%	●	88,0%	115
Berlin-Charlottenburg	3		76%	●	95%	●	90%	●	87,0%	117
Berlin-Gesundbrunnen	1	Empfangsgebäude in Bau	100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	12
Berlin-Hohenschönhausen	3		81%	●	90%	●	70%	●	80,3%	177
Berlin-Jungfernheide	4		100%	●	100%	●	90%	●	96,7%	12
Berlin-Karlshorst	3	Regionalhalt nur bis 2017	37%	●	95%	●	85%	●	72,3%	241
Berlin-Karow	4		100%	●	100%	●	80%	●	93,3%	41
Berlin-Lichtenberg	2		78%	●	95%	●	90%	●	87,7%	116
Berlin-Lichterfelde Ost	3		100%	●	95%	●	90%	●	95,0%	26
Berlin-Schönefeld Flughafen	3	Regionalhalt nur befristet	75%	●	100%	●	95%	●	90,0%	76
Berlin-Schöne-weide	3	2014 kein Regionalhalt	75%	●	95%	●	90%	●	86,7%	120
Berlin-Spandau	2		95%	●	95%	●	100%	●	96,7%	12
Berlin-Staaken	6		95%	●	90%	●	75%	●	86,7%	120
Berlin-Wannsee	2		60%	●	100%	●	90%	●	83,3%	151
Bernau	3		81%	●	95%	●	85%	●	87,0%	117
Bestensee	6		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	41
Beutersitz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	192
Biesenthal	6		100%	●	100%	●	70%	●	90,0%	76
Birkengrund	6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	133
Birkenwerder	4		95%	●	100%	●	90%	●	95,0%	26
Blankenfelde	4	Grunderneuerung geplant	81%	●	70%	●	75%	●	75,3%	209
Blönsdorf	6	DSA geplant	95%	●	80%	●	95%	●	90,0%	76

Stationsname Erfassung 2012 Erfassung 2013 Erfassung 2014	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Blumberg	6	DSA geplant	50%	●	30%	●	95%	●	58,3%	304
Blumberg-Rehhahn	7		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	26
Blumenthal (Mark)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	165
Bölzke	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	133
Borkheide	6		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	192
Brand (Niederlausitz)	6		62%	●	85%	●	90%	●	79,0%	190
Brandenburg Altstadt	7		90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	192
Brandenburg Hbf	3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Breddin	6		51%	●	85%	●	90%	●	75,3%	209
Brieselang	6		100%	●	80%	●	65%	●	81,7%	165
Briesen	6		100%	●	80%	●	90%	●	90,0%	76
Britz	6		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	41
Brügge (Prignitz)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	55%	●	51,7%	325
Brück (Mark)	6		100%	●	85%	●	60%	●	81,7%	165
Buchholz (Zauche)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	75%	●	95%	●	90,0%	76
Buckow	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	151
Buschow	6		62%	●	80%	●	80%	●	74,0%	228
Calau	5		1%	●	85%	●	75%	●	53,7%	317
Caputh-Geltow	7	Grunderneuerung geplant	50%	●	75%	●	70%	●	65,0%	283
Caputh Schwielowsee	6		50%	●	70%	●	80%	●	66,7%	271
Casekow	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	90%	●	86,7%	120
Chorin	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	251
Coschen	6	DSA geplant	50%	●	30%	●	95%	●	58,3%	304
Cottbus	2	Grunderneuerung geplant	15%	●	100%	●	90%	●	68,3%	260
Cottbus-Merzdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	76
Cottbus-Sandow	6		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	76
Cottbus-Wilmersdorf Nord	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	76
Dabendorf	5		45%	●	90%	●	75%	●	70,0%	251
Dahlewitz	5		70%	●	85%	●	70%	●	75,0%	212
Dallgow-Döberitz	5		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	133
Dannenwalde (Gransee)	6		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Döberitz	7		100%	●	90%	●	75%	●	88,3%	100
Doberlug-Kirchhain	7	Bahnsteigneubau geplant	46%	●	85%	●	95%	●	75,3%	209
Dossow (Prign)	4	unter 50 Fg., DSA geplant	100%	●	60%	●	95%	●	85,0%	133
Drahnisdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	57
Drebkau	6		25%	●	85%	●	80%	●	63,3%	288
Eberswalde Hbf	3		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	12
Eisenhüttenstadt	5	Grunderneuerung geplant	0%	●	100%	●	75%	●	58,3%	304
Elsholz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	151
Elstal	6		75%	●	85%	●	75%	●	78,3%	192
Elsterwerda	4	Grunderneuerung geplant	7%	●	100%	●	80%	●	62,3%	294
Elsterwerda-Biehla	5	Grunderneuerung geplant	50%	●	95%	●	95%	●	80,0%	178
Erkner	3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	6
Falkenberg (Elster)	3	Grunderneuerung geplant	29%	●	100%	●	95%	●	74,7%	226
Falkenberg (Mark)	6	DSA geplant	50%	●	30%	●	80%	●	53,3%	318
Falkenhagen Gewerbepark	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	20%	●	95%	●	68,3%	260
Falkensee	5		95%	●	70%	●	80%	●	81,7%	165
Fangschleuse	6		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	100
Ferch-Lienewitz	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	20%	●	80%	●	63,3%	288
Fermerswalde	6	unter 50 Fg., DSA geplant	90%	●	30%	●	80%	●	66,7%	271
Finkenheerd	6		0%	●	80%	●	65%	●	48,3%	328
Finkenkrug	6		75%	●	60%	●	65%	●	66,7%	271
Finsterwalde	5	Grunderneuerung geplant	50%	●	95%	●	95%	●	80,0%	178
Fohrde	7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Forst (Lausitz)	6		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	120
Frankfurt (Oder)	3		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1

Stationsname Erfassung 2012 Erfassung 2013 Erfassung 2014	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Frankfurt (Oder)-Neuberesinchen	7	DSA geplant	100%	●	30%	●	90%	●	73,3%	230
Frankfurt (Oder)-Rosengarten	6		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	178
Fretzdorf	7	unter 50 Fg., DSA geplant	100%	●	70%	●	100%	●	90,0%	76
Friedersdorf (b Königs Wusterh.)	6		95%	●	80%	●	100%	●	91,7%	57
Friesack (Mark)	6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	133
Fürstenberg (Havel)	5	Barrierefreiheit geplant	33%	●	90%	●	80%	●	67,7%	270
Fürstenwalde (Spree)	4		100%	●	100%	●	90%	●	96,7%	12
Fürstenwalde (Spree) Süd	7		100%	●	80%	●	75%	●	85,0%	133
Glöwen	6		45%	●	80%	●	90%	●	71,7%	242
Gollmitz (Niederlausitz)	7		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	41
Golm	6		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	41
Golßen	6	Grunderneuerung geplant	90%	●	75%	●	95%	●	86,7%	120
Golzow (b Eberswalde)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	151
Golzow (Oderbruch)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	57
Görden	7		100%	●	85%	●	50%	●	78,3%	192
Gorgast	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	100%	●	91,7%	57
Götz	6		95%	●	85%	●	45%	●	75,0%	212
Gransee	5		90%	●	65%	●	70%	●	75,0%	212
Griebnitzsee	4	2. RV-Bahnsteig geplant	95%	●	75%	●	75%	●	81,7%	165
Groß Köris	6		95%	●	90%	●	90%	●	91,7%	57
Groß Kreutz	6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	133
Groß Pankow	6	DSA geplant	50%	●	30%	●	80%	●	53,3%	318
Groß Schönebeck	NE		100%	●	40%	●	100%	●	80,0%	178
Großbeeren	6		62%	●	85%	●	95%	●	80,7%	176
Großbräschen	6		50%	●	85%	●	100%	●	78,3%	192
Großwudicke	7		45%	●	80%	●	75%	●	66,7%	271
Grüneberg	6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	12
Grunow (Niederlausitz)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	192
Guben	5		50%	●	85%	●	80%	●	71,7%	242
Halbe	6		95%	●	90%	●	85%	●	90,0%	76
Hammelspring	7	u. 50 Fg., BS-Neubau geplant	90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	165
Hangelsberg	6		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	100
Heiligengrabe	7	DSA geplant	100%	●	25%	●	95%	●	73,3%	230
Helenesee	6	unter 50 Fg., DSA geplant	90%	●	20%	●	75%	●	61,7%	295
Hennigsdorf (b Berlin)	3	DSA geplant	73%	●	60%	●	60%	●	64,3%	287
Herrensee	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	80%	●	75%	●	68,3%	260
Herzberg (Elster)	6		50%	●	60%	●	95%	●	68,3%	260
Herzberg (Mark)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	80%	●	60,0%	299
Hohen Neuendorf West	6	DSA geplant	65%	●	60%	●	75%	●	66,7%	271
Hohenleipisch	6	unter 50 Fg., BS+DSA geplant	90%	●	30%	●	75%	●	65,0%	283
Hosena	5	DSA geplant	0%	●	75%	●	90%	●	55,0%	313
Hubertushöhe	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	95%	●	86,7%	120
Jacobsdorf (Mark)	6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Jänschwalde	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	212
Jänschwalde Ost	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	100
Joachimsthal	6		45%	●	90%	●	80%	●	71,7%	242
Joachimsthal Kaiserbahnhof	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	80%	●	95%	●	86,7%	120
Jüterbog	4		100%	●	95%	●	70%	●	88,3%	100
Kablow	7	DSA geplant	50%	●	30%	●	80%	●	53,3%	318
Karstädt	6	DSA geplant	95%	●	55%	●	80%	●	76,7%	202
Kerkwitz	6	DSA geplant	50%	●	40%	●	100%	●	63,3%	288
Kirchmöser	6		75%	●	90%	●	80%	●	81,7%	165
Klandorf	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	100%	●	75,0%	212
Klasdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	70%	●	60%	●	75%	●	68,3%	260
Klinge	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	75%	●	90%	●	83,3%	151
Klosterfelde	NE		95%	●	70%	●	90%	●	85,0%	133

Stationsname Erfassung 2012 Erfassung 2013 Erfassung 2014	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Kolkwitz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	95%	●	90,0%	76
Kolkwitz Süd	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	90%	●	85%	●	86,7%	120
Königs Wusterhausen	4		79%	●	100%	●	95%	●	91,3%	73
Kraftwerk Finkenheerd	6	Grunderneuerung geplant	95%	●	80%	●	100%	●	91,7%	57
Kremmen	6		100%	●	60%	●	60%	●	73,3%	230
Kummersdorf (b Storkow)	7		45%	●	85%	●	95%	●	75,0%	212
Kunersdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	41
Küstrin-Kietz	6		45%	●	85%	●	90%	●	73,3%	230
Kyritz	NE		45%	●	70%	●	65%	●	60,0%	299
Lauchhammer	6		50%	●	85%	●	75%	●	70,0%	251
Letschin	6		45%	●	90%	●	95%	●	76,7%	202
Leuthen (b Cottbus)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	95%	●	88,3%	100
Liebenthal (Prignitz)	7	unter 50 Fg., DSA geplant	100%	●	20%	●	80%	●	66,7%	271
Lindenberg (Mark)	7		50%	●	40%	●	95%	●	61,7%	295
Lindow (Mark)	NE		40%	●	15%	●	80%	●	45,0%	331
Löwenberg	5		58%	●	90%	●	90%	●	79,3%	189
Lottschese	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	100%	●	75,0%	212
Lübben	4		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Lübbenau	4		95%	●	100%	●	95%	●	96,7%	12
Lubolz	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Luckaitztal	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	65%	●	80%	●	78,3%	192
Luckau-Uckro	6	DSA geplant	100%	●	65%	●	90%	●	85,0%	133
Luckenwalde	5		90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	100
Ludwigsfelde	4		73%	●	95%	●	80%	●	82,7%	164
Ludwigsfelde Struveshof	6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	26
Marquardt	6		55%	●	85%	●	60%	●	66,7%	271
Medewitz	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	251
Melchow	6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	57
Meyenburg	NE		95%	●	20%	●	95%	●	70,0%	251
Michendorf	4	Grunderneuerung geplant	25%	●	80%	●	75%	●	60,0%	299
Mixdorf	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	35%	●	75%	●	53,3%	318
Mögelin	7		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	41
Müllrose	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	90%	●	75%	●	71,7%	242
Müncheberg (Mark)	6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	26
Nassenheide	6		100%	●	80%	●	100%	●	93,3%	41
Nauen	3		100%	●	100%	●	90%	●	96,7%	12
Nechlin	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	12
Nennhausen	6	DSA geplant	80%	●	65%	●	80%	●	75,0%	212
Netzebrand	7	unter 50 Fg., DSA geplant	100%	●	70%	●	100%	●	90,0%	76
Neuhausen (b Cottbus)	6		40%	●	70%	●	95%	●	68,3%	260
Neuhof (b Zossen)	6	unter 50 Fg., DSA geplant	100%	●	60%	●	100%	●	86,7%	120
Neupetershain	6		30%	●	65%	●	75%	●	56,7%	308
Neuruppin Rheinsberger Tor	6		95%	●	65%	●	80%	●	80,0%	178
Neuruppin West	6		100%	●	90%	●	65%	●	85,0%	133
Neustadt (Dosse)	5		100%	●	100%	●	80%	●	93,3%	41
Neutrebbin	6		40%	●	80%	●	95%	●	71,7%	242
Neuzelle	5		50%	●	80%	●	100%	●	76,7%	202
Niederfinow	6		95%	●	35%	●	100%	●	76,7%	202
Niedergörsdorf	6	DSA geplant	80%	●	75%	●	95%	●	83,3%	151
Niederlehme	7		50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	251
Obersdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	41
Oderin	7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Oegel	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	100%	●	93,3%	41
Oehna	6	unter 50 Fg., DSA geplant	90%	●	20%	●	75%	●	61,7%	295
Oranienburg	3		95%	●	95%	●	85%	●	91,7%	57
Ortrand	6	Grunderneuerung geplant	19%	●	85%	●	95%	●	66,3%	280

Stationsname Erfassung 2012 Erfassung 2013 Erfassung 2014	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Passow (Uckermark)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	🟡	90%	🟢	80%	🟡	85,0%	133
Paulinenaue	6		95%	🟢	80%	🟡	80%	🟡	85,0%	133
Peitz Ost	6		45%	🔴	90%	🟢	75%	🟡	70,0%	251
Perleberg	6		45%	🔴	85%	🟡	70%	🟡	66,7%	271
Petershagen (Uckermark)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	🟢	90%	🟢	95%	🟢	91,7%	57
Pillgram	6		80%	🟡	75%	🟡	95%	🟢	83,3%	151
Pinnow (Uckermark)	6		95%	🟢	90%	🟢	85%	🟡	90,0%	76
Plessa	6		50%	🔴	80%	🟡	95%	🟢	75,0%	212
Potsdam Charlottenhof	5	Grunderneuerung geplant	45%	🔴	100%	🟢	80%	🟡	75,0%	212
Potsdam Hbf	2		100%	🟢	100%	🟢	100%	🟢	100,0%	1
Potsdam Medienstadt Babelsberg	6		70%	🟡	90%	🟢	80%	🟡	80,0%	178
Potsdam Park Sanssouci	4		100%	🟢	95%	🟢	60%	🔴	85,0%	133
Potsdam Pirschheide	6		45%	🔴	90%	🟢	55%	🔴	63,3%	288
Potsdam Rehbrücke	5	Grunderneuerung geplant	62%	🔴	95%	🟢	65%	🔴	74,0%	228
Premnitz Nord	7		100%	🟢	80%	🟡	60%	🔴	80,0%	178
Premnitz Zentrum	6		100%	🟢	80%	🟡	70%	🟡	83,3%	151
Prenzlau	4		100%	🟢	100%	🟢	100%	🟢	100,0%	1
Priort	6		75%	🟡	90%	🟢	85%	🟡	83,3%	151
Pritzerbe	6		100%	🟢	90%	🟢	80%	🟡	90,0%	76
Pritzwalk	5	Grunderneuerung in Umsetzung	24%	🔴	80%	🟡	70%	🟡	58,0%	307
Pritzwalk West	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	🟢	15%	🔴	100%	🟢	68,3%	260
Pritzwalk-Hainholz	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	🟢	10%	🔴	95%	🟢	65,0%	283
Prösen	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	🟢	80%	🟡	95%	🟢	88,3%	100
Prösen Ost	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	92%	🟢	80%	🟡	100%	🟢	90,5%	75
Prösen West	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	🟢	80%	🟡	80%	🟡	83,3%	151
Raddusch	6		50%	🔴	85%	🟡	95%	🟢	76,7%	202
Rangsdorf	5	Grunderneuerung geplant	81%	🟡	90%	🟢	90%	🟢	87,0%	117
Rathenow	3		95%	🟢	95%	🟢	95%	🟢	95,0%	26
Rehfeld (Falkenberg)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	🟡	90%	🟢	95%	🟢	90,0%	76
Rehfelde	6		81%	🟡	90%	🟢	95%	🟢	88,7%	99
Rheinsberg (Mark)	NE		50%	🔴	25%	🔴	85%	🟡	53,3%	318
Rosenwinkel	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	🟢	15%	🔴	60%	🔴	55,0%	313
Rückersdorf	7	unter 50 Fg., DSA geplant	95%	🟢	50%	🔴	90%	🟢	78,3%	192
Rüdnitz	6		100%	🟢	75%	🟡	70%	🟡	81,7%	165
Ruhland	5	Grunderneuerung geplant	0%	🔴	95%	🟢	75%	🟡	56,7%	308
Ruhlsdorf-Zerpenschleuse	NE		95%	🟢	25%	🔴	100%	🟢	73,3%	230
Saarmund	6	Grunderneuerung geplant	2%	🔴	85%	🟡	70%	🟡	52,3%	324
Sachsenhausen (Nordb)	6	Grunderneuerung geplant	45%	🔴	75%	🟡	80%	🟡	66,7%	271
Sarnow	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	🟢	75%	🟡	80%	🟡	81,7%	165
Schmachtenhagen	NE		45%	🔴	15%	🔴	55%	🔴	38,3%	335
Schneeberg (Mark)	7	unter 50 Fg., DSA geplant	90%	🟢	30%	🔴	100%	🟢	73,3%	230
Schönborn (b Doberlug)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	🟢	80%	🟡	90%	🟢	86,7%	120
Schönerlinde	NE		95%	🟢	75%	🟡	95%	🟢	88,3%	100
Schönfließ Dorf	6	unter 50 Fg., DSA geplant	85%	🟡	20%	🔴	60%	🔴	55,0%	313
Schönow (Uckermark)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	🟢	60%	🔴	100%	🟢	83,3%	151
Schönwalde (Barnim)	NE		95%	🟢	85%	🟡	85%	🟡	88,3%	100
Schönwalde (Spreewald)	6		100%	🟢	90%	🟢	100%	🟢	96,7%	12
Schwante	7	DSA geplant	100%	🟢	40%	🔴	65%	🔴	68,3%	260
Schwarzheide Ost	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	🟢	75%	🟡	90%	🟢	85,0%	133
Schwedt (Oder)	6		100%	🟢	90%	🟢	100%	🟢	96,7%	12
Schwedt (Oder) Mitte	6		100%	🟢	95%	🟢	80%	🟡	91,7%	57
Seddin	5		50%	🔴	85%	🟡	80%	🟡	71,7%	242
Sedlitz Ost	6		12%	🔴	70%	🔴	85%	🟡	55,7%	311
Seefeld (Mark)	6		95%	🟢	85%	🟡	95%	🟢	91,7%	57
Seegefeld	5		100%	🟢	85%	🟡	80%	🟡	88,3%	100
Seehausen (Uckermark)	6		100%	🟢	85%	🟡	90%	🟢	91,7%	57

Stationsname	DB-Bahnhofs-kategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Seelow (Mark)	6	DSA geplant	50%	●	40%	●	80%	●	56,7%	308
Seelow-Gusow	6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	26
Senftenberg	5	Grunderneuerung geplant	95%	●	100%	●	95%	●	96,7%	12
Spremberg	6		95%	●	85%	●	100%	●	93,3%	41
Storkow (Mark)	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	40%	●	95%	●	61,7%	295
Strausberg	4	Grunderneuerung geplant	58%	●	75%	●	90%	●	74,3%	227
Tantow	6		95%	●	90%	●	100%	●	95,0%	26
Teichland	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	26
Teltow	6		100%	●	90%	●	75%	●	88,3%	100
Templin	7		95%	●	80%	●	95%	●	90,0%	76
Templin Stadt	7		95%	●	80%	●	65%	●	80,0%	178
Thyrow	6		75%	●	80%	●	70%	●	75,0%	212
Trebbin	7		75%	●	85%	●	80%	●	80,0%	178
Trebnitz (Mark)	6		0%	●	85%	●	95%	●	60,0%	299
Treuenbrietzen	7		100%	●	80%	●	75%	●	85,0%	133
Treuenbrietzen Süd	7	Grunderneuerung geplant	50%	●	20%	●	55%	●	41,7%	334
Uebigau	6	unter 50 Fg., DSA geplant	90%	●	30%	●	95%	●	71,7%	242
Vehlefanz	7		100%	●	70%	●	65%	●	78,3%	192
Velten (Mark)	5	Grunderneuerung geplant	0%	●	75%	●	55%	●	43,3%	333
Vetschau	6		100%	●	95%	●	90%	●	95,0%	26
Vogelsang (Gransee)	6	unter 50 Fg., DSA geplant	90%	●	10%	●	80%	●	60,0%	299
Waldrehna	7	u. 50 Fg. BS-Neubau geplant	85%	●	90%	●	90%	●	88,3%	100
Walsleben	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	41
Wandlitz	NE		95%	●	60%	●	65%	●	73,3%	230
Wandlitzsee	NE		100%	●	70%	●	100%	●	90,0%	76
Warnitz (Uckermark)	6		100%	●	70%	●	95%	●	88,3%	100
Weisen	6	unter 50 Fg., Grunderneuerung geplant	90%	●	20%	●	95%	●	68,3%	260
Wellmitz	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	212
Wendisch-Rietz	6		45%	●	75%	●	90%	●	70,0%	251
Wensickendorf	NE		100%	●	70%	●	80%	●	83,3%	151
Werbig	6	DSA geplant	13%	●	25%	●	95%	●	44,2%	332
Werder (Havel)	4		76%	●	90%	●	70%	●	78,7%	191
Werneuchen	6	DSA geplant	50%	●	30%	●	65%	●	48,3%	328
Wiesenu	6		12%	●	60%	●	95%	●	55,7%	311
Wiesenburg (Mark)	5	Grunderneuerung geplant	35%	●	35%	●	80%	●	50,0%	326
Wilhelmshorst	5		38%	●	90%	●	70%	●	65,8%	281
Wilmersdorf (b Angermünde)	6	Grunderneuerung geplant	7%	●	60%	●	80%	●	49,0%	327
Wittenberge	3		95%	●	100%	●	95%	●	96,7%	12
Wittstock (Dosse)	6		100%	●	90%	●	70%	●	86,7%	120
Wolterdorf (b Luckenwalde)	6	DSA geplant	50%	●	60%	●	80%	●	63,3%	288
Wriezen	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	230
Wünsdorf-Waldstadt	5		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	212
Wusterhausen (Dosse)	NE		45%	●	75%	●	85%	●	68,3%	260
Wustermark	5		95%	●	80%	●	65%	●	80,0%	178
Wusterwitz	6		100%	●	80%	●	70%	●	83,3%	151
Wustrau-Radensleben	7	DSA geplant	90%	●	60%	●	80%	●	76,7%	202
Wutike	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	60%	●	75,0%	212
Zeesen	6		80%	●	85%	●	95%	●	86,7%	120
Zehdenick	6		100%	●	85%	●	80%	●	88,3%	100
Zehdenick Neuhof	7	Grunderneuerung geplant	50%	●	15%	●	80%	●	48,3%	328
Zellendorf	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	70%	●	100%	●	90,0%	76
Zernsdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	75%	●	85%	●	85,0%	133
Ziltendorf	6	DSA geplant	45%	●	75%	●	100%	●	73,3%	230
Zossen	5		50%	●	95%	●	65%	●	70,0%	251
Zühlsdorf	NE		95%	●	70%	●	95%	●	86,7%	120

Tab. 1 Endergebnis aller 335 Stationen

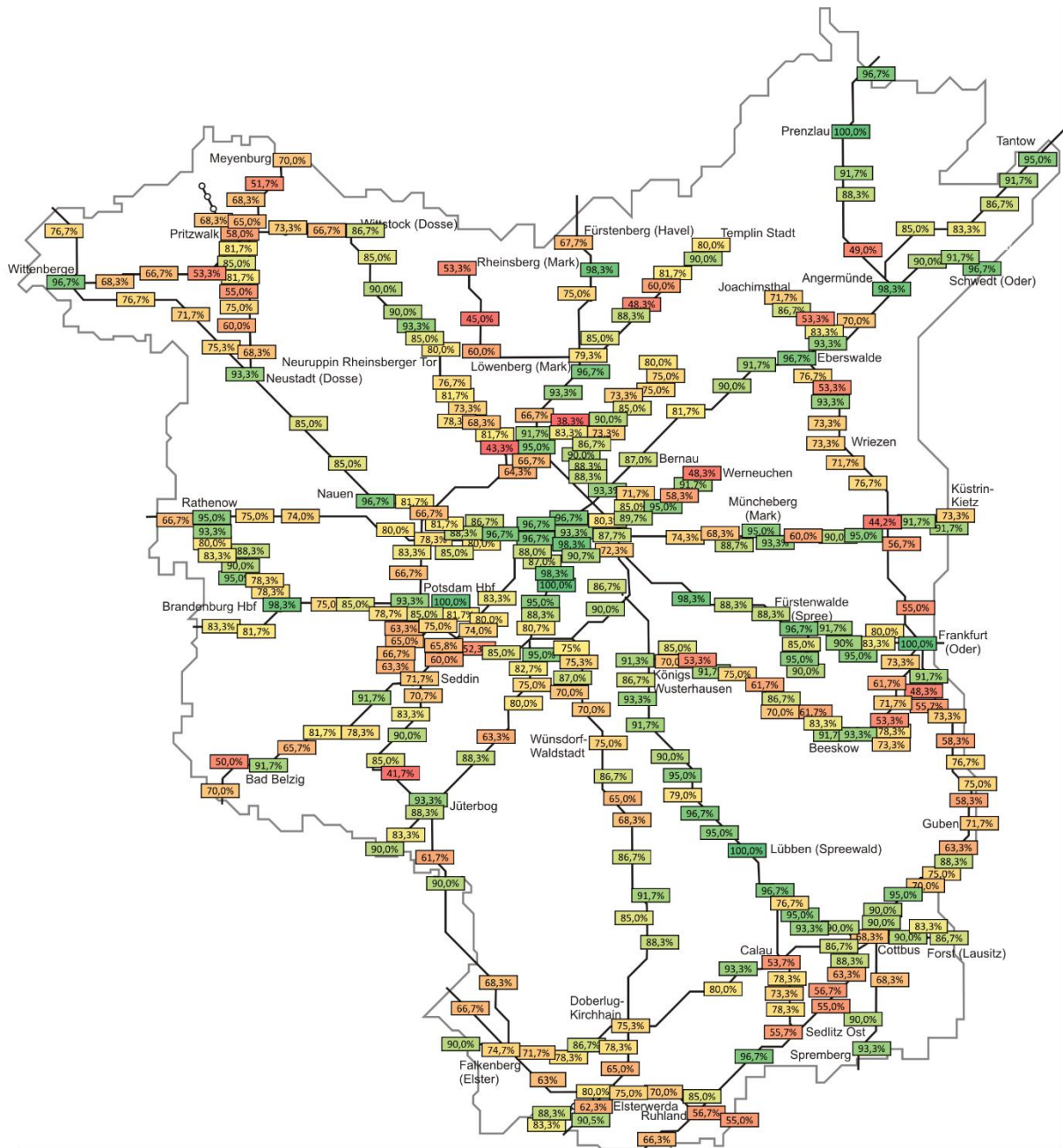


Abb. 13 Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade

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 2015.

Linie	erste Station	letzte Station	Anzahl Stationen	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad
RE1	Wusterwitz	Cottbus	30	79%	91%	86%	85,3%
RE2	Karstädt	Cottbus	25	82%	90%	91%	87,8%
RE3	Nechlin/Schwedt (Oder)	Elsterwerda	36	81%	84%	88%	84,2%
RE4	Rathenow	Jüterbog	19	90%	89%	84%	87,9%
S4	Rehfeld (Falkenberg)	Hosena	8	39%	86%	86%	70,6%
RE5	Fürstenberg (Havel)	Falkenberg(Elster)/Blönsdorf	22	81%	83%	88%	83,8%
RE6	Wittenberge	Berlin-Gesundbrunnen	23	85%	69%	81%	78,4%
RE7	Medewitz (Mark)	Wünsdorf-Waldstadt	27	69%	85%	83%	79,0%
RE10	Falkenberg (Elster)	Cottbus	4	28%	91%	89%	69,3%
RB10	Nauen	Berlin Hbf	9	96%	86%	79%	87,2%
RB11	Frankfurt (Oder)	Cottbus	19	58%	80%	89%	75,7%
RB12	Templin Stadt	Berlin-Lichtenberg	14	83%	75%	84%	80,6%
RB13	Wustermark	Berlin-Spandau	5	92%	87%	77%	85,3%
RB14	Nauen	Berlin-Schönefeld Flughafen	15	86%	90%	86%	87,2%
RE15	Ortrand	Hosena	3	6%	85%	87%	59,3%
RE18	Ortrand	Cottbus	7	28%	86%	85%	66,2%
RB19	Berlin-Gesundbrunnen	Senftenberg	22	81%	91%	92%	87,9%
RB20	Oranienburg	Potsdam Hbf	8	84%	87%	81%	83,9%
RB21	Wustermark	Berlin Friedrichstraße	13	82%	92%	83%	85,6%
RB22	Berlin Friedrichstraße	Königs Wusterhausen	14	78%	94%	88%	86,6%
RB23	Potsdam Hbf	Michendorf	8	57%	78%	78%	70,6%
RB24	Eberswalde Hbf	Berlin-Lichtenberg	7	91%	91%	81%	87,9%
RB25	Werneuchen	Berlin-Lichtenberg	8	71%	74%	90%	78,4%
RB26	Berlin-Lichtenberg	Küstrin-Kietz	13	68%	82%	94%	81,0%
RB27	Groß Schönebeck/Schmachtenhagen	Berlin-Gesundbrunnen	15	94%	60%	89%	81,1%
RB31	Elsterwerda-Biehla	Prösen Ost	3	50%	92%	92%	77,6%
RB33	Berlin-Wannsee	Jüterbog	12	71%	80%	78%	76,3%
RB36	Königs Wusterhausen	Frankfurt (Oder)	20	75%	66%	88%	76,3%
RB43	Falkenberg (Elster)	Cottbus	10	60%	84%	88%	76,9%
RB45	Elsterwerda	Prösen West	3	62%	87%	85%	78,0%
RB46	Cottbus	Forst (Lausitz)	4	75%	88%	84%	82,1%
RB49	Falkenberg (Elster)	Cottbus	14	45%	80%	86%	70,6%
RB51	Rathenow	Brandenburg	10	99%	89%	77%	88,0%
RB54	Rheinsberg (Mark)	Löwenberg (Mark)	4	60%	35%	84%	59,4%
RB55	Kremmen	Hennigsdorf	6	78%	63%	64%	68,2%
RB60	Eberswalde	Frankfurt (Oder)	12	64%	65%	89%	72,6%
RB61	Angermünde	Schwedt (Oder)	4	99%	93%	91%	94,2%
RB63	Eberswalde	Joachimsthal	6	78%	76%	88%	80,8%
OE65	Cottbus	Spremberg	4	60%	85%	95%	80,0%
RB66	Berlin-Gesundbrunnen	Tantow	9	92%	88%	93%	91,1%
RB73	Pritzwalk	Neustadt (Dosse)	9	74%	72%	73%	73,1%
RB74	Meyenburg	Pritzwalk	6	80%	26%	85%	63,6%

Tab. 2 Auswertung nach Linien

Das Ergebnis zeigt eine breite Streuung der durchschnittlichen Erfüllungsgrade zwischen den einzelnen Linien. Gesamterfüllungsgrade über 90% haben die im Nordosten verkehrenden Linien RB61 und RB66, Erfüllungsgrade unter 60% die Linien RE15 im Süden Brandenburgs und die nur saisonal verkehrende RB54.

Ein Erfüllungsgrad hinsichtlich der Barrierefreiheit von unter 50% betrifft ausnahmslos die in Südbrandenburg verkehrenden Linien S4, RE10, RE15, RE18, RB31 und RB49. Dagegen liegt der Erfüllungsgrad auf den im Norden und Westen verkehrenden Linien RB10, RB13, RB24, RB27, RB51, RB61 und RB66 bei über 90%.

Die Anforderungen an die Fahrgastinformation sind bei der saisonal verkehrenden Linie RB54 sowie auf der RB74 am wenigsten erfüllt. Erfüllungsgrade von unter 70% haben außerdem die Linien RE6, RB27, RB36, RB55 und RB60. Diese Linien liegen mit Ausnahme der RB36 alle im Norden Brandenburgs. Gute Ergebnisse mit Erfüllungsgraden von über 90% haben die Linien RE1, RE10, RB14, RB19, RB21, RB22, RB24, RB31 und RB61.

Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität zeigt die RB55 mit einem Erfüllungsgrad von nur 64% das schlechteste Ergebnis. Erfüllungsgrade von weniger als 80% haben außerdem die RB73, die RB51 und die im Berliner Umland verkehrenden Linien RB10, RB13, RB23 und RB33. Die höchsten Erfüllungsgrade von über 90% weisen die Linien RE2, RB19, RB26, RB31, RB61, OE65 und RB66 auf.

IV. Fazit

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

So besteht bei 23% der untersuchten Stationen dringender und bei 48% erkennbarer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinformation oder der Aufenthaltsqualität. 29% der Stationen weisen mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% keinen oder nur geringfügigen Handlungsbedarf auf. Es entsprechen 14% der Zugangsstellen den Anforderungen der VBB GmbH in allen Belangen .

Bei der Gewichtung nach Fahrgästen konnten 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:

- Bei fast der Hälfte der untersuchten Stationen beträgt die Bahnsteighöhe weniger als 55 cm (betrifft 15% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei mehr als der Hälfte der untersuchten Stationen ist kein oder kein vollständiges taktiles Leitsystem vorhanden (betrifft 36% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei mehr als einem Achtel der 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. 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)
- Ungefähr ein Viertel aller Stationen haben Defizite beim Wetterschutz (betrifft 20% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Mehr als drei Viertel aller Stationen weisen Schäden (Abnutzungen oder Zerstörungen) auf, die die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen (betrifft 62% 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 Störungsfall 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 Südkreuz, mittlere Bahnhofsgrößen wie Prenzlau als auch auf kleine Haltepunkte wie Dannenwalde (Gransee) zu.

Umgekehrt weisen auch Bahnhöfe oberer Bahnhofskategorien Defizite auf. Besonders am Knotenbahnhof Cottbus ist noch keine Barrierefreiheit vorhanden. In Hennigsdorf sind Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität unzureichend.

9 Stationen wurden mit einem Gesamterfüllungsgrad von weniger als 50% bewertet. Bei 3 Stationen 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 bei im Norden verkehrenden Linien häufig 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 Station Schmachtenhagen und des Saisonhaltepunktes Schönfließ Dorf 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.

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. 14 Stationsanforderungen

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen	4
Abb. 2	Stationsanforderungen	5
Abb. 3	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit	16
Abb. 4	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste	16
Abb. 5	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation	18
Abb. 6	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste	19
Abb. 7	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität	21
Abb. 8	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste	21
Abb. 9	Erfüllungsgrade nach Kriterien	23
Abb. 10	Bewertung des Gesamterfüllungsgrades	24
Abb. 11	Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste	24
Abb. 12	Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie	25
Abb. 13	Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade	32
Abb. 14	Stationsanforderungen	36

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Endergebnis aller 335 Stationen	31
Tab. 2	Auswertung nach Linien	33