

Analyse und Bewertung der Qualität von Stationen und Stationsumfeldern des Schienenpersonennahverkehrs 2014



Bericht

Berlin, Juli 2015

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung	3
II. Erfassungsmerkmale.....	7
1. Allgemeine Angaben	7
1.1 Bahnhofskategorie (EIU).....	7
1.2 Bahnhofsmangement (EIU).....	7
1.3 Bahnsteige und Bahnsteigzugänge (EIU)	7
1.4 Empfangsgebäude (EIU oder Dritte)	7
1.5 Fotos.....	7
1.6 Stationen unter 50 Reisende.....	8
2. ÖPNV-Anbindung / Erreichbarkeit der Station.....	8
2.1 SPNV-Linien (Länder Berlin und Brandenburg)	8
2.2 ÖPNV-Anbindung (Landkreis und kreisfreie Städte)	8
2.3 Zentrale DFI für ÖPNV (Landkreis und kreisfreie Städte)	8
2.4 Parkplätze (Dritte und EIU)	9
2.5 B+R-Stellplätze (Dritte und EIU)	9
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)	10
3.10 WC (kommunale Zuständigkeit).....	10
4. Erreichbarkeit Bahnsteige und Empfangsgebäude	11
4.1 Stufenfreier Zugang (EIU, z. T. kommunale Zuständigkeit)	11
4.2 Aufzüge (EIU)	11
4.3 Fahrtreppen (EIU)	11
4.4 Treppen (EIU)	11
4.5 Rampen und ebene Zugänge (EIU)	11
4.6 Leitsystem für Sehbehinderte (EIU)	11
5. Fahrgastinformation	12
5.1 Stationsnamensschilder (EIU).....	12
5.2 Gleisnummernschilder (EIU)	12
5.3 Richtungsschilder (EIU)	12
5.4 Wegeleitsystem (EIU)	12
5.5 Uhren (EIU).....	12
5.6 Zentrale Zuganzeigetafel (EIU)	12
5.7 Zugzielanzeigen (EIU).....	12
5.8 DSA (EIU)	13
5.9 Beschallung (EIU)	13
5.10 Informationsvitrinen (EIU)	13
5.11 Info-/Notrufsäulen (EIU)	13
6. Vertrieb und Service.....	13
6.1 Verkaufsstelle (EVU, z.T. Dritte)	13
6.2 Ticketautomat (Eisenbahnverkehrsunternehmen – EVU)	13
6.3 Entwerter (EVU).....	14
6.4 Service-Point (ab 2013: DB Information: EIU).....	14
6.5 Personal (EIU)	14
7. Erscheinungsbild der Verkehrsstation	14
7.1 Sauberkeit (EIU)	14
7.2 Schadensfreiheit (EIU).....	15
III. Einschätzung des Handlungsbedarfs	16
IV. Fazit.....	31

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. Anders als bisher wurden nicht nur bedeutende Bahnhöfe mit hohem Fahrgastaufkommen, sondern eine repräsentative Auswahl von 100 bis 120 Stationen aller Größenordnungen und Kategorien ausgewählt, die als statistische Stichprobe anteilig zu den angebotenen Stationskategorien der DB Station&Service AG gebildet wurde.

Im Ergebnis bestand im Jahr 2012 bei 32 % und im Jahr 2013 bei 15 % der untersuchten Stationen dringender und im Jahr 2012 bei 37% bzw. im Jahr 2013 bei 59 % erkennbarer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinformation oder der Aufenthaltsqualität. 31% der Stationen im Jahr 2012 bzw. 26 % der Stationen im Jahr 2013 wiesen mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% keinen oder nur geringfügigen Handlungsbedarf auf.

Diese Untersuchungssystematik wird im Jahr 2014 für die restlichen noch nicht bewerteten 120 Stationen inkl. nichtbundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen fortgesetzt.

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

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

Die Betreiber der Stationsanlagen, zu denen die Bahnsteige einschließlich Erschließung sowie Empfangsgebäude (soweit noch mit verkehrlicher Nutzung versehen und nicht veräußert)

zählen, sind für Betrieb, Sicherheit und Sauberkeit sowie die Instandhaltung und Erneuerung verantwortlich. Sie stellen die Stationen den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gegen Entgelt für die vom Aufgabenträger Land vorgegebenen Halte im SPNV zur Verfügung.

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

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

b) Aufgabenstellung

Die Aufgabe besteht darin, eine Analyse und Bewertung von 120 nach statistischen Regeln zufällig ausgewählter Stationen der Bahnhofskategorien 1-7¹⁾ sowie nichtbundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die über das gesamte Gebiet des VBB verteilt sind, vorzunehmen. Dabei wurde die Anzahl der Stationen einzelner Stationskategorien anteilig der Gesamthäufigkeit festgesetzt, um einen möglichst repräsentativen Querschnitt zu erhalten. Reine S-Bahnhöfe (Stationen, an denen ausschließlich die Berliner S-Bahn, nicht aber Regionalzüge halten), sind nicht berücksichtigt worden.

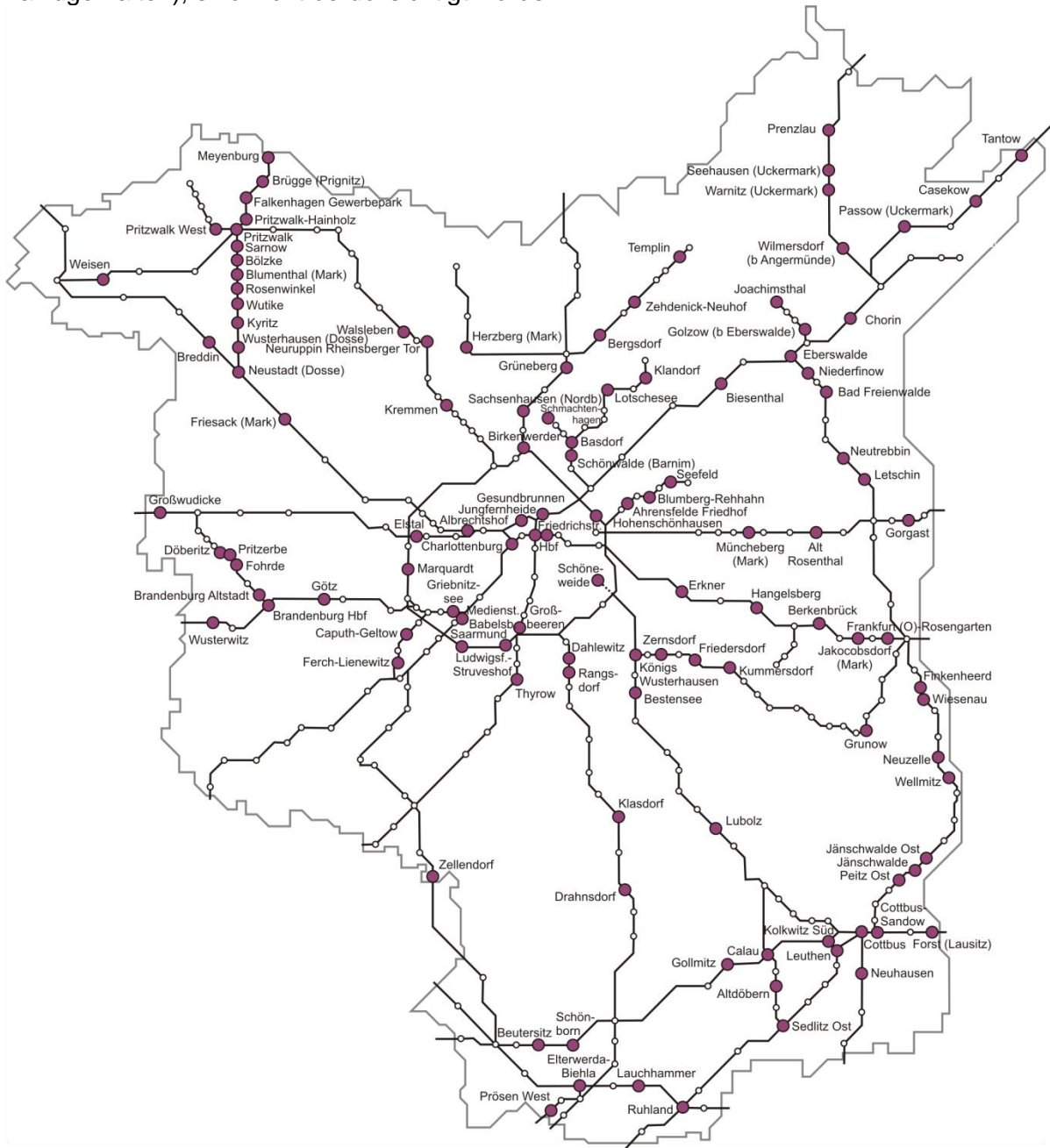


Abb. 1 Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen

*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 ➤ 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. 2 Stationsanforderungen

Der abzuleitende Handlungsbedarf wird kategorisiert in:

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

c) Durchführung

Die Erfassung aller Stationen erfolgte durch Ortsbegehungen zwischen dem 22.09. und dem 17.12.2014. Dabei wurden die wesentlichen Merkmale in Einzelkriterien tabellarisch erfasst und fotografisch dokumentiert.

II. Erfassungsmerkmale

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.

1.2 Bahnstationsmanagement (EIU)

Erfasst wird die Zugehörigkeit zu den DB-Bahnstationsmanagement-Bereichen

- Berlin
- Cottbus
- Frankfurt/O.
- Frankfurt /O. OE Eberswalde
- Potsdam

Für nichtbundeseigene Stationen wird der Stationsbetreiber benannt.

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). 56 Stationen (47%) weisen danach zu niedrige Bahnsteighöhen auf, bei weiteren 3 Stationen (3%) 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.

21 Stationen (18%) besitzen ein funktionsfähiges und für die Fahrgäste zugängliches Empfangsgebäude. Bei 29 Stationen (24%) wird das Empfangsgebäude in anderer Funktion genutzt (DB-Betriebsgebäude, privates Wohnen usw.) und ist nicht öffentlich zugänglich. 32-mal (27%) steht das ehemalige Empfangsgebäude leer und ist nicht mehr zugänglich. Bei 38 Stationen (32%) 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.

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 120 erfassten Stationen besitzen 79 Stationen (66%) eine ÖPNV-Anbindung, davon 71 Stationen (59%) 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 8 Stationen (7%) wurde eine zentrale DFI-Anlage angetroffen, davon war eine Anlage außer Betrieb (Cottbus).

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 73 Stationen (61%) existieren Parkplätze, davon bei 4 Stationen (3%) ausschließlich gebührenpflichtige. Ausgewiesene Behindertenparkplätze wurden bei 40 Stationen (33%) angetroffen, Kurzzeitparkplätze bei 17 Stationen (14%).

2.5 B+R-Stellplätze (Dritte und EIU)

Abstellplätze für Fahrräder mit baulichen Befestigungsvorrichtungen (z.B. Bügel) wurden bei 76 Stationen (63%) angetroffen. Davon war 1 Anlage (1%) zum Zeitpunkt der Erfassung augenscheinlich überfüllt, bei 6 Anlagen (5%) wurden Mängel festgestellt.

2.6 Taxistellplätze (kommunale Zuständigkeit)

Ausgewiesene Parkstände für Taxen mit entsprechender Beschilderung wurden bei 18 Stationen (15%) 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 41-mal (34%) 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 6-mal (5%) verzeichnet. An zwei Stationen (Pritzwalk-Hainholz und Rosenwinkel) 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 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 14 Stationen (12%) ist der Wetterschutz in Bezug auf die Anzahl der dort täglich ein- und aussteigenden Fahrgäste nicht entsprechend dimensioniert. Bei 10 Stationen (8%) 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. 14 Stationen (12%) wiesen Mängel bei den vorhandenen Sitzplätzen auf. Bei 2 Stationen (2%) fehlten Sitzplätze auf einzelnen Bahnsteigen.

3.5 Abfallbehälter (EIU)

Bei Trennsystemen wurden die unterschiedlichen Abfallbehältnisse zu einem zusammengefasst. Abfallbehälter auf dem Vorplatz wurden nicht erfasst. Bei 6 Stationen (5%) 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 13 Stationen (11%) vorhanden.

3.7 Öffentliche Telefone (Dritte)

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). An 15 Stationen (13%) wurden öffentliche Telefone angetroffen.

3.8 Gepäckschließfächer (EIU)

Das Vorhandensein und die Anzahl der einzelnen Schließfächer wurden aufgenommen. Gepäckschließfächer gab es insgesamt bei 5 Stationen (4%).

3.9 Briefkästen (Dritte)

Erfasst wurde das gesamte direkte Umfeld des Bahnhofs (vom Bahnhof aus einsehbarer Bereich). Dabei wurden an 37 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 11 Stationen (9%) gab es WC's. An einer weiteren Station war eine WC-Anlage in Bau.

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.

3 Stationen (3%) verfügen über keinen stufenfreien Zugang. Bei weiteren 11 Stationen (10%) sind einzelne Bahnsteige nicht stufenfrei zugänglich. 2 Stationen (2%) 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 19 Stationen (16%) angetroffen, davon bestanden an 2 Stationen (2%) Mängel.

4.3 Fahrtreppen (EIU)

Die Zuordnung der Fahrtreppen zu den Bahnhofsbereichen erfolgte analog zu den Aufzügen. Fahrtreppen wurden an 4 Stationen (3%) gezählt, davon an einer Station (1%) 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 52 Stationen (43%), davon zweimal 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 114 Stationen (95%).

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 57 Stationen (48%) sind vollständig mit taktilen Leitstreifen ausgestattet, davon 3 (3%) mit geringen Mängeln. Bei weiteren 7 Stationen (6%) haben nur einzelne Bahnsteige taktile Leitstreifen. Bei 4 Stationen (3%) fehlen die taktilen Aufmerksamkeitsfelder, bei 3 Stationen (3%) der Hell-/Dunkel-Kontrast.

5. Fahrgastinformation

5.1 Stationsnamensschilder (EIU)

Stationsnamensschilder sind überall vorhanden. Es wurden keine Mängel festgestellt.

5.2 Gleisnummernschilder (EIU)

Gleisnummernschilder sind nur erforderlich, wenn mehrere Bahnsteiggleise existieren. Sie waren an insgesamt 4 Stationen (3%) unvollständig oder fehlten ganz. Fünfmal (6%) 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 38 Stationen (32%) 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 21 Stationen (18%) festgestellt. Bei 23 Stationen (19%) 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 52 Stationen (43%) waren keine Uhren vorhanden, jedoch wurde an 39 dieser Stationen (33%) die Uhrzeit per DSA angezeigt. Somit sind nur 13 Stationen (11%) ohne Anzeige der Uhrzeit. An weiteren 9 Stationen (8%) wurden Mängel festgestellt.

5.6 Zentrale Zuganzeigetafel (EIU)

5 Stationen (4%) besitzen dynamische Anzeigetafeln, an denen die nächsten Zugabfahrten des gesamten Bahnhofs auf einen Blick angezeigt werden. Davon weist eine Station Mängel auf.

5.7 Zugzielanzeigen (EIU)

18 Stationen (15%) besitzen dynamische Anzeigetafeln auf dem Bahnsteig, die die nächste Zugabfahrt auf dem entsprechenden Gleis anzeigen (2-mal als Fallblattanzeiger, 14-mal per LCD-Anzeige und 2-mal per LED-Anzeige). In 3 Fällen (3%) wurden Mängel registriert.

5.8 DSA (EIU)

88 Stationen (73%) sind mit dynamischen Schriftanzeigern (DSA) ausgerüstet. Diese zeigen durch einen durchlaufenden Strich oder durch die Anzeige der aktuellen Uhrzeit die Funktionsfähigkeit an, falls kein Störfall erwartet wird. Mängel wurden in 5 Fällen (4%) festgestellt.

5.9 Beschallung (EIU)

An 14 Stationen (12%) sind weder Lautsprecher einer Fahrgastinformationsanlage (FIA) noch DSA-Lautsprecher vorhanden. An weiteren 80 Stationen (67%) mit Lautsprechern wurden während der Aufenthaltszeit der Erfasser trotz stattfindender Zugfahrten keine Regelanzeigen (Zugankündigungen oder Warnhinweise) getätigt. An 27 Stationen (23%) wurden Regelanzeigen registriert.

An 7 Stationen (6%) erfolgten trotz vorhandener Lautsprecher keine Störfallhinweise bei beobachteten Störfällen. Als Störfallanzeigen gelten Informationen über Verspätungen, Gleisänderungen oder Zugausfälle. In 4 Fällen wurden die Hinweise jedoch optisch per DSA angezeigt. An 13 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 8-mal (7%) unvollständig oder wiesen Mängel auf, Liniennetzpläne waren an 20 Stationen (17%) unvollständig oder fehlten ganz. Hinweise auf aktuelle Fahrplanänderungen waren – wenn erforderlich – immer vorhanden, Hinweise auf die 3-S-Zentrale fehlten 3-mal (3%).

5.11 Info-/Notrufsäulen (EIU)

Info-/Notrufsäulen sind an 6 Stationen (5%) vorhanden. Die Überprüfung der Funktionalität von Infosäulen erfolgte durch direktes Testen anhand eines Fallbeispiels einer Fahrplananfrage. 3-mal wurden Mängel festgestellt.

6. Vertrieb und Service

6.1 Verkaufsstelle (EVU, z.T. Dritte)

Personenbedienter Fahrkartenverkauf (DB, Agentur, Kiosk) erfolgt an 18 Stationen (15%).

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 28 Stationen (23%). Funktionsmängel wurden nicht festgestellt.

6.3 Entwerter (EVU)

Entwerter werden im Tarifraum Berlin ABC und an weiteren ausgewählten Standorten aufgestellt. Die Funktionsfähigkeit der Entwerter, die an 41 Stationen (34%) vorhanden waren, wurde jeweils geprüft. 3-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 3 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 18 Stationen (15%). 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.

30 Stationen (25%) wurden als „leicht verschmutzt“, 3 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 46 Stationen (38%) wurden „leichte Schäden“, bei 49 Stationen (41%) „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.

70 Stationen (incl. Stationsumgebungen) (58%) 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 37 Stationen (31%) 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.

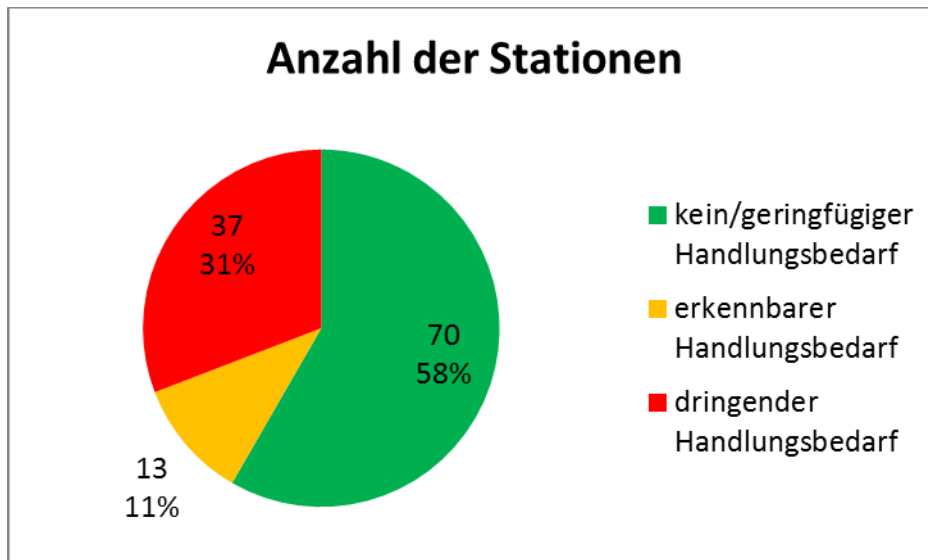


Abb. 3 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit

Aus Fahrgastsicht steht somit 61% der Nutzer eine praktisch barrierefreie Stationsinfrastruktur zur Verfügung. Nur 16% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Barrierefreiheit angewiesen.

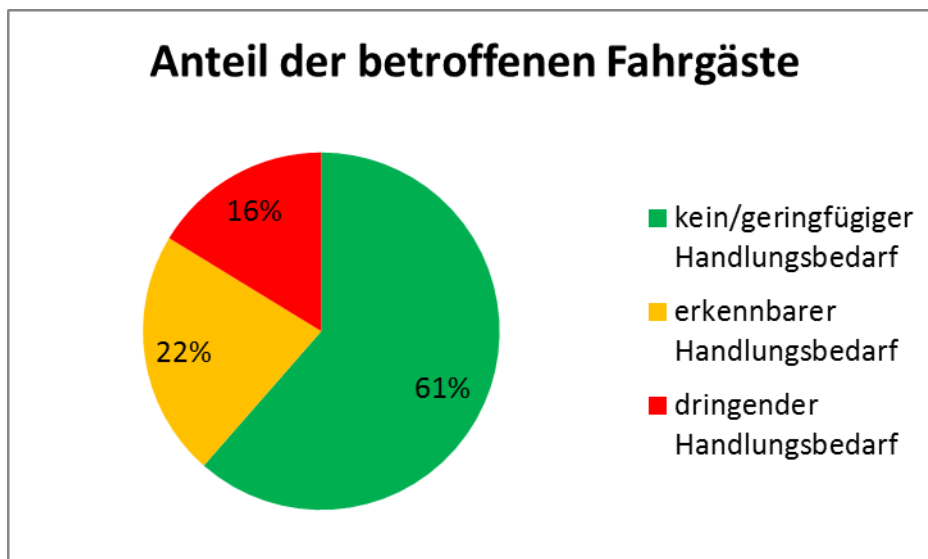


Abb. 4 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste

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

Die folgenden 35 Stationen erfüllen die Anforderungen zu 100 %:

- | | |
|------------------------|----------------------------|
| • Albrechtshof | • Brandenburg Hbf |
| • Basdorf | • Cottbus-Sandow |
| • Berkenbrück | • Döberitz |
| • Berlin Hbf | • Eberswalde Hbf |
| • Berlin-Gesundbrunnen | • Erkner |
| • Berlin-Jungfernheide | • Fohrde |
| • Bestensee | • Forst (Lausitz) |
| • Biesenthal | • Friesack (Mark) |
| • Blumberg-Rehhahn | • Gollmitz (Niederlausitz) |

- Grüneberg
- Hangelsberg
- Jacobsdorf (Mark)
- Klandorf
- Kremmen
- Lottschese
- Lubolz
- Ludwigsfelde Struveshof
- Müncheberg (Mark)
- Neustadt (Dosse)
- Prenzlau
- Pritzerbe
- Seehausen (Uckermark)
- Walsleben
- Warnitz (Uckermark)
- Wusterwitz
- Zellendorf

Die folgenden Stationen erfüllen die Anforderungen gar nicht:

- Finkenheerd
- Ruhland

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 41 Stationen (34%) besteht kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf. Bei 19 Stationen (16%) besteht dringender Handlungsbedarf.

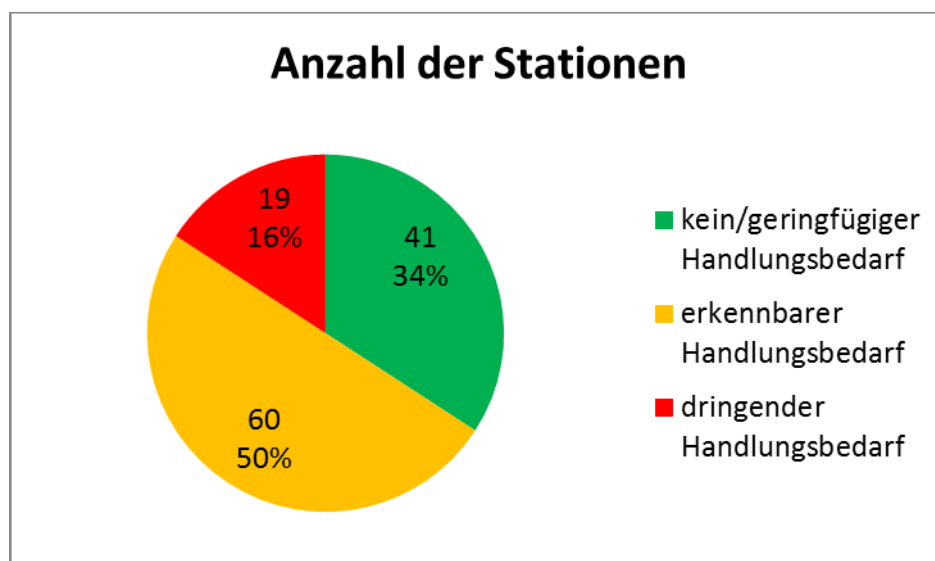


Abb. 5 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation

Sogar 83% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Fahrgastinformation zur Verfügung. Nur 3% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit dringendem Handlungsbedarf in puncto Fahrgastinformation angewiesen.

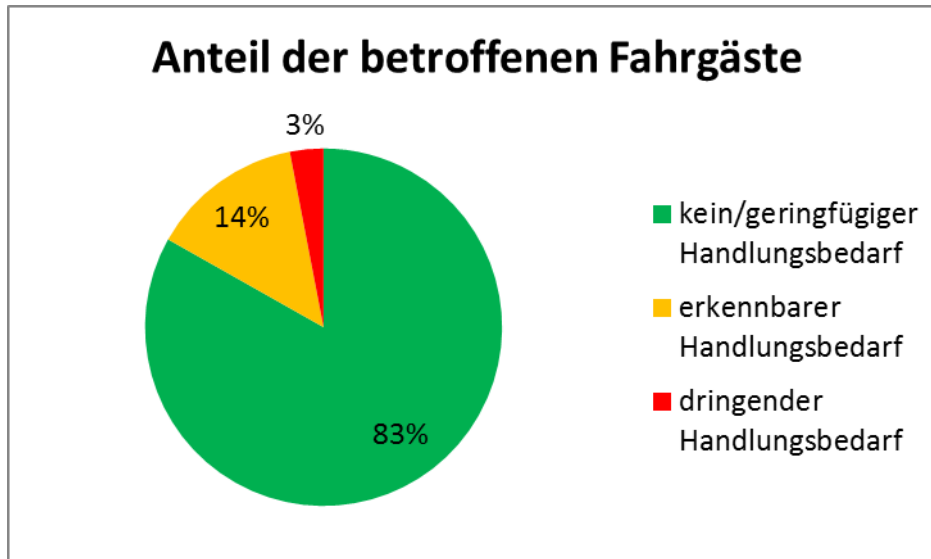


Abb. 6 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste

Als wesentliche Mängel wurden fehlende Ansagen von Zügen oder Lücken im Wegeleitsystem festgestellt. Bei 14 Stationen (12%) 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.

Wegeleitsysteme fehlen grundsätzlich an 23 Stationen (19%):

- Blumenthal (Mark)
- Breddin
- Brügge (Prignitz)
- Chorin
- Ferch-Lienewitz
- Friedersdorf (b Königs Wusterh.)
- Friesack (Mark)
- Golzow (b Eberswalde)
- Herzberg (Mark)
- Jänschwalde
- Jänschwalde Ost
- Kremmen
- Neutrebbin
- Pritzwalk-Hainholz
- Präsen West
- Rosenwinkel
- Sarnow
- Schmachtenhagen
- Wusterhausen (Dosse)
- Wutike
- Zehdenick Neuhof
- Zellendorf
- Zernsdorf

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 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 120 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Fahrgastinformation im Durchschnitt zu 77 %.

Die folgenden 10 Stationen erfüllen die Anforderungen zu 100 %:

- Berlin Friedrichstraße
- Berlin-Jungfernheide
- Biesenthal
- Birkenwerder
- Brandenburg Hbf
- Cottbus
- Erkner
- Königs Wusterhausen
- Neustadt (Dosse)
- Prenzlau

Die folgenden 14 Stationen verfügen über kein dynamisches System zur Fahrgastinformation, so dass die Fahrgäste bei Betriebsabweichungen nicht informiert werden können:

- Brügge (Prignitz)
- Falkenhagen Gewerbestraße
- Ferch-Lienewitz
- Herzberg (Mark)
- Klandorf
- Lottschese
- Meyenburg
- Niederfinow
- Pritzwalk West
- Pritzwalk-Hainholz
- Rosenwinkel
- Schmachtenhagen
- Weisen
- Zehdenick Neuhof

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 62 Stationen (52%) erfüllt etwas mehr als die Hälfte der Stationen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität (kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf). Bei weiteren 45 der untersuchten Stationen (37%) zeichnet sich erkennbarer Handlungsbedarf ab.

Bei 13 Stationen (11%) konnte dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ermittelt werden.

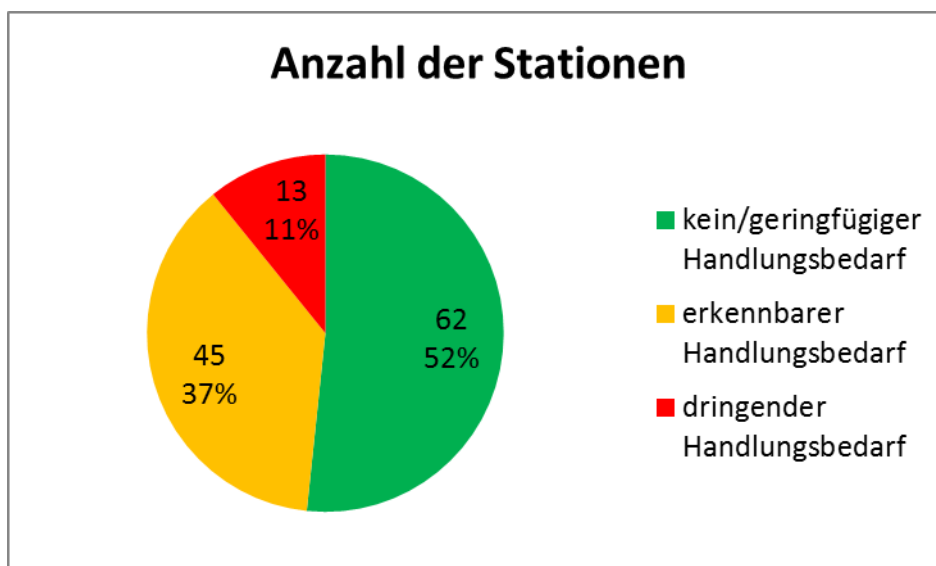


Abb. 7 Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität

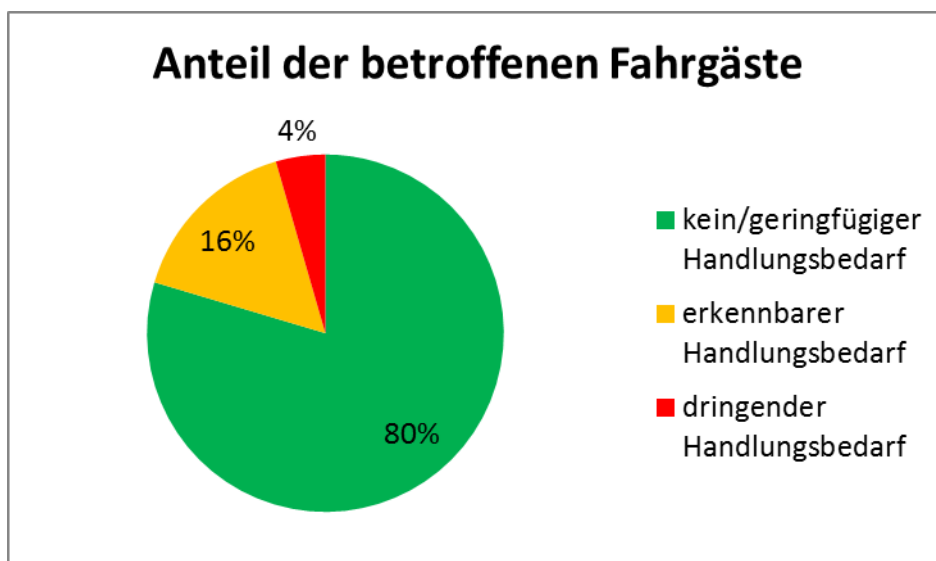


Abb. 8 Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste

Mit 80% der betroffenen Fahrgäste steht somit vier Fünftel aller Nutzer eine Stationsinfrastruktur mit einer guten bis sehr guten Aufenthaltsqualität zur Verfügung. Nur 4% 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 mehr als 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 120 untersuchten Stationen erfüllen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität im Durchschnitt zu 85 %.

Die folgenden 17 Stationen erfüllen die Anforderungen zu 100 %:

- Alt Rosenthal
- Basdorf
- Blumberg-Rehhahn
- Frankfurt (Oder)-Rosengarten
- Friedersdorf (b Königs Wusterh.)
- Gorgast
- Grüneberg
- Klandorf
- Lottschese
- Ludwigsfelde Struveshof
- Müncheberg (Mark)
- Neuzelle
- Niederfinow
- Prenzlau
- Pritzwalk West
- Tantow
- Zellendorf

Bei den folgenden 13 Stationen besteht dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität:

- Albrechtshof
- Beutersitz
- Brandenburg Altstadt
- Brügge (Prignitz)
- Finkenheerd
- Götz
- Grunow (Niederlausitz)
- Kremmen
- Kyritz
- Marquardt
- Rosenwinkel
- Schmachtenhagen
- Wutike

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.

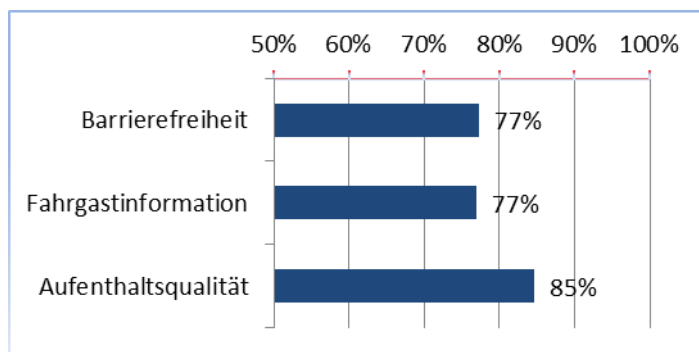


Abb. 9 Erfüllungsgrade nach Kriterien

Der Gesamterfüllungsgrad aus allen drei Kriterien liegt im Durchschnitt aller Stationen bei 80 %.

Die besten Ergebnisse erzielen die folgenden Stationen:

1. Prenzlau (Gesamterfüllungsgrad 100%)
2. Brandenburg Hbf, Erkner (jeweils 98,3%)
4. Berlin Hbf, Berlin-Gesundbrunnen, Berlin-Jungfernheide, Eberswalde Hbf, Grüneberg (jeweils 96,7%)
9. Blumberg-Rehhahn, Ludwigsfelde Struveshof, Müncheberg (Mark), Tantow, Birkenwerder, Fohrde, Jacobsdorf (Mark), Lubolz (jeweils 95,0%)

Die schlechtesten Ergebnisse erzielen die Stationen:

- 111. Wiesenau (Gesamterfüllungsgrad 55,7%)
- 111. Sedlitz Ost (55,7%)
- 113. Rosenwinkel (55,0%)
- 114. Calau (53,7%)
- 115. Saarmund (52,3%)
- 116. Brügge (Prignitz) (51,7%)
- 117. Wilmersdorf (b Angermünde) (49,0%)
- 118. Zehdenick Neuhof (48,3%)
- 118. Finkenheerd (48,3%)
- 120. Schmachtenhagen (38,3%)

Zur Station Schmachtenhagen ist anzumerken, dass hier ausschließlich touristischer Wochenendverkehr abgewickelt wird.

36 Stationen (30%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu 90% oder darüber. 27 Stationen (23%) erfüllen die Anforderungen der VBB GmbH zu weniger als 70%.

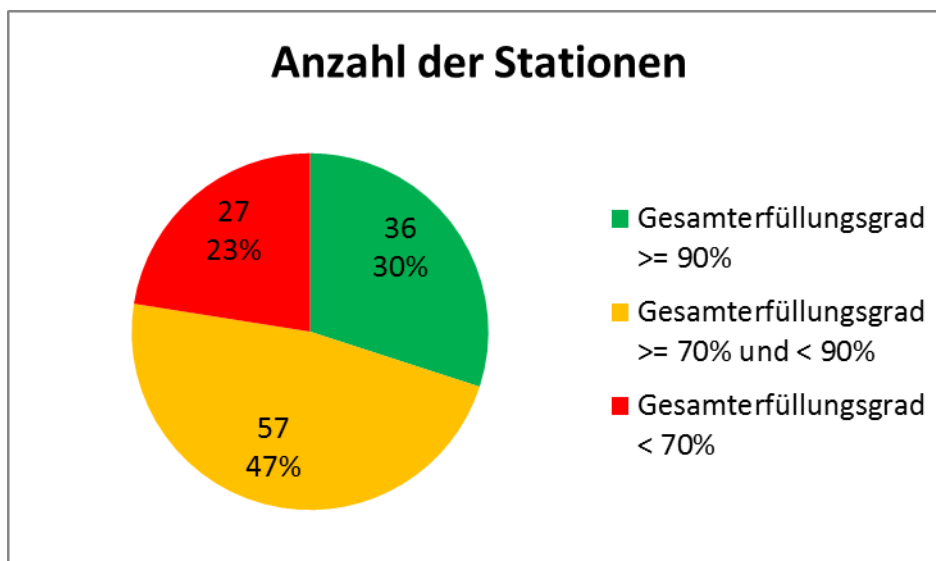


Abb. 10 Bewertung des Gesamterfüllungsgrades

Insgesamt 66% der betroffenen Fahrgäste steht somit eine Stationsinfrastruktur mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% zur Verfügung. 14% der betroffenen Fahrgäste sind auf Stationen mit einem Gesamterfüllungsgrad von unter 70% angewiesen.

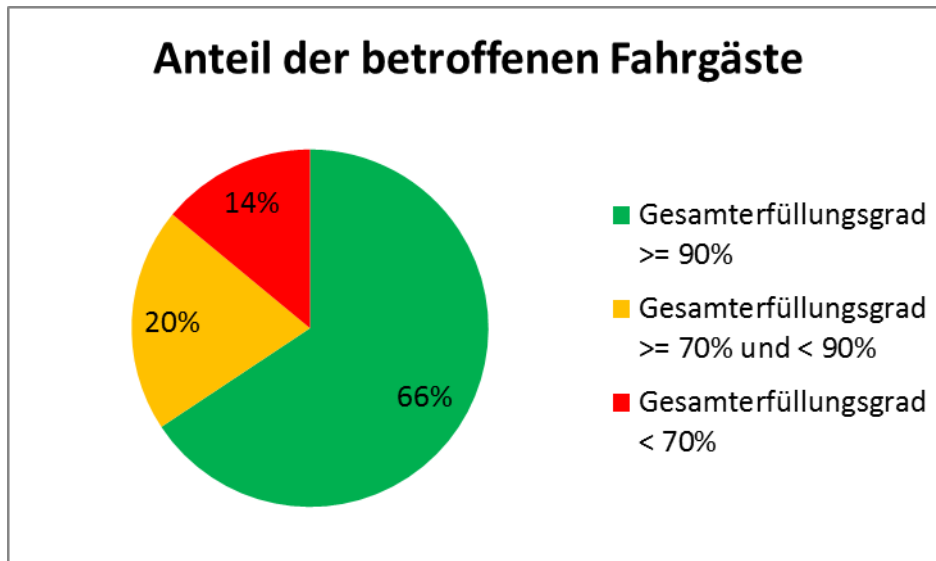


Abb. 11 Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste

Bei 17 Stationen (14%) besteht in allen Untersuchungskriterien (Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität) kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf für Verbesserungen (● ● ●). Bei einer Station (Schmachtenhagen) besteht in allen drei Untersuchungskriterien dringender Handlungsbedarf (● ● ●).

Die folgende Übersicht zeigt den durchschnittlichen Erfüllungsgrad je Bahnhofskategorie:

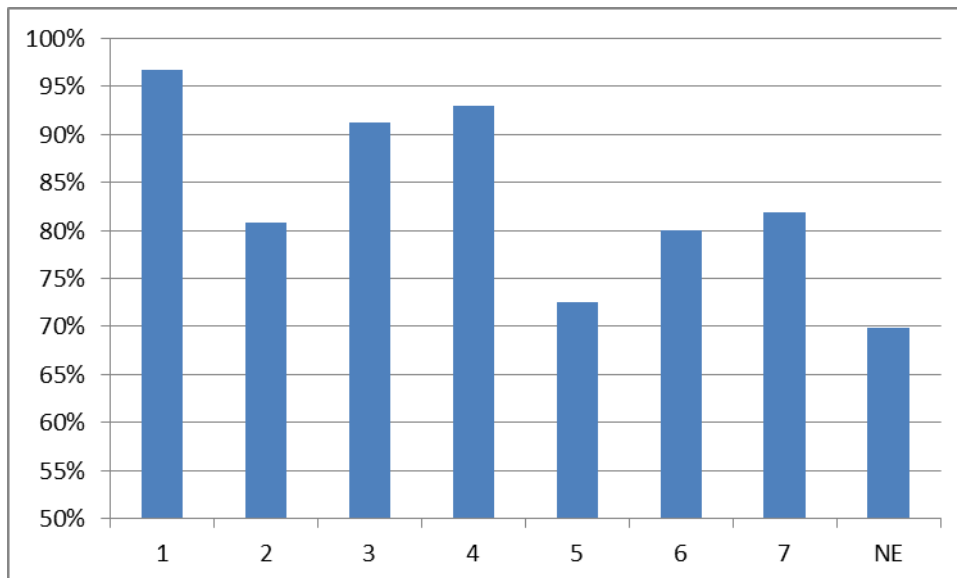


Abb. 12 Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie

Die Übersicht zeigt, dass die kleinen Stationen in der Untersuchung zumeist schlechtere Ergebnisse erzielen als die großen (Ausnahme Bahnhof Cottbus (Kategorie 2), dessen Erneuerung inklusive barrierefreiem Ausbau aber in Planung ist). Im Zusammenspiel mit Abb. 10 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 folgenden Stationen unterer Bahnhofskategorien (Kategorie 6 oder 7) besteht in allen drei Untersuchungskriterien (Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität) kein oder nur geringfügiger Handlungsbedarf:

- Bad Freienwalde
- Bestensee
- Drahnsdorf
- Fohrde
- Grüneberg
- Jacobsdorf (Mark)
- Lubolz
- Tantow
- Walsleben

Umgekehrt besteht bei den Bahnhöfen der Kategorien 2 und 3

- Berlin-Friedrichstraße
- Berlin-Charlottenburg
- Berlin-Hohenschönhausen
- Berlin-Schöneweide
- Cottbus

Handlungsbedarf hinsichtlich der Herstellung der Barrierefreiheit. In Berlin-Hohenschönhausen besteht zudem Handlungsbedarf hinsichtlich der Aufenthaltsqualität.

Stationsname	DB-Bahnkategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Ahrensfelde Friedhof	6		70%	●	90%	●	95%	●	85,0%	50
Albrechtshof	6		100%	●	90%	●	50%	●	80,0%	64
Alt Rosenthal	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	100%	●	90,0%	30
Altdöbern	6		50%	●	90%	●	80%	●	73,3%	86
Bad Freienwalde	6		95%	●	90%	●	95%	●	93,3%	17
Basdorf	NE		100%	●	70%	●	100%	●	90,0%	30
Bergsdorf	7	unter 50 Fg., Grundern. gepl.	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	50
Berkenbrück	6		100%	●	80%	●	95%	●	91,7%	23
Berlin Friedrichstraße	2		85%	●	100%	●	95%	●	93,3%	17
Berlin Hbf	1		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	4
Berlin-Charlottenburg	3		76%	●	95%	●	90%	●	87,0%	43
Berlin-Gesundbrunnen	1	Empfangsgebäude in Bau	100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	4
Berlin-Hohenschönhausen	3		81%	●	90%	●	70%	●	80,3%	63
Berlin-Jungfernheide	4		100%	●	100%	●	90%	●	96,7%	4
Berlin-Schöneeweide	3	2014 kein Regionalhalt	75%	●	95%	●	90%	●	86,7%	45
Bestensee	6		100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	17
Beutersitz	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	69
Biesenthal	6		100%	●	100%	●	70%	●	90,0%	30
Birkenwerder	4		95%	●	100%	●	90%	●	95,0%	9
Blumberg-Rehhahn	7		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	9
Blumenthal (Mark)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	59
Bölzke	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	80%	●	85,0%	50
Brandenburg Altstadt	7		90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	69
Brandenburg Hbf	3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	2
Breddin	6		51%	●	85%	●	90%	●	75,3%	76
Brügge (Prignitz)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	55%	●	51,7%	116
Calau	5		1%	●	85%	●	75%	●	53,7%	114
Caputh-Geltow	7	Grunderneuerung geplant	50%	●	75%	●	70%	●	65,0%	104
Casekow	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	90%	●	86,7%	45
Chorin	6	Grunderneuerung geplant	50%	●	80%	●	80%	●	70,0%	90
Cottbus	2	Grunderneuerung geplant	15%	●	100%	●	90%	●	68,3%	94
Cottbus-Sandow	6		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	30
Dahlewitz	5		70%	●	85%	●	70%	●	75,0%	77
Döberitz	7		100%	●	90%	●	75%	●	88,3%	37
Drahnsdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	90%	●	95%	●	91,7%	23
Eberswalde Hbf	3		100%	●	95%	●	95%	●	96,7%	4
Elstal	6		75%	●	85%	●	75%	●	78,3%	69
Elsterwerda-Biehla	5	Grunderneuerung geplant	50%	●	95%	●	95%	●	80,0%	64
Erkner	3		100%	●	100%	●	95%	●	98,3%	2
Falkenhagen Gewerbepark	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	20%	●	95%	●	68,3%	94
Ferch-Lienewitz	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	20%	●	80%	●	63,3%	106
Finkenheerd	6		0%	●	80%	●	65%	●	48,3%	118
Fohrde	7		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	9
Forst (Lausitz)	6		100%	●	85%	●	75%	●	86,7%	45
Frankfurt (Oder)-Rosengarten	6		50%	●	90%	●	100%	●	80,0%	64
Friedersdorf (b Königs Wusterh.)	6		95%	●	80%	●	100%	●	91,7%	23
Friesack (Mark)	6		100%	●	85%	●	70%	●	85,0%	50
Gollmitz (Niederlausitz)	7		100%	●	85%	●	95%	●	93,3%	17
Golzow (b Eberswalde)	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	56
Gorgast	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	100%	●	91,7%	23
Götz	6		95%	●	85%	●	45%	●	75,0%	77
Griebnitzsee	4	2. RV-Bahnsteig geplant	95%	●	75%	●	75%	●	81,7%	59
Großbeeren	6		62%	●	85%	●	95%	●	80,7%	62
Großwudicke	7		45%	●	80%	●	75%	●	66,7%	101
Grüneberg	6		100%	●	90%	●	100%	●	96,7%	4
Grunow (Niederlausitz)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	85%	●	60%	●	78,3%	69
Hangelsberg	6		100%	●	80%	●	85%	●	88,3%	37
Herzberg (Mark)	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	80%	●	60,0%	107
Jacobsdorf (Mark)	6		100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	9
Jänschwalde	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	77

Stationsname	DB-Bahnhofskategorie	Bemerkung	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	Handlungsbedarf Barrierefreiheit	Erfüllungsgrad Fahrgastinformation	Handlungsbedarf Fahrgastinformation	Erfüllungsgrad Aufenthaltsqualität	Handlungsbedarf Aufenthaltsqualität	Gesamterfüllungsgrad	Rang
Jänschwalde Ost	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	95%	●	88,3%	37
Joachimsthal	6		45%	●	90%	●	80%	●	71,7%	88
Klandorf	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	100%	●	75,0%	77
Klasdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	70%	●	60%	●	75%	●	68,3%	94
Kolkwitz Süd	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	90%	●	85%	●	86,7%	45
Königs Wusterhausen	4		79%	●	100%	●	95%	●	91,3%	29
Kremmen	6		100%	●	60%	●	60%	●	73,3%	86
Kummersdorf (b Storkow)	7		45%	●	85%	●	95%	●	75,0%	77
Kyritz	NE		45%	●	70%	●	65%	●	60,0%	107
Lauchhammer	6		50%	●	85%	●	75%	●	70,0%	90
Letschin	6		45%	●	90%	●	95%	●	76,7%	73
Leuthen (b Cottbus)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	85%	●	95%	●	88,3%	37
Lottschese	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	25%	●	100%	●	75,0%	77
Lubolz	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	95%	●	95,0%	9
Ludwigsfelde Struveshof	6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	9
Marquardt	6		55%	●	85%	●	60%	●	66,7%	101
Meyenburg	NE		95%	●	20%	●	95%	●	70,0%	90
Müncheberg (Mark)	6		100%	●	85%	●	100%	●	95,0%	9
Neuhausen (b Cottbus)	6		40%	●	70%	●	95%	●	68,3%	94
Neuruppin Rheinsberger Tor	6		95%	●	65%	●	80%	●	80,0%	64
Neustadt (Dosse)	5		100%	●	100%	●	80%	●	93,3%	17
Neutrebbin	6		40%	●	80%	●	95%	●	71,7%	88
Neuzelle	5		50%	●	80%	●	100%	●	76,7%	73
Niederfinow	6		95%	●	35%	●	100%	●	76,7%	73
Passow (Uckermark)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	85%	●	90%	●	80%	●	85,0%	50
Peitz Ost	6		45%	●	90%	●	75%	●	70,0%	90
Potsdam Medienstadt Babelsberg	6		70%	●	90%	●	80%	●	80,0%	64
Prenzlau	4		100%	●	100%	●	100%	●	100,0%	1
Pritzerbe	6		100%	●	90%	●	80%	●	90,0%	30
Pritzwalk	5	Grundern. in Umsetzung	24%	●	80%	●	70%	●	58,0%	109
Pritzwalk West	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	100%	●	68,3%	94
Pritzwalk-Hainholz	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	10%	●	95%	●	65,0%	104
Prösen West	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	80%	●	83,3%	56
Rangsdorf	5	Grunderneuerung geplant	81%	●	90%	●	90%	●	87,0%	43
Rosenwinkel	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	15%	●	60%	●	55,0%	113
Ruhland	5	Grunderneuerung geplant	0%	●	95%	●	75%	●	56,7%	110
Saarmund	6	Grunderneuerung geplant	2%	●	85%	●	70%	●	52,3%	115
Sachsenhausen (Nordb)	6	Grunderneuerung geplant	45%	●	75%	●	80%	●	66,7%	101
Sarnow	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	80%	●	81,7%	59
Schmachtenhagen	NE		45%	●	15%	●	55%	●	38,3%	120
Schönborn (b Doberlug)	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	80%	●	90%	●	86,7%	45
Schönwalde (Barnim)	NE		95%	●	85%	●	85%	●	88,3%	37
Sedlitz Ost	6		12%	●	70%	●	85%	●	55,7%	111
Seefeld (Mark)	6		95%	●	85%	●	95%	●	91,7%	23
Seehausen (Uckermark)	6		100%	●	85%	●	90%	●	91,7%	23
Tantow	6		95%	●	90%	●	100%	●	95,0%	9
Templin	7		95%	●	80%	●	95%	●	90,0%	30
Thyrow	6		75%	●	80%	●	70%	●	75,0%	77
Walsleben	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	90%	●	90%	●	93,3%	17
Warnitz (Uckermark)	6		100%	●	70%	●	95%	●	88,3%	37
Weisen	6	unter 50 Fg., Grundern. gepl.	90%	●	20%	●	95%	●	68,3%	94
Wellmitz	6		50%	●	80%	●	95%	●	75,0%	77
Wiesenau	6		12%	●	60%	●	95%	●	55,7%	111
Wilmersdorf (b Angermünde)	6	Grunderneuerung geplant	7%	●	60%	●	80%	●	49,0%	117
Wusterhausen (Dosse)	NE		45%	●	75%	●	85%	●	68,3%	94
Wusterwitz	6		100%	●	80%	●	70%	●	83,3%	56
Wutike	NE	unter 50 Fahrgäste am Tag	90%	●	75%	●	60%	●	75,0%	77
Zehdenick Neuhof	7	Grunderneuerung geplant	50%	●	15%	●	80%	●	48,3%	118
Zellendorf	7	unter 50 Fahrgäste am Tag	100%	●	70%	●	100%	●	90,0%	30
Zernsdorf	6	unter 50 Fahrgäste am Tag	95%	●	75%	●	85%	●	85,0%	50

Tab. 1 Endergebnis aller 120 Stationen

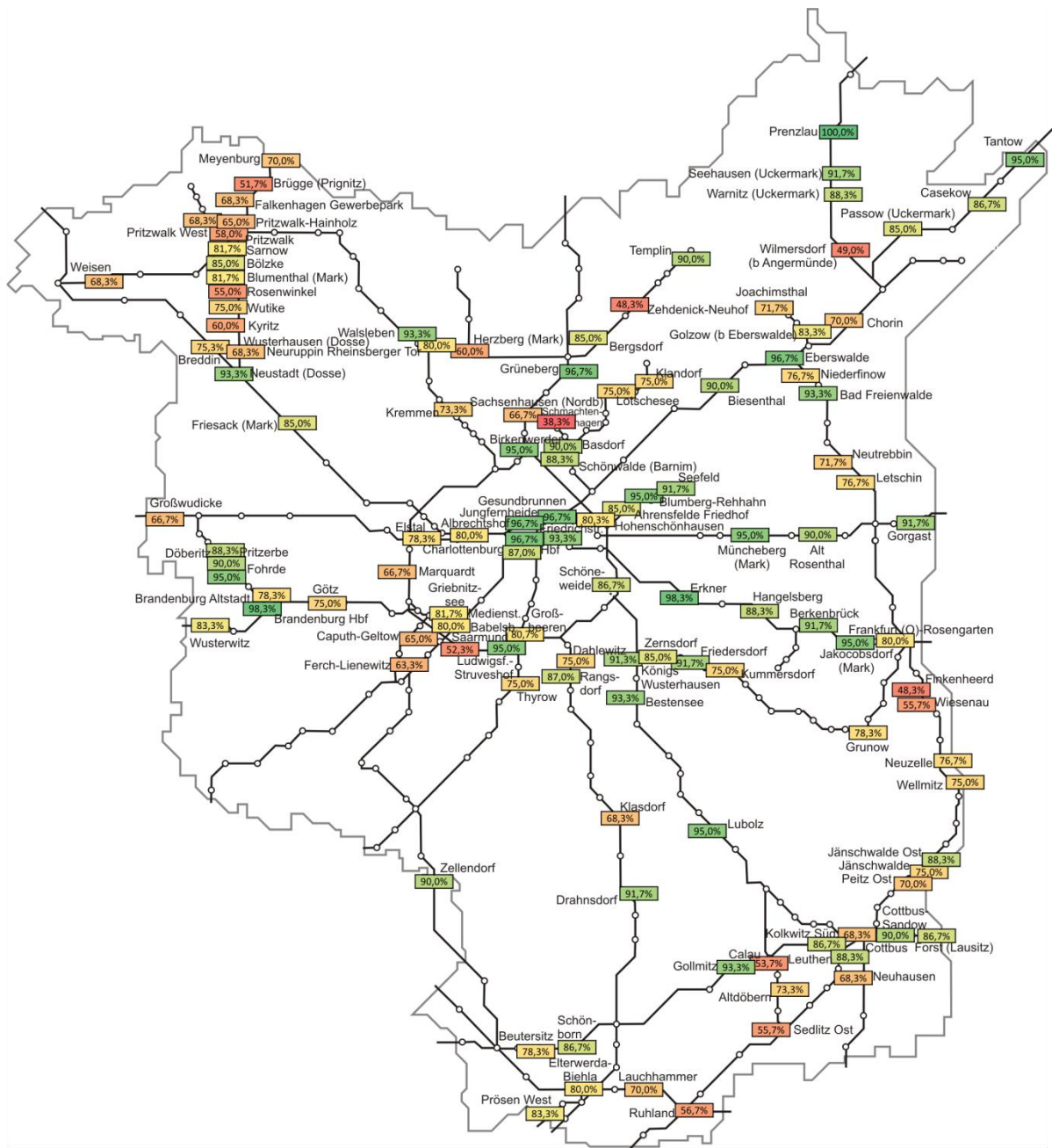


Abb. 13 Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade

Die Kartendarstellung macht deutlich, dass besonders bei Stationen an Nebenstrecken die Anforderungen häufig nicht erfüllt werden.

IV. Fazit

Die Ergebnisse der Analyse und Bewertung der Qualität von Stationen des Schienenpersonennahverkehrs 2014 zeigen wie schon in den Jahren 2012 und 2013 den Bedarf an einer qualitätsorientierten Weiterentwicklung der Stationen, der sich regional nicht wesentlich unterscheidet.

So besteht diesmal bei 23 % der untersuchten Stationen dringender und bei 47% erkennbarer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinformation oder der Aufenthaltsqualität. 30% der Stationen weisen mit einem Gesamterfüllungsgrad von mindestens 90% keinen oder nur geringfügigen Handlungsbedarf auf. In diesem Jahr entsprechen 14% 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:

- Bei fast der Hälfte der untersuchten Stationen beträgt die Bahnsteighöhe weniger als 55 cm (betrifft 18% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei mehr als der Hälfte der untersuchten Stationen ist kein oder kein vollständiges taktiles Leitsystem vorhanden (betrifft 32% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Bei mehr als einem Zehntel 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 weniger als 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 19% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Ungefähr ein Fünftel aller Stationen haben Defizite beim Wetterschutz (betrifft 13% der Reisenden des Regionalverkehrs)
- Mehr als drei Viertel aller Stationen weisen Schäden (Abnutzungen oder Zerstörungen) auf, die die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen (betrifft 55% der Reisenden des Regionalverkehrs)

Wie in den Vorjahren zeigte sich, dass die kleinen Stationen in der Untersuchung insgesamt schlechtere Ergebnisse erzielen 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 Berlin Hbf, Friedrichstraße, Gesundbrunnen oder Brandenburg Hbf als auch auf kleine Haltepunkte wie Fohrde, Grüneberg, Jacobsdorf (Mark), Lubolz oder Tantow zu.

Umgekehrt weisen auch Bahnhöfe oberer Bahnhofskategorien Defizite auf. Besonders am Knotenbahnhof Cottbus ist noch keine Barrierefreiheit vorhanden. In Berlin-Charlottenburg fehlt der barrierefreie Zugang zum Empfangsgebäude und der Umstieg zur S-Bahn ist nur über große Umwege barrierefrei. Stärker frequentierte Vorstadtbahnhöfe wie Berlin-Hohenschönhausen und Potsdam-Griebnitzsee haben starke Vandalismusschäden. Neben

der Station Schmachtenhagen, die nur am Wochenende bedient wird, waren auffällige Negativbeispiele in diesem Jahr die Stationen Finkenheerd, Zehdenick-Neuhof und Wilmersdorf (b Angermünde) mit Gesamterfüllungsgraden von jeweils unter 50%.

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 NEB-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.

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. 14 Stationsanforderungen

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Übersichtskarte der für die Untersuchung ausgewählten Zugangsstellen	5
Abb. 2	Stationsanforderungen	6
Abb. 3	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit	17
Abb. 4	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Barrierefreiheit nach Anteil betroffener Fahrgäste	17
Abb. 5	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation	19
Abb. 6	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Fahrgastinformation nach Anteil betroffener Fahrgäste	20
Abb. 7	Einstufung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität	22
Abb. 8	Gewichtung des Handlungsbedarfs bezüglich der Aufenthaltsqualität nach Anteil betroffener Fahrgäste	22
Abb. 9	Erfüllungsgrade nach Kriterien	24
Abb. 10	Bewertung des Gesamterfüllungsgrades	25
Abb. 11	Gewichtung des Gesamterfüllungsgrades nach Anteil betroffener Fahrgäste	26
Abb. 12	Erfüllungsgrade nach Bahnhofskategorie	26
Abb. 13	Übersichtskarte der Gesamterfüllungsgrade	30
Abb. 14	Stationsanforderungen	32

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Endergebnis aller 120 Stationen	29
--------	---------------------------------------	----

Anhang

Datenblätter (Bewertungsbögen) für die untersuchten Zugangsstellen