



Stationsbericht

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 2007



Stationsbericht

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 2007

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| 1. Überblick | 1 |
| 2. Vertragliche Situation | 2 |
| 2.1 Stationsnutzungsvertrag | 2 |
| 2.2 Stationsgebühren | 2 |
| 3. Stationspreise | 3 |
| 3.1 Systematik der Stationspreisbindung | 3 |
| 3.2 Angebotene Leistung je Stationskategorie | 4 |
| 3.3 Stationspreise für den VRR | 5 |
| 3.4 Kritik am Stationspreissystem | 5 |
| 3.4.1 Kategorisierung der Stationspreise | 5 |
| 3.4.2 Stationsausstattung | 6 |
| 4. Verkehrsverträge VRR / EVU | 8 |
| 4.1 Aufnahme des Ausstattungsumfangs | 8 |
| 4.2 Qualitätserfassung an den Stationen | 8 |
| 5. Stationsaufnahme 2007 | 12 |
| 5.1 Vorgehensweise | 12 |
| 5.2 Ergebnisse | 12 |
| 5.2.1 Ausstattungsumfang | 12 |
| 5.2.2 Zustand der Stationen | 13 |
| 5.3 Konsequenzen aus der Stationsaufnahme | 17 |

Anlagen

Anlage 1: Kategorien der Stationen im VRR

Anlage 2: Entwicklung der Stationspreise und DB Kategorien in den Jahren 2004 – 2007

Anlage 3: Leistungen je Bahnhofskategorie gemäß ABP mit Mehrleistungen im VRR

1. Überblick

Im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr gibt es zurzeit 269 Stationen. Das sind 39,5 % aller Stationen in Nordrhein-Westfalen. Von diesen 269 Stationen befinden sich 261 Stationen im Eigentum des Eisenbahninfrastrukturunternehmens DB Station&Service AG und 8 Stationen im Eigentum der Regiobahn GmbH.

Nach dem Stationspreissystem (siehe Punkt 3.1) sind die Stationen von DB Station&Service AG in 6 Kategorien eingeteilt. Die Einteilung der Stationen in die Kategorien ist in den Anlagen 1 + 2 dargestellt. Die Anlage 2 zeigt darüber hinaus auch die Entwicklung der Stationspreise in den letzten Jahren auf und enthält die Anzahl der Ein- und Aussteiger für jede Station.

Für die 261 Stationen der DB Station&Service AG betrug das Stationsentgelt in 2007 52,5 Mio. €. Damit entfallen 14,3 % der an die Eisenbahnverkehrsunternehmen weitergeleiteten Regionalisierungsmittel auf die Nutzung der Stationen.

Der vorliegende Stationsbericht gibt einen Überblick über die Ausstattung und den Zustand der Stationen zum Zeitpunkt Mitte 2007.

2. Vertragliche Grundlagen

Obwohl der VRR die angebotene Infrastruktur an den Stationen über die Stationspreise finanziert, gibt es kein direktes Vertragsverhältnis zwischen dem VRR und DB Station&Service AG. Damit sind die Handlungsmöglichkeiten des VRR und seine Einflussnahme auf die Entwicklung der Stationsinfrastruktur und auf deren Qualität sehr eingeschränkt.

Zur Übersicht werden im Folgenden die vertraglichen Beziehungen der Beteiligten dargestellt.

2.1 Stationsnutzungsvertrag

Für die Nutzung und die Ausstattung der Stationen gelten die „Allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur von Personenbahnhöfen der DB Station&Service AG“ (ABP mit Stand vom 10.04.2007). Sie sind die Grundlage für den Stationsnutzungsvertrag zwischen DB Station&Service AG und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, in dem Rechte und Pflichten der Vertragspartner und die Entgelthöhe für die Nutzung der Stationen geregelt werden.

2.2 Stationsgebühren

Zentraler Bestandteil der ABP und damit auch des Stationsnutzungsvertrages ist die Festlegung des Nutzungsentgeltes (Stationsgebühren). Die Stationsgebühren werden vom Eisenbahnverkehrsunternehmen direkt an DB Station&Service AG entrichtet. Sie sind Bestandteil des Bestellerentgeltes, das der VRR an die Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterleitet.

Wegen dieser finanziellen Auswirkungen wird im Folgenden die Stationspreisbildung näher erläutert.

3. Stationspreise

3.1 Systematik der Stationspreisbindung

Stationskategorien

Alle Personenbahnhöfe der DB Station&Service AG sind einer Stationskategorie zugeordnet. Derzeit gibt es sechs Stationskategorien. Die Zuordnung in eine Stationskategorie wird nach bundesweit einheitlichen, verkehrlichen Kriterien vorgenommen. Die verkehrlichen Kriterien sind dabei die Anzahl der Zughalte und die Reisendenzahlen.

Außerdem wird mit einer festen Gewichtung

- der Anteil von Fern- und Nahverkehrsreisenden
- der Anteil von Fern- und Nahverkehrszügen an den Zughalten
- die Verknüpfungsfunktion der Station

mit berücksichtigt.

Preisbildung

Der Stationspreis wird auf der Basis der Kosten gebildet, die für die Vorhaltung und den Betrieb der Infrastruktur der Stationen in den einzelnen Bundesländern und den einzelnen Stationskategorien insgesamt entstehen.

Dabei werden die Zuschüsse von Fördermittelgebern bundeslandspezifisch berücksichtigt. Infolge dessen und aufgrund der verschiedenen Zughalte ergeben sich für die einzelnen Stationskategorien je nach Bundesland unterschiedliche Entgelthöhen.

Stationsentgelt

Das vom EVU zu entrichtende Stationsentgelt je Station ergibt sich dann aus der Multiplikation des in der Stationspreisliste veröffentlichten Entgeltes mit der Anzahl der Zughalte unter Berücksichtigung eines Zuglängenfaktors.

3.2 Angebotene Leistungen je Stationskategorie

Mit Entrichtung des Stationspreises verpflichtet sich DB Station&Service AG an jeder Station Basisleistungen und kategoriebezogene Basisleistungen anzubieten.

Basisleistungen, die an jeder Station angeboten werden, sind im Einzelnen:

- Bahnstationsnamensschild
- Fahrplanaushang
- Informationsflächen für das EVU
- Flächen für Fahrausweisautomaten und Entwerter
- Wegeleitsystem, Beschilderung
- Reinigung (Die Reinigung erfolgt in Intervallen, die abhängig vom Reisendenaufkommen und Größe des Personenbahnhofs sind)

Kategoriespezifische Basisleistungen sind

- Bahnstationsuhr und Sitzgelegenheit an Stationen der Kategorie 5
- Wetterschutz an Stationen der Kategorie 4
- Dynamische Fahrgastinformation (optisch und/oder akustisch) an Stationen der Kategorie 3
- Servicemitarbeiter (auch zeitweise) und Bahnsteigabschnittsmarkierung an Stationen der Kategorie 2
- ServicePoint an Stationen der Kategorie 1.

Eine Übersicht über die im Stationspreis enthaltenen Leistungen je Kategorie enthält die Anlage 3.

Auf die Basisleistungen und die kategoriespezifischen Basisleistungen besteht ein Rechtsanspruch. Weitergehende Leistungen und Ausstattungen, die vom Land, vom Aufgabenträger oder von Kommunen gewünscht werden, müssen mit DB Station&Service AG gesondert vereinbart werden. Im Rahmen dieser Vereinbarungen ist die Finanzierung sicher zu stellen.

3.3 Stationspreise für den VRR

Die folgende Tabelle enthält die derzeit gültigen Stationspreise für die Stationen im VRR.

| Kategorie | Anzahl der Stationen im VRR | € / Stationshalt |
|-----------|-----------------------------|------------------|
| 1 | 3 | 19,55 |
| 2 | 7 | 14,95 |
| 3 | 8 | 5,58 |
| 4 | 66 | 2,06 |
| 5 | 134 | 2,82 |
| 6 | 43 | 2,77 |

In der Anlage 2 ist dargestellt, in welche Kategorie die Stationen im VRR eingeteilt sind. Neben dem zurzeit gültigen Stationspreis werden auch die Stationspreise 2004 und 2005/2006 dargestellt. Dabei ist zu beachten, dass das bis 2004 geltende stationsscharfe Stationspreismodell in 2005 von einem kategoriebezogenen Preismodell abgelöst wurde (näheres hierzu unter Punkt 3.4).

3.4 Kritik am Stationspreissystem

3.4.1 Kategorisierung der Stationspreise

Im Jahre 2005 ist das oben beschriebene Stationspreissystem eingeführt worden. Bis dahin galt ein stationspreisscharfes Stationspreissystem, bei dem auf der Grundlage der an der jeweiligen Station entstehenden Kosten der Stationspreis individuell für jede einzelne Station festgelegt worden ist (siehe Anlage 2).

Die Kategorisierung der Stationspreise ab 2005 wird vom VRR und bundesweit von den anderen Aufgabenträgern nach wie vor stark kritisiert.

Es gibt Ungerechtigkeiten, da in jeder Kategorie die tatsächlichen Kosten fast aller Stationen entweder oberhalb oder unterhalb des Durchschnittspreises liegen, alle Nutzer aber den Einheitspreis zahlen müssen

Die Kategorisierung verhindert Kosten senkende Investitionen von Aufgabenträgern oder Kommunen an einzelnen Stationen, wenn die damit verbundenen

Einspareffekte sich auf alle gleich kategorisierten Stationen des gesamten Bundeslandes verteilen.

Letztendlich führt nur ein stationsscharfes Preissystem zu einer transparenteren und effizienteren Mittelverwendung, da die Kosten einer Station jeweils mit dem an einer Station vorhandenen Budget (und nicht mit einem Teil eines landesweiten Budgets) in Einklang gebracht werden müssen.

Das neue Stationspreissystem war mit teils erheblichen Mehrbelastungen für die Nutzung der Infrastruktur in den vergangenen Jahren verbunden (siehe auch Anlage 2). Von diesen Kostensteigerungen waren Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich betroffen. So sind z. B. die Stationsgebühren der Regiobahn GmbH mit Einführung des kategoriebasierten Stationspreissystem um mehr als 300.000 € im Jahr gestiegen. Dies entspricht einer Preissteigerung von mehr als 30 %. Auf Veranlassung des VRR werden die Mittel von der Regiobahn GmbH einbehalten.

Als Reaktion auf die vielfach geäußerte Kritik der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Aufgabenträger und vor dem Hintergrund der teils erheblichen Mehrbelastungen für die Nutzung der Infrastruktur in den letzten Jahren hat die Bundesnetzagentur im August 2007 eine Überprüfung der Stationspreise eingeleitet. Dabei sollen insbesondere

- der Zusammenhang zwischen den Stationspreisen und den tatsächlich entstehenden Kosten
- die Preisunterschiede zwischen den einzelnen Bundesländern
- die Preisunterschiede zwischen den Bahnhöfen des Fern- und Nahverkehrs

untersucht werden.

3.4.2 Stationsausstattung

Mit Einführung des Stationspreissystems 2005 hat DB Station&Service AG jeder Kategorie einen standardisierten Umfang an Ausstattungselementen zugewiesen. Dieser sollte - nach Lesart DB Station&Service AG - dazu dienen, eine weitestgehende Preisstabilität zu gewährleisten.

Beim Vergleich mit dem tatsächlich auf den Stationen vorhandenen Ausstattungsumfang wurde festgestellt, dass der Umfang der garantierten Mindestausstattung in den neuen Kategorien häufig erheblich unter dem bisherigen und tatsächlich vor Ort anzutreffenden Ausstattungsumfang liegt. Diese zusätzlichen Ausstattungsmerkmale sind in der Vergangenheit beim Ausbau und bei der Verbesserung der Stationen teilweise mit öffentlichen Mitteln gefördert worden.

Diese zusätzlich vorhandenen Ausstattungselemente (z. B. Sitzgelegenheit und Wetterschutz an Stationen der Kategorie 5 und 6) sind aus der Sicht des VRR und der übrigen Aufgabenträger unverzichtbarer Bestandteil einer für den Fahrgast attraktiven Stationsausstattung.

Im Zusammenhang mit der Modernisierungsoffensive für Stationen in NRW (MOF) ist vom Land NRW in Abstimmung mit den Aufgabenträgern ein Ausstattungsumfang für Stationen festgelegt worden, der u. a. folgende Mindestausstattung für jede Station im SPNV beinhaltet:

- Beleuchtung
- Beschilderung
- Informationsvitrine
- Lautsprecher
- Sitzgelegenheit
- Wetterschutz
- Abfallbehälter

Es gibt Befürchtungen bei den Aufgabenträgern, dass diese nicht zur Basisleistung gehörenden zusätzlichen Ausstattungselemente zurückgebaut oder aber bei Zerstörung oder beim Funktionsausfall von DB Station&Service AG nicht wieder ersetzt oder instandgesetzt werden. Deshalb war es vorrangiges Ziel der Stationsaufnahme, den heute vorhandenen Bestand an Ausstattung aufzunehmen und zu dokumentieren.

4. Verkehrsverträge VRR / EVU

4.1 Aufnahme des Ausstattungsumfangs

Die Verkehrsverträge zwischen dem VRR und den Eisenbahnverkehrsunternehmen enthalten Vereinbarungen, nach denen die EVU verpflichtet werden, im Bereich ihrer Verkehrsverträge den Bestand der Ausstattung der Stationen jährlich aufzunehmen und zu dokumentieren. Für die Aufnahme der Stationen ist in den Verträgen ein überall einheitlicher Erfassungsbogen vorgegeben. Auf dieser Grundlage sind bereits einige Stationen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erfasst worden.

Alle von den EVU bisher im Rahmen ihrer vertraglichen Verpflichtungen erfassten Stationen sind auch vom VRR im Rahmen der Gesamtaufnahme mit aufgenommen worden. Dabei sind keine gravierenden Abweichungen in der Aufnahme und der Beurteilung festgestellt worden.

Im großen Verkehrsvertrag mit DB Regio ist keine detaillierte Aufnahme aller Ausstattungselemente vereinbart worden. Unter den zeitlichen Randbedingungen bei der Erarbeitung des Verkehrsvertrages wäre eine solche Aufnahme nicht zu leisten gewesen. Außerdem bestand wegen der damals vorhandenen Stationspreissystematik keine Veranlassung, den Ausstattungsbestand so detailliert zu erfassen.

4.2 Qualitätserfassung an den Stationen

Die Erfassung des Qualitätszustandes der Stationen ist eines von 13 Qualitätsstandards, die im Rahmen des Qualitätscontrollingsystems Bestandteil eines jeden Verkehrsvertrages zwischen dem VRR und den Eisenbahnverkehrsunternehmen sind.

Im großen Verkehrsvertrag mit der DB Regio ist eine Pönalisierung festgelegt, wenn der Zustand der Stationen nicht den vereinbarten Zielwerten des Qualitätsstandards entspricht. Im Rahmen der bereits erfolgten Wettbewerbsverfahren kann auf Grund fehlender gesetzlicher Grundlagen (Verträge zu Lasten Dritter) dieser Qualitätsstandard nicht pönalisiert wird.

Die Aufnahme der Stationen erfolgt durch Profitester auf der Grundlage eines Erfassungsbogens. Auf dessen Basis werden alle Elemente einer Station, die getrennt voneinander zu bewerten sind, stichprobenartig erfasst.

Dabei ist der Stichprobenplan so aufgebaut, dass die Stationen in 5 Gruppen in Abhängigkeit von der Anzahl der Nutzer unterteilt sind (von Gruppe 1 > 100.000 Fahrgäste/Tag bis zu Gruppe 5 < 500 Fahrgäste/Tag). Gemäß des vom VRR in Auftrag gegebenen Gutachtens bezüglich eines statistisch abgesicherten Stichprobenplans muss jede Gruppe pro Jahr 140 mal erfasst werden (70 Erhebungen im Sommer- und 70 Erhebungen im Winterhalbjahr).

| | Stichproben/ Jahr | Anzahl Stationen | Durchschnittliche Anzahl Erhebungen/Station |
|----------|------------------------------|-----------------------------|--|
| Gruppe 1 | 140 | 4 | 35 |
| Gruppe 2 | 140 | 10 | 14 |
| Gruppe 3 | 140 | 54 | 3 |
| Gruppe 4 | 140 | 146 | 1 |
| Gruppe 5 | 140 | 47 | 3 |
| Gesamt | 700 | 269 | |

Das führt dazu, dass auf Grund des Stichprobenplans kleinere Stationen entweder gar nicht oder nur 1 – 2 Mal im Jahr geprüft werden. Auf Grund der zu geringen Anzahl an Profitestern und der einzuhaltenden Prüfung im Qualitätsstandard Zustand Fahrzeuge war die Einhaltung des o. g. Stichprobenplans im Jahr 2006 durch die Profitester nicht möglich. Deshalb sind die ermittelten Werte für die einzelnen Stationselemente nur für die Gesamtheit aller Stationen repräsentativ. Aus den bisherigen Erkenntnissen hat sich aber deutlich ergeben, dass die Erhebungsanzahl erhöht werden muss und insbesondere kleinere Stationen häufiger aufgenommen und bewertet werden müssen.

Im Rahmen der regulären Linienerfassungen der Profitester werden auch die stationsrelevanten Qualitätsstandards Fahrgastinformation an den Stationen im Regelfall und Fahrgastinformation an den Stationen im Störfall erfasst.

Die Ergebnisse in diesen drei Qualitätsstandards führten beim großen Verkehrsvertrag mit der DB Regio im Jahre 2006 zu folgenden Ergebnissen:

| Qualitätsstandard | Zielwert | erreichter Wert | max. Abzugsbetrag | tatsächlicher Abzugsbetrag |
|--------------------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| Zustand Stationen | 92% | 89,51% | 106.553 € | 53.063 € |
| Fahrgastinfo Station Regelfall | 84% | 74,82% | 149.174 € | 149.174 € |
| Fahrgastinfo Station Störfall | 85% | 61,92% | 149.174 € | 149.174 € |

- Vor allem im Bereich Fahrgastinformation Regelfall weisen die Stationen erhebliche Mängel auf (erreichter Wert: 74,82%)
- Liniennetzpläne sind lediglich an knapp 65 (von 371 erfassten) Stationen vorhanden
- Auch bei der Fahrgastinformation im Störfall sind die erreichten Werte bei Durchsagen nicht akzeptabel (ca. 62%)
- In beiden Kategorien wurde der volle Pönalbetrag fällig (jeweils knapp 150.000 €)
- Im Vergleich dazu sind die Ergebnisse Zustand Stationen für 2006 relativ gut. Dies liegt zum einen daran, dass die gut gepflegten größeren Stationen 2006 in der Stichprobe tendenziell überrepräsentiert waren und zum anderen in dem Mittelwert auch kundenfernere Prüfelemente enthalten sind, die oft in einem guten Zustand sind.

Neben der gerade beschriebenen Erfassung der pönalrelevanten „Bahnhofs-Standards“ werden festgestellte Mängel zeitnah an die zuständigen Stellen der DB gemeldet, um eine möglichst kurzfristige Behebung des Mangels zu erreichen.

Stellt ein Profitester gravierende Mängel fest (z. B. Sicherheit gefährdende Mängel wie zerschlagene Glasscheiben etc.) meldet er diese umgehend an den VRR. Als Beleg werden diese Mängel mit einem Foto dokumentiert. Die Meldungen werden dann an das zuständige Bahnhofsmanagement mit der Bitte um sofortige Behebung weitergeleitet.

Nach ca. einer Woche (je nach Schwere des Falles) werden die gemeldeten Mängel noch einmal kontrolliert. Defekte Fahrausweisautomaten und Entwerter werden ebenfalls umgehend an DB-Vertrieb gemeldet und innerhalb einer Woche noch einmal kontrolliert.

Die bisherigen Erfahrungen haben zu der Erkenntnis geführt, dass eine Optimierung des Meldeverfahrens und die Kontrolle der Beseitigung der gemeldeten Mängel verbessert werden kann (siehe Punkt 5.3)

5. Stationsaufnahme 2007

5.1 Vorgehensweise

Im Zeitraum Mai bis September sind 243 Stationen der Kategorie 4 – 6 im VRR aufgenommen worden.

Die Stationen der Kategorie 1 – 3 sind nicht aufgenommen worden, weil bei diesen größeren und bedeutsamen Stationen mit z. T. Fernverkehrsbedienung unterstellt werden kann, dass die DB selbst ein Interesse daran hat, dass sich diese Stationen sowohl vom Ausstattungsumfang als auch vom Zustand in einer hohen Qualität präsentieren. Außerdem ist die Aufnahme der großen Stationen wegen der Vielzahl von Bahnsteigen und baulichen Einrichtungen sehr aufwändig.

Vorrangiges Ziel der Stationsaufnahme war es, den heute vorhandenen Bestand an Ausstattungselementen aufzunehmen und zu dokumentieren. Deshalb ist für die Aufnahme der Stationen das Erhebungsblatt aus den Vertragsunterlagen der Eisenbahnverkehrsunternehmen verwendet und um weitere Angaben ergänzt worden. So konnte auch die Einbindung der Station in das kommunale Umfeld und die Verknüpfung mit dem kommunalen Verkehr und dem Individualverkehr erfasst werden. Darüber hinaus ist auch qualitativ der Zustand der Stationen zum Zeitpunkt der Aufnahme festgestellt worden.

Die Bahnsteigsituation, die Zugänge, die nähere Umgebung und Besonderheiten wurden durch Fotos zusätzlich dokumentiert.

5.2 Ergebnisse

5.2.1 Ausstattungsumfang

Mit Ausnahme einer Anzahl Uhren, die an einigen Stationen der Kategorie 5 nicht vorhanden sind und fehlenden Sitzgelegenheiten an zwei Stationen, sind alle Elemente der Basisausstattung auf den Stationen vorhanden. Wie zu erwarten war, sind heute sogar deutlich mehr Ausstattungselemente vorhanden, als es der Basisausstattung entspricht.

Die Ergebnisse im Einzelnen:

In der Kategorie 4 wurde die Basisleistung der DB Station & Service AG zu 100 % erfüllt. Darüber hinaus sind alle Stationen der Kategorie 4 mit Lautsprechern ausgestattet und einige zusätzlich noch mit dynamischen Zuganzeigern.

In der Kategorie 5 wird die Basisleistung von DB Station & Service AG nicht auf allen Stationen angeboten. Auf 11 von 132 Stationen fehlt die Uhr, auf zwei fehlen Sitzgelegenheiten. Obwohl in der Kategorie 5 nicht vorgesehen sind alle Stationen mit Lautsprechern ausgestattet und nahezu alle mit einem Wetterschutz versehen.

In der Kategorie 6 wurde die Basisleistung der DB Station & Service AG mit 100 % erfüllt. Darüber hinaus sind auf den meisten Stationen Bahnhofsuhren, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz und Lautsprecher vorhanden.

Eine Übersicht über den aufgenommenen Ausstattungsumfang im Vergleich zur Basisausstattung zeigt Anlage 3.

5.2.2 Zustand der Stationen

Deutlich muss an dieser Stelle noch einmal betont werden, dass der Schwerpunkt der Stationsaufnahme die Erfassung des Ausstattungsumfanges auf den Bahnsteigen war. Im Zusammenhang mit dieser Erfassung hat es sich angeboten, eine grobe qualitative Bewertung des Zustandes der Stationen vorzunehmen.

Aus folgenden Gründen konnte keine belastbare Bewertung des Zustandes der Stationen erfolgen:

- Aufnahmeschwerpunkt war der Bahnsteigbereich. Das Erscheinungsbild einer Station wird aber maßgeblich auch vom Zustand der Zugänge zu den Bahnsteigen, einem ggf. vorhandenen Stationsgebäude, dem Umfeld einschließlich der Verknüpfungsanlagen zu Bussen, sowie zum PKW und zum Fahrrad bestimmt. Eine umfassende Aufnahme aller Systembestandteile war organisatorisch nicht umsetzbar.

- Eine belastbare qualitative Aufnahme des Zustandes der Stationen ist im Rahmen des Qualitätscontrollingsystems (siehe Punkt 4.) durch Profitester vorgesehen.

Insbesondere vor dem Hintergrund einer Vergleichbarkeit zwischen allen aufgenommenen Stationen zu einem Zeitpunkt können natürlich trotzdem einige grundlegende Erkenntnisse aus der Aufnahme des Zustandes gewonnen werden.

Bauartbedingte Zustandsmängel

Ein besonders schlechtes Erscheinungsbild zeigen Stationen, die im Zugangsbereich über geschlossene Treppenanlagen oder Unterführungen verfügen.

Beispiele für solche Stationen sind:



Dormagen



Hervest-Dorsten

Keine Schadensbeseitigung

Es gibt eine Reihe von Stationen, an denen die DB Station&Service AG Zerstörungen und Schmierereien ganz bewusst nicht mehr beseitigt, weil der Neuzustand zum wiederholten Male sofort wieder zerstört worden ist.

Beispiele für solche Stationen sind:



Dortmund-Mengede



Neuss-Am Kaiser

Kameraüberwachung

Es scheint ein Zusammenhang zu geben zwischen der Kamerabeobachtung einer Station und dem Zustand. Wo Kameras vorhanden sind, sind weniger Zerstörungen anzutreffen und die Stationen befinden sich in einem besseren Zustand.

Beispiele für solche, kameraüberwachten Stationen sind:



Feldhausen



Essen-Gerschede

Soziale Kontrolle

Der Zustand der Stationen ist da besser, wo eine ausreichende soziale Kontrolle, z.B. durch eine nahe Bebauung, eine Gastronomie oder eine Polizeistation, vorhanden ist.

Beispiele hierfür sind:



Kempfen (Niederrhein)



Grevenbroich

Stationen im ländlichen Raum

Der Zustand der Stationen im ländlichen Umfeld ist eher besser als der von Stationen im Ballungsraum.



Sythen



Gustorf

Zustand des Umfeldes

Auch das Umfeld von Stationen befindet sich häufig in einem schlechten Zustand. Beispiele für solche Stationen sind:



Düsseldorf-Völklinger Straße



Neuss Süd (Fahrradboxen)

Funktionsfähigkeit

Für den Fahrgast von elementarer Bedeutung sind funktionstüchtige technische Anlagen wie Fahrausweisautomaten, Entwerter, Lautsprecher, Zugzielanzeiger, Fahrtreppen, Aufzüge.

Bei der Stationsaufnahme festgestellte Mängel an Fahrausweisautomaten, Fahrtreppen und Aufzügen sind an die DB weitergegeben worden.

5.3 Konsequenzen aus der Stationsaufnahme

Die bei der Stationsaufnahme gewonnenen Erkenntnisse und die bisherigen Erfahrungen mit der Aufnahme des Qualitätszustandes der Stationen durch Profitester führen zu folgenden Maßnahmen, die kurzfristig beginnend mit dem Jahr 2008 umgesetzt werden:

Die Häufigkeit der Zustandsaufnahme der kleineren Stationen durch Profitester wird erhöht. Der Mittelansatz für den erhöhten Erhebungsaufwand ist im Wirtschaftsplan 2008 berücksichtigt.

Einmal im Jahr wird der Ausstattungsumfang der Stationen überprüft. Soweit dies nicht nach entsprechenden Regelungen in den Verkehrsverträgen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt, soll diese Aufnahme von den Profitestern durchgeführt werden.

Der VRR wird gemeinsam mit DB Station&Service AG Verfahren weiterentwickeln, wie festgestellte Mängel auf den Stationen umgehend behoben werden können. Dabei sollte es das Ziel sein, bei DB Station&Service AG einen zentralen Ansprechpartner zu haben, bei dem alle Schadensmeldungen auflaufen. Bestandteil des optimierten Meldeverfahrens soll auch eine Kontrolle der Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen sein.

Der Einsatz von Kameras zeigt einen positiven Effekt auf den Zustand der Stationen. Daher soll gemeinsam mit DB Station&Service AG eine Ausweitung der Kameraüberwachung erörtert werden.

Eines der größten Ärgernisse ist, dass die DB Station&Service AG an einigen Stationen, bei denen in wiederholtem Maße Ausstattungsteile (Sitzgelegenheiten, Scheiben,) zerstört bzw. massiv durch Graffiti beschmutzt worden sind, keine Instandsetzung mehr betreibt. Hier muss mit den zur Verfügung stehenden Mitteln und in Anbetracht erheblicher Konzerngewinne DB Station&Service AG dazu gebracht werden, ihre Zuständigkeit und Verantwortung für eine funktionsfähige und ansehnliche Station wahrzunehmen.

Erkennbar ist aber auch, dass man hierbei gesellschaftliche Gegebenheiten im Umfeld einer Station mit berücksichtigen werden müssen. Hier sind alle Beteiligten (DB, VRR, Kommunen und die lokalen Ordnungspartnerschaften) gefordert, durch gezielte Maßnahmen eine Verbesserung zu erreichen und einen dauerhaften fahrgastfreundlichen Stationszustand zu gewährleisten.

Anlagen 1 - 3

Entwicklung der Stationspreise und DB Kategorien in den Jahren 2004 - 2007

| Station | Ein/Aussteiger VRR Zählung 2004 | Stationspreis in €uro 2004 | DB Kategorie 2005/2006 | Stationspreis in €uro 2005/2006 | DB Kategorie 2007 | Stationspreis in €uro 2007 |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|----------------------|----------------------------------|
| Angermund | 1.005 | 0,71 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Anrath | 775 | 1,27 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Bochum Hbf | 31.373 | 10,54 | Kat 2 | 14,31 | Kat 2 | 14,95 |
| Bochum NOKIA | 185 | 1,74 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Bochum West | 169 | 0,91 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Bochum-Dahlhausen | 1.217 | 0,87 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Bochum-Ehrenfeld | 911 | 0,62 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Bochum-Hamme | 172 | 0,84 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Bochum-Langendreer | 3.171 | 1,21 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Bochum-Langendreer West | 2.207 | 0,95 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Boisheim | 417 | 1,33 | Kat 5 | 2,83 | Kat 6 | 2,77 |
| Bottrop Hbf | 3.502 | 2,51 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Bottrop-Boy | 380 | 0,59 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Bottrop-Vonderort | 82 | 1,28 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Breyell | 644 | 0,78 | Kat 5 | 2,83 | Kat 6 | 2,77 |
| Büttgen | 1.998 | 1,14 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Castrop-Rauxel Hbf | 4.013 | 2,66 | Kat 3 | 5,81 | Kat 3 | 5,58 |
| Castrop-Rauxel Süd | 669 | 2,50 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Castrop-Rauxel-Merklinde | 118 | 1,71 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Dahl | 101 | 1,16 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Deuten | 133 | 0,92 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Dormagen | 4.771 | 1,82 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Dormagen Bayerwerk | 519 | 0,44 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dorsten | 2.851 | 1,44 | Kat 3 | 5,81 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund Germania | 1.303 | 0,93 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund Hbf | 55.049 | 15,25 | Kat 1 | 16,82 | Kat 1 | 19,55 |
| DO-Knappschaftskrankenhaus | 824 | 0,97 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund Möllerbrücke | 2.638 | 0,44 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund Stadthaus | 7.367 | 2,87 | Kat 5 | 2,83 | Kat 3 | 5,58 |
| Dortmund Tierpark | 326 | 2,29 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Dortmund Universität | 10.252 | 1,84 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Dortmund West | 748 | 0,87 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund Signal Iduna Park | 708 | 1,10 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Dortmund-Aplerbeck | 472 | 0,55 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Aplerbeck Süd | 450 | 0,97 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Asseln Mitte | 873 | 0,75 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Barop | 708 | 1,02 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Bövinghausen | 418 | 2,17 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Dortmund-Brackel | 1.375 | 0,95 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Derne | 378 | 0,58 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Dorstfeld | 4.364 | 2,32 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Dortmund-Dorstfeld Süd | 1.176 | 1,26 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Dortmund-Hörde | 928 | 0,53 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Dortmund-Huckarde | 1.185 | 0,75 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Huckarde Nord | 51 | 1,40 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Dortmund-Kirchderne | 188 | 0,58 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Kirchhörde | 125 | 2,36 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Dortmund-Kley | 1.655 | 0,62 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Dortmund-Körne | 1.018 | 0,89 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Körne West | 913 | 1,15 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |

Entwicklung der Stationspreise und DB Kategorien in den Jahren 2004 - 2007

| Station | Ein/Aussteiger VRR Zählung 2004 | Stationspreis in €uro 2004 | DB Kategorie 2005/2006 | Stationspreis in €uro 2005/2006 | DB Kategorie 2007 | Stationspreis in €uro 2007 |
|---|---------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|----------------------|----------------------------------|
| Dortmund-Kruckel | 428 | 0,82 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Kurl | 1.288 | 1,23 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Löttringhausen | 165 | 2,73 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Dortmund-Lütgendortmund | 2.884 | 10,25 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| DO-Lütgendortmund Nord | 162 | 2,26 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Dortmund-Marten | 158 | 1,81 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Dortmund-Marten Süd | 892 | 1,60 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Mengede | 3.357 | 4,82 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Dortmund-Nette/Östrich | 1.167 | 0,73 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Oespel | 1.433 | 0,61 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Dortmund-Rahm | 91 | 1,35 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Dortmund-Scharnhorst | 317 | 1,23 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Dortmund-Sölde | 828 | 1,49 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Somborn | 891 | 0,47 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Westerfilde | 1.668 | 1,39 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Wickede | 2.083 | 0,78 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Wickede West | 1.539 | 0,58 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dortmund-Wischlingen | 447 | 0,20 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Duisburg Hbf | 41.013 | 11,91 | Kat 1 | 16,82 | Kat 2 | 14,95 |
| Duisburg Schlenk | 652 | 0,60 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Duisburg-Bissingheim | 609 | 1,05 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Duisburg-Buchholz | 1.220 | 0,97 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Duisburg-Entenfang | 225 | 1,41 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Duisburg-Großenbaum | 2.590 | 0,78 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Duisburg-Hochfeld Süd | 237 | 2,45 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Duisburg-Meiderich Ost | 354 | 0,50 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Duisburg-Meiderich Süd | 1.226 | 3,47 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Duisburg-Obermeiderich | 399 | 1,03 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Duisburg-Rahm | 935 | 0,55 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Duisburg-Ruhrort | 956 | 2,27 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Duisburg-Wedau | 378 | 2,18 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Dülken | 552 | 3,63 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Düsseldorf Flughafen/ D-Flughafen Terminal | 6.774 3.871 | 11,32 | Kat 2 | 14,31 | Kat 2 | 14,95 |
| Düsseldorf Hbf | 104.716 | 15,10 | Kat 1 | 16,82 | Kat 1 | 19,55 |
| Düsseldorf Völklinger Straße | 4.964 | 0,40 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf Volksgarten | 2.373 | 0,36 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf Wehrhahn | 4.698 | 0,54 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf Zoo | 3.005 | 0,46 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Benrath | 5.961 | 1,37 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Bilk | 7.621 | 0,56 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Derendorf | 5.339 | 0,59 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Eller | 1.453 | 1,02 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Düsseldorf-Eller Mitte | 1.717 | 0,70 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Düsseldorf-Eller Süd | 1.327 | 0,67 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Flingern | 1.973 | 0,59 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Friedrichstadt | 1.494 | 0,33 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Garath | 2.927 | 0,80 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Gerresheim | 3.513 | 0,51 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Hamm | 1.413 | 0,27 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |

Entwicklung der Stationspreise und DB Kategorien in den Jahren 2004 - 2007

| Station | Ein/Aussteiger VRR Zählung 2004 | Stationspreis in €uro 2004 | DB Kategorie 2005/2006 | Stationspreis in €uro 2005/2006 | DB Kategorie 2007 | Stationspreis in €uro 2007 |
|--------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|----------------------|----------------------------------|
| Düsseldorf-Hellerhof | 2.579 | 0,94 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Oberbilk | 2.248 | 0,40 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Rath | 1.220 | 0,68 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Rath Mitte | 1.421 | 0,67 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Reisholz | 2.849 | 2,03 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Düsseldorf-Unterrath | 3.701 | 0,56 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Ennepetal | 1.188 | 1,73 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Erkrath | 4.180 | 1,83 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Essen Hbf | 66.790 | 15,11 | Kat 1 | 16,82 | Kat 1 | 19,55 |
| Essen Stadtwald | 594 | 0,57 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Essen Süd | 466 | 0,51 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Essen West | 4.948 | 0,27 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Essen-Altenessen | 2.430 | 4,89 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Essen-Bergeborbeck | 316 | 1,73 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Essen-Borbeck | 2.449 | 0,65 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Essen-Borbeck Süd | 648 | 1,09 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Essen-Dellwig | 421 | 2,22 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Essen-Dellwig Ost | 932 | 0,65 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Essen-Eiberg | 2.056 | 1,20 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Essen-Frohnhausen | 1.640 | 0,49 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Essen-Gerschede | 539 | 2,44 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Essen-Holthausen | 910 | 0,41 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Essen-Horst | 646 | 0,68 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Essen-Hügel | 310 | 0,51 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Essen-Katernberg Süd | 455 | 1,51 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Essen-Kray Nord | 219 | 6,15 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Essen-Kray Süd | 643 | 3,34 | Kat 5 | 2,83 | Kat 6 | 2,77 |
| Essen-Kupferdreh | 2.694 | 0,55 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Essen-Steele | 8.517 | 0,84 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Essen-Steele Ost | 2.589 | 0,65 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Essen-Überruhr | 357 | 0,65 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Essen-Werden | 1.965 | 0,57 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Feldhausen | 2.812 | 1,21 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Forsthaus | 395 | 1,25 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Frimmersdorf | 71 | 0,71 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Gelsenkirchen Hbf | 11.276 | 9,59 | Kat 2 | 14,31 | Kat 3 | 5,58 |
| Gelsenkirchen Zoo | 188 | 3,37 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Gelsenkirchen-Buer Nord | 387 | 1,91 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Gelsenkirchen-Buer Süd | 196 | 1,80 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Gelsenkirchen-Hassel | 248 | 1,36 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Gelsenkirchen-Rotthausen | 157 | 6,29 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Gevelsberg Hbf | 2.402 | 0,83 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Gevelsberg West | 725 | 0,76 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Gevelsberg-Kipp | 749 | 0,73 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Gevelsberg-Knapp | 1.261 | 0,76 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Gladbeck Ost | 298 | 1,89 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Gladbeck West | 1.475 | 0,79 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Gladbeck-Zweckel | 488 | 1,34 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Grevenbroich | 4.551 | 5,97 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Gruiten | 2.476 | 0,66 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |

Entwicklung der Stationspreise und DB Kategorien in den Jahren 2004 - 2007

| Station | Ein/Aussteiger VRR Zählung 2004 | Stationspreis in €uro 2004 | DB Kategorie 2005/2006 | Stationspreis in €uro 2005/2006 | DB Kategorie 2007 | Stationspreis in €uro 2007 |
|-----------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|----------------------|----------------------------------|
| Gustorf | 248 | 0,86 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Haan | 923 | 1,18 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Hagen Hbf | 15.193 | 14,51 | Kat 2 | 14,31 | Kat 2 | 14,95 |
| Hagen-Heubing | 922 | 0,55 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Hagen-Oberhagen | 117 | 1,90 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Hagen-Vorhalle | 640 | 0,72 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Hagen-Wehringhausen | 443 | 0,38 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Hagen-Westerbauer | 471 | 0,35 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Haltern am See | 3.285 | 2,51 | Kat 3 | 5,81 | Kat 3 | 5,58 |
| Hattingen (Ruhr) | 3.041 | 0,74 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Hattingen (Ruhr) Mitte | 516 | 1,78 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Herdecke | 491 | 1,88 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Herne | 6.161 | 3,26 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Herne-Börnig | 104 | 1,99 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Herrath | 238 | 0,72 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Hervest-Dorsten | 252 | 0,55 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Hilden | 3.868 | 1,41 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Hilden Süd | 3.465 | 3,74 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Hochdahl | 2.894 | 0,84 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Hochdahl-Millrath | 2.564 | 0,94 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Hochneukirch | 479 | 2,31 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Hohenbudberg Bayerwerk | 341 | 2,45 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Hohenlimburg | 641 | 1,53 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Holzheim (b Neuss) | 545 | 3,57 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Hösel | 1.531 | 0,70 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Jüchen | 324 | 0,80 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Kaldenkirchen | 696 | 1,15 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Kapellen-Wevelinghoven | 967 | 1,73 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Kempfen (Niederrhein) | 3.226 | 1,94 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Kettwig | 1.261 | 0,57 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Kettwig Stausee | 533 | 0,48 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Kleinenbroich | 2.553 | 0,84 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Korschenbroich | 2.068 | 0,67 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Krefeld Hbf | 14.868 | 21,95 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Krefeld-Linn | 318 | 3,15 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Krefeld-Oppum | 1.725 | 0,76 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Krefeld-Uerdingen | 1.355 | 6,12 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Langenfeld (Rheinl) | 4.139 | 1,12 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Langenfeld-Berghausen | 1.426 | 0,56 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Lembeck | 166 | 0,68 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Marl Mitte | 833 | 1,14 | Kat 6 | 2,79 | Kat 5 | 2,82 |
| Marl-Hamm | 129 | 2,94 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Marl-Sinsen | 1.171 | 0,78 | Kat 3 | 5,81 | Kat 5 | 2,82 |
| Meerbusch-Osterath | 1.767 | 0,58 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Mönchengladbach Hbf | 16.567 | 7,98 | Kat 2 | 14,31 | Kat 4 | 2,06 |
| Mönchengladbach-Genhausen | 30 | 1,50 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Mönchengladbach-Lürrip | 559 | 0,54 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Mönchengladbach-Rheindahlen | 156 | 1,34 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Mülheim (Ruhr) Hbf | 11.807 | 3,48 | Kat 3 | 5,81 | Kat 3 | 5,58 |
| Mülheim (Ruhr) West | 199 | 0,74 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |

Entwicklung der Stationspreise und DB Kategorien in den Jahren 2004 - 2007

| Station | Ein/Aussteiger VRR Zählung 2004 | Stationspreis in €uro 2004 | DB Kategorie 2005/2006 | Stationspreis in €uro 2005/2006 | DB Kategorie 2007 | Stationspreis in €uro 2007 |
|--------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|----------------------|----------------------------------|
| Mülheim (Ruhr)-Styrum | 1.819 | 0,95 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Neuss Allerheiligen | 959 | 0,64 | Kat 6 | 2,79 | Kat 5 | 2,82 |
| Neuss Am Kaiser | 1.411 | 0,29 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Neuss Hbf | 19.925 | 5,99 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Neuss Rheinparkcenter | 1.954 | 0,25 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Neuss Süd | 1.496 | 1,12 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Nievenheim | 2.512 | 1,26 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Norf | 2.488 | 2,85 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Oberhausen Hbf | 19.172 | 10,39 | Kat 2 | 14,31 | Kat 2 | 14,95 |
| Oberhausen-Holten | 1.077 | 0,89 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Oberhausen-Osterfeld Süd | 179 | 1,47 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Oberhausen-Sterkrade | 2.084 | 2,10 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Ratingen Ost | 4.243 | 1,06 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Recklinghausen Hbf | 5.874 | 13,22 | Kat 3 | 5,81 | Kat 3 | 5,58 |
| Recklinghausen Süd | 666 | 0,99 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Remscheid Hbf | 4.009 | 1,36 | Kat 3 | 5,81 | Kat 3 | 5,58 |
| Remscheid-Güldenwerth | 674 | 0,78 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Remscheid-Lennep | 2.821 | 1,23 | Kat 3 | 5,81 | Kat 5 | 2,82 |
| Remscheid-Lüttringhausen | 1.035 | 1,60 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Rhade | 675 | 3,01 | Kat 5 | 2,83 | Kat 6 | 2,77 |
| Rheinhausen | 1.612 | 1,19 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Rheinhausen Ost | 219 | 1,19 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Rheydt Hbf | 4.107 | 2,24 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Rheydt-Odenkirchen | 510 | 0,69 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Rommerskirchen | 457 | 1,64 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Rumeln | 1.015 | 2,24 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Rummenohl | 246 | 2,06 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Schwelm | 4.195 | 1,00 | Kat 3 | 5,81 | Kat 4 | 2,06 |
| Schwelm West | 449 | 0,57 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Solingen Hbf | 1.802 | 1,17 | Kat 5 | 2,83 | aufgelassen | |
| Solingen Vogelpark | 1.523 | 0,55 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Solingen Hbf (Ohligs) | 11.292 | 9,16 | Kat 2 | 14,31 | Kat 2 | 14,95 |
| Solingen-Schaberg | 303 | 0,76 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Sythen | 1.029 | 1,11 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Trompet | 538 | 2,07 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Velbert-Langenberg | 1.537 | 1,19 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Velbert-Neviges | 893 | | Kat 6 | 2,79 | Kat 5 | 2,82 |
| Velbert-Nierenhof | 610 | 0,71 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Velbert-Rosenhügel | 392 | 2,20 | Kat 6 | 2,79 | Kat 5 | 2,82 |
| Viersen | 3.167 | 4,18 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Wanne-Eickel Hbf | 6.466 | 3,87 | Kat 3 | 5,81 | Kat 3 | 5,58 |
| Wattenscheid | 2.532 | 0,86 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Wattenscheid-Höntrop | 2.886 | 1,70 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Wetter (Ruhr) | 2.027 | 3,50 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Wickrath | 483 | 0,98 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Wittbräucke | 89 | 1,03 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |
| Witten Hbf | 4.846 | 4,21 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Witten-Annen Nord | 1.292 | 4,52 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Wülfrath-Aprath | 304 | 2,71 | Kat 6 | 2,79 | Kat 5 | 2,82 |
| Wulfen (Westf) | 211 | 1,50 | Kat 6 | 2,79 | Kat 6 | 2,77 |

Entwicklung der Stationspreise und DB Kategorien in den Jahren 2004 - 2007

| Station | Ein/Aussteiger VRR Zählung 2004 | Stationspreis in €uro 2004 | DB Kategorie 2005/2006 | Stationspreis in €uro 2005/2006 | DB Kategorie 2007 | Stationspreis in €uro 2007 |
|-------------------------------|---------------------------------------|---|---------------------------|--|----------------------|---|
| Wuppertal Hbf | 25.330 | 14,63 | Kat 2 | 14,31 | Kat 2 | 14,95 |
| Wuppertal Zoologischer Garten | 1.177 | 0,64 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Wuppertal-Barmen | 4.397 | 3,06 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Wuppertal-Langerfeld | 861 | 0,98 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Wuppertal-Oberbarmen | 8.285 | 1,67 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Wuppertal-Ronsdorf | 1.031 | 1,16 | Kat 5 | 2,83 | Kat 5 | 2,82 |
| Wuppertal-Sonnborn | 1.175 | 0,63 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Wuppertal-Steinbeck | 1.358 | 0,64 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Wuppertal-Unterbarmen | 1.460 | 1,06 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |
| Wuppertal-Vohwinkel | 6.218 | 4,08 | Kat 4 | 1,89 | Kat 4 | 2,06 |

