



Stationsbericht

Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr für 2018



Überblick	4
Vertragliche Grundlagen / Stationspreise	5
Ausstattungsumfang	6
Erscheinungsbild der Stationen	7
Maßnahmen aus der Erfassung der Profitester	12
Zuständigkeiten im Zugangsbereich der Stationen	13
Stationen mit Bahnhofsgebäuden	13
Fahrgastbefragungen	14
Fahrgastinformation an den Stationen	15
Barrierefreier Zugang zum SPNV	16
Modernisierungsmaßnahmen an Stationen	17

Anlagen zum Stationsbericht 2018 befinden sich im Anlagenband

Anlage 1: Stationsmerkmale und Bewertungen des Erscheinungsbildes

Anlage 2: Beleuchtung auf Stationen

Anlage 3: Bahnhofsgebäude

Anlage 4: Zuständigkeiten im Zugangsbereich der Stationen

Überblick

Mit dem Stationsbericht 2018 dokumentiert der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zum zwölften Mal umfassend den Zustand der Stationen im Bereich des VRR. Da es keine direkte vertragliche Beziehung zwischen dem VRR und der DB Station&Service AG (Station&Service) gibt, der VRR als Aufgabenträger aber trotzdem Einfluss auf die Entwicklung und Qualität der Stationsinfrastruktur nehmen möchte, erfassen die VRR-Profitester regelmäßig den Zustand der 296 Bahnhöfe und Haltepunkte. Vier Mal im Jahr bewerten sie die Zugangsbereiche und die Bahnsteige der Stationen nach den Kriterien Sauberkeit, Funktion und Graffiti. Die Ergebnisse werden einmal jährlich im Stationsbericht veröffentlicht.

Der bauliche Zustand einer Station sowie ein fehlender barrierefreier Zugang über Aufzüge / Rampen zum Bahnsteig werden bei der Bewertung des Erscheinungsbildes nicht berücksichtigt. Über Ausbau- und Modernisierungsprogramme müssen eventuelle bauliche Mängel behoben und ein barrierefreier Zugang zur Station eingerichtet werden.

Der Bericht gibt einen Überblick zum Stationspreissystem und ob die Ausstattung an den Bahnhöfen und Haltepunkten so vorhanden ist, wie sie entsprechend den Infrastrukturnutzungsbedingungen von Station&Service vorhanden sein muss.

Zum ersten Mal wurden auch Bahnhofsgebäude an 115 Stationen betrachtet und zwar nach ihrer Nutzung und ob ein Zugang zum Bahnsteig vorhanden ist, inwieweit es zu Bautätigkeiten kam und wie die Eigentumsverhältnisse

sind. Bewertet wurden zudem die Sauberkeit, eventuelle Verunreinigungen durch Graffiti und der bauliche Zustand der Gebäude.

Die unterschiedlichen Zuständigkeitsverhältnisse im Zugangsbereich der Stationen wurden von Station&Service im Berichtsjahr weitestgehend geprüft und ergänzt. Bereits zum vierten Mal bewerteten die VRR-Profitester die Beleuchtung von 113 Stationen im VRR. Darüber hinaus informiert der Bericht über Infrastrukturprogramme, dokumentiert beispielhaft von den VRR-Profitestern erfasste Mängel und stellt dar, inwieweit diese beseitigt wurden. Ebenfalls aufgeführt sind die Ergebnisse der Fahrgastbefragung zur „Fahrgastinformation im Störfall“ und zum „Zustand der Stationen.“

Anlage 1 fasst für jede Station die Ergebnisse der Stationsbewertung und weitere stationsspezifische Merkmale zusammen.

Anlage 2 enthält eine Übersicht aller Stationen, die hinsichtlich ihrer Beleuchtung bewertet wurden und stellt die entsprechenden Ergebnisse dar.

Anlage 3 enthält eine Übersicht über die Bahnhofsgebäude an 115 Stationen, deren Zustand und Eigentumsverhältnisse.

Anlage 4 enthält eine Übersicht über die Zuständigkeiten im Zugangsbereich an 256 Stationen

Vertragliche Grundlagen/ Stationspreise

Stationsnutzungsverträge werden zwischen den EVU und Station&Service geschlossen. Grundlage für das Jahr 2018 sind hierfür die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur von Personenbahnhöfen von Station&Service – kurz: Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (INBP) – mit Stand vom 01.01.2018.

Das Stationspreissystem ist ein Bestandteil der INBP. Mit einem festgelegten Verfahren werden von Station&Service die Stationspreise bundesweit mit sieben Kategorien gebildet. Jede Station wird einer der sieben Kategorien zugeordnet. Die Preisbildung erfolgt aufgabenträgerspezifisch. Dabei werden von Station&Service für jeden Aufgabenträger die Gesamtkosten für alle Stationen einer Kategorie ermittelt und durch die Summe der Stationshalte im Jahr geteilt. Dadurch ergibt sich der Preis in Euro je Zughalt für jede Station.

Die für das Jahr 2018 gültigen Stationspreise in den jeweiligen Kategorien sind in Abbildung 1 aufgeführt. Insgesamt gibt es im VRR 296 Stationen. Davon sind 288 Stationen im Eigentum von Station&Service. Bei acht Stationen ist der Eigentümer die Regiobahn GmbH.

		Kategorie mit Stationspreis 2018						
		1 15,79 €	2 10,88 €	3 5,69 €	4 3,22 €	5 2,83 €	6 3,29 €	7 3,42 €
Anzahl der DB Stationen im VRR / NVN gesamt 288		4	10	15	40	85	125	9
Basisleistung I	Bahnsteig							
	Bahnhofsnamensschild							
	Fahrplanaushang							
	Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter							
	Wegeleitsystem							
	regelmäßige Reinigung							
	Abfallbehälter							
	Koordination durch 3-S-Zentrale							
	Infoflächen für Eisenbahnverkehrsunternehmen							
Basisleistung II	Bahnhofsuhr						43*	0*
	Sitzgelegenheit						125*	9*
	Wetterschutz					85*	125*	9*
	FIA (Zuganzeiger oder Lautsprecher)				40*	85*	125*	9*
	Bahnsteigabschnittsmarkierungen							
	Service-Mitarbeiter (auch zeitweise)							
	Service-Point							

Abb. 1: Ausstattungsmerkmale je Bahnhofskategorie und Stationspreis im Bereich des VRR

*Anzahl der Stationen, die über Ausstattungselemente verfügen, die über die beiden Basisleistungen hinausgehen

Lesebeispiel: Von den 125 Stationen der Kat. 6 verfügen 43 Stationen über eine Bahnhofsuhr, die für diese Kategorie aber keine Basisleistung darstellt.

Ausstattungsumfang



Station Essen-Steele: DB Kategorie 4



Station DO-Huckarde Nord: DB Kategorie 7

Ausstattungsumfang

Aufnahme des Ausstattungsumfangs

Auch im Jahr 2018 wurde von den VRR-Profitestern der Ausstattungsumfang von Stationen der Bahnhofskategorien 4 bis 7 aufgenommen. Überprüft wurde, ob die nach dem Stationspreissystem zugesicherten Ausstattungsmerkmale für die jeweilige Kategorie vorhanden sind oder ob sie zurückgebaut oder bei Zerstörungen/Defekten nicht erneuert wurden.

Ergebnisse

In der [Abbildung 1](#) ist dargestellt, über welche Ausstattungsmerkmale Stationen der jeweiligen Kategorie laut INBP verfügen müssen und wie die Stationen im VRR tatsächlich ausgestattet sind.

Die Stationen der Kategorien 4 bis 7 verfügen über die zur Basisleistung I gehörenden Ausstattungsmerkmale sowie alle geforderten Basisleistungen II. Weitestgehend sind hier sogar Elemente vorhanden, die über die Basisausstattung II hinausgehen. Hierzu zählen Sitzgelegenheiten, Wetterschutzeinrichtungen, Fahrgastinformationsanlagen (FIA / DSA / Lautsprecher) und Bahnhofsuhren. Damit werden nahezu alle Stationen im VRR vollständig den Anforderungen des Aufgabenträgers an eine nutzerfreundliche Ausstattung gerecht. In den Kategorien 6 und 7 wurden anstelle der Bahnhofsuhren Dynamische Schriftanzeiger installiert, die auch die Tageszeit anzeigen.

Bei Baumaßnahmen an Stationen können Ausstattungsmerkale zeitweise nicht vorhanden sein.

Erscheinungsbild der Stationen

Grundlagen der Erfassung / Bewertung

Die VRR-Profitester haben auch im Jahr 2018 durch eine viermalige Begehung den Zugangs- und Bahnsteigbereich von 296 Stationen erfasst und bewertet. Die Station Essen-Hügel konnte wegen Bauarbeiten einige Wochen nicht angefahren werden und ist daher nur dreimal bewertet worden. Nach einem festgelegten Rechenschema wird ein Jahresdurchschnittswert pro Station mit den drei Kriterien Sauberkeit, Funktion und Graffiti im Zugangs- und Bahnsteigbereich ermittelt.

Ist eine Station nicht mehr in einem zeit gemäßen baulichen Zustand, wird dies bei der Bewertung des Erscheinungsbildes nicht berücksichtigt. Entsprechende Mängel sind mittel- und langfristig über Ausbau- und Modernisierungsprogramme zu beseitigen. In der [Anlage 1](#) ist aufgeführt, für welche Stationen dies der Fall ist.

Folgende Bewertungen und Farben entsprechen den erreichten Prozentwerten:

> 90 %	akzeptabel keine Verbesserungen erforderlich
83 % – 90 %	noch akzeptabel geringfügige Mängel, Verbesserung nicht dringend erforderlich
< 83 %	nicht akzeptabel erhebliche Mängel, Verbesserungen dringend erforderlich

Gesamtergebnis

Betrachtet man das Gesamtergebnis aller Stationen im Jahr 2018, so haben

125	Stationen ein akzeptables Erscheinungsbild
110	Stationen ein Erscheinungsbild, das noch akzeptabel ist und
61	Stationen ein Erscheinungsbild, das nicht akzeptabel ist.

In der [Anlage 1](#) sind die Bewertungsergebnisse für jede Station im VRR detailliert dargestellt. Der Übersichtsplan „Erscheinungsbild der Stationen“ auf den Seiten 10 und 11 zeigt die farblich dargestellten Jahresdurchschnittswerte je Station.

Um deutlich zu machen, wie sich das Erscheinungsbild der jeweiligen Stationen entwickelt hat, sind in der [Abbildung 2](#) die Gesamtergebnisse aus den letzten drei Jahren aufgeführt.

Vergleicht man die Ergebnisse aus dem Jahr 2017 mit denen aus dem Jahr 2018, so wird deutlich, dass die Anzahl der als nicht akzeptabel bewerteten Stationen gegenüber dem Vorjahr wieder zugenommen hat. 2017 waren nur 54 Stationen in einem inakzeptablen Zustand, in 2018 sind es 61 Stationen, wobei insbesondere 44 S-Bahn-Halte betroffen sind. Im Vergleich zum Vorjahr waren zudem mehr Stationen in einem noch akzeptablen Zustand, entsprechend sank die Anzahl der akzeptablen Stationen. Insgesamt sind die SPNV-Haltepunkte im VRR somit in einem schlechteren Zustand als im Vorjahr.

Erscheinungsbild der Stationen

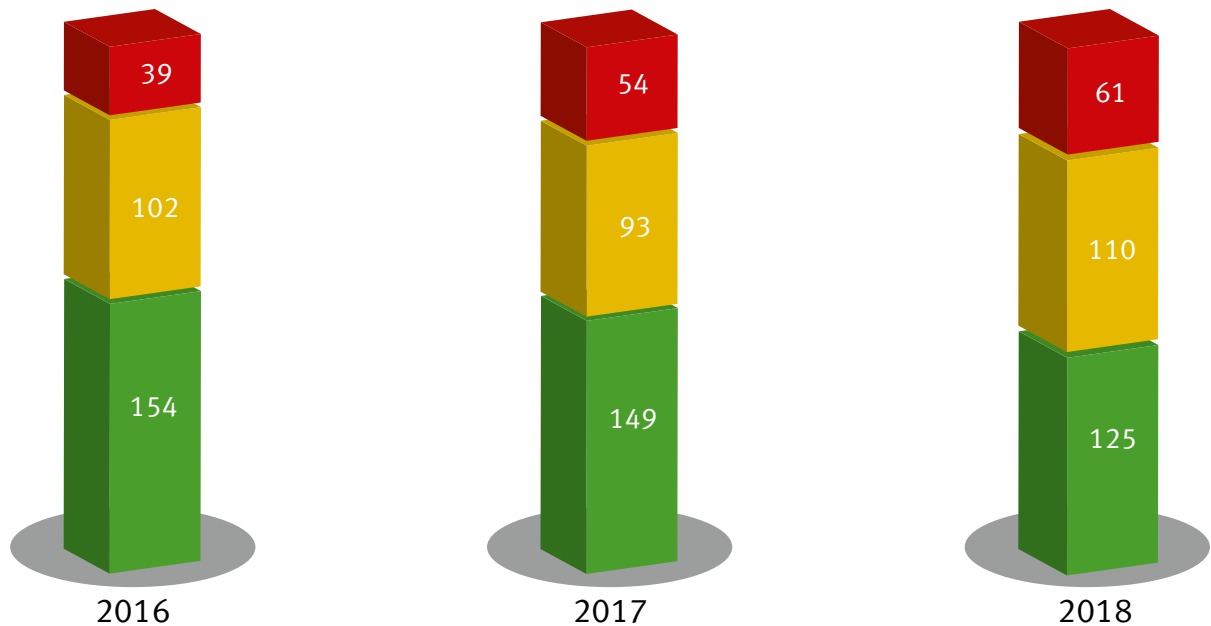


Abb. 2: Vergleich der Gesamtergebnisse der bewerteten Stationen 2016, 2017 und 2018

akzeptabel / noch akzeptabel / nicht akzeptabel

Einzelbewertung der Untersuchungsbereiche

Im Folgenden werden die Bewertungsergebnisse für die drei Kriterien Graffiti, Sauberkeit und Funktion erläutert.

Graffiti / Zuständigkeit

Die entscheidenden Ursachen für schlechte Bewertungen waren auch im Jahr 2018 wieder Graffitischäden in Zugangsbereichen und auf den Bahnsteigen. Sie tragen in den Augen der Fahrgäste erheblich zum negativen Eindruck einer Station bei. Nahverkehrskunden nehmen die Stationen immer als Ganzes wahr, unabhängig davon, ob Station&Service, Kommunen oder Dritte Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten im Zugangsbereich zum Bahnsteig (z. B. bei Personenunterführungen) haben. Im Kapitel „Zuständigkeiten im Zugangsbereich der Stationen“ wird hierzu Näheres erläutert.

Die Zugangsbereiche von Stationen werden allerdings nicht differenziert bewertet, da z. B. Graffitischäden in einer Personenunterführung (zuständig Kommune) wie auch im Treppenzugang zum Bahnsteig (zuständig Station&Service) vorhanden sein können.

Würde man die Zugangsbereiche der Stationen je nach Zuständigkeit getrennt betrachten, fielen die Bewertungen für die Verantwortungsbereiche von Station&Service tendenziell besser aus.



Station: Mönchengladbach-Lürrip



Station: Krefeld-Linn



Graffiti / Graffiti-Offensive / Fotodokumentation

Die Graffiti-Offensive NRW von Station&Service wurde mit Mitteln des Land NRW seit 2010 gefördert. Diese befristete Förderung wurde Anfang des Jahres 2018 eingestellt. Somit erhält der Infrastrukturbetreiber keine finanzielle Unterstützung mehr, um Graffitischäden zu beseitigen. Station&Service wird die Graffiti-Offensive im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten fortführen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass weniger Schäden beseitigt werden können.

Weiterhin werden auch die von den VRR-Profitestern erstellten Fotos von signifikanten Verschmutzungen durch Graffiti unmittelbar an Station&Service weitergeleitet. Anhand einer Vorher-Nachher-Fotodokumentation konnte nachgewiesen werden, dass Graffitischäden von Station&Service beseitigt werden.

Sauberkeit

Die Sauberkeit der Stationen bewerten die VRR-Profitester weiterhin als überwiegend akzeptabel. Bei einigen Stationen – insbesondere bei einigen S-Bahn-Haltepunkten – kam es jedoch durch Verunreinigungen mit Müll zu Abwertungen. Wobei die Zugangsbereiche bei der Bewertung ähnlich abschneiden, wie die Bahnsteige.

Funktion

Die Funktion von Ausstattungselementen wurde 2018 wiederum ähnlich bewertet wie im Vorjahr. Dies ist unter anderem auf die neueren bzw. erneuerten Aufzüge zurückzuführen sowie auf erneuerte Beschilderungen. Negativ bewertet wurden auf einigen Bahnsteigen z. B. defekte Sitzgruppen und Wetterschutzeinrichtungen, zum Teil auch nicht lesbare Hinweisschilder.

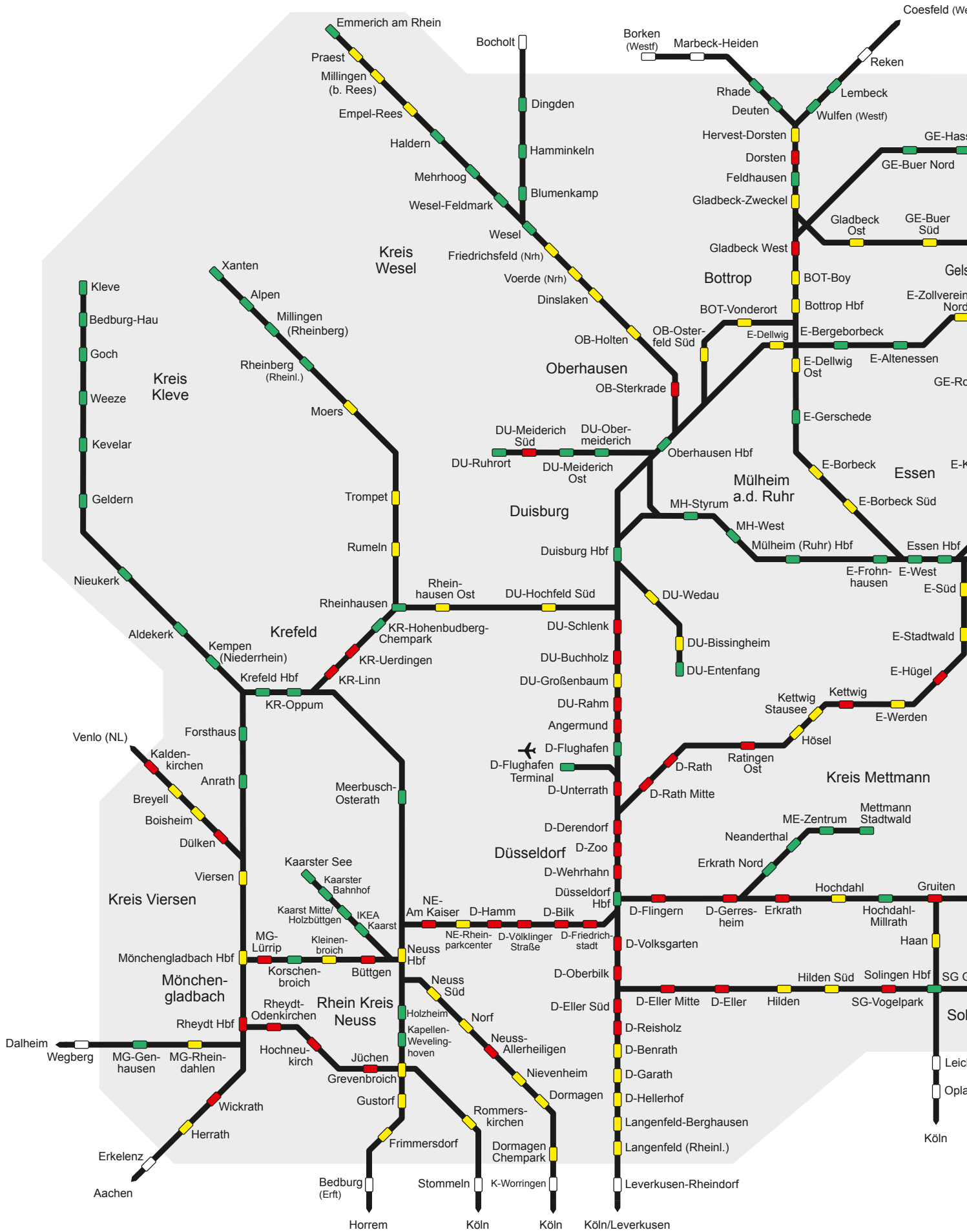
Beleuchtung von Stationen

Im Jahr 2015 wurden erstmals 113 ausgewählte Stationen mit festgelegten baulichen Kriterien im Hinblick auf ihre Beleuchtung und eventuelle „Angsträume“ in Zugangs- und Bahnsteigbereichen bewertet. Nicht untersucht wurden Bahnhöfe und Haltepunkte, die erst kürzlich modernisiert und daher mit Beleuchtungsanlagen entsprechend der aktuellen DB-Richtlinie ausgestattet wurden.

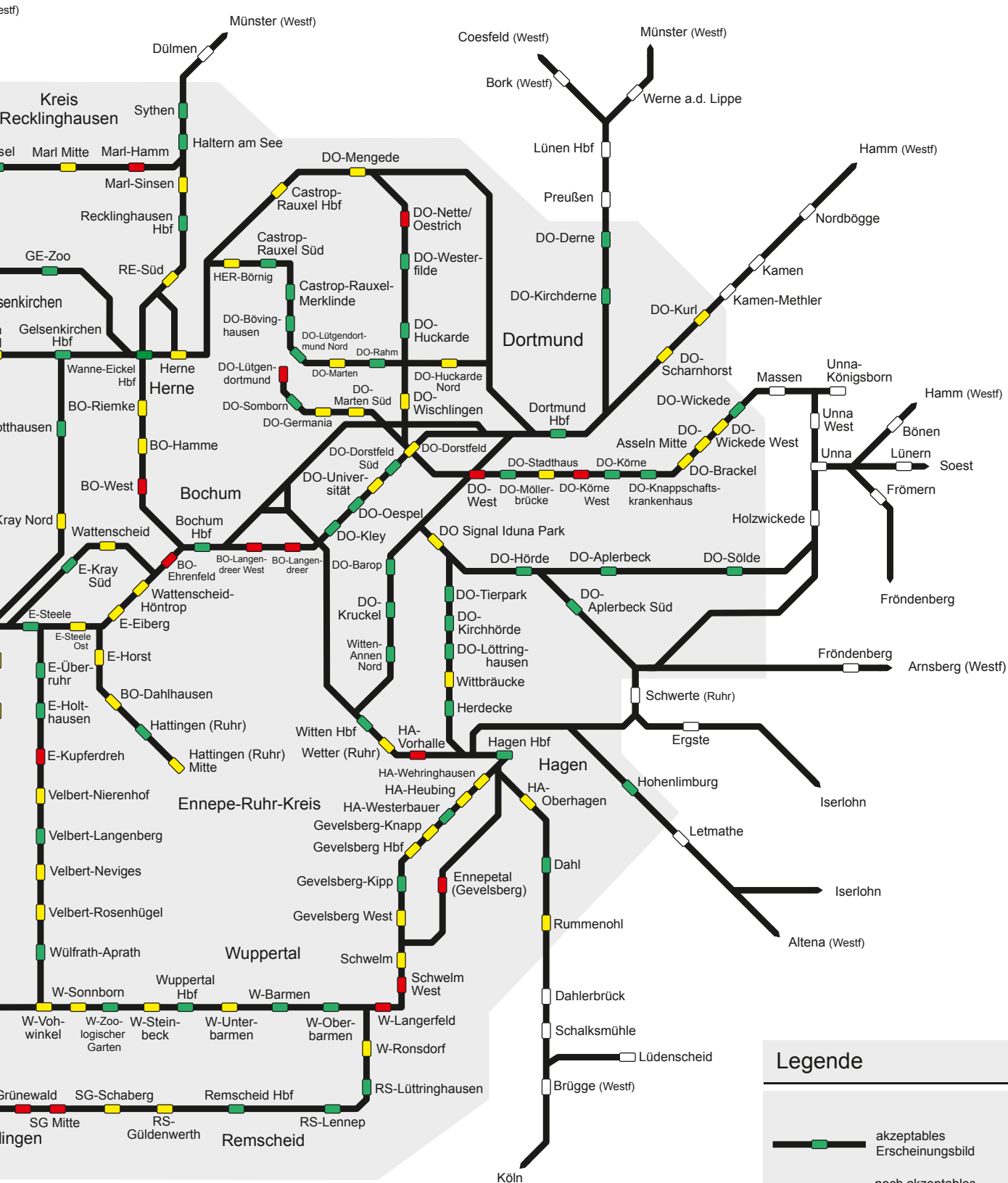
Wie bereits im Vorjahr untersuchten die VRR-Profitester die Stationen im Zeitraum zwischen Oktober 2018 und Januar 2019, wobei aus zeitlichen Gründen 28 Stationen nicht bewertet werden konnten. Dabei wurde festgestellt, dass einige Lampen überwiegend im Zugang defekt waren. Weiterhin sind auch auf einigen Bahnsteigen nicht transparente Wetterschutzeinrichtungen vorhanden. In [Anlage 2](#) sind die Ergebnisse im Einzelnen aufgeführt.

Der VRR hat Station&Service über die Ergebnisse zeitnah informiert und aufgefordert, weiterhin defekte Lampen auszuwechseln und Angsträume, wie z.B. Wetterschutzeinrichtungen aus Beton durch transparente Einrichtungen zu ersetzen.

Erscheinungsbild der Stationen



Erscheinungsbild der Stationen



Legende

- akzeptables Erscheinungsbild
- noch akzeptables Erscheinungsbild
- nicht akzeptables Erscheinungsbild

Stand: Dezember 2018

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Maßnahmen aus der Erfassung der Profitester

Unmittelbare Maßnahmen

Sicherheitsrelevante Mängel – wie beispielsweise zerstörte Glasscheiben von Informationsvitritten – werden unmittelbar an den zuständigen Bahnmanager bzw. an die entsprechende 3-S-Zentrale weitergeleitet. Diese Mängel werden auch kurzfristig beseitigt bzw. die Gefahrenstellen umgehend gesichert.

Fotogestützte Mängelliste

Im Rahmen der Stationsbewertungen wurden von den VRR-Profitestern auch im Jahr 2018 wesentliche Mängel in Zugangs- und Bahnsteigbereichen fotografiert, beim VRR dokumentiert und unmittelbar an Station&Service weitergeleitet. Der Eingang der Fotos wird von Station&Service bestätigt, der Schaden beseitigt und mit entsprechenden Fotos dokumentiert. Der VRR erhält aus diesem mit Station&Service vereinbarten Verfahren einen Überblick darüber, ob bzw. wann die Defizite behoben wurden. Auf diese Art und Weise wurden 15 Stationen im Jahr 2018 dokumentiert.



Wehrhahn: Graffiti-Schaden von Station&Service beseitigt



Station E-Steele Ost: Graffiti-Schaden von Station&Service beseitigt



Zuständigkeiten im Zugangsbereich der Stationen

Die politischen Gremien hatten Anfang des Jahres 2017 angeregt, über die Zuständigkeiten im Zugangsbereich von Stationen zu informieren. Im letzten Stationsbericht hat der VRR ausführlich darüber berichtet. Zwischenzeitlich hat Station&Service die Angaben aus dem letzten Stationsbericht weitestgehend geprüft und beispielsweise um Informationen zur Straßen- und Wegeführung und zu Vorplätzen ergänzt. Grundsätzlich hat Station&Service die Erkenntnisse des VRR bestätigt. In der [Anlage 4](#) sind die einzelnen Ergebnisse von 256 Stationen aufgeführt.

Stationen mit Bahnhofsgebäuden

Bahnhofsgebäude mit einem Zugang zum Bahnsteig dienen Fahrgästen zum einen als Aufenthaltsbereich zum anderen als Einkaufsmöglichkeit in den vorhandenen Geschäften. Die Aufenthaltsqualität wird daher von den Reisenden in einem besonderen Maße wahrgenommen. Gerade bei Modernisierungsmaßnahmen in den Gebäuden leidet diese Qualität, da die Fahrgäste Umwege und Unannehmlichkeiten hinnehmen müssen. Daher und auf ausdrücklichen Wunsch der politischen Gremien wurde angeregt, die Bahnhofsgebäude an Stationen gesondert zu bewerten. Der VRR hat sich dieser Aufgabe angenommen, einen Kriterienkatalog erstellt und im Jahr 2018 nach diesem Schema eine erste Bewertung durchgeführt.

Hier zunächst einige grundsätzliche Informationen zu den Bahnhofsgebäuden an Stationen:
Im Bereich des VRR sind an 115 Stationen Bahnhofsgebäude vorhanden.

Davon sind 34 im Eigentum der Station&Service,

- 15 im Eigentum der Kommunen,
- 2 im Eigentum vom Bundeseisenbahnvermögen,
- 2 im Eigentum von DB Netz AG und
- 62 im Eigentum von Dritten.

Nach folgenden Kriterien wurde die Bewertung durchgeführt:

Nutzung des Gebäudes, Zugang durch das Bahnhofsgebäude, Graffiti, Sauberkeit, baulicher Zustand und Bautätigkeiten.

Im ersten Ergebnis wurde folgendes festgestellt:

Bei 94 Bahnhofsgebäuden liegt eine Nutzung z. B. in Form von Geschäften vor. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt durch 50 Bahnhofsgebäude. Graffiti-mängel wurden an 76 und Mängel bei der Sauberkeit an 67 Gebäuden festgestellt. Der bauliche Zustand wurde bei 54 Gebäuden abgewertet. Das liegt hauptsächlich daran, dass die Bahnhofsgebäude in der Regel viele Jahrzehnte alt sind. Dennoch sind die meisten Gebäude baulich in Ordnung. Im Vergleich der Bewertungen zwischen Bahnhofsgebäuden im Eigentum von Station&Service und privaten Eigentümern gab es bei Graffiti keine Unterschiede, bei der Sauberkeit schnitten die Gebäude im Privateigentum etwas schlechter ab. Bautätigkeiten erfolgten im Jahr 2018 in 11 Bahnhofsgebäuden. Hier ist für die Fahrgäste über einen befristeten Zeitraum der Zugang zum Bahnsteig mit möglichen Umwegen und Unbequemlichkeiten verbunden. Die einzelnen Ergebnisse sind in der [Anlage 3](#) aufgeführt.

Fahrgastbefragungen

Im Rahmen seines Qualitätscontrollings führt der VRR seit 2004 regelmäßig Kundenzufriedenheitsbefragungen durch externe Gutachter durch, um die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten Verkehrsleistungen zu überprüfen und eventuelle Pönalzahlungen zu berechnen – so auch im Jahr 2017. Die Fahrgäste werden nach ihrer Zufriedenheit mit typischen Leistungsmerkmalen einer Linie bzw. zu Bahnhöfen befragt. Die Interviewten geben das Maß ihrer Zufriedenheit bzw. Unzufriedenheit mittels einer an das gängige Schulnotensystem angelehnten 6-stufigen Skala mit Ausprägungen von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden) ab.

Bestandteil der regelmäßigen Kundenzufriedenheitsbefragungen sind u. a. die Qualitätsstandards „Fahrgastinformation an den Stationen im Störfall“ und „Zustand Stationen“. Da die Erhebungsmethodik seit Beginn der Befragungen im Jahr 2004 unverändert geblieben ist, sind die Ergebnisse als Zeitreihe dargestellt. So können die Kundenzufriedenheitswerte miteinander verglichen werden.

Abbildung 3 zeigt die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit dem Verkehrsangebot des SPNV im VRR und wie die befragten Nahverkehrskunden die Fahrgastinformationen an den Stationen im Störfall und den Zustand der Stationen in den letzten sieben Jahren bewerteten. Die Ergebnisse aus der Befragung im Jahr 2018 sind mit **blauen Balken** dargestellt.

Die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit dem SPNV im VRR hat sich seit 2004 verbessert und erreicht mittlerweile, auch dank des Wettbewerbs im SPNV, die Note 2,20. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies eine sehr kleine Verschlechterung um 0,02 Notenpunkte.

Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit den beiden stationsbezogenen Qualitätsstandards liegt auf einem akzeptablen Niveau. Insbesondere bei der Fahrgastinformation am Bahnsteig im Störfall sehen die Fahrgäste noch Verbesserungspotenzial und benoten dies mit einer 3,07 (Vorjahr: 3,12). Den Zustand der Bahnhöfe beurteilen die Fahrgäste um 0,16 Notenpunkte schlechter als im Vorjahr: Sie geben hier die Durchschnittsnote 2,80.

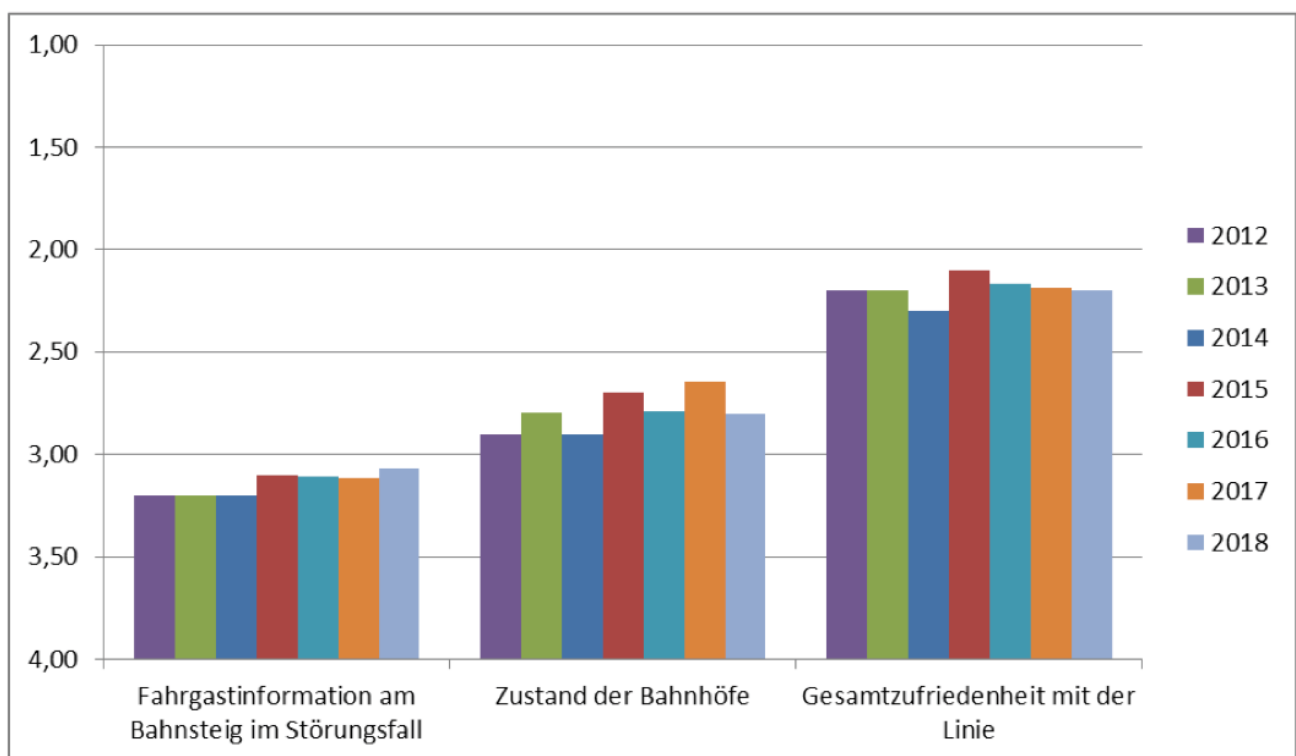


Abb. 3: Ergebnisse Fahrgastbefragungen

Fahrgastinformation an den Stationen



Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind verpflichtet, alle für die Information der Reisenden notwendigen Daten über die Betriebslage ihrer Züge (insbesondere Verspätungsprognosen, Halt- und Fahrtausfälle, Gleiswechsel) zur Verfügung zu stellen. Diese Daten werden über standardisierte Schnittstellen und Datendrehscheiben ausgetauscht und kommen auch an den Stationen zur Anzeige bzw. Ansage.

Die EVU sollen auch Störungs-/Verspätungsbegründungen und Abweichungen von der Zugbildung über diese Schnittstelle übermitteln. Mangels Unterstützung der aufnehmenden Systeme können gegenwärtig diese Informationen noch nicht an allen Stationen kommuniziert werden. Teilweise müssen die übermittelten Informationen auch durch Ansagezentren in ein anderes System händisch übertragen werden. Dies führt immer wieder zu inkonsistenten Informationen an den verschiedenen Stationen.

Besonders wichtig ist es, dass der Fahrgast im Störfall umfassend informiert wird. Die SPNV-Aufgabenträger in NRW haben 2018 im Rahmen der sogenannten Vernetzungsinitiative die organisatorischen und technischen Voraussetzungen für eine betreiberneutrale- und übergreifende Störungskommunikation getroffen. Ziel der Initiative ist es, Fahrgästen Zusatzinformationen zur Verfügung zu stellen, sobald Störungen auftreten. Hierzu gehören Informationen zur Ursache, den Auswirkungen und der geschätzten Dauer einer Störung sowie Hinweise zu verbleibenden Reisealternativen.

Die Neuheit des Konzepts spiegelt sich insbesondere im betreiberübergreifenden Ansatz wider. Heute informiert überwiegend jedes EVU nur über seine eigenen Verkehre. Dies hat teilweise zur Folge, dass je nach Informationsstand und Reaktionszeit des EVU übergreifend betrachtet widersprüchliche Informationen zu Störungen kommuniziert werden. Künftig soll die Information für alle auf einem Korridor verkehrenden Linien einheitlich und zeitgleich erfolgen. Mit der Einführung des RRX-Vorlaufbetriebes wurde das System zunächst mit den Verkehren von Abellio Rail NRW aufgenommen. Mit der Betriebsaufnahme der Linie RE 5 (RRX) und RE 6 (RRX) durch National Express im Juni bzw. Dezember 2019, werden auch diese Linien in das neue Konzept aufgenommen. Perspektivisch soll auch die S-Bahn Rhein-Ruhr ab Dezember 2019 und alle weiteren Verkehre in NRW zu einem späteren Zeitpunkt in das Konzept integriert werden. Damit die zentral erfassten Informationen zu Störungen auch an Stationen kommuniziert werden können, müssen auf Seiten Station&Service noch die notwendigen Schnittstellen und ein neues Hintergrundsystem angebunden werden.

Barrierefreier Zugang zum SPNV

Zurzeit haben im Bereich des VRR 115 Stationen (39 %) einen barrierefreien Zugang zum SPNV. Hier ist der Zugang zum Bahnsteig über Aufzüge bzw. Rampen möglich, die Bahnsteighöhe beträgt 76 bzw. 96 Zentimeter und Fahrgäste können höhen- gleich in das dort haltende Fahrzeug einsteigen. Die Rampenkonfigurationen (Neigungsgrad, Zwischenpodeste) entsprechen allerdings an einigen dieser Stationen nicht dem heutigen Standard.

In der **Anlage 1** sind diese Stationen in der Spalte „barrierefreier Zugang zum SPNV“ mit einem „B“ gekennzeichnet.

Weitere 49 Stationen (16,6 %) haben einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen mit einer Bahnsteighöhe von 76 bzw. 96 Zentimeter über Aufzüge oder Rampen. Die Fahrzeuge, die hier halten, haben nicht immer einen höhengleichen Einstieg. Dies kann beispielsweise an Stationen der Fall sein, die von mehreren Linien angefahren werden.

An 65 Stationen (21,9 %) ist die Bahnsteighöhe niedriger als 76 Zentimeter. Die meisten dieser Stationen haben eine Höhe von 38 Zentimeter und einen Rampenzugang. Von diesen niedrigen Bahnsteigen ist allerdings ein Einstieg in die dort haltenden Fahrzeuge auch mit entsprechenden Einstiegshilfen nicht möglich.

Der VRR wird sich auch weiterhin für die einheitliche Bahnsteighöhe von 76 Zentimeter und den barrierefreien Zugang zu allen Stationen einsetzen und dies auch finanziell unterstützen, damit das Bahnsteiglängen- und höhenkonzept des Landes NRW kontinuierlich umgesetzt und ein gesamtheitlicher barrierefreier Zugang zum SPNV möglich werden.

Darüber hinaus können sich Fahrgäste auf den Internetseiten des VRR unter www.vrr.de/barrierefreiheit informieren, an welchen Stationen ein stufenloser Einstieg in die dort haltenden Fahrzeuge möglich ist.

Linie RE 14 – Der Borkener

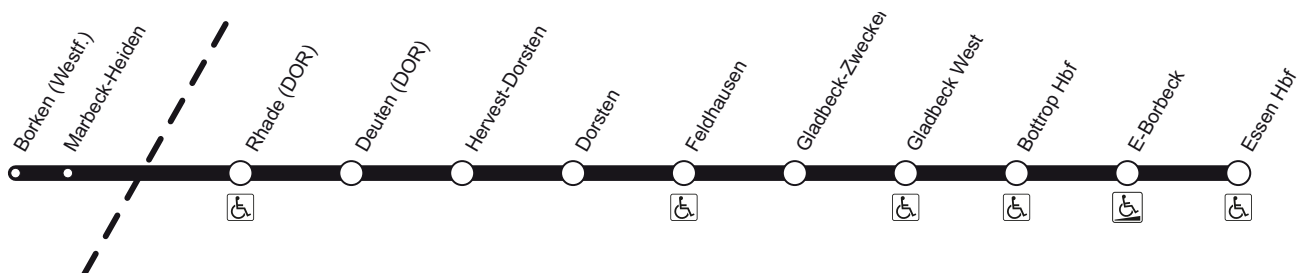


Abb. 4: Barrierefreier Zugang zum SPNV am Beispiel der Linie RE 14



Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig über Aufzug oder Rampe und ins Fahrzeug im Regelbetrieb möglich.



Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig über Aufzug oder Rampe möglich. Der Einstieg ins Fahrzeug ist über fahrzeug- gebundene Einstiegshilfen an der hierfür gekennzeichneten Fahrzeugtür möglich.

Hinweis: Vorhandene Aufzüge können durch Vandalismus, technische Probleme, Wartungsarbeiten etc. nicht in Betrieb sein. Über den aktuellen Betriebszustand von Aufzügen kann die entsprechende 3-S-Zentrale von Station&Service und die im Jahr 2015 eingerichtete App der DB AG „DB Bahnhof Live“ Auskunft geben. Die Telefonnummern der 3-S-Zentralen sind in den Informationsvitrinen auf den Stationen veröffentlicht.

Modernisierungsmaßnahmen an Stationen

In der [Anlage 1](#) sind alle Stationen aufgeführt, die im Rahmen der Modernisierungsoffensive 2 oder anderer Ausbauprogramme in den letzten Jahren fertiggestellt wurden bzw. derzeit umgesetzt werden. In diesen Programmen sind der barrierefreie Ausbau, teilweise mit einer angepassten Bahnsteighöhe und die Erneuerung der Ausstattung enthalten.

Ausbau von Stationen im Rahmen der Programme RRX-Außenäste und Modernisierungsoffensive 3

RRX-Außenäste

Im Dezember 2014 wurde die Vereinbarung zur Planung des Ausbaus der Stationen auf den Außenästen des RRX durch das Land NRW, den drei Zweckverbänden VRR, Nahverkehr Rheinland (NVR) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sowie Station&Service unterzeichnet. Die ersten Maßnahmen sind bereits fertiggestellt oder in der Umsetzungsphase.

Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3)

21 Stationen aus dem VRR-Verbundraum wurden in das Programm der Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3) aufgenommen. Der VRR und Station&Service unterzeichneten eine entsprechende vertragliche Vereinbarung. Alle Beteiligten besichtigten im Jahr 2018 die Stationen und passten die Aufgabenstellungen und Kostenprognosen an. Station&Service hat zwischenzeitlich die ersten Projektaufträge erstellt und stimmt diese mit allen Beteiligten ab. Im Projektauftrag wird u. a. beschrieben, welche Planung erfolgen soll, gegebenenfalls auch mit mehreren Varianten.

Anlagen befinden sich im Anlagenband

Anlage 1: Stationsmerkmale und Bewertung des Erscheinungsbildes
Folgendes ist in der Anlage aufgeführt:

- Bewertungen des Erscheinungsbildes
- Gesamtbewertungen aus den Jahren 2016, 2017 und 2018
- Einzelbewertungen aus dem Jahr 2018
- Förderprogramme und Ausbaumaßnahmen
- Erforderliche Ausbaumaßnahmen
- Behindertengerechter Zugang zum Bahnsteig

Weitere Erläuterungen zur **Anlage 1:**

Der Zusatztext mit entsprechenden Hinweisen bei einigen Stationen macht deutlich, dass Zuständigkeiten Dritter zu schlechteren Bewertungen führten.

ABS 46/2: Ausbaustrecke zwischen Oberhausen und Emmerich am Rhein (Betuwe)

An einigen Stationen sind keine zu bewertenden Zugänge bzw. Elemente vorhanden. Diese sind mit einem X gekennzeichnet.

Anlage 2: Beleuchtung auf Stationen

In der Anlage sind die festgestellten Mängel bei der Beleuchtung aufgeführt.

Anlage 3: Bahnhofsgebäude

In der Anlage sind die Bahnhofsgebäude nach bestimmten Kriterien bewertet.

Anlage 4: Zuständigkeiten im Zugangsbereich der Stationen

In der Anlage sind die Zuständigkeiten einzelner Bereiche im Zugang der Stationen aufgeführt.

