



Stationsbericht

Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr für 2019



Überblick	4
Vertragliche Grundlagen / Stationspreise	5
Ausstattungsumfang	6
Erscheinungsbild der Stationen	7
Zuständigkeiten im Zugangsbereich der Stationen	12
Stationen mit Bahnhofsgebäuden	12
Fahrgastbefragungen	13
Fahrgastinformation an den Stationen	14
Barrierefreier Zugang zum SPNV	15
Modernisierungsmaßnahmen an Stationen	16
Anlagen zum Stationsbericht 2019 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 2019 dokumentiert der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zum dreizehnten 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-Profiteure regelmäßig den Zustand der aktuell 297 Bahnhöfe und Haltepunkte. Viermal 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 es entsprechend den Infrastrukturnutzungsbedingungen von Station&Service vorgesehen ist.

Zum zweiten Mal wurden auch Bahnhofsgebäude an 115 Stationen betrachtet – und zwar nach ihrer Nutzung, 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 werden im Bericht weiterhin thematisiert. Zudem gibt der Stationsbericht erneut einen Überblick über die Beleuchtung an 112 Stationen im VRR sowie über Ausbauprogramme, durch die die Stationsinfrastruktur modernisiert und verbessert werden soll. Ebenfalls aufgeführt sind die Ergebnisse der Fahrgastbefragung zur „Fahrgastinformation im Störfall“ und zum „Zustand der Stationen“ sowie allgemeine Informationen zur Fahrgastinformation und Barrierefreiheit an den 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Station&Service geschlossen. Grundlage für das Jahr 2019 sind hierfür die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur von Personenbahnhöfen von Station&Service – kurz: Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (INBP) – mit Stand vom 01.04.2019.

Das Stationspreissystem ist ein Bestandteil der INBP. Mit einem festgelegten Verfahren werden von Station&Service die Stationspreise bundesweit in 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 2019 gültigen Stationspreise in den jeweiligen Kategorien sind in **Abbildung 1** aufgeführt.

Insgesamt gibt es im VRR aktuell 297 Stationen. Davon sind 289 Stationen im Eigentum von Station&Service. Bei acht Stationen ist der Eigentümer die Regiobahn GmbH.

		Kategorie mit Stationspreis 2019						
		1	2	3	4	5	6	7
		16,07 €	10,91 €	5,52 €	3,22 €	2,83 €	3,35 €	3,48 €
Anzahl der DB Stationen im VRR / NVN gesamt 289		4	10	15	40	85	126	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	Sitzgelegenheit							9*
	Wetterschutz							9*
	Bahnhofsuhr / Zeitangabe						126*	9*
	Dynamische Reisendeninformation (nur Abweichungen)						126*	9*
	Dynamische Reisendeninformation (Fahrplan und -abweichungen)							
	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 126 Stationen der Kat. 6 verfügen 126 Stationen über eine Bahnhofsuhr / Zeitangabe, die für diese Kategorie aber keine Basisleistung darstellt.



Station Düsseldorf-Benrath: DB Kategorie 3



Station Jüchen: DB Kategorie 6

Ausstattungsumfang

Aufnahme des Ausstattungsumfangs

Auch im Jahr 2019 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 jeweiligen Kategorien 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 die angebotenen Elemente der Basisleistungen II. Die Stationen der Kategorien 6 und 7 verfügen des Weiteren über Elemente, die über die Basisausstattung II hinausgehen. Hierzu zählen Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, Bahnhofsuhrn / Zeitangabe und eine dynamische Reisendeninformation zu Abweichungen im Betriebsablauf. Damit werden alle Stationen im VRR vollständig den Anforderungen des Aufgabenträgers an eine nutzerfreundliche Ausstattung gerecht.

Bei Baumaßnahmen oder Vandalismus an Stationen können Ausstattungsmerkmale zeitweise nicht vorhanden oder nutzbar sein.

Erscheinungsbild der Stationen

Grundlagen der Erfassung / Bewertung

Die VRR-Profitester haben auch im Jahr 2019 durch eine viermalige Begehung den Zugangs- und Bahnsteigbereich von 297 Stationen erfasst und bewertet. Die Station Emmerich-Elten wurde nach Inbetriebnahme im Juli 2019 zweimal bewertet. 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 zeitgemäßen 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 2019, so haben

- 131 ■ Stationen ein akzeptables Erscheinungsbild
- 93 ■ Stationen ein Erscheinungsbild, das noch akzeptabel ist und
- 73 ■ 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.

Der Vergleich der Ergebnisse aus dem Jahr 2019 mit denen aus dem Jahr 2018 zeigt, dass die Anzahl der als akzeptabel bewerteten Stationen gegenüber dem Vorjahr leicht zugenommen hat: 2018 waren 125 Stationen in einem akzeptablen Zustand, 2019 131 Stationen. Gleichzeitig stieg allerdings auch die Anzahl der als nicht akzeptabel bewerteten Stationen im Vergleich zum Vorjahr von 61 Stationen (2018) auf nunmehr 73 Stationen im Jahr 2019. Die Anzahl der als noch akzeptabel bewerteten Stationen ist folglich von 110 Stationen im Jahr 2018 auf nur noch 93 Stationen (2019) zurückgegangen. Durch die gestiegene Anzahl an nicht akzeptablen Stationen sind die SPNV-Stationen im VRR somit insgesamt nochmals in einem schlechteren Zustand als im Vorjahr.

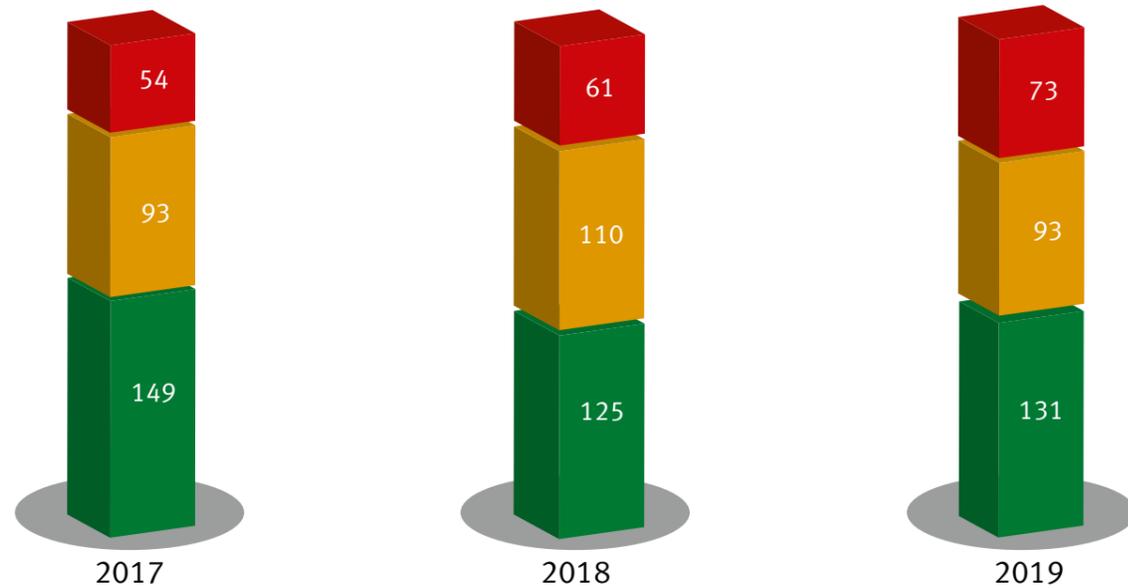


Abb. 2: Vergleich der Gesamtergebnisse der bewerteten Stationen 2017, 2018 und 2019

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 2019 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.



Graffiti / Graffiti-Offensive / Fotodokumentation

Die Graffiti-Offensive NRW von Station&Service wurde mit Mitteln des Land NRW seit 2010 gefördert. Diese befristete Förderung wurde bereits Anfang des Jahres 2018 eingestellt. Somit erhält der Infrastrukturbetreiber keine finanzielle Unterstützung mehr, um Graffitischäden zu beseitigen. Station&Service führt die Graffiti-Offensive im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten fort. Ohne finanzielle Unterstützung des Landes konnten allerdings weniger Graffitischäden beseitigt werden.

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 wie bereits im Vorjahr als überwiegend akzeptabel. Diese Tendenz ist sowohl in den Zugangsbereichen als auch auf den Bahnsteigen zu beobachten. Der Anteil der als nicht akzeptabel bewerteten Stationen liegt beim Kriterium Sauberkeit lediglich bei rund 11 %.

Funktion

Die Funktion von Ausstattungselementen wurde 2019 ebenfalls wieder ähnlich gut bewertet wie im Vorjahr. Auch hier gelten die positiven Ergebnisse sowohl für die Zugangsbereiche als auch für die Bahnsteige. Der Anteil der als nicht akzeptabel bewerteten Stationen liegt im Bereich Funktion bei lediglich rund 7 %.

Beleuchtung von Stationen

Im Jahr 2015 wurden erstmals 112 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.

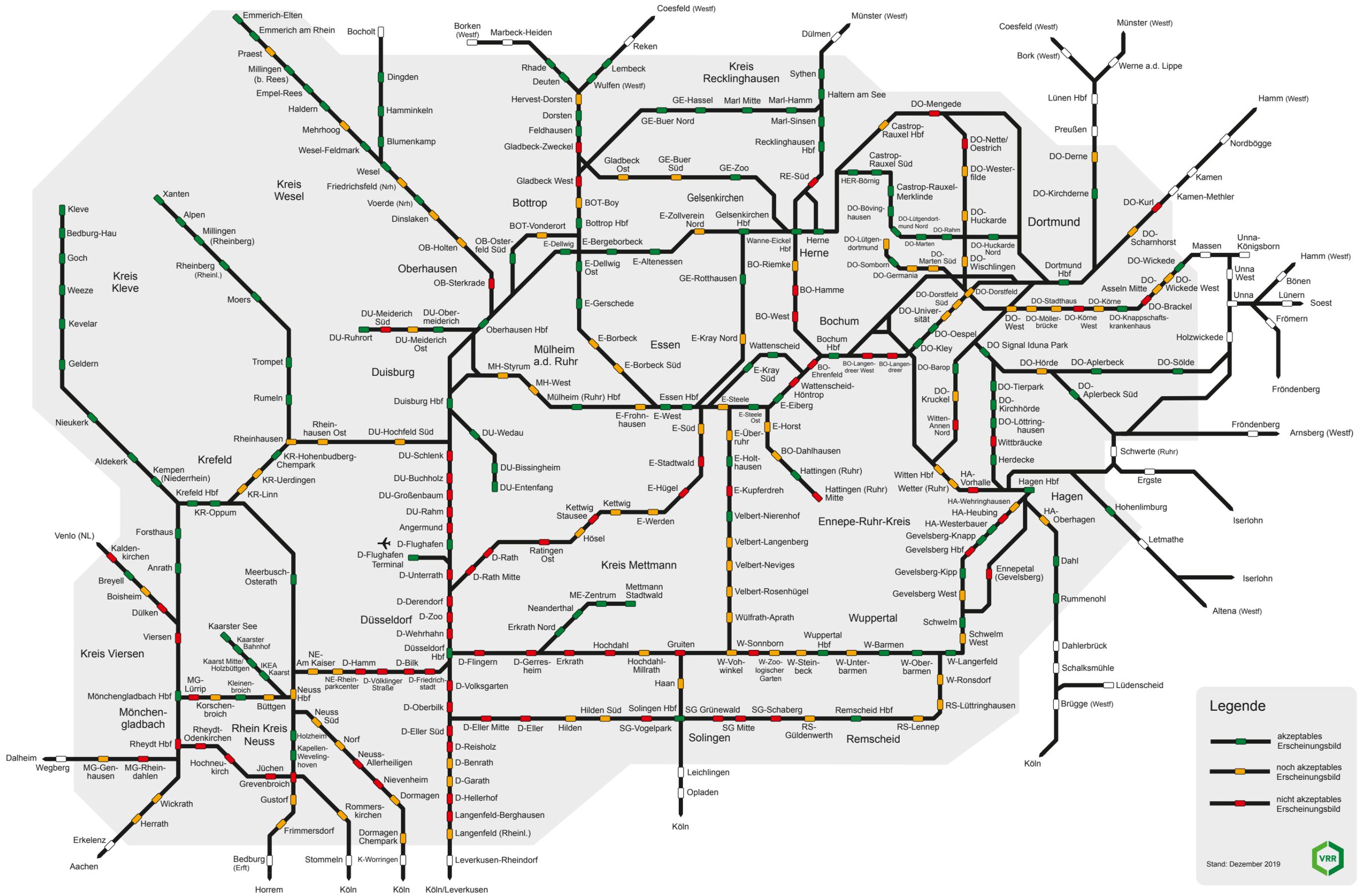
Die VRR-Profitester untersuchten die Stationen zwischen November und Dezember 2019. Wie bereits im Vorjahr waren einige Lampen sowohl in Zugangsbereichen als auch auf Bahnsteigen defekt. Zudem sind auf einigen Bahnsteigen auch weiterhin nicht transparente Wetterschutzeinrichtungen vorhanden.

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.

Bahnhofspaten

Die Bahnofsmanager von Station&Service erhalten auch von den Bahnhofspaten Hinweise auf Mängel und Verschmutzungen an den Stationen. In der Anlage 1 sind die zurzeit 53 Stationen vermerkt, bei denen Bahnhofspaten Station&Service durch die Meldung von Mängeln unterstützen



Legende

- akzeptables Erscheinungsbild
- noch akzeptables Erscheinungsbild
- nicht akzeptables Erscheinungsbild

Stand: Dezember 2019



Zuständigkeiten im Zugangsbereich der Stationen

Auch für das Jahr 2019 wird an dieser Stelle wieder über die Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen von Stationen informiert. Eine Übersicht über die Ergebnisse von insgesamt 255 Stationen ist in der [Anlage 4](#) aufgeführt.

Stationen mit Bahnhofsgebäuden



Bahnhofsgebäude mit einem Zugang zum Bahnsteig dienen Fahrgästen als Aufenthaltsbereich oder als Einkaufsmöglichkeit in den vorhandenen Geschäften. Auch für das Jahr 2019 haben die VRR-Profitester die 115 Bahnhofsgebäude gesondert bewertet.

Bei 93 Bahnhofsgebäuden liegt eine Nutzung z. B. in Form von Geschäften vor. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt durch 51 Bahnhofsgebäude. Gebaut wurde im Jahr 2019 in insgesamt 17 Bahnhofsgebäuden, wobei hier für die Fahrgäste über einen befristeten Zeitraum der Zugang zum Bahnsteig mit möglichen Umwegen und Unbequemlichkeiten verbunden war. Die entsprechenden Ergebnisse sowie die Bewertungen der Bahnhofsgebäude hinsichtlich Graffiti, Sauberkeit und baulichem Zustand sind in der [Anlage 3](#) zusammengefasst.

Von den 115 Bahnhofsgebäuden sind 34 im Eigentum der Station&Service, 13 im Eigentum der Kommunen, zwei im Eigentum des Bundeseisenbahnvermögens, eine im Eigentum der DB Netz AG und 65 im Eigentum von Dritten.

Fahrgastbefragungen

Im Rahmen seines Qualitätscontrollings führt der VRR zur Überprüfung der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten Verkehrsleistungen und zur Berechnung eventueller Pönalzahlungen seit 2004 regelmäßig Kundenzufriedenheitsbefragungen durch externe Gutachter durch – so auch im Jahr 2019. 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 der letzten Jahre miteinander verglichen werden.

Abbildung 3 zeigt einerseits die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit dem Verkehrsangebot des SPNV im VRR sowie des Weiteren, wie die befragten Nahverkehrskunden die Fahrgastinformationen an den Stationen im Störfall und den Zustand der Stationen in den letzten fünf Jahren bewerteten. Die Ergebnisse aus der Befragung im Jahr 2019 sind mit **blauen Balken** dargestellt.

Die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit dem SPNV im VRR hat sich seit 2004 insgesamt verbessert. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Note allerdings um 0,07 Notenpunkte auf eine 2,27 zurückgegangen. Bei der Fahrgastinformation am Bahnsteig im Störfall sehen die Fahrgäste noch Verbesserungspotenzial und benoten diese mit einer 3,18 (Vorjahr: 3,07 – Verschlechterung um 0,11 Notenpunkte). Den Zustand der Bahnhöfe beurteilen die Fahrgäste genauso wie im Vorjahr. Sie vergeben hier erneut die Durchschnittsnote 2,80. Insgesamt ist für alle drei Werte festzuhalten, dass dies die schlechtesten Durchschnittsnote der letzten fünf Jahre sind.

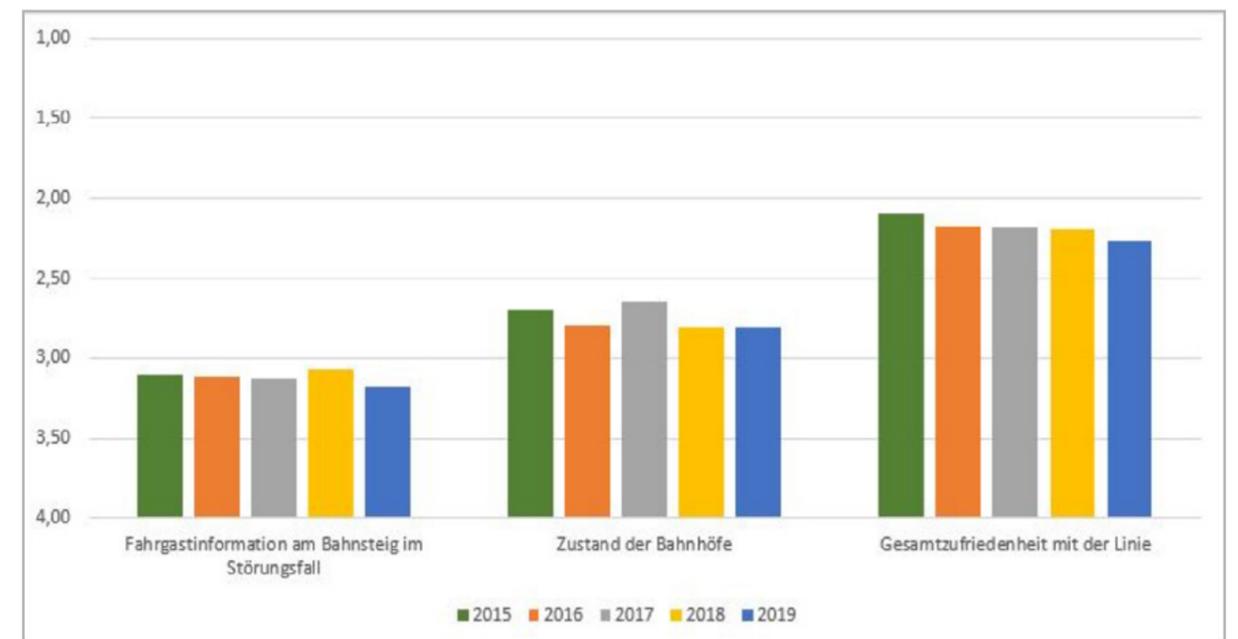


Abb. 3: Ergebnisse Fahrgastbefragungen

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, Zusatzhalte und Gleiswechsel) zur Verfügung zu stellen. Diese Daten werden über standardisierte Schnittstellen und Datendrehscheiben ausgetauscht und kommen auch an den Stationen zur Anzeige bzw. Ansage.

16:27	RE 5	Dinstaken - Voerde	Wesel	12	Min. - Verspätung ca
16:33	RE 5	Düsseldorf - Köln - Bonn	Koblenz	12	Min. - Verspätung ca
16:35	IC 2004	Münster - Rheine	Emden	6	Min. - Verspätung ca
16:42	S 2	Essen-Altenessen - Herne	Dortmund	6	Min. - Verspätung ca
16:43	RE 3	Mülheim - Essen - Bo-Dahlhausen	Duisburg	7	Wachten - Bitte Ansa
16:48	S 3	Mülheim - Essen - Bo-Dahlhausen	Hattingen	11	Wachten - Bitte Ansa
16:50	RE 19	Wesel - Emmerich - Zevenaar	Arnhem	9	er Zugteil nur bis Wese
17:08	RE 19	Duisburg	Düsse	12	Flughafen - Kein Hal
17:09	RB 44	Bottrop - Feldhausen	Dorst	10	
17:16	RE 3	Gelsenkirchen - Dortmund	Hamm	6	
RB 36 - Kein Zugbetrieb bis Ersatz mit Bus, Bf-Vorplatz					

Daneben sollen die EVU auch Störungs-/Verspätungsbegründungen und Abweichungen von der Zugbildung über diese Schnittstelle weiterleiten. Mangels Unterstützung der aufnehmenden Systeme können gegenwärtig diese Informationen noch nicht an allen Stationen automatisiert 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 Vernetzungsiniziative die organisatorischen und technischen Voraussetzungen für eine betreiberneutrale- und übergreifende Störungskommunikation getroffen und eine sogenannte SPNV-Steuerungszentrale etabliert. Ziel 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. Zentrales Element bildet die Website <https://zuginfow.nrw>.

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 RRR-Vorlaufbetriebes wurde das System zunächst mit den Verkehren von Abellio Rail NRW mit der Linie RE 11 (RRX) und von National Express mit den Linien RE 5 (RRX) sowie RE 6 (RRX) in das neue Konzept aufgenommen. Auch die S-Bahn Rhein-Ruhr ist seit Dezember 2019 mit den durch Abellio Rail NRW betriebenen Linien integriert. Zu einem späteren Zeitpunkt sollen alle weiteren Verkehre in NRW in das Konzept eingebunden werden.

Damit die Fahrgäste auch an den Stationen zusätzliche Informationen erhalten, ist es entscheidend, dass eine noch ausstehende automatisierte Übernahme der erfassten betreiberübergreifenden Informationen in die Hintergrundsysteme von Station&Service erfolgt. Des Weiteren muss der Transport dieser Informationen in die Anzeige- und Ansaesysteme erfolgen. Hierzu entwickelt Station&Service derzeit die bereits heute bestehenden Fahrgastinformationsanlagen (FIS) sowie das interne Datensystem „IRIS“ weiter. Im Ergebnis soll in den nächsten Jahren das neue System „IRIS+“ eingeführt werden.

Barrierefreier Zugang zum SPNV

Im letzten Jahr wurden weitere Stationen modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Daher haben zurzeit im Bereich des VRR 122 Stationen (41,1 %) 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 höhengleich 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 51 Stationen (17,2 %) haben einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen mit einer Bahnsteighöhe von 76 bzw. 96 Zentimetern über Aufzüge oder Rampen. Die Fahrzeuge, die hier halten, haben allerdings nicht immer einen höhengleichen Einstieg. Dies kann beispielsweise an Stationen der Fall sein, die von mehreren Linien angefahren werden.

An 57 Stationen (19,2 %) ist die Bahnsteighöhe niedriger als 76 Zentimeter. Die meisten dieser Stationen haben eine Höhe von 38 Zentimetern 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 Zentimetern 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 einheitlich barrierefreier Zugang zum gesamten SPNV möglich wird.

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, die drei Zweckverbände VRR, Nahverkehr Rheinland (NVR) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sowie Station&Service unterzeichnet. Eine Vielzahl von Maßnahmen ist 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 2017, 2018 und 2019
- Einzelbewertungen aus dem Jahr 2019
- 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.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
AugustastraÙe 1
45879 Gelsenkirchen
www.vrr.de

