

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Stationsbericht 2024



Richtung
Maldeneysee

BUS
VRR

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	4
1. Überblick.....	6
2. Stationsbewertungen im VRR-Gebiet.....	8
2.1 Ausgangslage und Zielsetzung.....	8
2.2 Grundlagen des Bewertungsschemas.....	9
2.3 Datenerhebung.....	10
2.4 Datenauswertung.....	11
2.5 Bewertung.....	13
2.6 Ergebnisdarstellung.....	14
2.7 Vorjahresvergleich / Entwicklung.....	18
2.8 Ergebnisse differenziert nach Fahrgastzahlen.....	22
3. Beleuchtung von Stationen.....	24
4. Bahnhofsgebäude.....	25
5. Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen.....	26
6. Fahrgastbefragungen.....	26
7. Fahrgastinformation.....	28
8. Vertrieb.....	29
9. Videoüberwachung.....	30
10. Modernisierung von Stationen / barrierefreier Ausbau.....	31
11. Zusammenfassung.....	40
12. Abkürzungsverzeichnis.....	42

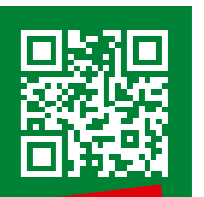
Impressum

Herausgeber:

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
 Augustastraße 1 · 45879 Gelsenkirchen
 Telefon: 0209/1584-0
 E-Mail: info@vrr.de
 www.vrr.de

Fotos/Bildnachweis:

©VRR AöR



Das Anlagenband zum Stationsbericht ist unter www.vrr.de/fileadmin/user_upload/Stationen/Stationsbericht_Anlage_2024.pdf oder durch Scannen des QR-Codes abrufbar.

noch nicht veröffentlicht!

Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, einem der größten Ballungsräume Europas, ist ein attraktiver und leistungsstarker Schienenpersonennahverkehr (SPNV) das Rückgrat der öffentlichen Mobilität und eine klima- und umweltfreundliche Verkehrsalternative für die rund 7,7 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner. Vor allem Berufstätige und junge Leute in Ausbildung oder Studium nutzen Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn regelmäßig, um schnell und sicher von A nach B zu kommen.

Mit unserem alljährlichen Stationsbericht dokumentieren wir die Qualität der Bahnhöfe und SPNV-Haltepunkte in unserem Verkehrsgebiet. Vier Mal pro Jahr bereisen VRR-Profitesterinnen und Profitester jede der 296 Stationen im Verbundgebiet und richten ihr Augenmerk auf die Aspekte, die unseren Fahrgästen besonders wichtig sind: die Aufenthaltsqualität, die Fahrgastinformation und die Barrierefreiheit. So erhalten wir einen Überblick über die Situation vor Ort – für uns ein sehr wertvolles Instrument, um Schwachstellen zu erkennen und gemeinsam mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Verbesserungen auf den Weg zu bringen.

Erfreuliches Ergebnis dieses Stationsberichts: Der Großteil aller Reisenden steigt an Stationen ein und aus, die 2024 von den VRR-Profitesterinnen und -Profiteatern gut bewertet wurden. Rund 90 Prozent der Fahrgäste profitieren von barrierefrei ausgebauten Bahnhöfen und Haltepunkten. Sie gelangen über Aufzüge oder Rampen stufenfrei zu den Gleisen. Eine Bahnsteighöhe von mindestens 76 Zentimetern macht es zudem möglich, entweder direkt niveaugleich oder über fahrzeuggebundene Rampen komfortabel in die Züge einzusteigen. Für uns ist dies ein großer Erfolg, denn wir investieren seit vielen Jahren massiv in barrierefreie Ausbauvorhaben der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, um allen Fahrgästen die problemlose Nutzung des SPNV zu ermöglichen: mobilitätseingeschränkten Menschen mit Rollstuhl oder Rollator genauso wie Personen mit Kinderwagen, schwerem Gepäck oder Fahrrad. Barrieren weitestgehend abzubauen ist für uns deshalb nicht nur gesetzliche Vorgabe, sondern auch ein Anliegen, dem wir uns mit Engagement, Herzblut und nicht zuletzt auch mit Blick auf Effizienz und Wirtschaftlichkeit widmen. Seit 2008 vereinen wir die SPNV-Aufgabenträgerschaft und die Investitionsförderung unter einem Dach. Entsprechend gehen die Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs mit den Investitionen in die benötigte Eisenbahninfrastruktur Hand in Hand, ohne Ressourcenverluste durch lange Entscheidungswege oder allzu viele Schnittstellen.

Regelmäßige Abstimmungsgespräche mit den Eigentümern und Betreibern der Stationen sichern, dass alle Beteiligten im kontinuierlichen Austausch sind. Nicht zuletzt auch zu den Ergebnissen des Stationsberichtes 2024. Denn ungeachtet der Tatsache, dass die allermeisten Reisenden im VRR an den Großbahnhöfen im VRR von durchweg sehr guten Leistungen profitieren, gibt es insbesondere an den kleinen und mittleren



Bahnhöfen Handlungsbedarf. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Situation vor allem dort leider verschlechtert. Nur noch 155 (52,36 Prozent) der insgesamt 296 Stationen in unserem Verbundgebiet erzielten ordentliche oder ausgezeichnete Ergebnisse, 141 (47,64 Prozent) waren in einem entwicklungsbedürftigen oder nicht tolerierbaren Zustand. Der Anteil der positiv bewerteten Stationen sank damit im Vergleich zum Vorjahr um 4,4 Prozentpunkte. Dieser negative Trend sollte für die Eisenbahninfrastrukturbetreiber ein Weckruf sein, die Qualität auch an kleineren und mittleren Stationen dauerhaft und flächendeckend zu verbessern. Denn alle Fahrgäste haben ein Anrecht auf qualitativ hochwertige Leistungen – unabhängig davon, wo sie ein- und aussteigen.

Dass alle Beteiligten generell bereit sind, im Interesse der Fahrgäste an einem Strang zu ziehen, zeigt die Kooperation des Landes NRW mit der DB InfraGO AG, unseren benachbarten nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträgern und der Bundespolizei bei der Videoüberwachung an Stationen. Das Land investiert 10 Millionen Euro in moderne Videotechnik an etwa 100 Bahnhöfen in ganz Nordrhein-Westfalen, die Aufgabenträger finanzieren den Betrieb der Anlagen. Auch bei der Ausstattung der Stationen mit Fahrgastinformationsanlagen ist die Situation positiv: 232 Bahnhöfe und Haltepunkte erhielten hervorragende Bewertungen der VRR-Profitesterinnen und -Profiteatern.

Diese erfreulichen Ansätze zeigen: Im VRR wurde sehr viel erreicht, auch wenn in einigen Bereichen weiterhin Luft nach oben ist. Deshalb setzen wir uns nach Kräften dafür ein, die Qualität der Stationen im Interesse unserer Fahrgäste weiter zu verbessern. Denn sie sind ein ganz wesentlicher Baustein eines leistungsstarken und kundenfreundlichen Schienenpersonennahverkehrs: Hier starten und beenden unsere Kundinnen und Kunden die Fahrt mit Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn. Der Eindruck, den sie dabei gewinnen, überträgt sich zwangsläufig auf den Regionalverkehr insgesamt.

Im vorliegenden Stationsbericht 2024 informieren wir Sie im Detail über die Situation an den 296 Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten in unserem Verkehrsgebiet und die Ergebnisse der aktuellen Kundenbefragung, widmen uns dem Ticketvertrieb an den Bahnhöfen und Haltepunkten, der Beleuchtung an den Stationen und den Bahnhofsgebäuden im VRR und geben einen Überblick über die wichtigsten Modernisierungsvorhaben in unserem Verbundraum.

Ich wünsche Ihnen eine informative Lektüre!

Ihr

Oliver Wittke
VRR-Vorstandssprecher

1. Überblick

Mit dem Stationsbericht 2024 geht der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in die mittlerweile 18. Auflage. Im Fokus steht dabei erneut die qualitative Bewertung der Zustände an den Verkehrsstationen im Zuständigkeitsbereich des VRR, die durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angefahren und bedient werden.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass der VRR als Aufgabenträger (AT) kein unmittelbares Vertragsverhältnis mit den Eigentümern und Betreibern der Stationen unterhält. Die entsprechenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), im VRR-Gebiet sind dies die DB InfraGO AG (hier der Geschäftsbereich (GB) Personenbahnhöfe, ehemals DB Station&Service AG) sowie die Regiobahn GmbH, schließen stattdessen Stationsnutzungsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), welche die entsprechenden SPNV-Linien betreiben. Die hier vertraglich vereinbarten Stationsnutzungsentgelte werden wiederum durch die Verkehrsverträge zwischen EVU und Aufgabenträger an den VRR durchgereicht. Im Fahrplanjahr 2024 sind so Stationsnutzungsentgelte in Höhe von ca. 74,2 Millionen Euro im gesamten VRR-Gebiet angefallen. Dies bedeutet ein Plus von 1,5 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr.

Aufgrund seiner verkehrlichen Aufgaben und trotz der beschriebenen vertraglichen Situation strebt der VRR eine gewisse Einflussnahme auf die Situation an den SPNV-Stationen an, um den Zustand an den Bahnhöfen und Haltepunkten hinsichtlich Ausstattung, Schadensfreiheit, Sauberkeit, baulichem Zustand, Fahrgastinformation und der barrierefreien Erschließung zu verbessern. Daher erfassen die VRR-Profitester*innen bereits seit 2003 neben ihren verkehrsvertraglich vereinbarten Stichproben in den Zügen (die Ergebnisse hierzu werden jährlich mit dem SPNV-Qualitätsbericht veröffentlicht) auch die Qualität an den Verkehrsstationen.

Seit dem Jahr 2020 greift der VRR auf eine Erhebungs- und Bewertungssystematik zurück, welche die Erwartungshaltung der Fahrgäste in den Vordergrund stellt. Die wesentlichen Fakten zur Bewertungssystematik sind in der nachfolgenden Infobox dargestellt:



Infobox – wesentliche Fakten zur Bewertungssystematik

- Fokus liegt auf der Erwartungshaltung des Fahrgastes (Schaffung einer „Ideal“-Station aus Sicht der Kund*innen)
- Betrachtung der Stationen als Gesamteinheiten
- Bewertung unabhängig von den jeweiligen Zuständigkeiten
- Mindestausstattungsmerkmale sowie eine qualitative Bewertung hinsichtlich Schadensfreiheit und Sauberkeit als Kriterien
- Bezifferung der „Ideal“-Station mit 100 %; prozentuale Abzüge bei auftretenden Mängeln bzw. bei fehlender Ausstattung an jeder einzelnen Station auf Basis der Erhebungen durch die VRR-Profitester*innen
- Betrachtung der Barrierefreiheit als wichtige Komponente
- Bewertung in den Kategorien „Aufenthaltsqualität“, „Fahrgastinformation“ und „Barrierefreiheit“ sowie in einer gewichteten Gesamtbewertung
- vierstufige Ergebnisdarstellung



Im weiteren Verlauf des Berichtes werden die Bewertungssystematik ausführlich beschrieben und die Ergebnisse entsprechend dargestellt. Dabei wird es erneut einen Vergleich mit den Vorjahresergebnissen geben, um darzustellen, wie sich die Qualitätsstandards im VRR entwickelt haben.

Neben der qualitativen Bewertung der Stationen wird es in dieser Auflage des Stationsberichtes auch erstmals einen Exkurs zum Thema Fahrgastzahlen geben. Wie gewohnt werden in den folgenden Kapiteln außerdem wieder Informationen zur Beleuchtungssituation an den Stationen, zur Nutzung bestehender Bahnhofsgebäude sowie zu den Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen der Stationen veröffentlicht. Zudem beinhaltet dieser Stationsbericht Beiträge zu Fahrgastbefragungen, zur Fahrgastinformation sowie zu den Themen Vertrieb und Videoüberwachung und gibt darüber hinaus einen Überblick über aktuelle und zukünftige Modernisierungsmaßnahmen an den SPNV-Stationen im Verbundraum.

Das bewährte Anlagenband mit den detaillierten Informationen zu den Stationsbewertungen, zur Beleuchtungssituation an den Stationen, zu den Bahnhofsgebäuden sowie zu den Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen ist im Internet unter [user_upload/pdf/Presse/Publicationen/Stationsbericht_A](#) verfügbar. Alternativ kann es auch durch Scannen des folgenden QR-Codes abgerufen werden.

noch nicht veröffentlicht!



2. Stationsbewertungen im VRR-Gebiet

Grundlegendes Ziel des VRR ist es, die Attraktivität des SPNV kontinuierlich zu steigern. Neben einem verlässlichen Fahrplanangebot, der Pünktlichkeit der Züge und dem Einsatz moderner Fahrzeuge mit ausreichendem Platzangebot spielt hier auch die Situation an den jeweiligen Verkehrsstationen eine wichtige Rolle. Da die Nutzung des SPNV für jeden Fahrgast bereits an der jeweiligen Ausgangsstation beginnt, entsteht genau hier der erste Eindruck. Verschmutzte Bahnhöfe und Haltepunkte, defekte Fahrgastinformationssysteme oder fehlende barrierefreie Zuwegungen beispielsweise vermitteln einen negativen Eindruck, der sich auch unmittelbar auf den SPNV als Ganzes überträgt. Um hier einen Überblick über die Gesamtsituation darstellen und entsprechende Handlungsbedarfe ableiten zu können, erfassen die VRR-Profitester*innen jede einzelne Station im gesamten Verbundgebiet. Auf Basis der erhobenen Daten erfolgt anschließend eine entsprechende Auswertung und Beurteilung.

Als eines der größten Probleme hat sich in der Vergangenheit zunehmend die Verunreinigung durch illegale Graffiti herauskristallisiert. Grundsätzlich werden Graffiti-Schäden im Bewertungssystem des Stationsberichtes berücksichtigt. Darüber hinaus haben sich die DB InfraGO AG und der VRR Anfang 2024 darauf verständigt, die sogenannte Graffiti-Offensive fortzusetzen. Bereits von 2010 bis 2018 trug das damals vom Land Nordrhein-Westfalen (NRW) geförderte Programm dazu bei, Graffiti-Schäden an SPNV-Stationen zu beseitigen. Im Jahr 2022 wurde die Graffiti-Offensive durch die DB InfraGO AG und den VRR neu aufgelegt. Auch für das Kalenderjahr 2024 standen insgesamt 200.000 Euro zur Verfügung, welche jeweils zu gleichen Teilen durch die beiden Kooperationspartner finanziert wurden. Zum Redaktionsschluss dieses Berichtes wurden in 387 Einsätzen an 183 Stationen im VRR-Gebiet rund 25.637 Quadratmeter Graffiti entfernt. Im Jahr 2023 waren es noch 401 Einsätze an 206 Stationen mit 29.328 Quadratmetern Fläche. Für das Jahr 2025 streben die DB InfraGO AG und der VRR erneut eine Folgevereinbarung an.



2.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die im Stationsbericht angewandte Bewertungsmethodik orientiert sich grundsätzlich am Bedarf der Nahverkehrskund*innen und betrachtet die Stationen im VRR als Gesamteinheiten. Dabei ist es für die Bewertung der Stationen unbedeutend, in welchen Zuständigkeitsbereich auftretende Mängel fallen. Egal ob ein fehlender Wetterschutz, für den das EIU zuständig ist, defekte Fahrkartenautomaten in der Verantwortung des Vertriebspartners oder beschädigte Bauwerke, die sich im Eigentum von Kommunen, Privatpersonen oder sonstigen Dritten befinden: Die Stationen werden ganzheitlich bewertet. Für detailliertere Informationen steht weiterhin die gewohnte Übersicht über die Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen (vgl. Kapitel 5 – Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen) zur Verfügung.

Die gleichbleibende Bewertungsmethodik seit der Umstellung im Jahr 2020 ermöglicht einen Vergleich der Ergebnisse mit den Vorjahreswerten sowie dadurch eine Ableitung von entsprechenden Entwicklungen.

2.2 Grundlagen des Bewertungsschemas

Das Bewertungsschema basiert auf dem Grundgedanken einer „Ideal“-Station. Unabhängig von den jeweiligen unternehmensinternen Vorgaben bei den EIU, definiert der VRR erforderliche Mindestausstattungsmerkmale, die eine Verkehrsstation aus Sicht der Kund*innen aufweisen sollte. Eine barrierefreie Erschließung wird in diesem Zusammenhang zwingend vorausgesetzt. Dabei wird eine Bahnsteighöhe von 76 bzw. 96 Zentimetern über Schienenoberkante (SO) als ausreichend definiert, da mobilitätseingeschränkte Personen so mindestens über fahrzeuggebundene Rampen ein- und aussteigen können. Sämtliche Mindestausstattungsmerkmale sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Mindestausstattungsmerkmale
Stationsnamensschilder
Fahrkartenautomaten und Entwerter
dynamische Fahrgastinformationssysteme (FIA, DSA, etc.)
Zeitanzeigen
Vitrinen mit Fahrplanaushängen
Beleuchtung
Sitzgelegenheiten
Wetterschutz
Abfallbehälter
Aufzüge bzw. Rampen (stufenloser Zugang zu den Bahnsteigen)
angemessene Bahnsteighöhe (76 bzw. 96 Zentimeter über Schienenoberkante)
taktile Wegeleitsysteme

Diese Mindestausstattungsmerkmale werden zudem um eine qualitative Bewertung der Stationen hinsichtlich Sauberkeit und Schadensfreiheit ergänzt. In diesem Zusammenhang erfolgt eine Bewertung der nachfolgend dargestellten Qualitätsmerkmale:

qualitative Bewertung hinsichtlich Sauberkeit und Schadensfreiheit
Graffiti
Funktionsfähigkeit der Ausstattungsgegenstände
herumliegender Müll
Verschmutzung von Böden, Wänden, Scheiben und Ausstattungsgegenständen
Geruchsbelästigung
Feuchtigkeit
bauliche Schäden und Mängel
Vegetation / Herbstlaub

Die Bewertung der Stationen erfolgt nach dem Prinzip der prozentualen Abwertung. Die „Ideal“-Station wird in Summe mit 100 % beziffert. Für fehlende bzw. defekte Mindestausstattungsmerkmale sowie für qualitative Mängel werden je nach Relevanz der jeweiligen Merkmale prozentuale Abwertungen in unterschiedlicher Höhe vorgenommen.

2.3 Datenerhebung

Grundlage einer aussagekräftigen Bewertung der Stationsinfrastruktur bildet eine entsprechend fundierte Datenerhebung. Hierzu setzt der VRR, wie bereits in der Vergangenheit, auf seine Profitester*innen. In insgesamt vier Erhebungswellen pro Jahr bereisen sie jede der 296 Stationen in Verbundgebiet und erheben in diesem Zusammenhang quartalsweise alle bewertungsrelevanten Daten. Im Jahresergebnis werden diese Quartalswerte dann gemittelt.

Im Jahr 2024 war es den Profitester*innen erneut nicht möglich, alle Stationen in sämtlichen Quartalen zu erheben. Aufgrund eines Hangrutsches in Folge massiver Regenfälle ist die S 6-Strecke zwischen Hösel und Essen-Kettwig seit Januar 2024 bis auf Weiteres gesperrt. Die Stationen Hösel und Kettwig Stausee konnten daher lediglich im 1. Quartal 2024 erhoben werden. Weiterhin sorgten langfristige baubedingte Streckensperrungen dafür, dass folgende Stationen nicht angefahren werden konnten und teilweise für Fahrgäste abgesperrt waren:

- Bochum-Riemke (RB 46) im 1. Quartal 2024
- Sythen (RE 42) im 1.Quartal 2024
- Meerbusch-Osterrath (RB 37, RE 7 und RE 10) im 2. Quartal 2024

Die jeweiligen Zugausfälle wurden durch entsprechende Schienenersatzverkehre (SEV) mit Bussen ersetzt. Eine Erhebung der genannten Bahnhöfe und Haltepunkte durch die Profitester*innen war demnach in den dargestellten Quartalen nicht möglich, wodurch die Jahresergebnisse der betreffenden Stationen über die restlichen Quartale gemittelt werden mussten.

Die im Kapitel 2.2 dargestellten Kriterien werden durch die Profitester*innen erhoben, unterteilt in die drei Kategorien Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit. Die Datenerhebung erfolgt nach dem folgenden Schema:

Aufenthaltsqualität

Sauberkeit / baulicher Zustand	keine Mängel	leichte Mängel	mittlere Mängel	starke Mängel
Graffiti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
herumliegender Müll	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verschmutzung (Boden / Wände / Scheiben / Ausstattung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geruchsbelästigung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Feuchtigkeit / Pfützenbildung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bauliche Schäden und Mängel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vegetation / Herbstlaub	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ausstattung / Schadenstreiheit	Ausstattungsmerkmal vorhanden?	Ausstattungsmerkmal beschädigt / defekt?
Fahrkartenautomaten und Entwerter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufzüge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vitrinen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beleuchtung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitzgelegenheiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wetterschutz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abfallbehälter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Fahrgastinformation

statische Fahrgastinformation	Ausstattungsmerkmal vorhanden?	Ausstattungsmerkmal beschädigt / defekt / nicht aktuell?
Stationsnamenschilder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrplanaushang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

dynamische Fahrgastinformation	Ausstattungsmerkmal vorhanden?	Ausstattungsmerkmal beschädigt / defekt / nicht aktuell?
elektronische Anzeigetafeln	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zeitanzeige	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit	Aussage trifft zu
stufenloser Zugang zu den Bahnsteigen vorhanden und Bahnsteighöhe min. 76 Zentimeter	<input type="checkbox"/>
taktiler Leitsystem auf den Bahnsteigen und in den Zugangsbereichen vorhanden	<input type="checkbox"/>

Neben den oben dargestellten Kriterien erfassen die Profitester*innen zusätzlich auch sicherheitsrelevante Mängel, wie beispielsweise Stolperkanten, Glasschäden oder defekte Notrufsäulen. Diese Mängel werden dann unmittelbar an die Infrastrukturbetreiber weitergegeben. Darüber hinaus haben insgesamt 40 Stationen Bahnhofspat*innen, welche die Infrastrukturbetreiber durch zusätzliche Hinweise auf Mängel und Verschmutzungen unterstützen. Die betreffenden Stationen sind in der **Anlage 1** mit einem Sternchen (*) gekennzeichnet.



2.4 Datenauswertung

Nach der Erhebung durch die Profitester*innen müssen die Daten in einem nächsten Schritt ausgewertet werden. Wie bereits erwähnt, erfolgt dies nach dem Prinzip der prozentualen Abwertung. Dabei erreicht jede der drei Kategorien (Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit) ein Ergebnis von 100 %, wenn keine Mängel vorliegen („Ideal“-Station). Für jeden Mangel wird in unterschiedlicher Höhe abgewertet. Die Höhe der einzelnen Abwertungen richtet sich dabei nach der Wichtigkeit des entsprechenden Merkmals. Erhält eine Kategorie bei sämtlichen Merkmalen die maximale Abwertung, bedeutet dies in Summe Abwertungen von 100 %. Die Stationen hätten folglich 0 % der „Ideal“-Station erreicht. Die Einzelabwertungen sind nachfolgend dargestellt:

Aufenthaltsqualität

Sauberkeit / baulicher Zustand	keine Mängel	leichte Mängel	mittlere Mängel	starke Mängel
Graffiti	0,00 %	2,50 %	5,00 %	10,00 %
herumliegender Müll	0,00 %	5,00 %	10,00 %	20,00 %
Verschmutzung (Boden / Wände / Scheiben / Ausstattung)	0,00 %	2,50 %	5,00 %	10,00 %
Geruchsbelästigung	0,00 %	1,00 %	2,00 %	3,00 %
Feuchtigkeit / Pfützenbildung	0,00 %	1,00 %	2,00 %	3,00 %
bauliche Schäden und Mängel	0,00 %	2,50 %	5,00 %	10,00 %
Vegetation / Herbstlaub	0,00 %	1,00 %	2,00 %	3,00 %

Ausstattung / Schadenstreiheit	fehlend	beschädigt / defekt
Fahrkartenautomaten und Entwerter	15,00 %	7,50 %
Aufzüge	–	10,00 %
Vitrinen	2,75 %	1,50 %
Beleuchtung	5,00 %	2,50 %
Sitzgelegenheiten	2,75 %	1,50 %
Wetterschutz	2,75 %	1,50 %
Abfallbehälter	2,75 %	1,50 %

Fehlende Aufzüge führen in diesem Zusammenhang nicht zu Abwertungen, da eine stufenfreie Erschließung auch über Rampenanlagen oder ebenerdige Zuwegungen sichergestellt werden kann. Der stufenlose Zugang wird stattdessen in der Kategorie Barrierefreiheit gesondert berücksichtigt. Defekte Aufzüge führen allerdings zu Abzügen bei der Aufenthaltsqualität.

Fahrgastinformation

statische Fahrgastinformation	fehlend	beschädigt / defekt / nicht aktuell
Stationsnamenschilder	15,00 %	7,50 %
Fahrplanaushang	35,00 %	17,50 %

dynamische Fahrgastinformation	fehlend	beschädigt / defekt / nicht aktuell
elektronische Anzeigetafeln	35,00 %	17,50 %
Zeitanzeige	15,00 %	7,50 %

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit	nicht zutreffend
stufenloser Zugang zu den Bahnsteigen vorhanden und Bahnsteighöhe min. 76 cm	90,00 %
taktiler Leitsystem auf den Bahnsteigen und in den Zugangsbereichen vorhanden	10,00 %

2.5 Bewertung

Um final Aussagen über den Zustand der Stationen treffen zu können, müssen die ausgewerteten Ergebnisse nun einer abschließenden Bewertung zugeordnet werden. Hierzu wurden für die drei Kategorien Cluster gebildet:

Aufenthaltsqualität

Summe Abwertungen	Bewertung	Symboldarstellung
0 % bis ≤ 7,5 %	hervorragend	
> 7,5 % bis ≤ 15 %	zufriedenstellend	
> 15 % bis < 30 %	verbesserungswürdig	
≥ 30 %	unzureichend	

Fahrgastinformation

Summe Abwertungen	Bewertung	Symboldarstellung
0 %	hervorragend	
> 0 % bis ≤ 7,5 %	zufriedenstellend	
> 7,5 % bis < 35 %	verbesserungswürdig	
≥ 35 %	unzureichend	

Barrierefreiheit

Summe Abwertungen	Bewertung	Symboldarstellung
0 %	kein Handlungsbedarf	
10 %	geringfügiger Handlungsbedarf	
90 %	erhöhter Handlungsbedarf	
100 %	sehr hoher Handlungsbedarf	

Um zu einem Gesamtergebnis für jede Station zu kommen, werden die drei Kategorien nun in einem letzten Schritt gewichtet und zusammengeführt. Dabei wird das Ergebnis in der Kategorie Aufenthaltsqualität mit 60 %, das Ergebnis in der Kategorie Fahrgastinformation mit 30 % und das Ergebnis in der Kategorie Barrierefreiheit mit 10 % angerechnet. Die gewichteten Abwertungen werden anschließend von der Höchstpunktzahl („Ideal“-Station = 100 %) abgezogen. Der daraus resultierende Anteil an der „Ideal“-Station führt im Gesamtergebnis zu folgenden Bewertungen:

Gesamtergebnis

Summe Abwertungen	Bewertung	Symboldarstellung
100 % bis ≥ 92,5 %	ausgezeichnet	😊
< 92,5 % bis ≥ 85 %	ordentlich	🙂
< 85 % bis ≥ 70 %	entwicklungsbedürftig	😐
< 70 %	nicht tolerierbar	😞

2.6 Ergebnisdarstellung

Auf Basis des Bewertungsschemas, welches in den vorherigen Kapiteln detailliert dargestellt wurde, ist jede der 296 Stationen im Verbundgebiet für das Jahr 2024 bewertet worden. Insgesamt kamen die Profitester*innen zu folgendem Ergebnis:

- 😊 „ausgezeichnet“ 40 Stationen (13,51 %)
- 🙂 „ordentlich“ 115 Stationen (38,85 %)
- 😐 „entwicklungsbedürftig“ 130 Stationen (43,92 %)
- 😞 „nicht tolerierbar“ 11 Stationen (3,72 %)

In der Anlage 1 sind die Bewertungsergebnisse für jede einzelne Station dargestellt. Neben dem Gesamtergebnis sind dort auch die Bewertungen in den drei Kategorien Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit nachzulesen. Das Gesamtergebnis ist darüber hinaus auch im Übersichtsplan auf der Doppelseite (20/21) in einer Kartenansicht (Netzgrafik) zu finden.

Insgesamt 40 Bahnhöfe und Haltepunkte bewerteten die Profitester*innen mit dem Prädikat „ausgezeichnet“, weitere 115 erreichten eine „ordentliche“ Gesamtbewertung. Diese Stationen machen in Summe knapp mehr als die Hälfte (52,36 %) aller Bahnhöfe und Haltepunkte im VRR aus und haben einen positiven Eindruck vermittelt.

Dem entgegen stehen im Gesamtergebnis 130 Stationen, die im Jahr 2024 als „entwicklungsbedürftig“ eingestuft wurden. Hinzu kommen 11 Stationen, die laut Datenauswertung „nicht tolerierbar“ waren. In Summe repräsentieren diese beiden Bewertungsbereiche 47,64 % aller Stationen im VRR-Gebiet und bescheinigen diesen damit eine eher negative Außenwahrnehmung.

Gesamtbetrachtet sind somit etwas weniger als die Hälfte der Stationen im VRR-Gebiet in einem unbefriedigenden Zustand. Die Gründe hierfür variieren wie bereits in den Vorjahren von Station zu Station. Um dennoch einige Ursachen eruieren und eine Tendenz ableiten zu können, lohnt sich ein Blick auf die drei betrachteten Kategorien Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit.

Aufenthaltsqualität

In der Kategorie Aufenthaltsqualität kam es zu folgender Verteilung bei den jeweiligen Bewertungen:

- 😊 „hervorragend“ 27 Stationen (9,12 %)
- 🙂 „zufriedenstellend“ 79 Stationen (26,69 %)
- 😐 „verbesserungswürdig“ 165 Stationen (55,74 %)
- 😞 „unzureichend“ 25 Stationen (8,45 %)

Insgesamt erreichten im Jahr 2024 27 Stationen die Spitzenplatzierung „hervorragend“. Sie boten SPNV-Kund*innen eine weit überdurchschnittliche Aufenthaltsqualität. Bei 79 Stationen identifizierten die Profitester*innen lediglich geringfügige Mängel, sodass diese Stationen insgesamt „zufriedenstellend“ bewertet wurden. Demgegenüber waren mit 165 Stationen die meisten Bahnhöfe und Haltepunkte in einem „verbesserungswürdigen“ Zustand. Hier führten die Menge bzw. die Qualität der Mängel zu einer negativen Wahrnehmung der Aufenthaltsqualität. Hinzu kommen weitere 25 Stationen, bei denen die Mängel so eklatant waren, dass die Aufenthaltsqualität nur noch als „unzureichend“ eingestuft werden konnte.

Haupttreiber für die Abwertungen im Bereich der Aufenthaltsqualität der Stationen waren wie bereits in den letzten Jahren hauptsächlich Müll, Graffiti und anderweitige Verschmutzungen sowie bauliche Mängel. Aber auch Geruchsbelästigungen, Feuchtigkeitsmängel sowie Beeinträchtigungen durch Grünbewuchs bzw. Herbstlaub wurden vermehrt wahrgenommen, auch wenn nicht in dem Maße wie die Haupttreiber. Kaum negativen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität hatten erneut fehlende Ausstattungsmerkmale. Hier sind die Stationen im VRR-Gebiet überwiegend gut ausgerüstet. Auch der Zustand und die Funktionalität der Ausstattungsmerkmale wurden verhältnismäßig selten bemängelt.

Hauptansatzpunkt für eine verbesserte Aufenthaltsqualität ist und bleibt daher eine intensive Reinigung und Instandhaltung der Stationen und der Ausstattung. Mögliche Optionen können sein, die Reinigungsintervalle zu verkürzen, Graffiti häufiger zu entfernen und Beschädigungen zügiger auszubessern. Zudem bleibt aber auch jede*r Einzelne in der Verantwortung, einen Beitrag für eine ordentliche Verkehrsstationen zu leisten: Fahrgäste sollten Müll möglichst vermeiden bzw. ordnungsgemäß entsorgen und Beschädigungen jeglicher Art unterlassen. Eventuelle Mängel können Nahverkehrskund*innen bei den zuständigen Stellen (z. B. den 3-S-Zentralen) melden.

Fahrgastinformation

In der Kategorie Fahrgastinformation wurden folgende Ergebnisse erreicht:

- 😊 „hervorragend“: 232 Stationen (78,38 %)
- 🙂 „zufriedenstellend“: 53 Stationen (17,90 %)
- 😐 „verbesserungswürdig“: 11 Stationen (3,72 %)
- 😞 „unzureichend“: 0 Stationen (0,00 %)



Im Bereich der Fahrgastinformation konnten 232 Stationen eine „hervorragende“ Bewertung erzielen und somit alle erforderlichen Bedingungen erfüllen. Bei diesen Stationen sind alle definierten Merkmale vorhanden und zudem in einem funktionalen Zustand. Weitere 53 Stationen wiesen lediglich geringfügige Mängel auf und erreichten dadurch eine „zufriedenstellende“ Bewertung. Bei insgesamt 11 Stationen haben die vorhandenen Beeinträchtigungen bei der Fahrgastinformation eine Qualität erreicht, die nur eine „verbesserungswürdige“ Bewertung zuließ. Als „unzureichend“ infolge massiver Mängel und fehlender Informationsmedien bewerteten die Profitester*innen keine der 296 Stationen.

In Summe sind die Bahnhöfe und Haltepunkte im VRR weiterhin mit hochwertigen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet. Dabei ist die Qualität der dynamischen Anzeigen und Durchsagen allerdings nicht Gegenstand der Bewertung, da diese nicht durch die örtlichen Gegebenheiten beeinflusst werden, sondern auf übergeordnete technische Schnittstellen zurückzuführen sind. Fehlende Fahrpläne oder defekte Auskunftsmedien waren eher die Ausnahme. Zudem stellten die Profitester*innen fest, dass Mängel, die bei den Ortsbegehungen bemerkt wurden, im nächsten Quartal häufig bereits behoben waren. Dies lässt grundsätzlich auf eine schnelle Reaktionszeit der zuständigen Stellen schließen und ist positiv zu bewerten.

Barrierefreiheit

Die Ergebnisse in der Kategorie Barrierefreiheit stellen sich wie folgt dar:

- „kein Handlungsbedarf“: 😊 112 Stationen (37,84 %)
- „geringfügiger Handlungsbedarf“: 😊 83 Stationen (28,04 %)
- „erhöhter Handlungsbedarf“: 😞 13 Stationen (4,39 %)
- „sehr hoher Handlungsbedarf“: 😡 88 Stationen (29,73 %)

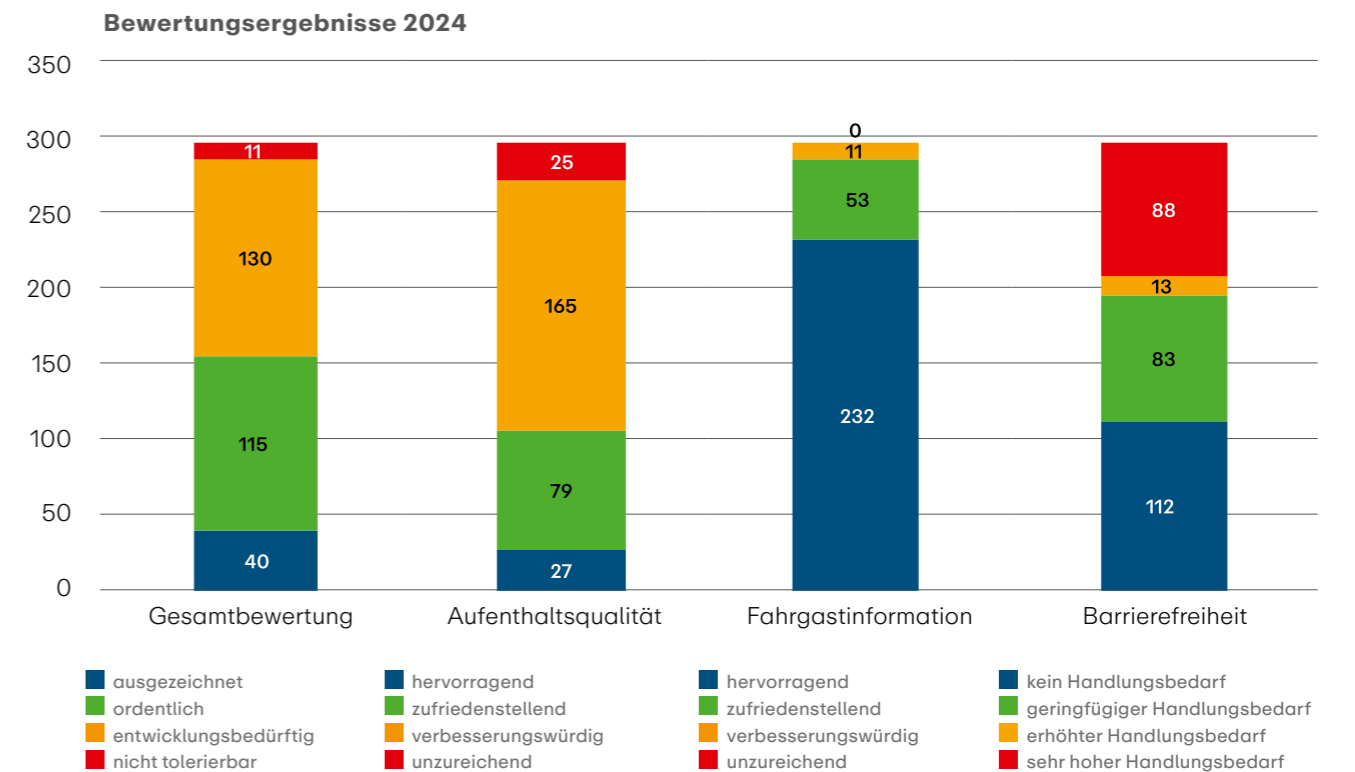
Die Barrierefreiheit von SPNV-Stationen im VRR-Gebiet muss weiterhin differenziert betrachtet werden. Insgesamt weisen 112 Bahnhöfe und Haltepunkte eine stufenfreie Zuwegung zum Bahnsteig, eine Bahnsteighöhe von mindestens 76 Zentimetern über Schienenoberkante sowie ein ausreichendes taktiles Leitsystem auf und erfordern somit „keinen Handlungsbedarf“.



bedarf“. Bei weiteren 83 Stationen sind die taktilen Leitsysteme entweder gar nicht vorhanden, nicht vollständig oder sie fehlen in den Zugangsbereichen. Für diese Stationen wurde ein „geringfügiger Handlungsbedarf“ abgeleitet. Stationen mit „erhöhtem Handlungsbedarf“ verfügen zwar über ein ausreichendes taktilen Leitsystem, haben jedoch keinen stufenfreien Zugang und/oder die Bahnsteighöhe ist niedriger als 76 Zentimeter über Schienenoberkante. Diese Bewertung erhielten 13 Stationen. Einen „sehr hohen Handlungsbedarf“ bescheinigten die Profitester*innen Bahnhöfen und Haltepunkten, die weder eine stufenfreie Zuwegung und/oder eine ausreichende Bahnsteighöhe aufweisen noch über ein taktilen Leitsystem verfügen. Im gesamten Verbundraum trifft dies auf 88 Stationen zu.

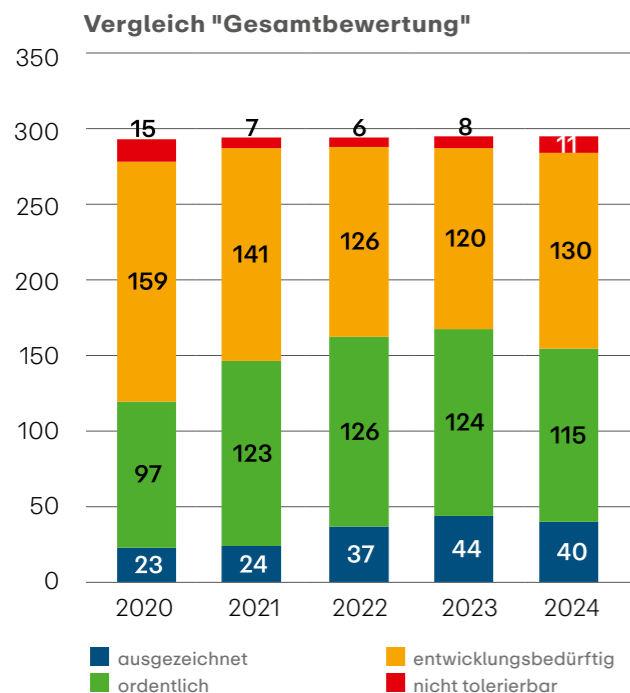
Die Ergebnisse zeigen, dass die SPNV-Stationeninfrastruktur momentan immer noch ein ganzes Stück von einer vollständigen Barrierefreiheit entfernt ist. Immerhin verfügt mittlerweile mit 65,9 % die Mehrzahl aller Stationen über eine stufenfreie Anbindung in Kombination mit einer ausreichenden Bahnsteighöhe. Die Art der stufenfreien Zuwegung (Aufzug oder Rampe bzw. höhengleicher Zugang) an den jeweiligen Stationen ist zusätzlich in der **Anlage 1** nachzulesen. Dies bedeutet allerdings gleichzeitig auch, dass 34,1 % der Stationen hinsichtlich der Barrierefreiheit modernisierungsbedürftig sind. In diesem Zusammenhang setzt sich der VRR zusammen mit den weiteren SPNV-Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen, dem Zweckverband go.Rheinland sowie dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der Landesregierung NRW sowie den EIU für einen barrierefreien Ausbau der SPNV-Stationeninfrastruktur ein. Im Fokus stehen hierbei insbesondere die Stationen, die bisher keine stufenfreie Zuwegung haben bzw. bei denen die Bahnsteige nicht ausreichend hoch sind. Detaillierte Informationen über die entsprechenden Modernisierungsmaßnahmen und den damit verbundenen barrierefreien Ausbau der Stationen sind im Kapitel 9 „Modernisierung von Stationen / barrierefreier Ausbau“ nachzulesen.

Abschließend geben die nachfolgenden Säulengrafiken nochmals einen zusammenfassenden Überblick über die Bewertungsergebnisse aus dem Jahr 2024:



2.7 Vorjahresvergleich / Entwicklung

Bei der Gesamtbewertung ist folgende Entwicklung erkennbar:



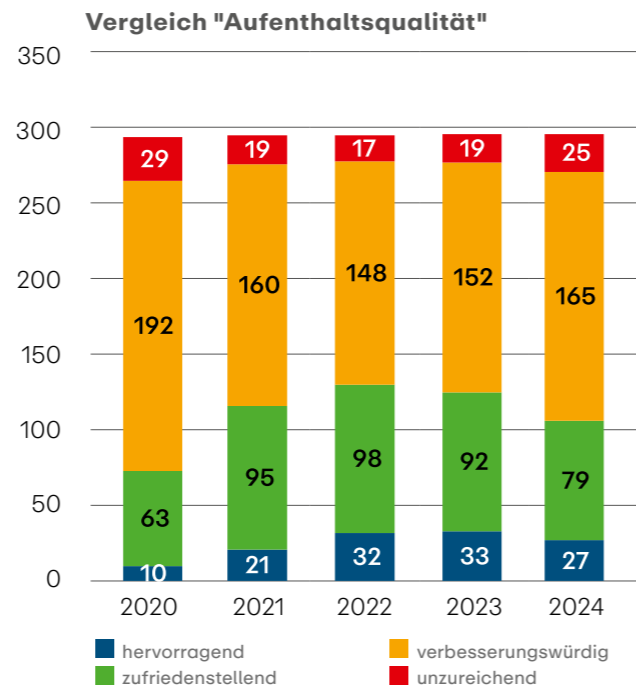
Im Vorjahresvergleich ist bei den „ausgezeichnet“ bewerteten Stationen ein Rückgang von 44 auf 40 zu erkennen. Das entspricht einem Minus von 1,35 %. Auch die Anzahl der Stationen mit einem „ordentlichen“ Gesamtergebnis ist zurückgegangen, von 124 auf 115 (- 3,04 %). Der Anteil der Stationen, die als „entwicklungsbedürftig“ eingestuft wurden, ist hingegen um 3,38 % von 120 auf 130 gestiegen. Die Anzahl der „nicht tolerierbaren“ Stationen erhöhte sich leider ebenfalls von 8 Stationen im Jahr 2023 auf nunmehr 11 Stationen (+ 1,01 Prozentpunkte). Insgesamt hat sich die Gesamtbewertung also merklich verschlechtert. Der Anteil der positiv wahrgenommenen Stationen sank im Vergleich zum Vorjahr um 4,4 Prozentpunkte auf 52,36 % (2023: 56,76 %). Erstmals seit Einführung der neuen Bewertungssystematik im Jahr 2020 gab es hier keine positive Entwicklung. Mit 52,36 % befindet man sich aktuell unter dem Wert aus dem Jahr 2022 (55,25 %).

Welchen Einfluss die betrachteten Kategorien Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit im Detail auf die Entwicklung der Gesamtergebnisse haben, darauf wird in den nachfolgenden Abschnitten eingegangen.

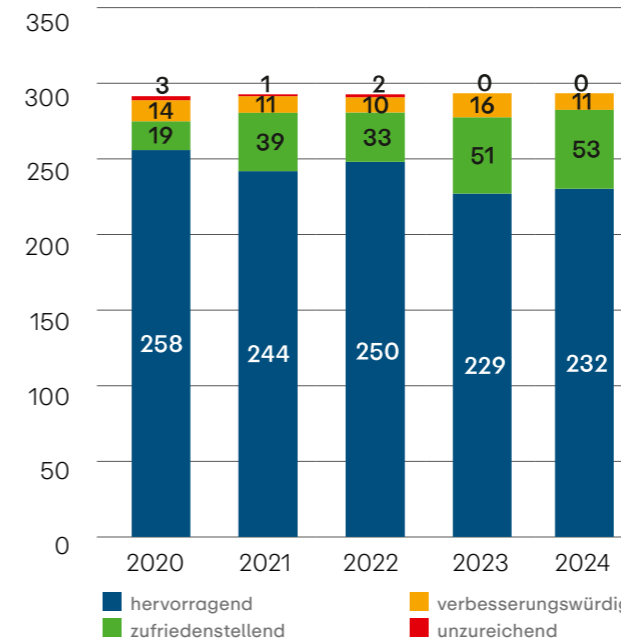
Aufenthaltsqualität:

Bei der Aufenthaltsqualität ist der Anteil der als „hervorragend“ bewerteten Stationen in Vergleich zum Vorjahr um 2,03 Prozentpunkte von 33 auf 27 zurückgegangen. Der Anteil der Stationen mit einer „zufriedenstellenden“ Bewertung hat sich noch deutlicher reduziert, um 4,39 % von 92 auf 79. Dem gegenüber hat sich die Anzahl „verbesserungswürdiger“ Stationen im Vergleich zum Vorjahr von 152 auf 165 erhöht. Das macht ein Plus von 4,39 %. Die Anzahl der als „unzureichend“ bewerteten Stationen hat sich leider ebenfalls merkbar erhöht, von 19 auf nunmehr 25 (+ 2,03 %).

Die negative Entwicklung der Gesamtbewertung ist somit in ähnlicher Ausprägung auch auf die Aufenthaltsqualität übertragbar. Wurden bei der Aufenthaltsqualität 2023 noch ca. 42 % aller Stationen im VRR positiv wahrgenommen, so reduzierte sich dieser Anteil 2024 auf 35,8 %. Nach der positiven Entwicklung in den Jahren 2020 bis 2022 (2020: ca. 25 % || 2021: ca. 39 % || 2022: ca. 44 %) ist nun im zweiten Jahr in Folge ein rückläufiger Trend zu beobachten. Die Aufenthaltsqualität ist 2024 bei 64,2 % aller Bahnhöfen und Haltepunkten unbefriedigend, der schlechteste Wert seit 2020, dem ersten Jahr der Datenerhebung in der aktuellen Form. Die Infrastrukturbetreiber sind daher gefordert, die derzeitigen Missstände zu beheben, sich um die Sauberkeit zu bemühen, Schäden zu beseitigen und die Aufenthaltsqualität an den SPNV-Stationen im VRR-Raum wieder zu verbessern.



Vergleich "Fahrgastinformation"



Fahrgastinformation:

Bei der Betrachtung der Fahrgastinformation ist die Anzahl der als „hervorragend“ bewerteten Stationen im Vergleich zum Vorjahr leicht um 1,01 % von 229 auf 232 gestiegen. „Zufriedenstellend“ schnitten 53 Stationen (2023: 51) ab, was einer Verschlechterung im Vergleich zum Vorjahr um 0,68 Prozentpunkte entspricht. Der Anteil der Stationen mit einer „verbesserungswürdigen“ Bewertung hat sich ebenfalls reduziert, von 16 auf 11 (- 1,69 %). Erfreulicherweise musste wie bereits im Jahr 2023 auch 2024 keine Station als „unzureichend“ eingestuft werden. Nach der leichten Verschlechterung im Vorjahr erreichte der Anteil der Stationen mit „hervorragender“ bzw. „zufriedenstellender“ Fahrgastinformation mit 96,3 % im Jahr 2024 das beste Ergebnis seit der Umstellung auf das neue Bewertungssystem (2020: 94,2 % || 2021: 95,9 % || 2022: 95,9 % || 2023: 94,6 %). Grundsätzlich ist die Ausstattung der Stationen mit Fahrgastinformationsmedien im VRR-Gebiet sehr gut. Bemerkenswert ist vor allem, dass bereits zum zweiten Mal in Folge keine Station hinsichtlich der statischen und dynamischen Fahrgastinformation als „unzureichend“ bewertet wurde.

An dieser Stelle sei nochmals erwähnt, dass bei der Datenerhebung lediglich die Ausstattung und Funktionalität der Informationsmedien erhoben wird, nicht jedoch die Qualität der dynamischen Anzeigen und Durchsagen. Denn diese werden nicht durch die örtlichen Gegebenheiten beeinflusst, sondern durch übergeordnete technische Schnittstellen.

Barrierefreiheit:

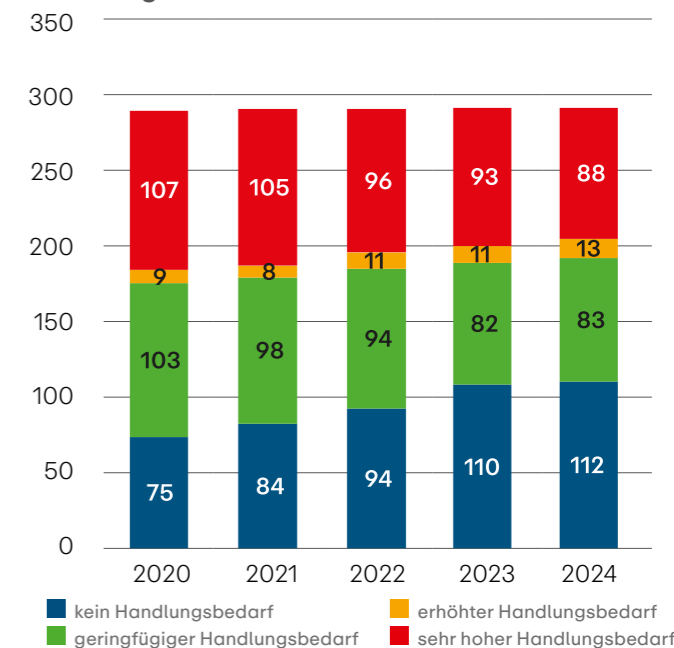
Im Jahr 2024 konnte die Situation hinsichtlich der Barrierefreiheit an den SPNV-Stationen im Verbundraum durch den Abschluss örtlicher Modernisierungsarbeiten wieder an einigen Stellen verbessert werden.

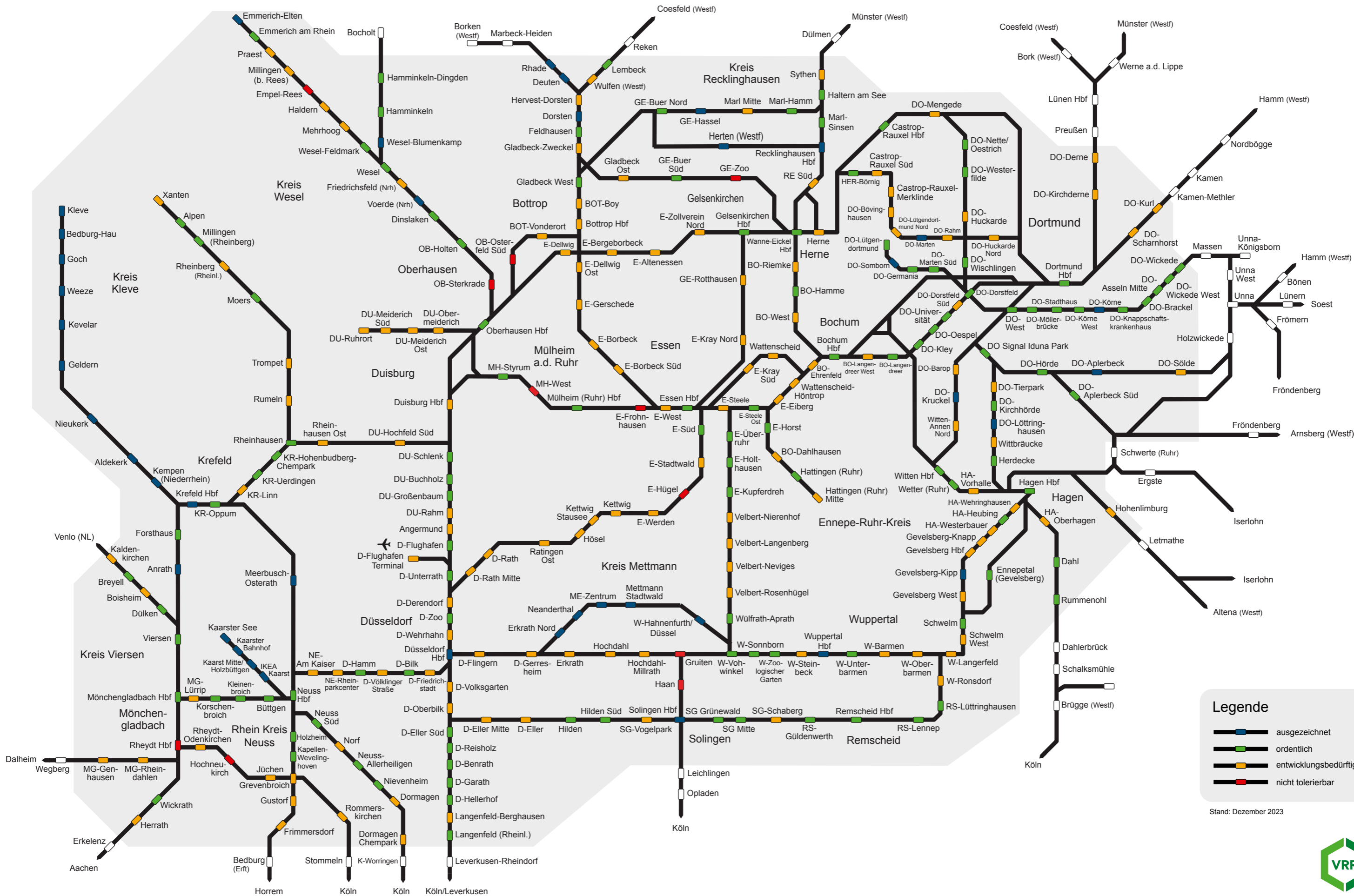
Die Anzahl der Stationen „ohne Handlungsbedarf“ erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr von 110 auf 112 (+ 0,68 %). Hierfür war der Abschluss der Modernisierungsmaßnahmen an den Stationen in Gelsenkirchen-Buer Süd und Meerbusch-Osterath maßgeblich. Der Anteil der Stationen mit einem „geringfügigen Handlungsbedarf“ hat sich leicht um 0,34 % von 82 auf 83 erhöht. Das liegt an der zwischenzeitlichen Inbetriebnahme des Aufzugs an Gleis 6/7 im Dortmunder Hauptbahnhof, wodurch dort nun sämtliche Bahnsteige stufenfrei erreichbar sind. Ein „erhöhter Handlungsbedarf“ wurde 2024 insgesamt 13 Stationen zugeschrieben. Hier stieg die Anzahl um 0,68 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr (11 Stationen). In diesem Zusammenhang verbesserten sich die Bewertungen der Stationen Dortmund-Aplerbeck Süd und Hagen-Oberhagen, da sie im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen mit taktilen Leitsystemen ausgerüstet wurden. 2025 sollen dann jeweils auch die Aufzüge in Betrieb genommen werden, was die Barrierefreiheit weiter verbessern wird. Ein „sehr hoher Handlungsbedarf“ bestand im Jahr 2024 noch bei 88 Bahnhöfen und Haltepunkten. Im Vorjahr waren es noch 93, was einem Minus von 1,69 % entspricht.

Folglich hat sich die Barrierefreiheit im Verbundgebiet insgesamt verbessert. Der Anteil der Stationen mit einer stufenfreien Anbindung in Kombination mit einer ausreichenden Bahnsteighöhe liegt demnach bei 65,9 % und damit höher als in den Vorjahren (2020: 60,5 % | 2021: 61,7 % | 2022: 64,0 % | 2023: 64,9 %). Der positive Trend setzt sich somit fort.

Betrachtet man gleichzeitig die Verteilung des Fahrgastaufkommens auf die Stationen, ergibt sich sogar noch ein positiveres Bild. Im folgenden Kapitel widmen wir uns deshalb erstmals den Fahrgastzahlen an den Bahnhöfen und Haltepunkten in unserem Verbundraum.

Vergleich "Barrierefreiheit"





Legende

- ausgezeichnet
- ordentlich
- entwicklungsbedürftig
- nicht tolerierbar

Stand: Dezember 2023



2.8. Ergebnisse differenziert nach Fahrgastzahlen

In den vorherigen Kapiteln wurden die aktuellen Ergebnisse der Stationsbewertungen sowie deren Entwicklung gegenüber den Vorjahren ausführlich dargelegt. Dabei war es nicht relevant, ob es sich um einen Großbahnhof mit vielen Ein- und Aussteigern oder um eine weniger frequentierte Station handelt. Dennoch lohnt auch ein Blick auf die Fahrgastzahlen sowie auf deren Verteilung auf die jeweiligen Bahnhöfe und Haltepunkte im VRR-Gebiet. Denn die Bewertungsergebnisse unterscheiden sich durchaus in Abhängigkeit von der Stationsgröße bezogen auf die Ein- und Aussteigerzahlen. Aus diesem Grund werden in diesem Stationsbericht erstmals die Ergebnisse der Stationsbewertungen aus der Perspektive der Fahrgastzahlen beleuchtet



Im VRR-Gebiet werden kontinuierlich Ein- und Aussteigerzahlen an den SPNV-Stationen erhoben. Dies geschieht einerseits mit in den Fahrzeugen fest installierten automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS). Da jedoch nicht alle Fahrzeuge mit AFZS ausgestattet sind, werden die Daten durch örtliche Fahrgastzählungen (z. B. im Rahmen der Einnahmenaufteilungserhebung) ergänzt. Die letzten Fahrgastzählungen stammen aus den Jahren 2017 bis 2019, die aktuellen AFZS-Zahlen aus dem Jahr 2023. Für die Station Wuppertal-Hahnenfurth/Düssel besteht hier die Besonderheit, dass die Fahrzeuge der dort verkehrenden Linie S 28 nicht über AFZS verfügen. Gleichzeitig wurde die Station erst 2021 und somit nach den letzten Fahrgastzählungen neu in Betrieb genommen. Somit gibt es für diesen Haltepunkt keine offiziellen Daten. Um Wuppertal-Hahnenfurth/Düssel dennoch zu berücksichtigen, wurde eine Schätzung im Verhältnis der Ein-/Aussteigerzahlen an den anderen reinen S 28-Stationen vorgenommen.

Auf Basis dieser Daten kommt der VRR-Raum an einem durchschnittlichen Wochentag auf insgesamt ca. 1,3 Millionen Ein- und Aussteiger. Eine Übersicht der Fahrgastzahlen an den jeweiligen SPNV-Stationen kann der **Anlage 1** entnommen werden. Um einen Überblick hinsichtlich der Verteilung der Fahrgäste zu erhalten, wurden entsprechende Größencluster gebildet. Anhand dieser Cluster können sowohl die Anzahl an entsprechenden Stationen sowie auch die Summe der Ein-/Aussteiger zugeordnet werden. Diese Auswertung kann der nachfolgenden Grafik entnommen werden:

Cluster Ein-/Aussteigerzahlen	Anzahl SPNV-Stationen	Anzahl Ein-/Aussteiger
≥ 40.000	5	469.265
≥ 20.000, aber < 40.000	9	227.853
≥ 10.000, aber < 20.000	8	106.629
≥ 1.000, aber < 10.000	144	436.747
≥ 100, aber < 1.000	120	59.592
< 100	10	774
VRR gesamt	296	1.300.860

Aus der Grafik lässt sich ableiten, dass die Top 5 der fahrgaststärksten Stationen mit Ein- und Aussteigerzahlen von mindestens 40.000 Fahrgästen pro Wochentag lediglich einen Anteil von 1,7 % an den Gesamtstationen ausmachen, dafür aber 36,1 % der Ein- und Aussteiger für sich beanspruchen. Dies sind folgende Stationen (in Klammern dahinter die jeweiligen Ein-/Aussteigerzahlen):

- Düsseldorf Hbf (156.077)
- Essen Hbf (97.819)
- Dortmund Hbf (87.556)
- Duisburg Hbf (83.069)
- Bochum Hbf (44.744)

Werden die Stationen mit Ein- und Aussteigerzahlen von mindestens 20.000 Fahrgästen hinzugerechnet, steigt der Fahrgastanteil auf ganze 53,6 % bei einem Stationsanteil von nur 4,7 %. Hier würden folgende Stationen hinzukommen:

- Wuppertal Hbf (34.247)
- Neuss Hbf (32.042)
- Krefeld Hbf (26.179)
- Mönchengladbach Hbf (25.402)
- Oberhausen Hbf (25.307)
- Mülheim (Ruhr) Hbf (23.014)
- Hagen Hbf (20.990)
- Düsseldorf Flughafen (20.543)
- Solingen Hbf (20.129)



Somit entfallen über die Hälfte der Ein- und Aussteiger im VRR-Gebiet auf unter 5 % der Stationen. Mit Blick auf die Ergebnisse der Stationsbewertungen ist in diesem Zusammenhang erkennbar, dass die fahrgaststarken Stationen (hier mit Ein- und Aussteigerzahlen von ≥ 20.000 Fahrgästen pro Wochentag) mit Ausnahme des Duisburger Hauptbahnhofs, an dem derzeit umfangreiche Umbauarbeiten stattfinden, durchweg eine „ausgezeichnete“ oder „ordentliche“ Gesamtbewertung aufweisen. Dies spiegelt sich auch bei der Fahrgastinformation (keine „verbesserungswürdige“ oder „unzureichende“ Bewertungen) sowie hinsichtlich der Barrierefreiheit (kein „erhöhter“ oder „sehr hoher“ Handlungsbedarf) wider. Lediglich bei der Aufenthaltsqualität müssen einige Stationen Abstriche machen. Hier kommen 6 von 14 Stationen auf eine nur „verbesserungswürdige“ Bewertung. Eine „unzureichende“ Aufenthaltsqualität wurde keiner dieser Stationen bescheinigt.

Insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit ist die Situation in einem so großen Verbundraum wie dem VRR erfreulich. Laut den Bewertungsergebnissen weisen 65,9 % aller Stationen im VRR-Gebiet „keinen“ oder lediglich einen „geringfügigen Handlungsbedarf“ auf (vgl. Kapitel 2.6). Wird dies ins Verhältnis zu den Ein- und Aussteigerzahlen an den jeweiligen Stationen gesetzt, ergibt sich folgende Auswertung:

Bewertung Barrierefreiheit	Anzahl Ein-/Aussteiger	Anzahl Ein-/Aussteiger	Anzahl Ein-/Aussteiger
😊 kein Handlungsbedarf	648.743	49,87 %	89,80 %
🙂 geringfügiger Handlungsbedarf	519.459	39,93 %	
😞 erhöhter Handlungsbedarf	12.144	0,93 %	10,20 %
😡 sehr hoher Handlungsbedarf	120.514	9,27 %	
VRR gesamt	1.300.860	100 %	100 %

89,80 % der Fahrgäste steigen demnach an Stationen ein und aus, die sowohl eine stufenfreie Zuwegung zu den Bahnsteigen per Rampeanlage oder Aufzug als auch eine ausreichende Bahnsteighöhe von mindestens 76 Zentimetern über Schienenüberkante aufweisen. Somit ist mindestens über fahrgastgebundene Rampen ein stufenloser Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge möglich. Zudem können 49,87 % der Fahrgäste Stationen nutzen, die zusätzlich auch über ein taktiles Leitsystem verfügen. Lediglich 10,20 % der Fahrgäste steigen an Bahnhöfen und Haltepunkten ein und aus, denen ein „erhöhter“ bzw. „sehr hoher Handlungsbedarf“ zugeschrieben wird. Der VRR forciert aber auch für diese Stationen entsprechende Verbesserungen durch einen kontinuierlichen Austausch mit den Eigentümern und Betreibern der Stationen.

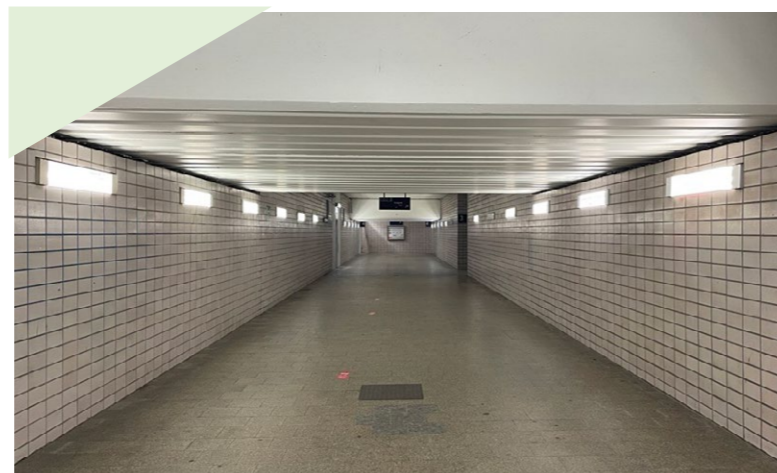
3. Beleuchtung von Stationen

Seit 2005 informiert der Stationsbericht des VRR über die Beleuchtungssituation an ausgewählten Bahnhöfen und Haltepunkten im Verbundgebiet. Eine ausreichende Beleuchtung ist ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des SPNV, denn sie hilft, Gefahren vorzubeugen und das Sicherheitsempfinden der Nahverkehrskund*innen zu stärken.

Speziell in den Wintermonaten, wenn es weniger Sonnenstunden gibt und die Tage kürzer werden, steigert eine unzureichende Beleuchtung das Unfallrisiko an den Verkehrsstationen. So können beispielsweise Bodenunebenheiten schnell zu Stolperfallen werden, die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenstoßes mit Ausstattungsgegenständen erhöht sich und auch der Gefahrenbereich nahe der Bahnsteigkante wirkt dann eventuell weiter entfernt als er in Wirklichkeit ist.

Ein weiterer wichtiger Ansatz ist in diesem Zusammenhang die Minimierung sogenannter „Angsträume“, die u. a. durch fehlende oder defekte Beleuchtungsanlagen entstehen können. Neben Beleuchtungsdefiziten erhöhen zudem auch alte, nicht transparente Wetterschutzeinrichtungen aus Beton das Angstempfinden der Fahrgäste.

Um zu erkennen, an welchen Stationen Handlungsbedarf besteht, haben die VRR-Profitester*innen, zusätzlich zu den standardmäßigen Quartalerhebungen, in den Monaten Oktober bis Dezember 2024 auch wieder gezielt die Beleuchtungssituation erfasst. Da diese Erhebungen zwangsläufig zu dunklen Tageszeiten stattfinden müssen, ist eine gesamthafte Übersicht über alle Stationen zeitlich nicht umsetzbar. Daher wurden große, gut beleuchtete Stationen nicht erfasst. Die in **Anlage 2** dargestellte Übersicht konzentriert sich daher auf festgestellte Mängel an insgesamt 114 mittelgroßen bis kleineren Stationen, wobei die Beleuchtungssituation an den Stationen Kettwig Stausee und Hösel im Jahr 2024 nicht erfasst wurde. Die beiden



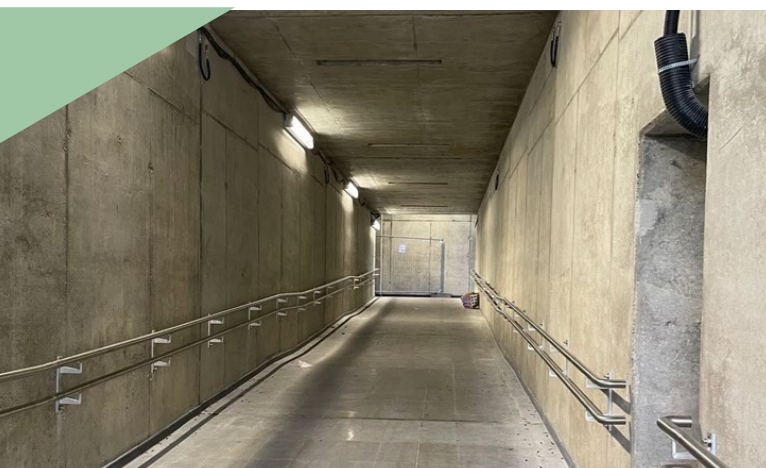
Rheydt Hbf

Stationen werden infolge der massiven Regenfälle im Januar 2024 und der daraus resultierenden Streckensperrung der S 6 vorübergehend nicht angefahren und sind teilweise abgesperrt.

Die Beleuchtung als definiertes Mindestausstattungsmerkmal ist auch in die in Kapitel 2 dargestellten Stationsbewertungen eingeflossen. Hierbei führte eine nicht vorhandene Beleuchtungsanlage zur Abwertung. Da die Profitester*innen die Stationen im Jahresverlauf jedoch meistens prüfen, wenn es draußen hell ist, konnten die Beleuchtungssysteme nicht bei jeder Erhebung beurteilt werden. Um dennoch einen Überblick über die Funktionalität geben zu können, wird dieser Aspekt hier nochmals vertieft behandelt.

Bei insgesamt 65 Stationen registrierten die VRR-Profitester*innen eine defekte Beleuchtung. Das entspricht einem Anteil von 58,0 % aller betrachteten Stationen (2023: 59,3 %). Damit kann eine leicht verbesserte Beleuchtungssituation festgehalten werden. Analog zum Vorjahr handelte es sich in den meisten Fällen allerdings weiterhin um Ausfälle einiger weniger Leuchten, oftmals verteilt über die gesamte Station. Dadurch waren die Bahnhöfe und Haltepunkte im VRR-Gebiet insgesamt weitestgehend ausreichend beleuchtet.

Bei 17 der betrachteten Stationen gab es zudem noch alte Wetterschutzhäuschen aus Beton, die durch ihre nur schlecht einsehbare Bauweise das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste negativ beeinflussen können. Bei zukünftigen Umbaumaßnahmen an den jeweiligen Stationen wird daher auch gezielt darauf geachtet, die bestehenden Wetterschutzhäuschen durch moderne, verglaste und somit transparente Wetterschutzvorrichtungen zu ersetzen.



Hagen-Oberhagen

4. Bahnhofsgebäude

Bahnhofsgebäude haben für Fahrgäste je nach Immobilie einen unterschiedlichen Nutzen. Sie dienen u. a. als Aufenthaltsbereich, bieten Schutz vor Witterungseinflüssen und ermöglichen Einkäufe in vorhandenen Geschäften.

Dabei sind Bahnhofsgebäude längst nicht mehr nur im Besitz der EIU. Viele Bahnhofsgebäude haben in den letzten Jahrzehnten die Eigentümer*innen gewechselt und werden dementsprechend heute auf ganz unterschiedliche Weise genutzt: als ergänzende Verkehrsinfrastruktur, als Aufenthaltsbereich, zum Fahrkartenverkauf bzw. zur Fahrgastinformation oder insbesondere als Verkaufsflächen im Gastronomie- und Einzelhandelsbereich. Immer mehr Bahnhofsgebäude werden zudem privat genutzt, wodurch sie der Öffentlichkeit bzw. den Fahrgästen teilweise gar nicht mehr zur Verfügung stehen. Nicht selten stehen Bahnhofsgebäude leer und enden im schlimmsten Fall sogar als Bauruinen.

Das Bahnhofsgebäude am Rheydter Hauptbahnhof wurde 2022 vollständig abgerissen und im Anschluss neu errichtet. Der Komplex, in den bereits die Polizei eingezogen ist und der zukünftig auch diversen Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben Platz bieten soll, wurde 2024 fertiggestellt. Das mittlerweile in privatem Besitz befindliche Bahnhofsgebäude in Nieukerk wurde ebenfalls im Jahr 2024 renoviert. Am Bahnhofsgebäude in Schwelm finden weiterhin umfangreiche Sanierungsarbeiten statt.

Insgesamt gibt es aktuell 112 Bahnhofsgebäude im VRR-Gebiet, die allesamt in **Anlage 3** aufgeführt sind. Neben den Eigentumsverhältnissen wird auch dargestellt, ob die Immobilien privat oder öffentlich (Geschäfte, Gastronomie etc.) genutzt werden und ob Fahrgäste durch das Bahnhofsgebäude zu den Bahnsteigen gelangen.

30 Bahnhofsgebäude sind Eigentum der EIU, 17 gehören Inhabern aus dem kommunalen Bereich, eine Immobilie gehört zum Bundeseisenbahnvermögen und 64 sind mittlerweile in den Besitz von privaten Dritten übergegangen. Folglich ist die Mehrzahl der Bahnhofsgebäude im Verbundraum weiterhin in privatem Besitz. Zudem lag im Jahr 2024 bei 99 Stationen und somit bei 88,4 % aller Bahnhofsgebäude eine verkehrliche, kommerzielle oder private Nutzung vor. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt in 49 Fällen und damit nur bei 43,8 % der Stationen durch das jeweilige Bahnhofsgebäude.



Rheydt Hbf



Wanne-Eickel Hbf

5. Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen

Wie bereits in den vorherigen Kapiteln dargestellt, werden die einzelnen Bahnhöfe und Haltepunkte als Ganzes bewertet – und zwar ohne die Zuständigkeiten zu berücksichtigen. Dies geschieht, da Fahrgäste eine Verkehrsstation meist als Ganzes wahrnehmen.

Ungeachtet dessen können die Zuständigkeiten an einer Verkehrsstation dennoch sehr vielfältig sein. Neben den klassischen Bahnsteigbereichen, die in der Regel durch die EIU betrieben werden, gibt es insbesondere in den Zugangsbereichen teils unterschiedliche Eigentumsverhältnisse. Treppen, Rampen, Personenunter- und Personenüberführungen, angrenzende Brücken, Vorplätze oder anderweitige Zuwegungen; all dies sind Stationsmerkmale, die nicht zwingend im Zuständigkeitsbereich der EIU liegen, aber trotzdem zum Erscheinungsbild der Stationen beitragen.

Aus diesem Grund bietet der Stationsbericht des VRR auch für das Jahr 2024 wieder einen detaillierten Überblick über die Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen von insgesamt 264 Stationen im Verbundraum. Alle Informationen hierzu bietet **Anlage 4**.



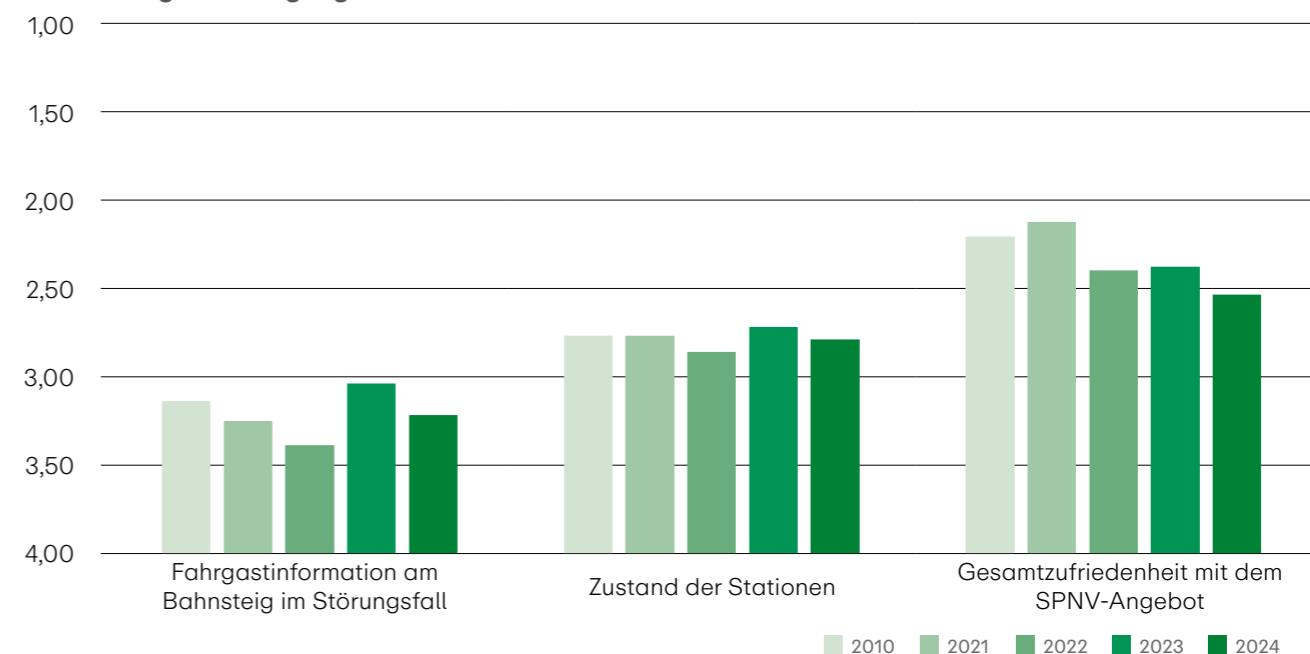
6. Fahrgastbefragungen

Im Rahmen seines Qualitätscontrollings lässt der VRR seit 2004 regelmäßig Kundenzufriedenheitsbefragungen durch externe Gutachter durchführen, um die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten Verkehrsleistungen zu überprüfen und eventuelle Pönalzahlungen berechnen zu können – so auch wieder im Jahr 2024. Die Fahrgäste werden nach ihrer Zufriedenheit mit typischen Leistungsmerkmalen einer Linie bzw. zu Bahnhöfen und Haltepunkten 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 der 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.

Die nachfolgende Abbildung zeigt einerseits die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit dem Verkehrsangebot des SPNV im VRR und andererseits, wie die befragten Nahverkehrskund*innen die Fahrgastinformationen an den Stationen im Störfall und den Zustand der Stationen bewerten.

Fahrgastbefragungen 2024



Die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit dem SPNV im VRR ist im Vergleich zum Vorjahr spürbar um 0,16 Notenpunkte auf eine 2,54 zurückgegangen (2023: 2,38). Auch die Zufriedenheit der Fahrgäste mit den beiden stationsbezogenen Qualitätsstandards hat sich verschlechtert. Die Fahrgastinformation am Bahnsteig im Störfall bewerteten die Kund*innen nur noch mit einer 3,22 und damit 0,18 Notenpunkte schlechter als im Vorjahr (3,04). Bei der Beurteilung der Zustände an den Stationen vergaben die Fahrgäste die Durchschnittsnote 2,79 und damit 0,07 Notenpunkte weniger als im Jahr 2023 (2,72). Somit ist bei allen betrachteten Parametern eine Verschlechterung aus Fahrgastsicht festzustellen.

7. Fahrgastinformation

Das Jahr 2024 war vor allem durch eine Vielzahl an Störungen und Baumaßnahmen geprägt, die – wie bereits in den vergangenen Jahren – erhebliche negative Auswirkungen auf die Fahrgastinformation hatten: Oftmals wurden die entsprechenden Daten von den EVU und EIU nicht rechtzeitig und korrekt in die Informationssysteme eingepflegt. Entsprechend waren sehr kurzfristige bahnstreifremde Gleiswechsel auch 2024 an der Tagesordnung. Eine Verbesserung der Situation ist trotz intensiver Bemühungen und Sensibilisierungen derzeit nicht erkennbar. Die Ursachen sind vielfältig und liegen weiterhin vor allem im Dauerstörungsgeschehen und den dadurch hervorgerufenen Verspätungen bei dichter Zugfolge und ausgelasteten Bahnhöfen, aber auch in vermeidbaren Abweichungen zwischen betrieblichen Leitsystemen oder falscher bzw. fehlender Sollgleisplanung seitens DB InfraGO für Bauzustände. Die Aufgabenträger in NRW stehen zu der Problematik weiterhin im Austausch mit DB InfraGO, um auf Verbesserungen für die Fahrgäste hinzuwirken.

Im Laufe der nächsten Jahre findet sukzessive ein Austausch der Zugzielanzeiger an den größeren Stationen statt. Die LCD-Anzeiger haben zum Teil das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und werden gegen sogenannte Zuginfo-Monitore ersetzt. Die Zuginfo-Monitore werden – je nach Stationsklassifizierung – in verschiedenen Größen aufgehängt. Selbst in der größten Ausführung ist die Schriftgröße in Bezug auf Linie und Ziel jedoch kleiner als auf den alten LCD-Anzeigern. Hinzu kommt, dass die neuen Anlagen je nach Hersteller im Hinblick auf Entspiegelung und Kontrast in schwierigen Lichtsituationen (Sonnenlicht) seitens der NRW-Aufgabenträger als deutliche Verschlechterung gegenüber den Altanlagen empfunden werden. Während bisher der Austausch ohne Beteiligung der Aufgabenträger erfolgte, wurde Ende 2024 ein Prozess in NRW etabliert, der eine Vorabteilnahme der Aufgabenträger vorsieht, um die Ausstattung mit Fahrgastinformationsanlagen gemeinsam abzustimmen.



8. Vertrieb

Im VRR-Gebiet gibt es insgesamt 454 Ticketautomaten und Ticketentwerfer, welche die Transdev GmbH im Auftrag des VRR betreibt. Ergänzt werden sie um 46 personenbediente Verkaufsstellen, an denen sich Fahrgäste persönlich an Servicemitarbeiter*innen wenden können.

Ticketautomaten:

Die Automaten wurden für die Anforderungen bei Außeninstallationen an Bahnhöfen und Haltepunkten entwickelt und bieten neben einer benutzerfreundlichen Menüführung auch eine konstruktive und durch weitere technische Maßnahmen erhöhte Sicherheit vor Vandalismus. Des Weiteren erfüllen die Automaten die aktuell gültigen europäischen Anforderungen an die barrierefreie Darstellung der Bedienoberfläche.

Die Verfügbarkeit der Ticketautomaten lag im Jahr 2024 bei 93,3 % – eine erkennbare Verschlechterung zum Jahr 2023 (ca. 98 %). Das Erscheinungsbild wurde leider auch in diesem Jahr wieder vielfach durch Graffiti, Scratching oder weitere Beschädigungen beeinträchtigt. Diese Mängel wurden im Rahmen der Stationsbewertungen entsprechend berücksichtigt.

Im Jahr 2024 wurden an den Ticketautomaten im VRR-Gebiet ca. 4 Millionen Tickets verkauft. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen deutlichen Rückgang der verkauften Tickets um ca. 36,5 % (2023: 6,3 Millionen Tickets). Ein Grund für den gesunkenen Absatz an den Ticketautomaten ist die Einführung des bundesweit gültigen DeutschlandTickets, das Fahrgäste ausschließlich als Abonnement digital über das Smartphone oder als Chipkarte in den Kundencentern der Verkehrsunternehmen erwerben können. Weiterhin nutzen die Fahrgäste immer häufiger elektronische Tarifangebote. Hier ist insbesondere „eezy.nrw“, der flächendeckende eTarif für Bus und Bahn in ganz NRW zu nennen. Diesen nutzen Fahrgäste ausschließlich digital über ihr Smartphone.

Ticketentwerfer:

Beeinträchtigungen bei den Ticketentwerfern gab es ebenso wie bei den Automaten insbesondere beim Erscheinungsbild. Häufigste Ursache waren in diesem Zusammenhang Verunreinigungen durch Graffiti. Die Verfügbarkeit der Entwerfer lag im Jahr 2024 bei 98,2 % – ein um 0,8 Prozentpunkte schlechterer Wert als im Vorjahr (2023: 99,0 %). Dennoch war die Verfügbarkeit der Entwerfer im Jahr 2024 insgesamt sehr gut.



9. Videoüberwachung



Videoüberwachungsanlagen sind sowohl in Schienenfahrzeugen als auch an den SPNV-Stationen im Gebiet des VRR ein fester Bestandteil der Sicherheitsmaßnahmen. Die Videoüberwachung erfüllt dabei eine Vielzahl an Aufgaben und wird in einem breiten Spektrum an Möglichkeiten verwendet. Einerseits hat sie eine abschreckende (präventive) Wirkung und signalisiert, dass sich die Eigentümer und Betreiber von Zügen und Stationen um Recht und Ordnung sorgen bzw. sicherheitsrelevante Vorfälle aufzeichnen. Zudem dienen die Aufnahmen sowohl in strafrechtlichen Ermittlungsverfahren als auch in zivilrechtlichen Angelegenheiten als Beweismittel. Durch den Einsatz mehrerer Kameras mit teilweise vorhandener Zoomfunktion sowie der Möglichkeit einer Liveaufschaltung, ermöglichen die Videoanlagen beispielsweise einen gezielten Einsatz von Eingreifkräften der Bundespolizei.

Die Bahnhöfe und Haltepunkte werden im Rahmen eines stetigen Prozesses durch die Bundespolizei anhand des jeweiligen Gefährdungsprofils in drei Kategorien eingeteilt: die Kategorien 1, 2 und 3. Sämtliche Stationen der Kategorien 1 und 2 sind mit modernsten Videoüberwachungsanlagen ausgestattet. Hierbei handelt es sich im Regelfall um Stationen in Großstädten. Die Bahnhöfe und Haltepunkte der Kategorie 3 sind nicht vollumfänglich mit Videotechnik ausgestattet.

Um die Videoüberwachung weiter auszubauen, investiert das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) etwa 10 Millionen Euro in die Ausstattung von 100 weiteren Stationen in NRW. Für den VRR bedeutet dies, dass bis Ende 2025 zusätzlich 35 Bahnhöfe und Stationen mit modernster Videotechnik ausgestattet werden. Ein großer Anteil dieser Anlagen wird mit der Möglichkeit der Liveaufschaltung der Bundespolizei betrieben. Die anderen Anlagen speichern die Aufzeichnungsdaten lokal. Die Betriebskosten der durch dieses Projekt etablierten Videoanlagen übernehmen gänzlich die NRW-Aufgabenträger. Dadurch leisten Sie einen wesentlichen Beitrag zum sicheren Bahnverkehr.

10. Modernisierung von Stationen / barrierefreier Ausbau

Der VRR ist bestrebt, den Zustand der Stationen im Verbundgebiet kontinuierlich zu verbessern. Die Bewertung der Stationen durch die VRR-Profitester*innen dient dabei u. a. auch der Bestandsaufnahme und Rückmeldung an die EIU. Dabei wird immer wieder deutlich, dass an vielen Bahnhöfen und Haltepunkten ein enormer Modernisierungsbedarf besteht.

Zwar hat der VRR keinen direkten Einfluss darauf, dass entsprechende Bauvorhaben durchgeführt werden, jedoch zahlt der Stationsbericht indirekt darauf ein, den Modernisierungsbedarf aufzuzeigen. Durch die Bereitstellung von Finanzmitteln schafft der VRR zudem Anreize, damit sich die DB InfraGO und die Regiobahn als Eigentümer und Betreiber der Stationen für einen Um- und Ausbau solcher defizitärer Stationen entscheiden.

Das Hauptanliegen des VRR ist es, die Stationen im Verbundgebiet so modernisieren zu lassen, dass Fahrgäste von bestmöglicher Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Komfort profitieren. Gleichzeitig spielt das Thema Barrierefreiheit eine zentrale Rolle und ist häufig auch Anlass dafür, dass eine Station in ein Förderprogramm aufgenommen wird. Die Infobox auf Seite 32 gibt einen Überblick hinsichtlich bestehender Fördertöpfe.

Rückblick 2024

Im vergangenen Jahr 2024 sind zahlreiche Stationsvorhaben gestartet oder sogar im Laufe des Jahres abgeschlossen worden. Erfreulicherweise waren davon auch solche Stationen betroffen, welche im Rahmen der Bewertungen des VRR-Stationsberichtes seit längerem schlecht abgeschnitten hatten.

Hierzu zählt beispielsweise die Station Hagen-Oberhagen, welche über zwei Modernisierungsprogramme erneuert wird. Über das sogenannte 38er-Programm (Erläuterung siehe weiter unten im Text) wurde bereits der neue Mittelbahnsteig an Gleis 1/2 fertiggestellt. Er erhielt eine neue Ausstattung und ein Wegeleitsystem, das vorhandene Dach wurde abgerissen und durch zwei Wetterschutzhäuser ersetzt. Über die MOF 3 wurde im Jahr 2024 die neue Personenunterführung fertiggestellt. Die Treppenaufgänge zum Bahnsteig wurden modernisiert und mit einer neuen Treppeneinhausung versehen.

MOF 3

52 Stationen in Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

davon **21 Stationen**
im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

<ul style="list-style-type: none"> Hagen-Oberhagen Wuppertal-Vohwinkel Mönchengladbach Hbf Wanne-Eickel Hbf Geldern Herdecke Kaldenkirchen Rommerskirchen Duisburg Trompet Haan Rheydt-Odenkirchen 	<ul style="list-style-type: none"> Oberhausen Hbf Marl-Sinsen Essen West Sythen Neuss am Kaiser Gruiten D Völklinger Straße D Friedrichstadt Erkrath Neuss Rheinpark-Center
---	---



Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW

Das ÖPNV-Gesetz NRW sieht nach § 12 die sogenannte „Pauschalierte Investitionsförderung“ vor. Das Land weist den Zweckverbänden pauschalierte Zuwendungen in Höhe von jährlich 150 Millionen Euro zu. Rund 80,02 Millionen Euro entfallen dabei auf den VRR, die für Investitionen in die Nahverkehrsinfrastruktur genutzt werden. Potenzielle Fördermittelpfänger melden ihre geplanten Vorhaben für den jährlich erscheinenden ÖPNV-Förderkatalog an. Gefördert werden Investitionsvorhaben, die verkehrlich besonders sinnvoll sind, den barrierefreien Zugang zum ÖPNV ausweiten und für den Fahrgast einen Mehrwert darstellen.

Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW

Als Bewilligungsbehörde für Infrastrukturmaßnahmen in besonderem Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW fördert der VRR zudem Maßnahmen, die von der Landesregierung im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) verabschiedet werden. Das sind vor allem Vorhaben, die wegen ihrer Größe oder ihrer landesweiten Bedeutung ausgewählt werden. Hierzu zählen beispielsweise SPNV-Infrastrukturvorhaben an Großbahnhöfen und Maßnahmen der Modernisierungsoffensiven sowie Vorhaben, um kleinere und mittlere Bahnhöfe im Verbundgebiet barrierefrei auszubauen oder attraktiver und kundenfreundlicher zu gestalten.

Modernisierungsoffensiven (MOF)

Die Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) ist eine im Jahr 2008 zwischen der damaligen DB Station&Service AG, dem ehemaligen Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW und den drei Aufgabenträgern in NRW geschlossene Finanzierungsvereinbarung. Darin werden SPNV-Stationen barrierefrei und kundenfreundlich ausgebaut und neugestaltet. Von den insgesamt 53 MOF 2-Stationen im VRR (insgesamt 117 Stationen in NRW) sind bis zum Redaktionsschluss dieses Stationsberichtes 45 SPNV-Stationen baulich umgesetzt und in Betrieb genommen worden, fünf Stationen werden derzeit realisiert (Mülheim (Ruhr) Hbf, Herne, Wuppertal-Barmen, Wuppertal-Oberbarmen, Düsseldorf-Wehrhahn).

Das Nachfolgeprogramm Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3) wurde im Jahr 2016 zwischen der damaligen DB Station&Service AG und den Aufgabenträgern in NRW vertraglich vereinbart. Das Programm zielt darauf ab, Bahnsteige in Höhe und Länge passend zu den dort verkehrenden Fahrzeugen anzupassen, die Bahnsteigausstattung zu modernisieren und Zuwegungen zu optimieren, beispielsweise durch neue Treppen- und Rampenanlagen, Aufzüge oder Personenunterführungen. Das Programm umfasst 52 Stationen in NRW, davon 21 im VRR.

Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB)

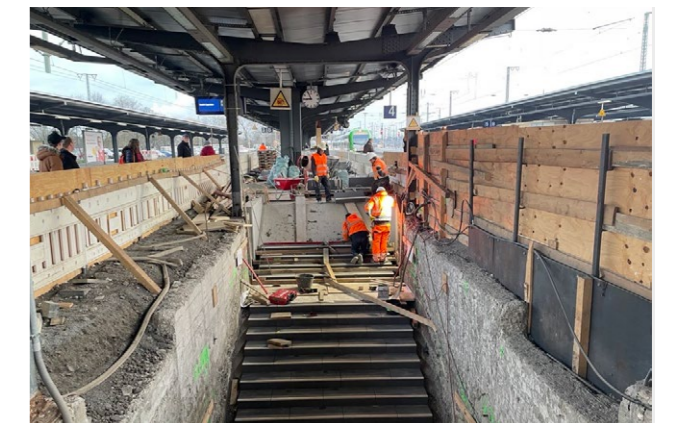
Die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen, kurz FABB, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufgesetzt. Die Finanzierung übernehmen dabei der Bund, das Verkehrsministerium in NRW, die Aufgabenträger in NRW und die DB InfraGO AG. Das Programm legt seinen Fokus auf die Modernisierung kleinerer und mittlerer Stationen. In der ersten Säule dieses Programms (FABB I) stehen Verkehrsstationen mit bis zu 1.000 Ein-, Aus- und Umsteigern pro Werktag im Fokus. Im VRR-Gebiet sind von bundesweit 111 Stationen acht Stationen in der FABB I enthalten. Als Bestandteil der Säule 2 (FABB II) wurde 2021 vertraglich vereinbart, Stationen mittlerer Größe mit 1.000 bis 4.000 Ein-, Aus- und Umsteigern pro Werktag umzubauen. Es werden barrierefreie Bahnsteigzugänge durch Aufzüge bzw. Rampen, taktile Handlaufschilde und Wegeleitsysteme auf und zu den Bahnsteigen, Stufenmarkierungen an Treppen und Reisendeninformationssysteme realisiert. Außerdem werden Bahnsteige erhöht und auf die betrieblich erforderliche Länge gebracht. Das BMVI finanziert die Vorhaben mit rund 140 Millionen Euro, hinzu kommen Landesmittel in gleicher Höhe.

Für das zweite Quartal 2025 ist der Einbau der neuen Aufzugsanlage vorgesehen. Während die Station Hagen-Oberhagen im Jahr 2023 insgesamt noch als „entwicklungsbedürftig“ eingestuft wurde, zeigte sich in der Erhebung 2024 für das vierte Quartal bereits ein deutlich positiver Trend hin zu einer „ordentlichen“ Bewertung. Es ist zu erwarten, dass sich nach Fertigstellung des Aufzugs die Gesamtbewertung weiter verbessern wird.



Hagen-Oberhagen

Ebenfalls im Zuge der MOF 3 wird die Station Wanne-Eickel Hbf modernisiert, welche dann in Herne-Wanne-Eickel Hbf umbenannt werden wird. Hier sind umfangreiche Maßnahmen an allen Bahnsteigen geplant. Neben der grundlegenden Erneuerung der Bahnsteige 1/2, 3/4, 5/6 und 7b/8b, wird die Personenunterführung inklusive der dazugehörigen Treppenanlagen aufwändig modernisiert. Im Bereich Barrierefreiheit sollen ein taktiles Leitsystem nachgerüstet und das Wegeleitsystem angepasst werden. Die Bauarbeiten starteten im Mai 2024. Die Bahnsteige 2 und 3 sind bereits modernisiert worden. Die bauliche Fertigstellung der gesamten Verkehrsstation wird für 2026 erwartet. Der VRR fördert die grundlegende Modernisierung des Hauptbahnhofs in Wanne-Eickel mit rund 9,6 Millionen Euro aus § 12-Mitteln.



Wanne-Eickel Hbf

Eine weitere problematische Station im VRR-Gebiet, welche im vergangenen Jahr im Zuge einer umfangreichen Modernisierung aufgewertet wurde, ist die Station Rheydt-Odenkirchen. Im Rahmen der MOF 3 wurde nun der Mittelbahnsteig Gleis 6/7 erhöht und auf eine Nutzlänge von 185 Metern gebracht. Das Bahnsteigdach wurde zurückgebaut und durch zwei Wetterschutzhäuser ersetzt, die Bahnsteigausstattung wurde erneuert und das Wegeleitsystem angepasst. Die Personenunterführung wurde grundlegend modernisiert und während der Sperrung durch eine provisorische Personenüberführung ergänzt. Nach Abschluss der Bauarbeiten wurde die Personenüberführung wieder zurückgebaut. Für das 2. Quartal 2025 ist eine Inbetriebnahme der neuen Aufzüge geplant.

Die Station Rheydt-Odenkirchen belegte im Jahr 2023 in der Rangliste der schlechtesten Stationen im VRR-Gebiet mit einer „nicht tolerierbaren“ Gesamtbewertung Platz 4. Ausschlaggebend für dieses Ergebnis waren insbesondere die schlechte Aufenthaltsqualität sowie die nicht vorhandene barrierefreie Zugänglichkeit der Station und des Bahnsteigs.

Die Bewertung im Jahr 2024 hingegen lag immerhin im gelben Bereich und wurde von den Profitester*innen des VRR mit „entwicklungsbedürftig“ bewertet. Dass eine bessere Bewertung der Station noch auf sich warten lässt, liegt daran, dass zum Zeitpunkt der Stationsbereisungen durch die Profitester*innen noch keine vollständige Barrierefreiheit der Station hergestellt war. Im Jahr 2025 ist mit einem deutlich besseren Gesamtergebnis zu rechnen.

Auch der Hauptbahnhof Mönchengladbach wird seit dem Jahr 2024 in mehreren Bauabschnitten aus Mitteln der MOF 3 grundlegend modernisiert. Insgesamt investieren der VRR und die DB InfraGO gemeinsam mit dem Bund ca. 12 Millionen Euro in die Erneuerung des Bahnhofs. Im ersten Abschnitt wurde der Bahnsteig 4 mit den Gleisen 6 und 7 umgebaut und auf eine Länge von 215 Metern erweitert. Die weiteren drei Bahnsteige werden im Laufe des Jahres 2025 angegangen, wobei die genaue zeitliche Abfolge erst nach erfolgreicher Vergabe der Bauleistung feststehen wird. Danach folgt die umfangreiche Modernisierung des Bahnsteigs 2 (Gleise 2/3). Die Planungen für die Bahnsteige 1 und 3 (Gleise 1 und 4/5) stehen kurz vor dem Abschluss. Die DB InfraGO wartet derzeit auf Zuteilung der erforderlichen Sperrpausen für die bauliche Umsetzung des Vorhabens. Vermutlich werden die Bauarbeiten jedoch nicht vor 2028 stattfinden. Im gesamten Hauptbahnhof werden ergänzend zu der Modernisierung der Bahnsteige die Aufzüge ausgetauscht, um weiterhin einen zuverlässigen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen zu gewährleisten.



Rheydt-Odenkirchen



Meerbusch-Osterrath

Weitere Verbesserungen für die Fahrgäste wurden durch das MOF 2-Projekt in Meerbusch-Osterrath erreicht. Im Mai 2024 erfolgte die Vergabe der Bauleistungen. Im Zuge des Vorhabens wurde der Bahnsteig an Gleis 1 zurückgebaut und neu errichtet sowie mit zwei barrierefreien Zugängen ausgestattet. Auch die Ausstattung und die Wegeleitung des Hausbahnsteiges wurden erneuert. Der Außenbahnsteig 2 wurde lediglich verlängert, die Zuwegung und der Watterschutz bleiben unverändert. Die Personenunterführung wurde bereits 2021 neu errichtet. Im Zusammenhang mit der Stationsmodernisierung werden zudem im Umfeld zahlreiche verkehrliche Verbesserungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) umgesetzt, so z. B. der Neubau der Eisenbahnüberführung, des Kreisverkehrs inklusive einer Änderung der Straßenführung und der Beseitigung der Bahnübergänge Meerbuscher Straße und Strümper Straße. Diese Maßnahmen sind für das Jahr 2026 geplant.

Erfreulicherweise zeigen sich vereinzelt auch Verbesserungen bei den mittelgroßen und kleinen Verkehrsstationen im VRR. Die FABB I, welche sich auf Verkehrsstationen mit bis zu 1.000 Ein-, Aus- und Umsteigern pro Tag konzentriert, hatte bereits in den vergangenen Jahren die Station Deuten und Dortmund-Martens erheblich aufgewertet. Hier wurde die Bahnsteigausstattung erneuert, die Zuwegungen mobilitätsgerecht ausgebaut und die Bahnsteige aufgehöhht.



Deuten



Dortmund-Martens



Dortmund-Aplerbeck Süd

Eine weitere kleinere Station im Dortmunder Südosten ist die Station Dortmund-Aplerbeck Süd. Bereits im Jahr 2023 hatte die DB damit begonnen, den Bahnsteig und die Personenunterführung neu zu bauen. Hierfür wurde zunächst übergangsweise eine provisorische Personenüberführung errichtet, welche nach Abschluss der Arbeiten wieder zurückgebaut wurde. Zum Redaktionsschluss dieses Berichts waren sowohl der Bahnsteig als auch die neue Personenunterführung und die daran anschließende Rampenanlage baulich fertiggestellt, jedoch noch nicht die Zuwegungen und Aufzüge.

Auch die Station Essen-Zollverein Nord wurde im Zuge des Förderprogramms FABB I bereits zu einem Großteil im Jahr 2024 erneuert. Der VRR hatte gemeinsam mit der DB InfraGO als Eigentümer der Station vereinbart, den Mittelbahnsteig sowie die Zugänge zu modernisieren. Neben der Erneuerung der Bahnsteigausstattung, der Wegeleitung und der Beleuchtung werden auch die Bahnsteigzugänge mit einem Aufzug und einer Rampe barrierefrei ausgebaut. Die vorhandene Personenunterführung wird modernisiert. Die Fertigstellung der Aufzugsanlage und Inbetriebnahme der barrierefreien Zuwegung sowie das neue Bahnsteigdach, welches zukünftig gleichzeitig als Treppeneinhausung fungiert, werden 2025 erfolgen.



Essen-Zollverein Nord

Ein weiteres Förderprogramm, bei dem das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gemeinsam mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) Stationen mit einer Bahnsteighöhe kleiner als 38 Zentimeter über Schienenoberkante modernisiert, ist das sogenannte „38-er Programm“. Damit sollen Stationen, die bislang eine sehr geringe Bahnsteighöhe aufweisen, so angepasst werden, dass ein niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge ermöglicht wird. Stationen, die zuvor aufgrund der zu geringen Bahnsteighöhe für Menschen mit Gehhilfen, Rollstühlen oder Kin-

derwagen nicht nutzbar waren, können diese anschließend bequem nutzen. Neben der Bahnsteighöhe wird auch die Zuwegung zum Bahnsteig barrierefrei umgebaut. Der VRR ist bei diesem Modernisierungsprogramm zwar nicht finanziell eingebunden, jedoch begleitet er die Stationsvorhaben inhaltlich, indem er relevante Vorgaben zu der Bahnsteignutzlänge und -höhe, der Ausstattung der Bahnsteige und der Zuwegung macht.

Im Jahr 2024 wurde mit dem Umbau der Haltepunkte Castrop-Rauxel-Merklinde, Gelsenkirchen-Buer Süd und Mönchengladbach-Genhausen begonnen.



Castrop-Rauxel-Merklinde



Mönchengladbach-Genhausen

Unter dem Titel „Zukunftsbahnhöfe“ hat die DB InfraGO zudem ein neues Stationsmodernisierungsprogramm ins Leben gerufen, das einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt (<https://www.dbinfrago.com/web/unternehmen/zielbild-infrastruktur/zukunftsbahnhof>).

Anlass war die Erkenntnis, dass der Zustand vieler Stationen hinsichtlich ihrer Aufenthaltsqualität und der Fahrgastkapazitäten unzureichend ist. Abgeleitet aus dem politischen Ziel des Deutschlandtaktes, die Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr auf der Schiene bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln, müssen die Stationen für dieses Wachstumsziel angepasst werden.

Das Zielbild der sogenannten Zukunftsbahnhöfe richtet sich an den ganzheitlichen Bedürfnissen der Reisenden aus, so die DB InfraGO. In der Vergangenheit sind die einzelnen Bereiche rund um eine Station unabhängig voneinander betrachtet worden. Dies soll sich mit den Zukunftsbahnhöfen ändern, welche den Bahnsteig und seine Ausstattung, aber auch vorhandene Empfangsgebäude und den Vorplatz gesamthaft betrachten. Der VRR befürwortet diesen neuen Ansatz ausdrücklich und hofft, dass zahlreiche Stationen im VRR-Gebiet von dem Programm Zukunftsbahnhöfe profitieren werden.

Die Stationen Hochdahl und Essen-Kupferdreh sind die ersten Zukunftsbahnhöfe, die im Jahr 2024 umgebaut wurden. In Hochdahl wurden die Zugangsbereiche einschließlich der Personenunterführung sowie der Treppenaufgänge modernisiert und künstlerisch gestaltet. Außerdem erhielt die Station neue Wetterschutzhäuser und Sitzgelegenheiten. In Essen-Kupferdreh wurde die Treppe zum Bahnsteig sowie die Brückenpfeiler ebenfalls künstlerisch neu gestaltet. Neue Sitze und Leuchten sowie ein transparentes Wetterschutzhaus steigern die Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste.



Hochdahl

Neue Stationen

Nachdem im Dezember 2022 die neue Station Hertener Bahn (S 9) in Betrieb genommen wurde, sollte nach zeitlicher Verzögerung auch die Station Hertener Bahn-Westerholt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 angefahren werden. Die Station konnte jedoch leider wiederholt nicht in Betrieb genommen werden. Auch die beiden neuen Bahnsteige in Gelsenkirchen-Buer Nord, die errichtet wurden, um die S 9 auf dem Ast in Richtung Recklinghausen Hbf (Hertener Bahn) auch hier halten zu lassen, wurden nicht bis Ende 2024 fertiggestellt. Der VRR hatte die Planung und den Bau der Station Gelsenkirchen-Buer Nord mit rund 6,76 Millionen Euro nach § 12 ÖPNVG NRW und Eigenmitteln gefördert. Hertener Bahn-Westerholt wurde mit rund 6,26 Millionen Euro unterstützt.

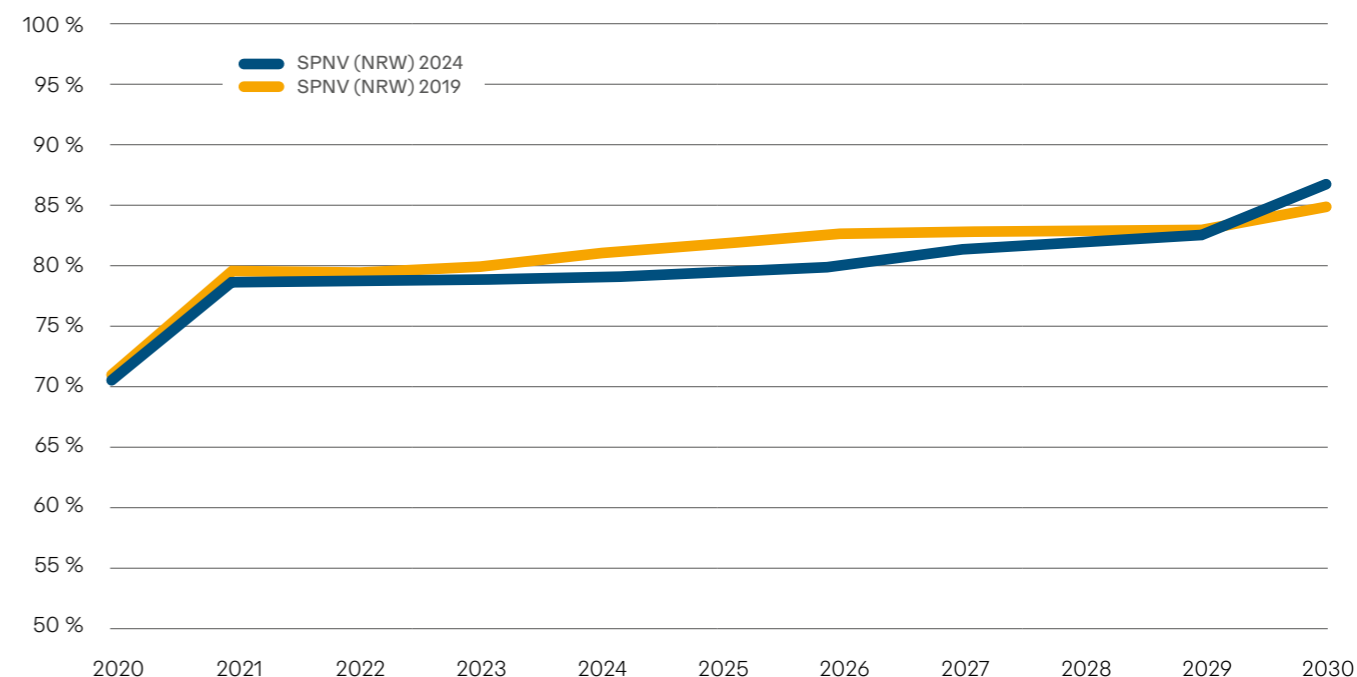
Mitte Oktober 2024 meldete die DB InfraGO, dass sich die Fertigstellung der Haltepunkte in Gelsenkirchen-Buer Nord und Hertener Bahn-Westerholt auf ungewisse Zeit verzögern würde. Grund dafür seien umfangreichere Kampfmittelsondierungen gewesen, welche zwei Verdachtspunkte ergeben hätten. Weitere Unregelmäßigkeiten im Bauablauf ergaben sich durch unerwartet hohen Eintritt von Wasser in die Baugrube, was Umplanungen notwendig machte. Ein neuer Zeitplan für die Inbetriebnahme der Stationen ist seitens der DB InfraGO noch nicht kommuniziert worden. Die weitere zeitliche Verzögerung ist für den VRR und die Fahrgäste sehr unbefriedigend. Ebenso die Tatsache, dass man seitens des VRR bis zuletzt von einer Inbetriebnahme der Stationen zum Fahrplanwechsel am 14.12.2024 ausgegangen war und erst Mitte Oktober durch DB-Pressemeldungen erfahren hat, dass es hierzu nicht kommen würde. Der Zeitpunkt der Fertigstellung beider Stationen ist weiterhin unbekannt.

Ausblick

Für die zukünftigen Jahre sind bereits eine Vielzahl an Stationsmodernisierungen eingeplant. Ein sehr umfangreiches Vorhaben umfasst den Hauptbahnhof in Hagen. Dort sollen die denkmalgeschützten Bahnsteighallen modernisiert und die Bahnsteige 1, 2, 3 und 5 erneuert werden. Dazu gehört auch die Installation neuer Bahnsteigbeleuchtungen und Beschallungsanlagen. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Bahnsteigdächer auf den Bahnsteigen 1 und 5 zu erneuern, den Bahnsteig 4 abzusenken und dessen Bahnsteigdach anzupassen. Auch alle Treppenzugänge aus der Personenunterführung auf die Bahnsteige sollen neu gebaut sowie die Personenunterführung als Zugang zum Empfangsgebäude modernisiert werden. Die Entwurfsplanung wurde im Oktober 2021 abgeschlossen, sodass die Plangenehmigung beim Eisenbahnbundesamt (EBA) beantragt werden konnte. Sobald die Plangenehmigung vorliegt, werden die Bauleistungen ausgeschrieben und vergeben. Der Baubeginn ist für 2025 geplant, die Inbetriebnahme der Gesamtstation wird erst für 2028 erwartet.

Zeitnah zu erwartende Verbesserungen zeichnen sich zudem für Xanten ab. Diese Station ist das Projekt innerhalb der FABB II, welches am weitesten fortgeschritten ist. Die DB InfraGO plant, die Modernisierung im Frühsommer 2025 umzusetzen. Vorgesehen ist, den Bahnsteig aufzuheben und zu verlängern sowie die jeweiligen Zuwegungen zu dem Bahnsteig so anzupassen, dass er barrierefrei erreicht werden kann. Weiterhin werden die Beleuchtungsanlage, das Wegeleitsystem und die Bahnsteigausstattung erneuert. Neben Xanten werden im Zuge des FABB II-Programms in den Jahren 2026/2027 auch Essen-Borbeck und Essen-Borbeck Süd barrierefrei modernisiert. Die Stationen Düsseldorf-Eller Mitte und Wuppertal-Steinbeck sollen in den Jahren 2027/2028 folgen.

Anteil des stufenfreien Ein- und Ausstiegs der Fahrgäste im SPNV
gesicherte und erwartete Finanzierung - (Stand: Januar 2025)



Entwicklung der Barrierefreiheit

Bei der Bewertung der Stationen hat die Barrierefreiheit der Station eine wichtige Bedeutung. Die Profitester*innen betrachten dabei einerseits die stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnsteige und andererseits die erforderliche Bahnsteighöhe von mindestens 76 Zentimetern über Schienenoberkante, um (teilweise unter Inanspruchnahme fahrzeuggebundener Rampen) in die Fahrzeuge einsteigen zu können.

Eine weitere Möglichkeit, die Barrierefreiheit im VRR zu bewerten, besteht darin, diese in Relation zu den Fahrgastzahlen zu setzen. Die Frage danach, wie viele Fahrgäste barrierefrei reisen, beantwortet der jährlich erscheinende Monitoringbericht zur sogenannten „Grundsatzvereinbarung zur Herstellung der Barrierefreiheit an allen SPNV-Stationen in NRW“.

Die Grundsatzvereinbarung war im Jahr 2019 zwischen dem Land NRW, der DB Station&Service AG (heute DB InfraGO), den drei SPNV-Aufgabenträgern VRR, NVR (heute go.Rheinland) und NWL und der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe NRW e.V. geschlossen worden. Die Grund-

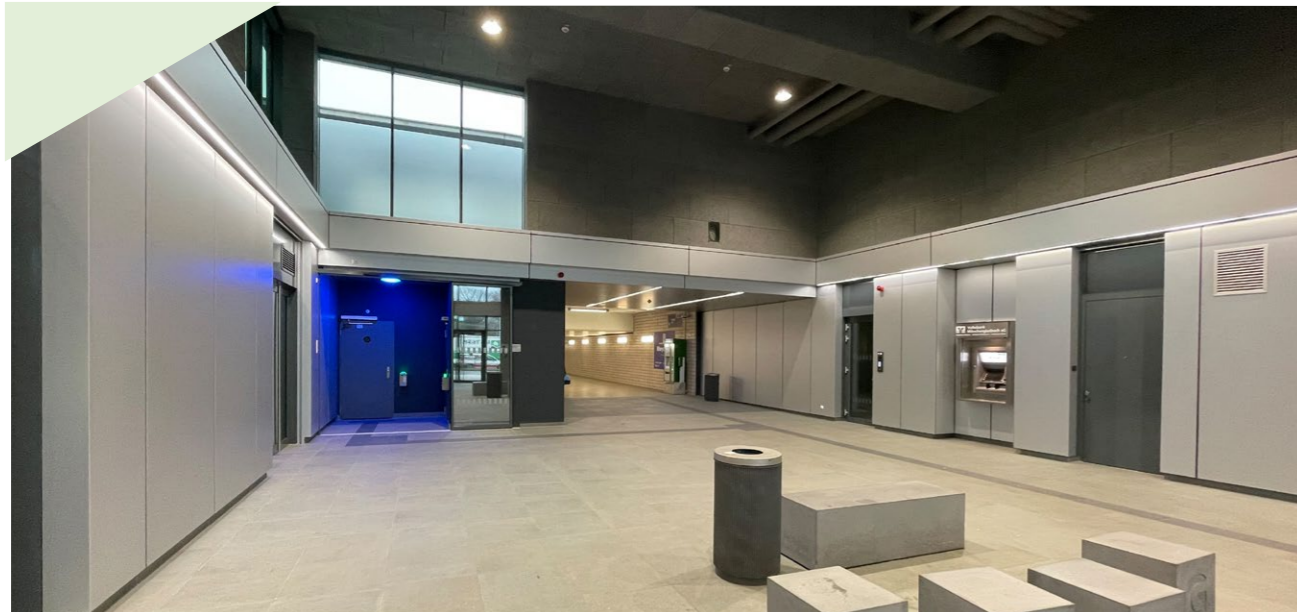
satzvereinbarung formuliert das Ziel, dass bis Ende 2030 mindestens 90 % der Fahrgäste ein niveaufreier Zugang zum SPNV ermöglicht werden soll. Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des stufenfreien Ein- und Ausstiegs seit 2019.

Diese erfreuliche Entwicklung ist ein Schritt in die richtige Richtung. Es bleibt allerdings zu hoffen, dass sich die Modernisierung und damit stets verbunden auch die Herstellung der Barrierefreiheit an den Stationen mit Erneuerungsbedarf beschleunigt, damit das 90 %-Prozent-Ziel erreicht werden kann.

Der VRR setzt sich dafür sowohl fachlich als auch mit hoher finanzieller Beteiligung in enger Zusammenarbeit mit den EIU weiter ein.

Einen Überblick der zentralen Infrastrukturprojekte im VRR liefert die neu gestaltete Website www.vrr-investitionsprojekte.de/de/startseite/.

11. Zusammenfassung



Der Stationsbericht ist trotz fehlender Vertragsverhältnisse mit den EIU – oder vielleicht auch genau deshalb – ein wichtiges Instrument, um einen fortlaufenden Überblick über die SPNV-Stationsinfrastruktur im Verbundraum des VRR zu geben. Die qualitative Bewertung der Stationen bildet in diesem Zusammenhang den Kern des Berichtes und wird darüber hinaus um vielfältige Informationen rund um das Thema Bahnhöfe und Haltepunkte ergänzt.

Die Stationsbewertungen basieren dabei auf einem Bewertungssystem, das die Erwartungshaltung des Fahrgastes in den Mittelpunkt rückt. Die Stationen werden als Gesamteinheiten ohne Differenzierung der unterschiedlichen Zuständigkeitsbereiche betrachtet. Dabei wird eine „Ideal-Station“ aus Sicht der Kund*innen definiert, bei deren Bewertung prozentuale Abzüge für fehlende Ausstattungsmerkmale sowie qualitative Mängel hinsichtlich Sauberkeit und Schadensfreiheit vorgenommen werden. So wird jede einzelne Station im VRR-Gebiet in den Kategorien Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit sowie in einer gewichteten Gesamtbewertung beurteilt.

Im Jahr 2024 lag das Verhältnis zwischen den Stationen, die in der Gesamtbewertung eine tendenziell positive Wirkung beim Fahrgast erzielen, zu den Bahnhöfen und Haltepunkten, die in der Außenwahrnehmung eher negativ bewertet wurden, bei ca. 52,4 % zu 47,6 %. Im Vergleich zum Vorjahr (57 % zu 43 %) ist bei den Stationen im VRR-Gebiet somit eine doch merkbare negative Gesamtentwicklung erkennbar. Eine ähnliche, hier sogar noch deutlichere Tendenz ist auch in der Kategorie der Aufenthaltsqualität zu beobachten. Befanden

sich 2023 rund 58 % der Stationen in einem verbesserungswürdigen bzw. unzureichenden Zustand, so waren es in diesem Jahr ganze 64,2 %. Die Ausstattung und Funktionalität der Fahrgastinformation an den Bahnhöfen und Haltepunkten erzielte hingegen ein sehr gutes Ergebnis. Hier erreichten 2024 knapp 96,3 % der Stationen eine zufriedenstellende bis hervorragende Bewertung. 2023 waren es noch 94,6 %. Durch die Umsetzung von örtlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit konnte der Anteil an Bahnhöfen und Haltepunkten mit einem stufenfreien Zugang zu den Bahnsteigen über Aufzüge oder Rampen sowie einer ausreichenden Bahnsteighöhe von mindestens 76 Zentimetern über Schienenoberkante die 65 %-Marke (65,9 %) überspringen. Im Vorjahr hatte sie mit 64,9 % noch knapp darunter gelegen. Bei 34,1 % der Stationen bleibt jedoch weiterhin ein erhöhter bis sehr hoher Handlungsbedarf. Zusammenfassend kann bei der Aufenthaltsqualität eine deutliche Verschlechterung festgehalten werden. Die Fahrgastinformation hat sich hingegen positiv entwickelt. Auch bei der Barrierefreiheit konnte der Zustand an den Stationen verbessert werden. In Summe führen die Entwicklungen in den drei genannten Kategorien jedoch zu einer doch sichtbaren Verschlechterung des Gesamtergebnisses. Insbesondere der negative Trend bei der Aufenthaltsqualität beeinflusst die Gesamtbewertung nachhaltig. Diese Entwicklung sollte von den Betreibern als deutliches Signal und gleichzeitig als Motivation verstanden werden, nachhaltige Maßnahmen zur Verbesserung der Stationsqualität für die SPNV-Kund*innen im VRR-Raum zu entwickeln und umzusetzen.

Erstmals betrachtet der Stationsbericht die Bewertungsergebnisse auch mit Blick auf die Fahrgastzahlen an den jeweiligen Bahnhöfen und Haltepunkten. Dabei fällt auf, dass die fahrgaststarken Stationen im VRR-Gebiet deutlich bessere Ergebnisse erzielten als Bahnhöfe und Haltepunkte mit weitaus weniger Ein- und Aussteigern. Insbesondere bei der Barrierefreiheit ergibt sich ein positives Bild: Knapp 90 % der Fahrgäste im Verbundraum starten oder beenden ihre Fahrt mit dem Regionalverkehr an Stationen, an denen mindestens über fahrzeuggebundene Rampen ein stufenloser Ein- und Ausstieg möglich ist. Gemessen an den Fahrgastzahlen ist dies sehr positiv.

An ausgewählten Stationen nahmen die VRR-Profiteur*innen wie bereits in den Vorjahren die Beleuchtung genauer unter die Lupe. Diese Erhebungen finden gewöhnlich in den dunklen Monaten von Oktober bis Dezember statt, um Schwachstellen insbesondere hinsichtlich der Gefahrenvorbeugung und bezogen auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu identifizieren. Im Ergebnis konnten zwar an ca. 58 % der betrachteten Stationen defekte Leuchten festgestellt werden, allerdings war die Anzahl meist gering bzw. sie verteilten sich über die gesamte Station. Hierdurch waren die Bahnhöfe und Haltepunkte dennoch meist ausreichend beleuchtet. In Vergleich zum Vorjahr konnte der Anteil an Stationen mit Beleuchtungsdefiziten zudem um 1,3 % reduziert werden.

Weitere Informationen liefert der Stationsbericht auch zu den 112 Bahnhofsgebäuden im Verbundraum. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, dass sich über die Hälfte aller Immobilien im Besitz von Privatpersonen oder privaten Unternehmen befindet. Trotzdem übernehmen diese Gebäude teilweise eine Funktion für den Fahrgast, meist zur Versorgung durch Einzelhandelsgeschäfte. Im Trend ist aber eher erkennbar, dass immer mehr Bahnhofsgebäude, die sich im privaten Besitz befinden, keinen Nutzen mehr für SPNV-Kund*innen aufweisen und stattdessen für Restaurants, Geschäftsräume, Wohnflächen oder kulturelle Einrichtungen genutzt werden. Im Jahr 2024 wiesen insgesamt noch 88,4 % aller Bauten (99) einen privaten, öffentlichen, kommerziellen oder verkehrlichen Nutzen auf, bei zwei Gebäuden war aufgrund umfangreicher Bauarbeiten keine Nutzung möglich und insgesamt 11 Immobilien standen leer. Wünschenswert wäre an dieser Stelle natürlich, wenn auch diese Gebäude zukünftig wieder einer (verkehrlichen) Nutzung zugeführt werden könnten.

Auch die unterschiedlichen Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen der Stationen werden im Stationsbericht dokumentiert. Bei den Stationsbewertungen wurden diese zwar nicht berücksichtigt, insbesondere als Nachschlagewerk macht eine entsprechende Übersicht aber durchaus Sinn.

Weiterhin gibt der Bericht einen Überblick über relevante Ergebnisse der Fahrgastbefragungen im Jahr 2024. Dabei verschlechterte sich die Gesamtzufriedenheit der Nahverkehrskund*innen mit dem SPNV-Angebot im VRR spürbar.

Auch die stationsrelevanten Qualitätsstandards „Fahrgastinformation am Bahnsteig im Störfall“ sowie „Zustand der Stationen“ wurden schlechter beurteilt als noch im Jahr 2023.

Auch zur Fahrgastinformation gibt der Stationsbericht wieder einen Überblick. Das Jahr 2024 war geprägt durch eine Vielzahl an Baumaßnahmen sowie ein zusätzlich hohes Maß an Streckenstörungen. Dies führte dazu, dass Fahrgäste an den Bahnhöfen und Haltepunkten oftmals nicht rechtzeitig und korrekt über Verspätungen, Zugausfälle oder Gleiswechsel informiert wurden. Derzeit werden im VRR-Gebiet insbesondere an größeren Stationen die alten Zugzielanzeiger sukzessive gegen neue ausgetauscht. In Zusammenarbeit mit der DB InfraGO wurde diesbezüglich Ende 2024 ein Prozess eingeleitet, der es den NRW-Aufgabenträgern zukünftig ermöglicht, eigene Belange hinsichtlich Auswahl und Positionierung von Fahrgastinformationsanlagen einfließen zu lassen.

Die Transdev GmbH ist seit Dezember 2019 Vertriebspartner des VRR an den Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten im gesamten Verbundraum. Die 454 Ticketautomaten hatten 2024 eine Verfügbarkeit von ca. 93,3 %. Insgesamt konnten im Jahresverlauf ca. 4 Millionen Tickets verkauft werden. Die Entwerter, die an jeden Automaten angeschlossen sind, waren in 98,2 % der Fälle funktionsfähig. Neben den Ticketautomaten und -entwertern stehen den Kund*innen auch noch 46 personenbediente Verkaufsstellen zur Verfügung, an denen eine persönliche Beratung durch Servicemitarbeiter*innen von Transdev möglich ist.

Um das Sicherheitsempfinden an den Bahnhöfen und Haltepunkten im VRR-Raum weiter zu stärken, wird auch die Videoüberwachung in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei kontinuierlich ausgebaut. Hierzu wurde durch das Land NRW, die drei SPNV-Aufgabenträger und die DB InfraGO AG ein Programm initiiert, welches landesweit 100 zusätzliche SPNV-Stationen bis Ende 2025 mit entsprechender Videotechnik ausstattet.

Der VRR wird sich auch zukünftig weiter für die Modernisierung und Weiterentwicklung der Stationsinfrastruktur einsetzen. Eines der Hauptziele wird dabei insbesondere der barrierefreie Ausbau bleiben. Dies wurde auch in der „Grundsatzvereinbarung zur Herstellung der Barrierefreiheit an allen SPNV-Stationen in NRW“ festgehalten. Zusammen mit den Partnern aus Politik und Wirtschaft werden identifizierte Schwachstellen mit verschiedenen Finanzierungs- und Förderkonzepten hinterlegt und in entsprechenden Modernisierungs- und Ausbauprogrammen zusammengeführt, um mittel- bis langfristig eine moderne und zukunftsorientierte Stationsinfrastruktur realisieren zu können. Hierzu leistet der Stationsbericht einen wichtigen Beitrag, indem er erforderliche Handlungsbedarfe aufzeigt.

12. Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatische Fahrgastzählsysteme
AT	Aufgabenträger
Bf	Bahnhof
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DB	Deutsche Bahn
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger
EBA	Eisenbahnbundesamt
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FABB	Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen
FIA	Fahrgastinformationsanlage
GB	Geschäftsbereich
Hbf	Hauptbahnhof
IFP	Infrastrukturfinanzierungsplan
LCD	Liquid Crystal Display
MOF	Modernisierungsoffensive
MUNV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVR	Nahverkehr Rheinland (heute go.Rheinland)
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
SEV	Schienenersatzverkehr
SO	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

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

