

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Stationsbericht 2025



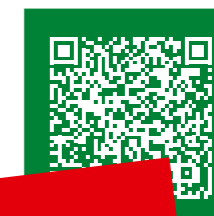
Inhaltsverzeichnis

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.....	12
2.5 Bewertung.....	13
2.6 Ergebnisdarstellung.....	14
2.7 Vorjahresvergleich / Entwicklung.....	17
2.8. Ergebnisse differenziert nach Fahrgastzahlen	20
2.9 Top- und Flop-Stationen	23
3. Beleuchtung von Stationen	26
4. Bahnhofsgebäude	27
5. Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen	28
6. Fahrgastbefragungen	28
7. Fahrgastinformation	30
8. Vertrieb	31
9. Videoüberwachung	32
10. Modernisierung von Stationen / barrierefreier Ausbau	33
11. Zusammenfassung	44
12. Abkürzungsverzeichnis	46

Impressum

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

Fotos/Bildnachweis:
 Seite 32 ©Viktor - stock.adobe.com, alle weiteren Bilder ©VRR AöR



noch nicht veröffentlicht!

Das Anlagenband zum Stationsbericht ist unter www.vrr.de/fileadmin/user_upload/pdf/Presse/Publicationen/Stationsbericht_Anlage_2025.pdf oder durch Scannen des QR-Codes abrufbar.

Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

bereits zum 19. Mal dokumentieren wir mit unserem Stationsbericht die Qualität der Bahnhöfe und Haltepunkte in unserem Verbundraum. Viermal im Jahr besuchen unsere VRR-Profitesterinnen und -Profitester die 296 Stationen im VRR und bewerten auf Basis festgelegter Standards, wie es um die Aspekte bestellt ist, die unseren Fahrgästen besonders wichtig sind: die Aufenthaltsqualität, die Fahrgastinformation und die Barrierefreiheit. So entsteht ein umfassendes Bild der Situation vor Ort und damit ein wertvoller Überblick über Schwachstellen. Diese gilt es gemeinsam mit den verantwortlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu beheben. Denn der Eindruck, den unsere Kundinnen und Kunden gewinnen, hat maßgeblich Einfluss darauf, ob sie sich an den Bahnhöfen und Haltepunkten wohl fühlen und den Schienenpersonennahverkehr gern für ihre Wege zur Arbeit und Ausbildung oder in ihrer Freizeit nutzen.



Auch im Berichtsjahr 2025 zeigte sich: Die allermeisten SPNV-Kundinnen und -Kunden starten oder beenden ihre Reise mit dem SPNV an Stationen, die von den Profitesterinnen und Profitestern als ausgezeichnet oder ordentlich bewertet wurden. Besonders erfreulich ist die Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte mit Fahrgastinformationssystemen. Mehr als 95 Prozent aller Fahrgäste steigen an Stationen ein und aus, die hierbei sehr gut abschnitten. Ähnlich positiv ist die Situation im Hinblick auf die Barrierefreiheit: Fast 90 Prozent der Fahrgäste profitieren von Stationen, die einen stufenfreien Zugang zu den Bahnsteigen per Rampe oder Aufzug und dank einer Bahnsteighöhe von mindestens 76 Zentimetern einen komfortablen Zugang in die Züge ermöglichen – entweder direkt niveaugleich oder über Rampen an den Fahrzeugen. Rund der Hälfte aller Fahrgäste steht zudem ein taktiles Leitsystem zur Verfügung, das insbesondere blinden Personen oder Menschen mit einer Sehschwäche die Orientierung am Bahnhof erleichtert. Lediglich bei der Aufenthaltsqualität müssen Reisende Abstriche in Kauf nehmen: Nur 36,5 % aller Fahrgäste sind an hervorragend oder zufriedenstellend bewerteten Stationen unterwegs. Der insgesamt trotzdem positive Trend spiegelt sich auch in der Gesamtbewertung wider: Mehr als 76 % und damit mehr als drei Viertel aller Fahrgäste nutzen bei ihrer Fahrt mit Regionalexpress, Regionalbahn oder S-Bahn positiv bewertete Stationen. In der Regel sind dies die besonders viel frequentierten Großbahnhöfe.

Insbesondere die Fortschritte bei der Barrierefreiheit freuen uns sehr, da wir als Zuwendungsgeber und Bewilligungsbehörde die Eisenbahninfrastrukturbetreiber seit vielen Jahren bei ihren Investitionen unterstützen und so den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten forcieren. Allein im Jahr 2025 wurden sieben Modernisierungsvorhaben erfolgreich abgeschlossen, bei denen stufenfreie Wege zu den Bahnsteigen geschaffen bzw. zu niedrige Bahnsteige erhöht wurden. Entsprechend stieg der Anteil an Stationen mit einer stufenfreien Anbindung und einer ausreichend

hohen Bahnsteighöhe auf 68,4 % – ein erneutes Plus im Vergleich zu den Vorjahren. So ermöglichen wir nach und nach immer mehr Menschen eine selbstbestimmte Fahrt mit dem Regionalverkehr: mobilitätseingeschränkten Personen genauso wie älteren Menschen, Fahrgästen mit Rollstuhl oder Rollator, Familien mit Kinderwagen oder Reisenden mit schwerem Gepäck.

Gleichwohl darf diese positive Entwicklung nicht darüber hinwegtäuschen, dass insbesondere an den kleinen und mittleren Bahnhöfen nach wie vor Handlungsbedarf besteht. Zwar zeigt die Auswertung aller Ergebnisse eine minimale Verbesserung um 0,1 Prozentpunkte, dennoch bleibt der Anteil der von den VRR-Profitesterinnen und -Profitestern positiv bewerteten Stationen mit lediglich 52,4 % auf einem niedrigen Niveau. Das zeigt auch der Anstieg der als „nicht tolerierbar“ eingestuften Stationen von 11 Stationen im Jahr 2024 auf inzwischen 15 Stationen im Jahr 2025. Hier müssen die Eisenbahninfrastrukturbetreiber dringend gegensteuern, denn der Anspruch muss sein, dass alle Fahrgäste von qualitativ hochwertigen Leistungen profitieren – nicht nur Fahrgäste, die an Großbahnhöfen ihre Reise antreten.

Erstmals benennt der VRR im Stationsbericht 2025 die drei besten und die drei schwächsten Stationen im Verbundraum. Für die Bewertung wurden nicht nur die aktuellen Erhebungsergebnisse berücksichtigt, sondern auch die Entwicklungen im Vergleich zum Vorjahr sowie die Bedeutung der Stationen für die Fahrgäste des SPNV. Besonders positiv fielen die Stationen Herne-Wanne-Eickel Hbf, Essen Zollverein Nord und Xanten auf. Am Ende der Bewertungsskala stehen hingegen die Stationen Hattingen Mitte, Essen West und Oberhausen Hbf – sie bilden die Schlusslichter und zeigen deutlich, wo dringend Verbesserungsbedarf besteht. Diese Einordnung verdeutlicht einmal mehr, wie unterschiedlich die Qualität an den Stationen im Verbundraum nach wie vor ausfällt. Und sie unterstreicht gleichzeitig, wie wichtig es ist, dass sich die Eisenbahninfrastrukturbetreiber kontinuierlich für eine bestmögliche Qualität der Bahnhöfe und Haltepunkte engagieren.

Im vorliegenden Stationsbericht und seinen Anlagen finden Sie detaillierte Informationen über den Zustand aller 296 Bahnhöfe und Haltepunkte im VRR, die Beleuchtung an den Stationen, die Bahnhofsgebäude, die Zuständigkeiten an den Zugangsbereichen, die wichtigsten Modernisierungsvorhaben, die Ergebnisse der Kundenbefragung, die Fahrgastinformation, das Thema Videoüberwachung und den Ticketvertrieb im SPNV.

Eine informative Lektüre wünscht Ihnen

Ihr

Oliver Wittke
VRR-Vorstandssprecher

1. Überblick

Mit dem Stationsbericht 2025 geht der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in die mittlerweile 19. 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 2025 sind so Stationsnutzungsentgelte in Höhe von ca. 58,0 Millionen Euro im gesamten VRR-Gebiet angefallen. Dies bedeutet ein deutliches Minus in Höhe von 16,2 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr. Die niedrigeren Stationsnutzungsentgelte sind dabei auf zwei wesentliche Faktoren zurückzuführen. Auf der einen Seite sind die Preise im Stationspreissystem der DB InfraGO AG gesunken. Andererseits führten im Jahr 2025 Leistungskürzungen zur Schaffung eines robusten Fahrplans in Zeiten des branchenweiten Fahrpersonalmangels (z. B. ganzjährige Einstellung der Linie RB 36 auf dem gesamten Laufweg) sowie langfristige baustellenbedingte Ausfälle, die durch Schienenersatzverkehre (SEV) mit Bussen ersetzt werden mussten (u. a. mehrmonatiger Ausfall der S 1 zwischen Düsseldorf und Solingen sowie umfangreiche Sperrungen der Betuwe-Strecke zwischen Oberhausen und Emmerich), zu merklich weniger Verkehr auf der Schiene.

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:



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. Darüber hinaus werden die Bewertungsergebnisse auch wieder mit den Fahrgastzahlen verknüpft. Erstmals werden in diesem Stationsbericht zudem die drei Top- und Flop-Stationen des Jahres 2025 genannt.

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 <http://www.vrr.de/51...> **user_upload/pdf/Presse/Publicationen/Stationsbericht_Anlag** Alternativ kann es auch durch Scannen des folgenden QR-Codes d

noch nicht veröffentlicht!



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

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. Die DB InfraGO AG und der VRR haben sich Anfang 2025 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 2025 standen insgesamt 200.000 Euro zur Verfügung, welche jeweils zu gleichen Teilen durch die beiden Kooperationspartner finanziert wurden. Zum Redaktionsschluss dieses Berichtes wurden in 345 Einsätzen an 148 Stationen im VRR-Gebiet rund 17.354 Quadratmeter Graffiti entfernt. Im Jahr 2024 waren es noch 387 Einsätze an 183 Stationen mit 25.637 Quadratmetern Fläche. Für das Jahr 2026 streben die DB InfraGO AG und der VRR erneut eine Folgevereinbarung an.



Im Jahr 2022 wurde die Graffiti-Offensive durch die DB InfraGO AG und den VRR neu aufgelegt. Auch für das Kalenderjahr 2025 standen insgesamt 200.000 Euro zur Verfügung, welche jeweils zu gleichen Teilen durch die beiden Kooperationspartner finanziert wurden. Zum Redaktionsschluss dieses Berichtes wurden in 345 Einsätzen an 148 Stationen im VRR-Gebiet rund 17.354 Quadratmeter Graffiti entfernt. Im Jahr 2024 waren es noch 387 Einsätze an 183 Stationen mit 25.637 Quadratmetern Fläche. Für das Jahr 2026 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 2025 bestand die Besonderheit, dass insgesamt acht Stationen gar nicht erhoben werden konnten. Zur Kompensation des branchenweiten Fahrpersonalmangels wurden die Linien RB 36 zwischen Oberhausen Hbf und Duisburg-Ruhrort und RE 44 zwischen Oberhausen Hbf und Bottrop Hbf ganzjährig nicht bedient und durch SEV ersetzt. Zudem war die S 6-Strecke zwischen Hösel und Essen-Kettwig aufgrund eines Hangrutsches im Januar 2024 weiterhin gesperrt. Auch hier wurde ein dauerhafter SEV eingerichtet. Insgesamt konnten somit folgende Stationen nicht bewertet werden:

- Duisburg-Ruhrort (RB 36)
- Duisburg-Meiderich Süd (RB 36)
- Duisburg-Meiderich Ost (RB 36)
- Duisburg-Obermeiderich (RB 36)
- Oberhausen-Osterfeld Süd (RE 44)
- Bottrop-Vonderort (RE 44)
- Hösel (S 6)
- Kettwig Stausee (S 6)

Darüber hinaus sorgte eine langfristige, baubedingte Streckensperrung dafür, dass die Linie S 1 zwischen Düsseldorf-Oberbilk und Solingen Hbf von Mai bis November 2025 nicht verkehren konnte und durch SEV ersetzt werden musste. Folgende Stationen konnten vom zweiten bis vierten Quartal 2025 nicht erhoben werden, da sie für Fahrgäste teilweise gesperrt waren:

- Düsseldorf-Eller Mitte (S 1)
- Düsseldorf-Eller (S 1)
- Hilden (S 1)
- Hilden Süd (S 1)
- Solingen Vogelpark (S 1)

Die Bewertungen dieser fünf Stationen basieren daher auf den Erhebungsergebnissen aus dem ersten Jahresquartal.



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 dargestellten Kriterien auf Seite 11 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 37 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 $\geq 92,5$ %	ausgezeichnet	
< 92,5 % bis ≥ 85 %	ordentlich	
< 85 % bis ≥ 70 %	entwicklungsbedürftig	
< 70 %	nicht tolerierbar	

2.6 Ergebnisdarstellung

Auf Basis des oben beschriebenen Bewertungsschemas bewerteten die VRR-Profitester:innen im Jahr 2025 288 der 296 Stationen im Verbundgebiet. Wie bereits in Kapitel 2.3 ausführlich beschrieben, konnten an acht Stationen keine Daten erhoben werden. Die Profitester:innen kamen dabei zu folgendem Ergebnis:

- „ausgezeichnet“ 25 Stationen (8,68 %)
- „ordentlich“ 126 Stationen (43,75 %)
- „entwicklungsbedürftig“ 122 Stationen (42,36 %)
- „nicht tolerierbar“ 15 Stationen (5,21 %)

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 (24/25) in einer Kartenansicht (Netzgrafik) zu finden.

Insgesamt 25 Bahnhöfe und Haltepunkte bewerteten die Profitester:innen mit dem Prädikat „ausgezeichnet“, weitere 126 erreichten eine „ordentliche“ Gesamtbewertung. Diese Stationen machen mit rund 52,4 % etwas mehr als die Hälfte aller Bahnhöfe und Haltepunkte im VRR aus und vermittelten einen positiven Eindruck.

Dem entgegen stehen im Gesamtergebnis 122 Stationen, die im Jahr 2025 als „entwicklungsbedürftig“ eingestuft wurden. Hinzu kommen 15 Stationen, die laut Datenauswertung „nicht tolerierbar“ waren. In Summe repräsentieren diese beiden Bewertungsbereiche rund 47,6 % aller Stationen im VRR-Gebiet und bescheinigen diesen damit eine eher negative Außenwahrnehmung.

Gesamtbetrachtet sind somit etwas mehr 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“ 20 Stationen (6,94 %)
- „zufriedenstellend“ 61 Stationen (21,18 %)
- „verbesserungswürdig“ 181 Stationen (62,85 %)
- „unzureichend“ 26 Stationen (9,03 %)

Insgesamt erreichten im Jahr 2025 20 Stationen die Spitzenplatzierung „hervorragend“. Sie boten SPNV-Kund:innen eine weit überdurchschnittliche Aufenthaltsqualität. Bei 61 Stationen identifizierten die Profitester:innen lediglich geringfügige Mängel, sodass diese Stationen insgesamt „zufriedenstellend“ bewertet wurden. Demgegenüber waren mit 181 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 26 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“: 190 Stationen (65,97 %)
- „zufriedenstellend“: 78 Stationen (27,08 %)
- „verbesserungswürdig“: 20 Stationen (6,95 %)
- „unzureichend“: 0 Stationen (0,00 %)

Im Bereich der Fahrgastinformation konnten 190 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 78 Stationen wiesen lediglich geringfügige Mängel auf und erreichten dadurch eine „zufriedenstellende“ Bewertung. Bei insgesamt 20 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 288 bewerteten 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 Auskunftsmidien 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:

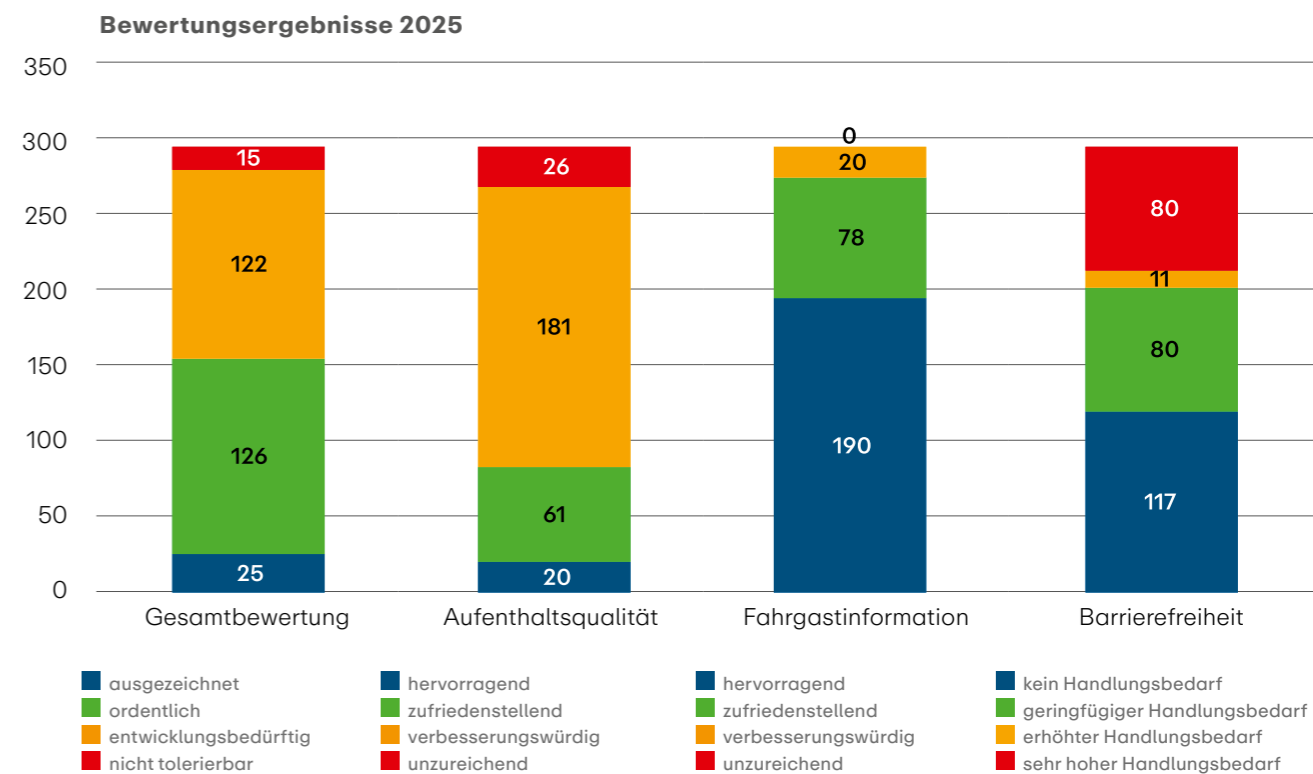
- „kein Handlungsbedarf“: 117 Stationen (40,62 %) 
- „geringfügiger Handlungsbedarf“: 80 Stationen (27,78 %) 
- „erhöhter Handlungsbedarf“: 11 Stationen (3,82 %) 
- „sehr hoher Handlungsbedarf“: 80 Stationen (27,78 %) 

Die Barrierefreiheit von SPNV-Stationen im VRR-Gebiet muss weiterhin differenziert betrachtet werden. Insgesamt weisen 117 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“. Bei weiteren 80 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 taktiles Leitsystem, haben jedoch keinen stufenfreien Zugang und/oder die Bahnsteighöhe ist niedriger als 76 Zentimeter über Schienenoberkante. Diese Bewertung erhielten elf 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 taktiles Leitsystem verfügen. Im gesamten Verbundraum trifft dies auf 80 Stationen zu.

Die Ergebnisse zeigen, dass die SPNV-Stationeninfrastruktur momentan immer noch ein ganzes Stück von einer vollständigen Barrierefreiheit entfernt ist. Immerhin verfügen mittlerweile mit 68,4 % mehr als zwei Drittel der erhobenen 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 31,6 % 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 10 „Modernisierung von Stationen / barrierefreier Ausbau“ nachzulesen.

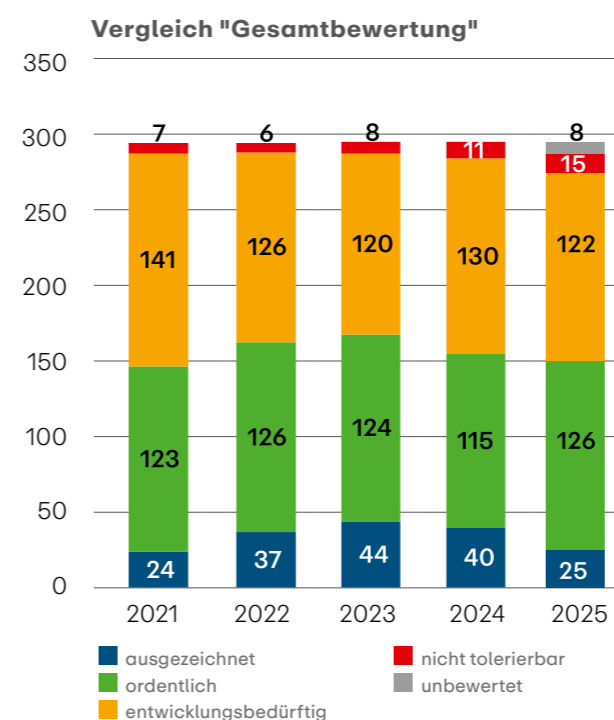


Abschließend geben die nachfolgenden Säulengrafiken nochmals einen zusammenfassenden Überblick über die Bewertungsergebnisse aus dem Jahr 2025:



2.7 Vorjahresvergleich / Entwicklung

Bei der Gesamtbewertung ist folgende Entwicklung erkennbar:



Im Vorjahresvergleich ist bei den „ausgezeichnet“ bewerteten Stationen ein Rückgang von 40 auf 25 zu erkennen. Dabei ist jedoch auch zu beachten, dass im Jahr 2025 insgesamt acht Stationen weniger als im Vorjahr bewertet werden konnten (vgl. Kapitel 2.3). Unter Berücksichtigung der acht unbewerteten Stationen entspricht das einem Minus von 4,83 %. Die Anzahl der Stationen mit einem „ordentlichen“ Gesamtergebnis ist hingegen gestiegen, von 115 auf 126 (+ 4,90 %). Die Zahl der Stationen, die als „entwicklungsbedürftig“ eingestuft wurden, ist im Vergleich zum Vorjahr von 130 auf 122 gesunken, was ein Minus von 1,56 % ausmacht. Der Anteil der „nicht tolerierbaren“ Stationen erhöhte sich von 11 Stationen im Jahr 2024 auf nunmehr 15 Stationen (+ 1,49 Prozentpunkte). Insgesamt hat sich die Gesamtbewertung also minimal verbessert. Der Anteil der positiv wahrgenommenen Stationen stieg im Vergleich zum Vorjahr leicht um 0,1 Prozentpunkte auf 52,4 % (2024: 52,3 %). Damit bleibt die Gesamtbewertung nahezu auf Vorjahrsniveau.

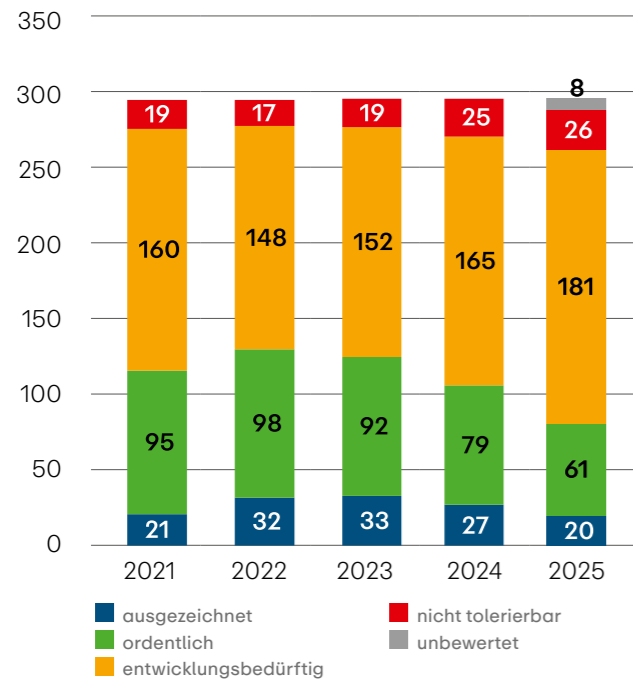
Welchen Einfluss die betrachteten Kategorien Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit im Detail auf die Entwicklung der Gesamtergebnisse haben, darauf wird in den nachfolgenden Abschnitten eingegangen.

Aufenthaltsqualität:

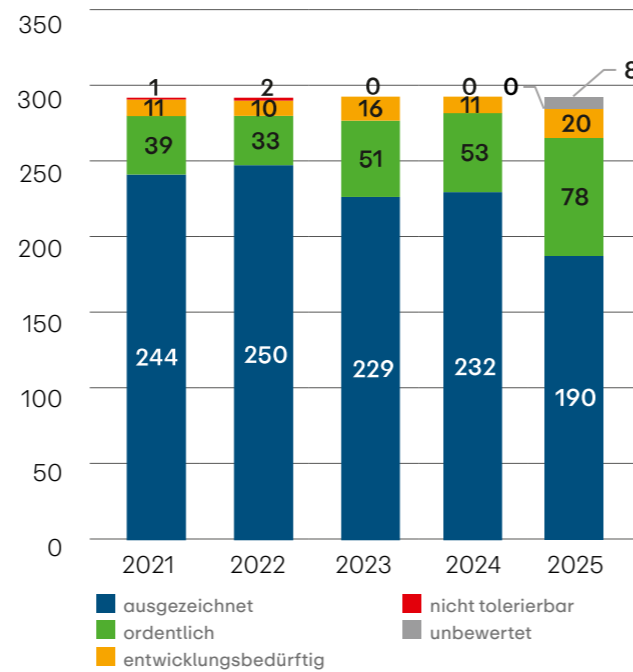
Bei der Aufenthaltsqualität ist unter Berücksichtigung der acht nicht erhobenen Stationen der Anteil der als „hervorragend“ bewerteten Bahnhöfe und Haltepunkte in Vergleich zum Vorjahr um 2,18 Prozentpunkte zurückgegangen, von 27 auf nunmehr 20. Der Anteil der Stationen mit einer „zufriedenstellenden“ Bewertung hat sich noch deutlicher reduziert, um 5,51 % von 79 auf 61. Dem gegenüber hat sich die Anzahl „verbesserungswürdiger“ Stationen im Vergleich zum Vorjahr von 165 auf 181 erhöht. Das macht ein Plus von 7,11 %. Die Anzahl der als „unzureichend“ bewerteten Stationen hat sich ebenfalls erhöht, jedoch lediglich leicht von 25 auf jetzt 26 (+ 0,58 %).

Wurden bei der Aufenthaltsqualität 2024 noch 35,8 % aller Stationen im VRR positiv wahrgenommen, so reduzierte sich dieser Anteil 2025 auf 28,1 %. Nach der positiven Entwicklung von 2021 auf 2022 (2021: ca. 39 % || 2022: ca. 44 %) ist nun im dritten Jahr in Folge ein rückläufiger Trend zu beobachten. Die Aufenthaltsqualität ist 2025 bei 71,9 % 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 "Aufenthaltsqualität"



Vergleich "Fahrgastinformation"



Fahrgastinformation:

Bei der Betrachtung der Fahrgastinformation ist die Anzahl der als „hervorragend“ bewerteten Haltpunkte und Bahnhöfe im Vergleich zum Vorjahr unter Berücksichtigung der acht unbewerteten Stationen deutlich um 12,41 % von 232 auf 190 zurückgegangen. „Zufriedenstellend“ schnitten dafür 78 Stationen (2024: 53) ab, was einer klaren Verbesserung um 9,18 Prozentpunkte entspricht. Der Anteil der Stationen mit einer „verbesserungswürdigen“ Bewertung hat sich merklich erhöht, von 11 auf 20 (+ 3,23 %). Erfreulicherweise musste wie bereits im Jahr 2024 auch 2025 keine Station als „unzureichend“ eingestuft werden.

Nach wechselnden Tendenzen in den vergangenen Jahren erreichte der Anteil der Stationen mit „hervorragender“ bzw. „zufriedenstellender“ Fahrgastinformation mit 93,1 % im Jahr 2025 zwar den niedrigsten Stand seit der Umstellung auf das neue Bewertungssystem (2021: 95,9 % || 2022: 95,9 % || 2023: 94,6 % || 2024: 96,3 %), grundsätzlich ist die Ausstattung der Stationen mit Fahrgastinformationsmedien im VRR-Gebiet allerdings sehr gut. Bemerkenswert ist vor allem, dass bereits zum dritten 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.

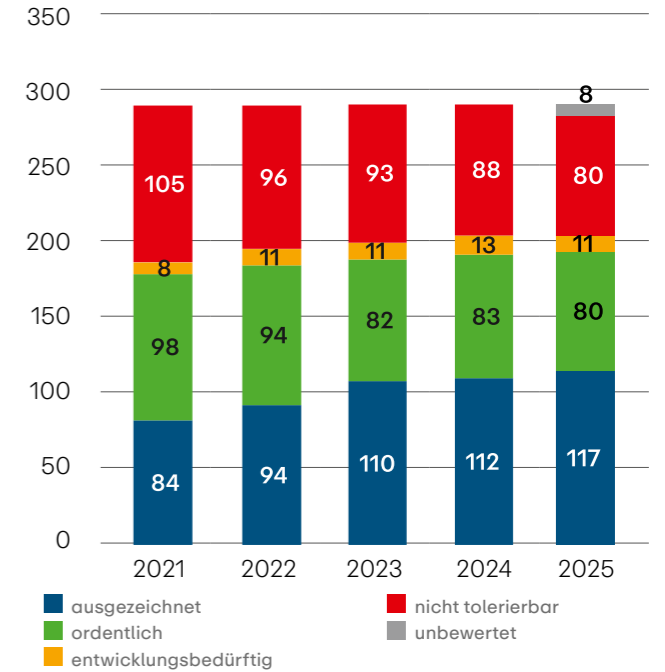
Barrierefreiheit:

Im Jahr 2025 konnte die 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 112 auf 117 (+ 2,78 % unter Berücksichtigung der acht nicht bewerteten Stationen). Der Anteil der Stationen mit einem „geringfügigen Handlungsbedarf“ hat sich leicht um 0,26 % von 83 auf 80 verringert. Ein „erhöhter Handlungsbedarf“ wurde 2025 insgesamt elf Stationen zugeschrieben. Hier reduzierte sich die Anzahl um 0,57 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr (13 Stationen). Ein „sehr hoher Handlungsbedarf“ bestand im Jahr 2025 noch bei 80 Bahnhöfen und Haltepunkten. Im Vorjahr waren es noch 88, was einem Minus von 1,95 % entspricht.

Folglich hat sich die Barrierefreiheit im Verbundgebiet insgesamt verbessert. Dies lag u. a. an den abgeschlossenen Modernisierungsmaßnahmen an folgenden Stationen:

- Dortmund-Aplerbeck Süd (Inbetriebnahme des Aufzugs, nachdem bereits 2024 die Bahnsteige erneuert und ein taktiles Leitsystem installiert wurden)
- Rheydt-Odenkirchen (Abschluss des Bahnsteigneubaus inkl. Inbetriebnahme der Aufzugsanlage sowie Herrichtung eines taktilen Leitsystems)
- Mönchengladbach-Genhausen (vollständige Modernisierung der gesamten Station inkl. Herstellung einer stufenfreien Zuwegung sowie eines taktilen Leitsystems)
- Friedrichsfeld (temporäre Verlegung der Station inkl. stufenfreier Erschließung über Aufzugstürme aufgrund umfangreicher Bauarbeiten an der Ursprungsstation)
- Hagen-Oberhagen (Inbetriebnahme des Aufzugs, nachdem bereits 2024 die Bahnsteige erneuert und ein taktiles Leitsystem installiert wurden)
- Alpen (vollständige Modernisierung der gesamten Station inkl. Herstellung einer stufenfreien Zuwegung sowie eines taktilen Leitsystems)
- Xanten (vollständige Modernisierung der gesamten Station inkl. Herstellung einer stufenfreien Zuwegung sowie eines taktilen Leitsystems)

Vergleich "Barrierefreiheit"



Der Anteil der Stationen mit einer stufenfreien Anbindung in Kombination mit einer ausreichenden Bahnsteighöhe liegt demnach bei 68,4 % und damit höher als in den Vorjahren (2021: 61,7 % || 2022: 64,0 % || 2023: 64,9 % || 2024: 65,9 %). Der positive Trend setzt sich somit fort.



Alpen

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 die Stationsbewertungen wieder im Zusammenhang mit den Fahrgastzahlen betrachtet.

Im VRR-Gebiet werden kontinuierlich Ein- und Aussteigerzahlen an den SPNV-Stationen erhoben. Dies geschieht einerseits mit in den Fahrzeugen fest installierten automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS). Da jedoch nicht alle Fahrzeuge mit AFZS ausgestattet sind, werden die Daten durch örtliche Fahrgastzählungen (z. B. im Rahmen der Einnahmearbeitserhebung) 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. Die Bewertungen der Bahnhöfe und SPNV-Haltepunkte zeigen, dass die fahrgaststarken Stationen (hier mit Ein- und Aussteigerzahlen von ≥ 20.000 Fahrgästen pro Wochentag) durchweg „ausgezeichnet“ oder „ordentlich“ abschneiden. Einzige Ausnahme ist der Oberhausener Hauptbahnhof, der in den kommenden Jahren umfangreich modernisiert werden soll. Dieses positive Bild 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 sieben von 14 Stationen auf eine nur „verbesserungswürdige“ Bewertung. Als „unzureichend“ wurde lediglich der bereits erwähnte Oberhausener Hauptbahnhof bewertet. Insgesamt liegen die Bewertungen der fahrgaststarken Stationen damit durchweg im oberen Bereich und kommen somit einem Großteil der Reisenden zugute.

Aus diesem Grund lohnt es sich, die Bewertungsergebnisse in den einzelnen Kategorien für den gesamten VRR-Raum ins Verhältnis zu den Ein- und Aussteigerzahlen zu setzen:



Bewertung Aufenthaltsqualität	Anzahl Ein-/Aussteiger	Anteil Ein-/Aussteiger	
😊 hervorragend	32.812	2,5 %	36,5 %
🙂 zufriedenstellend	442.302	34,0 %	
😐 verbesserungswürdig	756.227	58,1 %	63,0 %
😞 unzureichend	63.236	4,9 %	
keine Bewertung	6.283	0,50 %	0,5 %
VRR gesamt	1.300.860	100,0 %	100,0 %

In der Kategorie Aufenthaltsqualität haben die Stationen im VRR-Raum bei der Bewertung am schlechtesten abgeschnitten. Hier erhielten lediglich 28,1 % der Stationen eine „hervorragende“ bzw. „zufriedenstellende“ Bewertung. Vergleicht man dies jedoch mit den Ein- und Aussteigerzahlen im Verbundraum, zeigt sich, dass mit 36,5 % mehr als ein Drittel aller Fahrgäste an positiv bewerteten Stationen ein- und aussteigt.

Bewertung Fahrgastinformation	Anzahl Ein-/Aussteiger	Anteil Ein-/Aussteiger	
😊 hervorragend	802.421	61,7 %	95,9 %
🙂 zufriedenstellend	444.561	34,2 %	
😞 verbesserungswürdig	47.595	3,6 %	3,6 %
😡 unzureichend	0	0,0 %	
keine Bewertung	6.283	0,5 %	0,5 %
VRR gesamt	1.300.860	100,0 %	100,0 %

Die Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Verbundraum mit Fahrgastinformationssystemen ist grundsätzlich sehr gut. 93,1 % aller Stationen weisen eine „hervorragende“ oder „zufriedenstellende“ Bewertung auf. Mit Blick auf die Fahrgastzahlen steigen sogar 95,9 % der Reisenden an Stationen ein und aus, deren Fahrgastinformationssysteme einen positiven Eindruck bei den unterjährigen Erhebungen hinterlassen haben.

Bewertung Barrierefreiheit	Anzahl Ein-/Aussteiger	Anteil Ein-/Aussteiger	
😊 kein Handlungsbedarf	650.537	50,0 %	89,7 %
🙂 geringfügiger Handlungsbedarf	516.914	39,7 %	
😞 erhöhter Handlungsbedarf	11.678	0,9 %	9,8 %
😡 sehr hoher Handlungsbedarf	115.448	8,9 %	
keine Bewertung	6.283	0,5 %	0,5 %
VRR gesamt	1.300.860	100,0 %	100,0 %

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit stellt sich die Situation noch deutlicher dar. Laut den Bewertungsergebnissen weisen 68,4 % aller Stationen im VRR-Gebiet „keinen“ oder lediglich einen „geringfügigen Handlungsbedarf“ auf. Wird dies ins Verhältnis zu den Ein- und Aussteigerzahlen an den jeweiligen Stationen gesetzt, steigen ganze 89,7 % der Fahrgäste an Bahnhöfen und Haltepunkten 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 fahrzeuggebundene Rampen ein stufenloser Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge möglich. Darüber hinaus können 50,0 % der Fahrgäste Stationen nutzen, die zusätzlich auch über ein ausreichendes taktiles Leitsystem verfügen.

Gesamtbewertung	Anzahl Ein-/Aussteiger	Anteil Ein-/Aussteiger	
😊 ausgezeichnet	239.709	18,4 %	76,4 %
🙂 ordentlich	754.949	58,0 %	
😞 entwicklungsbedürftig	276.282	21,3 %	23,1 %
😡 nicht tolerierbar	23.637	1,8 %	
keine Bewertung	6.283	0,5 %	0,5 %
VRR gesamt	1.300.860	100,0 %	100,0 %

Der Trend in den Kategorien Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit spiegelt sich erfreulicherweise auch in der Gesamtbewertung wider. Zwar erzielten lediglich 52,4 % der Bahnhöfe und Haltepunkte im VRR-Raum „ausgezeichnete“ oder „ordentliche“ Ergebnisse, gleichwohl profitieren aber sehr viele Kund:innen: 76,4 % aller Fahrgäste steigen an Stationen ein und aus, die eine positive Gesamtbewertung erzielten.

2.9 Top- und Flop-Stationen

Abschließend kann auch mit Blick auf die Einzelstationen ein Resümee gezogen werden. In diesem Jahr benennt der VRR daher erstmals seine drei Top- und Flop-Stationen des Jahres 2025. Dabei ist nicht nur das reine Bewertungsergebnis, also die Summe der Abwertungen, ausschlaggebend. Vielmehr fließen bei der Auswahl der Bahnhöfe und Haltepunkte neben den Bewertungsergebnissen für das Jahr 2025 auch die Entwicklungen zum Vorjahr sowie die Relevanz für Kund:innen des SPNV mit ein.

Tops:

1. Herne-Wanne-Eickel Hbf

Die Station wurde in den Jahren 2024 und 2025 umfangreich modernisiert. Dabei konnte insbesondere die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert werden. Mit über 11.000 täglichen Ein- und Aussteigern profitieren viele Fahrgäste von der umgestalteten Station, an der in den kommenden Jahren zusätzlich auch die Empfangshalle erneuert wird. Im Zusammenhang mit dem Umbau wurde die Station zudem in Herne-Wanne-Eickel Hbf umbenannt.

2. Essen Zollverein Nord

Auch die Station Essen Zollverein Nord wurde seit 2023 baulich umgestaltet. Nach Abschluss der Bauarbeiten gelangen Fahrgäste nun durch eine Rampeanlage und einen Aufzug barrierefrei auf den Mittelbahnsteig. Auch auf neue Ausstattungsgegenstände wie Sitzbänke und Wetterschutzhäuser können sich insbesondere die zahlreichen Besucher:innen der Zeche Zollverein als UNESCO-Weltkulturerbe freuen.

3. Xanten

Der VRR wird in den kommenden Jahren erstmals batterieelektrische (BEMU-) Fahrzeuge einsetzen, die die alte Dieselfahrzeugflotte am nördlichen Niederrhein ablösen werden. Die neuen Züge verkehren zukünftig auf den Linien des Niederrhein-Münsterland-Netzes. Die für die neuen, längeren Fahrzeuge erforderlichen Bahnsteigverlängerungen werden aktuell sukzessive umgesetzt. In diesem Zusammenhang wurde die Station in Xanten als eine der ersten umgebaut. Der Bahnsteig wurde nicht nur verlängert, sondern auch auf eine Höhe von 76 Zentimetern gebracht, um Fahrgästen einen stufenlosen Einstieg in die BEMU-Züge zu ermöglichen. Zudem wurde die Station modernisiert und neu ausgestattet. So sind bereits heute die Vorbereitungen für den zukünftigen Verkehr mit modernen und umweltschonenden Fahrzeugen in der vom Tourismus geprägten Stadt Xanten abgeschlossen.

Flops:

1. Oberhausen Hbf

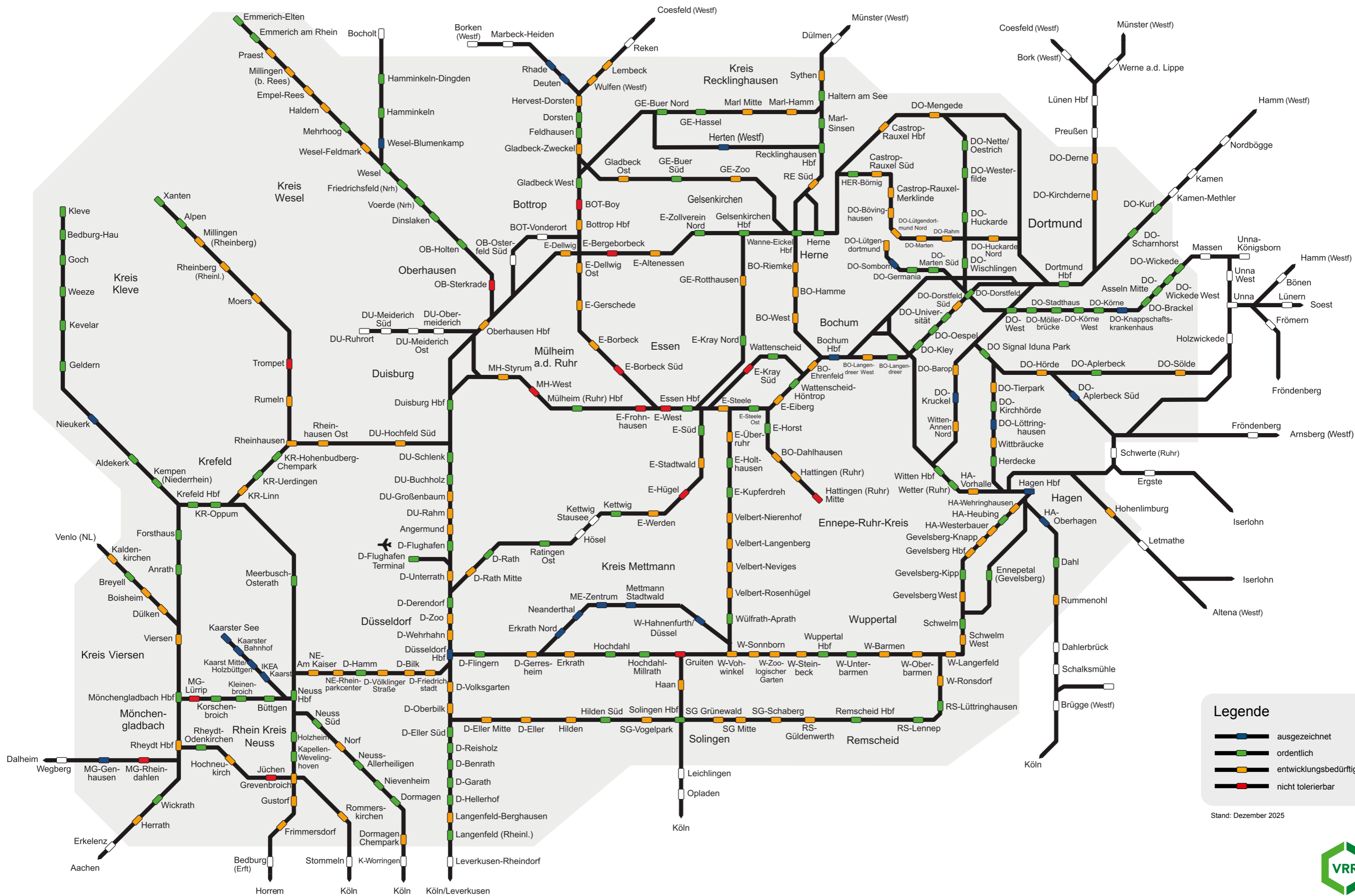
Der Oberhausener Hauptbahnhof ist mit seinen rund 25.300 täglichen Ein- und Aussteigern die einzige unter den 14 fahrgaststärksten Stationen (≥ 20.000 Fahrgäste pro Tag), die in der Gesamtbewertung eine „entwicklungsbedürftige“ Note sowie in der Kategorie Aufenthaltsqualität sogar eine „unzureichende“ Bewertung bekam. Insbesondere Müll, Verschmutzungen, Geruchsbelästigungen, Graffiti und Schäden führten zu schlechten Bewertungen – eine negative Entwicklung, die für den Hauptbahnhof einer Großstadt nicht hinnehmbar ist. Abhilfe könnte die umfangreiche Modernisierung der Verkehrsstation schaffen, die für die nächsten Jahren geplant ist. Bis dahin ist der Stationsbetreiber dennoch gefragt, die qualitativen Missstände zu verringern.

2. Essen West

Der Bahnhof Essen West ist mit ca. 8.500 täglichen Ein- und Aussteigern ein zentraler Verknüpfungspunkt im Essener Stadtgebiet. Gerade deshalb sind die zunehmenden Abwertungen in der Kategorie Aufenthaltsqualität (hier insbesondere durch Müll, Verschmutzungen, Graffiti und Schäden) sehr kritisch. Zusammen mit der fehlenden Stufenfreiheit führte dies zu einer „nicht tolerierbaren“ Gesamtbewertung. Auch für diese Station gilt: Der Stationsbetreiber muss zeitnah die Aufenthaltsqualität verbessern – und zwar unabhängig davon, dass in den nächsten Jahren eine umfangreiche Modernisierung inklusive Einbau von Aufzuganlagen vorgesehen ist.

3. Hattingen Mitte

Die SPNV-Station in Hattingen Mitte als einer der zentralen Anreisepunkte des Stadtgebietes erzielte leider das schlechteste Ergebnis aller VRR-Stationen in der Kategorie Aufenthaltsqualität. Dauerhaft maximale Abwertungen durch Müll, Verschmutzungen und Graffiti sowie stark ausgeprägte Schäden an der Stationsinfrastruktur führen zu einem „nicht tolerierbaren“ Gesamtergebnis. Hier ist der Stationsbetreiber dringend aufgefordert, qualitätsverbessernde Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.



Legende

- ausgezeichnet
- ordentlich
- entwicklungsbedürftig
- nicht tolerierbar

Stand: Dezember 2025



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 Wetterschutzvorrichtungen 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 2025 auch wieder gezielt die Beleuchtungssituation erfasst. Da diese Erhebungen zwangsläufig zu dunklen Tageszeiten stattfinden müssen, ist eine gesamtartige Übersicht über alle Stationen zeitlich nicht umsetzbar. Daher wurden große, gut beleuchtete Stationen größtenteils 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 Duisburg-Meiderich Süd, Oberhausen-Osterfeld Süd, Kettwig Stausee und Hösel durch die Ausfälle der Linien RB 36, RE 44 und S 6 im Jahr 2025 nicht erfasst wurde.

Die Beleuchtung als definiertes Mindestausstattungsmerkmal ist auch in die in Kapitel 2 dargestellten Stationsbewertungen eingeflossen. Hierbei führte eine nicht vorhandene oder defekte 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 55 Stationen registrierten die VRR-Profitester:innen eine defekte Beleuchtung. Das entspricht einem Anteil von 50,0 % aller betrachteten Stationen (2024 noch 58,0 %). Damit kann eine spürbar verbesserte Beleuchtungssituation festgehalten werden, zumal auch die Anzahl der defekten Beleuchtungskörper je Station im Mittel abgenommen hat. In den meisten Fällen waren Ausfälle einiger weniger Leuchten zu verzeichnen, 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.

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.

Insgesamt gibt es aktuell 115 Bahnhofsgebäude im VRR-Gebiet, die allesamt in **Anlage 3** aufgeführt sind. Neben den Eigentumsverhältnissen wird dort auch dargestellt, ob die Immobilien privat oder öffentlich (Geschäfte, Gastronomie etc.) genutzt werden und ob Fahrgäste durch das Bahnhofsgebäude zu den Bahnsteigen gelangen.

An den Bahnhofsgebäuden in Schwelm und Ennepetal finden aktuell umfangreiche Renovierungsarbeiten statt. Zudem liegt das Bahnhofsgebäude in Friedrichsfeld aufgrund der temporären Verlegung der SPNV-Station momentan nicht im direkten Einzugsbereich und wurde daher nicht erhoben. Auch der Bahnhof Hösel wurde samt Bahnhofsgebäude im Jahr 2025 nicht bereit, da er durch den Ausfall der Linie S 6 nicht bedient wurde.

Insgesamt befinden sich 30 Bahnhofsgebäude im Eigentum der EIU, 17 gehören Inhabern aus dem kommunalen Bereich, eine Immobilie gehört zum Bundeseisenbahnvermögen und 67 sind mittlerweile in den Besitz von privaten Dritten übergegangen. Folglich ist die Mehrzahl der Bahnhofsgebäude im Verbundraum weiterhin in privatem Besitz. Von den 113 erhobenen Stationen mit Bahnhofsgebäuden lag im Jahr 2025 bei 96 Stationen und somit bei 85,0 % aller Bahnhofsgebäude eine verkehrliche, kommerzielle oder private Nutzung vor. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgte in 49 Fällen und damit nur bei 43,4 % der bereitgestellten Stationen durch das jeweilige Bahnhofsgebäude.



Alpen



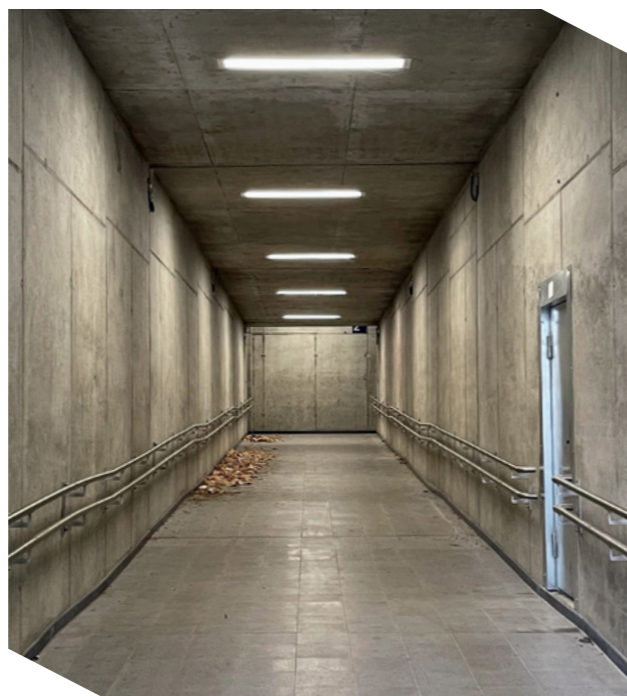
Hagen Hbf

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 2025 wieder einen detaillierten Überblick über die Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen von insgesamt 279 Stationen im Verbundraum. Alle Informationen hierzu bietet **Anlage 4**.



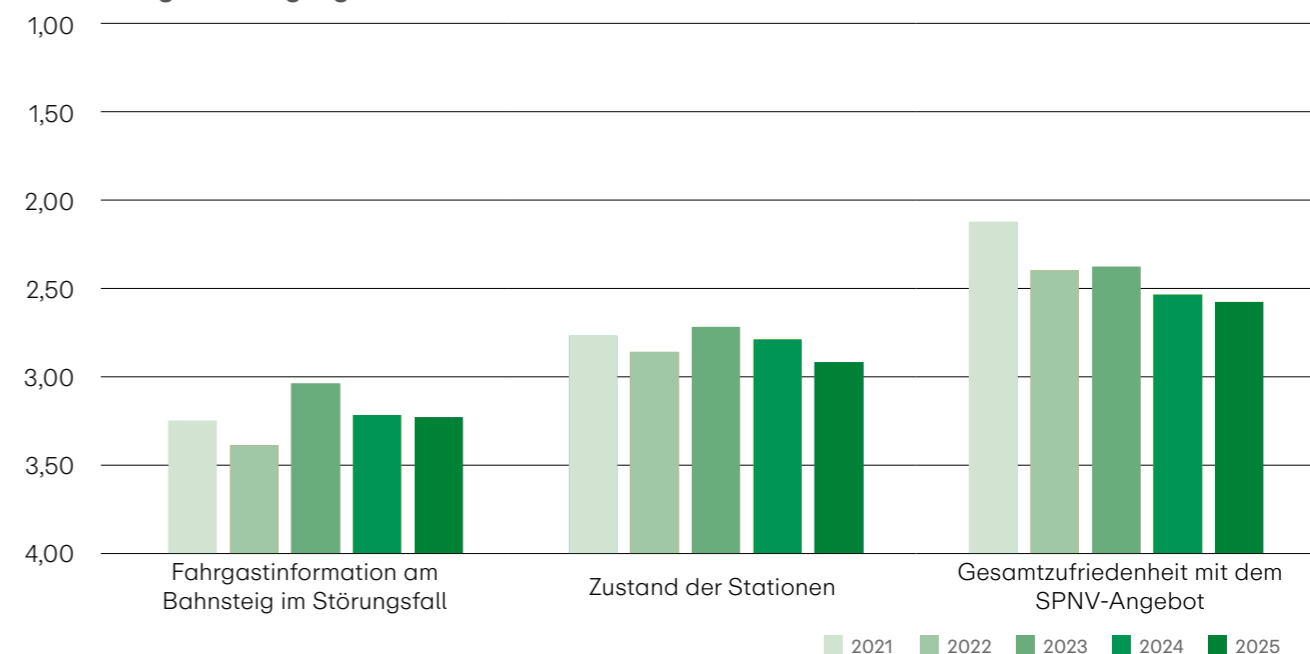
6. Fahrgastbefragungen

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 2025. 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 2025



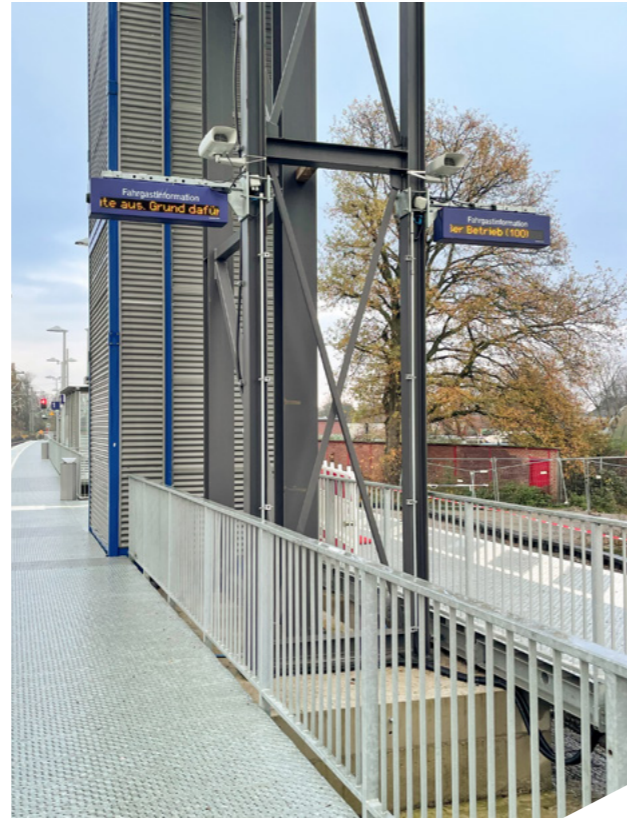
Die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit dem SPNV im VRR ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,04 Notenpunkte auf eine 2,58 zurückgegangen (2024: 2,54). Auch die Zufriedenheit der Fahrgäste mit den beiden stationsbezogenen Qualitätsstandards hat sich verschlechtert. Die Fahrgastinformation am Bahnsteig im Störfall bewerteten die Kund:innen nur noch mit einer 3,23 und damit 0,01 Notenpunkte schlechter als im Vorjahr (3,22). Bei der Beurteilung der Zustände an den Stationen vergaben die Fahrgäste die Durchschnittsnote 2,92 und damit 0,13 Notenpunkte weniger als im Jahr 2024 (2,79). Somit ist bei allen betrachteten Parametern eine Verschlechterung aus Fahrgastsicht festzustellen.

7. Fahrgastinformation

Bei der Fahrgastinformation an den Stationen im VRR-Gebiet waren 2025 keine großen Fortschritte zu verzeichnen. Die bekannten Herausforderungen waren auch 2025 an der Tagesordnung – exemplarisch seien hier angezeigte Züge auf dem Gleisanzeiger genannt, die nicht zum aktuell im Gleis stehenden Zug passen. Oftmals wurden Fahrgäste nicht rechtzeitig oder gar nicht über anstehende Gleiswechsel informiert, bei denen ein Wechsel des Bahnsteigs nötig war. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn Gleise durch einen wendenden Zug länger belegt sind – was bei vorausschauender Disposition nicht nötig wäre. Gleiches gilt für mutmaßlich unpassende Sollgleisplanungen in Baufahrplänen.

So hat eine VRR-Auswertung für einen Zeitraum von zehn Tagen bei der Sperrung der Strecke Essen – Dortmund im Herbst 2025 gezeigt, dass mehr als 50 % der Fahrten der dort am Bahnsteig wendenden Linie RE 6 (RRX) nicht vom geplanten Gleis gefahren sind. Zu häufig kam es dort zu kurzfristigen Gleiswechseln, viele auch bahnsteigfremd, inklusive der Falschanzeige „nicht einsteigen“ auf den Gleisanzeigern bis sehr kurz vor der Abfahrt aufgrund des für die Abfahrt erst nach Ankunft eingegebenen Gleiswechsels. Die Sollgleisplanung, die Eingabe von Gleiswechseln und die Verantwortung für die nur noch automatische Steuerung der Gleisanzeiger liegt – eine korrekte Fahrplandatenlage seitens des EVU vorausgesetzt – ausschließlich beim Infrastrukturbetreiber DB InfraGO.

Bei der Hardware wurden 2025 im VRR nur wenige der noch vorhandenen Zugzielanzeiger älterer Bauart gegen neue Geräte getauscht. An einigen kleineren Stationen fand allerdings ein Austausch der DSA gegen Geräte neuerer Generation statt. Die zwei- und dreizeiligen Geräte zeigen die Informationen nun nicht mehr in permanenter Laufschrift an und sorgen so für einen besseren Überblick über die nächsten abfahrenden Züge



8. Vertrieb

Im VRR-Gebiet gibt es insgesamt 443 Ticketautomaten und Ticketentwerter, welche die Transdev GmbH im Auftrag des VRR betreibt. Ergänzt werden sie um mittlerweile 42 personenbediente Verkaufsstellen, an denen sich Fahrgäste persönlich an Servicemitarbeiter:innen wenden können.

Ticketautomaten:

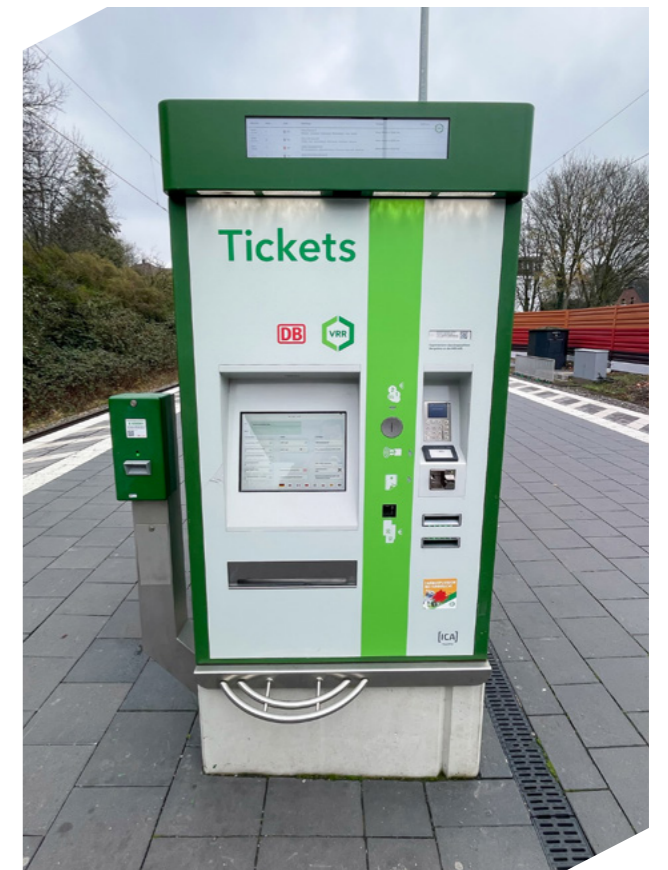
Die Automaten wurden für die Anforderungen bei Außeninstallationen an Bahnhöfen und Haltepunkten entwickelt und bieten neben einer benutzerfreundlichen Menüführung auch eine konstruktive und durch weitere technische Maßnahmen erhöhte Sicherheit vor Vandalismus. Des Weiteren erfüllen die Automaten die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

Die Verfügbarkeit der Ticketautomaten lag im Jahr 2025 bei 96,4 % – eine erkennbare Verbesserung zum Jahr 2024 (ca. 93,3 %). 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 2025 wurden an den Ticketautomaten im VRR-Gebiet ca. 4,7 Millionen Tickets verkauft. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg der verkauften Tickets um ca. 17 % (2024: 4 Millionen Tickets). Dies spiegelt die allgemein positive Entwicklung bei den Ticketverkäufen im ÖPNV wider. Ein weiterer Grund ist die große Tarifreform im VRR, die im März 2025 in Kraft getreten ist. Im Zuge dessen wurden diverse Tickets abgeschafft, die nun teilweise durch mehrere anderen Tickets substituiert werden müssen. Beispielsweise kann kein 48-Stunden-Ticket mehr erworben werden und muss durch zwei 24-Stunden-Tickets ersetzt werden.

Ticketentwerter:

Beeinträchtigungen bei den Ticketentwertern gab es ebenso wie bei den Automaten insbesondere beim Erscheinungsbild. Häufigste Ursache waren in diesem Zusammenhang Verunreinigungen durch Graffiti. Die Verfügbarkeit der Entwerter lag im Jahr 2025 bei 99,2 % – ein um einen Prozentpunkt besserer Wert als im Vorjahr (2024: 98,2 %)



9. Videoüberwachung



Nach wie vor ist die Videoüberwachung an Stationen und in Fahrzeugen ein wichtiger Baustein eines sicheren Schienenpersonennahverkehrs. Sie unterstützt nicht nur bei der betrieblichen Aufgabenwahrnehmung, sondern hilft, kritische Situationen frühzeitig zu erkennen und Einsatz- sowie Rettungskräfte zu koordinieren.

Um diesen Mehrwert zu erhöhen und flächendeckend zu ermöglichen, investierte das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) von 2022 bis 2024 etwa zehn Millionen Euro in die Ausstattung von 100 SPNV-Stationen in NRW. Für den VRR bedeutete dies den Ausbau von 35 zumeist kleineren Bahnhöfen und Haltepunkten mit modernster Videotechnik, da die großen Stationen im Regelfall bereits entsprechend ausgestattet sind. Ein großer Teil der Anlagen ist technisch so ausgerüstet, dass die Bundespolizei im Fall eines sicherheitsrelevanten Vorfalls direkten Zugriff hat und sich live aufschalten kann. Die anderen Anlagen speichern die Aufzeichnungsdaten lokal. Die Betriebskosten dieser Videoanlagen übernehmen gänzlich die NRW-Aufgabenträger. Dadurch leisten Sie einen wesentlichen Beitrag zum sicheren Bahnverkehr.

Mit dem Ausbau der Videoanlagen wächst auch die Diskrepanz zwischen der Menge der aufgezeichneten Daten und der Möglichkeit, alle Aufzeichnungen gleichzeitig zu sichten. Die Datenflut macht eine vollständige manuelle Kontrolle nahezu unmöglich. Deshalb rückt die automatisierte Untersuchung durch Künstliche Intelligenz (KI) immer stärker in den Fokus. Ziel ist es, Gefahrenlagen wie Rauchentwicklung, verdächtige Gegenstände oder Auseinandersetzungen zwischen Personen automatisch zu erkennen und an die Leitstellen zu melden. Damit sich ein solches System künftig flächendeckend einsetzen lässt, testet die Bundespolizei derzeit, wie sie die Datenschutzverantwortung auf den Fahrzeugen der DB Regio AG in der Region Nord-Ost übernehmen kann.

Um an dieser Entwicklung zu partizipieren und die zuständigen Partner zu unterstützen, versucht das Kompetenzzentrum Sicherheit NRW in innovativen Projektansätzen den Einsatz intelligenter Videotechnik an Stationen (beispielsweise im Raum Dortmund) zu pilotieren. Hier soll mittels Add-on-Lösung die bereits vorhandene Technik ohne großen technischen Aufwand ertüchtigt werden.

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, dokumentiert aber mit dem Stationsbericht den Modernisierungsbedarf. 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 solch defizitärer Stationen entscheiden.

Der VRR unterstützt die Modernisierung, damit 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 nachfolgende Infobox gibt einen Überblick über die verschiedenen Fördermöglichkeiten.

Rückblick 2024

Im vergangenen Jahr 2025 sind zahlreiche Stationsvorhaben gestartet oder sogar im Laufe des Jahres abgeschlossen worden – erfreulicherweise auch solche Stationen, die im Rahmen der Bewertungen des VRR-Stationsberichtes seit längerem schlecht abgeschnitten hatten.

Hierzu zählt beispielsweise die Station Hagen-Oberhagen, welche über zwei Modernisierungsprogramme erneuert wurde. Über das sogenannte 38er-Programm (Erläuterung siehe weiter unten im Text) wurde bereits der neue Mittelbahnsteig an den Gleisen 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. Der Einbau der neuen Aufzugsanlage erfolgte abschließend im vierten Quartal 2025. Während die Station Hagen-Oberhagen vor der Modernisierung insgesamt noch als „entwicklungsbedürftig“ eingestuft wurde, schneidet sie im Jahr 2025 mit einer „ausgezeichneten“ Bewertung ab.

MOF 3

52 Stationen in Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

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

<p>Hagen-Oberhagen Wuppertal-Vohwinkel Mönchengladbach Hbf Wanne-Eickel Hbf Geldern Herdecke Kaldenkirchen Rommerskirchen Duisburg Trompet Haan Rheydt-Odenkirchen</p>	<p>Oberhausen Hbf Marl-Sinsen Essen West Sythen Neuss am Kaiser Gruiten D Völklinger Straße D Friedrichstadt Erkrath Neuss Rheinpark-Center</p>
--	---



Infobox – Welche Fördermöglichkeiten gibt es?

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 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 Handlaufschilder 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.



Hagen-Oberhagen

Ebenfalls im Zuge der MOF 3 wurde die Station Wanne-Eickel Hbf modernisiert, welche in diesem Zusammenhang in Herne-Wanne-Eickel Hbf umbenannt wurde. Seit Mitte 2024 wurden die Bahnsteige sowie die Personenunterführung inklusive der dazugehörigen Treppenanlagen aufwändig erneuert. Die offizielle Inbetriebnahme der Station erfolgte mit prominenter Besetzung aus dem Verkehrsministerium, der DB InfraGO, der Stadt Herne und dem VRR am 03.11.2025. Der VRR förderte die grundlegende Erneuerung des Hauptbahnhofs in Wanne-Eickel mit rund 9,6 Millionen Euro aus § 12-Mitteln.

Die Modernisierung des Empfangsgebäudes wird in einem zweiten Bauabschnitt über das Programm „Schöner ankommen NRW“ im Jahr 2027 erfolgen. Die DB InfraGO und die Stadt Herne sind dort in enger Abstimmung, was die Gestaltung und Nutzung des Bahnhofsumfeldes selbst, aber auch des Bahnhofsumfeldes angeht.



Herne-Wanne-Eickel Hbf

In der Vergangenheit zählte die Station Rheydt-Odenkirchen zu den besonders negativ bewerteten Bahnhöfen und Haltepunkten im VRR. Sie belegte im Jahr 2023 in der Rangliste der schlechtesten Stationen im VRR-Gebiet mit einer „nicht tolerierbaren“ Gesamtbewertung Platz vier. Ausschlaggebend für dieses Ergebnis waren insbesondere die schlechte Aufenthaltsqualität sowie die nicht vorhandene barrierefreie Zugänglichkeit der Station und des Bahnsteigs. Seit der umfangreichen Modernisierung der Bahnsteige und der Personenunterführung im Rahmen der MOF 3 im Jahr 2024 war in den Bewertungsergebnissen bereits ein positiver Trend zu erkennen. Im Jahr 2025 wurden die neuen Aufzüge in Betrieb genommen – hierdurch ist die Station nun vollständig barrierefrei, was sich direkt in den Bewertungen der Profitester:innen niederschlug: Sie stuften die Station Rheydt-Odenkirchen als „ordentlich“ ein.



Rheydt-Odenkirchen



Mönchengladbach Hbf, Gleis 2/3

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 Nutzlänge von 215 Metern erweitert. Im Jahr 2025 folgte die umfangreiche Modernisierung des Bahnsteigs 2 (Gleise 2/3). Die Planungen für die Bahnsteige 1 und 3 (Gleise 1 und 4/5) dauern weiter an, da in diesem Zusammenhang auch die Räumlichkeiten unter den Bahnsteigen zu berücksichtigen sind. Nach dem Stand der jetzigen Planungen ist davon auszugehen, dass der Bahnsteig 3 im Jahr 2027 modernisiert wird, während der Bahnsteig 1 voraussichtlich erst im Jahr 2030 folgen kann. Hintergrund sind bislang nicht zugeteilte Sperrpausen, die aber Voraussetzung sind, um das Vorhaben baulich umsetzen zu können. Im gesamten Hauptbahnhof werden ergänzend zu der Modernisierung der Bahnsteige auch die Aufzüge ausgetauscht, um weiterhin einen zuverlässigen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen zu gewährleisten.

Erfreulicherweise zeigen sich mittlerweile auch Verbesserungen bei den mittelgroßen und kleineren Verkehrsstationen im VRR. Über das Stationsmodernisierungsprogramm FABB I, welches sich auf Verkehrsstationen mit bis zu 1.000 Ein-, Aus- und Umsteigern pro Tag konzentriert, wurden im vergangenen Jahr folgende Stationen fertiggestellt:

Dortmund-Aplerbeck Süd

Nachdem bereits im Jahr 2023 damit begonnen wurde, die Station Dortmund-Aplerbeck Süd umfangreich zu erneuern, konnten die finalen Arbeiten im Jahr 2025 abgeschlossen werden. So wurde nach Fertigstellung der neuen Personenunterführung und der daran anschließenden Rampe Anlage auch der Aufzug in Betrieb genommen.



Dortmund-Aplerbeck Süd

Essen-Zollverein Nord

Auch die Station Essen-Zollverein Nord wurde im Zuge des Förderprogramms FABB I grundlegend modernisiert. Nachdem bereits im Jahr 2023 und 2024 der Mittelbahnsteig erneuert wurde, folgten im Jahr 2025 die Fertigstellung der Rampe Anlage neben dem Bahndamm sowie der Neubau eines Aufzugs zur Verbindung der neuen Personenunterführung mit dem Bahnsteig. Die Inbetriebnahme hatte sich aufgrund von Schwierigkeiten im Bauablauf (unerwartete Undichtigkeiten in der Personenunterführung und der Bahnsteigoberfläche) verzögert.

In einem zweiten Schritt soll die Station nun zu einem „Zukunftsbahnhof“ weiterentwickelt werden (siehe Erläuterungen unten). Dabei wird ein modernes Fahrgastinformationssystem mit verbesserten Lautsprecherdurchsagen und großen Anzeigedisplays installiert. Für mehr Aufenthaltsqualität sollen auch moderne Sitzgelegenheiten, die Verschönerung des Bahnhofsumfeldes und die Errichtung einer Paketstation sorgen.



Essen-Zollverein Nord

Gevelsberg Hbf

Auch die Station Gevelsberg Hbf wird über das Programm FABB I modernisiert. Die beiden Außenbahnsteige wurden 2025 bereits auf eine Nutzlänge von 140 Metern und eine Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante gebracht und mit einem taktilen Wegeleitsystem versehen. Die bestehenden Zuwegungen werden in den kommenden Jahren mobilitätsgerecht ausgebaut und die vorhandene Personenunterführung modernisiert. Mit zwei Aufzügen wird die Station zukünftig barrierefrei erschlossen. Bis zum Abschluss der Arbeiten im Jahr 2027 sollen auch die Bahnsteigdächer erneuert werden.



Gevelsberg Hbf

In der zweiten Programmsäule der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB II) wurden im Jahr 2025 die ersten beiden Stationsvorhaben begonnen.

In Xanten starteten die Bauarbeiten im Sommer 2025. Der Bahnsteig wurde passend für die zukünftig dort verkehrenden SPNV-Fahrzeuge verlängert und auf eine Höhe von 76 Zentimetern gebracht, sodass ein niveaugleicher Einstieg in die Züge möglich ist. Zudem wurden die Beleuchtungsanlage und die Bahnsteigausstattung erneuert sowie ein taktiler Wegeleitsystem installiert. Die Gesamtmaßnahme wurde im vierten Quartal 2025 abgeschlossen.



Xanten



Düsseldorf-Eller Mitte

Im Herbst 2025 begannen auch an der Station Düsseldorf-Eller Mitte umfangreiche Arbeiten. In einem ersten Bauabschnitt wurden der Mittelbahnsteig verlängert und mit einem neuen Belag versehen, die Beleuchtung und das Fahrgastinformationssystem erneuert und ein taktiler Wegeleitsystem integriert. Geplant ist, die Station mit einem Aufzug und einer neuen Personenunterführung barrierefrei zu erschließen. Dies ist aber wegen der erforderlichen umfangreichen Sperrpausen erst in den kommenden Jahren möglich. Die noch ausstehenden Arbeiten sind zeitkritisch, weil die Station als Ausweichhalt und Umsteigerelation zum kommunalen ÖPNV für den RRX-Ausbau während der Sperrung des Düsseldorfer Hauptbahnhofes im Jahr 2029 vorgesehen ist.

Mit dem neuen Stationsmodernisierungsprogramm „Zukunftsbahnhöfe“ verfolgt die DB InfraGO einen ganzheitlichen Ansatz (<https://www.dbinfra.go.com/web/unternehmen/zielbild-infrastruktur/zukunftsbahnhof>): Im Fokus stehen nach Aussage des EIU die Bedürfnisse der Reisenden. In der Vergangenheit wurden die einzelnen Bereiche rund um eine Station unabhängig voneinander betrachtet. Dies soll sich mit den Zukunftsbahnhöfen ändern: Unabhängig von den Zuständigkeiten werden der Bahnsteig und seine Ausstattung, aber auch vorhandene Empfangsgebäude und der Vorplatz gesamthaft betrachtet. Der VRR befürwortet diesen neuen Ansatz ausdrücklich und hofft, dass zahlreiche Stationen im VRR-Gebiet von dem Programm profitieren werden.

Nachdem die Stationen Hochdahl und Essen-Kupferdreh im Jahr 2024 als erste zu Zukunftsbahnhöfen im VRR umgestaltet wurden, setzt die DB InfraGO ihr Programm weiter fort. Dabei knüpft das Unternehmen teilweise an bestehenden Projekten, sogenannte Ankerprojekte, an.



Im Jahr 2025 hat die DB InfraGO die folgenden Stationen zu Zukunftsbahnhöfen aufgewertet:

Dortmund-Aplerbeck Süd
(Ankerprojekt FABB I)

Schaffung von zusätzlichen Sitzmöglichkeiten, Begrünung und Gestaltung von Zugangsbereich und Personenunterführung, Erweiterung der Fahrgastinformation und Wegweisung, Errichtung von Fahrradabstellplätzen

Dortmund-Marten
(Ankerprojekte FABB I und 38-er Programm)

Einrichtung von WLAN, Begrünung des Bahnhofsumfeldes, Erweiterung der Fahrgastinformationsanlagen, Sanierung der Bürgersteige und Zuwegungen gemeinsam mit der Stadt, Intermodalität (Fahrradschließanlage, Fahrradabstellplätze, Sharing-Angebote, Taxi-Hinweis), Aufstellung eines Snack-Automaten

Essen Horst

Erneuerung der Treppenanlagen, Erweiterung von Sitzmöglichkeiten, Gestaltung eines barrierefreien Zugangsbereiches gemeinsam mit der Stadt Essen, Verbesserung der Fahrgastinformation (akustisch und visuell), Umrüstung der Beleuchtung auf LED

Essen-Zollverein Nord
(Ankerprojekt FABB I)

Erweiterung von Sitzmöglichkeiten, Verbesserung der Fahrgastinformation (Wegweiser Stadtplan, Stele mobil.nrw, Aushangvitrine im Zugangsbereich, Zuganzeiger), Begrünung diverser Flächen, Gestaltung des Brückenbauwerks und des Lärmschutzes, Sanierung der städtischen Personenunterführung, Intermodalität (Errichtung Fahrradabstellanlage, Park+Ride, Taxi-Info)

GE-Buer Süd
(Ankerprojekt 38-er Programm)

Verbesserung der Fahrgastinformation (Wegweiser, Stele mobil.nrw), Umrüstung der Beleuchtung im Zugangsbereich auf LED, zusätzliche Zuwegung, Erweiterung des taktilen Leitsystems, Intermodalität (Erweiterung Fahrradabstellplätze, Taxi-Info)

Anrath

Verbesserung der Fahrgastinformation (Austausch aller Schilder, Infovitrien und Uhren), Erweiterung von Sitzmöglichkeiten, Ersatz der Wetterschutzhäuser, Erneuerung der Beleuchtung auf dem Bahnsteig, Intermodalität (Erweiterung Fahrradabstellplätze und -sammelboxen, Car-Sharing, Sanierung der Bushaltestelle)

Mönchengladbach-Genhausen
(Ankerprojekt 38-er Programm)

Erweiterung der Sitzmöglichkeiten, Verbesserung der Fahrgastinformation (Wegweiser, Errichtung und Ersatz von Aushangvitrinen, digitale Bau-Info, Zuganzeiger), Intermodalität (Erneuerung Fahrradabstellplätze, Taxi-Info, Errichtung Park+Ride-Fläche)

Castrop-Rauxel-Merklind
(Ankerprojekt 38-er Programm)

Erweiterung der Sitzmöglichkeiten, Verbesserung der Fahrgastinformation (Aufstellen von Aushangvitrinen im Zugangsbereich, digitale Bau-Info, Verbesserung der Wegeleitung), Errichtung zusätzlicher Wetterschutzhäuser sowie einer Fahrradabstellanlage

Moers

Erweiterung der Sitzmöglichkeiten, Verbesserung der Fahrgastinformation (Stele mobil.nrw, Erweiterung der Zuganzeiger), Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes, der Personenunterführung und der Treppenaufgänge, Umrüstung der Beleuchtung in der Personenunterführung auf LED, Aufstellen eines Snack-Automaten, Einbau von Fahrradschieberinnen

Hösel
(Ankerprojekt MOF 2)

Ersatz des Sitzmobiars, Ersatz und Errichtung von Wetterschutzhäusern, Verbesserung der Fahrgastinformation (Stele mobil.nrw, Aufstellen von Wegweisern, Aushangvitrinen im Zugangsbereich, Erweiterung der Zuganzeiger), Umrüstung der Beleuchtung am Bahnsteigdach und in der Personenunterführung auf LED, Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes, des Bahnsteigdachs und der Personenunterführung, Errichtung einer Treppeneinhausung als Wetterschutz, Ersatz des Bodenbelages in der Personenunterführung, Intermodalität (Erneuerung der städtischen Fahrradabstellanlage, Taxi-Info), Aufstellen eines Snack-Automaten



Herten-Westerholt

Für das Jahr 2026 hat die DB InfraGO AG die Stationen Alphen, Dorsten, Ennepetal, Forsthaus, Haan, Kleinenbroich, Korschenbroich, Millingen und Xanten ausgewählt, um diese als Zukunftsbahnhöfe fit zu machen. Auch hier werden die Themen Fahrgastinformation, Aufenthaltsqualität und Einbindung in das städtische Umfeld im Fokus stehen.

Auch bei der Stationsinfrastruktur der Regiobahn hat es im Jahr 2025 Aktivitäten gegeben. Derzeit werden die beiden Außenäste der S 28 zwischen Kaarst und Neuss sowie zwischen Düsseldorf und Mettmann sowie weiter bis nach Wuppertal elektrifiziert. Im Zuge dieser Elektrifizierungsarbeiten wurden 2025 bereits die vier Stationen auf dem Kaarster Ast (Kaarster See, Kaarster Bahnhof, Kaarst Mitte/Holzbüttgen und IKEA Kaarst) an die zukünftig dort verkehrenden Fahrzeuge angepasst. Dabei wurden die Bahnsteige durch Aufschotterung der Gleise von vormals 96 auf nun 76 Zentimeter abgesenkt. Die Anpassung der Bahnsteighöhen bei den ausstehenden Stationen zwischen Düsseldorf und Mettmann (Erkrath Nord, Neanderthal, Mettmann Zentrum und Mettmann Stadtwald) wird im Jahr 2026 erfolgen.

Neue Stationen

Nachdem im Dezember 2022 die neue Station Herten (Westf.) an der für den SPNV reaktivierten Hertener Bahn (Linie S 9) in Betrieb genommen wurde, konnten nach wiederholten Verzögerungen auch die Station Herten-Westerholt sowie die beiden neuen Bahnsteige in Gelsenkirchen-Buer Nord am 14. Dezember 2025 in Betrieb genommen werden. Dank der beiden neuen Bahnsteige halten die Züge der S 9 nun auch auf dem Ast in Richtung Recklinghausen Hbf. Der VRR hatte die Planung und den Ausbau der Station Gelsenkirchen-Buer Nord mit rund 6,8 Millionen Euro nach § 12 ÖPNVG NRW und Eigenmitteln gefördert. Der Neubau des SPNV-Haltepunktes Herten-Westerholt wurde mit rund 6,3 Millionen Euro unterstützt.



Gelsenkirchen-Buer Nord

Ausblick

Im Jahr 2026 wird der VRR erstmalig von einem sogenannten Generalsanierungskorridor der DB InfraGO betroffen sein. Von Februar bis Juli 2026 wird auf der Strecke Hagen – Wuppertal – Köln umfangreich gebaut, weshalb die DB InfraGO diesen Korridor für den Fern- und Nahverkehr sperrt: Acht Wochen lang wird der Abschnitt gar nicht befahrbar sein, im restlichen Zeitraum der fünfmonatigen Bauphase nur die S-Bahn-Gleise. Entsprechend werden zahlreiche Nahverkehrszüge ausfallen bzw. über Düsseldorf, Duisburg oder Dortmund umgeleitet (www.generalsanierung-nrw.deutschebahn.com). Neben der Erneuerung von insgesamt 31,4 Kilometern Gleis, der Modernisierung von 14 Weichen sowie weiteren netzseitigen Infrastrukturarbeiten ist vorgesehen, mehrere Stationsvorhaben in dem Generalsanierungskorridor zu bündeln.

Wuppertal-Vohwinkel

Der Bahnsteig an den Gleisen 5/6 soll neu- und ausgebaut werden. An allen Bahnsteigen werden die Dächer erneuert. Außerdem wird die Personenunterführung inkl. der Treppenanlagen über Mittel der MOF 3 grundsaniert. Zur Förderung der Barrierefreiheit soll eine Rampe von der Park+Ride-Anlage in die Unterführung führen und der Aufzug zum Bahnsteig an den Gleisen 5/6 ausgetauscht werden. Die Maßnahme hat einen Gesamtwert von 3,2 Millionen Euro und wird mit knapp 2,1 Millionen Euro aus Eigenmitteln des VRR gefördert.

Wuppertal Hauptbahnhof

Integriert in die Generalsanierung der Strecke Hagen – Wuppertal – Köln werden auch Modernisierungsmaßnahmen am Wuppertaler Hauptbahnhof. Geplant ist der Neubau des Bahnsteigs 2/3 sowie Arbeiten an den Bahnsteigdächern, die teilweise erhalten und modernisiert werden. Außerdem wird der Südsteig, der die Elberfelder Innenstadt mit der oberen Südstadt verbindet, zurückgebaut und durch einen Aufzug mit Treppenturm am Bahnsteig 4/5 ersetzt.

Wuppertal-Barmen

Die Baumaßnahme in Wuppertal-Barmen ist schon länger in der MOF 2 geplant und wird 2026 während der Generalsanierung durchgeführt. Neben dem Neubau des Bahnsteigs an Bahnsteig 1/2 werden die Bahnsteigdächer modernisiert. Die Personenunterführung wird aufgewertet und ein neuer Aufzug eingebaut. An Bahnsteig 3/4 wird der Aufzug ausgetauscht. Die vorhandenen Treppenaufgänge sollen modernisiert werden. Unterstützt wird das Vorhaben mit rund 1,4 Millionen Euro aus § 13-Mitteln als Maßnahme im besonderen Landesinteresse.

Wuppertal- Oberbarmen

Auch in Wuppertal-Oberbarmen sind umfangreiche Arbeiten vorgesehen, darunter der Neubau der Bahnsteige an den Gleisen 1/2, 3/4 und 5/6 sowie die Modernisierung der Bahnsteigdächer. Zudem sollen neue Aufzüge errichtet und die Personenunterführung aufgewertet werden. Auch hier wird die Herstellung der Barrierefreiheit seitens des VRR mit rund 400.000 Euro als Maßnahme im besonderen Landesinteresse aus § 13-Mitteln gefördert.

An allen Wuppertaler Bahnhöfen werden die Informationssysteme modernisiert, ebenso wie die Beleuchtung, die Ausstattung an den Bahnsteigen sowie die Wegeleitung. In Wuppertal-Vohwinkel und Wuppertal-Oberbarmen sind die Bahnhofsgebäude in DB-Besitz und sollen ebenfalls modernisiert werden.

Im Zeitraum der Generalsanierung werden auch in Haan die beiden SPNV-Stationen modernisiert. Beide Vorhaben sind bereits seit Jahren über die MOF 3 vorgeplant und werden ab Februar 2026 baulich umgesetzt. In Haan ist die Aufhöhung der Bahnsteige an den Gleisen 1/2 von heute 38 auf 76 Zentimeter vorgesehen, die vorhandene Personenunterführung wird vollständig zurückgebaut und ersetzt. Zwei neu gebaute Aufzüge werden zukünftig den barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen ermöglichen.



Hagen Hbf



Hagen Hbf

Auch in Haan-Gruiten ist eine Aufhöhung des Bahnsteigs an den Gleisen 1/2 vorgesehen. Der Mittelbahnsteig wird zu einem sogenannten Kombibahnsteig ertüchtigt, welcher durch zwei verschiedene Bahnsteighöhen einen barrierefreien Zustieg für Fahrzeuge mit 76 und 96 Zentimetern Höhe über Schienoberkante ermöglicht. Der weitere Mittelbahnsteig an den Gleisen 6/7 wird ebenfalls erneuert und verlängert. Eine neue Personenunterführung mit Aufzügen stellt sicher, dass Fahrgäste barrierefrei die Bahnsteige erreichen.

Losgelöst vom Generalsanierungskorridor wurde bereits im Jahr 2025 mit dem umfangreichen Umbau des Hagener Hauptbahnhofs begonnen. Dort sollen die denkmalgeschützten Bahnsteighallen modernisiert und sämtliche Bahnsteige erneuert werden. Dazu gehört auch die Installation neuer Leuchten und akustischer Anlagen. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Bahnsteigdächer außerhalb der Bahnsteighalle zu erneuern sowie den Bahnsteig an den Gleisen 11/12 abzusenken. Auch alle Treppenzugänge aus der Personenunterführung auf die Bahnsteige sollen neu gebaut sowie die Personenunterführung als Zugang zum Empfangsgebäude modernisiert werden. Der Umbau des Großbahnhofs wird über § 13-Mittel finanziert. Voraussichtlich im Jahr 2028 soll die Gesamtstation fertiggestellt sein.

Dass im Programm FABB I auch weniger frequentierte Stationen berücksichtigt werden, wurde oben bereits erwähnt. Nach dem erfolgreichen Abschluss der Arbeiten in Dortmund-Aplerbeck Süd und Essen Zollverein Nord sowie dem Baubeginn in Gevelsberg Hbf, wird im Jahr 2026 die Station Rheinberg modernisiert. Der Bahnsteig wird von heute 38 auf zukünftig 76 Zentimeter angehoben und ermöglicht so einen niveaugleichen Einstieg in die dort haltenden Fahrzeuge der Linie RB 31. Alle Zuwegungen sollen mobilitätsgerecht ausgebaut sowie die Bahnsteigausrüstung, Wegeleitung und Beleuchtung erneuert werden. Voraussichtlich im Juli 2026 sollen die Arbeiten starten und zeitgleich mit den Sperrpausen für das neue elektronische Stellwerk in Rheinberg erfolgen.

Zeitnah zu erwartende Verbesserungen zeichnen sich im Rahmen des FABB II-Programms auch für die Stationen Essen-Borbeck, Essen-Borbeck-Süd und Wuppertal-Steinbeck ab.

In Essen-Borbeck wird ab Frühjahr 2026 mit der Absenkung des Bahnsteiges auf 76 Zentimeter begonnen. Die Bahnsteige werden verlängert, neu ausgestattet und mit neuer Beleuchtung und einem Wegeleitsystem versehen. Zum gleichen Zeitpunkt ist auch der Umbau der benachbarten Station Essen-Borbeck Süd geplant. Hier stehen die barrierefreie Erschließung der Station durch neue Aufzüge und eines taktilen Wegeleitsystems im Fokus.

Auch in Wuppertal-Steinbeck dürfen die Fahrgäste mit Verbesserungen rechnen. Zeitgleich mit den oben genannten Essener Stationen wird hier der Mittelbahnsteig verlängert und durch zwei Aufzüge barrierefrei erschlossen. Das gesamte Wegeleitsystem wird nachgerüstet, die Bahnsteigausrüstung erneuert und ein Wetterschutzhaus ergänzt. Alle drei Stationen werden voraussichtlich im Jahr 2027 fertig in Betrieb gehen.

Der VRR setzt sich sowohl fachlich als auch mit hoher finanzieller Beteiligung in enger Zusammenarbeit mit den EIU weiter dafür ein, dass die SPNV-Stationen in seinem Verbundgebiet kontinuierlich verbessert werden. Neben solchen Vorhaben, die im Rahmen der oben genannten Stationsmodernisierungsprogrammen umgesetzt werden, gibt es weitere Einzelmaßnahmen. Größtenteils werden diese durch den VRR initiiert, wenn sich durch den Einsatz von Neufahrzeugen die Anforderungen an die Infrastruktur ändern (z. B. Bahnsteiglängen und -höhen). Einen Überblick der zentralen Infrastrukturprojekte im VRR liefert die Website <https://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 2025 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 52,4 % zu 47,6 %. Im Vergleich zum Vorjahr (52,3 % zu 47,7 %) ist bei den Stationen im VRR-Gebiet somit eine minimal positive Gesamtentwicklung erkennbar. In der Kategorie der Aufenthaltsqualität ist hingegen eine deutlich gegenläufige Tendenz zu beobachten. Befanden sich 2024 rund 64,2 % der Stationen in einem verbesserungswürdigen bzw. unzureichenden Zustand, so waren es in diesem Jahr 71,9 %. Die Ausstattung und Funktionalität der Fahrgastinformationssysteme an den Bahnhöfen und Haltepunkten erzielten hingegen ein sehr gutes Ergebnis. Hier erreichten 2025 ca. 93,1 % der Stationen eine zufriedenstellende bis hervorragende Bewertung. 2024 waren es zwar noch 96,3 %, die Ausstattung und Funktionalität der Fahrgastinformationsmedien befinden sich jedoch seit Jahren auf einem hohen Niveau. 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 nochmals gesteigert werden, auf nunmehr 68,4 %. Im Vorjahr lag er mit 65,9 % noch knapp darunter. Insgesamt hat sich die Aufenthaltsqualität deutlich verschlechtert. Die Fahrgastinformation hat sich ebenfalls negativ entwickelt, befindet sich jedoch auf einem hohen Niveau. Bei der Barrierefreiheit konnte der Zustand an den Stationen hingegen verbessert werden. In Summe führen die Entwicklungen in



den drei genannten Kategorien zu einer leichten Verbesserung des Gesamtergebnisses. Insbesondere der negative Trend bei der Aufenthaltsqualität beeinflusst die Gesamtbewertung aber weiterhin 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.

Ergänzend zu den Bewertungsergebnissen ordnet der Stationsbericht diese auch mit Blick auf die Fahrgastzahlen an den jeweiligen Bahnhöfen und Haltepunkten ein. Dabei fällt auf, dass die fahrgaststarken Stationen im VRR-Gebiet deutlich bessere Ergebnisse erzielten als Bahnhöfe und Haltepunkte mit weitaus weniger Ein- und Aussteigern. 36,5 % der Reisenden steigen an Stationen ein und aus, die im Hinblick auf ihre Aufenthaltsqualität positiv bewertet wurden. 95,9 % der Fahrgäste nutzen Haltepunkte und Bahnhöfe mit einer „hervorragend“ bzw. „zufriedenstellend“ bewerteten Fahrgastinformation. Und auch 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. Insgesamt nutzen 76,4 % der Reisenden Stationen, die einen positiven Eindruck vermitteln.

Im Stationsbericht 2025 benennt der VRR erstmals seine drei Top- und Flop-Stationen. Unter Berücksichtigung der Bewertungsergebnisse, der Entwicklungen im Vergleich zu Vorjahr sowie der Relevanz für die Fahrgäste des SPNV schnitten die Stationen Herne-Wanne-Eickel Hbf, Essen Zollverein Nord und Xanten am besten ab. Die Schlusslichter bilden die Stationen in Hattingen Mitte, Essen West und zuletzt Oberhausen Hbf.

An ausgewählten Stationen nahmen die VRR-Profitester: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 50,0 % 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 deutlich um 8,0 % reduziert werden.

Weitere Informationen liefert der Stationsbericht auch zu den 115 Bahnhofsgebäuden im Verbundraum. Über die Hälfte aller Immobilien ist im Besitz von Privatpersonen oder privaten Unternehmen. 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 2025 wiesen noch 85,0 % aller Bauten (96) einen privaten, öffentlichen, kommerziellen oder verkehrlichen Nutzen auf. Bei vier Gebäuden war aufgrund umfangreicher Baumaßnahmen an den Immobilien (2) bzw. an den angrenzenden SPNV-Stationen (2) keine Erhebung möglich. Insgesamt 15 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 2025. Dabei kam es bei der Gesamtzufriedenheit der Nahverkehrskund:innen mit dem SPNV-Angebot im VRR zu einer leichten Ver-

schlechterung. Auch die stationsrelevanten Qualitätsstandards „Fahrgastinformation am Bahnsteig im Störungsfall“ sowie „Zustand der Stationen“ wurden schlechter beurteilt als noch im Jahr 2024.

Auch zur Fahrgastinformation gibt der Stationsbericht wieder einen Überblick. Hier war das Jahr 2025 durch fehlerhafte Darstellungen der Abfahrtsgleise, insbesondere bei kurzfristigen Gleiswechseln, geprägt. Dies führte dazu, dass Fahrgäste an den Bahnhöfen und Haltepunkten oftmals nicht rechtzeitig und korrekt über Gleiswechsel informiert wurden. Bei der Hardware wurden meist an kleineren Stationen einige DSA durch Modelle neuerer Bauart ausgetauscht.

Die Transdev GmbH ist seit Dezember 2019 Vertriebspartner des VRR an den Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten im gesamten Verbundraum. Die 443 Ticketautomaten hatten 2025 eine Verfügbarkeit von ca. 96,4 %. Insgesamt konnten im Jahresverlauf ca. 4,7 Millionen Tickets verkauft werden. Die Entwerter, die an jeden Automaten angeschlossen sind, waren in 99,2 % der Fälle funktionsfähig. Neben den Ticketautomaten und -entwertern stehen den Kund:innen auch 42 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. Da die hierdurch immer größer werdenden Datenmengen auch entsprechend gesichtet und verarbeitet werden müssen, rückt die automatisierte Erkennung durch Künstliche Intelligenz immer weiter in den Fokus und wird durch Pilotprojekte weiterentwickelt.

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. 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
BEMU	Battery Electric Multiple Unit
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
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FABB	Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen
FIA	Fahrgastinformationsanlage
GB	Geschäftsbereich
Hbf	Hauptbahnhof
IFP	Infrastrukturfinanzierungsplan
KI	Künstliche Intelligenz
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

