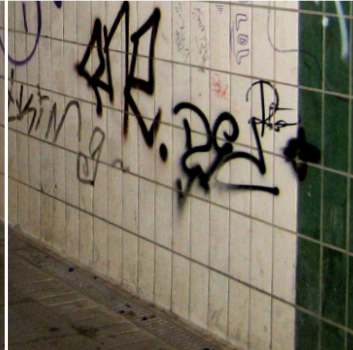
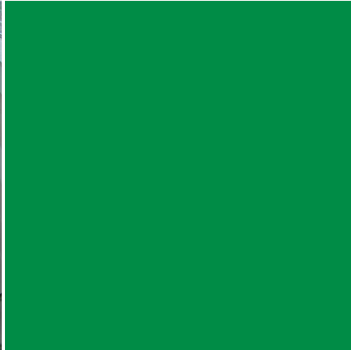
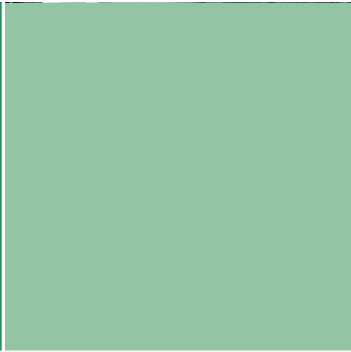
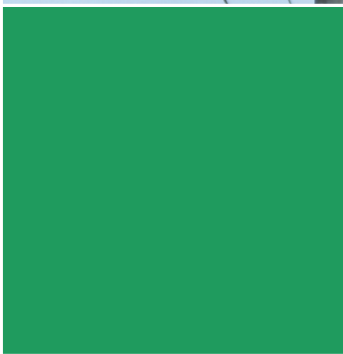
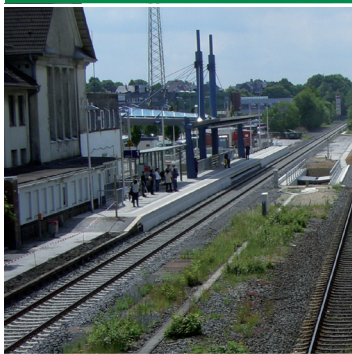


Textband



Stationsbericht

Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 2010

– Textband –



Inhalt

1. Überblick	1
2. Vertragliche Grundlagen / Stationspreise.....	2
3. Ausstattungsumfang der Stationen	4
3.1 Aufnahme des Ausstattungsumfangs	4
3.2 Ergebnisse	4
4. Erscheinungsbild der Stationen	6
4.1 Darstellung des Erscheinungsbildes	6
4.2 Ergebnisse der Zustandserfassung	6
4.3 Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht der Kommunen.....	8
5. Fahrgastbefragungen	10
6. Maßnahmen und Programme zur Verbesserung der Ausstattung und des Erscheinungsbildes	12
6.1 Weitergabe von Meldungen aus der Profitesterfassung	12
6.2 Maßnahmenswerpunkte für 2011	12
6.3 Bestehende Programme	13
6.3.1 Anti-Graffiti-Programm.....	13
6.3.2 Kameraüberwachung von Stationen.....	14
6.3.3 Konjunkturprogramme	15
6.3.4 Kunden- und Qualitätsoffensive.....	15
7. Stationen mit Bahnhofsgebäuden	16
8. Infrastrukturmaßnahmen an Stationen	17
8.1 Modernisierungsoffensive (MOF 2).....	17
8.2 Großbahnhöfe im VRR-Raum.....	17
8.3 Weitere Stationen	18

Anlagen

zum Stationsbericht 2010 befinden sich in einem separaten Anlagenband

1. Überblick

Mit dem Stationsbericht 2010 legt der VRR zum vierten Mal eine umfassende Darstellung des Stationszustandes im VRR vor.

Wesentliche Inhalte des Stationsberichtes sind dabei die Ergebnisse der Stationsaufnahme durch die VRR-Profitester und die darauf aufbauenden Bewertungen des Erscheinungsbildes und des Zustandes der Stationen. Dabei wird die Gesamtbewertung für die Station in eine detaillierte Bewertung der Zugangs- und Bahnsteigbereiche unterteilt.

Zum ersten Mal wird im Stationsbericht 2010 auch dargestellt, an welchen Stationen die Kommunen Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten für die Zugangsbereiche, insbesondere für Unterführungen, übernommen haben.

Um den Zustand, die Ausstattung und das Erscheinungsbild der Stationen im VRR und deren Umfeld so umfassend wie möglich zu beschreiben, enthält der Stationsbericht weitere Informationen und Erkenntnisse. Dazu gehören insbesondere die Ergebnisse der Fahrgastbefragungen zu den stationsbezogenen Qualitätsstandards „Fahrgastinformation im Störfall“ und „Zustand Stationen“.

In einem Kapitel wird ein umfassender Überblick über alle zurzeit durchgeführten Maßnahmen und Programme zur Verbesserung der Ausstattung und des Erscheinungsbildes gegeben. Hier sind zu einem großen Teil auch Erkenntnisse aus den Stationsberichten der vergangenen Jahre eingeflossen.

Den Abschluss bildet ein Kapitel mit dem Umsetzungsstand von Infrastruktur- ausbauprogrammen an Stationen

2. Vertragliche Grundlagen / Stationspreise

Die vertraglichen Grundlagen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und DB Station & Service AG für die Nutzung der Stationen und zu den Stationsentgelten sind im Stationsbericht 2007 ausführlich dargestellt worden. Hier gab es für das Jahr 2010 keine grundlegenden Änderungen.

Anmerkung: Über das neue Stationspreissystem, das ab 01.01.2011 gilt, wird im Sachstandsbericht des VRR im Sitzungsblock Februar/März ausführlich berichtet.

Den allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur von Personenbahnhöfen (ABP) entsprechend wurden die Stationspreise in 2010 bundesweit um ca. 2% erhöht.

Die folgende Tabelle enthält die in den beiden vergangenen Jahren gültigen Stationspreise der DB Station&Service AG für NRW.

Kategorie	Anzahl der Stationen				Kosten / Stationshalt	
	VRR		NVN		2009	2010
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
1	3	3	-	-	20,34 €	20,76 €
2	7	7	-	-	15,56 €	15,88 €
3	9	13	2	2	5,80 €	5,97 €
4	60	50	-	-	2,14 €	2,18 €
5	133	139	15*	14*	2,94 €	3,00 €
6	49	49	10*	11*	2,89 €	2,95 €

Tabelle 1: Stationspreise 2009 und 2010

*Die Anzahl der Stationen im NVN in den Kategorien 5 und 6 war im Stationsbericht 2009 nicht korrekt aufgeführt und wurde nun auf den aktuellen Stand gebracht. Änderungen seitens DB Station&Service AG gab es hier nicht.

Mit Anpassung der Stationspreise 2010 ist von DB Station&Service AG die Kategorisierung folgender Stationen im VRR entsprechend den ABP an die Systematik des Stationspreissystems angepasst worden:

Station	Kategorie 2009	Kosten / Stationshalt	Kategorie 2010	Kosten / Stationshalt
Rheydt Hbf	4	2,14 €	3	5,97 €
Mönchengladbach Hbf	4	2,14 €	3	5,97 €
Neuss Hbf	4	2,14 €	3	5,97 €
Ratingen Ost	4	2,14 €	3	5,97 €
D-Rath	4	2,14 €	5	3,00 €
D-Rath Mitte	4	2,14 €	5	3,00 €
Wetter (Ruhr)	4	2,14 €	5	3,00 €
Erkrath	4	2,14 €	5	3,00 €
Hochdahl	4	2,14 €	5	3,00 €
Hochdahl-Millrath	4	2,14 €	5	3,00 €

Tabelle 2: Anpassung der Kategorisierung im VRR

Bei den Stationen Rheydt Hbf, Mönchengladbach Hbf und Neuss Hbf waren einige wenige Leistungen im Fernverkehr (6-9 Fahrten pro Woche) für die Einstufung in die Kategorie 3 verantwortlich. Die übrigen Stationen sind durch geringfügige Ab- und Mehrbestellungen im Nahverkehr - bedingt durch Anpassungen des S-Bahnnetzes - aus der Kategorie 4 in die Kategorie 5 bzw. 3 eingestuft worden.

Durch diese Änderungen der Kategorien musste der VRR ca. 1,3 Mio. € im Jahr 2010 mehr an Stationsgebühren bezahlen. In Schreiben an die DB hat der VRR deutlich die Regelungen zu den Fernverkehrshalten kritisiert, die den SPNV – obwohl nicht Veranlasser – unzumutbar belasten. Änderungen konnten nicht erzielt werden, weil diese SPNV-unfreundliche Regelung auf gesetzliche Grundlagen zur Einstufung der Stationen in die Kategorien beruht.

Anmerkung: Das ab 01.01.2011 geltende neue Stationspreissystem sieht – nicht zuletzt auf Grund der Einwände der SPNV-Aufgabenträger – keine Abhängigkeit des Stationspreises von einer Bedienung durch den Fernverkehr mehr vor.

Eine übersichtliche Darstellung des Stationspreissystems enthält die **Anlage 1**. Hier sind die sechs Bahnhofskategorien mit dem spezifischen Stationspreis und die Basisleistung je Kategorie aufgeführt.

3. Ausstattungsumfang der Stationen

3.1 Aufnahme des Ausstattungsumfangs

Wie jedes Jahr wurde auch im Jahr 2010 der Ausstattungsumfang der Stationen von den VRR-Profitestern im Zeitraum von Mai bis September aufgenommen. Damit konnte festgestellt werden, ob die nach dem Stationspreissystem zugesicherten Ausstattungselemente für die einzelnen Kategorien vorhanden sind, ob Ausstattungselemente zurückgebaut oder bei Zerstörungen/Defekten nicht erneuert wurden.

3.2 Ergebnisse

In der **Anlage 1** ist dargestellt, welche Ausstattungselemente nach ABP auf den Stationen der jeweiligen Kategorie vorhanden sein müssen und wie der Ausstattungsumfang bei den Stationen im VRR ist.

Es ist wiederum festzustellen, dass auf den für den SPNV relevanten Stationen der Kategorie 4, 5 und 6 im VRR-Gebiet deutlich mehr Ausstattungselemente wie Bahnhofsuhren, Sitzgelegenheit, Wetterschutz und insbesondere Fahrgastinformationsanlagen vorhanden sind, als in der Basisausstattung nach ABP vorhanden sein müssten.



Kapellen-Wevelinghoven



Düsseldorf-Gerresheim

Die Auswertung im Einzelnen zeigt, dass alle Stationen der Kategorie 4 über die Basisleistung hinaus mit Elementen zur Fahrgastinformation (Lautsprecher und/oder dynamische Zuganzeiger) ausgestattet sind, nahezu alle Stationen der Kategorie 5 über die Basisleistung hinaus mit Wetterschutz und Lautsprechern ausgestattet sind und der überwiegende Teil der Stationen der Kategorie 6 über die Basisleistung hinaus über Bahnhofsuhren, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz und Lautsprecher verfügt.

Damit sind auch die im Nahverkehrsplan niedergelegten Forderungen nach einer Ausstattung aller Stationen mit Bahnhofsuhr, Sitzgelegenheit, Wetterschutz und Einrichtungen für aktuelle Fahrgastinformationen weitgehend erfüllt. Einen erheblichen Verbesserungsbedarf sieht der VRR allerdings darin, dass diese Einrichtungen zur Fahrgastinformation nicht so genutzt werden, wie es die Fahrgäste erwarten. Dies gilt insbesondere für Lautsprecherdurchsagen im Störfall (siehe Punkt 5), aber auch für Lautsprecherdurchsagen im Regelfall (siehe Punkt 6.2)

Bei der Aufnahme des Ausstattungsumfangs im Jahr 2009 wurde an einigen Stationen festgestellt, dass die zur Bahnhofsausstattung gehörenden Bahnhofsuhren fehlten. Dieser Mangel wurde zwischenzeitlich abgestellt und an den entsprechenden Stationen wurden Uhren installiert.

4. Erscheinungsbild der Stationen

4.1 Darstellung des Erscheinungsbildes

Die VRR-Profitester haben auch im Jahr 2010 einmal im Quartal das Erscheinungsbild der Stationen im Zugangs- und Bahnsteigbereich jeweils auf Sauberkeit, Funktionalität und Graffiti erfasst und in Prozentwerten von einem definierten Idealzustand bewertet. Aus den vier Bewertungen der einzelnen Stationsbereiche wird ein Jahresdurchschnittswert ermittelt und daraus ein Gesamtwert für die Station gebildet.

Den erreichten Prozentwerten werden dabei folgende Farben und Bewertungen zugeordnet:

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

Das Prinzip der Bewertung zeigt **Anlage 2**.

In der **Anlage 3** sind die Ergebnisse der Bewertung für jede Station zusammengefasst dargestellt. Um eine Entwicklung aufzeigen zu können, sind neben dem Gesamtwert 2010 auch die Gesamtwerte der Jahre 2008 und 2009 aufgeführt.

In der **Anlage 4** sind in einem Übersichtsplan die Gesamtwerte 2010 je Station farblich dargestellt.

4.2 Ergebnisse der Zustandserfassung

Betrachtet man das Gesamtergebnis für 2010, so haben

41,7 % der Stationen ein akzeptables Erscheinungsbild.

34,9 % der Stationen ein Erscheinungsbild, das noch akzeptabel ist.

23,4 % der Stationen ein Erscheinungsbild, das nicht akzeptabel ist.

Hier sind dringend Verbesserungsmaßnahmen erforderlich.

In den folgenden Übersichten ist deutlich erkennbar, dass die Verschmutzungen durch Graffiti bei vielen Stationen auch weiterhin ausschlaggebend für eine negative Bewertung sind. Gegenüber dem Vorjahr sind hier allerdings deutliche Verbesserungen eingetreten.

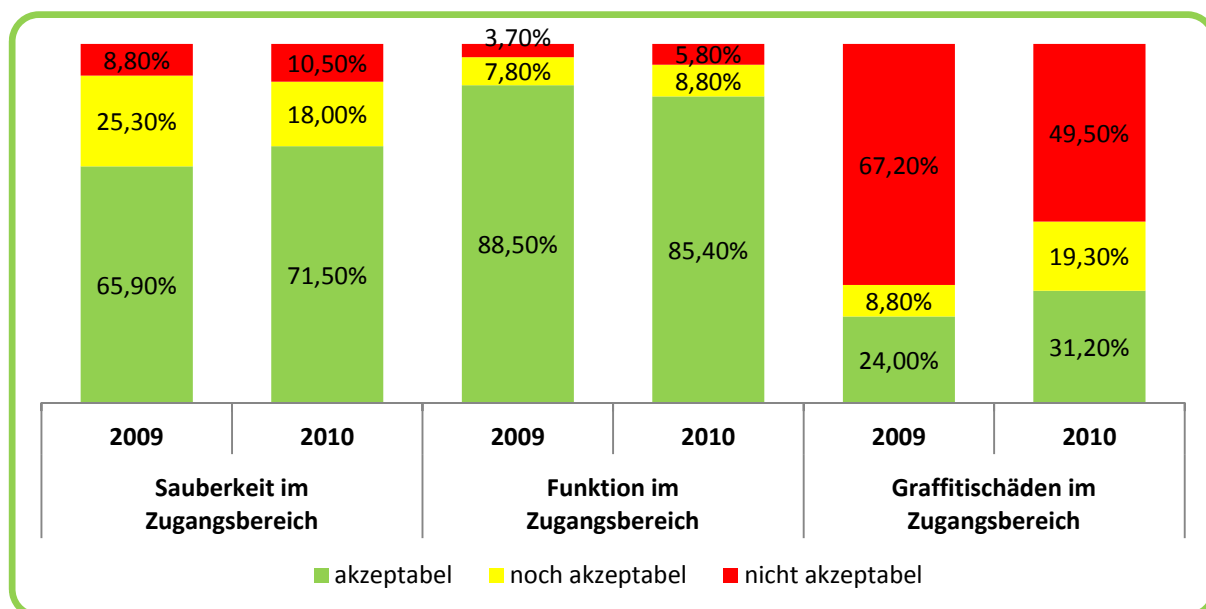


Tabelle 3: Vergleich der Stationen 2009 – 2010 im Zugangsbereich

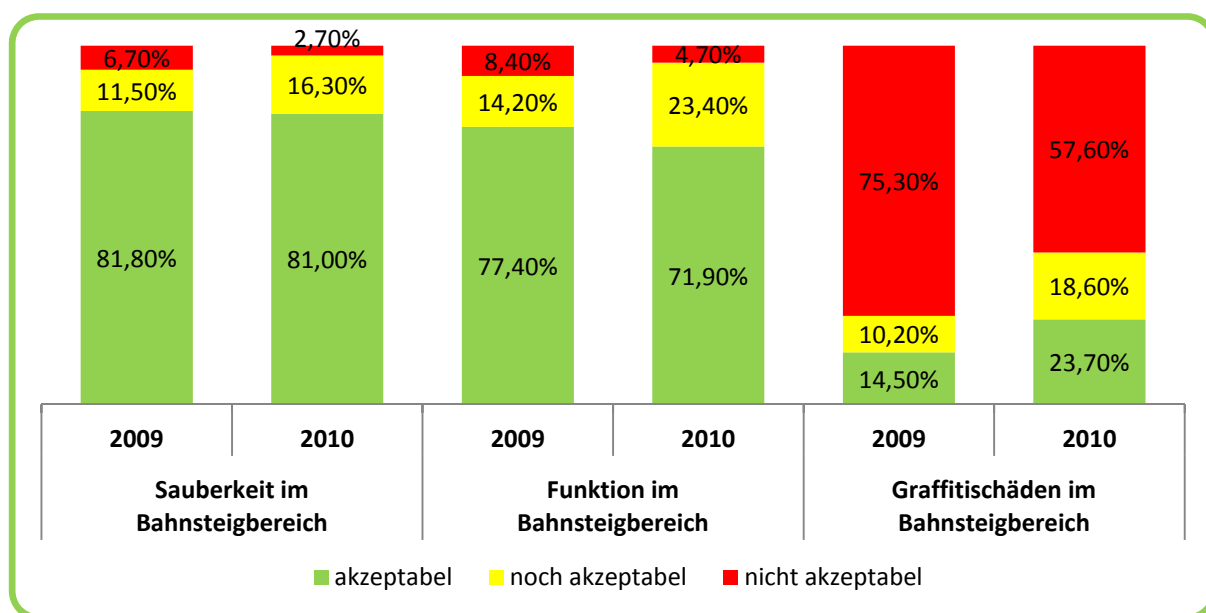


Tabelle 4: Vergleich der Stationen 2009 – 2010 im Bahnsteigbereich

Ein Vergleich der Gesamtbewertung des Erscheinungsbildes 2010 zu 2009 zeigt, dass sich der Zustand an 24,0 % aller Stationen verbessert hat und an 8,4 % der Stationen eine Verschlechterung zu verzeichnen war.

Status	2009	2010	Anzahl Stationen	Prozent
gleich geblieben			79	26,8 %
			65	22,0 %
			55	18,6 %
			199	67,4 %
Verbesserungen			32	10,8 %
			8	2,7 %
			31	10,5 %
			71	24,0 %
Verschlechterungen			11	3,7 %
			1	0,3 %
			13	4,4 %
			25	8,4 %

Tabelle 5: Gesamtbewertung der Stationen 2009 und 2010

4.3 Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht der Kommunen

An 90 Stationen im Bereich VRR haben die Kommunen auf Grundlage von vertraglichen Vereinbarungen mit der DB Station&Service AG Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten im Zugangsbereich zum Bahnsteig, z. B. bei Personenunterführungen, aus dem Straßenbereich heraus oder bei Bahnhofsvorplätzen übernommen. Somit liegt die Zuständigkeit und Verantwortung für die Reinigung, das Entfernen von Graffiti und der Winterdienst bei der jeweiligen Kommune. Zum ersten Mal wird im Stationsbericht 2010 in **Anlage 6** dargestellt, an welchen Stationen Kommunen Unterhaltungs- und Verkehrsicherungsverpflichtungen übernommen haben.

Den Fahrgästen sind die unterschiedlichen Zuständigkeiten nicht bekannt. Für sie gehören Zugang und Bahnsteig zusammen und werden als „der Bahnhof“ wahrgenommen. Die VRR-Profitester nehmen Zugang und Bahnsteig ohne die Trennung nach Verantwortlichkeiten auf,

um ein gesamtheitliches Erscheinungsbild einer Station zu erhalten. Daraus ergibt sich, dass z.B. eine schlechte Bewertung der Zugänge das Gesamturteil für eine Station negativ beeinflusst und von den Fahrgästen zunächst einmal der DB zugeordnet wird, obwohl eigentlich die Kommune zuständig ist.

Personenunterführungen, insbesondere auch solche, die als Stadtteilverbindungen dienen, haben große Wandflächen, die häufig mit Graffiti beschmiert sind. Deshalb entsteht sofort ein unsauberer Eindruck. Hinzu kommt, dass durch beschmierte Hinweisschilder oftmals die Orientierung im Bereich der Zugangsanlagen beeinträchtigt ist. Die Bewertung der Zugangsbereiche ist in der **Anlage 3** dokumentiert. In Kombination mit der **Anlage 6** kann man feststellen, dass an vielen Stationen seitens der Kommunen Handlungsbedarf hinsichtlich der Verbesserung des Erscheinungsbildes in den Zugangsbereichen besteht.



Korschenbroich



Düsseldorf-Oberbilk

Die beiden Bilder zeigen deutlich die mit Graffiti beschmierten Personenunterführungen. Der Zugang zum Bahnsteig in Korschenbroich wurde von der hierfür zuständigen DB Station&Service AG gereinigt.

5. Fahrgastbefragungen

Im Rahmen seines Qualitätscontrollings lässt der VRR zur Überprüfung der von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten Verkehrsleistung und zur Berechnungen eventueller Pönalzahlungen seit 2004 regelmäßig Kundenzufriedenheitsbefragungen durch externe Gutachter durchführen. Bei diesen werden die Fahrgäste nach ihrer Zufriedenheit zu typischen Leistungsmerkmalen einer Linie aber auch von Bahnhöfen befragt. Die Befragten 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.

Bei den regelmäßigen Kundenzufriedenheitsbefragungen werden die Fahrgäste u. a. nach ihrer Zufriedenheit mit den stationären Qualitätsstandards „Fahrgastinformation an den Stationen im Störfall“ und „Zustand Stationen“ befragt.

Aufgrund der seit Beginn der Befragungen im Jahr 2004 unveränderten Erhebungsmethodik können die Ergebnisse als Zeitreihe dargestellt und die Kundenzufriedenheitswerte miteinander verglichen werden.

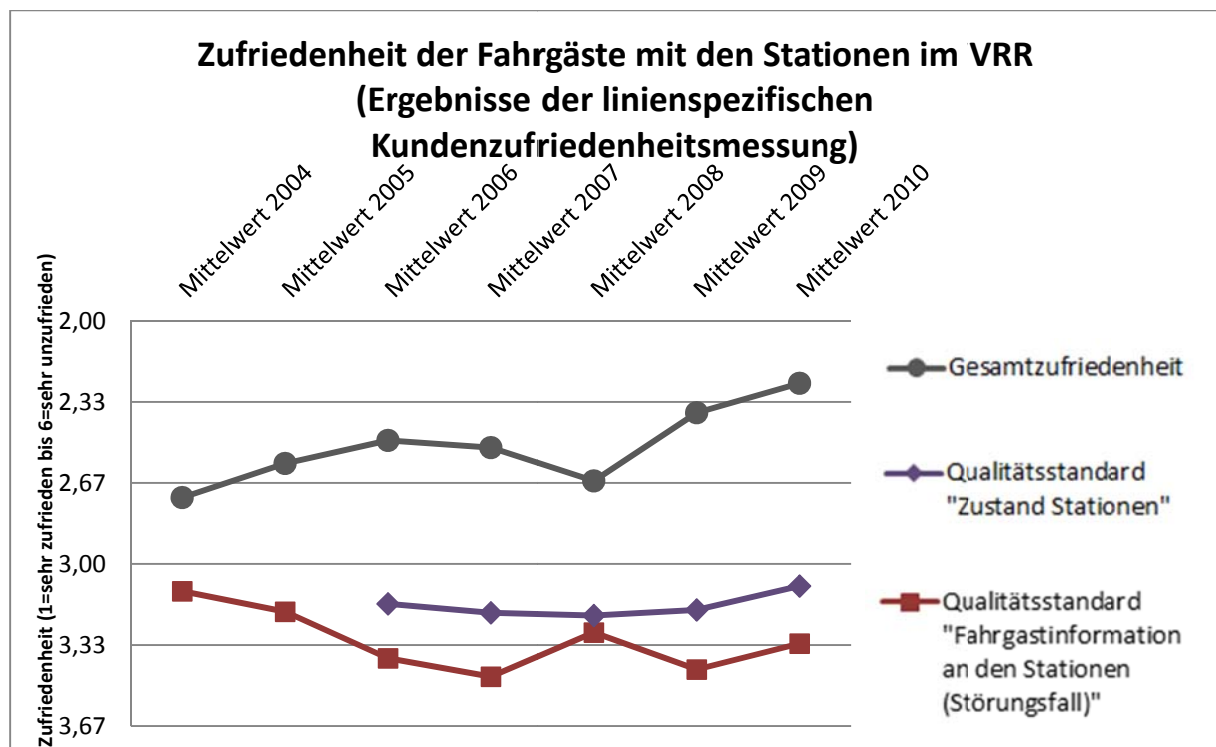


Tabelle 6: Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Stationen im VRR

Die Abbildung zeigt einerseits die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit dem Verkehrsangebot des SPNV im VRR (graue Linie) und andererseits die Zufriedenheit der

Fahrgäste mit den Fahrgastinformationen an den Stationen im Störfungsfall (dunkelrote Linie) und mit dem Zustand der Stationen (violette Linie).

Während die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit dem SPNV im VRR bei Zufriedenheitswerten zwischen 2,26 und 2,73 Zufriedenheitspunkten liegt, schneidet die Zufriedenheit der Fahrgäste mit den stationären Qualitätsstandards mit Zufriedenheitswerten zwischen 3,11 und 3,46 (Fahrgastinformation im Störfungsfall) bzw. 3,09 und 3,21 (Zustand Stationen) deutlich schlechter ab.

Dabei verbesserte sich die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit dem SPNV im VRR in den Jahren seit 2004 kontinuierlich und mittlerweile, auch dank des Wettbewerbs im SPNV, ein akzeptables Niveau erreicht hat, hat sich die Zufriedenheit der Fahrgäste mit den beiden stationsbezogenen Qualitätsstandards auf einem sehr niedrigem Niveau eingependelt. Einzig beim Qualitätsstandard „Fahrgastinformation im Störfungsfall“ ist in den letzten beiden Jahren eine minimal positive Entwicklung zu erkennen.

6. Maßnahmen und Programme zur Verbesserung der Ausstattung und des Erscheinungsbildes

6.1 Weitergabe von Meldungen aus der Profitestererfassung

Mit der DB Station&Service AG ist folgendes Verfahren zur Weitergabe erkannter Mängel vereinbart worden:

- Damit sicherheitsrelevante Mängel schnellstmöglich behoben werden können, werden sie vom VRR den zuständigen Bahnstationsmanagern unmittelbar nach deren Feststellung bekannt gegeben.
- Defekte Ticketautomaten und Ticketentwerter werden umgehend den hierfür Verantwortlichen bei der DB AG gemeldet.
- Die Auswertungen der Aufnahmen durch die Profitester werden quartalsweise an DB Station&Service AG weitergeleitet. Dort werden sie bei der Erstellung und Optimierung von Instandhaltungs- und Ausbauprogrammen mit berücksichtigt.
- Werden Mängel an den Stationen festgestellt, die mit öffentlichen Zuwendungen gefördert worden sind und noch der Zweckbindung unterliegen, werden diese umgehend an die Abteilung Investitionsförderung im Haus des VRR weitergeleitet. Das entsprechende Bahnstationsmanagement wird dann zunächst um Stellungnahme gebeten. Werden die Mängel nicht beseitigt, wird die DB Station&Service AG zur Rückzahlung von Zuwendungen aufgefordert.

Hinweise auf Mängel und Verschmutzungen an den Stationen erhalten die zuständigen Bahnstationsmanager auch von den Bahnstationspaten. In **Anlage 3** sind auch die zurzeit 53 Stationen vermerkt, für die die DB Station&Service AG Bahnstationspaten zur Unterstützung gewinnen konnte.

6.2 Maßnahmenschwerpunkte für 2011

In Gesprächen mit der DB Station&Service AG wurden sowohl weitere Optimierungen im Informationsaustausch als auch auf der Basis aktueller Erkenntnisse Maßnahmen zur weiteren Verbesserung des Stationszustandes vereinbart.

So sollen auf der Grundlage der Erhebungen der Profitester gemeinsame Begehungen an den Stationen stattfinden, deren Zustand als sehr schlecht beurteilt wurde

Ein Schwerpunkt bei den Verbesserungsmaßnahmen im kommenden Jahr soll die Fahrgastinformation werden. Im Qualitätsbericht 2009 des VRR wurden hier vor allem die Verfügbarkeit von Fahrplänen und fehlende Regelansagen des einfahrenden Zuges bemängelt.

2010 wurde bei der Fahrplanverfügbarkeit keine Verbesserung erzielt, nur bei 78,9% der Bahnhofserhebungen war ein lesbarer Fahrplan vorhanden. Es zeigte sich, dass die von der DB Station&Service AG angebrachten Fahrpläne oft in kürzester Zeit durch Vandalismus wieder unleserlich gemacht oder entfernt wurden. Zwischen dem VRR und der DB Station&Service AG wurde vereinbart, im Jahr 2011 verschiedene Varianten vandalismusresistenter Vitrinen und Fahrplanbefestigungen auszutesten, um diese anschließend an den besonders problematischen Stationen anzubringen und somit eine größere Nachhaltigkeit zu erreichen.

Lautsprecherdurchsagen im Regelfall sind durch die DB Station&Service AG mit bestimmten Ansage-Leveln den Stationen zugeordnet. Durch eine geänderte Zuordnung dieser Ansage-Level im Berichtszeitraum wird laut DB Station&Service AG nur noch an 22 von 287 Stationen die Ankunft des Zuges angesagt. An diesen Stationen ist laut Profitestermessungen im Jahr 2010 im Durchschnitt in 76,1 % der erhobenen Fälle eine Ansage erfolgt. Besonders schlechte Werte haben dabei Bochum Hbf mit 68,1 %, Dortmund Hbf mit 66,7 %, Mülheim a.d.R. Hbf mit 61,0 % und Dormagen mit 50,0 % erreicht. Im Gegensatz dazu erfolgten die Durchsagen in Düsseldorf Flughafen (96,5 %) und Neuss Hbf (92,5 %) besonders häufig.

Im ersten Halbjahr 2011 wird der VRR mit der DB Station&Service AG Gespräche über die teilweise schlechten Erreichungsgrade sowie über die Zuordnung der Ansage-Level zu den Stationen führen.

6.3 Bestehende Programme

6.3.1 Anti-Graffiti-Programm

Im März 2010 wurde zwischen dem Land NRW und der DB Station&Service AG - u. a. auch auf Basis der Ergebnisse zum Zustand der Stationen in den Stationsberichten des VRR - ein Anti-Graffiti-Programm vereinbart. Welche Stationen im VRR Bereich in diesem Programm aufgenommen sind, ist in der **Anlage 7** aufgeführt. Das Programm sieht vor, dass Stationen

gereinigt werden, einen speziellen Präventivschutz erhalten und neue Graffitis innerhalb von 72 Stunden entfernt werden. Mit der Umsetzung des Programms wurde umgehend begonnen und es zeigen sich bereits erste Erfolge.



Wetter (Ruhr) 2007



Wetter (Ruhr) 2011

6.3.2 Kameraüberwachung von Stationen

Der VRR hat stets darauf hingewiesen, dass eine Kameraüberwachung auf Stationen wichtig und sinnvoll ist. Übergriffe auf Personen, Vandalismus und Schmierereien durch Graffiti können dadurch eingedämmt werden, und Kameras können bei polizeilichen Ermittlungen hilfreich sein. Der VRR wird sich auch künftig für die Installation weiterer Kameraüberwachungen an Stationen einsetzen. Dies gilt insbesondere dann, wenn Stationen im Rahmen von umfassenden Verbesserungsmaßnahmen (Modernisierungsoffensive 2) umgebaut werden. Diese Anregungen und Bemühungen des VRR sind ebenfalls im Maßnahmenkatalog der Kunden- und Qualitätsoffensive von DB Station&Service AG (siehe Punkt 6.3.4) berücksichtigt.

Außerdem hat der VRR - wie im letzten Stationsbericht beschrieben - für zwei Pilotprojekte mit einer innovativen Kameraüberwachungstechnik an den Stationen Essen Zollverein Nord und Dortmund-Mengede Fördermittel zur Verfügung gestellt. Es soll dabei insbesondere erprobt werden, dass das Betreten der Station von Personen während der Betriebspause zwischen 22:00 Uhr und 5:00 Uhr in die 3-S-Zentrale gemeldet und das entsprechende Bild automatisch aufgeschaltet wird. An der Station Essen Zollverein Nord wird zusätzlich zur der Videoanlage auch eine Lautsprecheranlage installiert, mit der diese Personen gegebenenfalls angesprochen werden können.

Mit der Inbetriebnahme der Anlagen wird im Frühjahr 2011 gerechnet.

6.3.3 Konjunkturprogramme

Die Maßnahmen der beiden Konjunkturprogramme I + II werden zurzeit von DB Station&Service AG bis zum Jahr 2011 umgesetzt. Neben einer Verbesserung der Beleuchtung auf den Bahnsteigen und in den Zugangsbereichen einiger Stationen ist das überwiegend die Installation dynamischer Schriftanzeiger (DSA) auf kleineren Stationen.

6.3.4 Kunden- und Qualitätsoffensive

Im Rahmen einer Kunden- und Qualitätsoffensive von DB Station&Service AG werden zahlreiche kleinere Haltepunkte bis 2015 mit

- einem verbesserten Wetterschutz
- Videoüberwachungsanlage und
- weiteren dynamischen Schriftanzeigern

ausgerüstet.

Anlage 8 zeigt eine Übersicht über den Bestand mit Fahrgastinformationsanlagen (FIA) an größeren Stationen sowie die Ausrüstung und den derzeitigen Stand der Planung mit dynamischen Schriftanzeigern (DSA) und weiteren Fahrgastinformationsanlagen (FIA).

7. Stationen mit Bahnhofsgebäuden

Die im Stationsbericht 2009 erstmalig enthaltene Auflistung über vorhandene Bahnhofsgebäude und deren Nutzung wurde aktualisiert (**Anlage 5**).

Folgende Änderungen haben sich zwischenzeitlich ergeben:

Hilden	Das Bahnhofsgebäude mit Gastronomie und einem Kiosk ist modernisiert und befindet sich im Eigentum der Kommune.
Wetter (Ruhr)	Das Bahnhofsgebäude mit Stadtbücherei, Gastronomie und einer Wohnung ist modernisiert und im Eigentum der Kommune.
Gladbeck West	Das Bahnhofsgebäude mit Kiosk ist im Eigentum der Kommune.
Dortmund-Hörde	Das Bahnhofsgebäude wurde privatisiert, der Abriss ist geplant.
Wuppertal-Barmen	Das Bahnhofsgebäude wurde privatisiert.
Wuppertal-Ronsdorf	Das Bahnhofsgebäude wurde privatisiert.
Witten Hbf	Das Bahnhofsgebäude wurde privatisiert.
Hohenlimburg	Die Bahnhofsgebäude stehen zurzeit leer
Sythen	Die Bahnhofsgebäude stehen zurzeit leer
Weeze	Das Bahnhofsgebäude wurde privatisiert.

8. Infrastrukturmaßnahmen an Stationen

8.1 Modernisierungsoffensive (MOF 2)

Im Stationsbericht 2008 hat der VRR die Modernisierungsoffensive 2 erläutert, dessen Umsetzung auch zur Verbesserung des Erscheinungsbildes von Stationen in NRW beiträgt. Um das Förderprogramm zeitnah und vereinbarungsgemäß abzuarbeiten, hat sich ein Lenkungskreis mit Spitzenvertretern des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes NRW (MBV), den Aufgabenträgern und der DB Station & Service AG gegründet. Im Lenkungskreis werden Problemfälle einvernehmlich abgestimmt und das weitere Vorgehen beschlossen.

Dem Lenkungskreis ist ein Arbeitskreis mit Vertretern der Arbeitsebene der o.g. beteiligten Institutionen vorgeschaltet. Hier werden anstehende Problemfälle erörtert und falls erforderlich für den Lenkungskreis zur Entscheidung vorbereitet.

Zwischenzeitlich gab es eine Reihe von Abstimmungsgesprächen zwischen der DB Station&Service AG, den beteiligten Kommunen und dem VRR. Hierbei wurden die Planungen der Kommunen mit denen der DB Station&Service AG soweit wie möglich abgestimmt.

Bisher wurden vom VRR in der Funktion als Bewilligungsbehörde für 33 Vorhaben Planungskostenzuschüsse und für 7 Vorhaben Baukostenzuschüsse bewilligt.

In der Tabelle von **Anlage 3** ist mit aufgeführt, welche Stationen im Rahmen der Modernisierungsoffensive (MOF 2) im Zeitraum bis 2013 modernisiert werden sollen. Im Rahmen der damit vorgesehenen verkehrlichen Modernisierungsmaßnahmen wird auch das Erscheinungsbild der Stationen verbessert.

Bereits nach den bisher umgesetzten Modernisierungsmaßnahmen konnte festgestellt werden, dass das Erscheinungsbild der Stationen überwiegend positiv bewertet wurde.

8.2 Großbahnhöfe im VRR-Raum

An folgenden Großbahnhöfen werden zurzeit aus Mitteln des §13 ÖPNVG NRW umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt:

Dortmund Hbf	Modernisierung des Empfangsgebäudes (Fertigstellung Frühjahr/Sommer 2011). Die angedachte Modernisierung der Verkehrsstation mit Verbreiterung des Personentunnels und Herstellung der Barrierefreiheit im gesamten Bahnhofsbereich wird zurzeit verhandelt. Eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund ist für das Jahr 2012 vorgesehen.
Essen Hbf	Der gesamte Bahnhof wurde im Rahmen der Kulturhauptstadt 2010 modernisiert. Sowohl die Eingangshalle als auch die Bahnsteige wurden behindertenfreundlich ausgebaut und an die Erfordernisse der verkehrlichen Situationen angepasst. Bis auf kleinere Restarbeiten, die bis zum Frühjahr 2011 abgeschlossen sein sollen, ist der Hauptbahnhof fertiggestellt.
Duisburg Hbf	Behindertenfreundliche Modernisierung des Empfangsgebäudes ist weitestgehend fertiggestellt. Die Modernisierung der unter Denkmalschutz stehenden Bahnhofshalle ist in Vorbereitung. Diesbezügliche Verhandlungen mit den Beteiligten werden zurzeit geführt.
Düsseldorf Hbf	Die Modernisierung der Empfangshalle ist bis auf Restarbeiten abgeschlossen.
Mönchengladbach Hbf	Die Modernisierung des Bahnhofsgebäudes wird zurzeit durchgeführt. Die Finanzierung erfolgt durch Eigenmittel der DB.

8.3 Weitere Stationen

Im Jahr 2010 sind die Baumaßnahmen (Modernisierung und behindertenfreundlicher Ausbau) an den Stationen Remscheid-Lennep und Ennepetal (Gevelsberg) abgeschlossen und die Stationen fertiggestellt worden.

In den Förderkatalogen nach §12 und §13 ÖPNVG NRW sind folgende Stationen eingeplant:

Essen-Hügel	durchgehende Befestigung der Außenbahnsteige mit Blindenleitstreifen (2011)
Solingen-Schaberg	Aufhöhung der beiden Außenbahnsteige auf 76 cm über Schienenoberkante (2013)
Castrop-Rauxel Hbf	Videoüberwachung unter finanzieller Beteiligung der Stadt Castrop-Rauxel (2011)
Neuss Süd	Bahnsteigverlängerungen (2011)
Essen-Borbeck	Bahnsteigverlängerungen für den Einsatz der S9 ET 422 Triebwagen in Doppeltraktion
Bottrop Hbf	Bahnsteigverlängerungen für den Einsatz der S9 ET 422 Triebwagen in Doppeltraktion
Essen-Zollverein Nord	Videoüberwachung (2011)
Dortmund-Mengede	Videoüberwachung (2011) und behindertenfreundlicher Ausbau mit Rampen zum Personentunnel
Haltern am See	Neue P&R-Anlage an der Südseite mit einem Durchstich an den vorhandenen Personentunnel (Planung)
Korschenbroich	neue Außenbahnsteige mit behindertenfreundlichen Zugängen (2014/2015)
Kleinenbroich	neue Außenbahnsteige mit behindertenfreundlichen Zugängen (2014/2015)
Düsseldorf-Gerresheim	behindertenfreundliche Zugänge und Aufweitung des Personentunnels