

# Projekt S-Bahn



1

## Projekt S-Bahn Ausgangslage im S-Bahn-Verkehr



### Qualität und Finanzlage

- Gute Pünktlichkeit im VRS  
Grund: neue Fahrzeuge, neues Fahrplan- und Linienkonzept seit 2004
- Unbefriedigende Pünktlichkeit im VRR  
Grund: alte Fahrzeuge, gewachsenes Angebot ohne strukturelle Anpassungen an neue Entwicklungen
- Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes bringt die Gefahr massiver Angebotskürzungen im SPNV und damit der Abwanderung von Fahrgästen auf den Pkw mit sich

### Konsequenz

- Gemeinsame Arbeitsgruppe von VRR, VRS und DB Regio erarbeitet neues Konzept für die S-Bahn

### Grundlagen eines neuen Konzeptes

- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit
- Minimierung von Leistungskürzungen
- Nachfragegerechte Angebotsstruktur
- Verbesserung der Pünktlichkeit und der Zuverlässigkeit

2

## Projekt S-Bahn Konzeptioneller Ansatz



### 1. Optimierter Fahrzeugeinsatz

- Umstellung des gesamten Systems auf ET 422 und ET 423, Abschaffung der alten lokbespannten S-Bahn-Wendezüge mit x-Wagen und der veralteten ET 420
- Nachfragegerechter Einsatz von Einfach- und Doppeltraktionen

### 2. Nachfragegerechte Angebotsstruktur

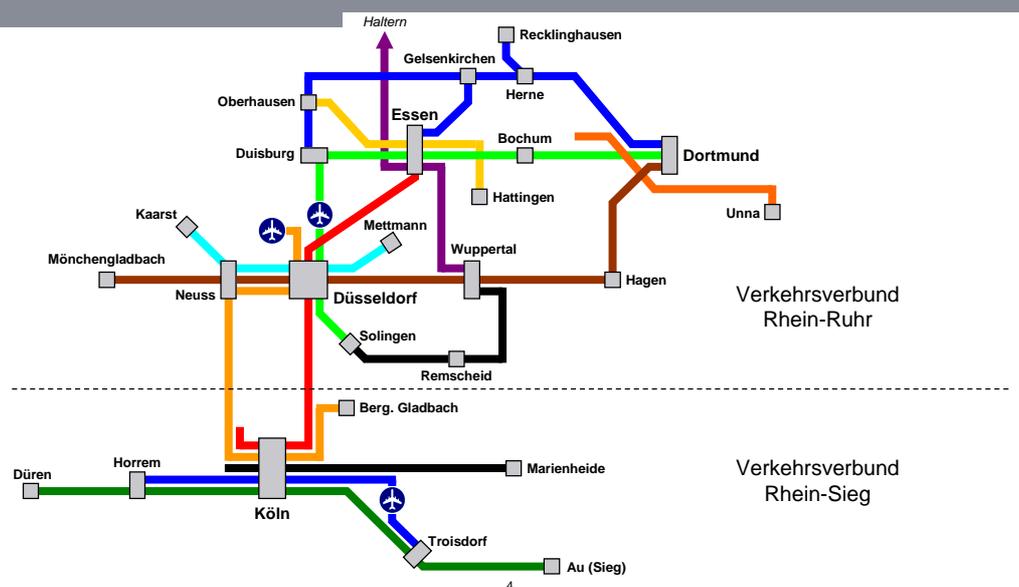
- Vollständiger Erhalt des S-Bahn-Angebotes auf den stark nachgefragten Hauptachsen im Kern des Ballungsraum
- Behutsame Anpassung des Angebotes auf schwach nachgefragten Abschnitten in Randlage an die geringere Nachfrage

### 3. Stabiles Fahrplangefüge, höhere Qualität

- Mehr Puffer im Fahrplan, auskömmliche Haltezeiten
- Entspannte Zugfolge in den großen Knotenbahnhöfen und auf den Stammstrecken
- Bessere Fahrdynamik der neuen Fahrzeuge als Qualitätspuffer

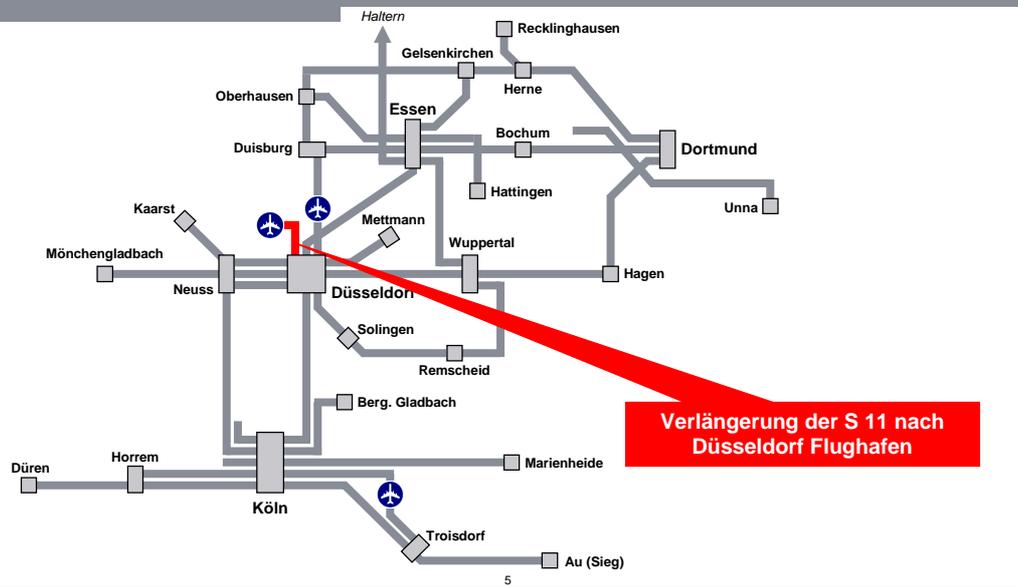
3

## Projekt S-Bahn Das neue Liniennetz

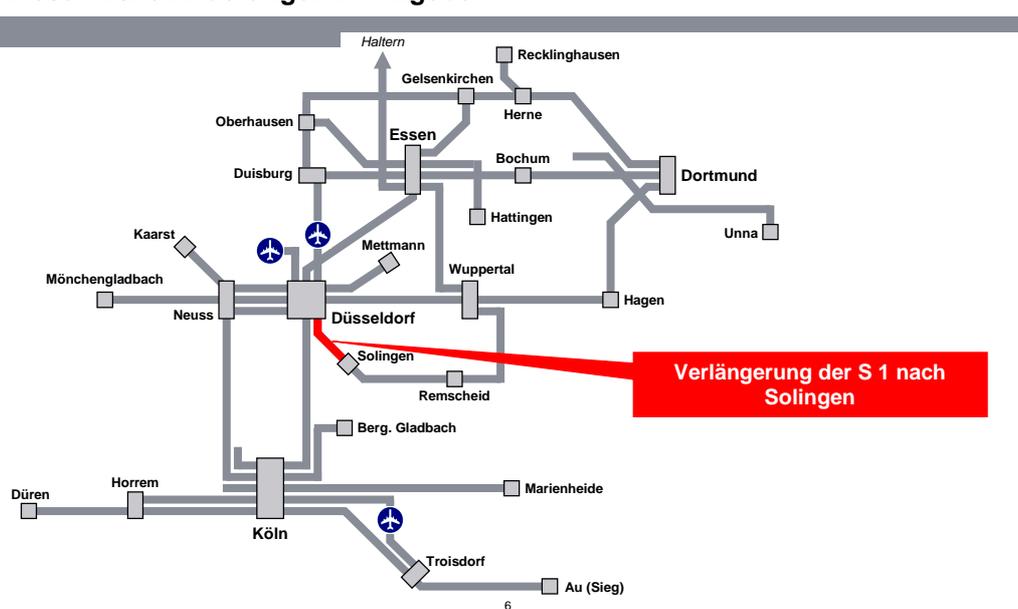


4

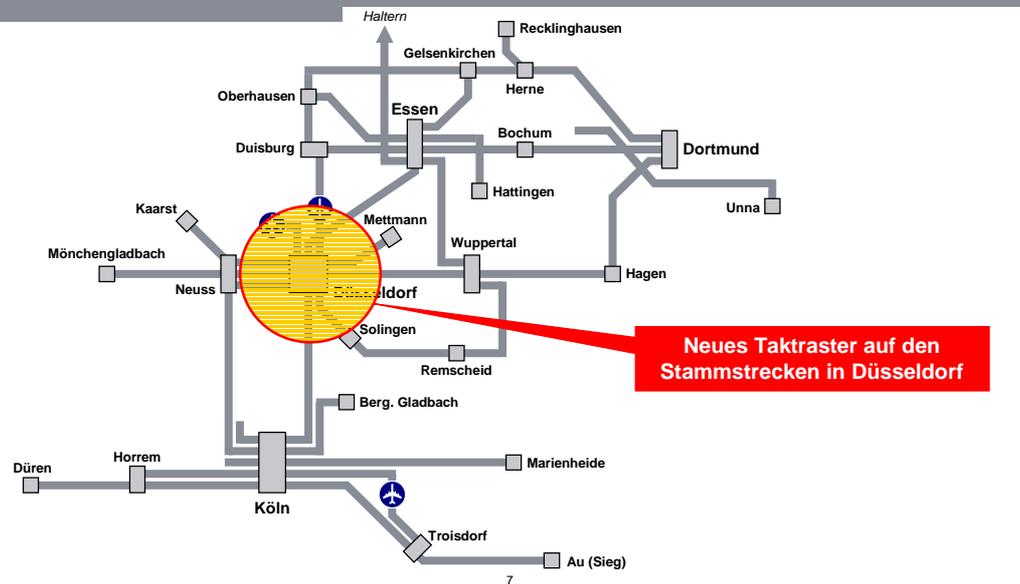
# Projekt S-Bahn Wesentliche Änderungen im Angebot



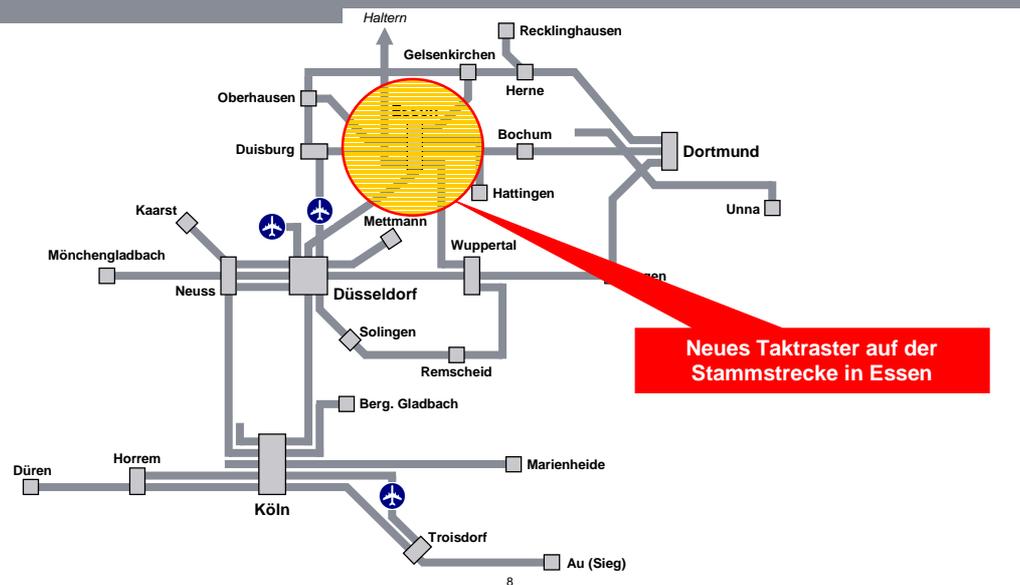
# Projekt S-Bahn Wesentliche Änderungen im Angebot



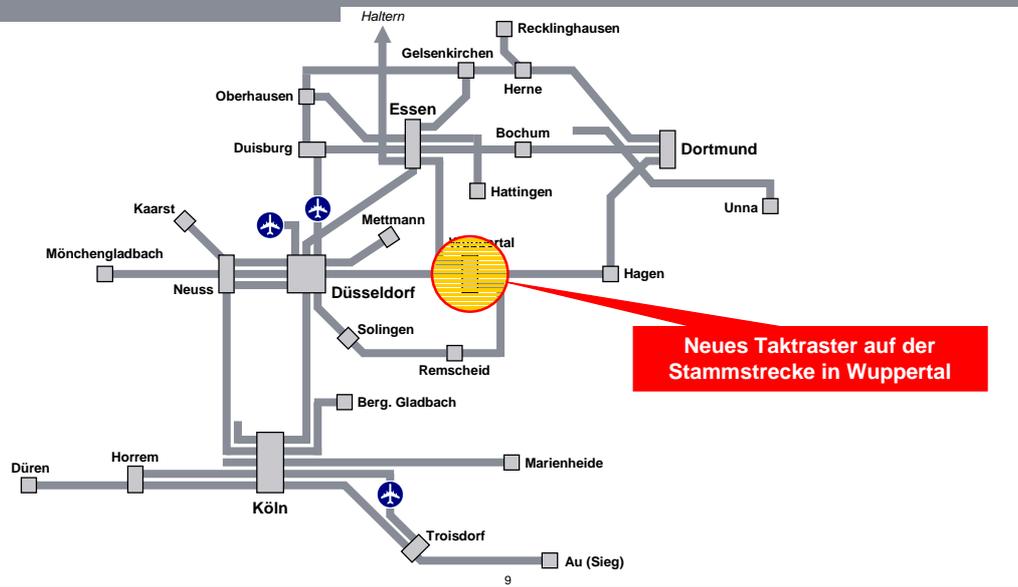
# Projekt S-Bahn Wesentliche Änderungen im Angebot



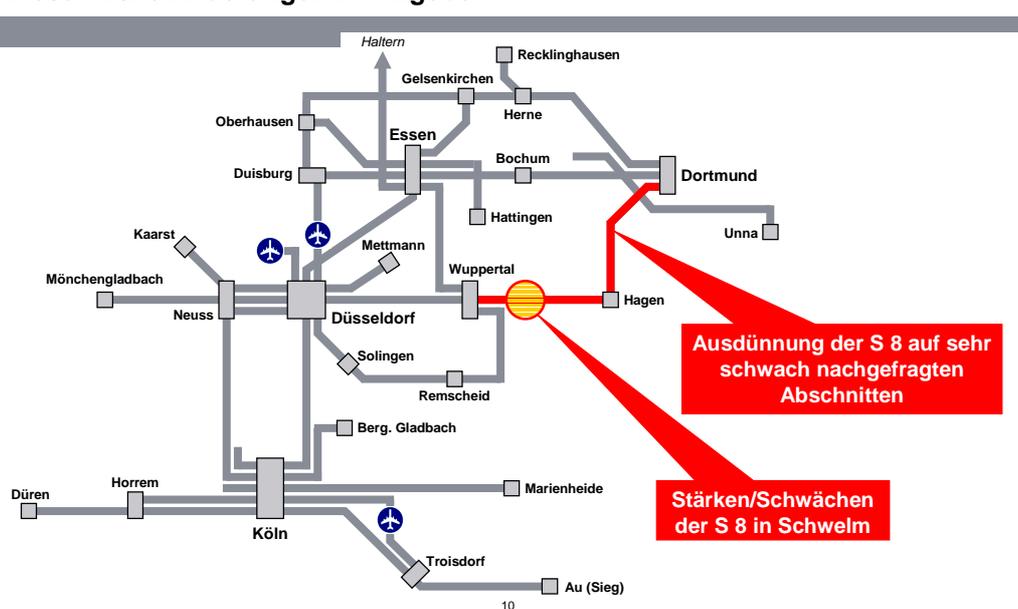
# Projekt S-Bahn Wesentliche Änderungen im Angebot



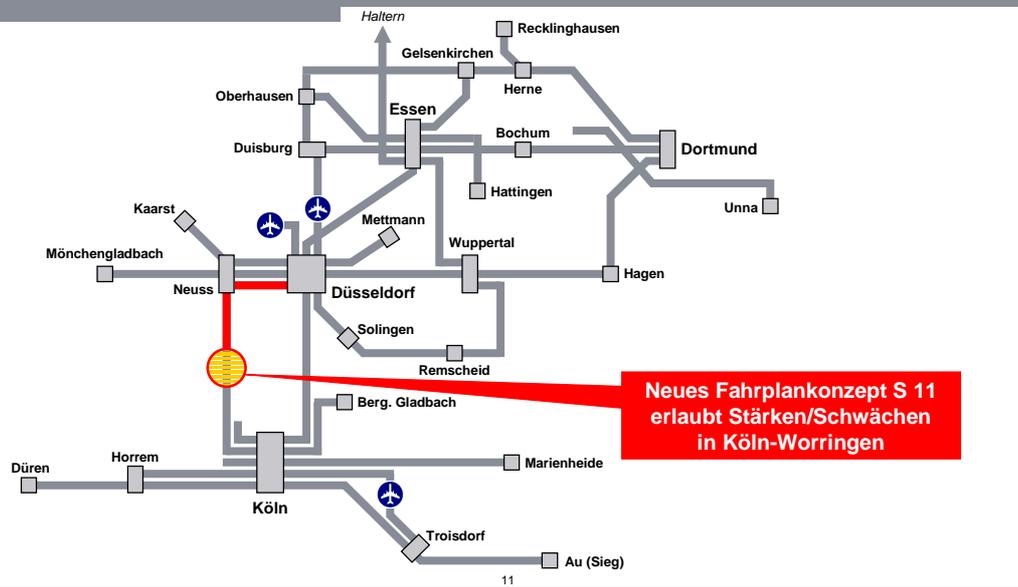
**Projekt S-Bahn  
Wesentliche Änderungen im Angebot**



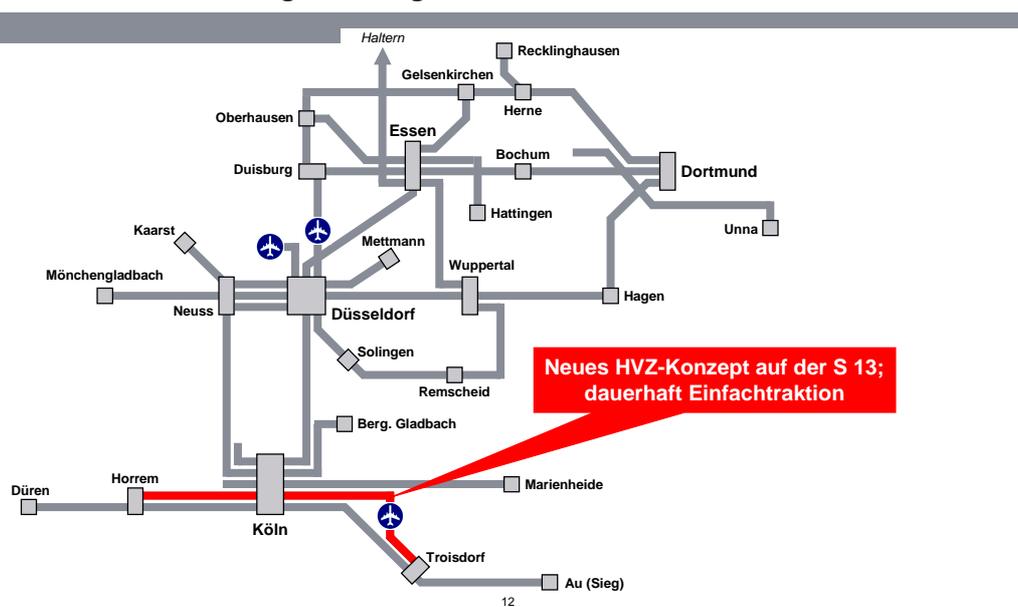
**Projekt S-Bahn  
Wesentliche Änderungen im Angebot**



## Projekt S-Bahn Wesentliche Änderungen im Angebot



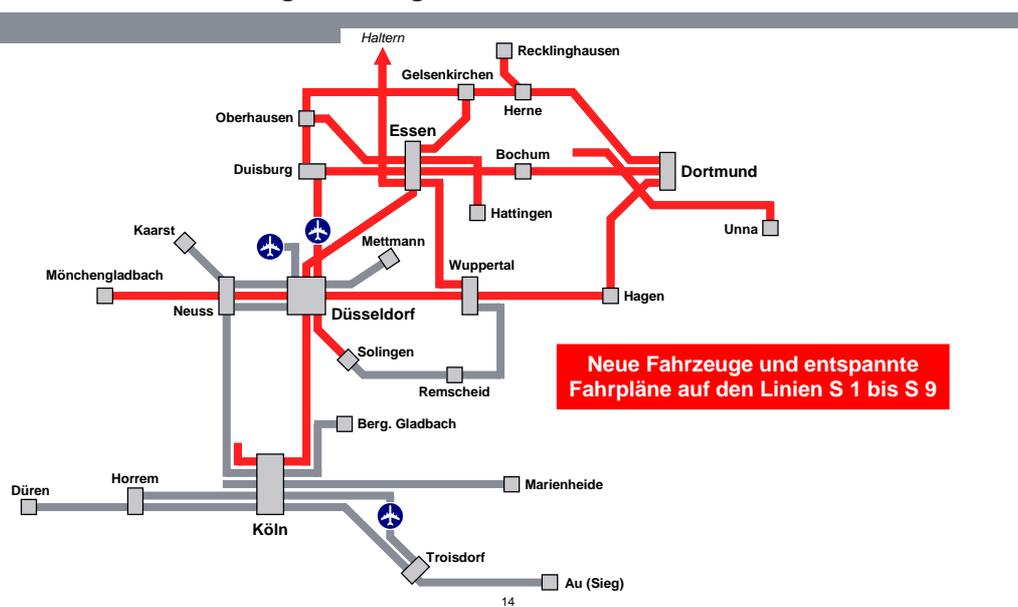
## Projekt S-Bahn Wesentliche Änderungen im Angebot



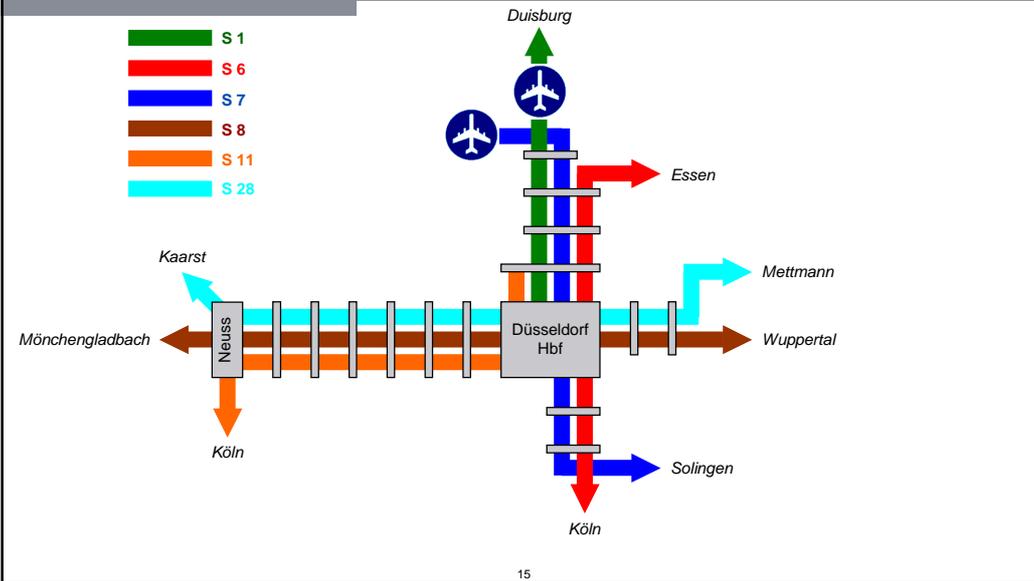
**Projekt S-Bahn  
Wesentliche Änderungen im Angebot**



**Projekt S-Bahn  
Wesentliche Änderungen im Angebot**

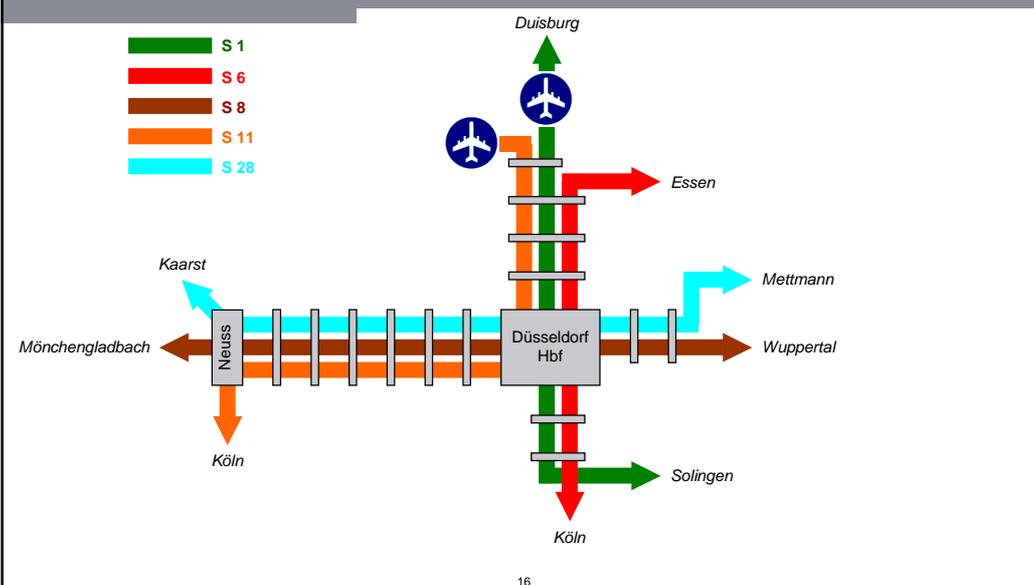


**Projekt S-Bahn  
Knoten Düsseldorf: Linienführung im Status quo**



15

**Projekt S-Bahn  
Knoten Düsseldorf: Neuer Linienstern**



16

## Projekt S-Bahn Süd-Nord-Stammstrecke Düsseldorf: Entspannte Zugfolge



17

## Projekt S-Bahn Knoten Düsseldorf: Vorteile des neuen Liniensterns



### Verkehrliche Vorteile: Bessere Verbindungen in der Region

- Erstmals Direktverbindungen von Dormagen und Neuss nach Düsseldorf Flughafen
- Direktverbindung von Solingen/Hilden zum Flughafen bleibt über den Fernbahnhof erhalten
- Neue Direktverbindung von Solingen/Hilden in Richtung Duisburg
- Verbesserte bahnsteiggleiche Anschlüsse der S-Bahnen untereinander in Düsseldorf Hbf
- Klar strukturierte Linienführung, keine Abweichungen mehr im Berufsverkehr (Bsp.: S 11)

### Betriebliche Vorteile: Höhere Qualität für die Kunden

- Entlastung des Knotens Düsseldorf: Entfall einer kompletten Linie, gleichzeitig Erhalt der Bedienungsfrequenz auf den Strecken
- Einführung eines neuen Taktrasters, das erstmals den Erfordernissen der Signaltechnik entspricht und damit einen pünktlichen Betrieb ermöglicht
- Auskömmliche Haltezeiten in Düsseldorf Hbf für den Fahrgastwechsel im Berufsverkehr und zum Auffangen kleinerer Störungen

18

## Projekt S-Bahn Das neue Angebot auf der S1/S7



### Fahrzeuge heute



ET 420

### Fahrzeuge ab Dez. 2007



X-Wagen

19

## Projekt S-Bahn Fahrzeuge



### Fahrzeuge

- Die ersten neuen S-Bahn-Züge im VRR starten auf der S 1:  
Umstellung der Linie auf neue Elektrotriebzüge (ET 422) im Laufe des Jahres 2008
- Abschaffung der alten Triebzüge (ET 420) zum Ende des Jahres 2007
- Zwischenzustand bis zur Lieferung der neuen Fahrzeuge: Einsatz von konventionellen S-Bahn-Wagen



20

## Projekt S-Bahn Das neue Angebot in Solingen



### Anschlüsse Remscheid – Düsseldorf und zurück

- Der direkte Anschluss zwischen RB 47 und S 1 bleibt in beiden Richtungen erhalten
- Züge der RB 47 und S 1 stehen weiterhin am selben Bahnsteig gegenüber

#### Remscheid – Solingen – Düsseldorf

RB 47				
Remscheid Hbf	ab	45	05	25
Solingen Hbf	an	07	27	47
		↓	↓	↓
S 1				
Solingen Hbf	ab	13	33	53
Düsseldorf Hbf	an	35	55	15

#### Düsseldorf – Solingen – Remscheid

S 1				
Düsseldorf Hbf	ab	05	25	45
Solingen Hbf	an	27	47	07
		↓	↓	↓
RB 47				
Solingen Hbf	ab	32	52	12
Remscheid Hbf	an	55	15	35

21

## Projekt S-Bahn Verbesserte Anschlüsse



### Anschlüsse von Hilden über Solingen nach Köln und zurück

- Verbesserte Systemanschlüsse von Köln/Opladen in Richtung Düsseldorf und zurück

#### Köln – Solingen – Düsseldorf

RB/RE				
Köln Hbf	ab	52	21	
Solingen Hbf	an	19	42	
		↓	↓	
S 1				
Solingen Hbf	ab	33	53	
Düsseldorf Hbf	an	55	15	

#### Düsseldorf – Solingen – Köln

S 1				
Düsseldorf Hbf	ab	05	45	
Solingen Hbf	an	27	07	
		↓	↓	
RB/RE				
Solingen Hbf	ab	37	15	
Köln Hbf	an	05	38	

22

## Projekt S-Bahn Das Angebot in Solingen/Hilden



### 10-Minuten-Takt im Berufsverkehr

- Der 10-Minuten-Takt im Berufsverkehr zwischen Solingen/Hilden und Düsseldorf bleibt erhalten
- Kurzfristiges Konzept: Voraussichtlich Pendelzüge Solingen Hbf – Düsseldorf Hbf, ggf. einzelne Direktverbindungen von/nach Remscheid
- Langfristiges Konzept: Im Berufsverkehr zusätzliche Direktverbindungen von Remscheid nach Düsseldorf, um Pendlern aus Remscheid und der Solinger Stadtmitte mehr umsteigefreie Verbindungen anbieten zu können

### Fahrplanauszug Solingen – Düsseldorf in der Spitzenstunde

		S 1	S	S 1	S	S 1	S	S 1
Solingen Hbf	ab	6:53	7:03	7:13	7:23	7:33	7:43	7:53
Düsseldorf Hbf	an	7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15

23

## Projekt S-Bahn Das Angebot in Langenfeld



### 10-Minuten-Takt im Berufsverkehr

- Der 10-Minuten-Takt im Berufsverkehr zwischen Langenfeld und Düsseldorf bleibt erhalten

### Fahrplanauszug Langenfeld – Düsseldorf in der Spitzenstunde

		S 6	S	S 6	S	S 6	S	S 6
Langenfeld	ab	6:06	6:16	6:26	6:36	6:46	6:56	7:06
Düsseldorf Hbf	an	6:28	6:40	6:48	7:00	7:08	7:20	6:28

24

## Projekt S-Bahn Das Angebot in Erkrath



### 10-Minuten-Takt im Berufsverkehr

- Der 10-Minuten-Takt im Berufsverkehr zwischen W-Vohwinkel und Düsseldorf bleibt erhalten

### Fahrplanauszug Erkrath – Düsseldorf in der Spitzenstunde

		S 8	S	S 8	S	S 8	S	S 8
Erkrath	ab	6:21	6:29	6:41	6:49	7:01	7:09	7:21
Düsseldorf Hbf	an	6:30	6:38	6:50	6:58	7:10	7:18	7:30

25

## Projekt S-Bahn Das Angebot in Ratingen S6



- Die Verstärkerzüge Ratingen-Ost – Düsseldorf der S6 sollen zum Fahrplanwechsel 2007/2008 bis auf 2 Züge entfallen.

- Nach vollständiger Umstellung der Linie S6 mit Doppeltraktion ET422 sind alle Verstärkerfahrten Ratingen – Düsseldorf verkehrlich entbehrlich.

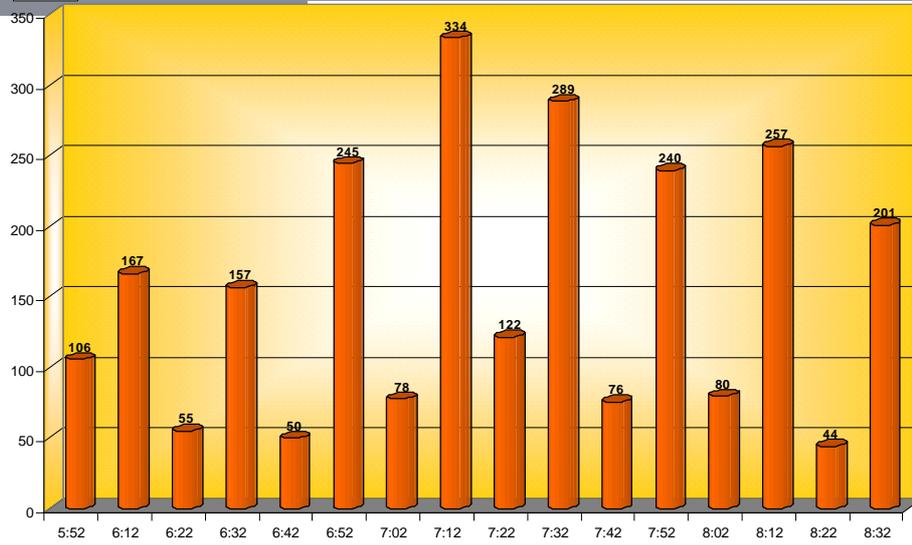
26

## Besetzung S6 HVZ



Maximal besetzter Abschnitt der S6 Ratingen -> Düsseldorf Mo-Fr (RES-Zahlen)

Reihe1





Essen/Gelsenkirchen, 14. Juni 2007

## Mehr Wettbewerb und weniger Geld für die DB

### **VRR-Verwaltungsrat beschließt Maßnahmen zur Qualitätssicherung und zur Finanzierung des Nahverkehrs**

**Die mangelhaften Leistungen der Deutschen Bahn (DB) im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und die drohende Finanzierungslücke, ausgelöst durch die Kürzung der Regionalisierungsmittel zwingen den Verbund zum Handeln. So hat heute der VRR-Verwaltungsrat beschlossen, die Zahlungen an die DB erheblich zu reduzieren und künftig große Teile der Leistungen im Wettbewerb zu vergeben. Durch diese Maßnahmen lassen sich die Kürzungen auf ein Minimum reduzieren und den Fahrgästen bleibt auch weiterhin ein nachfragegerechter Nahverkehr erhalten.**

Ab sofort wird der VRR bei den Zahlungen an die DB 45 Millionen Euro jährlich einbehalten, die im Vergleich zu marktüblichen Preisen aus Sicht des VRR bisher zu viel gezahlt werden. Außerdem, so der Beschluss des Verwaltungsrats, sollen rund zehn Millionen Zugkilometer so schnell wie möglich im Wettbewerb vergeben werden. Für 2008 musste zudem eine Reduzierung des Leistungsangebots um drei Prozent verabschiedet werden, um der schwierigen Finanzierungssituation im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gerecht zu werden. Dem VRR fehlen aufgrund von Kürzungen rund 30 Millionen Euro im Jahre 2008.

Diesen Entscheidungen waren intensive Verhandlungen zwischen VRR und DB vorausgegangen, die aber zu keinem Ergebnis führten. „Die Qualität des Nahverkehrs auf der Schiene war nicht mehr in dem vertraglich mit der DB festgeschriebenen Maße gewährleistet. Leider ist es bisher nicht gelungen, eine einvernehmliche Lösung zu erzielen, die auch die verschärfte Finanzierungssituation berücksichtigt. Daher mussten wir nun aktiv werden, um die festgesetzten Standards auch tatsächlich durchsetzen zu können“, erläutert

Frank Heidenreich, Vorsitzender der CDU-Fraktion im VRR, der gleichzeitig weiterhin Gesprächsbereitschaft in Richtung DB signalisiert. Auch der stellvertretende Vorsitzende der SPD-Fraktion Lothar Beine ist für weitere Verhandlungen mit der DB offen: „Allen konstruktiven Vorschlägen, die zu einem attraktiven Nahverkehr für Fahrgäste im Verbundgebiet führen stehen wir nach wie vor positiv gegenüber.“

Ausgangspunkt für die seit Monaten andauernden Verhandlungen mit der DB waren die schlechten Leistungen des Unternehmens auf verschiedenen Linien. „Wenn die Pünktlichkeit auf manchen Strecken bei unter 70 Prozent statt bei den vereinbarten mindestens 90 Prozent liegt, ist das nicht akzeptabel“, stellt VRR-Vorstand Martin Husmann klar. Als erste Konsequenz dieser Missstände hatte der VRR der DB bereits seit April eine Million Euro monatlich weniger gezahlt.

Neben den mangelhaften Leistungen der DB sorgen die massive Kürzung der Regionalisierungsmittel sowie die erheblich gestiegenen Energiekosten für zusätzlichen Handlungsdruck. „Die für 2008 fehlenden 30 Millionen Euro nur durch Leistungskürzungen zu schließen ist kaum möglich – und schon gar nicht im Sinne eines nachfragegerechten Angebots“, macht Husmann die Dimensionen deutlich. „Wir gehen davon aus, dass auch die DB ihren Beitrag dazu leistet, die Finanzierbarkeit des SPNV weiterhin sicherzustellen,“ so Husmann weiter.

Im Zuge der Verhandlungen hatte die DB zwar einige Angebote zur Kosteneinsparung vorgelegt, die allerdings allesamt an finanziell nicht akzeptable Gegenleistungen gebunden waren. So verlangte die Bahn für die Optimierung des S-Bahn-Netzes eine Vertragsverlängerung um vier Jahre, ein Konzept für das RegionalExpress(RE)-Netz sollte sogar an eine Vertragsverlängerung um sechs Jahre gebunden sein. „Solche Bedingungen sind eine klare Wettbewerbsverhinderung“, so Heidenreich. Denn von Vertragsverlängerungen im RE-Netz sind auch die Nachbarverbände betroffen, da viele RE-Linien durch mehrere Verbundgebiete fahren. Im konkreten Fall hätte das bedeutet, dass die Nachbarzweckverbände ihre Verträge um bis zu 14 Jahre hätten verlängern müssen.

Da dem VRR bis Anfang Juni keine geeigneten Vorschläge seitens der DB vorlagen, wurden die Gespräche zu diesem Zeitpunkt bis auf Weiteres ohne Einigung eingestellt. „Das bedeutet auch, dass das bereits geplante und bestellte optimierte S-Bahn-Netz, das zum Fahrplanwechsel im Dezember an den Start gehen sollte, zunächst einmal gescheitert ist“, bedauert Beine. „Wir hoffen aber, dass wir zumindest in diesem Punkt noch zu konkreten Verabredungen kommen,“ so Beine weiter. Die Positionen von VRR und DB liegen hierbei nicht so weit auseinander und die DB hat bereits ihre Verhandlungsbereitschaft angedeutet.

Auf der Suche nach Maßnahmen zur Qualitäts- und Angebotssicherung hat der VRR frühzeitig seinen Vertrag mit der DB auf mögliche Handlungsalternativen überprüfen lassen. Dabei zeigte sich, dass schon in diesem Jahr Ausschreibungen von SPNV-Leistungen in größerem Umfang eingeleitet werden können, die dann ab 2010/2011 zu entsprechenden Betriebsaufnahmen führen könnten. Zudem kamen Prüfer zum Ergebnis, dass der VRR der DB im Vergleich zu den marktüblichen Preisen mindestens 45 Millionen Euro jährlich zu viel zahlt. „Unser Vertrag mit der DB stammt aus einer Zeit, als es im VRR faktisch noch keinen Wettbewerb gab und die DB die Preise in einer Höhe festsetzen konnte, die heute nicht mehr möglich wäre“, erläutert Husmann.

Aus der Vertragsprüfung hat der VRR sein heute beschlossenes Vorgehen abgeleitet. Durch umfangreiche Ausschreibungen und Einbehaltungen des zuviel gezahlten Betrags lassen sich die fehlenden Finanzierungsmittel kompensieren, ohne übermäßig stark Leistungen zu kürzen. So werden zum Fahrplanwechsel im Dezember nur drei Prozent des SPNV-Angebotes abbestellt. Das bedeutet: Es wird keine Streckenstilllegungen geben, die Kürzungen beziehen sich lediglich auf einzelne Hauptverstärkerfahrten, Parallelverkehre und Fahrten in nachfrageschwachen Zeiten.

### **Anlage 1: Kürzungsmaßnahmen**

### **Anlage 2: Wettbewerbskonzept**

Kontakt für Journalisten:

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Sabine Tkatzik

Telefon: (02 09) 15 84 – 421

Telefax: (02 09) 15 84 - 123 421

E-Mail: [tkatzik@vrr.de](mailto:tkatzik@vrr.de)

**Alle Pressemitteilungen finden Sie auch im Internet unter [www.vrr.de](http://www.vrr.de)!**

## **Anlage 1: Kürzungsmaßnahmen**

Diese geplanten Kürzungen sind für den Fahrplanwechsel 2007/2008 vorgesehen. Bereits zum letzten Fahrplanwechsel wurden im VRR Kürzungsmaßnahmen mit einem Volumen von rd. 420.000 Zugkilometer umgesetzt.

- **RE1:** Wegfall eines HVZ-Zugpaares zwischen Hamm und Essen. Der Zug kann aufgrund der zeitlich parallel verkehrenden Linie RE11 entfallen. Der Zug der Linie RE11 bedient alle Halte zwischen Dortmund und Hamm.
- **RE5:** Wegfall eines Zugpaares in der Tagesrandlage zwischen Duisburg und Köln aufgrund geringer Fahrgastnachfrage.
- **RE11:** Wegfall eines Zugpaares in der Nebenverkehrszeit zwischen Düsseldorf und Paderborn.
- **RE13:** Wegfall von 3 Zugpaaren in der Schwachverkehrszeit an Samstagen und Sonntagen sowie eines Zugpaares montags - freitags zwischen Hagen und Hamm aufgrund schwacher Fahrgastnachfrage und ausreichendem Parallelverkehr.
- **RE17:** Wegfall von 2,5 HVZ-Zugpaaren Hagen – Bestwig aufgrund zu geringer Fahrgastnachfrage. Der angebotene Regelverkehr ist für die Fahrgastnachfrage vollkommen ausreichend.
- **RB38:** Wegfall eines HVZ-Zugpaares zwischen Grevenbroich und Neuss.
- **RB42:** Wegfall des Linienabschnitts Haltern - Recklinghausen bei den Zwischentakten der RB 42 aufgrund der Fahrgastnachfrage. Fahrgäste können auf den Stammtakt der RB 42 oder auf die Linie RE2 ausweichen.
- **RB42:** Reduzierung des Zwischentaktes der RB 42 auf 6 Zugpaare aufgrund der Fahrgastnachfrage.
- **RB44:** Taktausdünnung der Linie auf einen 60'-Takt Dorsten – Bottrop – Oberhausen aufgrund der Fahrgastnachfrage.
- **RB46:** Taktausdünnung auf einen 60'-Takt an Samstagen zwischen Bochum und Gelsenkirchen.
- **RB 48:** Wegfall des Linienabschnitts W Hbf – W-Oberbarmen. Die Kürzung des Linienweges kann durch zahlreichen Parallelverkehr aufgenommen werden.
- **RB 56:** Flügelkonzept in Lethmate
- **RB59:** Ausdünnung auf 60'-Takt an Samstagen zwischen Dortmund und Soest sowie Wegfall eines Zugpaares montags – freitags.
- **RB 91:** Entfall der Linie an Sonntagen. Die Fahrgastnachfrage kann durch die parallel zwischen Hagen und Siegen verkehrende Linie RE16 aufgenommen werden.
- **S8:** Der 20'-Takt der S8 wird zwischen W-Oberbarmen und Hagen auf 2 Fahrten/h ausgedünnt.

- **Nachtnetz:** Ausdünnung im Nachtverkehr u.a. auf den Linien RE1, RB42, RB46, S6, S9 und S28.

## **Anlage 2: Wettbewerbskonzept**

Schnellstmögliche Überführung von rd. 10 Millionen Zugkilometern in den Wettbewerb.  
Diese könnten wie folgt ausgeschrieben werden:

### Teilnetz 1:

RE7  
RB33  
RE2  
RB42  
RE4 (optimiert)  
RB47  
S 28

### Teilnetz 2:

RE1  
RE5  
RE6  
RE11  
RE8  
RB27  
RB35  
RB48

### Teilnetz 3:

RB37  
RB38  
RB39  
RB32