VRR startet S-Bahn-Ausschreibung nach RRX-Vorbild mit neuem 15/30-Minuten-Takt

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 läuft der aktuelle Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG, Region NRW, für die S-Bahn-Linien S 1, S 2, S 3, S 4, S 6, S 9, S 11 und S 68 aus. Um in rund viereinhalb Jahren den Betrieb auf diesen Linien im Rahmen neuer Verkehrsverträge weiterführen und qualitative Verbesserungen realisieren zu können, brachte der VRR im Juli 2015 den Wettbewerb um die S-Bahn-Leistungen auf den Weg. Wie auch beim Rhein-Ruhr-Express entschieden sich die politischen Gremien im VRR, die Fahrzeugbeschaffung und -instandhaltung sowie den Betrieb der S-Bahn-Linien getrennt voneinander zu vergeben. Im Betriebsverfahren berücksichtigt wurde auch der neue 15/30-Minuten-Takt im Ruhrgebiet. Mit dieser Taktumstellung möchte der VRR ein bedarfsgerechteres S-Bahn-Angebot schaffen und dieses besser an die übrigen SPNV-Verkehre (Regionalexpress, Regionalbahn und zukünftiger Rhein-Ruhr-Express) anpassen.

Aufgrund der Mittelstandsklausel im Vergaberecht und unterschiedlicher verkehrlicher und baulicher Voraussetzungen auf den verschiedenen Linien wird das S-Bahn-Netz in drei Teilnetzen vergeben. Die Linien S 1 (Dortmund – Solingen) und S 4 (Dortmund-Lütgendortmund – Unna) mit rund 4,8 Millionen Zugkilometern jährlich bilden das Teilnetz 1. Das zweite Teilnetz umfasst die Linien S 2 (Dortmund – Essen/Recklinghausen), S 3 (Hattingen – Oberhausen), S 9 (Hagen – Haltern am See/Recklinghausen), RB 3 (Dortmund – Duisburg), RB 40 (Essen – Hagen) und RB 41 (Wesel – Wuppertal) mit jährlich rund 6,9 Millionen Zugkilometern. Für beide Teilnetze werden die Wettbewerbsverfahren zur Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge einerseits und zum Betrieb der jeweiligen Linien andererseits getrennt durchgeführt. Mit diesem Modell können – das zeigen die Erfahrungen aus den RRX-Vergabeverfahren – äußerst wirtschaftliche und nachhaltige Ausschreibungsergebnisse erzielt werden.

Trennung von Fahrzeugbeschaffung und Betrieb: RRX-Vergaben als Vorbild

Eine Vielzahl der Stationen entlang der Linien S 1 und S 4 sind derzeit für Züge mit einer Einstiegshöhe von 96 Zentimetern ausgelegt, eine Umrüstung vieler Bahnsteige auf eine Höhe von 76 Zentimetern ist nach derzeitigen Planungen erst in den 2030er Jahren vorgesehen. Entsprechend möchte der VRR für Teilnetz 1 Gebrauchtfahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 96 Zentimetern beschaffen. Der Auftragnehmer soll die Fahrzeuge über den Vertragszeitraum von 15 bis 20 Jahren instand halten, reparieren und permanent verfügbar halten. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen konzentrieren sich auf den Betrieb der Linien.

Für die S-Bahn-Linien in Teilnetz 2 werden Neufahrzeuge mit 76 Zentimeter hohen Einstiegsbereichen beschafft. Mehrere Stationen entlang der betref-

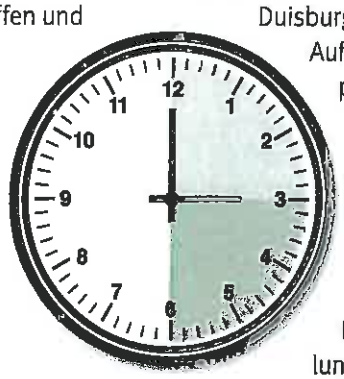
fenden Linien weisen bereits heute eine entsprechende Bahnsteighöhe auf, andere werden nach derzeitigen Planungen während der Laufzeit des neuen Verkehrsvertrages von 15 Jahren entsprechend umgebaut. Geplant ist, dass ein Fahrzeughersteller die etwa 30 Fahrzeuge nicht nur baut, sondern auch über deren gesamten Lebenszyklus von 30 Jahren wartet, instand und hundertprozentig verfügbar hält. Wie auch in Teilnetz 1 werden den EVU die Fahrzeuge für den Betrieb der Linien zur Verfügung gestellt.

Eine Besonderheit stellt Teilnetz 3 mit den Verbundgrenzen überschreitenden Linien S 6, S 11 und S 68 dar. Im Nahverkehr Rheinland (NVR) läuft der Verkehrsvertrag dieser S-Bahn-Linien bis Dezember 2023. Im VRR wird daher eine Verlängerung des bestehenden VRR-Verkehrsvertrages mit der Deutschen Bahn bis zu diesem Zeitpunkt angestrebt. Zum Einsatz kommen die auch bisher auf den Linien eingesetzten Fahrzeuge: auf der Linie S 6 (Essen – Köln) Fahrzeuge der Baureihe 422, auf der Linie S 11 (Bergisch Gladbach – Düsseldorf Flughafen) die Baureihe 423 und auf der ausschließlich zur Hauptverkehrszeit verkehrenden Linie S 68 (Langenfeld – Wuppertal-Vohwinkel) die Baureihe 422 sowie gegebenenfalls einige ältere Fahrzeuge.

Neuer 15/30-Takt verbessert den S-Bahn-Betrieb

Um im S-Bahn-Verkehr ab dem Fahrplanwechsel 2019 betriebliche Verbesserungen realisieren zu können, wird im Zuge der Betriebsvergaben eine Taktumstellung vollzogen. Unter Berücksichtigung infrastruktureller und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen wurde vom VRR ein nachfrageorientierter 15/30-Minuten-Takt entwickelt, der auf vielen S-Bahn-Relationen in der Hauptverkehrszeit einen 15-Minuten-Takt vorsieht und in der Nebenverkehrszeit auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt wird. So möchte der VRR Wegeketten im SPNV verbessern und damit Reisezeiten verkürzen, neue Direktverbindungen schaffen und insbesondere die Nord-Süd-Verkehre in der Region stärken. In einer Sondersitzung am 22. Mai 2015 beschloss der VRR-Verwaltungsrat die Taktumstellung, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 realisiert werden soll. Mit der Entscheidung für den neuen S-Bahn-Takt setzt der Verbund zentrale Punkte aus dem VRR-Nahverkehrsplan um.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr geht davon aus, dass mit der Taktumstellung und Anpassungen des kommunalen ÖPNV – beispielsweise wichtiger Zubringer-Linien zur S-Bahn – Nachfragesteigerungen im SPNV von rund 4,8 Millionen Fahrten pro Jahr erzielt werden können, was einem Plus von 4,6 Prozent im Vergleich zum Status quo entspricht. Ohne Anpassungen im kommunalen ÖPNV sind 3,8 Millionen Fahrten mehr als heute (+3,7 Prozent) denkbar. Punktuell bringt die Taktumstellung zwar auch einige nachteilige Veränderungen im Netz mit sich, beispielsweise der Taktsprung der S 1 in Duisburg Hbf. Diese sind nach Auffassung der Verkehrsplaner beim VRR jedoch hinnehmbar, wägt man die verkehrlichen Verbesserungen gegen die zu erwartenden Nachteile ab. Ziel des VRR ist es, die weiterführenden Planungen zur Taktumstellung eng mit den benachbarten SPNV-Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Fahrgastverbänden abzustimmen und laufend zu optimieren. Zudem schafft der VRR finanzielle Planungssicherheit auf Seiten der kommunalen Verkehrsunternehmen: Sie erhalten von 2020 bis 2025 jährlich drei Millionen Euro aus den prognostizierten Mehreinnahmen, um Anpassungen der kommunalen Verkehre finanzieren zu können.



Die wesentlichen Vorteile für den SPNV auf einen Blick*:

Angebotsausweitungen

- Ausweitungen zum 15-Minuten-Takt auf der zentralen Ruhrachse Essen – Dortmund (S 1)
- Angebotsausweitungen zum 15-Minuten-Takt in der HVZ zwischen DO-Mengede und DO Hbf (S 2)
- Angebotsausweitung zum 15-Minuten-Takt in der HVZ auf der Strecke DO-Lütgendortmund – DO-Dorstfeld – Unna-Königsborn (S 4)
- Dortmund – Recklinghausen (S 2) zukünftig auch am Wochenende
- 30-Minuten-Takt Essen – Dorsten (RE 14) ergibt etwa 15-Minuten-Takt mit S 9 bis Gladbeck

Schnellere Verbindungen

- Neben dem RE 3 zweite schnelle Leistung auf der Emscher-Achse: Dortmund Hbf – DO-Mengede – Herne – Gelsenkirchen – Duisburg mit RB 3 um 10 Minuten beschleunigt
- Verbindung Essen – Wuppertal (RB 41) um 9 Minuten beschleunigt (–19 %)
- Verbindung Mettmann – Essen (S 28/RB 41) um 12 Minuten beschleunigt (–19 %)

Neue Direktverbindungen

- Recklinghausen – Herten – Gladbeck – Bottrop – Essen – Wuppertal (Hertener Bahn)
- Wesel – Dinslaken – Mülheim – Essen – Velbert – Wuppertal (RB 41)
- Bottrop – Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach (RB 33)

*Die Feinabstimmungen für die Verstärkerlinien im Raum Dortmund befanden sich zum Redaktionsschluss noch in der Detailplanung.