



S-BAHN RHEIN-RUHR

Die S-Bahn Rhein-Ruhr

Mobilität für die Metropolregion Rhein-Ruhr





Inhalt

Vorwort.....	Seite 3
S-Bahn Rhein-Ruhr auf einen Blick.....	Seite 4
Neues Betriebskonzept ab Dezember 2019 mit nachfragegerechtem 15/30-Minuten-Takt	Seite 6
S-Bahn-Infrastruktur: VRR strebt einheitliche Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern an	Seite 12
S-Bahn-Ausschreibung nach RRX-Vorbild	Seite 14
Leistungsstarke S-Bahnen für die Rhein-Ruhr-Region.....	Seite 16
Impressum.....	Seite 19

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die S-Bahn Rhein-Ruhr ist das Rückgrat des Schienenpersonennahverkehrs in der Metropolregion Rhein-Ruhr. Im dicht besiedelten polyzentrischen Ballungsraum des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) sichert sie mit ihrer hohen Dichte an Haltepunkten die Mobilität von zahlreichen Menschen. Seit den Anfängen Ende der 1960er Jahre wurde das S-Bahn-Netz stetig ausgebaut und die Fahrgastzahlen sind kontinuierlich gestiegen. Dieser Trend ist sehr erfreulich, allerdings wird das heutige S-Bahn-System dem kontinuierlich steigenden Fahrgastaufkommen und den Kundenanforderungen nicht mehr gerecht. Da im Dezember 2019 der aktuelle Verkehrsvertrag mit der Deutschen Bahn ausläuft, passt der VRR die S-Bahn Rhein-Ruhr an die aktuellen Anforderungen und den Bedarf der Zukunft an.

Im Rahmen europaweiter Vergabeverfahren hat der VRR jetzt die Weichen für einen leistungsstarken S-Bahn-Verkehr ab Dezember 2019 und die entsprechende Nahverkehrsinfrastruktur gestellt. Mit einem geänderten Betriebskonzept wird die S-Bahn Rhein-Ruhr zukünftig stärker dem Bedarf der Nahverkehrskunden gerecht und somit dem hohen Fahrgastaufkommen Rechnung tragen. So wird auf mehreren S-Bahn-Linien der bisherige 20-Minuten-Takt auf einen nachfrageorientierten 15/30-Minuten-Takt umgestellt. Zudem strebt der VRR mittelfristig im gesamten S-Bahn-System eine einheitliche Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern an. Damit leistet er einen wichtigen Beitrag, um allen Fahrgästen, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen, einen niveaugleichen und somit barrierefreien Einstieg in alle Nahverkehrszüge zu ermöglichen. Wichtig für einen reibungslosen Betrieb der S-Bahn sind Fahrzeuge, die nachfragegerechte Kapazitäten bieten und dem geänderten Betriebskonzept langfristig gewachsen sind. So beschafft der VRR 41 moderne und komfortable neue Züge



der Stadler Pankow GmbH sowie 48 Gebrauchtfahrzeuge der DB Regio AG, die bis zur Betriebsaufnahme einem umfassenden Redesign unterzogen und an die qualitativen Anforderungen des neuen S-Bahn-Systems angepasst werden. Stadler und die DB sind dafür verantwortlich, dass die jeweilige Fahrzeugflotte über den gesamten Lebenszyklus der Züge gewartet, instand und hundertprozentig verfügbar gehalten wird. Zu guter Letzt übernehmen mit der Keolis Deutschland GmbH & Co. KG (Eurobahn) und der Abellio Rail NRW GmbH zwei erfahrene Eisenbahnverkehrsunternehmen den Betrieb, die den Anforderungen an attraktive Nahverkehrslösungen gewachsen sind und ihren Teil dazu beitragen werden, die Qualität der S-Bahn deutlich zu verbessern.

Wir freuen uns, mit Stadler, der DB, Keolis und Abellio kompetente und erfahrene Partner an unserer Seite zu wissen, die gemeinsam mit uns die S-Bahn Rhein-Ruhr langfristig als leistungsstarken Baustein eines attraktiven Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bewahren.

Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre und freuen uns schon heute, Sie ab Dezember 2019 in der neuen S-Bahn begrüßen zu dürfen.


Martin Husmann


José Luis Castrillo

S-Bahn Rhein-Ruhr auf einen Blick



Regio NRW

Betriebskonzept

- nachfrageorientierter 15/30-Minuten-Takt
- neue Direktverbindungen
- kürzere Reisezeiten
- neue Strecken
- mehr Leistungen

S-BAHN RHEIN-RUHR



Infrastruktur

- neues Bahnsteighöhen- und -längenkonzept
- einheitliche Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern im SPNV
- mittelfristig niveaugleicher Einstieg in alle Nahverkehrszüge
- Zusammenarbeit mit Interessenvertretern behinderter Menschen
- Stationsumbau während Vertragslaufzeit



STADLER



Keolis
Deutschland



abellio

Vergabeverfahren

- Ausschreibung gemäß erfolgreichem NRW-RRX-Modell
- getrennte Verfahren Fahrzeugbeschaffung und -instandhaltung sowie Betrieb
- überdurchschnittlich hohe Bieteranzahl
- optimierte Lebenszykluskosten
- besonders wirtschaftliche Ergebnisse in allen Verfahren

Fahrzeuge

- Einsatz von 41 neuen Zügen und 48 Gebrauchtfahrzeugen
- weitgehend abgestimmt auf Bahnsteighöhen
- neu konzipierte Fahrzeuge berücksichtigen Fahrgastanregungen und Erfahrungen des VRR
- technisches Controlling sichert Fahrzeugqualität
- neu entwickeltes und einheitliches Fahrzeugdesign

Neues Betriebskonzept ab Dezember 2019 mit nachfragegerechtem 15/30-Minuten-Takt



Die S-Bahn Rhein-Ruhr ist eines der größten S-Bahn-Netze Deutschlands und zentrales Element des Schienenpersonennahverkehrs an Rhein, Ruhr und Wupper. Seit Ende der 1960er Jahre die erste S-Bahn den Betrieb aufnahm, hat sich die Fahrgastnachfrage kontinuierlich erhöht. Um den Erfolg der S-Bahn künftig zu sichern und die Fahrgastnachfrage weiter steigern zu können, stellt sich der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr auf das sich ändernde Mobilitätsverhalten der Menschen ein. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 – nach Auslaufen des aktuellen Verkehrsvertrages mit der Deutschen Bahn – stellt der VRR den S-Bahn-Verkehr vom heutigen 20-Minuten-Takt auf einen stärker nachfrageorientierten 15/30-Minuten-Takt um. Weiterhin schafft der VRR neue Direktverbindungen, die die Reisezeiten verkürzen, verbessert Reiseketten im Schienenpersonennahverkehr und stärkt insbesondere die Nord-Süd-Verkehre in der Region.

Um das S-Bahn-System bedarfsgerechter zu gestalten und besser auf das übrige SPNV-Angebot und den künftigen Rhein-Ruhr-Express (RRX) abzustimmen, prüfte der Arbeitskreis Integraler Taktfahrplan NRW bereits seit 2012 eine mögliche landesweite Umstellung des aktuellen 20-Minuten-Taktes bei der S-Bahn auf einen 15/30-Minuten-Takt. In dem Arbeitskreis arbeiten alle SPNV-Aufgaben-träger in NRW, das Landesverkehrsministerium und das Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan zusammen, um die zukünftige SPNV-Fahrplanentwicklung abzustimmen. Im Rahmen

der Untersuchung entwickelte der Arbeitskreis einen nachfrageorientierten S-Bahn-Takt, der auf vielen Relationen in der Hauptverkehrszeit einen 15-Minuten-Takt und in der Nebenverkehrszeit sowie auf nachfrageschwächeren Relationen einen 30-Minuten-Takt vorsieht.

Neues Taktszenario berücksichtigt Fahrgastprognosen

Bereits im Nahverkehrsplan des VRR aus dem Jahr 2009 waren erste Untersuchungsergebnisse zu einer Taktanpassung im S-Bahn-Netz sowie dadurch

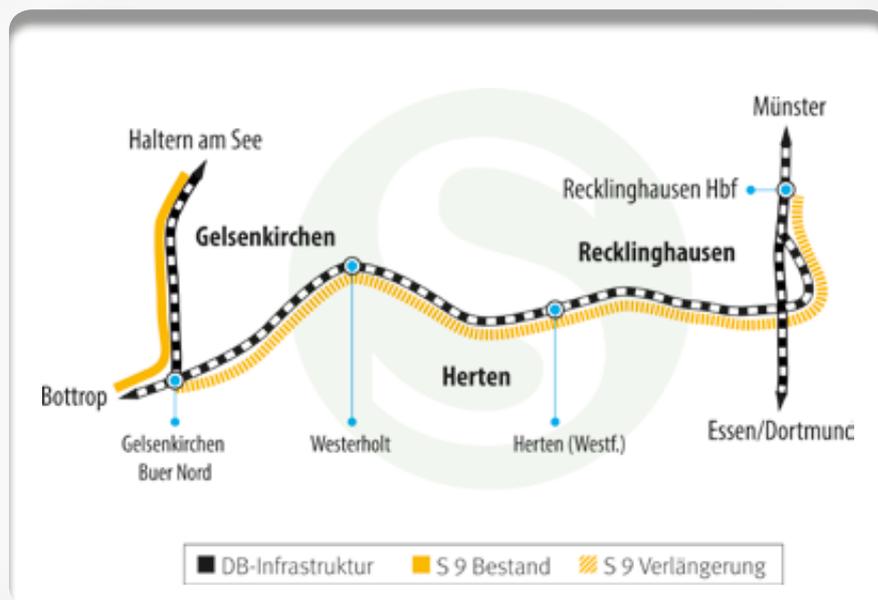
mögliche verkehrliche Verbesserungen im nördlichen Ruhrgebiet beschrieben. Im Rahmen der Vorbereitung der S-Bahn-Ausschreibung wurden die Chancen und Risiken eines neuen S-Bahn-Taktes dann genauer untersucht. Dazu erstellte ein externes Ingenieurbüro eine Fahrgastprognose auf Basis aktueller und prognostizierter kleinräumiger Strukturdaten wie beispielsweise Einwohner- und Beschäftigtenzahlen, der Altersstruktur sowie der Verkehrsanbindung. Diese Prognose ergab, dass eine Taktumstellung insbesondere im Ballungsraum des Ruhrgebietes zu einem erheblichen

Anstieg der Fahrgastzahlen führen würde, bei gleicher Betriebsleistung im Gesamtnetz. Das geänderte Betriebskonzept wird zwar punktuell auch einige nachteilige Veränderungen im Netz mit sich bringen. Nach Ansicht des VRR ist dies jedoch hinnehmbar, wenn man die Nachteile mit den zahlreichen Vorteilen und den verkehrlichen Verbesserungen abwägt. Eine vertiefende Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass mit der Umstellung auf einen 15/30-Minuten-Takt im Ruhrgebiet und Veränderungen im kommunalen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) jährlich rund 4,8 Millionen zusätzliche Fahrten erzielt werden können. Dies entspricht einem Plus von 4,6 Prozent. Würden die Verkehre im kommunalen ÖPNV nicht angepasst, läge die Nachfragesteigerung bei rund 3,8 Millionen Fahrten pro Jahr (+3,7 Prozent). Weitere Steigerungen der Fahrgastzahlen erwartet der VRR durch ein gegenüber der Prognose ausgeweitetes Betriebskonzept, das zum Teil durch Ausschreibungsgewinne finanziert wird.

Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse entschied der VRR-Verwaltungsrat am 22. Mai 2015, den Takt der S-Bahnen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 umzustellen. Das entsprechende betriebliche Konzept floss somit in die Ausschreibung der S-Bahn Rhein-Ruhr ein.

Um die Planungen für die Taktumstellung bis zur Betriebsaufnahme im Dezember 2019 fortlaufend zu optimieren, stimmt sich der VRR während des gesamten Prozesses eng mit den beteiligten Verkehrsunternehmen und Fahrgastverbänden ab. Denn insbesondere einige kommunale Verkehrsunternehmen werden den Takt wichtiger Zubringer-Linien zur S-Bahn verdichten. Um hierfür finanzielle Planungssicherheit zu schaffen, stellt der VRR den kommunalen Verkehrsbetriebern ab 2020 für einen Zeitraum von fünf Jahren von den prognostizierten Mehreinnahmen im SPNV jährlich drei Millionen Euro zur Verfügung.

Hertener Bahn



Der VRR reaktiviert im Rahmen des neuen S-Bahn-Konzeptes die Strecke zwischen Recklinghausen Hbf und Gelsenkirchen-Buer Nord für den Personenverkehr. Denn durch die Umstellung der S-Bahn-Verkehre auf einen nachfrageorientierten 15/30-Minuten-Takt kann die sogenannte Hertener Bahn mit den künftig vorhandenen Fahrzeugen bedient werden. Vorgesehen ist, dass die Linie S 9 ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 einmal in der Stunde von Bottrop über Gladbeck West und Herten bis nach Recklinghausen weiterfährt. Dadurch wird Herten erstmals seit Anfang der 1980er Jahre wieder direkt an den Schienenpersonennahverkehr angeschlossen. Insgesamt sind drei neue Halte (Gelsenkirchen-Buer Nord*, Westerholt und Herten) vorgesehen. Ziel aller Beteiligten ist es, die neuen Stationen bis 2019 fertigzustellen. Aufgrund komplexer planerischer und technischer Bedingungen werden sich nach heutigem Kenntnisstand allerdings die nötigen Baumaßnahmen an einzelnen Stationen verzögern.

* Für die Strecke nach Recklinghausen muss an der bestehenden Station Gelsenkirchen-Buer Nord ein zusätzlicher neuer Bahnsteig errichtet werden.

Betriebliche Verbesserungen ab Dezember 2019

Dank des neuen Betriebskonzeptes der S-Bahn profitieren die Fahrgäste ab Dezember 2019 von einem deutlich verbesserten Leistungsangebot und auf fast allen betroffenen Strecken von einer signifikanten Kapazitätsausweitung durch häufigere Fahrten und/oder größere Fahrzeuge. So wird die S 1 auf der zentralen Ruhrachse zwischen Essen, Bochum und Dortmund zukünftig montags bis freitags tagsüber im 15-Minuten-Takt

verkehren. Auch die S 2 wird montags bis freitags zwischen Dortmund-Mengede und Dortmund Hbf in der Hauptverkehrszeit (ca. 6 bis 9 Uhr und 13 bis 18 Uhr) viertelstündlich unterwegs sein – ebenso wie die S 4 auf der Strecke zwischen Dortmund-Lütgendortmund, Dortmund-Dorstfeld und Unna-Königsborn. Darüber hinaus profitieren Nahverkehrskunden auch an Wochenenden vom neuen S-Bahn-Takt: Die S 2 wird zukünftig auch samstags und sonntags zwischen Dortmund und Recklinghausen im Einsatz sein. In Nord-Süd-Richtung wird

u. a. die Strecke zwischen Essen und Bottrop/Gladbeck gestärkt. Da sich hier der künftige 30-Minuten-Takt des RE 14 (Essen – Dorsten) und die S 9 (Haltern am See/Recklinghausen – Wuppertal/Hagen) überlagern, ergibt sich in diesem Abschnitt montags bis samstags annähernd ein 15-Minuten-Takt. Darüber hinaus verkürzt der VRR im Zuge des neuen Betriebskonzeptes die Reisezeiten auf einigen Linien. So wird die neue Linie RB 32*, die den Linienast der heutigen S 2 nach Duisburg ersetzt, als zweite schnelle Leistung auf der Emscher-Achse zwischen Dortmund Hbf und Duisburg Hbf um etwa zehn Minuten beschleunigt. Zwischen Essen und Wuppertal reduziert sich die Fahrzeit

mit der neuen Linie RE 49** um neun Minuten, was einer Zeitersparnis von 19 Prozent auf der Strecke entspricht. Außerdem wird die Umsteigeverbindung Mettmann – Essen (S 28/RE 49) um zwölf Minuten beschleunigt. Mit einigen neuen Direktverbindungen schafft der VRR neue Fahrtoptionen für zahlreiche Pendler im Verbundraum. Mit der Hertener Bahn wird ein Streckenabschnitt reaktiviert, der lange Zeit nicht mehr an den SPNV angebunden war. Geplant ist, die S 9 einmal in der Stunde von Bottrop bis nach Recklinghausen zu verlängern (siehe Kasten Seite 7). Außerdem wird die S 28 vom heutigen Endpunkt in Mettmann bis nach Wuppertal verlängert (siehe Kasten unten).

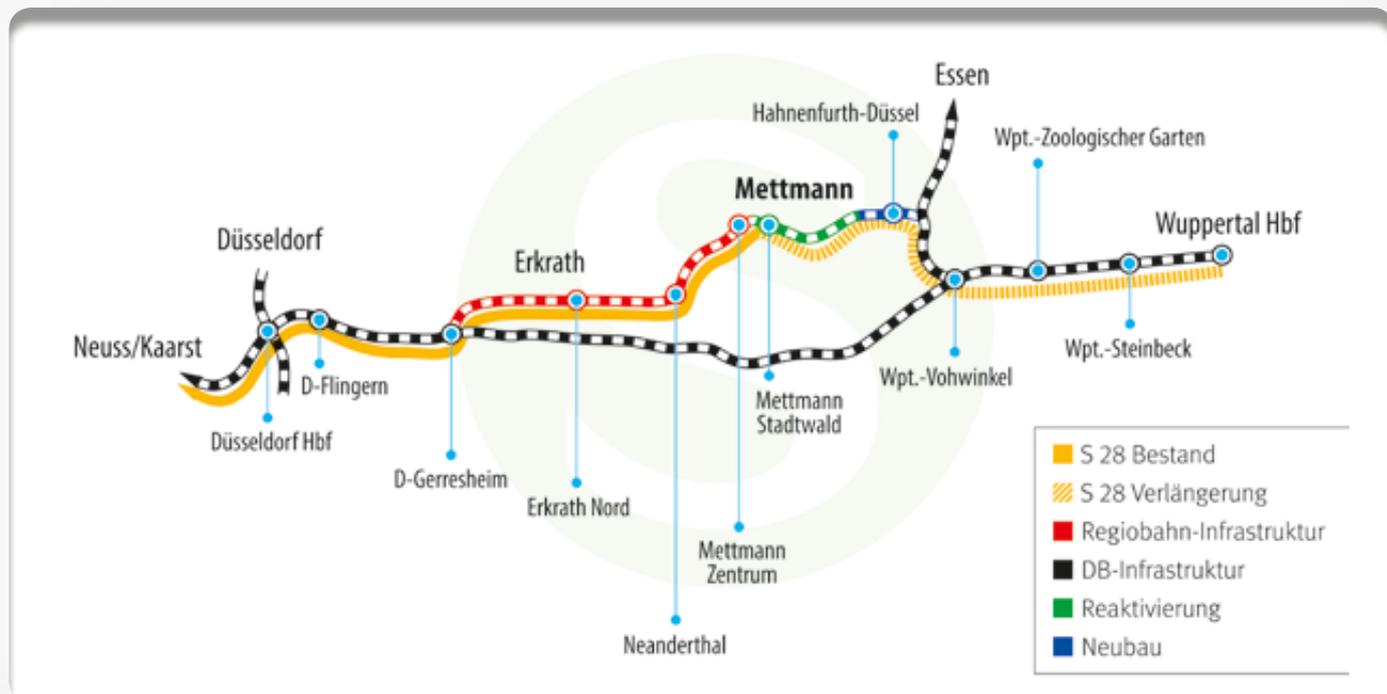
Der RE 49 verkehrt auf der Strecke Wesel – Dinslaken – Oberhausen – Mülheim an der Ruhr – Essen – Velbert-Langenberg – Wuppertal. Die RB 35 verbindet zukünftig die Städte Bottrop, Duisburg, Krefeld und Mönchengladbach. Insgesamt legen die Züge im VRR durch das neue S-Bahn-Konzept jedes Jahr über 1,7 Million zusätzlicher Kilometer zurück, davon entfallen etwa 900.000 Kilometer auf die Verlängerung der Linie S 9 nach Recklinghausen und die Verlängerung der Linie S 28 nach Wuppertal. Das neue Liniennetz ist auf den Seiten 10/11 detailliert dargestellt.

* bisheriger Arbeitstitel RB 3
 ** bisheriger Arbeitstitel RB 41

Verlängerung Regiobahn

Die Linie S 28 wird ab dem heutigen östlichen Endpunkt Mettmann Stadtwald bis zum Wuppertaler Hbf verlängert. Damit der neue Streckenabschnitt wie geplant in Betrieb genommen werden kann, muss die Infrastruktur angepasst werden. Ab Mettmann Stadtwald bis Dor-nap-Hahnenfurth müssen die bereits vorhandenen Schienen zweigleisig auf der bestehenden Trasse erneuert und anschließend

entlang der B7 komplett neu errichtet werden. Vor Wuppertal-Vohwinkel erreicht der neue Streckenabschnitt dann die vorhandene Strecke von Wuppertal nach Essen. Vorgesehen ist, dass auf dem neuen Teilstück der zusätzliche Haltepunkt Hahnenfurth-Düssel errichtet wird. Auf Wuppertaler Stadtgebiet wird die Linie S 28 die Halte in Vohwinkel, am Zoo, in Steinbeck und am Hauptbahnhof bedienen.

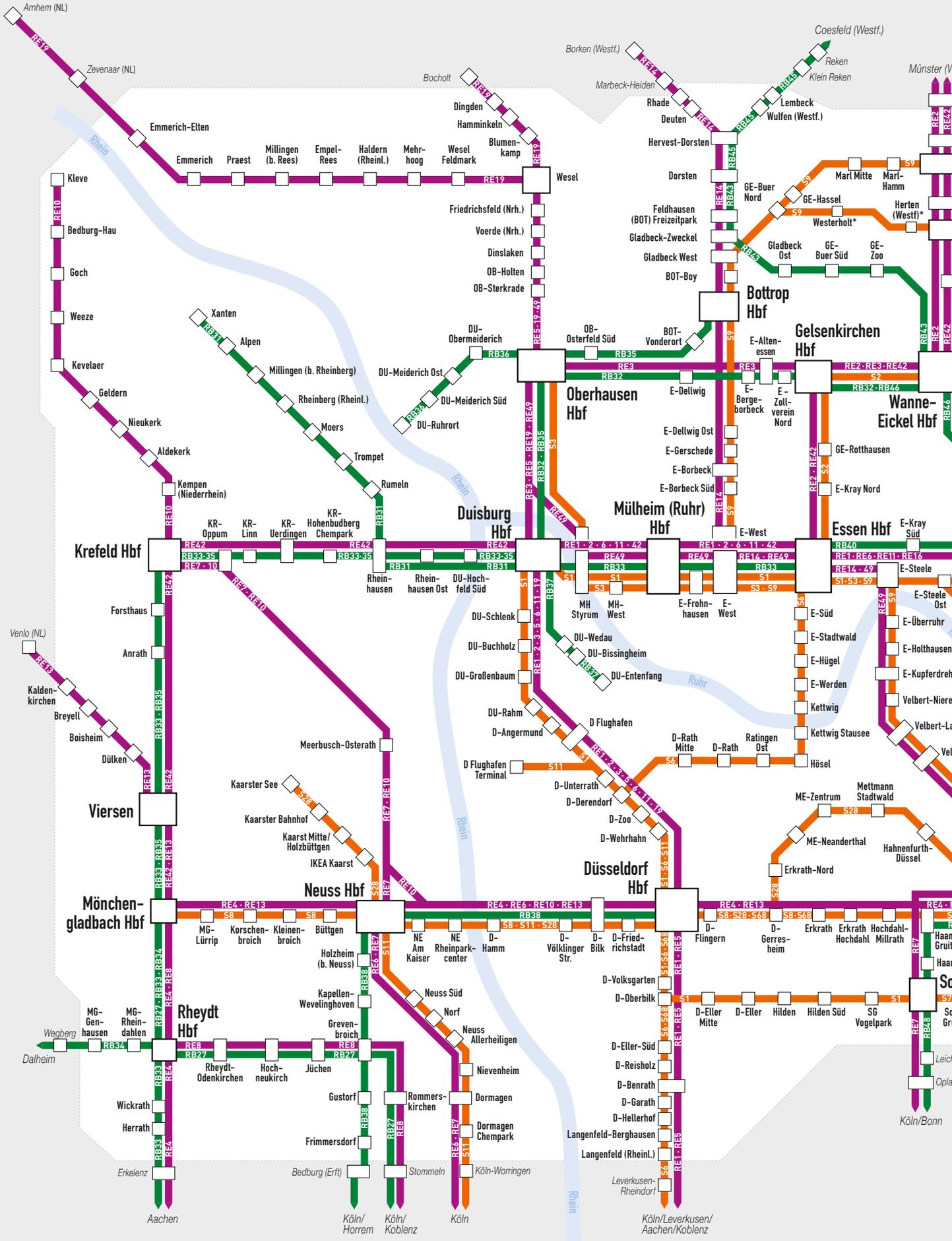


So fahren die Züge ab Dezember 2019

Linie	Linienweg	Änderung
S 1	Solingen – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund	Die Linie S 1 verkehrt künftig montags bis freitags im Abschnitt Solingen – Duisburg weiterhin alle 20 Minuten, zwischen Duisburg und Essen alle 30 Minuten und zwischen Essen und Dortmund alle 15 Minuten. Abends und am Wochenende fährt die Linie unverändert auf der gesamten Strecke alle 30 Minuten, in den Wochenendnächten durchgehend alle 60 Minuten.
S 2	Dortmund – Dortmund- Mengede – Herne – Recklinghausen/Essen	Die Linie S 2 verkehrt künftig täglich alle 60 Minuten zwischen Recklinghausen und Dortmund sowie zwischen Essen und Dortmund. Von Herne bis Dortmund ergibt sich somit ein 30-Minuten-Takt. Montags bis freitags von etwa 6 bis 9 Uhr und von etwa 13 bis 18 Uhr wird die Linie auf Dortmunder Stadtgebiet zum 15-Minuten-Takt verdichtet. Der Anschluss von und zur Linie S 4 in Dortmund-Dorstfeld wird weiterhin angeboten. Der heutige Linienast der S 2 nach Duisburg wird von der neuen Linie RB 32 übernommen.
S 3	Oberhausen – Essen – Hattingen	Die Linie S 3 verkehrt künftig täglich alle 30 Minuten. Zwischen Oberhausen und Essen wird ergänzend die neue Linie RE 49 als dritte Verbindung pro Stunde angeboten.
S 4	Unna – Dortmund- Lütgendortmund	Die Linie S 4 verkehrt künftig täglich alle 30 Minuten. Montags bis freitags von etwa 6 bis 9 Uhr und von etwa 13 bis 18 Uhr wird die Linie zwischen Unna-Königsborn und Dortmund-Lütgendortmund zum 15-Minuten-Takt verdichtet. Der Anschluss von und zur Linie S 2 in Dortmund-Dorstfeld wird weiterhin angeboten.
S 9	Recklinghausen/Haltern am See – Bottrop – Essen – Wuppertal – Hagen	Die Linie S 9 verkehrt künftig täglich in einem 30-Minuten-Takt zwischen Gelsenkirchen-Buer Nord und Wuppertal-Unterbarmen. Der Linienast nach Haltern am See wird wie bisher auch alle 60 Minuten bedient. Neu wird die Linie ebenfalls alle 60 Minuten bis Recklinghausen verlängert. Einmal pro Stunde wird die S 9 ab Wuppertal bis Hagen verlängert und ersetzt eine Fahrt der Linie S 8, sodass sich zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Hagen künftig täglich ein exakter 30-Minuten-Takt ergibt.
RE 14	Essen – Bottrop – Dorsten – Borken	Die Linie RE 14 verkehrt montags bis samstags zwischen Essen und Dorsten künftig alle 30 Minuten und bietet gemeinsam mit der Linie S 9 zwischen Essen, Bottrop und Gladbeck annähernd einen 15-Minuten-Takt. Montags bis samstags wird die Linie bis Essen-Steele verlängert.
RE 49	Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal	Die neue Linie RE 49 ergänzt die Linien S 3 und S 9 in den Abschnitten Oberhausen – Essen bzw. Essen – Wuppertal und bedient nur die nachfragestarken Stationen entlang dieser Strecken. Außerdem bietet sie erstmals eine umsteigefreie Verbindung vom rechten Niederrhein (Wesel, Voerde, Dinslaken) nach Mülheim an der Ruhr und Essen. Die Linie verkehrt montags bis freitags alle 60 Minuten.
RB 32	Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Herne – Dortmund	Die neue Linie RB 32 ersetzt die Linie S 2 zwischen Duisburg und Dortmund und verkehrt täglich, am Wochenende durchgehend, alle 60 Minuten. Die Stationen zwischen Dortmund-Mengede und Dortmund Hbf der Linie S 2 bedient die RB 32 nicht, sodass sich gemeinsam mit dem RE 3 etwa alle 30 Minuten eine schnelle Verbindung zwischen Duisburg und Dortmund auf der Emscher-Achse ergibt.
RB 33*	Aachen – Mönchenglad- bach – Duisburg – Essen	Die Linie RB 33 wird alle 60 Minuten ab Duisburg bis Essen verlängert und ergänzt auf diesem Abschnitt die Linie S 1. Es ergibt sich somit gemeinsam mit dem RE 42 täglich etwa alle 30 Minuten eine umsteigefreie Fahrtmöglichkeit aus dem Raum Mönchengladbach/Krefeld nach Essen.
RB 35	Mönchengladbach – Duisburg – Bottrop	Die Linie RB 35 verkehrt künftig nach Bottrop anstatt nach Wesel. Der Abschnitt Oberhausen – Wesel wird von der Linie RE 49 übernommen, zwischen Oberhausen und Bottrop ersetzt die Linie die heutige Linie RB 44. Abends und am Wochenende verkehrt die Linie zwischen Duisburg und Bottrop. In Oberhausen besteht Anschluss zwischen den Linien RE 49 und RB 35.

* Umsetzung ggf. erst im Dezember 2020

Schienen-Schnellverkehrsplan 2020



Vestf.)

Dülm

Sythen

Haltern am See

Marl-Sinsen

Recklinghausen Hbf

Castrop-Rauxel Hbf

Herne

Bochum Hbf

Witten Hbf

Dortmund Hbf

Hagen Hbf

Gevelsberg Hbf

Wuppertal Hbf

Schwelm

Remscheid Hbf

Enschede (NL)
Coesfeld (Westf.)

Münster (Westf.)

Bork (Westf.)

Werne a. d. Lippe

Lünen Hbf

Preußen

DO-Derne

DO-Kirchderne

DO-Kurl

DO-Scharnhorst

DO-Stadthaus

DO-Körne

DO-Möllerbrücke

DO-Körne West

DO-Knappschafskrankenhaus

DO-Asseln Mitte

DO-Wickede West

DO-Brackel

DO-Signal Iduna Park

DO-Tierpark

DO-Kirchhörde

DO-Löttringhausen

Wittbrücke

Herdecke

Wetter (Ruhr)

HA-Vorhalle

HA-Wehringhausen

HA-Heubing

HA-Westerbauer

HA-Oberhagen

HA-Dahl

HA-Rummenohl

HA-Dahlerbrück

HA-Lüdenscheid

HA-Ennepetal (Gevelsberg)

Minden (Westf.)

Bielefeld

Hamm (Westf.)

Paderborn

Kassel

Nordbögge

Kamen

Kamen-Methler

DO-Schornhorst

Unna

Unna West

Unna-Königsborn

Unna

Stand: Oktober 2016 · Alle Angaben ohne Gewähr.

- RE2 Regionalexpress mit Bahnhof
- RB31 Regionalbahn mit Bahnhof
- S2 S-Bahn mit Bahnhof

VRR mit Verbundraumgrenze

* in Planung



S-Bahn-Infrastruktur: VRR strebt einheitliche Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern an

Das Betriebskonzept im Schienenpersonennahverkehr sieht bereits heute und künftig noch häufiger vor, dass S-Bahnen gemeinsam mit Regionalexpress und Regionalbahn an gleichen Bahnsteigen halten. Deshalb lässt sich das seit den 1960er Jahren angelegte System mit einem 96-Zentimeter-Einstieg in S-Bahn-Fahrzeuge nicht durchgängig realisieren. Um den Fahrgästen trotzdem mittelfristig im gesamten Verbundraum einen niveaugleichen Einstieg in Nahverkehrszüge zu ermöglichen, strebt der VRR im gesamten SPNV-System, also auch bei der S-Bahn, eine einheitliche Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern an. Damit leistet der VRR einen wichtigen Beitrag zur barrierefreien Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Region.

Als Ende der 1960er Jahre die ersten S-Bahnen gebaut wurden, konnte nur durch Hochflurfahrzeuge an 96 Zentimeter hohen Bahnsteigen ein niveaugleicher Einstieg für Fahrgäste umgesetzt werden. Folglich wurde seitdem in eine entsprechende Gestaltung der Stationen investiert. Auf vielen Strecken fahren S-Bahnen und andere Regionalzüge gemeinsam (sogenannte Mischverkehre), sodass auf diesen Strecken die S-Bahn-Stationen nicht auf eine Höhe von 96 Zentimeter gebracht werden konnten. Auf weiteren Strecken sehen die Anforderungen des

Güterverkehrs zwingend niedrigere Bahnsteige vor. Bei einer Beibehaltung der Einstiegshöhe von 96 Zentimetern bei der S-Bahn könnten etwa ein Viertel aller S-Bahn-Stationen auch zukünftig nicht für einen niveaugleichen Einstieg umgerüstet werden.

Perspektivisch werden, insbesondere durch die Einführung des RRX, die Mischverkehre weiter zunehmen. Eine einheitliche Bahnsteighöhe ist für die Umsetzung eines niveaugleichen Einstiegs in alle Nahverkehrszüge daher unerlässlich.

Die Fahrzeugindustrie bietet inzwischen geeignete Fahrzeuge mit einem 76 Zentimeter hohen Einstieg an, die im S-Bahn-Verkehr eines Ballungsraums eingesetzt werden können.

Um insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen mittelfristig an allen Stationen einen niveaugleichen Einstieg in die S-Bahn-Fahrzeuge zu ermöglichen, verständigten sich das Land NRW und die nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträger im Rahmen des Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzeptes NRW auf eine

einheitliche Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern. Behindertenverbände wurden in die Abstimmungen zum neuen Konzept eingebunden. Als erster SPNV-Aufgabenträger im Land hatte der VRR darüber hinaus bereits im Februar 2014 gemeinsam mit der Landesarbeitsgemeinschaft SELBSTHILFE NRW eine Rahmenvereinbarung zur Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr auf den Weg gebracht, in der die einheitliche Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern als gemeinsames Ziel definiert wurde. Die DB Station&Service AG als Haupteigentümer der Stationen unterstützt das landesweite Konzept grundsätzlich. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sollen die notwendigen weiteren Schritte zur Umsetzung und Realisierung der neuen Zielhöhe von 76 Zentimetern ausgearbeitet werden.

Machbarkeitsstudie zu technischen und wirtschaftlichen Aspekten der neuen Bahnsteighöhe

In der Machbarkeitsstudie analysiert der VRR, wie es sich technisch und wirtschaftlich auswirkt, wenn die S-Bahnsteige auf eine einheitliche Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern angepasst werden und welche Auswirkungen eine solche Umstellung auf das gesamte S-Bahn-Netz in NRW hat.

Gemeinsam mit einem externen Dienstleister untersucht der VRR, welches Bauverfahren sich an jeder einzelnen Station am besten eignet, Bahnsteige mit einer Höhe von 96 Zentimetern auf eine Einstiegshöhe von 76 Zentimeter anzupassen: Denkbar sind eine Höherlegung der Gleise oder eine Absenkung der Bahnsteige. Hierbei werden sowohl die zu erwartenden Kosten betrachtet als auch eventuelle Auswirkungen auf Bahnsteig und Gleiskörper. In einem umfassenden Migrationskonzept soll festgelegt werden, welches Verfahren sich für welche Stationen anbietet und wann die nötigen Baumaßnahmen in Angriff genommen werden können. Weiterhin gilt es, bei der Frage des Umsetzungszeitpunktes den perspektivischen Fahrzeugeinsatz, die geplanten Bauprogramme von DB



An vielen Stationen halten S-Bahnen und andere Regionalzüge am selben Bahnsteig.

Netz und DB Station&Service sowie betriebliche Rahmenbedingungen an zentralen Nahverkehrsknotenpunkten zu berücksichtigen. Außerdem müssen bei der Priorisierung der Maßnahmen die Barrierefreiheit einer Station insgesamt sowie die Anzahl der profitierenden Reisenden betrachtet werden. Die denkbaren Umsetzungsvarianten sollen abschließend einer fahrplantechnischen, finanziellen und terminlichen Risikobewertung unterzogen werden. Auf dieser Basis soll abschließend für eine der Varianten ein detailliertes Finanzierungskonzept erstellt werden. Die Planungen des VRR sehen vor, jeweils einige Stationen pro Jahr auf die neue Zielbahnsteighöhe von 76 Zentimetern anzupassen.

Neue Bahnsteighöhe ermöglicht mittelfristig niveaugleichen Einstieg im gesamten SPNV

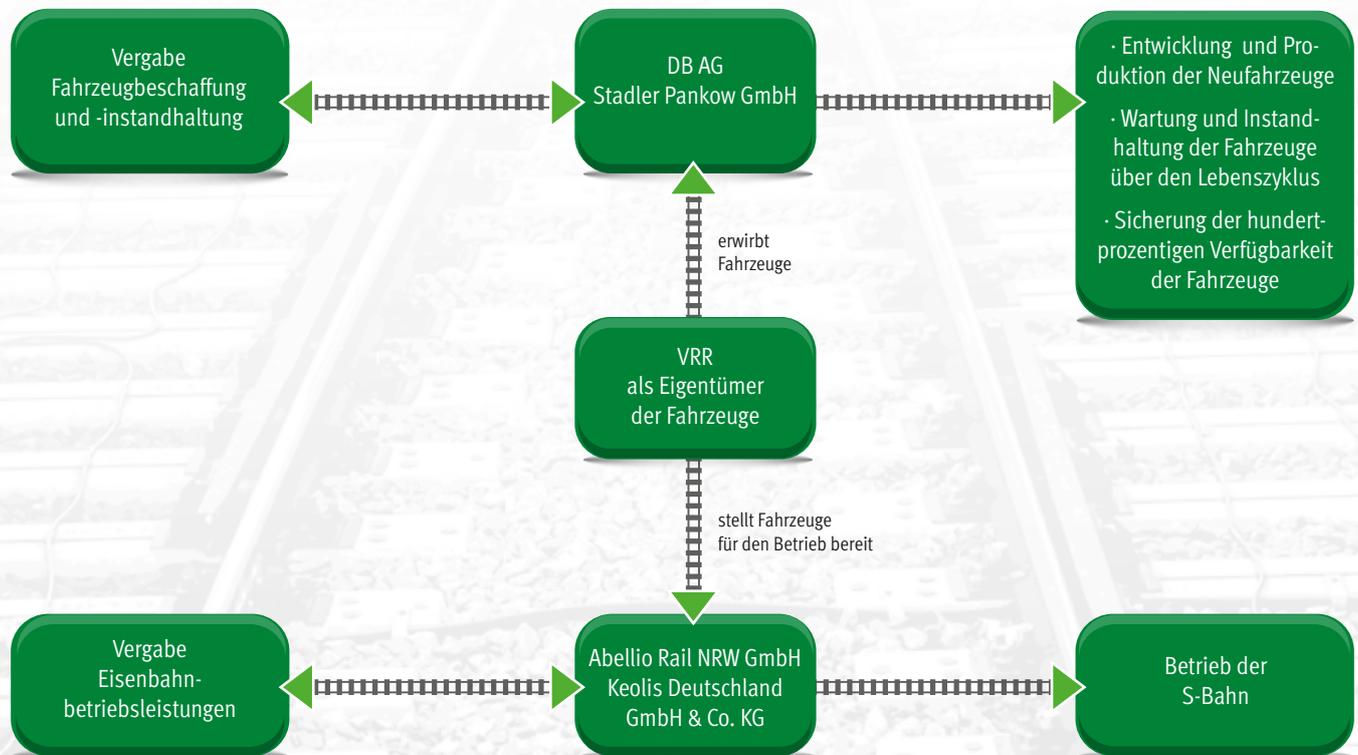
In einem ersten Schritt müssen rund 50 Stationen (teilweise nur einzelne Bahnsteige) umgebaut werden. Damit werden die Bahnsteige der Linien S 2, S 3, S 5, S 7, S 8, S 9 und S 28, auf denen schrittweise bis 2021 Fahrzeuge mit 76 Zentimeter hohem Einstieg eingesetzt werden, komplett auf eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern gebracht. Die übrigen S-Bahn-Linien werden zu einem

späteren Zeitpunkt mit entsprechenden Fahrzeugen ausgestattet. Da das Vorhaben konzeptionell anspruchsvoll, langwierig und sehr kostenintensiv ist, rechnet der VRR mit einem längeren Umsetzungszeitraum. Fest vereinbart ist im Rahmen der Modernisierungsoffensiven MOF 2 und MOF 3 sowie im Rahmen der Bahnsteighöhen- und -längenanpassung auf den RRX-Außenästen die Bahnsteigabsenkung auf 76 Zentimeter an zehn Stationen entlang der Linien S 5 und S 8 zwischen Witten und Neuss.

Alle S-Bahn-Fahrzeuge sind jedoch mit Rampen ausgerüstet und technisch so gestaltet, dass Fahrgäste auch bei einem Niveauunterschied reibungslos vom Bahnsteig in den Zug wechseln können. Der VRR als Besteller von SPNV-Leistungen gibt entsprechend vor, wie die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge beschaffen sein müssen.

Mit der einheitlichen Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern möchten der VRR und alle weiteren Beteiligten die betriebliche Qualität des SPNV in NRW verbessern, Fahrgastwechselzeiten verkürzen und mittelfristig allen Fahrgästen einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg in Nahverkehrszüge ermöglichen.

S-Bahn-Ausschreibung nach RRX-Vorbild



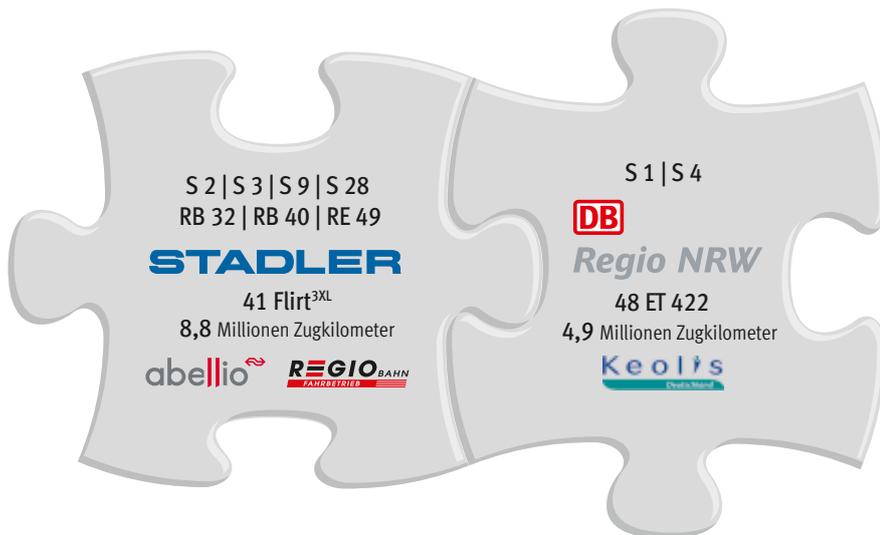
Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 soll die S-Bahn Rhein-Ruhr im Rahmen neuer Verkehrsverträge mit leistungsstarken Fahrzeugen im neuen 15/30-Minuten Takt den Betrieb aufnehmen. Damit dies gelingt, brachten der VRR und der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) bereits im Juli 2015 den Wettbewerb um die S-Bahn-Leistungen auf den Linien S 1, S 2, S 3, S 4 und S 9 sowie den ergänzenden Linien RE 49, RB 32 und RB 40 auf den Weg. Wie auch beim Rhein-Ruhr-Express wurden die Fahrzeugbeschaffung und -instandhaltung sowie der Betrieb der Linien getrennt voneinander vergeben. So sicherte sich der VRR einen einheitlichen Fuhrpark bei den neuentwickelten Fahrzeugen und äußerst wirtschaftliche und nachhaltige Konditionen.

Aufgrund der Mittelstandsklausel im Vergaberecht sowie unterschiedlicher verkehrlicher und baulicher Voraussetzungen auf den verschiedenen Linien wurde das S-Bahn-Netz in Teilnetzen vergeben. Teilnetz 1 umfasst die Linien S 1 (Dortmund – Solingen) und S 4 (Dortmund-Lütgendortmund – Unna) mit rund 4,9 Millionen Zugkilometern jährlich. Das zweite Teilnetz umfasst die Linien S 2 (Dortmund – Essen/Recklinghausen), S 3 (Hattingen – Oberhausen), S 9 (Hagen – Haltern am See/Reckling-

hausen), RB 32 (Dortmund – Duisburg), RB 40 (Essen – Hagen) und RE 49 (Wesel – Wuppertal) mit jährlich rund 7,1 Millionen Zugkilometern. Für beide Teilnetze wurden die Wettbewerbsverfahren zur Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie zum Betrieb der jeweiligen Linien getrennt durchgeführt und erfolgreich abgeschlossen.

Eine Vielzahl der Stationen entlang der beiden Linien S 1 und S 4 ist für Züge mit einer Einstiegshöhe von 96 Zentimetern

ausgelegt – eine Umrüstung zahlreicher Bahnsteige auf eine Höhe von 76 Zentimetern ist voraussichtlich erst in den 2030er Jahren vorgesehen. Entsprechend beschafft der VRR für das Teilnetz 1 48 Gebrauchtfahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 96 Zentimetern von der DB Regio AG. Das Unternehmen wird die Züge bis mindestens 2034 warten, instand und hundertprozentig verfügbar halten. Die Fahrzeuge werden der Keolis Deutschland GmbH & Co. KG, besser bekannt unter dem Markennamen „Euro-



bahn“, zum Betrieb der Linien zur Verfügung gestellt.

Für die Linien S 2, S 3, S 9, S 28, RB 32, RB 40 und RE 49 beschafft der VRR 41 Neufahrzeuge vom Typ Flirt^{3XL} von der Stadler Pankow GmbH. Das Unternehmen ist dafür verantwortlich, dass die neuen, speziell auf die Bedürfnisse eines Ballungsraumes zugeschnittenen Züge über deren gesamten Lebenszyklus von 30 Jahren gewartet, instand und hundertprozentig verfügbar gehalten werden. Betrieben werden die Linien in den ersten 15 Jahren von der Abellio Rail NRW GmbH, die Linie S 28 (Kaarst – Wuppertal) mit rund 1,7 Millionen Zugkilometern soll weiterhin von der Regiobahn betrieben werden.

Einen besonderen Fokus legt der VRR zukünftig auf Service und Sicherheit in den S-Bahnen. So setzen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ab Dezember 2019 auf den ausgeschriebenen Linien tagsüber in jedem zweiten Zug, ab 18 Uhr sogar in jedem Zug jeweils zwei Zugbegleiter ein.

Optimierte Gesamtkosten dank Lebenszyklusmodell

Die europaweiten Verfahren zur Beschaffung und Instandhaltung der S-Bahn-Fahrzeuge und zum Betrieb der Linien ab Dezember 2019 verliefen sehr erfolgreich: Zahlreiche Fahrzeughersteller und Eisen-

bahnverkehrsunternehmen beteiligten sich am Wettbewerb. Wie bereits beim Rhein-Ruhr-Express zielte das gewählte Ausschreibungsmodell darauf ab, insbesondere die Gesamtkosten der Fahrzeuge über deren vollständigen Lebenszyklus zu optimieren. Der Kaufpreis spielte in diesem Zusammenhang ebenso eine Rolle wie die über die Vertragslaufzeit anfallenden Kosten für Wartung, Instandhaltung und insbesondere den Energieverbrauch. Entsprechend beteiligten sich die Fahrzeughersteller speziell im Wettbewerbsverfahren um die Neufahrzeuge nicht

Vertragsverlängerung für die Linien S 6, S 11 und S 68



Um die Vertragslaufzeiten der Linien S 6, S 11 und S 68 im VRR mit den Vertragslaufzeiten der S-Bahn in Köln zu harmonisieren, soll der bestehende Verkehrsvertrag mit der Deutschen Bahn über den Betrieb der Linien S 6, S 11 und S 68 in Abstimmung mit dem Nahverkehr Rheinland (NVR) bis 2023 verlängert werden.

zwangsläufig mit dem günstigsten Fahrzeug am Verfahren, sondern mit einem, bei dem alle Preiskomponenten bestmöglich zusammenspielen. Die Hersteller optimierten ihre projektierten Fahrzeuge insbesondere im Hinblick auf den zu erwartenden Energieverbrauch. Denn das Verfahren sah vor, dass sie die Energieverbräuche für Traktion, Klimatisierung und Abstimmung auf Grundlage fest definierter Rahmenbedingungen garantieren – und zwar hochgerechnet auf den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge. Stadler konnte hier mit seinen Fahrzeugpunkten – und zwar beispielsweise durch ein optimiertes Gewichtsmanagement, einen Tempomaten und ein Fahrerassistenzsystem zum besonders energiesparenden Betrieb der Fahrzeuge. Der vergleichsweise niedrige Verbrauch wirkte sich entsprechend positiv auf die gesamten Lebenszykluskosten der Stadler-Züge aus und leistet darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zum Schutz von Umwelt und Ressourcen.

Fachlicher Austausch sichert reibungslose Vergaben

Alle beteiligten Bieter brachten sich kontinuierlich mit ihren Optimierungsvorschlägen in die Vergabeverfahren ein. Denn sowohl die Fahrzeughersteller als auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügen über einen reichen Erfahrungsschatz in ihren jeweiligen Tätigkeitsfeldern. Sie trugen somit maßgeblich zum Gelingen der Wettbewerbsverfahren bei. Denn diese wurden als sogenannte Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb durchgeführt. Dank eines regelmäßigen Dialogs im Rahmen der Verhandlungsgespräche zwischen VRR, EVU und Herstellern konnten Risiken minimiert werden. Denn die Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden frühzeitig über alle fahrzeugbezogenen Parameter informiert, um eventuellen Unstimmigkeiten und Problemen von vornherein vorzubeugen. So entstanden durch den intensiven Dialog der Verfahrensbeteiligten Vertragswerke, die alle mittragen.

Leistungsstarke S-Bahnen für die Rhein-Ruhr-Region



Den Betreibern der S-Bahn wird ab Dezember 2019 eine leistungsstarke Fahrzeugflotte zur Verfügung stehen. 41 neue Fahrzeuge der Stadler Pankow GmbH werden auf den Linien S 2, S 3, S 9, S 28, RB 32, RB 40 und RE 49 unterwegs sein. Die Züge entsprechen in Ausstattung und Technik den Anforderungen eines Ballungsraumes an einen modernen SPNV. Auf den Linien S 1 und S 4 verkehren zukünftig 48 Gebrauchtfahrzeuge der DB Regio AG, die sich im Betrieb bereits bewährt haben und im Zuge eines umfassenden Redesigns an die Qualitätsstandards im neuen S-Bahn-Netz angepasst werden.

41 neue S-Bahnen von der Stadler Pankow GmbH

Bei den 41 neuen Fahrzeugen handelt es sich um elektrische Triebzüge vom Typ Flirt^{3XL}, die sich insbesondere für Regionalverkehre mit einem hohen Fahrgastaufkommen eignen. Die Fahrzeuge werden in zwei unterschiedlichen Größen im S-Bahn-Netz zum Einsatz kommen. Der Kurztyp mit 180 Sitzplätzen wird

auf den Linien S 2 und S 28 verkehren, der Langtyp mit 296 Sitzplätzen auf den Linien S 3, S 9, RB 32, RB 40 und RE 49. Damit erhöht der VRR die Kapazitäten deutlich, um dem veränderten Betriebskonzept und den kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden.

Das Fahrgastaufkommen und der damit verbundene Fahrgastwechsel sind immer wieder ein Knackpunkt, der im S-Bahn-

System für Verspätungen sorgt. Dauert das Ein- und Aussteigen zu lang oder ist es mit Schwierigkeiten verbunden, können Züge die Bahnhöfe nicht pünktlich verlassen. Der VRR hat auf Grundlage wissenschaftlicher Untersuchungen im Rahmen der S-Bahn-Ausschreibung definiert, wie die Ein- und Ausstiegsbereiche gestaltet sein müssen, damit der Fahrgastwechsel gut funktioniert. So wird es in den S-Bahnen zukünftig deutlich brei-





Design-Studie der neuen Stadler-Fahrzeuge: Blick in den Fahrgastraum.

tere Eingangsbereiche und hinter den Türen ausreichend dimensionierte Flächen – sogenannte Drängelräume – geben, die als zentraler Durchgang zu bzw. aus allen Fahrgastbereichen sowie als Stau- und Pufferfläche dienen. Denn die Erfahrungen zeigen, dass bei 1,30 Meter breiten Türen oftmals nur eine Person ein- oder aussteigt. Die 1,80 Meter breiten Türen der Stadler-Fahrzeuge ermöglichen den gleichzeitigen Ein- und Ausstieg von mindestens zwei Personen und beschleunigen somit den Fahrgastwechsel. Mit ihren 80 Zentimeter hohen Einstiegsbereichen und Schiebetritten sind die neuen Stadler-Züge für Bahnsteige mit einer Höhe von 76 Zentimetern optimiert. Damit bis zur Umrüstung aller Stationen auch an 96 Zentimeter hohen Bahnsteigen ein möglichst komfortabler Ein- und Ausstieg möglich ist, sind die Türen der Fahrzeuge mit 2,10 Metern besonders hoch. So können auch große Fahrgäste trotz des Niveauunterschieds bequem ins Fahrzeug bzw. vom Zug auf den Bahnsteig gelangen. Zudem sind alle Fahrzeuge mit Rampen ausgestattet, sodass jederzeit ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist.

Um Nahverkehrskunden die Orientierung in und am Zug zu erleichtern, sind die neuen S-Bahnen symmetrisch gestaltet. Die unterschiedlichen Fahrzeugbereiche befinden sich immer an der gleichen Stelle. Mobilitätseingeschränkte Personen bzw. Fahrgäste mit Rollstuhl, Nahverkehrskunden mit Fahrrad und Inhaber eines 1.-Klasse-Tickets wissen somit immer genau, wo sie hin müssen. An jeder

Tür ist ein Mehrzweckbereich vorgesehen. Die Fahrzeuge werden so konzipiert, dass Rollstuhl- von Fahrradstellplätzen getrennt sind. Die Rollstuhlstellplätze befinden sich immer in der Mitte des Zuges in unmittelbarer Nähe zum behindertengerechten WC, Stellplätze für Fahrradfahrer gibt es jeweils an der ersten und letzten Tür des Zuges. Zudem verfügt der Fahrradbereich zukünftig über Lehnhilfen und nicht – wie in den heutigen Fahrzeugen – über Klappsitze. Damit entspricht der VRR Anregungen aus seinem Online-Dialog „Einsteigen & Mitreden“ zur Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Zahlreiche Fahrgäste wiesen darauf hin, dass Zugbereiche, die eigentlich für Räder vorgesehen sind, oftmals von Mitreisenden ohne fahrbaren Untersatz belegt werden. Dies führt von Zeit zu Zeit zu Konflikten, die mit den umgestalteten Fahrradbereichen der Vergangenheit angehören werden.

Im Vergleich zu den heutigen S-Bahn-Zügen verfügen die neuen Stadler-Fahrzeuge über Toiletten und bequemere

Finanzierung der S-Bahn-Flotte über günstige Kommunalkredite



Um in die S-Bahn-Fahrzeugflotte investieren zu können, hat sich der ZV VRR Eigenbetrieb Fahrzeuge und Infrastruktur als zuständiger Zweckverband im Rahmen von zwei Darlehensausreibungen besonders günstige Kreditkonditionen gesichert. Finanziert werden die 41 neuen Züge der Firma Stadler und die 48 Gebrauchtfahrzeuge der DB über Kommunalkredite. Diese bieten ein attraktives Zinsniveau und eine Zinssicherheit über die gesamte Finanzierungslaufzeit von 25 Jahren. Für die Finanzierung der Stadler-Neufahrzeuge erhielten die Bayerische Landesbank, die KfW IPEX und die Europäische Investitionsbank den Zuschlag. Die Gebrauchtfahrzeuge werden 15 Jahre über die Bayerische Landesbank finanziert.



Technisches Controlling und Flottenmanagement



Um eine hohe Fertigungsqualität und eine verlässliche Verfügbarkeit der Fahrzeuge über die Lebensdauer zu gewährleisten, führt der VRR ein intensives technisches Controlling durch. Gemeinsam mit externen technischen Beratern begleitet der VRR die Fertigung der neuen S-Bahnen ab Konstruktionsstart während der kompletten Bauphase bis hin zur Auslieferung und Abnahme aller Fahrzeuge sowie das Redesign der Gebrauchtfahrzeuge. Und auch nach der Betriebsaufnahme koordiniert der VRR sämtliche S-Bahn-relevanten Prozesse zwischen Hersteller und EVU, um die Qualität der Fahrzeuge zu erhalten. Dazu überprüft er kontinuierlich, ob Stadler und die DB die Fahrzeuge wie gefordert warten, instand und verfügbar halten und die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Züge so handhaben, wie es vertraglich vorgesehen ist.

Sitze, die überwiegend in 4er-Sitzgruppen vis-à-vis angeordnet sind. Mithilfe eines WLAN-Netzes und durch den Einsatz von Mobilfunkrepeatern möchte der VRR in den Neufahrzeugen die mobile Daten-



Die Fahrzeuge vom Typ ET 422 werden einem Redesign unterzogen.

nutzung begünstigen. S-Bahn-Kunden sollen Smartphone, Tablet oder Rechner problemlos nutzen und damit auch auf digitale Services rund um den Öffentlichen Personennahverkehr zugreifen können. Steckdosen ermöglichen es den Fahrgästen, die Geräte während der Fahrt aufzuladen. Hiervon profitieren insbesondere Berufspendler und all dieje-

nigen, die während der Fahrt arbeiten oder online kommunizieren möchten. Damit sich die Fahrgäste zu jeder Tageszeit in der S-Bahn wohl und sicher fühlen, sind die Züge transparent und übersichtlich gestaltet sowie mit einem modernen Videoaufzeichnungssystem und Notruftasten ausgerüstet. Vorgesehen sind moderne visuelle und akustische Fahrgastinformationssysteme, über die sich Nahverkehrskunden in Echtzeit über die nächsten Haltepunkte, die Ausstiegsseite, den Start- und Zielbahnhof sowie über Anschlussmöglichkeiten und eventuelle Störungen im Betriebsablauf informieren können.

48 bewährte S-Bahn-Züge von der DB Regio AG

Auf den Linien S 1 und S 4 werden weiterhin Züge vom Typ ET 422 zum Einsatz kommen. Es handelt sich dabei um 48 Fahrzeuge von der DB Regio AG, die derzeit auf den heutigen S-Bahn-Linien verkehren und sich bereits seit einigen Jahren in der Praxis bewähren. Sie haben eine Einstiegshöhe von 96 Zentimetern und entsprechen damit den baulichen Gegebenheiten an vielen Stationen entlang der S 1- und S 4-Strecken. Sämtliche Fahrzeuge werden bis zur Betriebsaufnahme im Dezember 2019 einem Redesign unterzogen und besser ausgestattet. Die 192 Sitze werden neu gepolstert. Auch in diesen Zügen kommen künftig moderne Fahrgastinformationssysteme zum Einsatz. Die Mehrzweckbereiche für Fahrgäste mit Rollstuhl, Kinderwagen, Rollator oder Fahrrad bleiben ebenso bestehen wie das Videoaufzeichnungssystem. Technisch bleiben die erstmals im Jahr 2008 eingesetzten Züge in ihrer Grundstruktur erhalten, denn sie entsprechen immer noch dem Stand der Technik und sind bestens für den weiteren Einsatz im S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr gerüstet.

Neues Design mit Symbolen aus der Region



Die gesamte Fahrzeugflotte wird in einem weitgehend unternehmensneutralen, eigens entwickelten Design im S-Bahn-Netz unterwegs sein. Zeitlos-modern gestaltet in Grün und Weiß, fallen die Züge durch eine weitere Besonderheit direkt ins Auge: Die Außenhülle zieren Symbole aus der Gegend, um die Verbundenheit der S-Bahn Rhein-Ruhr mit der Region zu verdeutlichen. Die Städte und Kreise im VRR wurden in die Entwicklung des Designs eingebunden: Sie konnten Vorschläge machen, welche Landmarken, Gebäude oder Wahrzeichen aus ihrem Gebiet auf den Zügen zu sehen sein sollen. Innen fallen die bunten Sitzpolster in verschiedenen Farben in einem ansonsten überwiegend in Grautönen gestalteten Innenraum auf.

Impressum

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

Verantwortlich für den Inhalt:
Sabine Tkatzik – Leiterin PR,
Pressesprecherin VRR
Redaktion: Wibke Hinz,
Peter Krichel
Gestaltung: Sven Scholz

Fotos/Bildnachweis:
VRR AöR, Stadler Pankow GmbH

