Anlage 5b

Kurzdossiers der IGVP-Vorhabenbewertungen für Schienenvorhaben mit Übersichtstabelle

(Langfassungen auf der Internetseite der IGVP: www.igvp.nrw.de)

erstellt von Ursula Kuchenbecker (Dezernat 58)

IGVP BR Düsseldorf Schiene

am 12.01.2006

Vorhabennummer (Bündelung mit Vorhabennummern)	Regierungs-bezirke	Lage Von	Lage Nach	Bausumme (Preisstand 2000) Mio €	Summe Nutzen (NKQ)	Investitions-kosten pro Jahr (Annuität)	Nutzen-Kosten-Quotient	Nutzwert-analyse NWP
13004	Düsseldorf Münster	Bottrop, Hbf	Essen, Dellwig Ost	45,500	-0,173	1,950	-0,09	-85,89
13005	Düsseldorf Münster	Bottrop, Hbf	Oberhausen, Hbf	8,200	-0,405	0,361	-1,12	-97,64
13011	Düsseldorf	Duisburg, Hbf (Ratinger Weststrecke)	Düsseldorf, Hbf	25,168	3,740	1,085	3,45	-318,52
13013	Düsseldorf	Duisburg, Meiderich-Stadtbahn	Duisburg, Christoferuswerk (ehem. DU Theodor-Heuss-Straße)	89,500	0,860	3,725	0,23	-53,36
13016	Düsseldorf	Düsseldorf, Am Röttchen über Unterrath S	Düsseldorf, Am Hülserhof	18,965	-0,621	0,925	-0,67	-190,7
13017	Düsseldorf	Düsseldorf, Am Steinberg	Düsseldorf, Universität Ost/Botanischer Garten	7,500	0,856	0,428	2,00	-121,52
13019	Düsseldorf	Düsseldorf, Benrath Bf	Düsseldorf, Holthausen	9,914	0,026	0,421	0,06	-33,93
13023	Düsseldorf	Düsseldorf, Bilk S	Düsseldorf, Uni-Kliniken	112,000	-2,791	5,006	-0,56	-256,24
13026	Düsseldorf	Düsseldorf, Flughafen Bf	Ratingen, West Circle-Line	31,000	0,572	1,659	0,34	-352,61
13029	Düsseldorf	Düsseldorf, Hbf	Düsseldorf, Graf-Adolf-Platz	4,482	0,280	0,229	1,23	13,17
13031	Düsseldorf	Düsseldorf, Hbf	Neuss, Hbf	18,000	3,676	0,792	4,64	60,19
13034	Düsseldorf	Düsseldorf, Kaiserslauterner Straße	Düsseldorf, Universität-West	8,620	2,440	0,492	4,96	-6,03
13035	Düsseldorf	Düsseldorf, Kennedydamm	Düsseldorf, Reeser Platz	122,420	1,909	5,138	0,37	89,39
13038	Düsseldorf	Düsseldorf, Stadttor	Düsseldorf, Franziusstraße/Medienhafen	11,000	-0,651	0,562	-1,16	-245,44
13042	Düsseldorf	Düsseldorf, Arena/Messe Nord	Düsseldorf, Handweiser Circle-Line	94,800	-1,461	4,369	-0,33	-753,26
13044	Düsseldorf	Düsseldorf, Rath S	Düsseldorf, Am Hülserhof	9,800	-0,457	0,559	-0,82	-288,54
13053	Düsseldorf	Düsseldorf, Wehrhahn S	Düsseldorf, Schlüterstraße	250,990	-6,800	11,217	-0,61	-251,37
13057	Düsseldorf	Essen, Hbf	Essen, Steele Ost	5,700	2,284	0,327	6,98	12,7
13059	Düsseldorf	Essen, Margarethenhöhe	Essen / Thedor-Althoff Straße	25,680	-0,393	1,307	-0,30	-259,67
13060	Düsseldorf	Essen, Messe West / Süd / Gruga	Essen, Hatzper Straße	36,400	0,482	1,543	0,31	-177,02
13061	Düsseldorf	Essen, Steeler Str./Abzw. Hollestraße	Essen, Haus-Berge-Straße einschl. Anschlussstrecke bis Alfred-Krupp-Schule	33,000	0,862	1,535	0,56	-265,17
13064	Düsseldorf	Essen, Unterstraße	Oberhausen, Neue Mitte	52,963	0,178	2,117	0,08	-49,57
13066	Düsseldorf	Essen, Wasserturm	Essen, Kray Brückenplatte	46,500	0,058	1,897	0,03	-186,98
13074	Düsseldorf Köln	Hilden	Leverkusen, Opladen	26,000	0,911	1,144	0,80	-506,44
13083	Düsseldorf	Kamp-Lintfort	Duisburg, Hbf	3,747	0,117	0,150	0,78	-413,34
13087	Düsseldorf	Kleve, Grenze D/NL	Xanten	48,562	0,145	1,900	0,08	-700,76
13091	Düsseldorf Köln	Leverkusen-Rheindorf	Leverkusen-Küppersteg	23,789	0,579	1,011	0,57	-479,33
13093	Düsseldorf	Krefeld, Friedrichsplatz	Krefeld, Benrader Straße	13,000	-0,178	0,699	-0,25	-400,35
13096	Düsseldorf	Krefeld, Hüls Betriebshof	Krefeld, Hüls Bf	12,500	-0,488	0,579	-0,84	-245,27
13098	Düsseldorf	Krefeld, TEW Tor 3	Willich, Wekeln Schiefbahner Straße	19,000	-0,053	0,919	-0,06	-337,3
13100	Düsseldorf	Mettmann, Stadtwald	Wuppertal, Vohwinkel Circle-Line	21,965	0,955	0,855	1,12	-390,06
13104	Düsseldorf	Millingen	Xanten	4,700	-0,721	0,152	-4,76	-256,64
13112	Düsseldorf	Mönchengladbach, Hbf	Neuss, Hbf	106,000	0,182	4,665	0,04	-234,91
13116	Düsseldorf Köln	Mönchengladbach, Hbf	Wegberg, Dalheim, Grenze D/NL	4,352	0,543	0,187	2,91	-690,13

13117	Düsseldorf	Mönchengladbach, Voosen	Mönchengladbach, Nordpark	37,000	-0,355	1,632	-0,22	-435,57
13120	Düsseldorf	Mülheim, Abschnitt Friesenstr. - Rathausmarkt sowie Wertgasse - Flughafen		19,420	-0,365	0,702	-0,52	-5,61
13127	Düsseldorf	Mülheim, Grenze Borbeck	Mülheim, Friedhof	6,417	0,182	0,356	0,51	21,94
13130	Düsseldorf	Mülheim, Monning	Mülheim, Königstraße	30,000	-0,465	1,384	-0,34	17,57
13137	Düsseldorf	Neukirchen-Vluyn	Moers	10,951	0,464	0,429	1,08	-365,43
13165	Düsseldorf	Wuppertal, Oberbarmen	Solingen, Ohligs	20,000	0,479	0,777	0,62	16,54
13180	Düsseldorf	Kaarst, Kaarster See	Mönchengladbach Circle-Line	32,200	-0,342	1,236	-0,28	-520
13181	Düsseldorf	Duisburg, Hbf	Mönchengladbach, Hbf	67,100	-1,289	2,358	-0,55	-416,21
13182	Düsseldorf	Mönchengladbach, Hbf	Mönchengladbach, Wickrath / Mönchengladbach, Rheydt-Odenkirchen	70,184	1,439	3,109	0,46	-361,12
13184	Düsseldorf	Mülheim, Dümpten Mellinghofer Straße	Oberhausen, Luise-Albertz-Halle	21,602	-0,358	1,331	-0,27	-114,86
13185	Düsseldorf	Mettmann, Stadtwald	Wülfrath, Mitte Circle-Line	24,200	0,140	0,900	0,16	-460,62
13186	Düsseldorf	Wülfrath, Mitte	Düsseldorf, Flughafenbahnhof Circle-Line	38,300	1,461	1,509	0,97	-635,33
13190	Düsseldorf Köln	Düsseldorf, Hbf	Kerpen, Horrem	49,230	6,132	2,227	2,75	-137,83
13191	Düsseldorf	Mülheim, Kaiserplatz	Mülheim, Hbf	18,454	2,080	0,676	3,08	-19,63
13192	Düsseldorf	Mülheim, Heuweg	Mülheim, Brüsseler Allee	18,871	0,825	0,660	1,25	-3,19
13193	Düsseldorf	Mülheim, Dümpten Friedhof	Mülheim, Grenze Borbeck	11,862	-0,246	0,383	-0,64	-205,35
13194	Düsseldorf	Neuss, Stadthalle	Neuss, Langemarckstraße	9,203	0,041	0,397	0,10	-192,85
13195	Düsseldorf	Ratingen, West	Neuss, S-Bahn-HP Rheinpark-Center	267,148	1,759	12,166	0,14	-563,71
13196	Düsseldorf	Düsseldorf, Zulaufstrecken Werhahnlinie		49,100	0,551	2,022	0,27	-216,81
13197 (13060 + 13056)	Düsseldorf	Essen, Gruga	Essen, Lilienthalstraße	54,470	0,343	2,425	0,14	-157,45
13198 (13015 + 13044)	Düsseldorf	Düsseldorf, Rath S	Düsseldorf, Flughafen Bf.	17,904	-0,874	1,021	-0,86	-298,15
13199 (13100 + 13173)	Düsseldorf	Wuppertal, Hbf	Mettmann, Stadtwald	114,465	0,449	4,925	0,09	-214,2
13200 (13073 + 11055)	Düsseldorf Münster	Essen, Hbf	Dortmund, Lütgendortmund	261,000	2,125	9,922	0,21	-165,7
14232	Düsseldorf Köln	Remscheid, Bergisch Born	Marienheide	29,700	-0,162	1,143	-0,14	-887,17
14234	Düsseldorf Köln	Solingen, Ohligs	Köln, Mülheim	142,360	-3,421	6,014	-0,57	-625,83
14246	Düsseldorf Köln	Wermelskirchen	Remscheid, Lennep	15,700	0,247	0,638	0,39	-190,2
14275 (14220 + 14063 + 14246)	Düsseldorf Köln	Leverkusen, Opladen	Remscheid, Lennep	74,800	0,066	3,040	0,02	-537,24
15021 (15006 + 13004)	Düsseldorf Münster	Essen, Dellwig Ost (RB Münster)	Recklinghausen, Hbf	3,278	0,612	3,278	0,19	-149,12

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Bottrop, Hbf
Nach Essen, Dellwig Ost

Vorhaben: 13004

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13004	Kennung:	21	Datum:	21.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Bottrop, Hbf
Nach:	Essen, Dellwig Ost

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	3.272

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☑
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	5.000
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	33.100
Betriebstechnische Ausrüstung:	6.100
Energieversorgung (Unterwerke):	1.300
Summe:	45.500

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
RE 14	Dorsten Bf (Borken), Essen Hbf	Vorwiegend 60 min	32 min				
S 9	Wuppertal, Hbf, Bottrop Hbf (Haltern)	20 min (Haltern 60 min)	62 min (93 min)		Wuppertal, Hbf, Bottrop, Hbf	60 min	62 min
S 9					Wuppertal, Hbf, Gelsenkirchen, Buer-Nord	60 min	73 min
S 9					Wuppertal, Hbf, Haltern, Hbf	60 min	93 min

Beschreibung

Zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen für die Betriebsprogramme der S 9 und RE 14 sowie weiterer Linien im Rahmen des VRR Zielkonzeptes 2015 und als Voraussetzung zur Reaktivierung der Hertener Bahn, muss auf dem eingleisigen Abschnitt ein zweigleisiger Ausbau erfolgen. Die Kosten liegen etwa bei 45,5 Mio. €, da umfangreiche Eingriffe in die Brückeninfrastruktur erforderlich werden.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	9.400
Bezugsfall	9.000
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	400

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,09
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-60
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-7
Wirkungsbereich „Umwelt“	-19
Summe	-86

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Bottrop, Hbf
Nach Oberhausen, Hbf

Vorhaben: 13005

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Vorhaben-Nr.:	13005	Kennung:	15	Datum:	21.01.2003

Lage des Vorhabens

Von:	Bottrop, Hbf
Nach:	Oberhausen, Hbf

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	9.432

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	200
Fahrweg:	2.600
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	3.400
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.600
Energieversorgung (Unterwerke):	400
Summe:	8.200

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
RB 44	Oberhausen Hbf, Dorsten Bf	30min	34 min		Oberhausen Hbf, Dorsten Bf	20 min	34 min

Beschreibung

Zur später vorgesehenen Verdichtung des Angebotes auf einen 20-Minuten S-Bahn-Takt, ist eine Erhöhung der Kapazität erforderlich. Dies kann neben signaltechnischen Maßnahmen auch eine Ertüchtigung von bisher durch Güterzüge genutzter Gleisinfrastrukur erforderlich machen. Die Kosten werden auf etwa 8,2 Mio. € geschätzt.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	45.300
Bezugsfall	44.100
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	1.200

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-1,12
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-5
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-1
Wirkungsbereich „Umwelt“	-91
Summe	-98

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Duisburg, Hbf
Nach Düsseldorf, Hbf

Vorhaben: 13011

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Vorhaben-Nr.:	13011	Kennung:	1	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Duisburg, Hbf
Nach:	Düsseldorf, Hbf

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	28.673

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☑
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	4.010
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	13.960
Betriebstechnische Ausrüstung:	7.198
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	25.168

Betriebskonzept

Ist — **Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten** — **Soll**

Linie	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit	Linie, gepl.	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit
RB 37	Duisburg, Hbf, Duisburg, Entenfang	30 min	10 min		Duisburg, Hbf, Düsseldorf, Hbf	30 min	41 min

Beschreibung

Bei diesem Projekt "Ratinger Weststrecke" handelt es sich um ein aus den Überlegungen zur Reaktivierung der Rheinischen Bahn entwickeltes Vorhaben. Die Maßnahme findet sich als Teilabschnitt Duisburg Hbf bis Düsseldorf-Rath im Ausbauplan. Bisherige Ergebnisse durchgeführter Untersuchungen lassen ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erwarten. Am 02.05.2001 unterzeichneten die DB Netz AG, DB Station und Service AG, der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH, der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sowie die Städte Düsseldorf, Ratingen und Duisburg eine Kooperationsvereinbarung zur Erstellung der Vorplanung für die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke zwischen Duisburg-Hauptbahnhof und Düsseldorf Hauptbahnhof unter Einbeziehung der Güterzugstrecke 2324 (Mülheim-Speldorf - Düsseldorf-Rath - Troisdorf - Niederlahnstein) im Streckenabschnitt Duisburg-Wedau - Düsseldorf-Rath (Arbeitstitel Ratinger Weststrecke).

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	48.400
Bezugsfall	36.300
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	12.100

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	3,45
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	123
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-5
Wirkungsbereich „Umwelt“	-437
Summe	-319

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Duisburg, Meiderich-Stadtbahn
Nach Duisburg, Christoferuswerk (ehem. DU Theodor-Heuss-Straße)

Vorhaben: 13013

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Vorhaben-Nr.:	13013	Kennung:	1	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Duisburg, Meiderich-Stadtbahn
Nach:	Duisburg, Christoferuswerk (ehem. DU Theodor-Heuss-Straße)

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	2.077

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	3.000
Fahrweg:	5.000
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	65.000
Betriebstechnische Ausrüstung:	16.500
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	89.500

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
902	König-Heinrich-Platz, Watereck	nur HVZ an Schultagen: 20 min	40 min		König-Heinrich-Platz, Watereck	nach künftigem Bedarf	38 min
903	Hüttenheim Schleife, Dinslaken Bf.	10 min zwischen Rheintörchenstr. u. Water	71 min		Hüttenheim Schleife, Dinslaken Bf.	10 min zwischen Rheintörchenstr. u. Water	69 min

Beschreibung

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	15.000
Bezugsfall	12.100
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	2.900

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,23
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-17
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-13
Wirkungsbereich „Umwelt“	-23
Summe	-53

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

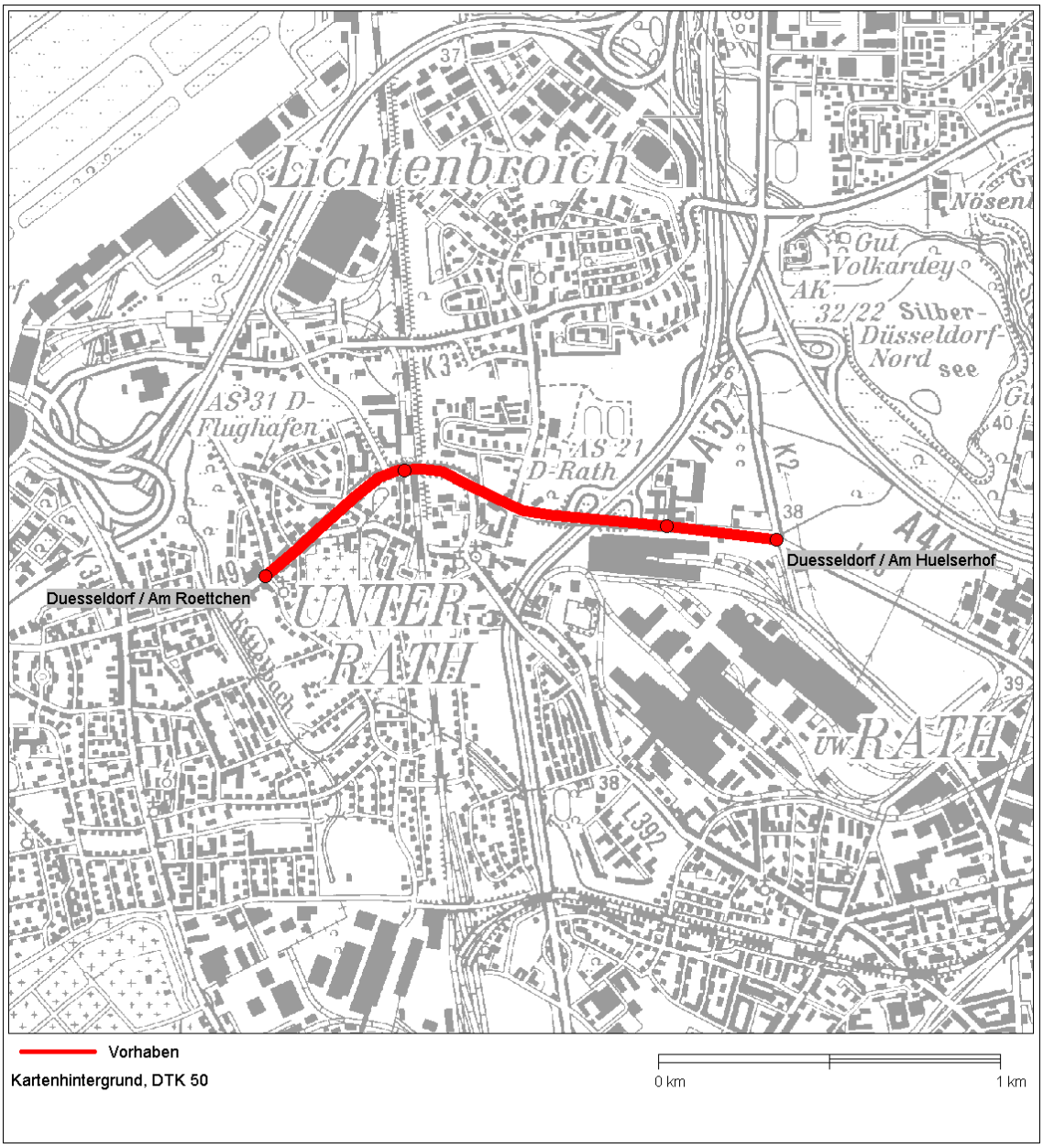
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Am Röttchen über Unterrath S
Nach Düsseldorf, Am Hülserhof

Vorhaben: 13016

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13016	Kennung:		Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Am Röttchen über Unterrath S
Nach:	Düsseldorf, Am Hülserhof

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	2.002

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	1.034
Fahrweg:	5.172
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	8.621
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.552
Energieversorgung (Unterwerke):	2.586
Summe:	18.965

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
707	Universität-Ost, Unterrath S-Bahnhof	10 min	42 min		Universität - Ost, Am Hülserhof	10 min	47 min

Beschreibung

Verlängerung der Linie 707 über Unterrath S bis Am Hülserhof zur Erschließung des Entwicklungsgebietes Theodorstrasse.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	2.100
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	2.100

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,67
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-20
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-3
Wirkungsbereich „Umwelt“	-167
Summe	-191

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Am Steinberg
Nach Düsseldorf, Universität Ost/Botanischer Garten

Vorhaben: 13017

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13017	Kennung:		Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Am Steinberg
Nach:	Düsseldorf, Universität Ost/Botanischer Garten

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	2.161

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	750
Fahrweg:	3.750
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.125
Energieversorgung (Unterwerke):	1.875
Summe:	7.500

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
706	Merowingerstraße, Am Steinberg	10 min	48 min		Am Steinberg, Universität - Ost / Bot. Garten	10 min	55 min

Beschreibung

Verlängerung der Straßenbahn-Linie 706 zur besseren Anbindung der Universität.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	9.400
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	9.400

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	2,
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	49
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-2
Wirkungsbereich „Umwelt“	-168
Summe	-122

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

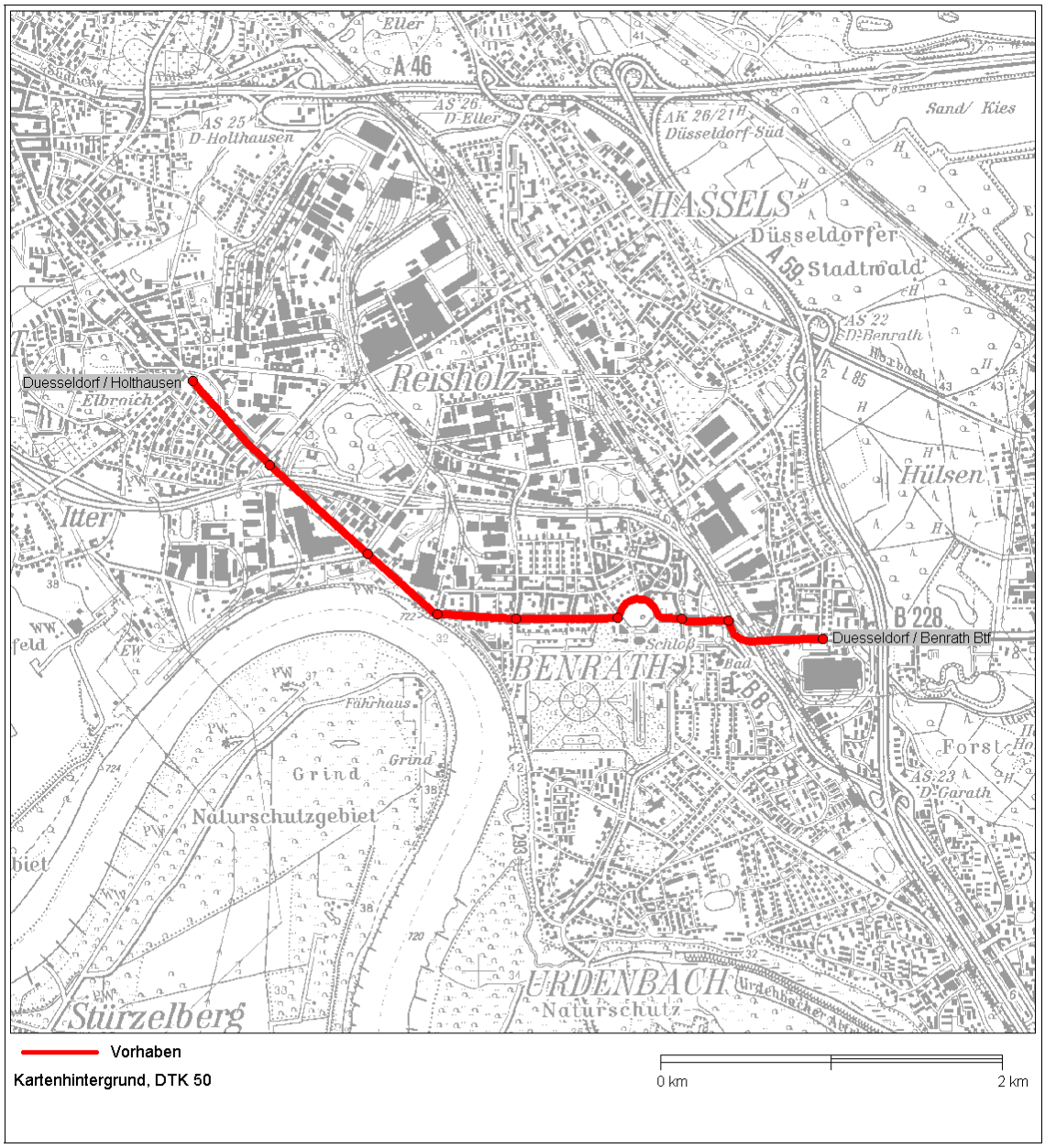
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Benrath Btf
Nach Düsseldorf, Holthausen

Vorhaben: 13019

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13019	Kennung:		Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Benrath Btf
Nach:	Düsseldorf, Holthausen

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	4.411

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☑
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	7.009
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	698
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.517
Energieversorgung (Unterwerke):	690
Summe:	9.914

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
U 77	D, Am Seestern, D, Holthausen	HVZ 10 min; NVZ 20 min	30 min		D, Am Seestern, D, Benrath Btf	HVZ 10 min; NVZ 20 min	41 min
701	D, Rath S, D, Benrath Btf	10 min	54 min				

Beschreibung

Ertüchtigung der bestehenden Straßenbahnstrecke für den Stadtbahnbetrieb; mit Gleisneubau für höhere Achslasten, Gleisaufweitungen für den Stadtbahnwagen B80 und Fahrleitungsneubau als Stadtbahnzulaufstrecke.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	13.300
Bezugsfall	11.800
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	1.500

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,06
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	23
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-2
Wirkungsbereich „Umwelt“	-55
Summe	-34

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Bilk S
Nach Düsseldorf, Uni-Kliniken

Vorhaben: 13023

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Vorhaben-Nr.:	13023	Kennung:		Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Bilk S
Nach:	Düsseldorf, Uni-Kliniken

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	1.321

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	880
Fahrweg:	1.380
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	93.719
Betriebstechnische Ausrüstung:	9.798
Energieversorgung (Unterwerke):	6.223
Summe:	112.000

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten			Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
711	Heinrichstraße, Universität Ost	HVZ: 10 min	37 min		Rath S-Bahnhof, Hauptbahnhof	HVZ: 10 min	25 min
701	Rath S-Bahnhof, Benrath Btf.	10 min	54 min		Rath, S, D, Am Steinberg	10 min	31 min
703 / U 73	Gerresheim S-Bahnhof, Kirchfeldstraße	10 min	38 min		Gerresheim S-Bahnhof, Benrath Btf.	10 min	57 min
712	Ratingen Mitte, D-Hellriegelstraße	10 min	50 min		Ratingen Mitte, D, Hellriegelstraße	10 min	42 min
706	Merowingerstraße, Am Steinberg	10 min	48 min		Merowingerstraße, Am Steinberg	10 min	44 min
716	Staufenplatz, Universität Ost	HVZ: 10 min	28 min				
707	Unterrath S-Bahnhof, Universität Ost	10 min	42 min		Unterrath S, Hafen	10 min	39 min
713 / U 71	Gerresheim Krankenhaus, Holthausen	HVZ 10 min; NVZ 20 min	45 min		Gerresheim Krankenhaus, Universität Ost	10 min	28 min
719	D, Hubertushain, D, Polizeipräsidium	HVZ 10 min	34 min		D, Hubertushain, Düsseldorf, Hbf.	HVZ 10 min	24 min

Beschreibung

Erweiterung der Tunnelanlage der Wehrhahn-Linie von Bilk S-Bahnhof bis Uniklinken mit Anbindung der Zulaufstrecken Richtung Universität Ost und Benrath.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	38.500
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	38.500

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,56
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-108
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-15
Wirkungsbereich „Umwelt“	-134
Summe	-256

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

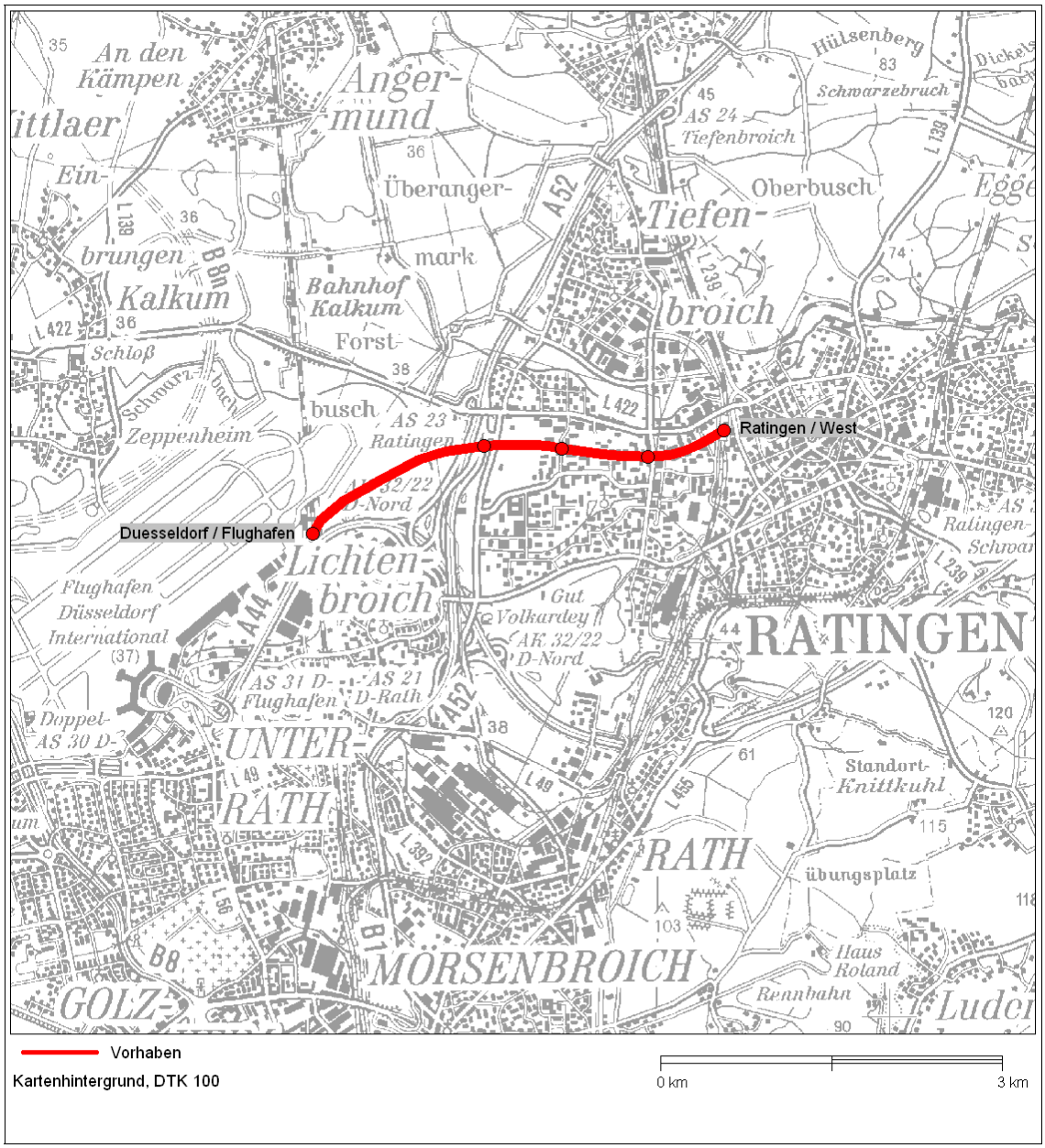
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Flughafen Bf
Nach Ratingen, West

Vorhaben: 13026

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13026	Kennung:		Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Flughafen Bf
Nach:	Ratingen, West

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	3.900

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	2.500
Fahrweg:	12.500
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	6.000
Betriebstechnische Ausrüstung:	3.750
Energieversorgung (Unterwerke):	6.250
Summe:	31.000

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll	
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
U 80					Düsseldorf, Hbf., Ratingen, West über Messe-Süd	20 min	35 min
U 81					Ratingen, West, Neuss, Hammfeld II	20 min	44 min

Beschreibung

Die Weiterführung vom Flughafenbahnhof nach Ratingen West durch die Stadtbahn (U 80 oder U 81) erbringt den Übergang zur regionalen Anbindung weiterer Siedlungsbereiche wie Ratingen-Eckamp.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	2.900
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	2.900

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,34
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	21
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-6
Wirkungsbereich „Umwelt“	-368
Summe	-353

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Hbf
Nach Düsseldorf, Graf-Adolf-Platz

Vorhaben: 13029

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13029	Kennung:	3	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Hbf
Nach:	Düsseldorf, Graf-Adolf-Platz

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	1.319

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	2.677
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.161
Energieversorgung (Unterwerke):	644
Summe:	4.482

Betriebskonzept

Ist — **Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten** — **Soll**

Linie	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit	Linie, gepl.	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit
704	D, Derendorf Nord, Neuss, Stadthalle	10 min	38 min		D, Derendorf Nord, Neuss, Stadthalle	10 min	37 min
709	D, Gerresheim Krankenhaus, Neuss, Th-Heuss-Platz	10 min	45 min		D, Gerresheim Krankenhaus, Neuss, Th-Heuss-Platz	10 min	44 min
719	D, Hubertushain, Neuss, Stadthalle	HVZ 10 min	48 min		D, Hubertushain, Neuss, Stadthalle	HVZ 10 min	47 min

Beschreibung

Es wird von einer Zeitersparnis von einer Minute ausgegangen.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	27.700
Bezugsfall	22.600
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	5.100

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	1,23
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	13
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-1
Wirkungsbereich „Umwelt“	2
Summe	13

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

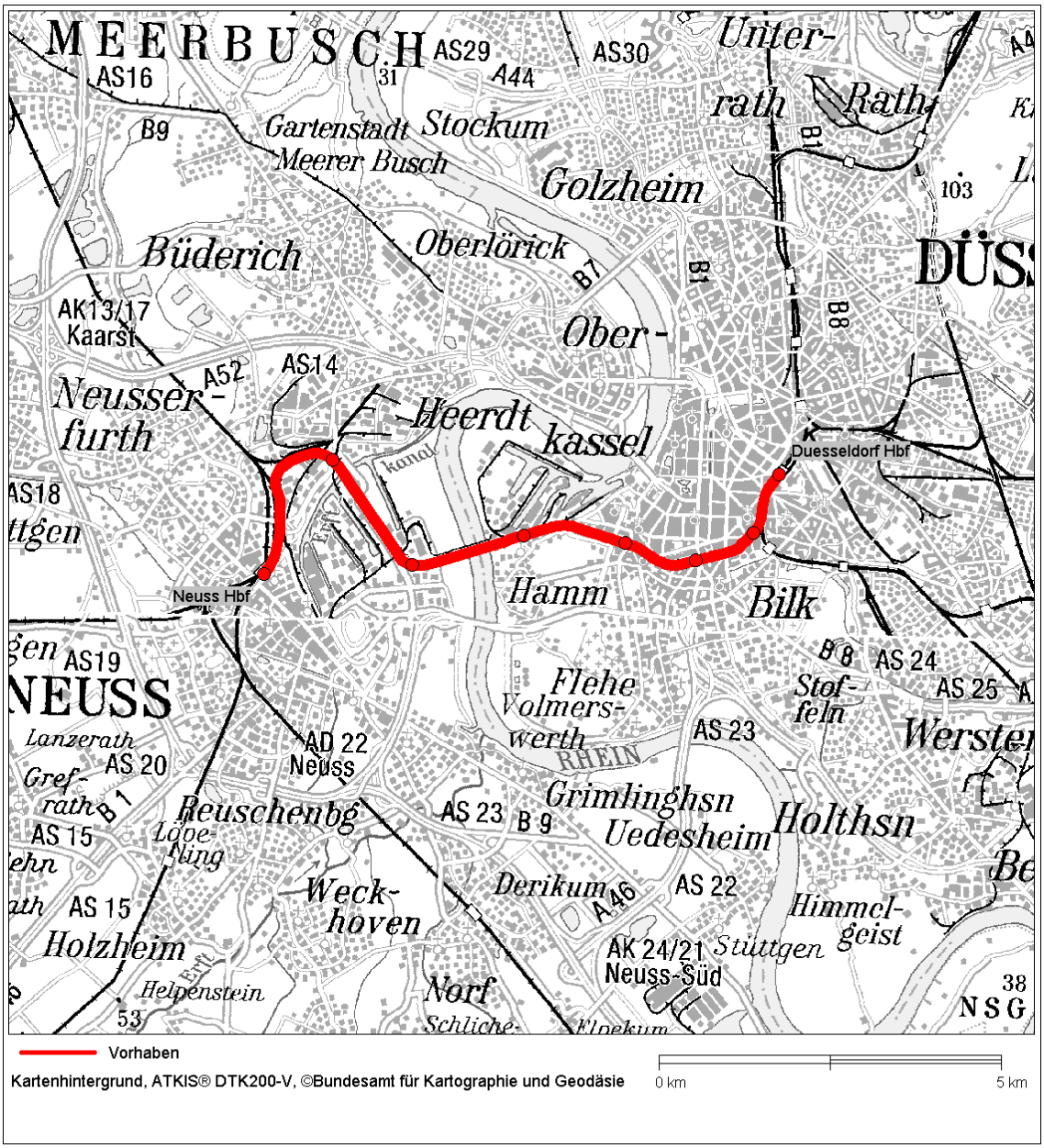
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Hbf
Nach Neuss, Hbf

Vorhaben: 13031

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Vorhaben-Nr.:	13031	Kennung:		Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Hbf
Nach:	Neuss, Hbf

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	10.488

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	300
Fahrweg:	5.800
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	7.600
Betriebstechnische Ausrüstung:	3.400
Energieversorgung (Unterwerke):	900
Summe:	18.000

Betriebskonzept

Ist — **Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten** — **Soll**

Linie	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit	Linie, gepl.	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit
RE 4	Dortmund Hbf, Aachen Hbf	60 min	157 min		Dortmund Hbf, Aachen Hbf	60 min	155 min
RE 10	Kleve, Düsseldorf Hbf	30 min	94 min		Kleve, Düsseldorf Hbf	30 min	92 min
RE 13	Venlo (NL), Hamm	60 min	150 min		Venlo (NL), Hamm	60 min	148 min
RB 38	Grevenbroich, Neuss Hbf	Vorwiegend 20 min	16 min		Grevenbroich, Neuss Hbf	Vorwiegend 20 min	14 min
S 8	Hagen Hbf, Mönchengladbach Hbf	20 min	104 min		Hagen Hbf, Mönchengladbach Hbf	20 min	102 min
S 11	Wuppertal-Vohwinkel, Bergisch-Gladbach	20 min	108 min		Wuppertal-Vohwinkel, Bergisch-Gladbach	20 min	106 min
S 28	Kaarster See, Mettmann-Stadtwald	20 min	51 min		Kaarster See, Mettmann-Stadtwald	20 min	49 min

Beschreibung

Kapazitätserhöhung durch signal- und gleisbautechnische Maßnahmen. Die angesetzten Kosten dieses unter der Kategorie Vordringlicher Bedarf im Bedarfsplan eingestuften Vorhabens belaufen sich auf rd. 18 Mio. €.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	153.500
Bezugsfall	145.600
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	7.900

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	4,64
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	63
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-3
Wirkungsbereich „Umwelt“	1
Summe	60

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Kaiserslauterner Straße
Nach Düsseldorf, Universität-West

Vorhaben: 13034

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13034	Kennung:		Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Kaiserslauterner Straße
Nach:	Düsseldorf, Universität-West

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	3.530

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	862
Fahrweg:	4.310
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.293
Energieversorgung (Unterwerke):	2.155
Summe:	8.620

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
U 79	Du, Meiderich Bf., D, Kaiserslauterner Straße	10 min	65 min		Du, Meiderich Bf., D, Universität - West	10 min	73 min

Beschreibung

Linienverlängerung; Weiterführung der U79 ab Kaiserslauterner Straße über die Siegburger Straße, Kölner Landstraße, mit Gleiseckverbindung am Werstener Kreuz in die Werstener Straße. Von dort weiter bis Haltestelle Südpark und über Gleiseckverbindung Richtung Universität-Ost. Der weitere Trassenverlauf durch das Universitätsgelände ist noch nicht endgültig festgelegt. Die Einbindung der U 79 in das Stadtbahnliniennetz mit der Führung nach Universität-West dient zur direkten Anbindung des Universitätsgeländes an den Hauptbahnhof und ist als Ersatz für die heutige Straßenbahnlinie 707 anzusehen, die nach dem Bau der Wehrhahn-Linie anders geführt werden muß.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	11.500
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	11.500

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	4,96
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	164
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-2
Wirkungsbereich „Umwelt“	-168
Summe	-6

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

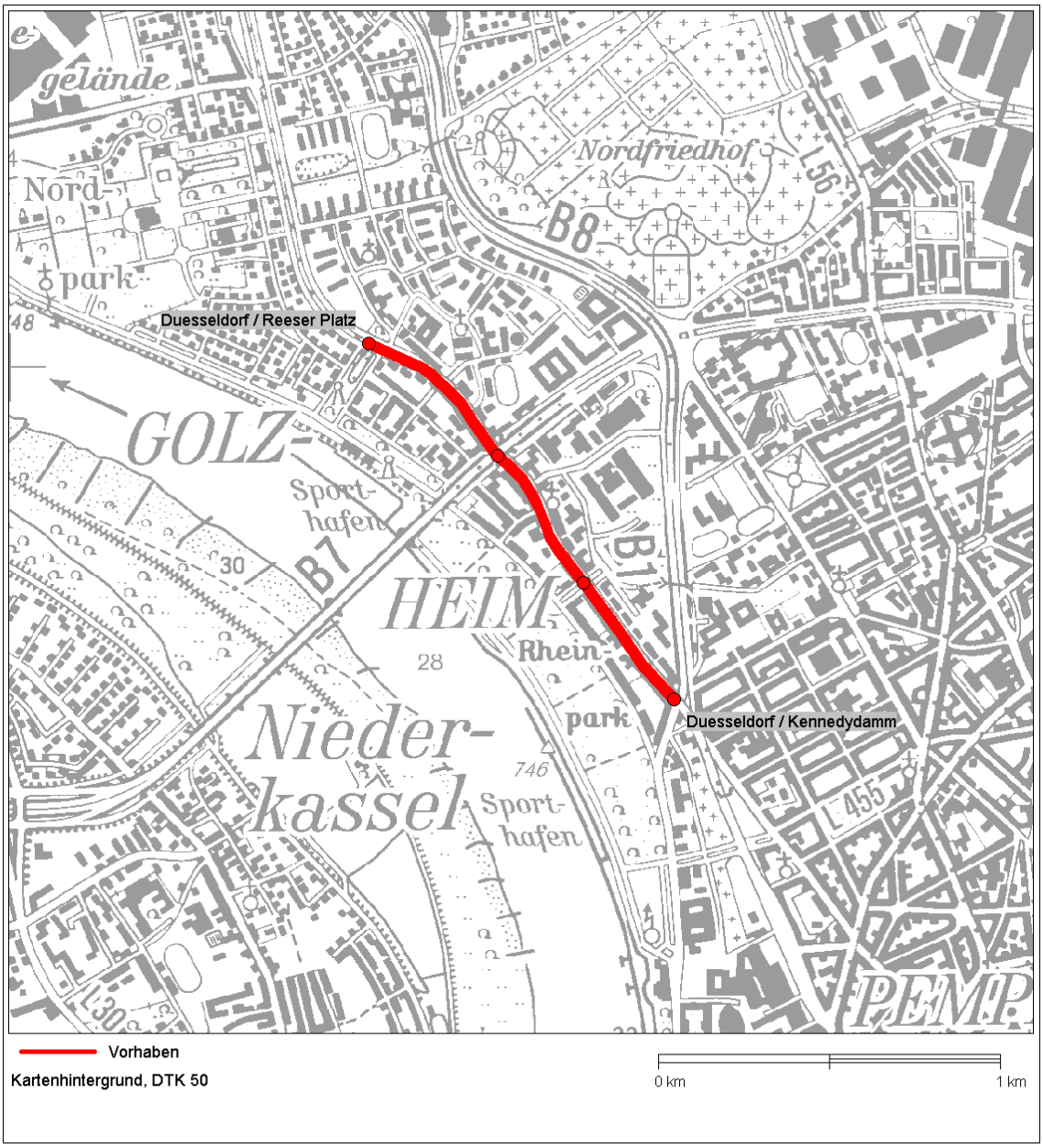
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Kennedydamm
Nach Düsseldorf, Reeser Platz

Vorhaben: 13035

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13035	Kennung:		Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Kennedydamm
Nach:	Düsseldorf, Reeser Platz

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	1.402

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	372
Fahrweg:	3.170
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	108.629
Betriebstechnische Ausrüstung:	6.676
Energieversorgung (Unterwerke):	3.573
Summe:	122.420

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
U 79	Du, Meiderich-Bf., D, Kaiserslauterner Straße	10 min	65 min		Du, Meiderich-Bf., D, Kaiserslauterner Straße	10 min	62 min
U 78	Düsseldorf, Hbf., D, Arena/Messe Nord	10 min	17 min		Düsseldorf, Hbf., D, Arena/Messe Nord	10 min	14 min

Beschreibung

Die Maßnahme stellt die stadtbahnmäßige Aufwertung der bestehenden Trasse der Stadtbahnen U 78/79 und der geplanten U 80 dar, die bei Tunnelführung in der Kaiserswerther Straße einen dichten und störungsfreien Betrieb mit Zügen in Vierfachtraktion zwischen Hbf und dem Messe- und Arenabereich ermöglicht und damit auf dieser Trasse erheblich höhere Transportkapazitäten bietet.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	30.000
Bezugsfall	26.500
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	3.500

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,37
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	101
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-15
Wirkungsbereich „Umwelt“	3
Summe	89

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Stadttor
Nach Düsseldorf, Franziusstraße/Medienhafen

Vorhaben: 13038

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13038	Kennung:	2	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Stadttor
Nach:	Düsseldorf, Franziusstraße/Medienhafen

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	1.033

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	1.100
Fahrweg:	5.500
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	2.750
Energieversorgung (Unterwerke):	1.650
Summe:	11.000

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten			Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
704	Derendorf Nord, Neuss, Stadthalle	HVZ: 10 min	38 min		Derendorf Nord, D, Franziusstraße/Medienhafen	10 min	27 min
719	Hubertushain, Polizeipräsidium	HVZ: 10 min	34 min		Hubertushain, Neuss, Stadthalle	HVZ: 10 min	48 min

Beschreibung

Neubau einer Straßenbahnstrecke zur Erschließung des Medienhafens über dieTrasse Stromstraße - Hammer Straße.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	3.400
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	3.400

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-1,16
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-101
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-2
Wirkungsbereich „Umwelt“	-143
Summe	-245

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Arena/Messe Nord
Nach Düsseldorf, Handweiser

Vorhaben: 13042

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13042	Kennung:		Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Arena/Messe Nord
Nach:	Düsseldorf, Handweiser

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	4.854

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	6.000
Fahrweg:	18.500
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	56.200
Betriebstechnische Ausrüstung:	4.100
Energieversorgung (Unterwerke):	10.000
Summe:	94.800

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
U 75	D, Vennhauser Allee, D, Handweiser	10 min	42 min		D, Vennhauser Allee, D, Handweiser	10 min / weiter Neuss Hbf: 20 min	42 min
U 80					Düsseldorf, Hbf., D, Messe-Süd - Messe-Nord	20 min	15 min
U 78	Düsseldorf, Hbf., D, Arena/Messe Nord	10 min	17 min		Düsseldorf, Hbf., Krefeld, Rheinstraße	10 min, Verlängerung 20 min	47 min
U 81					D, Arena/Messe Nord, Neuss, Hammfeld II	20 min	26 min
U 74	D, Holthausen, Meerbusch, Haus-Meer	20 min	38 min		D, Holthausen, Neuss, Hbf.	20 min	45 min

Beschreibung

Schaffung einer Direktverbindung von der Messe in Richtung Meerbusch/Krefeld mit der Weiterführung der U 78, sowie einer neuen Stadtbahnlinie U 81 in Richtung Neuss.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	13.000
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	13.000

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,33
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-147
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-14
Wirkungsbereich „Umwelt“	-593
Summe	-753

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

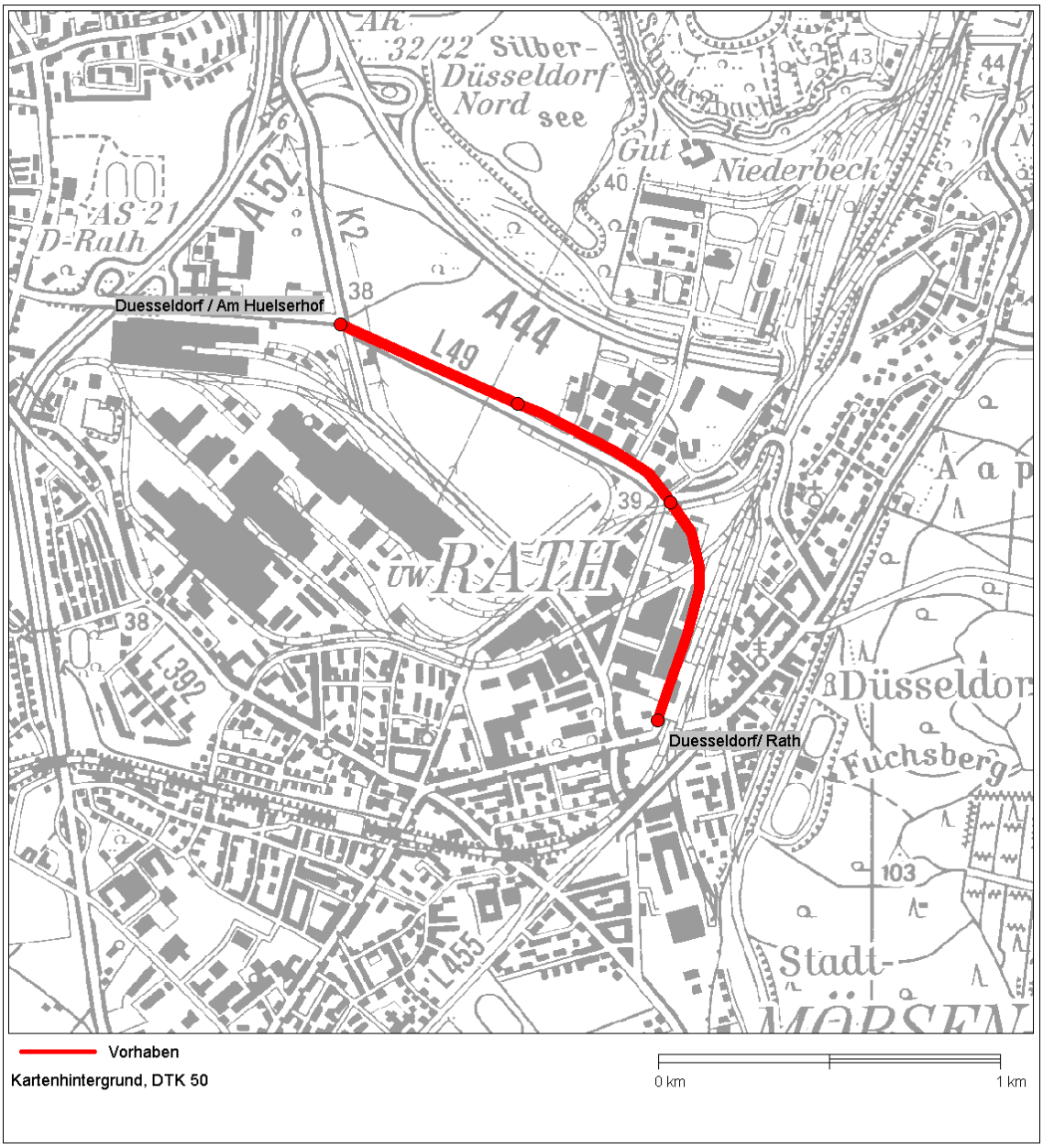
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Rath S
Nach Düsseldorf, Am Hülserhof

Vorhaben: 13044

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13044	Kennung:		Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Rath S
Nach:	Düsseldorf, Am Hülserhof

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	1.789

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	980
Fahrweg:	4.900
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.470
Energieversorgung (Unterwerke):	2.450
Summe:	9.800

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
701	Benrath, Betriebshof, Rath, S-Bahn	10 min	54 min		Benrath, Btf, D, Am Hülserhof	10 min	59 min

Beschreibung

Verlängerung der Straßenbahnlinie 701 ab Rath S zur Erschließung des Entwicklungsgebietes Theodorstraße.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	2.400
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	2.400

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,82
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-53
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-2
Wirkungsbereich „Umwelt“	-233
Summe	-289

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Wehrhahn S
Nach Düsseldorf, Schlüterstraße

Vorhaben: 13053

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Vorhaben-Nr.:	13053	Kennung:		Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Wehrhahn S
Nach:	Düsseldorf, Schlüterstraße

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	1.907

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	1.970
Fahrweg:	3.090
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	210.030
Betriebstechnische Ausrüstung:	21.960
Energieversorgung (Unterwerke):	13.940
Summe:	250.990

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten			Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
703 / U 73	D, Gerresheim S, D, Kirchfeldstraße	10 min	38 min		D, Gerresheim, S-Bahnhof, D, Benrath, Btf	10 min	55 min
713 / U 71	D, Gerresheim Krankenhaus, D, Holthausen	10 min	45 min		D, Gerresheim Krankenhaus, D,Universität - Ost	10 min	26 min
712 / U72	Ratingen, Mitte, D, Hellriegelstraße	10 min	50 min		Ratingen, Mitte, D, Hellriegelstraße	10 min	40 min
719	D, Hubertushain, D, Polizeipräsidium	HVZ 10 min	34 min		D, Hubertushain, Düsseldorf, Hbf.	HVZ 10 min	24 min
716	D, Staufenplatz, D, Universität - Ost	HVZ 10 min	28 min				
709	D, Gerresheim Krankenhaus, Neuss, Th.-Heuss-Platz	HVZ 10 min; NVZ 20 min	52 min		D, Gerresheim Krankenhaus, Neuss, Th.-Heuss-Platz	10 min	52 min

Beschreibung

Erweiterung der Tunnelanlage der Wehrhahn-Linie von Wehrhahn S bis zur Schlüterstraße mit Anbindung an die Zulaufstrecken Richtung Ratingen (auf eigenem Bahnkörper) und Gerresheim Bahnhof.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	33.100
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	33.100

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,61
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-210
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-33
Wirkungsbereich „Umwelt“	-8
Summe	-251

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Essen, Hbf
Nach Essen, Steele Ost

Vorhaben: 13057

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13057	Kennung:	12	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Essen, Hbf
Nach:	Essen, Steele Ost

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	5.934

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	0
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	5.700
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	5.700

Betriebskonzept

Ist — **Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten** — **Soll**

Linie	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit	Linie, gepl.	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit
S 1	Dortmund Hbf, Düsseldorf	20 min	91 min		Dortmund Hbf, Düsseldorf	15 min	91 min
S 3	Oberhausen Hbf, Hattingen Mitte	20 min	37 min		Oberhausen Hbf, Hattingen Mitte	15 min	37 min
S 9	Haltern, Essen-Steele Ost	20 min (bis Steele-Ost nur 2 Fahrten pro Tag)	48 min		Haltern, Essen-Steele Ost	15 min	48 min

Beschreibung

Es handelt sich bei diesem Vorhaben um die Kapazitätserweiterung durch einen verbesserten signaltechnischen Ausbau bereits vor dem Hintergrund eines 15-Minuten S-Bahn-Taktes. Der kalkulierte Investitionsbedarf liegt bei etwa 5,7 Mio. €.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	23.600
Bezugsfall	21.200
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	2.400

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	6,98
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	244
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-2
Wirkungsbereich „Umwelt“	-230
Summe	13

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Essen, Margarethenhöhe
Nach Essen / Thedor-Althoff Straße

Vorhaben: 13059

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13059	Kennung:	3	Datum:	11.05.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Essen, Margarethenhöhe
Nach:	Essen / Thedor-Althoff Straße

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	1.600

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	180
Fahrweg:	4.700
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	7.900
Betriebstechnische Ausrüstung:	11.200
Energieversorgung (Unterwerke):	1.700
Summe:	25.680

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
U 17	Ge-Fischerstraße, Margarethenhöhe	10 min	35 min		Ge-Fischerstraße, Theodor-Althoff-Straße	10 min	37 min

Beschreibung

Das Vorhaben ist als Alternative zur Verlängerung der U 11 zu sehen.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	1.900
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	1.900

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,3
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-21
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-6
Wirkungsbereich „Umwelt“	-233
Summe	-260

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Essen, Messe West / Süd / Gruga
Nach Essen, Hatzper Straße

Vorhaben: 13060

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13060	Kennung:	3	Datum:	11.05.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Essen, Messe West / Süd / Gruga
Nach:	Essen, Hatzper Straße

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	1.700

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	0
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	29.500
Betriebstechnische Ausrüstung:	6.900
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	36.400

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
U 11	Essen, Karlsplatz, Essen, Messe West / Süd / Gruga	10 min	18 min		Essen, Karlsplatz, Essen, Hatzper Straße	10 min	20 min

Beschreibung

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	3.300
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	3.300

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,31
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	36
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-5
Wirkungsbereich „Umwelt“	-208
Summe	-177

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

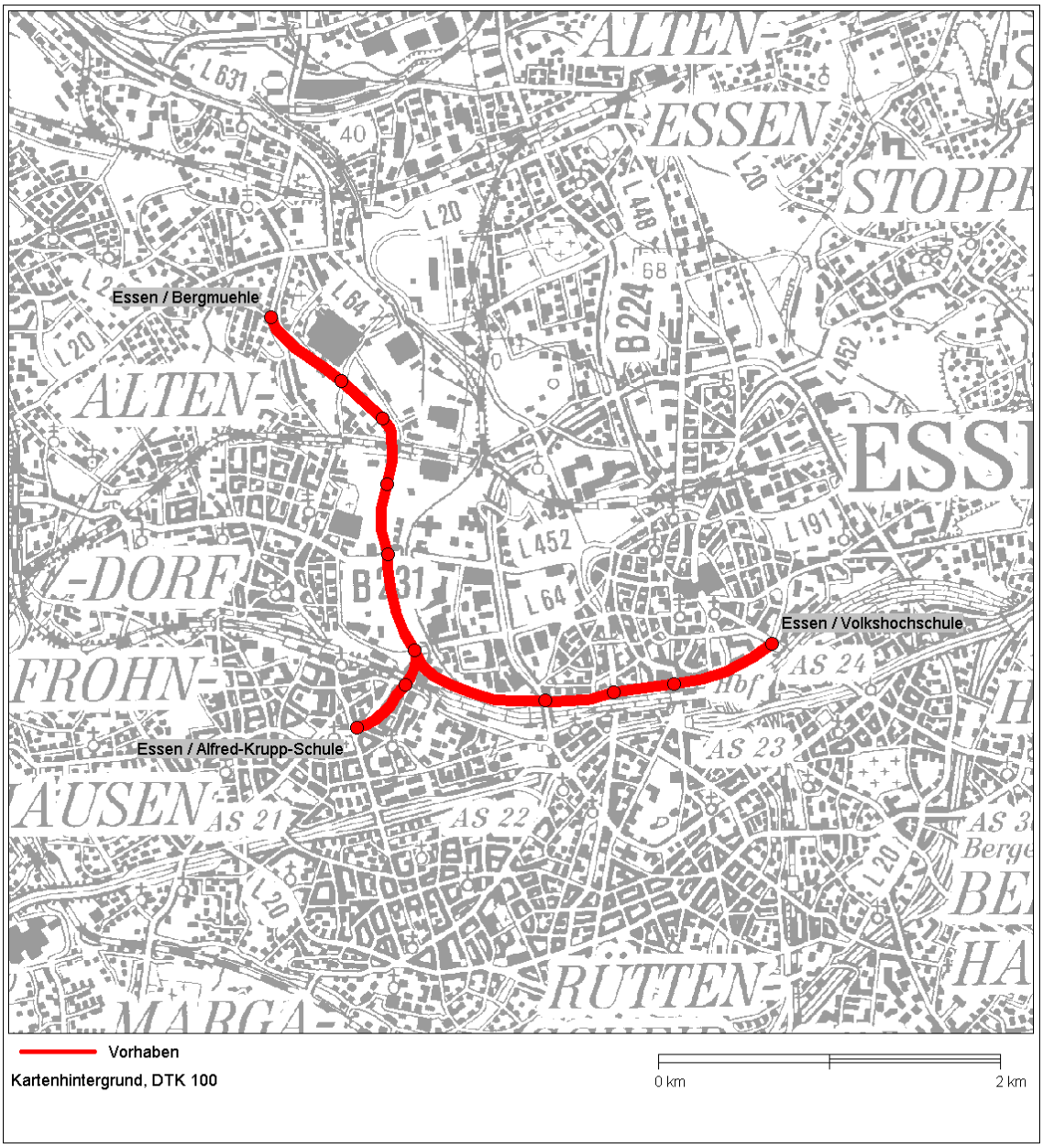
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Essen, Steeler Str./Abzw. Hollestraße
Nach Essen, Haus-Berge-Straße einschl.
Anschlussstrecke bis Alfred-Krupp-Schule

Vorhaben: 13061

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Vorhaben-Nr.:	13061	Kennung:	1	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Essen, Steeler Str./Abzw. Hollestraße
Nach:	Essen, Haus-Berge-Straße einschl. Anschlussstrecke bis Alfred-Krupp-Schule

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	5.500

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	700
Fahrweg:	21.400
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	7.600
Energieversorgung (Unterwerke):	3.300
Summe:	33.000

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
101	Borbeck, Bredeney	10 min	36 min		Borbeck (über den Krupp-Boulevard), Steele S	10 min	35 min
103	Wertstraße, Steele S	10 min	48 min		Wertstraße, Bredeney	10 min	46 min
109	Steele S, Frohnhausen Breilsort	10 min	35 min		Steele S (über den mittleren Krupp-Boulevard), Frohnhausen Breilsort	10 min	33 min

Beschreibung

Krupp-Gürtel.
Realisierung in Zusammenhang mit dem zum GVFG-Programm angemeldeten IV-Vorhaben

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	8.300
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	8.300

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,56
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	4
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-8
Wirkungsbereich „Umwelt“	-262
Summe	-265

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Essen, Unterstraße
Nach Oberhausen, Neue Mitte

Vorhaben: 13064

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13064	Kennung:		Datum:	05.04.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Essen, Unterstraße
Nach:	Oberhausen, Neue Mitte

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	3.728

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	1.501
Fahrweg:	15.998
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	29.730
Betriebstechnische Ausrüstung:	4.543
Energieversorgung (Unterwerke):	1.191
Summe:	52.963

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
SL 185	Essen, Borbeck-Bf, Oberhausen, Hermann-Albertz-Straße	20 min	42 min		Oberhausen, Gasometer, Essen, Unterstraße	10 min 6-18 Uhr; 15 min 18-21 Uhr; 30 min 21-1 Uhr; 20 min 4:30-6 Uhr	4 min
105	Essen, Unterstraße, Essen, Finefraustraße	10 min	46 min		Oberhausen, Neue Mitte, Essen, Unterstraße	10 min	54 min

Beschreibung

Verlängerung der Strab 105 von der Stadtgrenze Essen bis zur Neuen Mitte OB. Erschließung des Zukunftsparks "O.Vision".

Von der Stadt Essen Abschnitt Essen, Unterstraße - Oberhausen Hbf. gemeldet: Die Maßnahme (Verlängerung Linie 105) wird federführend seitens der Stadt Oberhausen bearbeitet.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	7.100
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	7.100

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,08
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	96
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-8
Wirkungsbereich „Umwelt“	-138
Summe	-50

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Essen, Wasserturm
Nach Essen, Kray Brückenplatte

Vorhaben: 13066

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13066	Kennung:	5	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Essen, Wasserturm
Nach:	Essen, Kray Brückenplatte

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	3.947

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	13.600
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	30.000
Betriebstechnische Ausrüstung:	800
Energieversorgung (Unterwerke):	2.100
Summe:	46.500

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
CE 46 / 47							
117					Essen, Porscheplatz, Essen, Kray Sparkasse	HVZ: 20-min	8min

Beschreibung

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	4.200
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	4.200

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,03
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	21
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-7
Wirkungsbereich „Umwelt“	-201
Summe	-187

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

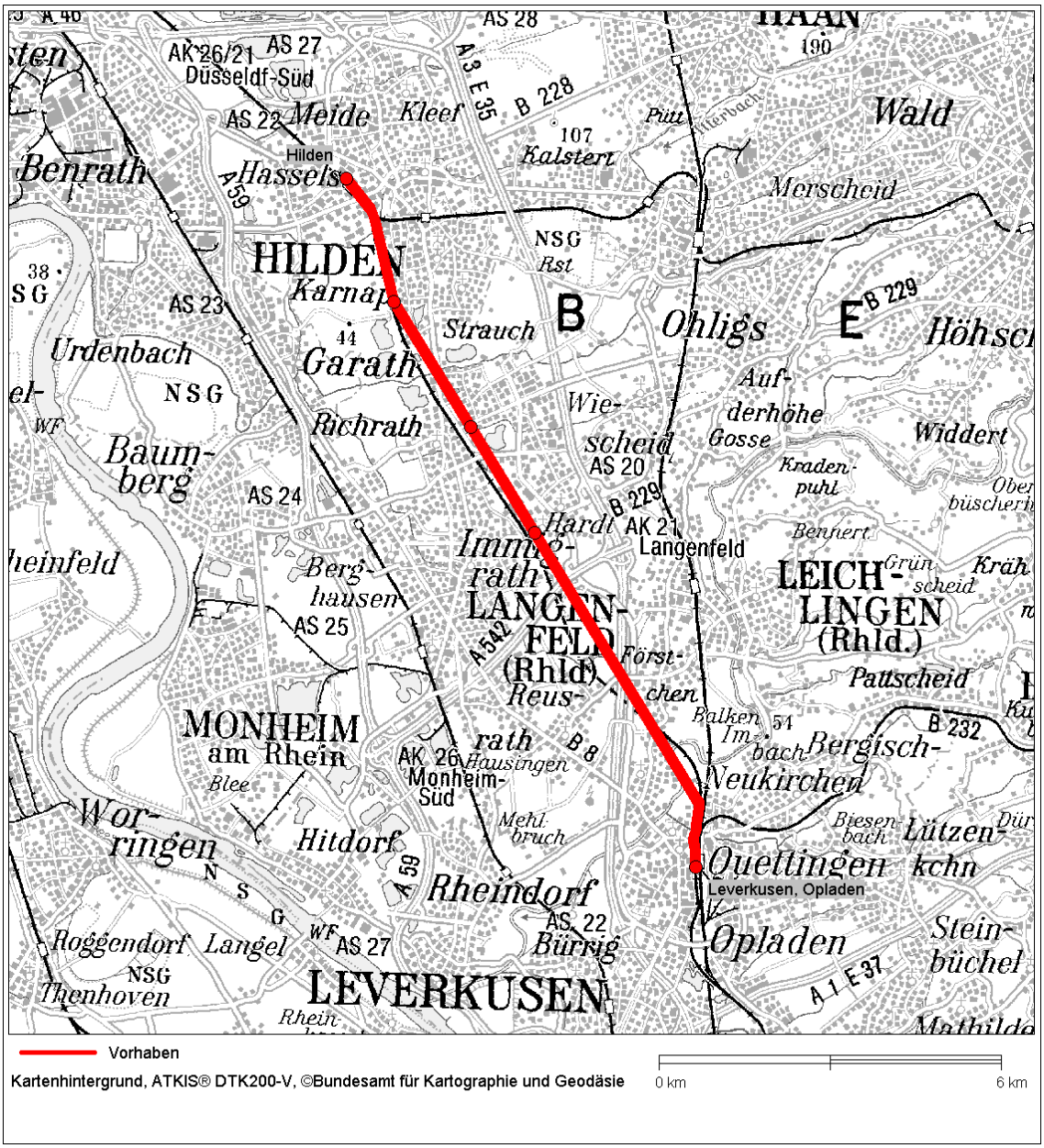
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Hilden
Nach Leverkusen, Opladen

Vorhaben: 13074

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Vorhaben-Nr.:	13074	Kennung:	17	Datum:	22.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Hilden
Nach:	Leverkusen, Opladen

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	13.207

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☑
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	500
Fahrweg:	8.300
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	11.000
Betriebstechnische Ausrüstung:	4.900
Energieversorgung (Unterwerke):	1.300
Summe:	26.000

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
RB 29					Düsseldorf Hbf, Köln Hbf	60 min	48 min

Beschreibung

Es handelt sich hier um die Reaktivierung einer Güterzugverbindung für den SPNV und die Einrichtung von drei neuen Haltepunkten mit einem geschätzten Investitionsvolumen von 26 Mio. €.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	3.800
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	3.800

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,8
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	53
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-5
Wirkungsbereich „Umwelt“	-555
Summe	-506

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

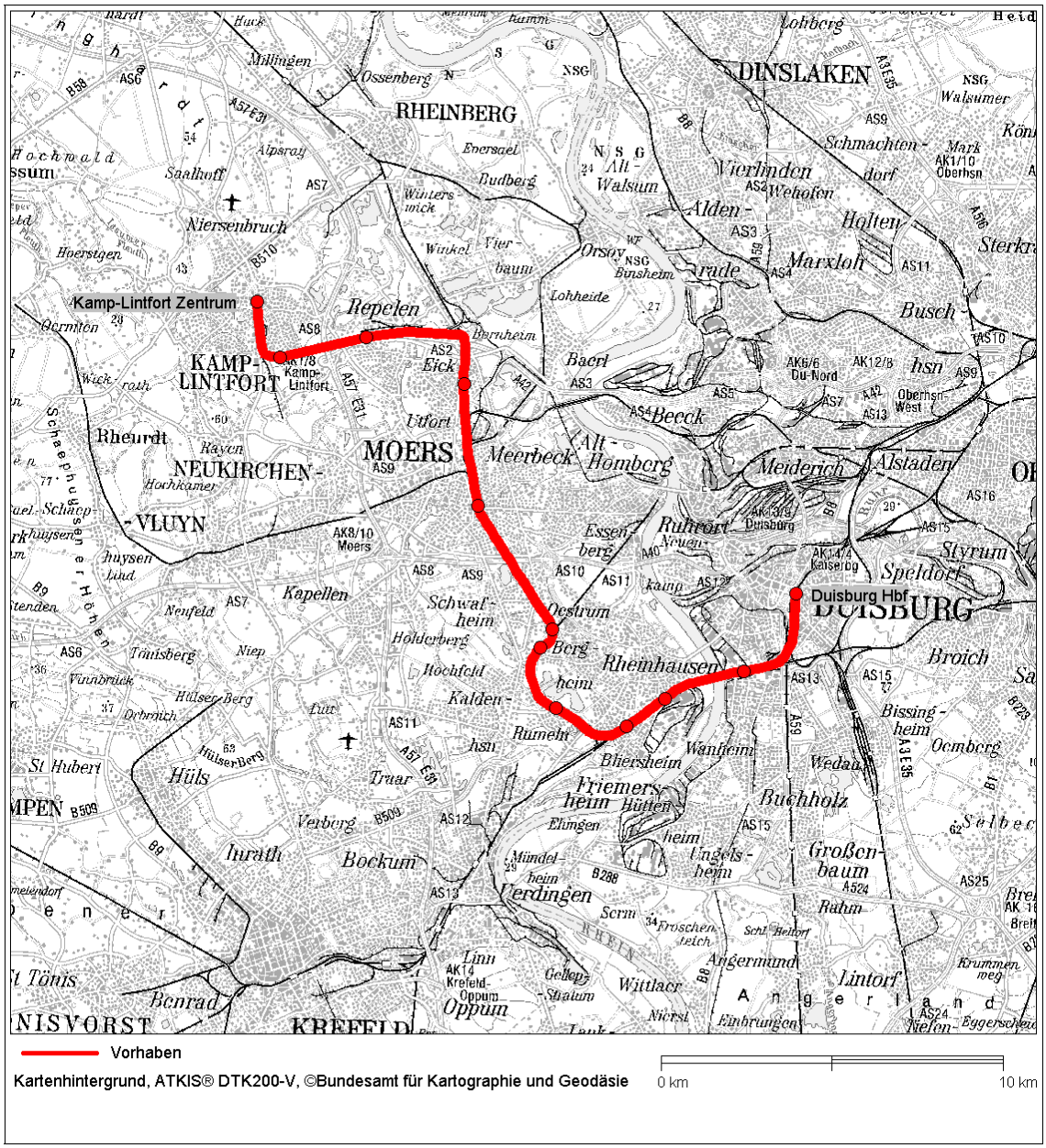
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Kamp-Lintfort
Nach Duisburg, Hbf

Vorhaben: 13083

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13083	Kennung:	4	Datum:	27.04.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Kamp-Lintfort
Nach:	Duisburg, Hbf

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	28.600

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	2
Fahrweg:	2.198
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	548
Betriebstechnische Ausrüstung:	999
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	3.747

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
RE 31	Du Hbf, Xanten	60 min	45 min		Du Hbf, Xanten	60 min	45 min
RE 31	'				Du Hbf, Kamp-Lintfort	60 min	40 min

Beschreibung

Ausbau für den SPNV auf vorhandenen Güterzugstrecken.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	6.600
Bezugsfall	4.400
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	2.200

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,78
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-60
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-1
Wirkungsbereich „Umwelt“	-352
Summe	-413

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

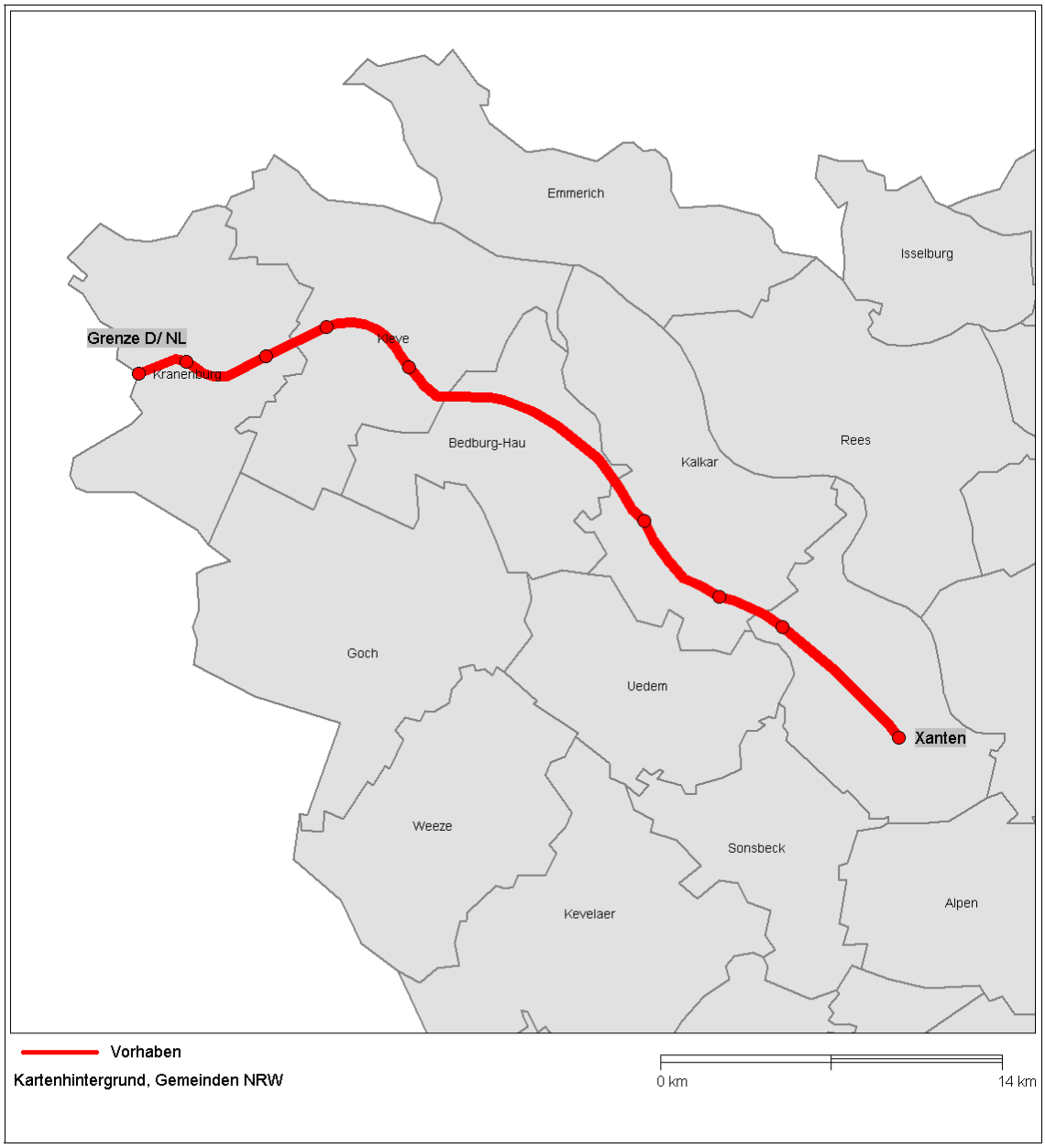
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Kleve, Grenze D/NL
Nach Xanten

Vorhaben: 13087

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Vorhaben-Nr.:	13087	Kennung:	1	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Kleve, Grenze D/NL
Nach:	Xanten

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	36.756

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	22.120
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	17.903
Betriebstechnische Ausrüstung:	8.539
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	48.562

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
fld_1LinieLinienummer					Xanten, Grenze D/NL (- Nimwegen)	60 min	49 min (Xanten - Kleve 22 min / Kleve - Nimwegen 26 min)

Beschreibung

Grenze D/NL - Xanten: Reaktivierung der 1990 (Strecke Xanten - Kleve) stillgelegten Schienenstrecken.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	2.700
Bezugsfall	1.300
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	1.400

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,08
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	20
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-9
Wirkungsbereich „Umwelt“	-711
Summe	-701

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

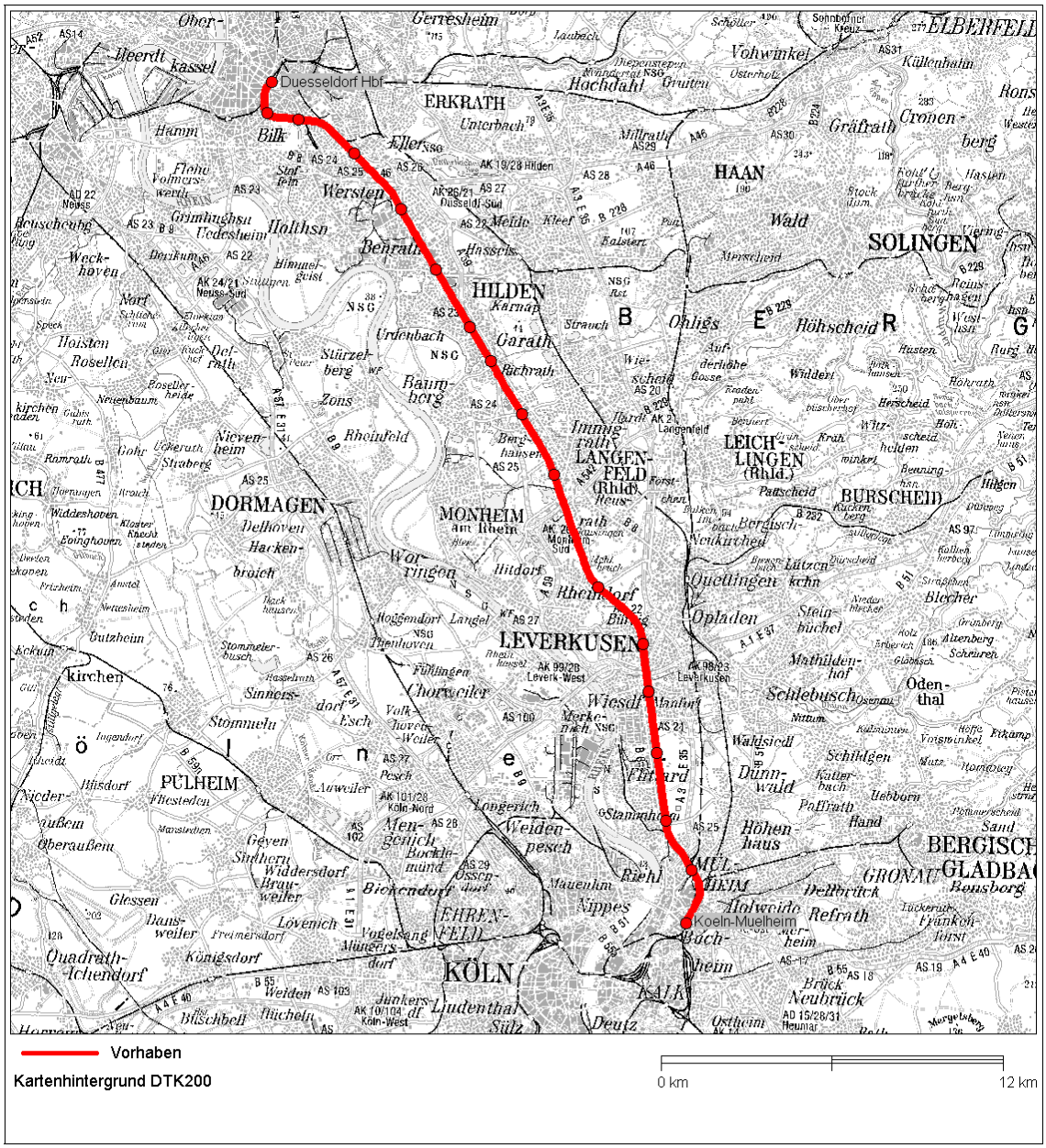
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Leverkusen-Rheindorf
Nach Leverkusen-Küppersteg

Vorhaben: 13091

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13091	Kennung:	Z 7	Datum:	22.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Leverkusen-Rheindorf
Nach:	Leverkusen-Küppersteg

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	35.208

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☑
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	11.119
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	10.630
Betriebstechnische Ausrüstung:	0
Energieversorgung (Unterwerke):	2.040
Summe:	23.789

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
S 6	Köln, Mülheim, Düsseldorf	20 min	46 min		Köln, Mülheim, Düsseldorf	15 min	46 min

Beschreibung

Im Rahmen Umsetzung ITF 2.3 zweigleisiger Ausbau der bisher eingleisigen Abschnitte Langenfeld-Leverkusen=Rheindorf und Leverkusen=Küppersteg-Bayerwerk. Zur flexiblen Betriebsabwicklung sind auch Gleisverbindungen S-Bahn<->Fernbahn im Bereich Leverkusen Mitte sinnvoll.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	84.100
Bezugsfall	83.100
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	1.000

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,57
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	6
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-4
Wirkungsbereich „Umwelt“	-481
Summe	-479

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Krefeld, Friedrichsplatz
Nach Krefeld, Benrader Straße

Vorhaben: 13093

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Vorhaben-Nr.:	13093	Kennung:	1	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Krefeld, Friedrichsplatz
Nach:	Krefeld, Benrader Straße

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	3.689

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	8.705
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.420
Energieversorgung (Unterwerke):	2.875
Summe:	13.000

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
057	Krefeld-Hauptbahnhof, Krefeld-Pestalozzistraße	15 min	37 min				
45					Krefeld, Hbf, Krefeld, Benrader Straße	HVZ: 10-min	12min

Beschreibung

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	3.400
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	3.400

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,25
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-122
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-3
Wirkungsbereich „Umwelt“	-276
Summe	-400

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

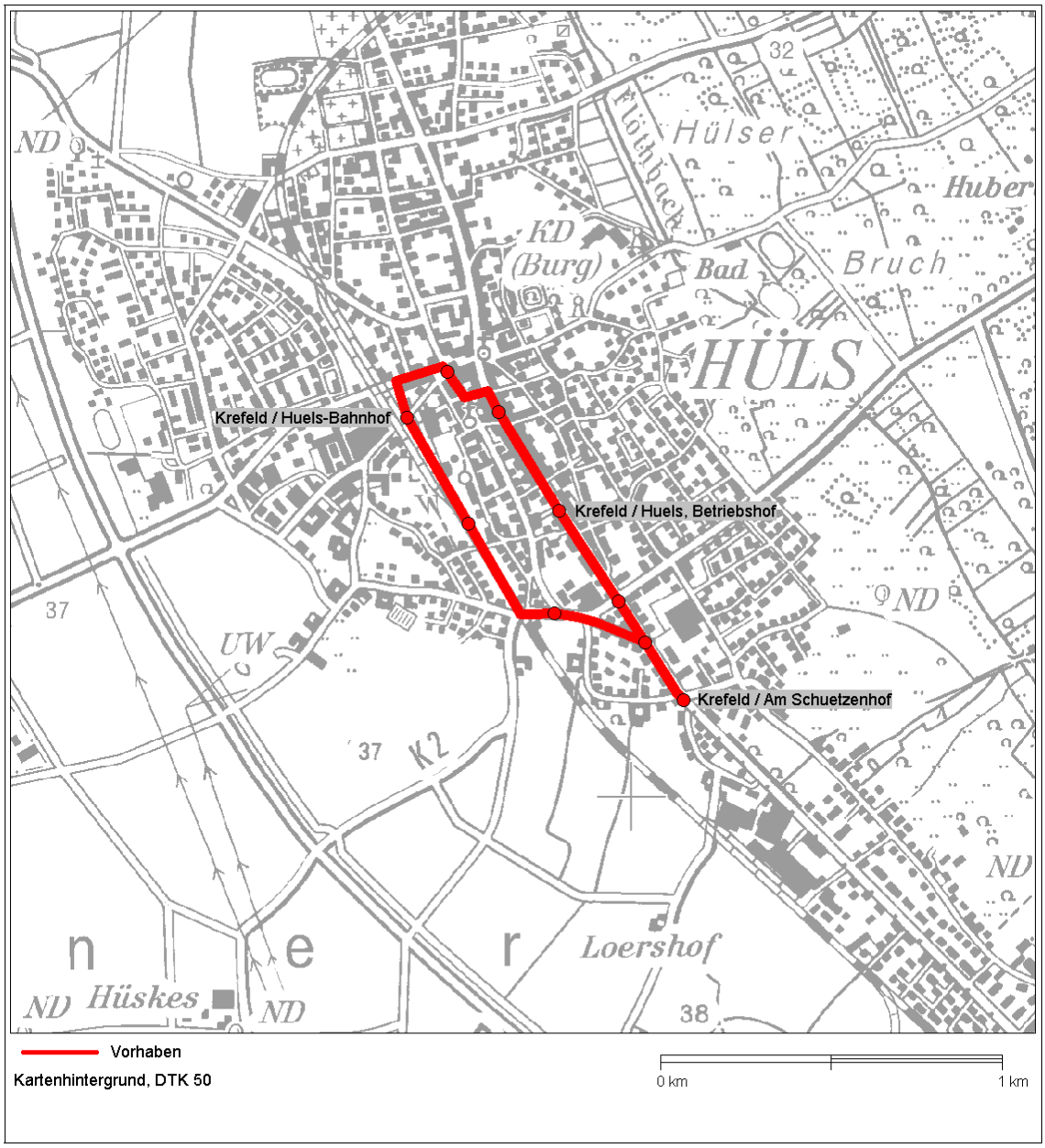
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Krefeld, Hüls Betriebshof
Nach Krefeld, Hüls Bf

Vorhaben: 13096

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13096	Kennung:	1	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Krefeld, Hüls Betriebshof
Nach:	Krefeld, Hüls Bf

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	2.550

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	9.100
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.900
Energieversorgung (Unterwerke):	1.500
Summe:	12.500

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
44	Krefeld-Rheinhafen, Krefeld-Hüls-Betriebshof	15 min	44 min		Krefeld, Rheinhafen, Krefeld, Hüls Bahnhof	15 min	45 min

Beschreibung

Verlängerung der bestehenden Strecke.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	1.300
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	1.300

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,84
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-77
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-3
Wirkungsbereich „Umwelt“	-165
Summe	-245

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

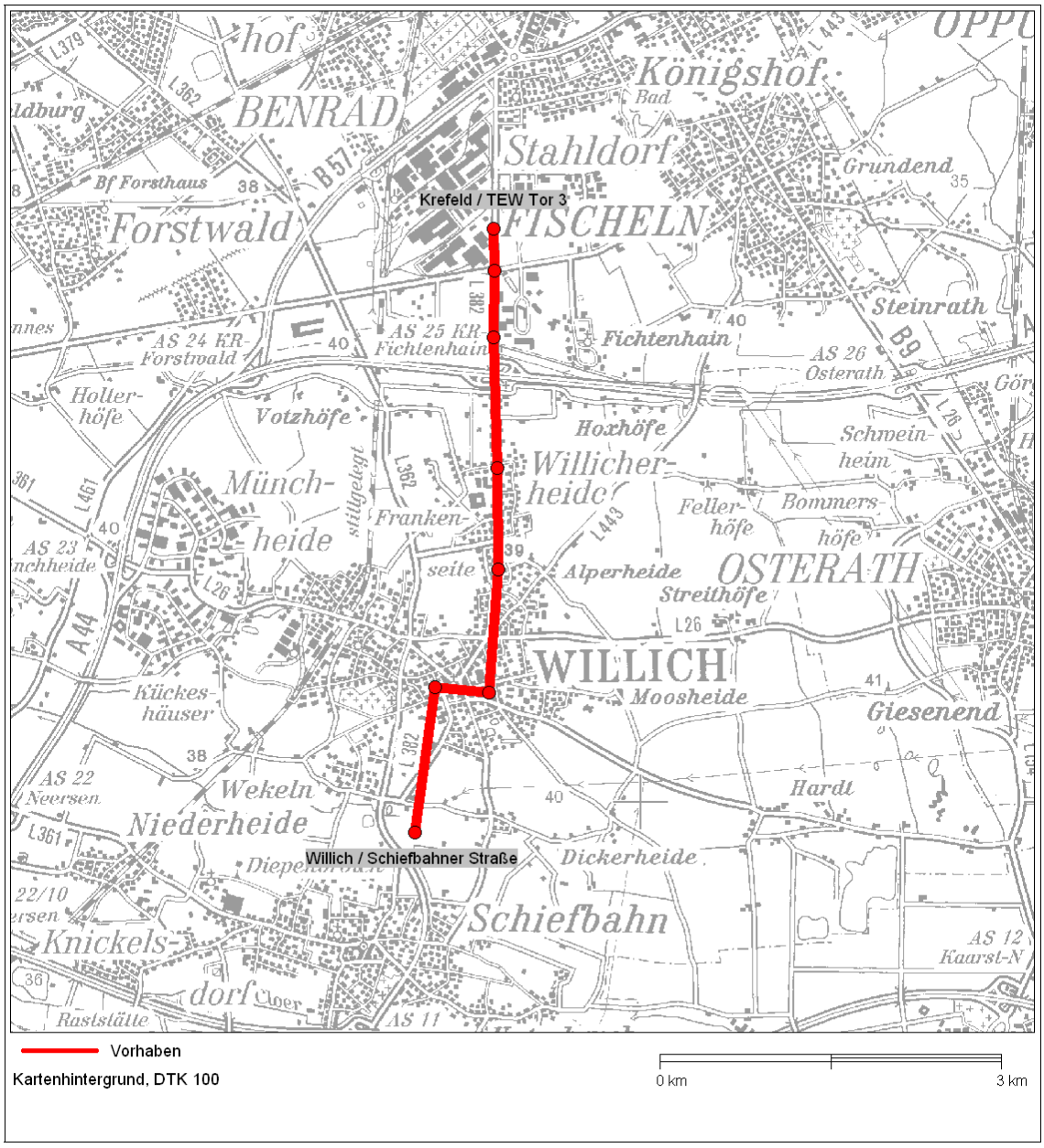
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Krefeld, TEW Tor 3
Nach Willich, Wekeln Schiefbahner Straße

Vorhaben: 13098

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Vorhaben-Nr.:	13098	Kennung:	2	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Krefeld, TEW Tor 3
Nach:	Willich, Wekeln Schiefbahner Straße

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	5.850

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	14.550
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.200
Energieversorgung (Unterwerke):	3.250
Summe:	19.000

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
42	Krefeld, Elfrather Mühle, Krefeld, TEW Tor 3	HVZ: 15-min			Krefeld, Elfrather Mühle, Willich, Wekeln	HVZ: 15-min	+ 8min

Beschreibung

Bei Realisierung IEC in KR-Fichtenhain ist 1. Ausbaustufe bis Krefeld - Fichtenhain vordringlich.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	3.000
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	3.000

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,06
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-65
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-4
Wirkungsbereich „Umwelt“	-268
Summe	-337

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

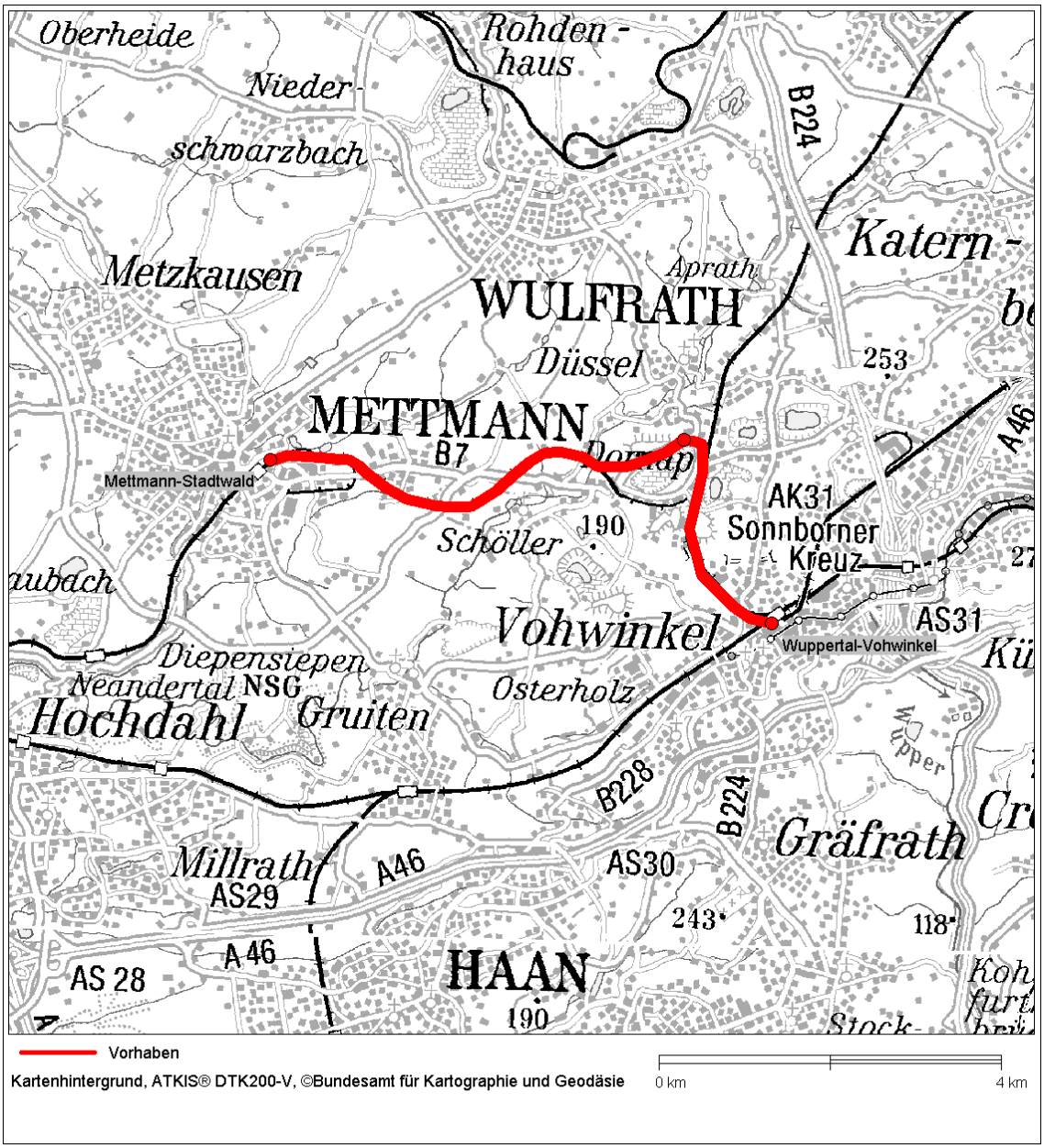
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Mettmann, Stadtwald
Nach Wuppertal, Vohwinkel

Vorhaben: 13100

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Vorhaben-Nr.:	13100	Kennung:		Datum:	06.04.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Mettmann, Stadtwald
Nach:	Wuppertal, Vohwinkel

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	8.524

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☑
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	1.138
Fahrweg:	11.041
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	5.256
Betriebstechnische Ausrüstung:	4.530
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	21.695

Betriebskonzept

Ist — **Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten** — **Soll**

Linie	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit	Linie, gepl.	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit
RE 13	Kaldenkirchen (Venlo), Hagen Hbf (Hamm)	60 min	105 min		Mönchengladbach Hbf, Hagen Hbf	20 min	105 min
S 8	Mönchengladbach Hbf, Hagen Hbf	20 min	105 min				
RB 48	Solingen-Ohligs (Köln), Wuppertal-Oberbarmen	30 min	25 min				
S 9	Essen Hbf, Wuppertal Hbf	20 min	46 min				
RE 4	Dortmund Hbf, Mönchengladbach Hbf (Aachen)	60 min	100 min				
RE 7	Solingen-Ohligs (Aachen), Hagen Hbf (Münster)	60 min	36 min				
S 28	Kaarster See, Mettmann-Stadtwald	20 min	51 min		Kaarster See, Wuppertal, Vohwinkel	20 min	54 min

Beschreibung

Verlängerung der S28 "Regiobahn" als abschnittsweise Reaktivierung und 2. Gleis für den SPNV (Güterverkehr vorhanden) bzw. Neubau; P+R an einem neuen Haltepunkt Wülfrath-Düssel vorgesehen; danach Einschleifen in die S9 (Netzschluss).

VRR (Investitionskosten): Bei diesem Vorhaben handelt es sich um die Verlängerung der S 28 (Regio-Bahn) nach Wuppertal Hbf. Größere Anpassungsmaßnahmen fallen aufgrund der betrieblich-baulichen Zwangsbedingungen im Bereich Wuppertal Hbf an.Der östliche Streckenanschnitt der S28 mit dem derzeitigen Endpunkt Mettmann-Stadtwald soll bis Wuppertal-Vohwinkel verlängert werden, um die Netzlücke zwischen Mettmann und Wuppertal zu schließen.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	5.000
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	5.000

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	1,12
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	42
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-4
Wirkungsbereich „Umwelt“	-428
Summe	-390

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

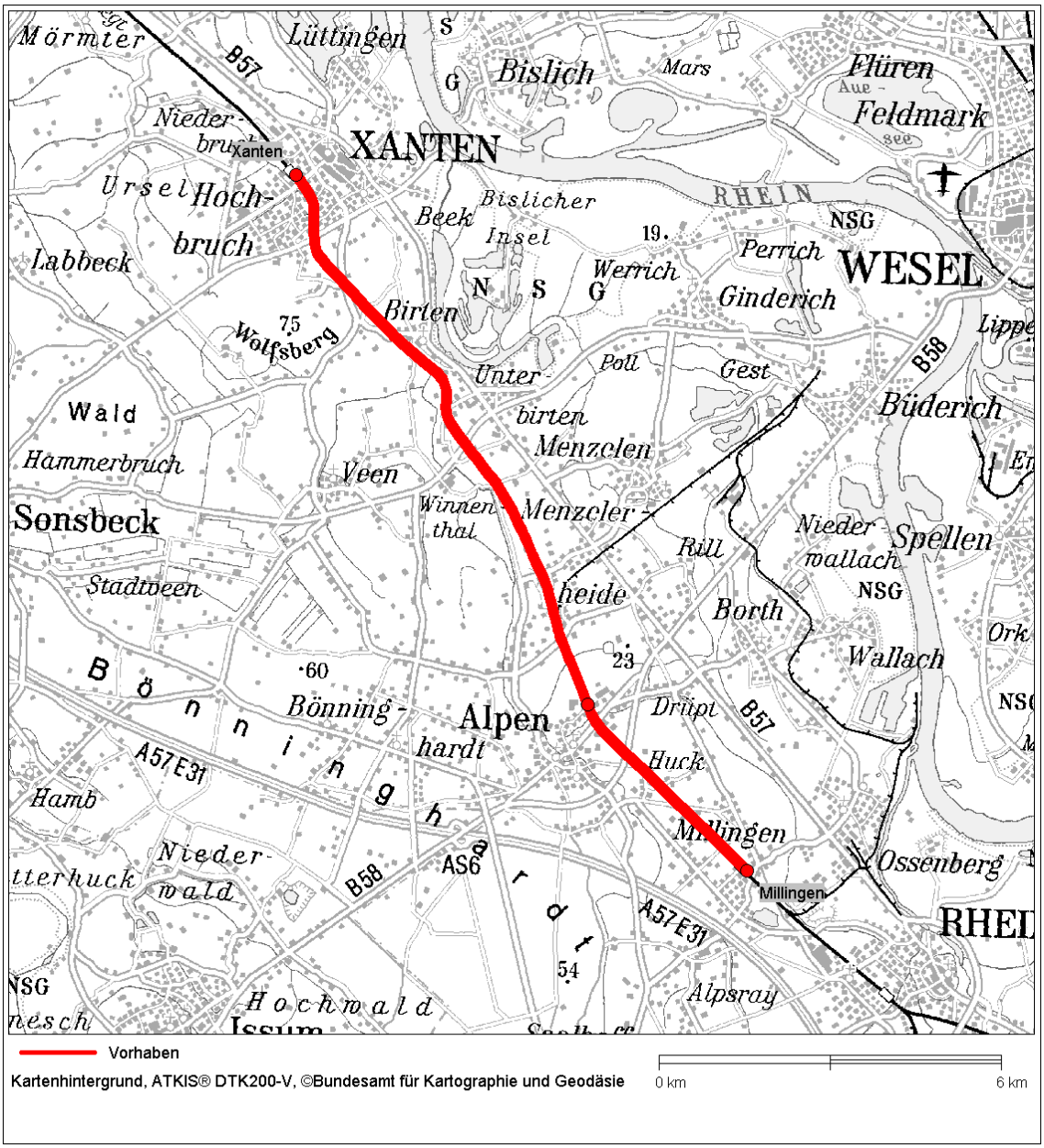
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Millingen
Nach Xanten

Vorhaben: 13104

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13104	Kennung:	32	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Millingen
Nach:	Xanten

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	13.893

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☑
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	4.700
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	0
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	4.700

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
RB 31	Du, Xanten	60 min zzgl. HVZ-Leistungen (Duisburg - Moers: 30 min)	54 min (Duisburg - Moers: 18 min)		Du, Xanten	30 min	42 min

Beschreibung

Restelektrifizierung der KBS 498 von Millingen bis Xanten.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	2.700
Bezugsfall	2.400
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	300

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-4,76
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	53
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-1
Wirkungsbereich „Umwelt“	-309
Summe	-257

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

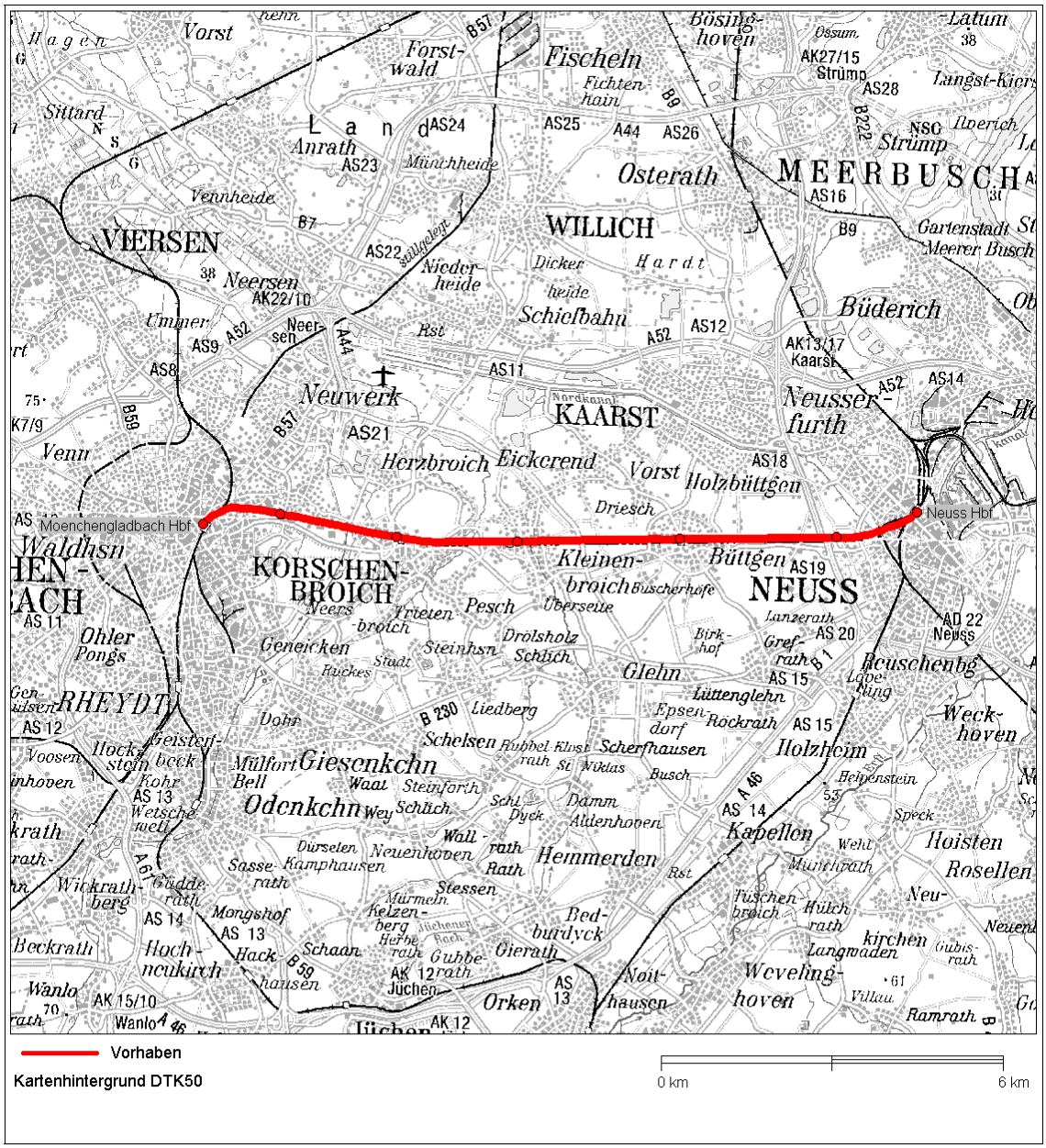
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Mönchengladbach, Hbf
Nach Neuss, Hbf

Vorhaben: 13112

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13112	Kennung:		Datum:	04.04.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Mönchengladbach, Hbf
Nach:	Neuss, Hbf

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	17.048

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☑
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	2.100
Fahrweg:	34.000
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	44.500
Betriebstechnische Ausrüstung:	20.100
Energieversorgung (Unterwerke):	5.300
Summe:	106.000

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
RE 13	Hagen Hbf (Hamm), Kaldenkirchen (Venlo NL)	60 min	110 min				
RE 4	Dortmund Hbf, Mönchengladbach Hbf (Aachen)	120 min, teilweise 60 min	100 min				
S 8	Hagen Hbf., Mönchengladbach Hbf.	20 min	104 min		Hagen Hbf., Mönchengladbach Hbf.	HVZ: 15 min	104 min

Beschreibung

Erweiterung der zweigleisigen Strecke Mönchengladbach - Neuss um ein weiteres Gleis, um Mehrverkehr durch die geplante Verkürzung des S-Bahn-Taktes von 20 auf 15 Minuten abwickeln zu können.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	59.900
Bezugsfall	58.100
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	1.800

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,04
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	238
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-19
Wirkungsbereich „Umwelt“	-454
Summe	-235

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

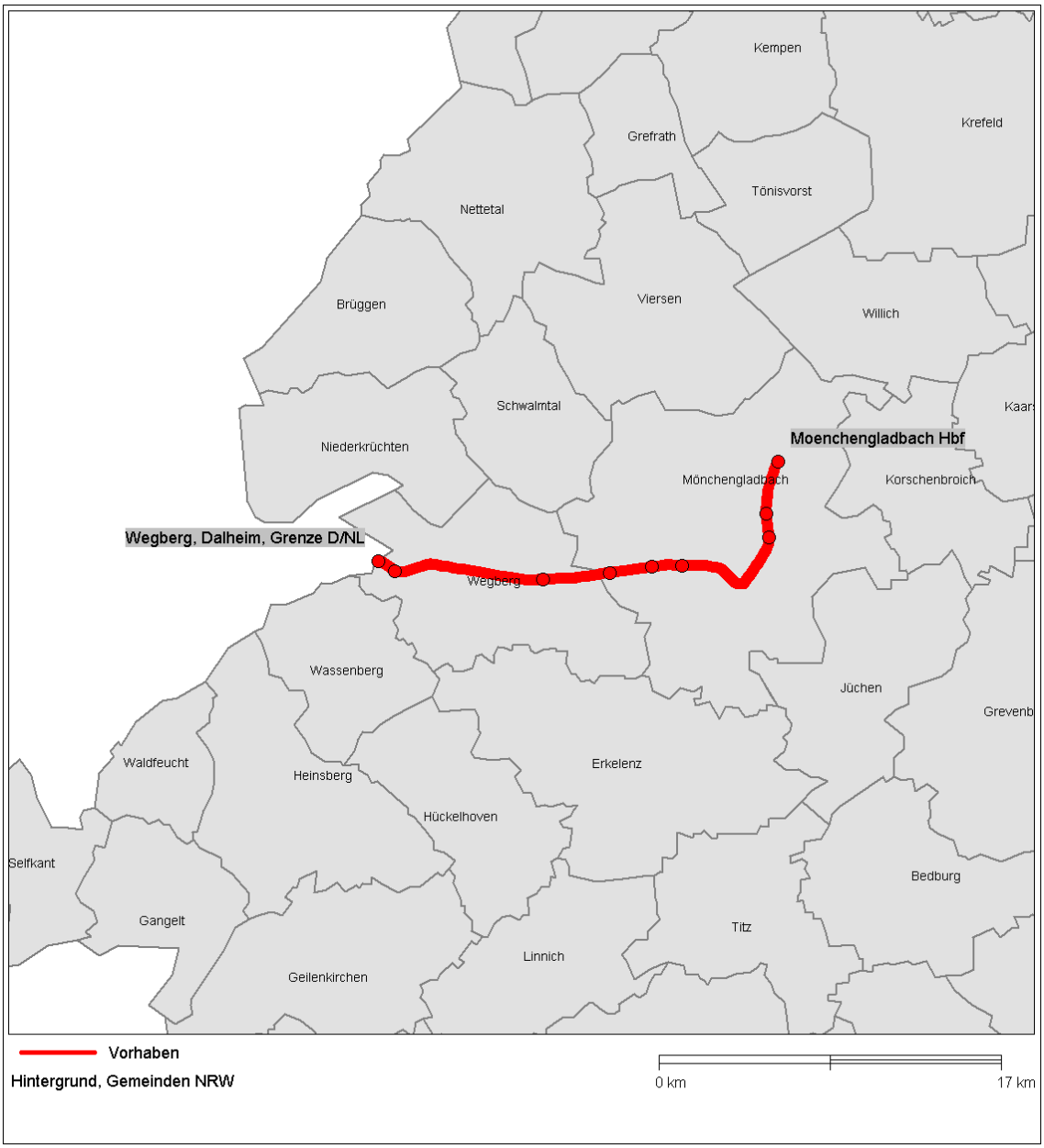
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Mönchengladbach, Hbf
Nach Wegberg, Dalheim, Grenze D/NL

Vorhaben: 13116

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Vorhaben-Nr.:	13116	Kennung:		Datum:	01.05.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Mönchengladbach, Hbf
Nach:	Wegberg, Dalheim, Grenze D/NL

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	24.987

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	2.516
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.836
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	4.352

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
RB 39	Mönchengladbach, Dalheim	HVZ: 60 min / NVZ: 120 min	AVV: 25 min / VRR: 24 min		Mönchengladbach, Roermond (NL)	60 min	35 min

Beschreibung

Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Personenverkehrs.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	1.300
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	1.300

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	2,91
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	13
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-1
Wirkungsbereich „Umwelt“	-703
Summe	-690

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

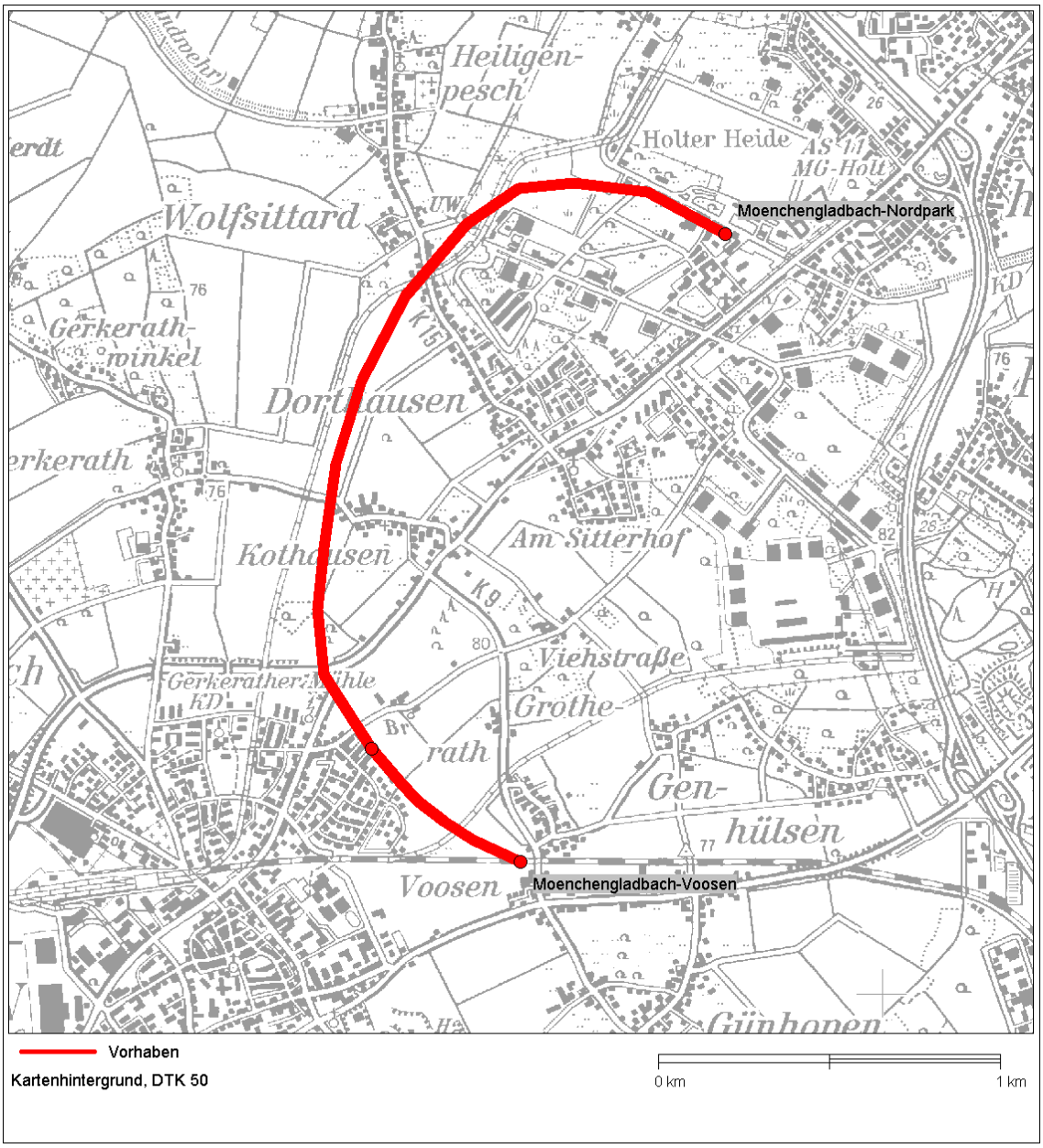
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Mönchengladbach, Voosen
Nach Mönchengladbach, Nordpark

Vorhaben: 13117

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13117	Kennung:		Datum:	26.04.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Mönchengladbach, Voosen
Nach:	Mönchengladbach, Nordpark

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	4.225

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	700
Fahrweg:	11.900
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	15.500
Betriebstechnische Ausrüstung:	7.000
Energieversorgung (Unterwerke):	1.900
Summe:	37.000

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
k.A.					Mönchengladbach Hbf, Mönchengladbach Nordpark	30 min	17 min (zwischen Rheindahlen und Nordpark 5 min)
S 28	Kaarster See, Mettmann Stadtwald	20 min	52 min		Mettmann-Stadtwald, Mönchengladbach Nordpark	20 min	Unbekannt
S 8	Hagen Hbf, Mönchengladbach Hbf	20 min	105 min		Hagen Hbf, Mönchengladbach Nordpark	20 min	Unbekannt

Beschreibung

Schienenerschließung eines neuen Stadtteils mit Fußballstadion, Hockeystadion, Veranstaltungshalle und Wohnraum für 7500 Einwohner; Bau von 3 Haltepunkten in Voosen, Rheindahlen-Ost und Nordpark sowie eines Bahnhofs am Stadion.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	2.000
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	2.000

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,22
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-58
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-7
Wirkungsbereich „Umwelt“	-370
Summe	-436

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

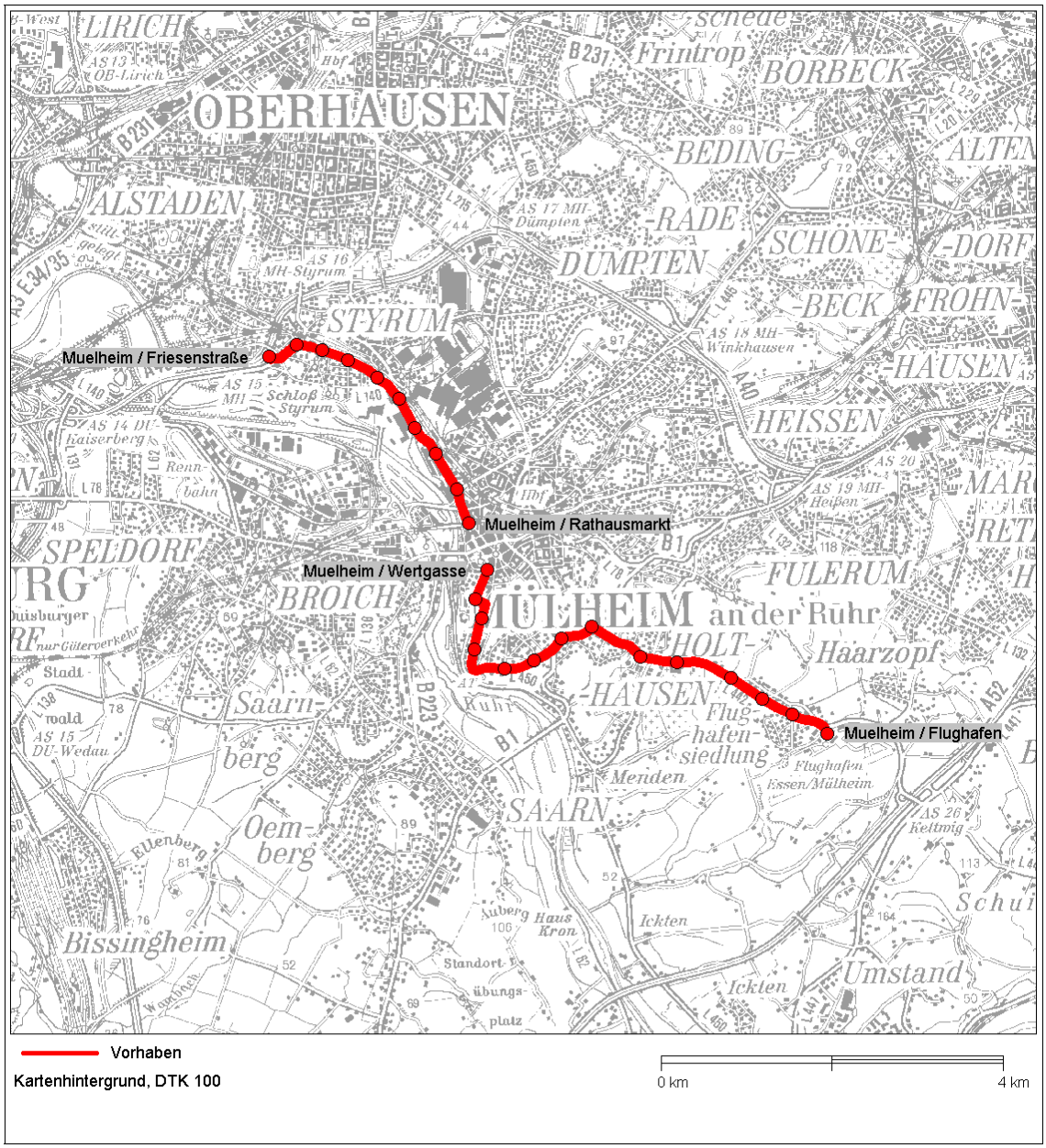
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Mülheim, Abschnitt Friesenstr. - Rathausmarkt sowie Wertgasse - Flughafen
Nach

Vorhaben: 13120

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13120	Kennung:	3	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Mülheim, Abschnitt Friesenstr. - Rathausmarkt sowie Wertgasse - Flughafen
Nach:	

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	9.441

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	13
Fahrweg:	16.364
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	63
Betriebstechnische Ausrüstung:	2.980
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	19.420

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
110	Flughafen, Friesenstr.	HVZ: 20 min / NVZ: 30 min	29 min		Flughafen, Friesenstr.	HVZ: 20 min / NVZ: 30 min	24,5 min

Beschreibung

1. Bauabschnitt Beschleunigungsmassnahme für die Strab Linie 110

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	1.300
Bezugsfall	1.000
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	300

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,52
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-1
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-4
Wirkungsbereich „Umwelt“	0
Summe	-6

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

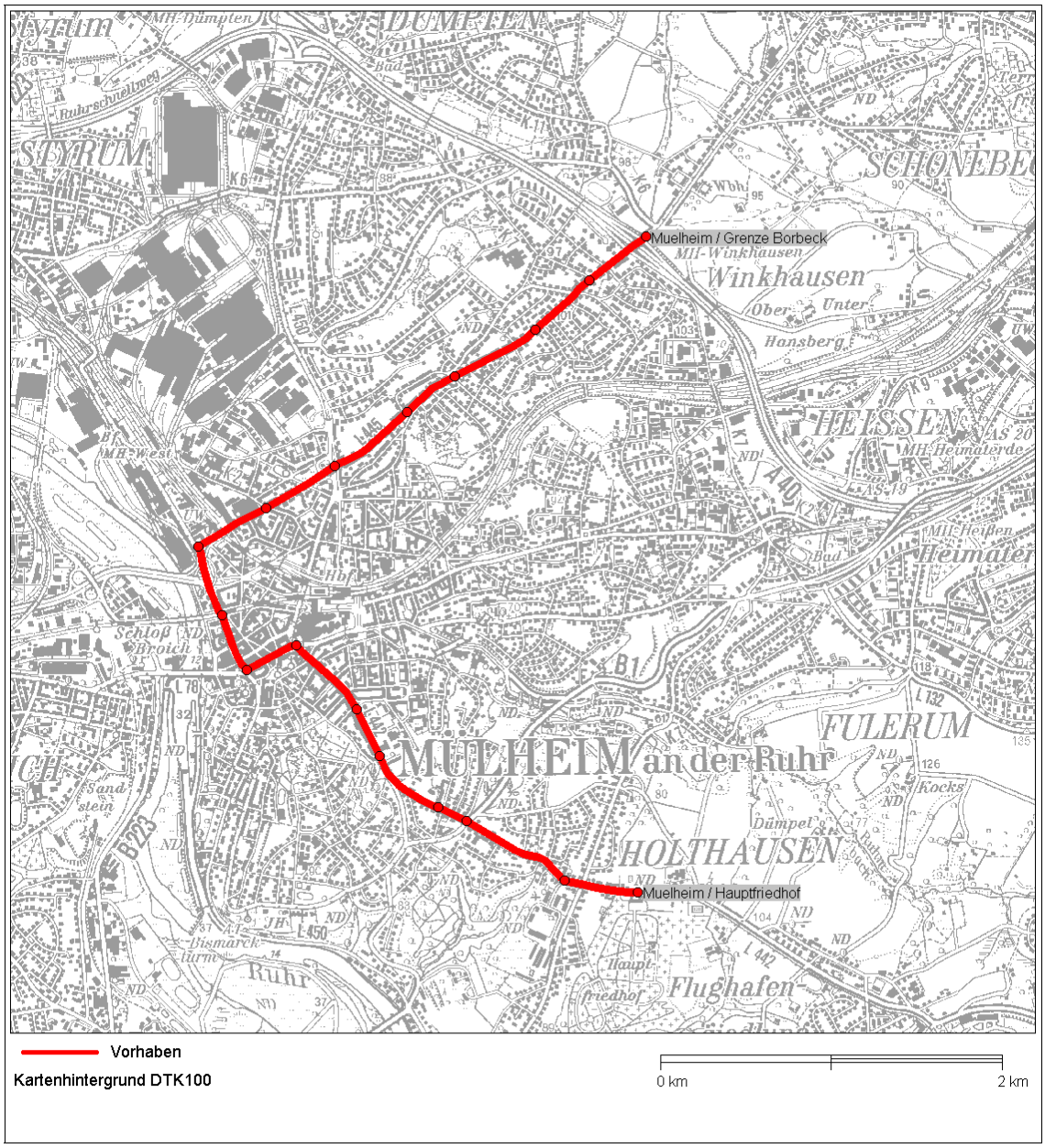
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Mülheim, Grenze Borbeck
Nach Mülheim, Friedhof

Vorhaben: 13127

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13127	Kennung:		Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Mülheim, Grenze Borbeck
Nach:	Mülheim, Friedhof

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	6.922

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	77
Fahrweg:	410
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	5.930
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	6.417

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
104	HST E Abzweig Aktienstr., HST Hauptfriedhof	HVZ: 20 min / NVZ: 30 min	28 min		HST E Abzweig Aktienstr., HST Hauptfriedhof	HVZ: 20 min / NVZ: 30 min	25 min

Beschreibung

Beschleunigungmassnahme Linie 104

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	3.900
Bezugsfall	3.600
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	300

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,51
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	23
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-2
Wirkungsbereich „Umwelt“	1
Summe	22

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

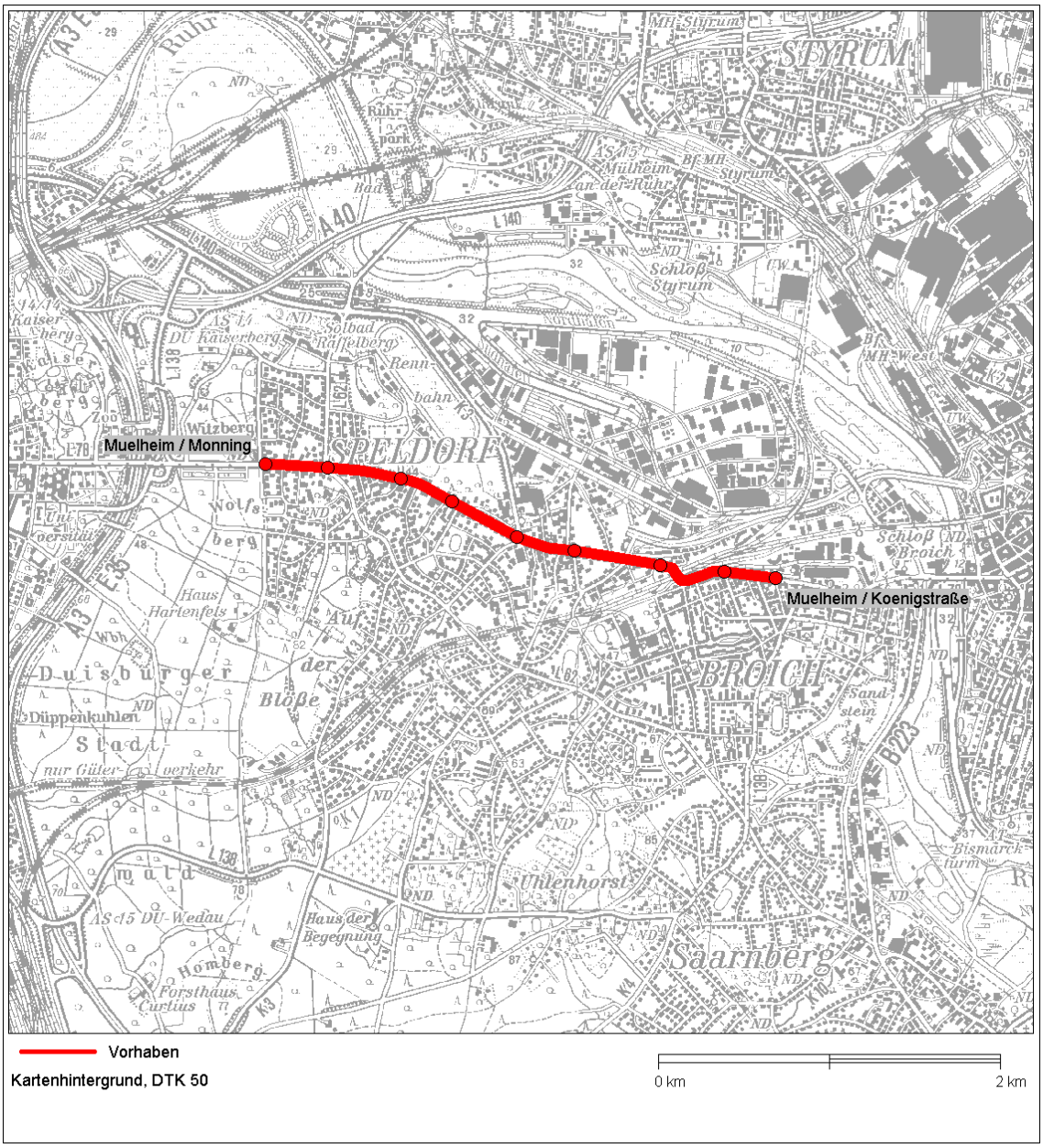
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Mülheim, Monning
Nach Mülheim, Königstraße

Vorhaben: 13130

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13130	Kennung:		Datum:	17.04.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Mülheim, Monning
Nach:	Mülheim, Königstraße

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	3.117

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☑
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	170
Fahrweg:	15.900
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	12.830
Energieversorgung (Unterwerke):	1.100
Summe:	30.000

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
901	Hst. Monning, Hst. Königstraße	10 min	10 min		Hst. Monning, Hst. Königstraße	10 min	8 min

Beschreibung

Es handelt sich um die Beschleunigung der vorhandenen Strecke der L 901 auf Mülheimer Stadtgebiet. Vorgesehen sind Bahnbaumaßnahmen mit begleitendem Straßenbau, Beeinflussungsmaßnahmen an Verkehrssignalanlagen sowie Bau, Umbau, Verlegung und Ausrüstung der Haltestellen. Die Gleise erhalten einen B-Wagengerechten Abstand.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	7.300
Bezugsfall	5.600
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	1.700

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,34
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	25
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-8
Wirkungsbereich „Umwelt“	0
Summe	18

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

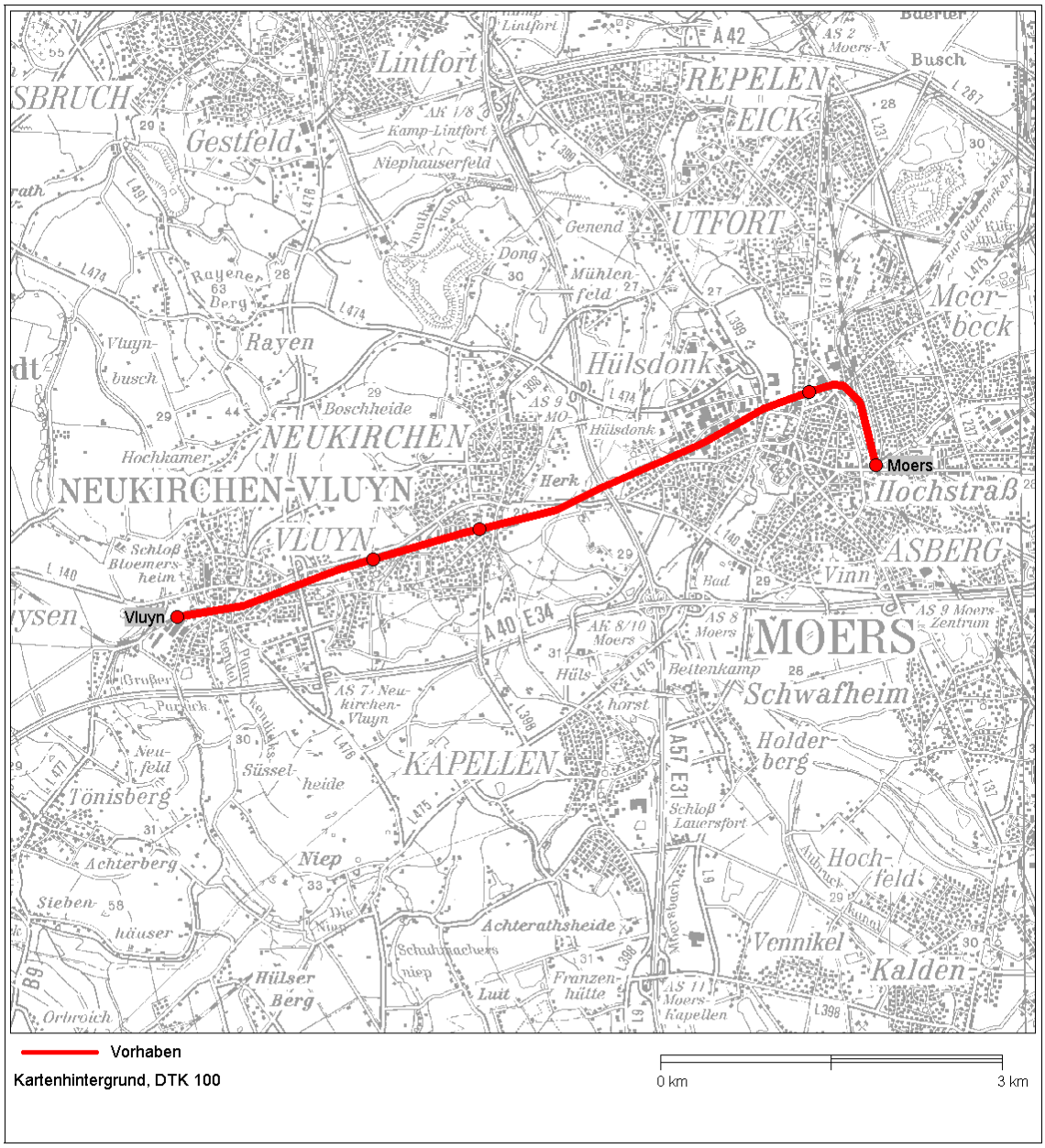
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Neukirchen-Vluyn
Nach Moers

Vorhaben: 13137

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13137	Kennung:	3	Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Neukirchen-Vluyn
Nach:	Moers

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	8.800

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	9
Fahrweg:	3.398
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	6.140
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.404
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	10.951

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
RE 31	Du Hbf, Xanten	60 min	45 min		Du Hbf, Vluyn Bf.	60 min	36 min
RE 31					Du Hbf, Xanten	60 min	45 min

Beschreibung

Ausbau für den SPNV auf vorhandener Güterzugstrecke.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	2.700
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	2.700

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	1,08
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-16
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-2
Wirkungsbereich „Umwelt“	-348
Summe	-365

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

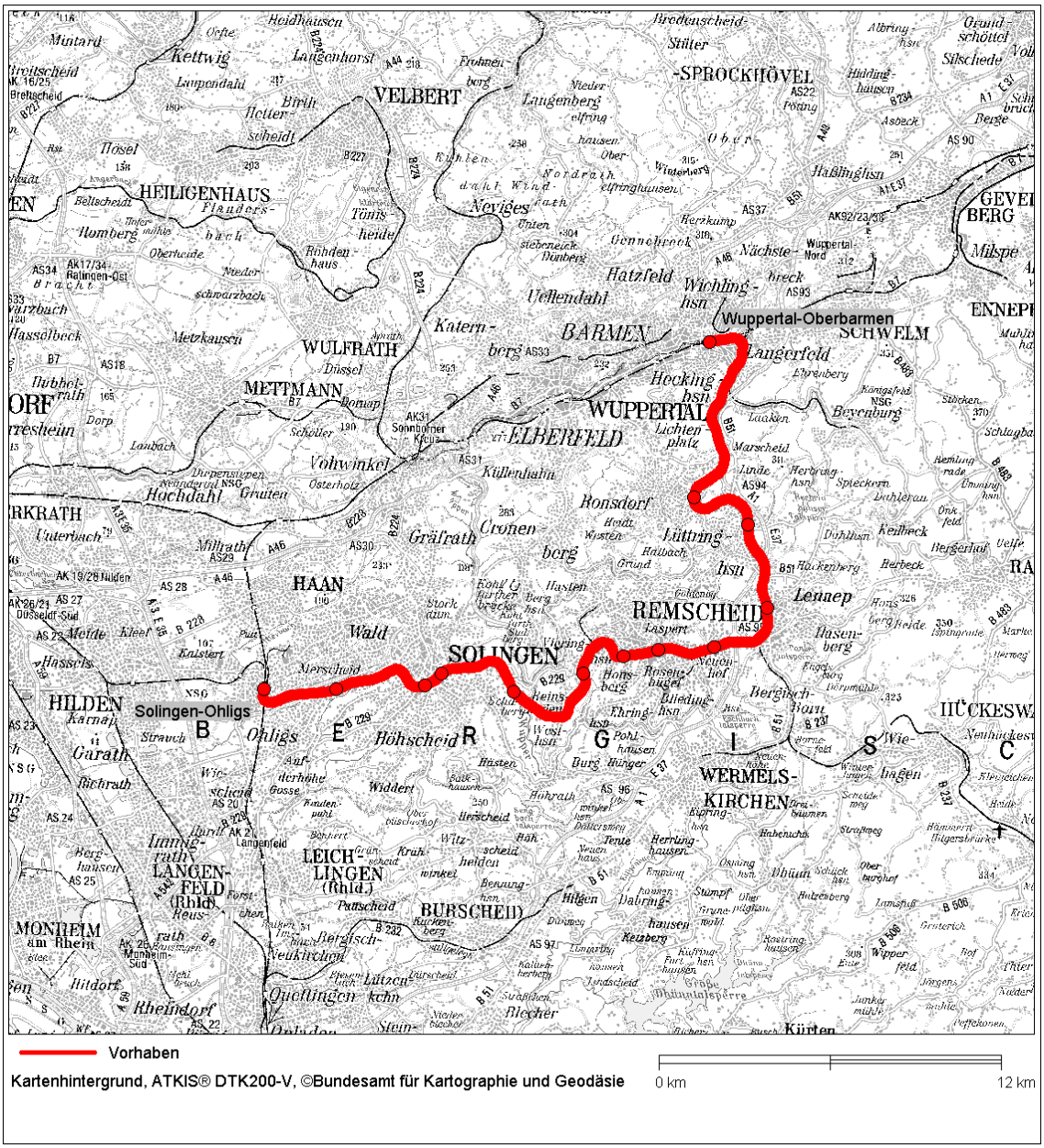
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Wuppertal, Oberbarmen
Nach Solingen, Ohligs

Vorhaben: 13165

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13165	Kennung:		Datum:	26.01.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Wuppertal, Oberbarmen
Nach:	Solingen, Ohligs

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	35.984

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	0
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	20.000
Betriebstechnische Ausrüstung:	0
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	20.000

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
RB47	Wuppertal Hbf, Solingen-Ohligs	20 min	52 min				
S7	Solingen-Ohligs, Düsseldorf Flughafen Terminal	20 min	36 min		Wuppertal Hbf, Düsseldorf Flughafen Terminal	20 min	82 min

Beschreibung

RB47 / S7 Das Vorhaben dient dazu, den Brechpunkt in Solingen-Ohligs zwischen der RB47 (Wuppertal - Remscheid - Solingen-Ohligs, Strecke ist nicht elektrifiziert) und der S7 (Solingen-Ohligs - Hilden - Düsseldorf Hbf - D-Flughafen, elektrifizierte S-Bahn) zu beseitigen. Dazu ist vorgesehen, die Linie RB47 mit modernen dieselgetriebenen S-Bahn-Fahrzeugen über Solingen-Ohligs hinaus auf dem Linienweg der S7 bis nach Düsseldorf-Flughafen zu führen.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	8.700
Bezugsfall	7.300
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	1.400

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,62
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	28
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-2
Wirkungsbereich „Umwelt“	-10
Summe	17

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

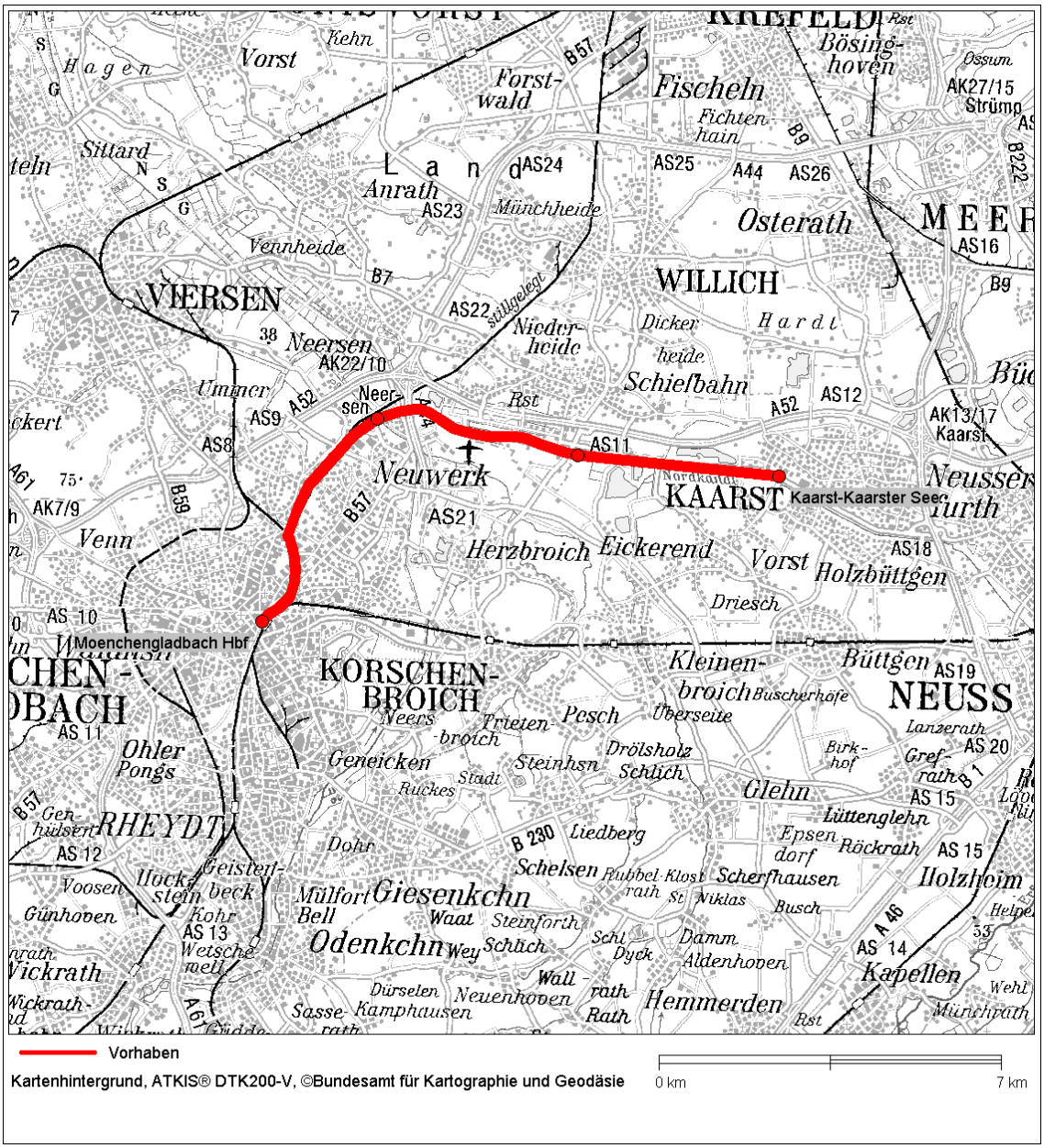
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Kaarst, Kaarster See
Nach Mönchengladbach

Vorhaben: 13180

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13180	Kennung:		Datum:	25.08.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Kaarst, Kaarster See
Nach:	Mönchengladbach

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	13.574

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	6.700
Fahrweg:	12.800
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	6.100
Betriebstechnische Ausrüstung:	6.500
Energieversorgung (Unterwerke):	100
Summe:	32.200

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
S 28	Kaarst, Kaarster See, Mettmann, Stadtwald	20 min	53 min		Mettmann, Stadtwald, Mönchengladbach,Hbf	20 min	72 min

Beschreibung

Bei dieser Neubaumaßnahme handelt es sich um die Verlängerung der Regio-Bahn-Trasse (S28) bis Viersen Hbf.Im VRR-Zielkonzept 2015 wird die Neubautrasse von einem RE-Angebot Düsseldorf Hbf mit Weiterführung bis Venlo (NL) befahren. Es sind zwei neue Bahnhöfe "Willich Schiefbahn" und "Willich-Neersen" zu bauen. Die Investitionskosten werden auf rund 216,8 Mio.€ geschätzt.
Verlängerung der S28 Regiobahn nach Westen über Willich-Schiefbahn, Mönchengladbach (Flughafen) und evtl. Netzschluss in Viersen.

Mönchengladbach (Investitionskosten): Mönchengladbach,Hbf. - Flughafen MG - Kaarst, Kaarster See.
Auf eineralten Trasse mit z.T. abgebauten Gleisen soll eine Schienenanbindung von Mönchengladbach Hbf. zum Flughafen MG und weiter zum Hp. Kaarster See der Regio-Bahn realisiert werden.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	17.900
Bezugsfall	11.400
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	6.500

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,28
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	40
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-5
Wirkungsbereich „Umwelt“	-555
Summe	-520

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

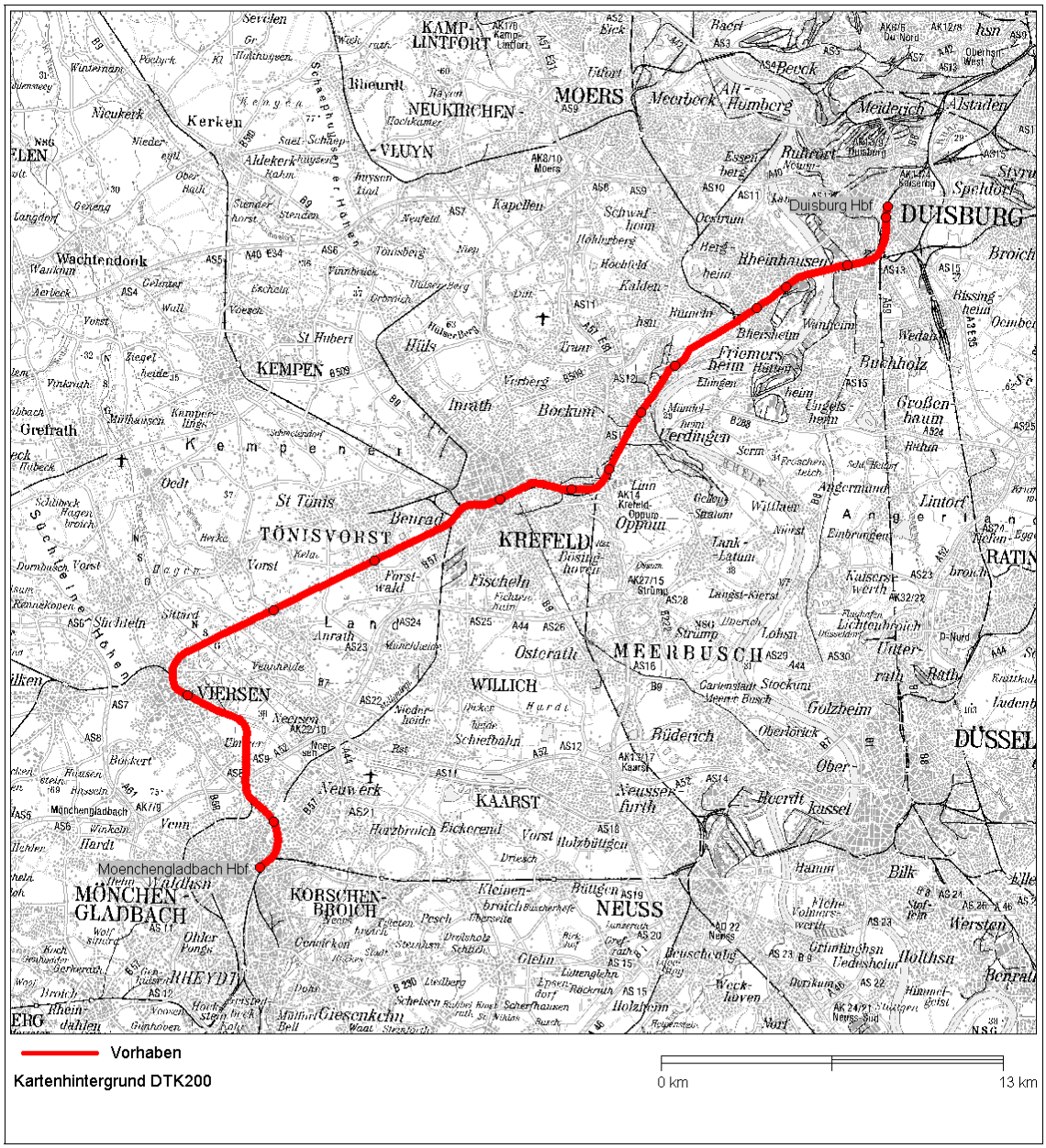
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Duisburg, Hbf
Nach Mönchengladbach, Hbf

Vorhaben: 13181

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13181	Kennung:	2	Datum:	31.08.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Duisburg, Hbf
Nach:	Mönchengladbach, Hbf

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	44.500

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☑
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	54.400
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	6.800
Betriebstechnische Ausrüstung:	5.900
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	67.100

Betriebskonzept

Ist — **Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten** — **Soll**

Linie	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit	Linie, gepl.	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit
RB 33	Wesel Bf, MG Hbf	30 min	86 min		Wesel Bf, Du Hbf	30 min	30 min
S 21					DU Hbf, MG-Hbf	30 min	44 min

Beschreibung

Die S 21 soll von Duisburg kommend bis MG-Hbf verkehren. Die derzeit verkehrende Linie RB 33 Wesel - Duisburg - Mönchengladbach soll nur noch den Streckenabschnitt zwischen Wesel und Duisburg bedienen.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	13.600
Bezugsfall	11.300
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	2.300

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,55
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-9
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-14
Wirkungsbereich „Umwelt“	-394
Summe	-416

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

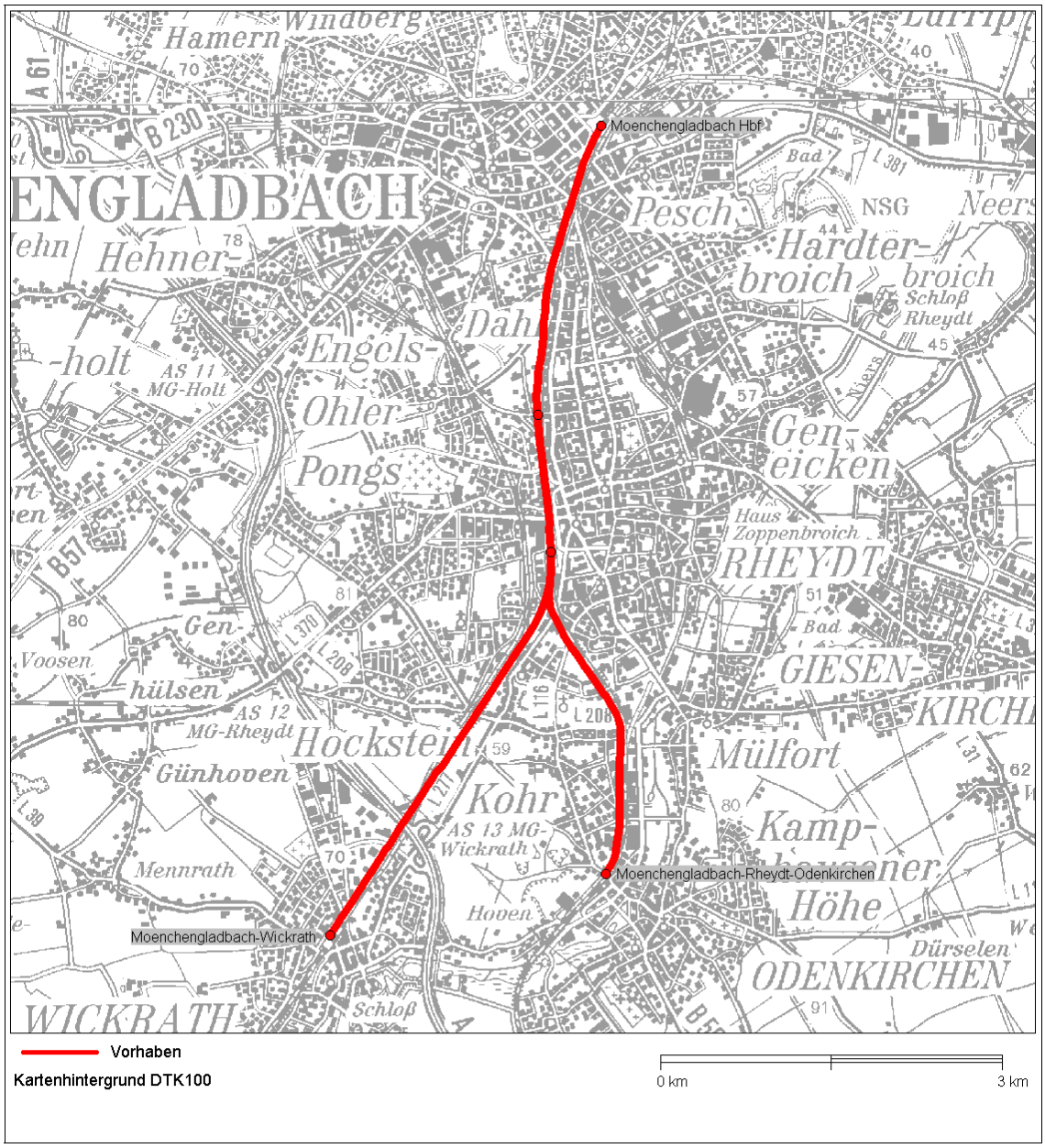
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Mönchengladbach, Hbf
Nach Mönchengladbach, Wickrath / Mönchengladbach, Rheydt-Odenkirchen

Vorhaben: 13182

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Vorhaben-Nr.:	13182	Kennung:	2	Datum:	20.05.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Mönchengladbach, Hbf
Nach:	Mönchengladbach, Wickrath / Mönchengladbach, Rheydt-Odenkirchen

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	10.518

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☑
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	105
Fahrweg:	11.675
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	45.810
Betriebstechnische Ausrüstung:	8.823
Energieversorgung (Unterwerke):	3.771
Summe:	70.184

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
S 8	Hagen, Hbf, Mönchengladbach, Hbf	20 min	104 min		Hagen, Hbf, Rheydt, Hbf	60 min	125 min
S 8					Hagen, Hbf, Mönchengladbach, Wickrath	60 min	130 min
S 8					Hagen, Hbf, Rheydt, Odenkirchen	60 min	130 min

Beschreibung

Es handelt sich bei diesem Teilvorhaben im Rahmen der S-Bahn linker Niederrhein im wesentlichen um die Kapazitätserweiterung durch ein zusätzliches Gleis und signaltechnische Maßnahmen zwischen MG Hbf und Rheydt Hbf. Die Maßnahmen sind vor allem der S 8 zuzuordnen. Die S 8, derzeit in MG-Hbf endend, soll mit je einer Fahrt pro Stunde über MG-Rheydt, MG-Wickrath und MG-Odenkirchen weitergeführt werden. Die Verlängerung der S 8 von Mönchengladbach Hbf über MG-Rheydt nach MG-Odenkirchen und MG-Wickrath beinhaltet Ausbaumaßnahmen der größtenteils vorhandenen zweigleisigen.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	25.200
Bezugsfall	19.500
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	5.700

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,46
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-48
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-11
Wirkungsbereich „Umwelt“	-302
Summe	-361

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Mülheim, Dümpten Mellinghofer Straße
Nach Oberhausen, Luise-Albertz-Halle

Vorhaben: 13184

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13184	Kennung:		Datum:	30.08.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Mülheim, Dümpten Mellinghofer Straße
Nach:	Oberhausen, Luise-Albertz-Halle

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	2.549

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	201
Fahrweg:	12.018
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	590
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.948
Energieversorgung (Unterwerke):	6.845
Summe:	21.602

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
SL 136	E - Erbach, OB - Anne-Frank-Realschule	60 min	56 min				

Beschreibung

Verlängerung der Strab 102 von Mülheim nach Oberhausen; Verknüpfung mit Strab 112. Die Trasse schließt in Mülheim an der Ruhr nördlich der A40 mit einem Gleisdreieck an das Schienennetz der Mülheimer Straßenbahnlinie 102 an. Nördlich der Kreuzung Mellinghofer Straße/Zechenbahn/Denkhauser Höfe liegen die Gleise auf einer Zuglänge mittig im Straßenraum der Mellinghofer Straße. In der Fortsetzung Richtung Oberhausen schwenken sie nach Westen in eine südliche Seitenlage zur Straße Grüner Weg ab, deren gesamter Straßenraum in Zusammenhang mit dem Neubau der Straßenbahnstrecke neu geordnet wird.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	3.500
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	3.500

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,27
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-46
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-5
Wirkungsbereich „Umwelt“	-64
Summe	-115

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

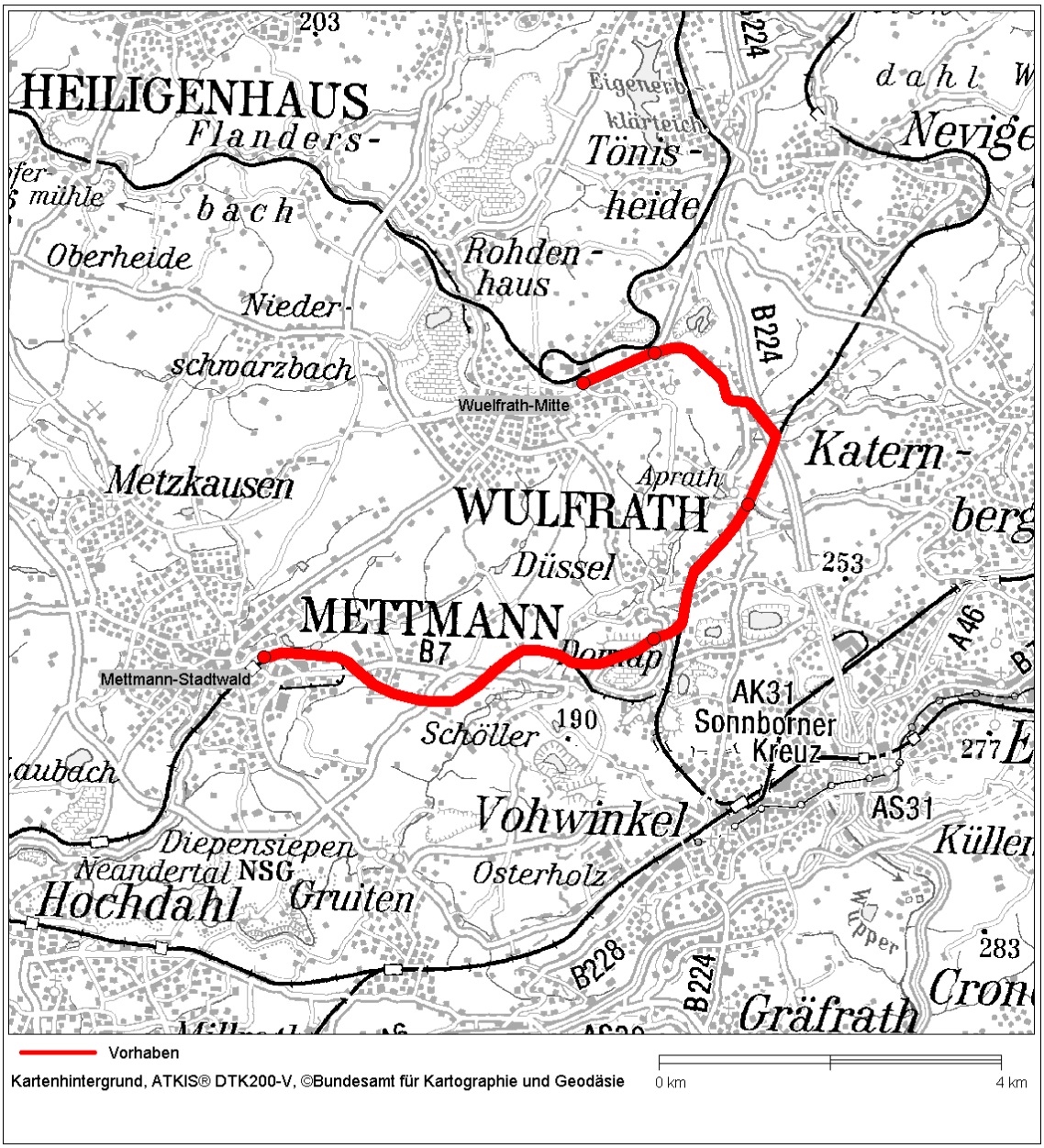
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Mettmann, Stadtwald
Nach Wülfrath, Mitte

Vorhaben: 13185

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Vorhaben-Nr.:	13185	Kennung:		Datum:	06.10.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Mettmann, Stadtwald
Nach:	Wülfrath, Mitte

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	11.954

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	3.300
Fahrweg:	11.500
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	7.200
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.800
Energieversorgung (Unterwerke):	400
Summe:	24.200

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll	
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
Circleline					Wülfrath, Mitte, Wuppertal		60 min
Circleline					Wülfrath, Mitte, Mettmann, Stadtwald		60 min

Beschreibung

Circleline 1. Stufe

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	2.200
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	2.200

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,16
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-93
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-4
Wirkungsbereich „Umwelt“	-364
Summe	-461

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

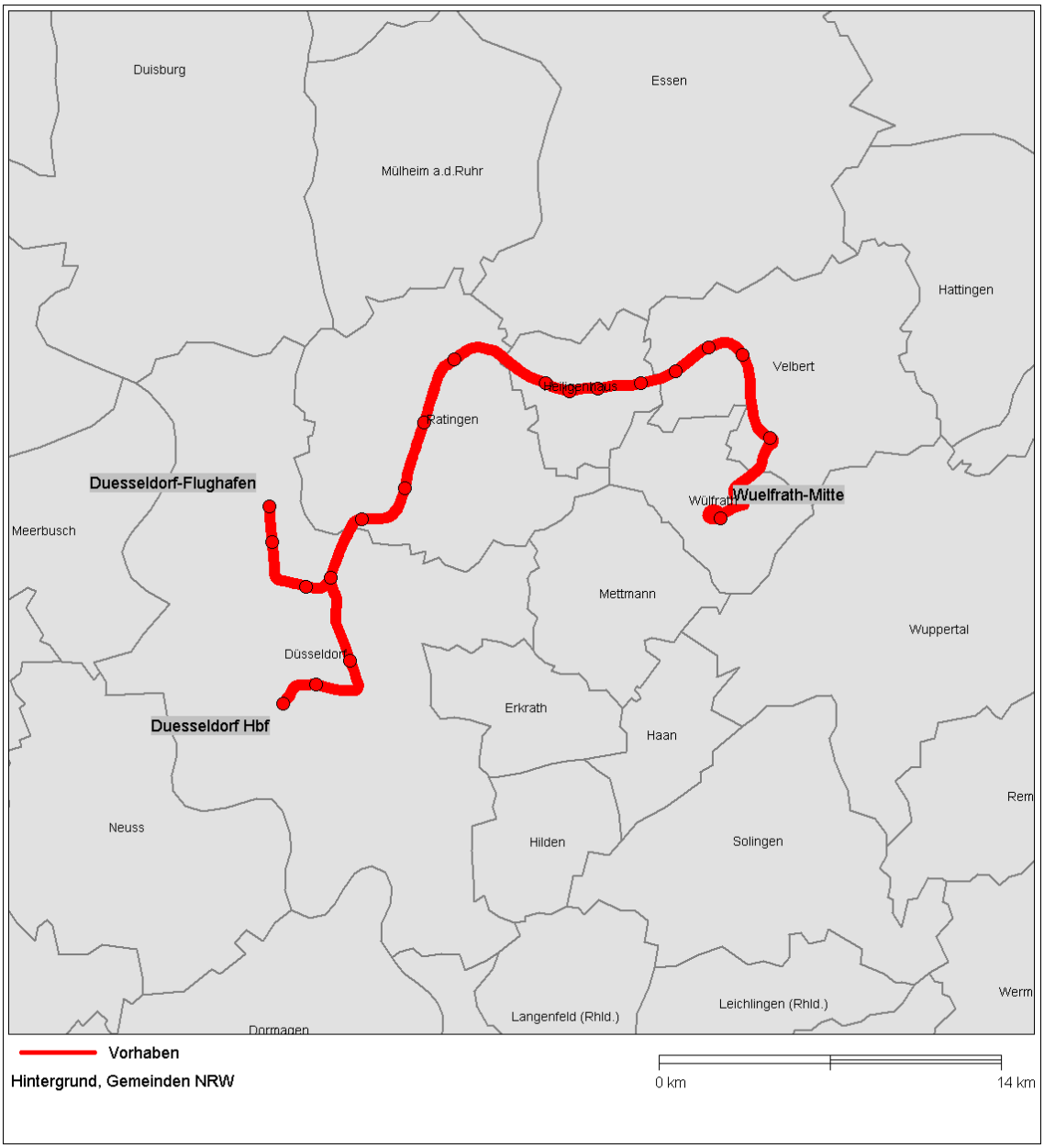
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Wülfrath, Mitte
Nach Düsseldorf, Flughafenbahnhof

Vorhaben: 13186

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Vorhaben-Nr.:	13186	Kennung:		Datum:	06.10.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Wülfrath, Mitte
Nach:	Düsseldorf, Flughafenbahnhof

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	46.110

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	4.700
Fahrweg:	14.900
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	11.000
Betriebstechnische Ausrüstung:	7.400
Energieversorgung (Unterwerke):	300
Summe:	38.300

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll	
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
Circleline					Wülfrath, Mitte, D, Rath - Mitte	30 min	
Circleline					D, Rath - Mitte, Düsseldorf, Hbf.	30 min	
Circleline					D, Rath - Mitte, Düsseldorf, Flughafenbahnhof	30 min	

Beschreibung

Circleline 2. Stufe

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	5.500
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	5.500

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,97
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	22
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-7
Wirkungsbereich „Umwelt“	-651
Summe	-635

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Hbf
Nach Kerpen, Horrem

Vorhaben: 13190

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Vorhaben-Nr.:	13190	Kennung:		Datum:	15.11.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Hbf
Nach:	Kerpen, Horrem

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	52.670

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☑
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	10.480
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	18.120
Betriebstechnische Ausrüstung:	20.630
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	49.230

Betriebskonzept

Ist — **Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten** — **Soll**

Linie	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit	Linie, gepl.	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit
S 18					Köln - Horrem - Bedburg, Neuss - Düsseldorf	20 min	73 min zwischen Düsseldorf und Horrem
RB 38	Kerpen-Horrem, Düsseldorf	HVZ: 30 min / NVZ: 60 min	73 min				

Beschreibung

Neuer Bahnsteig in Kerpen-Horrem; Geschwindigkeitserhöhung im gesamten Streckenverlauf; Neubau und Verlegung von Bahnhöfen. Umwandlung einer RB in eine S-Bahnstrecke.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	13.600
Bezugsfall	7.200
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	6.400

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	2,75
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	282
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-10
Wirkungsbereich „Umwelt“	-410
Summe	-138

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Mülheim, Kaiserplatz
Nach Mülheim, Hbf

Vorhaben: 13191

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13191	Kennung:	1	Datum:	05.01.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Mülheim, Kaiserplatz
Nach:	Mülheim, Hbf

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	673

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	5.429
Fahrweg:	3.466
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	7.962
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.597
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	18.454

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
112	Oberhausen, Neumarkt, Mülheim, Kaiserplatz	10 min, 15 min, 30 min	34 min		Oberhausen, Neumarkt, Mülheim, Hbf	10 min, 15 min, 30 min	37 min

Beschreibung

Verlängerung der Linie 112 zum Hbf Mülheim

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	19.600
Bezugsfall	17.700
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	1.900

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	3,08
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-17
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-2
Wirkungsbereich „Umwelt“	-1
Summe	-20

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Mülheim, Heuweg
Nach Mülheim, Brüsseler Allee

Vorhaben: 13192

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13192	Kennung:	2	Datum:	05.01.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Mülheim, Heuweg
Nach:	Mülheim, Brüsseler Allee

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	2.507

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	1.892
Fahrweg:	14.780
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	2.199
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	18.871

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
102	Mülheim, Uhlenhorst, Mülheim, Oberdümpten	10/ 15/ 20/ 30 min	24 min		Mülheim, Oberdümpten, Mülheim, Brüsseler Allee (Saarn)	10/ 15/ 20/ 30	28 min

Beschreibung

Strab von Mülheim, Broich nach Mühlheim, Saarn (Saarner Kuppe)

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	4.000
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	4.000

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	1,25
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	64
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-4
Wirkungsbereich „Umwelt“	-64
Summe	-3

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Mülheim, Dümpten Friedhof
Nach Mülheim, Grenze Borbeck

Vorhaben: 13193

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13193	Kennung:	3	Datum:	05.01.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Mülheim, Dümpten Friedhof
Nach:	Mülheim, Grenze Borbeck

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	1.851

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	0
Fahrweg:	11.862
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	0
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	11.862

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll	
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
104/102					Mülheim, Grenze Borbeck, Mülheim, Dümpten Friedhof	20 min / 30 min	

Beschreibung

Straßenbahnverbindung zwischen den Stadtteilen Dümpten und Winkhausen entlang der Oberheidstr.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	300
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	300

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,64
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-37
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-2
Wirkungsbereich „Umwelt“	-166
Summe	-205

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

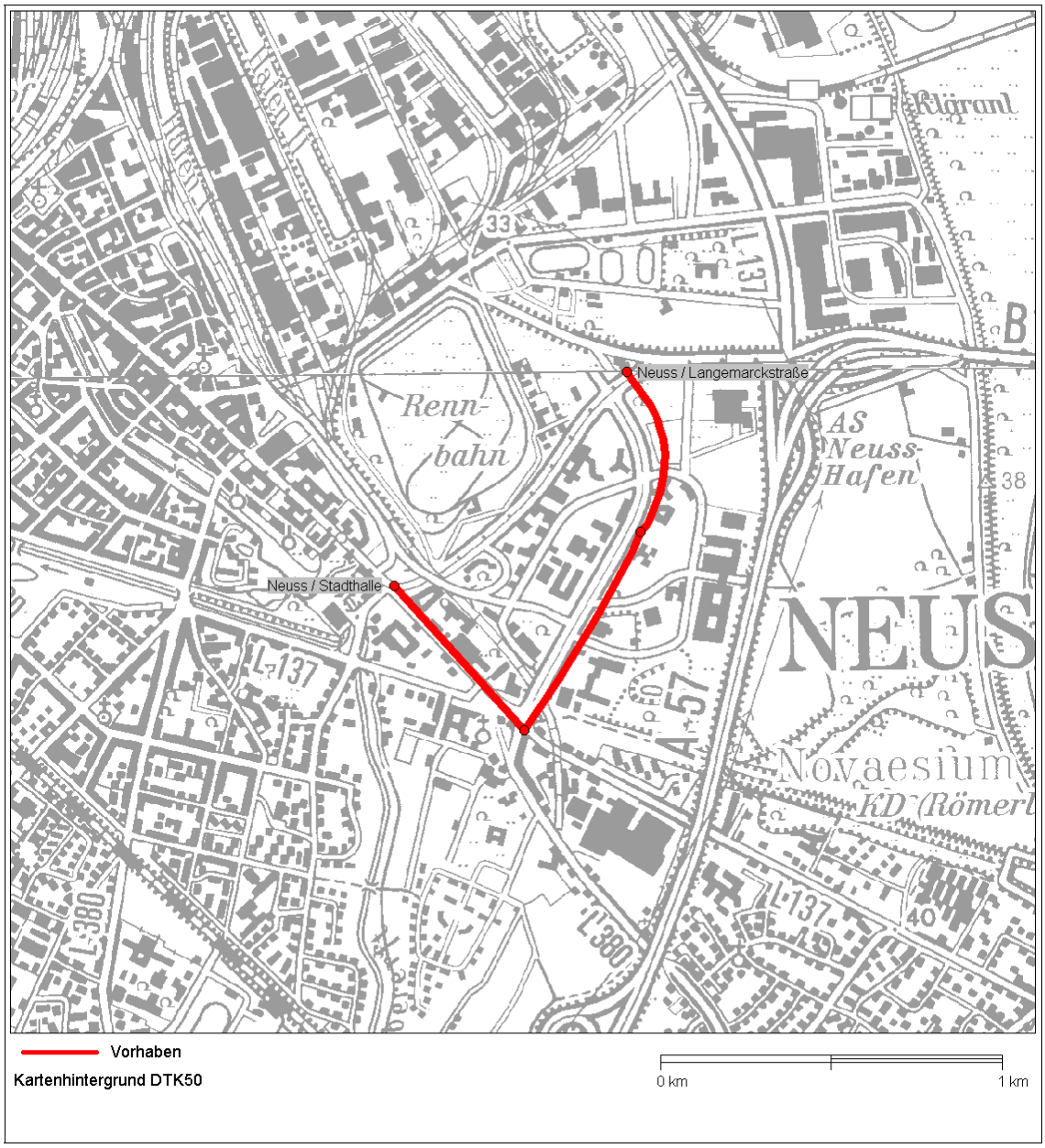
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Neuss, Stadthalle
Nach Neuss, Langemarckstraße

Vorhaben: 13194

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13194	Kennung:		Datum:	19.05.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Neuss, Stadthalle
Nach:	Neuss, Langemarckstraße

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	1.760

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	341
Fahrweg:	3.939
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	2.935
Betriebstechnische Ausrüstung:	1.463
Energieversorgung (Unterwerke):	525
Summe:	9.203

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
U81					Neuss, Stadthalle, Neuss, Langemarckstraße	20	

Beschreibung

Dieses Vorhaben ist Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans 1998.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	1.100
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	1.100

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,1
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-55
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-2
Wirkungsbereich „Umwelt“	-136
Summe	-193

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Ratingen, West
Nach Neuss, S-Bahn-HP Rheinpark-Center

Vorhaben: 13195

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13195	Kennung:		Datum:	23.05.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Ratingen, West
Nach:	Neuss, S-Bahn-HP Rheinpark-Center

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	21.126

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	13.891
Fahrweg:	59.645
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	153.057
Betriebstechnische Ausrüstung:	14.677
Energieversorgung (Unterwerke):	25.878
Summe:	267.148

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll	
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
U 80					Düsseldorf, Hbf., Ratingen, West	20 min	35 min
U 81					Ratingen, West, Neuss, Rheinpark-Center	20 min	44 min

Beschreibung

Die Städte Düsseldorf, Meerbusch und Neuss beabsichtigen den Bau einer neuen Stadtbahnlinie - aktueller Arbeitstitel: U 81, Messelinie - zwischen Flughafen Düsseldorf - Messe - Neuss/Hammfeld. Die Weiterführung vom Flughafenbahnhof nach Ratingen West durch die Stadtbahn (U 80 oder U 81) erbringt den Übergang zur regionalen Anbindung weiterer Siedlungsbereiche wie Ratingen-Eckamp.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	9.600
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	9.600

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,14
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	141
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-40
Wirkungsbereich „Umwelt“	-665
Summe	-564

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

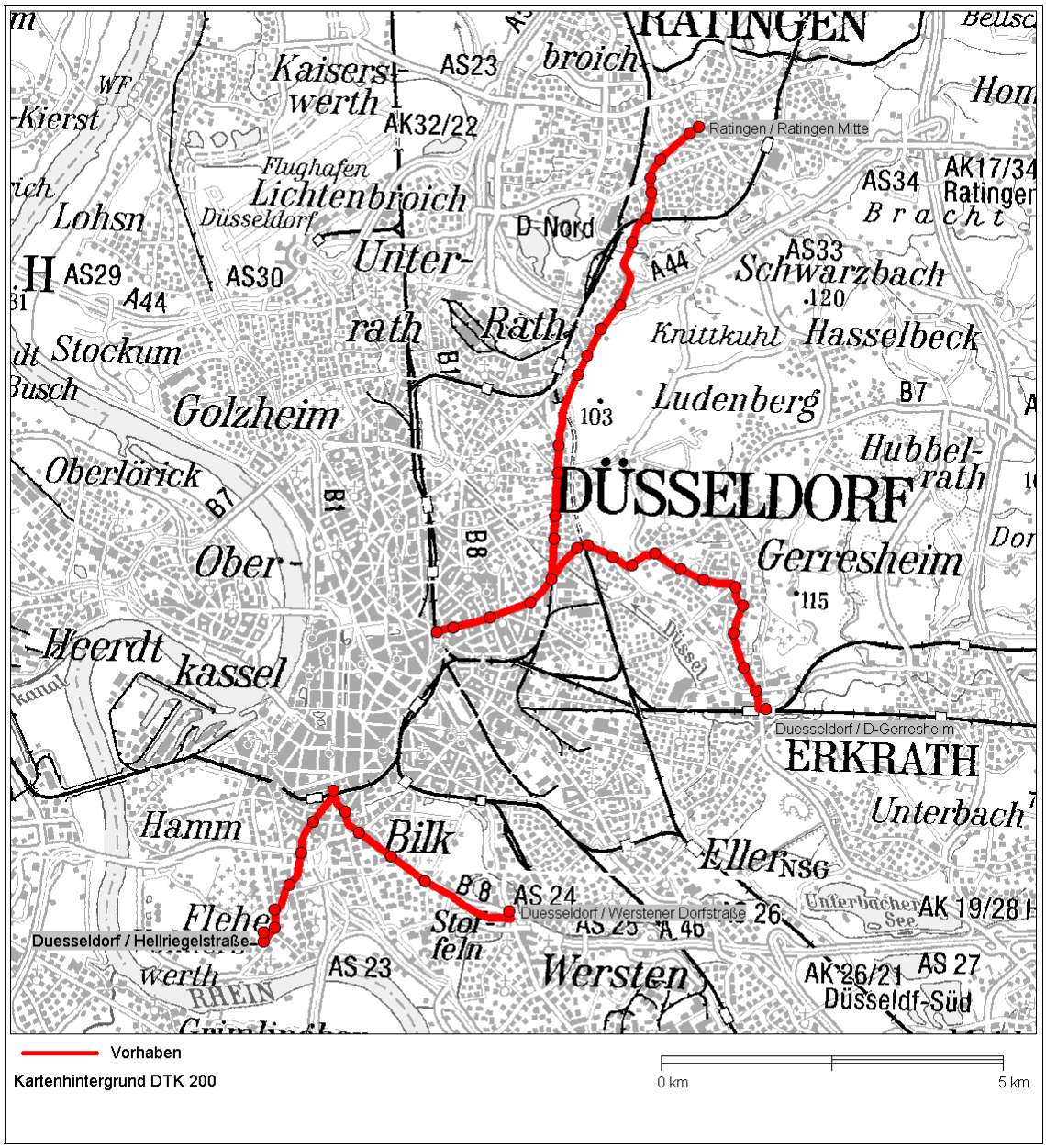
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Zulaufstrecken Werhahnlinie
Nach

Vorhaben: 13196

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13196	Kennung:		Datum:	27.05.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Zulaufstrecken Werhahnlinie
Nach:	

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	20.745

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☑
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	1.000
Fahrweg:	35.600
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	10.400
Energieversorgung (Unterwerke):	2.100
Summe:	49.100

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten			Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
719	D, Hubertushain, D, Polizeipräsidium	10 min	34 min		D, Hubertushain, Düsseldorf, Hbf	10 min	24 min
U 71	D, Gerresheim Krankenhaus, D, Universität Ost	10 min	30 min		D, Gerresheim Krankenhaus, D, Universität Ost	10 min	28 min
U 73	D, Gerresheim S, D, Benrath Btf	10 min; SVZ: 20 min	59 min		D, Gerresheim S, D, Benrath Btf	10 min; SVZ: 20 min	57 min

Beschreibung

Ertüchtigung der bestehenden Straßenbahnstrecke für den Stadtbahnbetrieb.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	2.900
Bezugsfall	2.300
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	600

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,27
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	59
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-11
Wirkungsbereich „Umwelt“	-265
Summe	-217

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Essen, Gruga
Nach Essen, Lilienthalstraße

Vorhaben: 13197

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Vorhaben-Nr.:	13197	Kennung:	3;4	Datum:	23.10.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Essen, Gruga
Nach:	Essen, Lilienthalstraße

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	4.020

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	570
Fahrweg:	5.100
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	35.600
Betriebstechnische Ausrüstung:	11.500
Energieversorgung (Unterwerke):	1.700
Summe:	54.470

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll	
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
U 11	Essen, Karlsplatz, Essen, Messe West / Süd / Gruga	10 min	18 min		Essen, Karlsplatz, Essen, Lilienthalstraße	10 min	22 min

Beschreibung

Ergänzt die im bestehenden ÖPNV-Bedarfsplan aufgeführte Maßnahme "Gruga-Sommerburgstraße" um den Abschnitt "Sommerburgstraße-Hatzper Straße"
Ersetzt die im bestehenden ÖPNV-Bedarfsplan aufgeführte Maßnahme "Essen: Sommerburgstraße - Haarzopf/Erbach".

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	5.400
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	5.400

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,14
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	66
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-9
Wirkungsbereich „Umwelt“	-215
Summe	-157

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

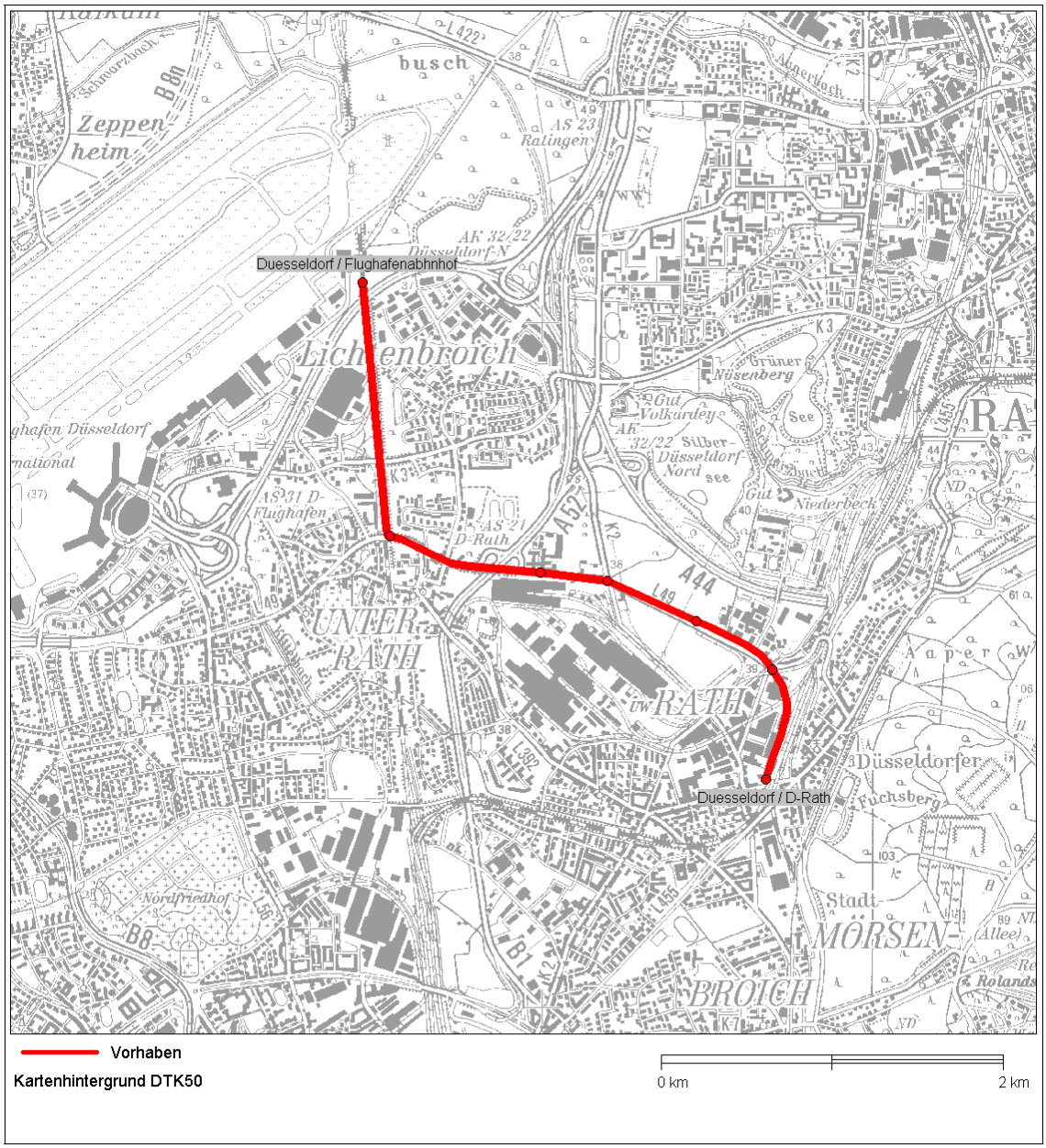
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Düsseldorf, Rath S
Nach Düsseldorf, Flughafen Bf

Vorhaben: 13198

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	13198	Kennung:		Datum:	24.10.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Düsseldorf, Rath S
Nach:	Düsseldorf, Flughafen Bf

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	kommunal
Länge:	4.589

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	1.790
Fahrweg:	8.952
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	0
Betriebstechnische Ausrüstung:	2.686
Energieversorgung (Unterwerke):	4.476
Summe:	17.904

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
701	Benrath, Betriebshof, Rath, Bf.	10 min	54 min		Benrath, Btf, Flughafen Bahnhof	10 min	65 min

Beschreibung

Verlängerung der Straßenbahnlinie 701 ab Rath S zur Erschließung des Entwicklungsgebietes Theodorstraße.
Verlängerung der Linie 701 bis Düsseldorf Flughafen Bahnhof zur Anbindung des Entwicklungsgebietes Theodorstraße an den Flughafenbahnhof.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	3.600
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	3.600

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,86
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-56
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-4
Wirkungsbereich „Umwelt“	-239
Summe	-298

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Wuppertal, Hbf
Nach Mettmann, Stadtwald

Vorhaben: 13199

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Vorhaben-Nr.:	13199	Kennung:		Datum:	26.10.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Wuppertal, Hbf
Nach:	Mettmann, Stadtwald

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	14.555

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☑
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	2.938
Fahrweg:	40.641
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	44.156
Betriebstechnische Ausrüstung:	22.130
Energieversorgung (Unterwerke):	4.600
Summe:	114.195

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
S 8	Mönchengladbach Hbf, Hagen Hbf	20 min	105 min				
S 28	Kaarster See, Mettmann-Stadtwald	20 min	51 min		Kaarster See, Wuppertal Hbf	20 min	72 min
RE 7	Solingen-Ohligs (Aachen), Hagen Hbf (Münster)	60 min	36 min				
RE 4	Dortmund Hbf, Mönchengladbach Hbf (Aachen)	60 min	100 min				
RE 13	Kaldenkirchen (Venlo), Hagen Hbf (Hamm)	60 min	105 min		Mönchengladbach Hbf, Hagen Hbf	60 min	105 min
S 9	Essen Hbf, Wuppertal Hbf	20 min	46 min				
RB 48	Solingen-Ohligs (Köln), Wuppertal-Oberbarmen	30 min	25 min				

Beschreibung

VRR: Bei diesem Vorhaben handelt es sich um die Verlängerung der S 28 (Regio-Bahn) nach Wuppertal Hbf. Größere Anpassungsmaßnahmen fallen aufgrund der betrieblich-baulichen Zwangsbedingungen im Bereich Wuppertal Hbf an.Der östliche Streckenanschnitt der S28 mit dem derzeitigen Endpunkt Mettmann-Stadtwald soll bis Wuppertal-Vohwinkel verlängert werden, um die Netzlücke zwischen Mettmann und Wuppertal zu schließen.
Hier handelt es sich um zusätzliche Gleise und signaltechnische Verbesserungen zur Kapazitätserhöhung. Später soll auch die S 28 (Regio-Bahn) von Wuppertal-Vohwinkel bis Wuppertal Hbf verlängert werden.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	8.700
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	8.700

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,09
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	87
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-21
Wirkungsbereich „Umwelt“	-280
Summe	-214

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Essen, Hbf
Nach Dortmund, Lütgendortmund

Vorhaben: 13200

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005

Vorhaben-Nr.:	13200	Kennung:		Datum:	26.10.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Essen, Hbf
Nach:	Dortmund, Lütgendortmund

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	32.804

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☑
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☑
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	75.100
Fahrweg:	83.500
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	71.300
Betriebstechnische Ausrüstung:	24.100
Energieversorgung (Unterwerke):	7.000
Summe:	261.000

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
S 4	Unna, DO-Lüdgendortmund	20 min	49 min		Unna, Essen Hbf	20 min	85 min
S 2	Dortmund, Hbf, Essen Hbf	60 min	52 min				
RB 43	Dortmund, Hbf, Dorsten	60 min	80 min		Wanne-Eickel Hbf, Dorsten	60 min	31 min
S 2	Dortmund, Hbf, Recklinghausen, Hbf	60 min	39 min				
S 2	Dortmund, Hbf, Duisburg, Hbf	60 min	58 min		Dortmund Hbf, Duisburg Hbf	20 min	58 min

Beschreibung

Im Zusammenhang mit der VRR-Zielplanung mit der S4/S2 und einem 20 bzw. möglichen künftigen 15-Minuten-Takt ist ein S-Bahn-Ausbau dieses Abschnittes unter Nutzung von Gütergleisen vorgesehen.

Zur Verlängerung der S 4 ist ein zusätzliches Gleis im S-Bahn-Standard erforderlich.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	14.000
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	14.000

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,21
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	203
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-34
Wirkungsbereich „Umwelt“	-335
Summe	-166

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

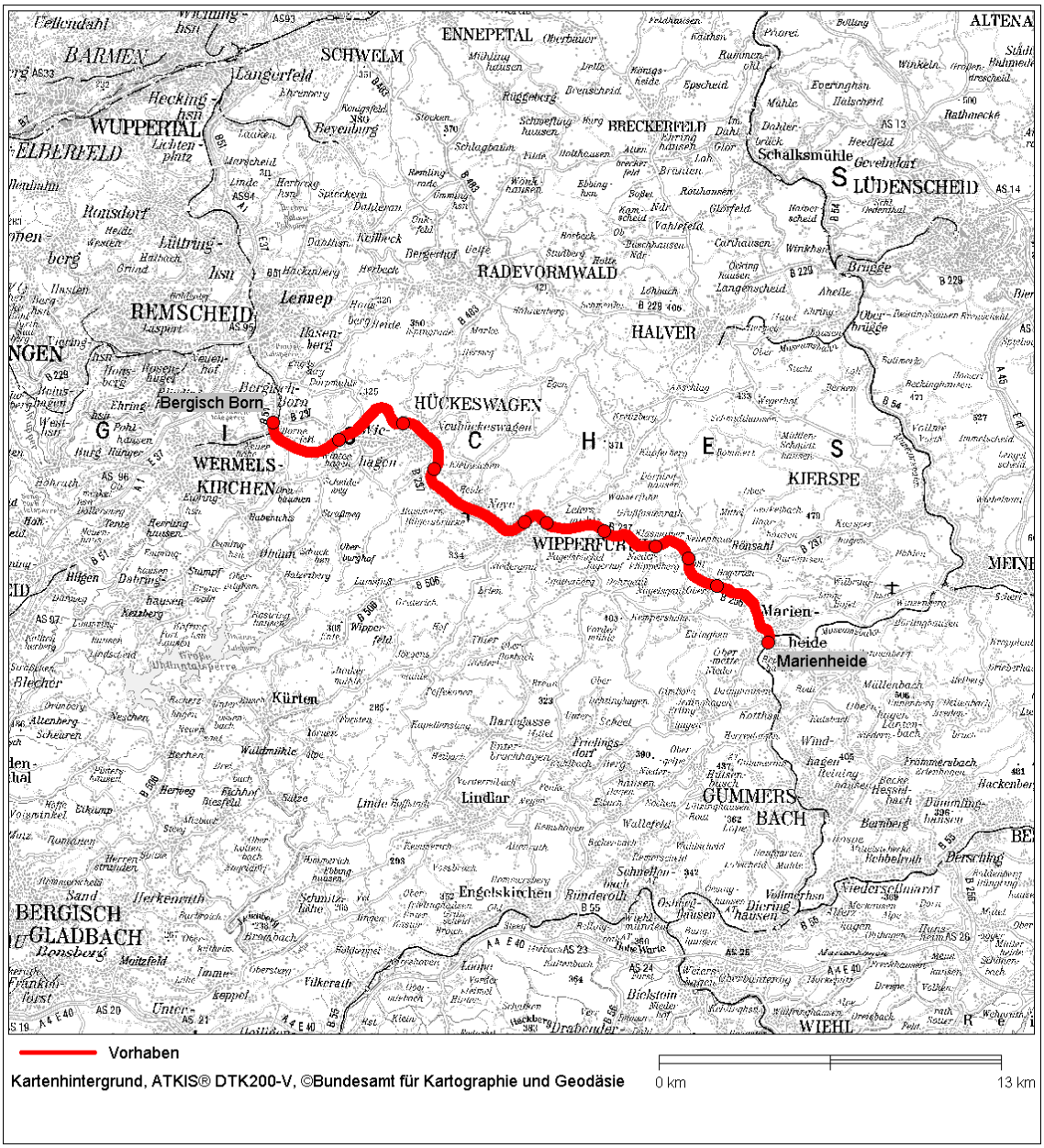
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Remscheid, Bergisch Born
Nach Marienheide

Vorhaben: 14232

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	14232	Kennung:	33	Datum:	15.11.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Remscheid, Bergisch Born
Nach:	Marienheide

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	25.790

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	3.600
Fahrweg:	16.200
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	3.000
Betriebstechnische Ausrüstung:	6.900
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	29.700

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll	
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
k.A.					Remscheid-Bergisch Born, Marienheide	60 min	35 min

Beschreibung

Reaktivierung für den Personenverkehr

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	900
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	900

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,14
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-240
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-6
Wirkungsbereich „Umwelt“	-641
Summe	-887

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

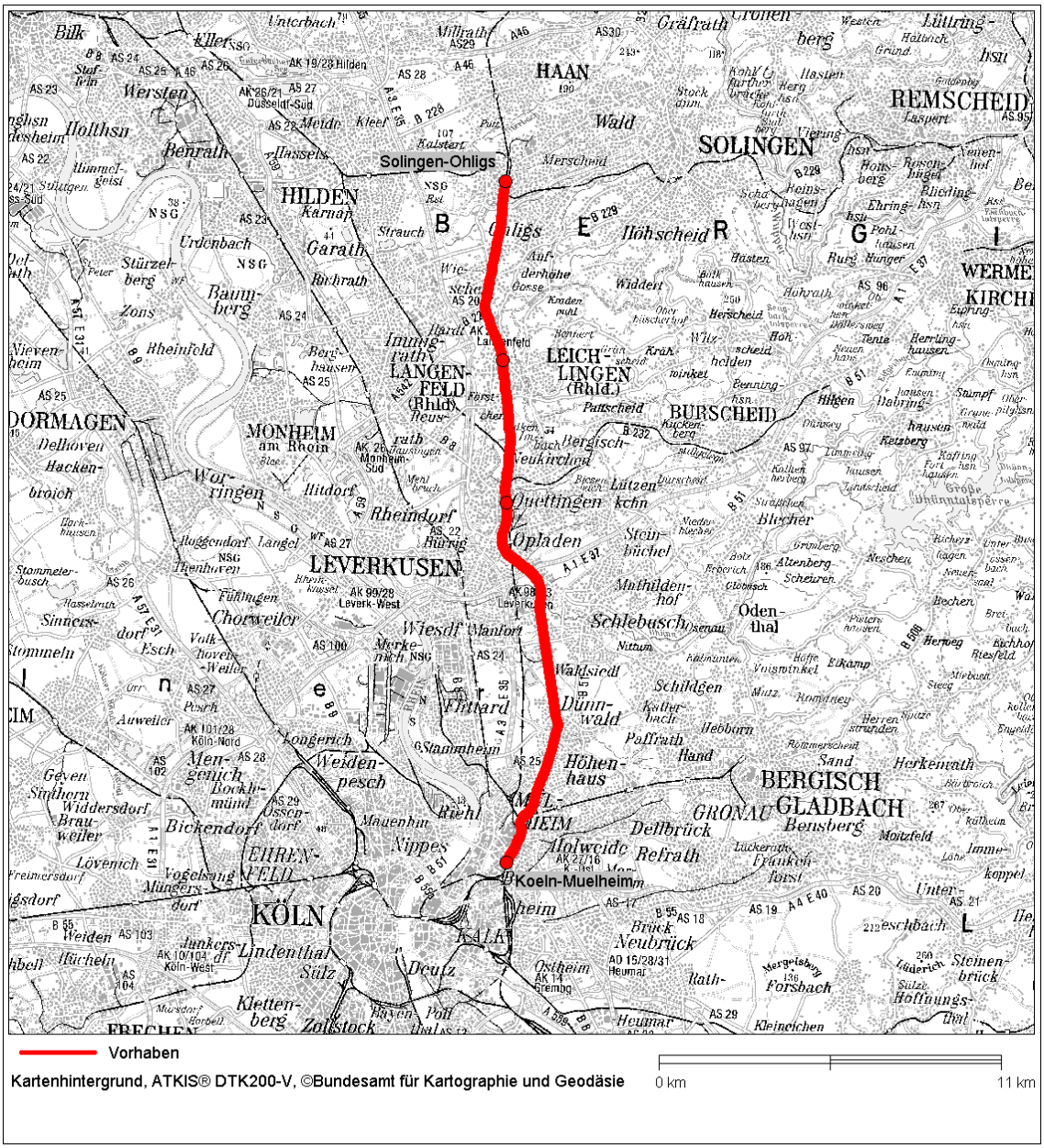
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Solingen, Ohligs
Nach Köln, Mülheim

Vorhaben: 14234

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Vorhaben-Nr.:	14234	Kennung:		Datum:	07.04.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Solingen, Ohligs
Nach:	Köln, Mülheim

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	23.926

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☑
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☐

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	2.050
Fahrweg:	65.970
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	62.400
Betriebstechnische Ausrüstung:	0
Energieversorgung (Unterwerke):	11.940
Summe:	142.400

Betriebskonzept

Ist		Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll			
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
RE 7	Köln, Hbf, Wuppertal, Hbf	60 min	32 min				
S 14					Wuppertal Hbf, Köln Hbf	20 min	18 min zwischen Köln-Mühlheim und Opladen
1 Güterv.							
RB 48	Köln, Hbf, Wuppertal, Hbf	30 min	42 min				

Beschreibung

Ausbau auf S-Bahn-Standard durch Bau von 2 zusätzlichen S-Bahngleisen sowie Anpassung der Bahnhöfe an S-Bahn-Standard; Führung der S-Bahn entlang Güterzugstrecke Köln-Mülheim - Leverkusen Morsbroich - Leverkusen-Opladen und weiter entlang KBS 455 über Solingen-Ohligs nach Wuppertal.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	16.400
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	16.400

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	-0,57
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-102
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-23
Wirkungsbereich „Umwelt“	-501
Summe	-626

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

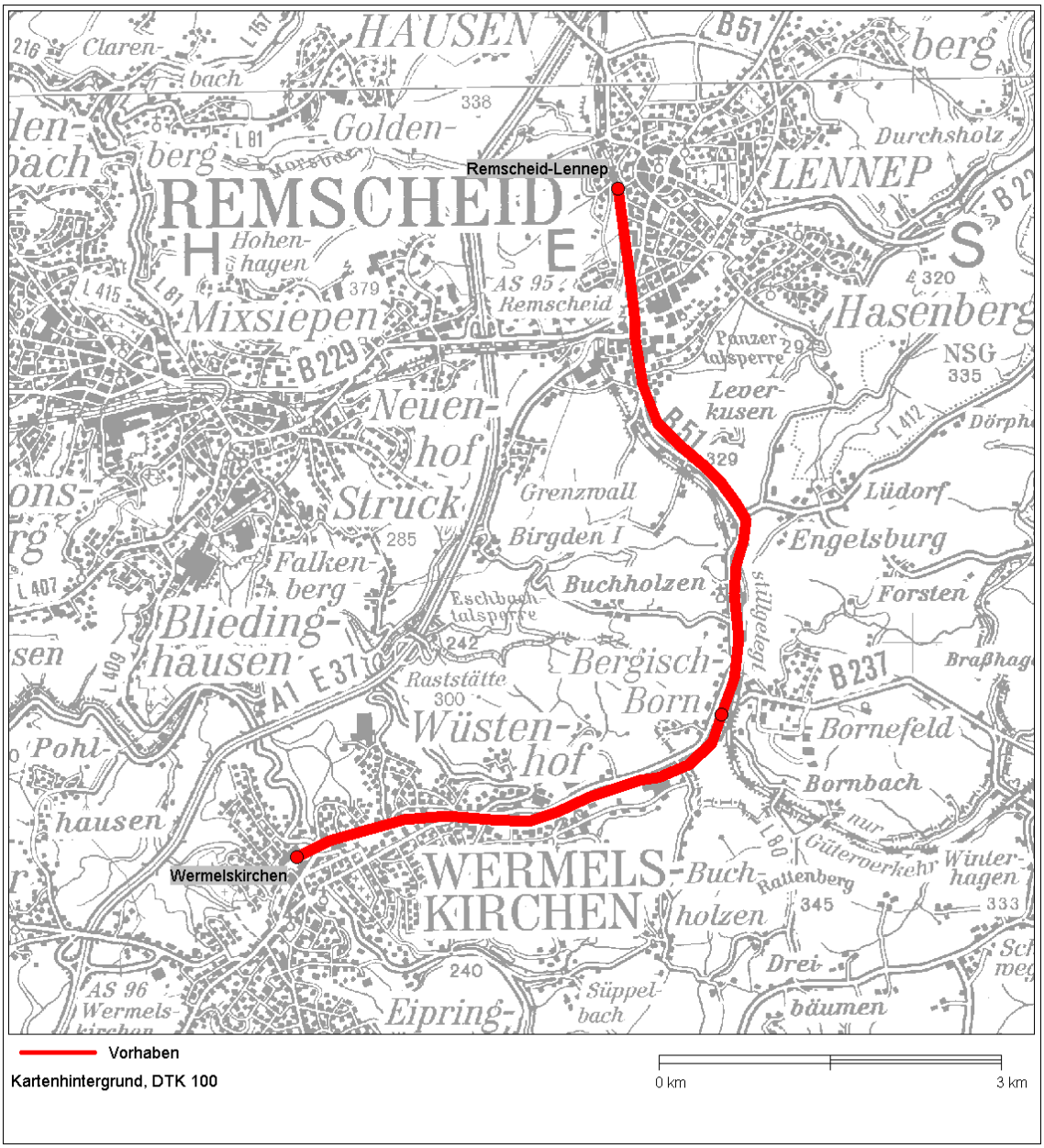
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Wermelskirchen
Nach Remscheid, Lennep

Vorhaben: 14246

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	14246	Kennung:	25	Datum:	15.11.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Wermelskirchen
Nach:	Remscheid, Lennep

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	8.356

Art des Vorhabens

Neubau:	☐
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	1.700
Fahrweg:	7.600
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	1.400
Betriebstechnische Ausrüstung:	5.000
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	15.700

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten	Soll		
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
k.A.					Wermelskirchen, Remscheid-Lennep	60 min	9 min

Beschreibung

Reaktivierung für den Personenverkehr.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	1.100
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	1.100

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,39
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	9
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-3
Wirkungsbereich „Umwelt“	-196
Summe	-190

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

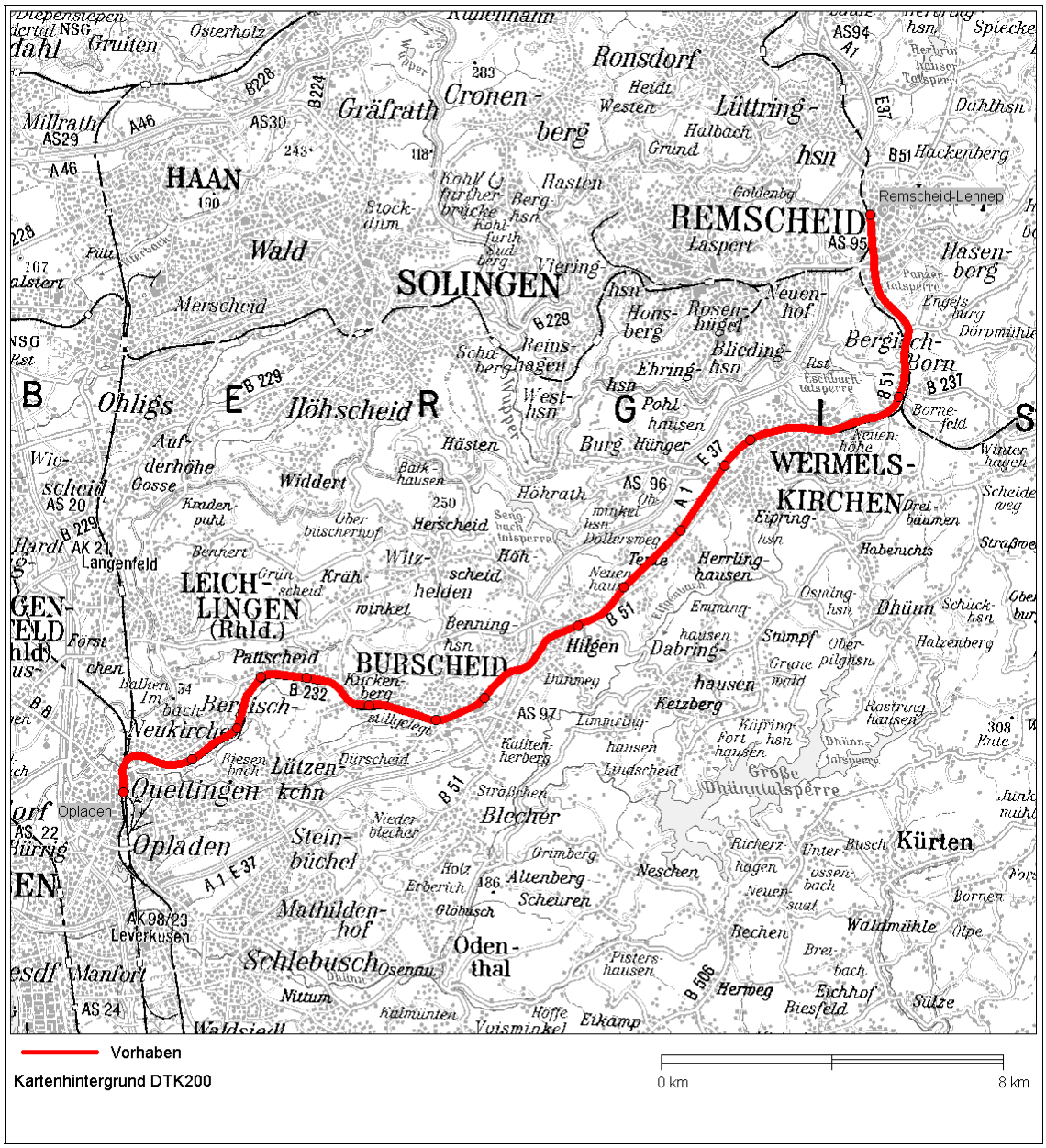
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Leverkusen, Opladen
Nach Remscheid, Lennep

Vorhaben: 14275

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	14275	Kennung:	24; 25; 38	Datum:	26.10.2004

Lage des Vorhabens

Von:	Leverkusen, Opladen
Nach:	Remscheid, Lennep

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	27.925

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☐
Signaltechn. Ausbau:	☐
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	8.200
Fahrweg:	36.000
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	6.700
Betriebstechnische Ausrüstung:	23.900
Energieversorgung (Unterwerke):	0
Summe:	74.800

Betriebskonzept

Ist				Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten		Soll	
Linie	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**	**Linie, gepl.**	**von Hstl. nach Hstl.**	**Takt**	**Fahrzeit**
k.A.					Leverkusen, Opladen, Remscheid, Lennep	60 min	38 min

Beschreibung

Reaktivierung für den Personenverkehr.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	2.700
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	2.700

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,02
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-89
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-16
Wirkungsbereich „Umwelt“	-433
Summe	-537

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

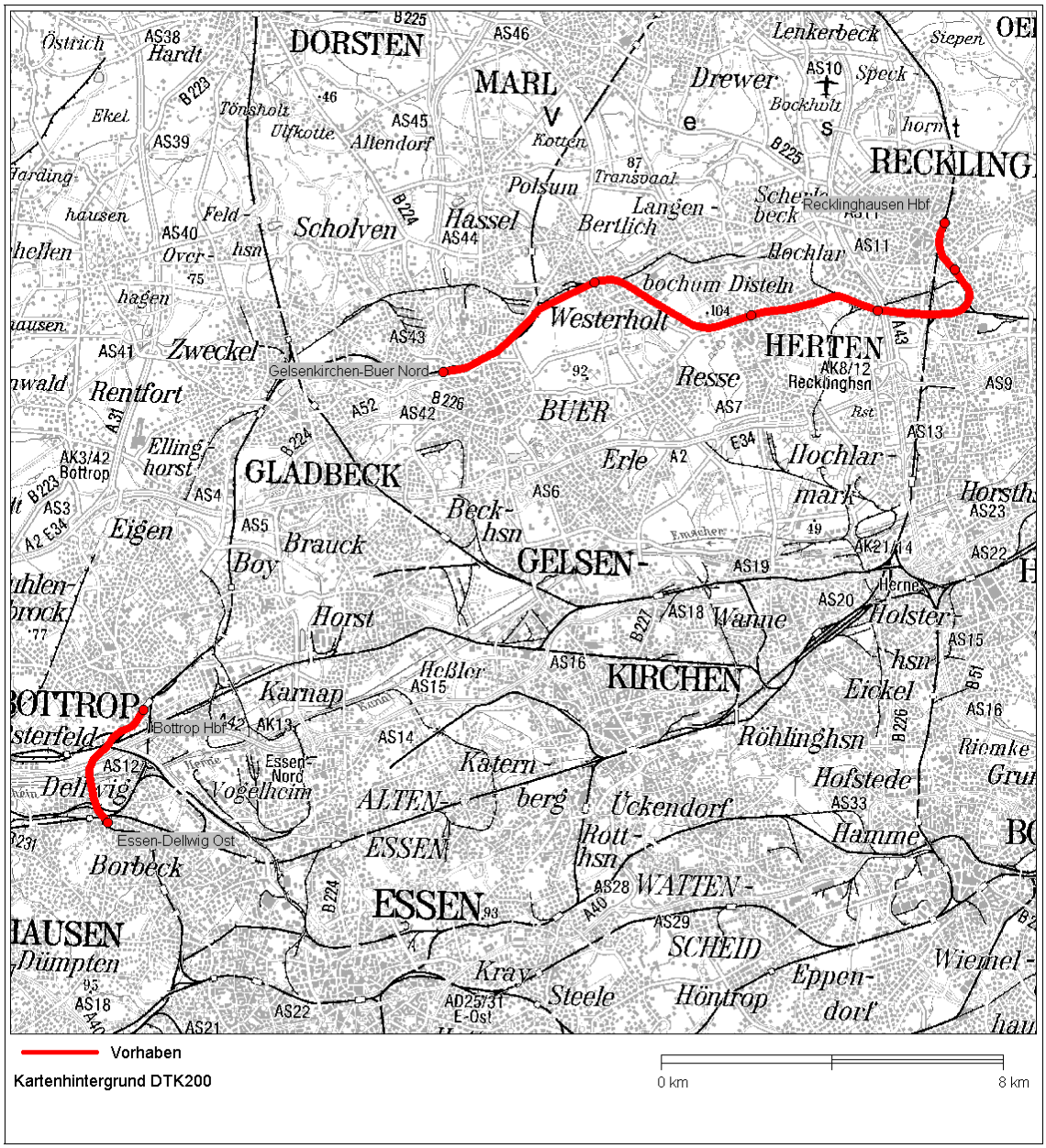
- Bewertung Einzelvorhaben -

Von Essen, Dellwig Ost
Nach Recklinghausen, Hbf

Vorhaben: 15021

Vorhabendossier

Stand: 09.12.2005



Integrierte
Gesamtverkehrsplanung NRW
Projektgruppe IGVP

Vorhaben-Nr.:	15021	Kennung:	20; 21	Datum:	26.10.2005

Lage des Vorhabens

Von:	Essen, Dellwig Ost
Nach:	Recklinghausen, Hbf

Kenndaten

Verkehrsträger:	Schiene
Status:	disponibel
Bereich:	SPNV
Länge:	18.864

Art des Vorhabens

Neubau:	☑
Gleisausbau:	☑
Signaltechn. Ausbau:	☑
Umrüstung Stadtbahn:	☐
Elektrifizierung:	☐
Reaktivierung:	☑

Investitionskosten in (1.000 €)

Grunderwerb:	600
Fahrweg:	14.700
Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken und Stützwände):	45.800
Betriebstechnische Ausrüstung:	11.800
Energieversorgung (Unterwerke):	2.800
Summe:	75.700

Betriebskonzept

Ist — **Angaben zu Takten und Fahrzeiten in Minuten** — **Soll**

Linie	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit	Linie, gepl.	von Hstl. nach Hstl.	Takt	Fahrzeit
S 9					Wuppertal, Hbf, Haltern, Bf	60 min	93 min
S 9					Wuppertal, Hbf, Recklinghausen, Hbf	60 min	93 min
S 9					Wuppertal, Hbf, Bottrop, Hbf	60 min	62 min
S 9	Bottrop, Hbf, Haltern, Bf	60 min	31 min				
S 9	Wuppertal, Hbf, Bottrop, Hbf	20 min	62 min				

Beschreibung

Zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen für die Betriebsprogramme der S 9 und RE 14 sowie weiterer Linien im Rahmen des VRR Zielkonzeptes 2015 und als Voraussetzung zur Reaktivierung der Hertener Bahn, muss auf dem eingleisigen Abschnitt ein zweigleisiger Ausbau erfolgen. Bei diesem Vorhaben handelt es sich um die Nutzung eines Teils der Güterzugstrecke der Hamm-Osterfelder Bahn für den SPNV. Ein vorrangiges Ziel ist der erstmalige Anschluss der Stadt Herten an den SPNV. Vorgesehen sind auf dem Abschnitt 4 neue Haltepunkte.

Fahrgastzahlen

Vorhabenstrecke mit max. Fahrgastdifferenz	Personenfahrten [6-22 Uhr]
Vorhabenfall	3.600
Bezugsfall	0
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	3.600

Ergebnisse

Nutzen-Kosten-Quotient	0,19
Nutzwertpunkte	
Wirkungsbereich „Individuelle und gesellschaftliche Belange“	-35
Wirkungsbereich „Wirtschaft“	-12
Wirkungsbereich „Umwelt“	-102
Summe	-149