



Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen  
40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
Herrn André Kuper MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
17. WAHLPERIODE

**VORLAGE**  
**17/5367**

A11

21

Juni 2021

Seite 1 von 2

Aktenzeichen

(bei Antwort bitte angeben)

II B 5

Telefon 0211 3843-2227

## 56. Sitzung des Verkehrsausschusses am 23. Juni 2021

### "Robustes Netz Nordrhein-Westfalen II "

Einvernehmensherstellung mit dem Verkehrsausschuss des Landtags

Anlage: Vorlage

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

anliegend übersende ich den Bericht zum oben genannten Tagesordnungspunkt der Sitzung des Verkehrsausschusses am 23. Juni 2021.

Die Landesregierung beabsichtigt die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen gemäß § 7 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) durch Priorisierung der Maßnahmen des Robusten Netz Nordrhein-Westfalen II in die Stufe 1, die Feststellung des besonderen Landesinteresses im Einzelfall gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 8 ÖPNVG sowie die Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen (IFP) gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW.

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Stadttor 1  
40219 Düsseldorf  
Telefon 0211 3843-0  
Telefax 0211 3843-939110  
poststelle@vm.nrw.de  
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel  
vom Hauptbahnhof zur Halte-  
stelle Stadttor: Straßenbahnlinie  
709  
Buslinie 732

Hierfür muss das Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen hergestellt werden.

Seite 2 von 2

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a final flourish that ends in a small arrow-like shape pointing to the right.

Hendrik Wüst MdL

**56. Sitzung des Verkehrsausschusses****Bericht zu TOP 11****„Robustes Netz Nordrhein-Westfalen II“**

**Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen gemäß § 7 Abs. 1 ÖPNVG NRW durch Priorisierung der Maßnahmen des Robusten Netzes Nordrhein-Westfalen II in die Stufe 1, Feststellung des besonderen Landesinteresses im Einzelfall gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 8 ÖPNVG NRW sowie Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen (IFP) gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW**

Die Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist ein zentrales Ziel der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik. Damit mehr Reisende vom Auto auf die Schiene umsteigen, muss der ÖPNV einfacher zugänglich, leistungsstärker, verlässlicher, flexibler, vernetzter und innovativer werden. Ziel der Landesregierung ist es deshalb, den Menschen ein Mobilitätsangebot zu machen, mit dem sie zu jeder Zeit ihr persönliches Mobilitätsbedürfnis adäquat befriedigen können.

Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und um den erforderlichen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele zu leisten, hat die Landesregierung 2019 eine breit angelegte ÖPNV-Offensive mit über 2 Milliarden Euro auf den Weg gebracht. Darin wurde eine Vielzahl von Projekten gebündelt, die den ÖPNV überall in Nordrhein-Westfalen verbessern. Einen Teil der ÖPNV-Offensive bilden 180 Millionen Euro des Maßnahmenpakets „Robustes Netz Nordrhein-Westfalen I“.

Im Sommer 2019 wurde der gemeinsame Rahmen- und Finanzierungsvertrag für das „Robuste Netz Nordrhein-Westfalen I“ von den Vertragsparteien DB Netz, DB Station & Service, den Zweckverbänden Nahverkehr Rheinland (NVR), Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) und dem Land Nordrhein-Westfalen unterzeichnet. Durch die baubetriebliche Entlastung der Infrastruktur durch zusätzliche Überleitstellen, Gleiswechselbetriebe und durch die Ertüchtigung von nahe gelegenen Umleiterstrecken können durch die Erhöhung der Netzkapazität bei Baustellen oder Störfällen flexibel Alternativen im Sinne des Kunden genutzt werden. Die Landesregierung macht das Schienennetz robuster und investiert

dafür gemeinsam mit DB und SPNV-Aufgabenträgern in ein stabiles regionales Schienennetz. Die 16 identifizierten Maßnahmen sollen zur Verbesserung des Betriebs des Schienenpersonennahverkehrs zum Beispiel bei längeren Bauphasen beitragen. Ziel ist, dass der Schienenverkehr weiter stabil und zuverlässig laufen kann. Aktuell werden die Maßnahmen umgesetzt.

Der SPNV in Nordrhein-Westfalen steht seit Jahren vor der Herausforderung einer immer stärkeren Auslastung des Schienennetzes. Mit dem Maßnahmenpaket „Robustes Netz NRW II“ wird die Störanfälligkeit des Bahnverkehrs weiter reduziert und ein wesentlicher Beitrag zur Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrsträger Schiene geleistet. In den vergangenen Wochen wurden deshalb zwischen den Zweckverbänden, der DB Netz AG, der DB Station&Service AG sowie dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen weitere 11 Maßnahmen für ein zweites Paket identifiziert. Der Rahmen- und Finanzierungsvertrag zur Umsetzung dieser Maßnahmen wurde nun endverhandelt. Für eine bessere, sicherere und saubere Mobilität in Nordrhein-Westfalen, die alltagstauglich für alle in Stadt und Land ist, stehen für diese Maßnahmen Gesamtmittel in Höhe von rund 130 Millionen Euro zur Verfügung, die erneut dem gesamten Schienenpersonenverkehr in Nordrhein-Westfalen dienen. Die grundsätzlichen Finanzierungsregelungen des ersten Vertrages wurden dabei fortgeschrieben und lediglich auf Basis der bisherigen Verwaltungserfahrungen im Rahmen der Abwicklung verbessert (z.B. beim Nachtragsmanagement bzw. Auflösung der damaligen Mischfinanzierung gemäß § 13 Abs. 1 und § 13 Abs. 2 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) zwischen dem Ministerium für Verkehr und den Zweckverbänden).

Da eine Förderung gemäß § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW vorgesehen ist, besteht grundsätzlich eine Bedarfsplanpflicht. Auch die jetzt vorgesehenen Maßnahmen sind von hoher Wichtigkeit, um das Schienennetz in Nordrhein-Westfalen weiter zu stabilisieren. Es handelt sich um ein Paket von punktuellen Maßnahmen und kleinerer Streckenabschnitte, so dass diese Maßnahmen für eine Bewertung mit dem Instrumentarium der Standardisierten Bewertung untunlich sind. Aufgrund der immensen Bedeutung des Maßnahmenpaktes für das Gesamtnetz und der im Vorfeld stattgefundenen Abstimmung mit allen maßgeblichen Fachstellen, lässt sich der volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahmen unmittelbar ableiten. Sie verhalten sich widerspruchsfrei zu

den Übergangsregelungen. Anders als bei regionalen Einzelprojekten (zum Beispiel bei Reaktivierungsmaßnahmen) steht hier die Stabilität des Gesamtnetzes im Vordergrund. Die notwendigen Maßnahmen wurden durch die entsprechenden Fachstellen entwickelt, bewertet und abgestimmt. Vor diesem Hintergrund ist auch das Vorschlagsrecht der Regionalräte gemäß § 9 Abs. 4 Landesplanungsgesetz unbeeinträchtigt.

Zu den Einzelheiten der Maßnahmen wird auf die beiliegenden Anlagen (Maßnahmenliste, Steckbriefe) zum Robusten Netz Nordrhein-Westfalen II verwiesen.

Anlagen:

- Maßnahmenliste
- Steckbriefe

Lfd. Nummer	Aufgaben-träger	Strecke/ Ort	Maßnahmenbeschreibung	Grobe Überprüfung Machbarkeit DB Netze	Grobkostenschätzung alle			Grobkostenschätzung DB Netz			Grobkostenschätzung DB SuS			Realisierung (angestrebt)	Bewertung KC ITF / AT (August 2020)
					Baukosten in €	Planungskosten in €	GWU in €	Baukosten in €	Planungskosten in €	GWU in €	Baukosten in €	Planungskosten in €	GWU in €		
1	VRR	Wuppertal Hbf	Zugdeckungssignale / Zwischensignale Wuppertal Hbf, Ortsgleise 2525, in den Gleisen 3, 4 und 5	Machbarkeit vorhanden	1.604.000	528.000	2.132.000	1.604.000	528.000	2.132.000	0	0	0	2031/01	Kapazitätsengpässe im Bahnhof Wuppertal Hbf u.a. infolge des neuen S-Bahn-Konzept des VRR. RE49, S9 sowie Verlängerung S28 von Mettmann. Alle drei Gleise mit Zugdeckungssignalen ermöglichen die maximale Flexibilität im aktuellen Betrieb und ermöglichen auch die maximale Flexibilität für zukünftige Verkehrskonzepte.
2	NVR	Flughafen Köln/Bonn	Wendegleis südlich Köln/Bonn Flughafen im Bereich Porz-Wahn inkl. Zugdeckungssignale.	Machbarkeit vorhanden	3.235.000	873.000	4.108.000	3.235.000	873.000	4.108.000	0	0	0	2028/12	Verbesserung Regelbetrieb RE 6 (RRX)
3	VRR	Strecken 2650, 2275	4 neue Überleitweichen (Trapez) im Abzw Kolkmannshof, damit Anbindung des dritten Gleises (2275) Kolkmannshof-Oberhausen Hbf auch von Duisburg und verkürzte GWB Nutzung zwischen Duisburg und Oberhausen möglich.	Machbarkeit vorhanden	7.473.000	1.729.000	9.202.000	7.473.000	1.729.000	9.202.000	0	0	0	2029/12	Kapazitätserhöhung durch die beidseitige Anbindung des Abzw. Kolkmannshof und Flexibilität durch GWB-Nachrüstung bei Baustellen
4	NVR	Strecke 2630	4 neue Überleitweichen (Trapez) im Südkopf Brühl Pbf zur Verbesserung des GWB auf der 2630, neue Zwischen- bzw. Ausfahrtsignale in Brühl Pbf und Gbf zur Nutzung des linken durchgehenden Hauptgleises vor und nach GWB Fahrten	Machbarkeit vorhanden	3.938.000	1.067.000	5.005.000	3.938.000	1.067.000	5.005.000	0	0	0	2028/06	Mit Blick auf kommende Ausbavorhaben und Instandhaltungsmaßnahmen auf der überlasteten linken Rheinostrecke mit hoher Wirkung.
5	NVR	Köln-Mülheim	Zusätzliche Streckenverbindung S-Bahn- (2670)/ Güterstrecke (2324) in Köln-Mülheim.	Machbarkeit vorhanden	2.219.000	647.000	2.866.000	2.219.000	647.000	2.866.000	0	0	0	2028/02	Reduziert die Nutzung der RRX-Stammstrecke zwischen Köln und D-Reisholz durch den SGV. Alle RRX-Linien in diesem Abschnitt profitieren. Zudem Umleitungsmöglichkeit zwischen Düsseldorf und Köln bei Störungen oder Baustellen im Bereich Köln Mülheim bis Köln Hbf.
6	VRR	Oberhausen Hbf	Reaktivierung des Bahnsteiggleises 5 in Oberhausen Hbf inkl. des anliegenden Bahnsteigs 2, neue Weichenverbindung von Essen-Altenessen (2650) nach Gleis 10 sowie von Oberhausen-Sterkrade (2270) nach Gleis 14	Machbarkeit kann nur mit vertiefter Studie ermittelt werden.	18.874.000	4.557.000	23.431.000	15.774.000	3.607.000	19.381.000	3.100.000	950.000	4.050.000	2031/07	Stabilisierung des Regelbetriebs im Knoten Oberhausen und Stärkung der wichtigen Umleitungsstrecke bei Sperrungen Hauptstrecke Dortmund - Essen - Duisburg. Aufgrund der gravierenden Auswirkungen im Zusammenhang mit der Oberleitungsanlage sind vertiefende Untersuchung hinsichtlich der Kostenschätzung erforderlich.
7	VRR/NWL	Knoten Hagen	Einrichtung GWB zwischen Hagen Hbf einerseits und Hagen-Vorhalle (2400), Westhofen(2550) und Hagen-Kabel(2800) andererseits. Neue Ausfahrtsignale (in Westhofen und Hagen-Kabel) ermöglichen zudem die Nutzung des linken durchgehenden Hauptgleises in den Betriebsstellen im Vor- und/oder Nachlauf einer GWB-Fahrt.	Machbarkeit vorhanden	10.499.000	2.525.000	13.024.000	10.499.000	2.525.000	13.024.000	0	0	0	2031/05	Die östlichen Zulaufstrecken betreffen alle Verkehre aus Richtung Dortmund (RE4, RB52, S5), Bochum (RE16, RB40) und Schwerte (RE7, RE13, RE17) und werden von zwei großen Straßenbrücken im Bereich Hagen Hbf überspannt. Diese Brücken müssen aufgrund ihres baulichen Zustands auf absehbare Zeit in den 2030er Jahren neu gebaut werden. Durch die GWB-Nachrüstung kann die Umleitungskapazität u.a. bei Baustellen erhöht werden.
8	VRR	Strecken 2163, 2168	Einrichtung GWB zwischen Bf Essen Hbf (alle Streckengleise), Bf Essen-Kray Süd und Bf Gelsenkirchen-Rotthausen. Neue Ausfahrtsignale (auch in Gelsenkirchen Hbf) ermöglichen zudem die Nutzung des linken durchgehenden Hauptgleises in den Betriebsstellen im Vor- und/oder Nachlauf einer GWB-Fahrt.	Machbarkeit vorhanden	5.483.000	1.276.000	6.759.000	5.483.000	1.276.000	6.759.000	0	0	0	2031/08	Sinnvolle Ergänzung, wenn im ESTW Wanne-Eickel Hbf der Abschnitt bis Gelsenkirchen umgesetzt wird.
9	VRR/NWL	Strecke 2100	Einrichtung GWB zwischen Dortmund-Derne und Lünen-Preußen auf der 2100. Neue Ausfahr- und Zwischensignale ermöglichen zudem die Nutzung des linken durchgehenden Hauptgleises in den Betriebsstellen im Vor- oder Nachlauf einer GWB-Fahrt.	Machbarkeit vorhanden	2.157.000	707.000	2.864.000	2.157.000	707.000	2.864.000	0	0	0	2031/02	Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Störfall, sodass weniger Züge über andere Strecken umgeleitet werden müssen. Dortmund Hbf - DO-Derne und Preußen - Lünen sind bereits mit GWB ausgerüstet, daher ein sinnvoller Lückenschluss, der bei anstehenden oder möglichen Bauprojekten im Knoten Dortmund oder der ABS Münster - Lünen hilft.
10	NVR	Köln Messe/ Deutz	Änderung der Weichenbauform an einer Weiche in Köln Messe/Deutz, Vmax Erhöhung im Ferngleis 2650 Düsseldorf-Köln	Machbarkeit vorhanden	2.589.000	751.000	3.340.000	2.589.000	751.000	3.340.000	0	0	0	2028/06	Die damit verbundene Steigerung der Geschwindigkeit im Regelbetrieb auf dem überlasteten Schienenweg für Verkehre aus Düsseldorf ist ausdrücklich und immer zu beforworten. Insbesondere im Hinblick auf die anstehenden Brückensanierungen an der Deutz-Mülheimer-Straße wäre die zeitnahe Umsetzung dieser Maßnahme zu begrüßen.
11	VRR	Ennepetal	Ausbau Haltepunkt Ennepetal (2550) zu einem Bahnhof mit weiterhin 2 Bahnsteiggleisen, 4 Weichen (Trapez) für optimale GWB Nutzung im Ostkopf.	Machbarkeit vorhanden	12.548.000	3.024.000	15.572.000	12.548.000	3.024.000	15.572.000	0	0	0	2030/11	Hintergrund: Mit dem neuen S-Bahn-Takt im VRR ab 12/2019 (RE 49 und Verlängerung S9 bis Hagen) und der Verlängerung der S28 nach Wuppertal Hbf werden die Bahnsteigkapazitäten in Wuppertal Hbf voll ausgelastet. Das zuvor für Überholungen freie Gleis 3 wird dadurch häufig nicht zur Verfügung stehen. Die Güterzüge zwischen Hagen und Wuppertal werden heute in Fahrtrichtung Wuppertal planmäßig im Bereich Hagen überholt, da hier die Strecke ansteigt, kostet dies Zeit für das Anfahren und damit Streckenkapazität.

Stand: 11.06.2021

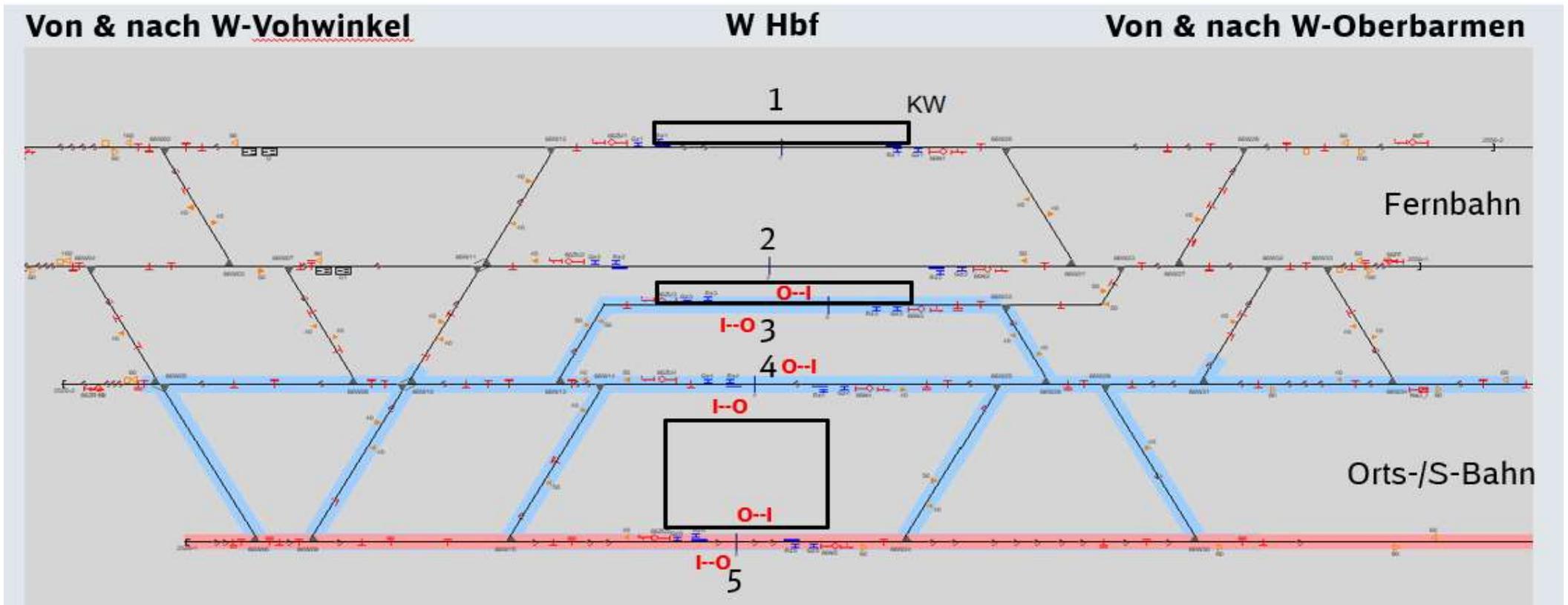
## Ifd. Nr. 1

### Maßnahmenbeschreibung:

**Aufteilung der Bahnsteige im Ortsbahnbereich Wuppertal Hbf auf mehrer Abschnitte.**

- Einbau einer Zwischensignalisierung - gleichzeitige Einfahrten - in Gleis 3.
- Einbau einer Zugdeckungssignalisierung - keine gleichzeitigen Einfahrten - in die Gleise 4+5.

### Lageplan:



## Ifd. Nr. 1

### Wirtschaftliche Daten:

#### Eckdaten

akt. Leistungsphase	0
Projektleiter	N.N.

#### GWU

GWU	2,132 Mio.€
Plako: 0,528 Mio.€	Bauko: 1,604 Mio.€

#### Jahresscheiben (in T€)

	VS 2021	VS 2022	VS 2023	VS 2024	VS 2025	VS 2026	VS 2027	VS 2028 ff.
Baukosten								1.604
Planungs-kosten			1	29	50	55	26	367

#### Terminschiene

	Vorliegen Zuwendungsbe-scheid	VP genehmigt	Planrecht	Abschluss EP/GP	Baubeginn	IBN
Prognose	02/2022	02/2025	12/2028	01/2029	07/2029	01/2031

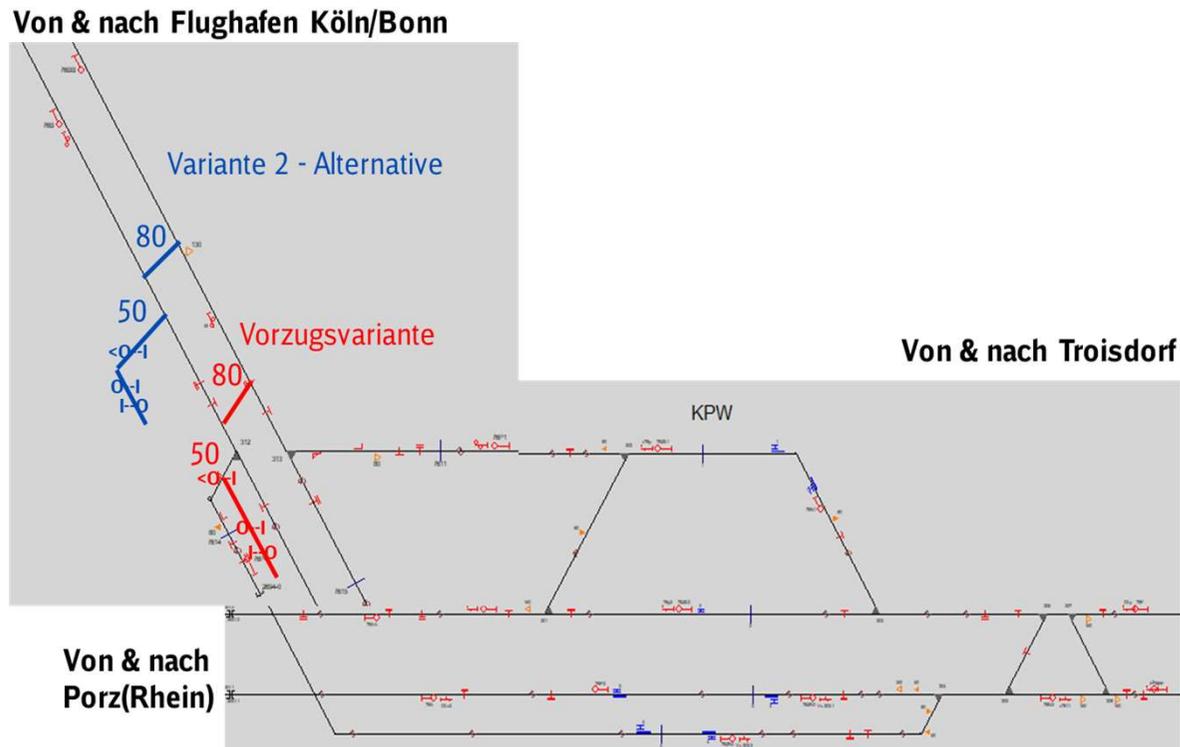
## Ifd. Nr. 2

### Maßnahmenbeschreibung:

**Entlastung der Überleitungen im Bahnhof Flughafen Köln-Bonn durch Verlagerung der Bahnsteigwende aus dem Flughafen in eine neue Wendeanlage im Bereich Porz-Wahn.**

- Neubau Weichenverbindung,  $V_{max}$  80 km/h.
- Neubau Wendegleis, mind. 215m Nutzlänge, 330m Nutzlänge sofern möglich.
- Ergänzung Signalisierung, Erweiterung des Bahnhofsbereichs Porz-Wahn.

### Lageplan:



## Ifd. Nr. 2

### Wirtschaftliche Daten:

#### Eckdaten

akt. Leistungsphase	0
Projektleiter	N.N.

#### GWU

GWU	4,108 Mio.€
Plako: 0,873 Mio.€	Bauko: 3,235 Mio.€

#### Jahresscheiben (in T€)

	VS 2021	VS 2022	VS 2023	VS 2024	VS 2025	VS 2026	VS 2027	VS 2028 ff.
Baukosten								3.235
Planungs-kosten		56	53	74	101	43	123	423

#### Terminschiene

	Vorliegen Zuwendungsbe-scheid	VP genehmigt	Planrecht	Abschluss EP/GP	Baubeginn	IBN
Prognose	02/2022	02/2025	03/2027	06/2027	03/2028	12/2028

# Abzw Kolkmannshof zwischen Duisburg und Oberhausen

## Strecke 2650

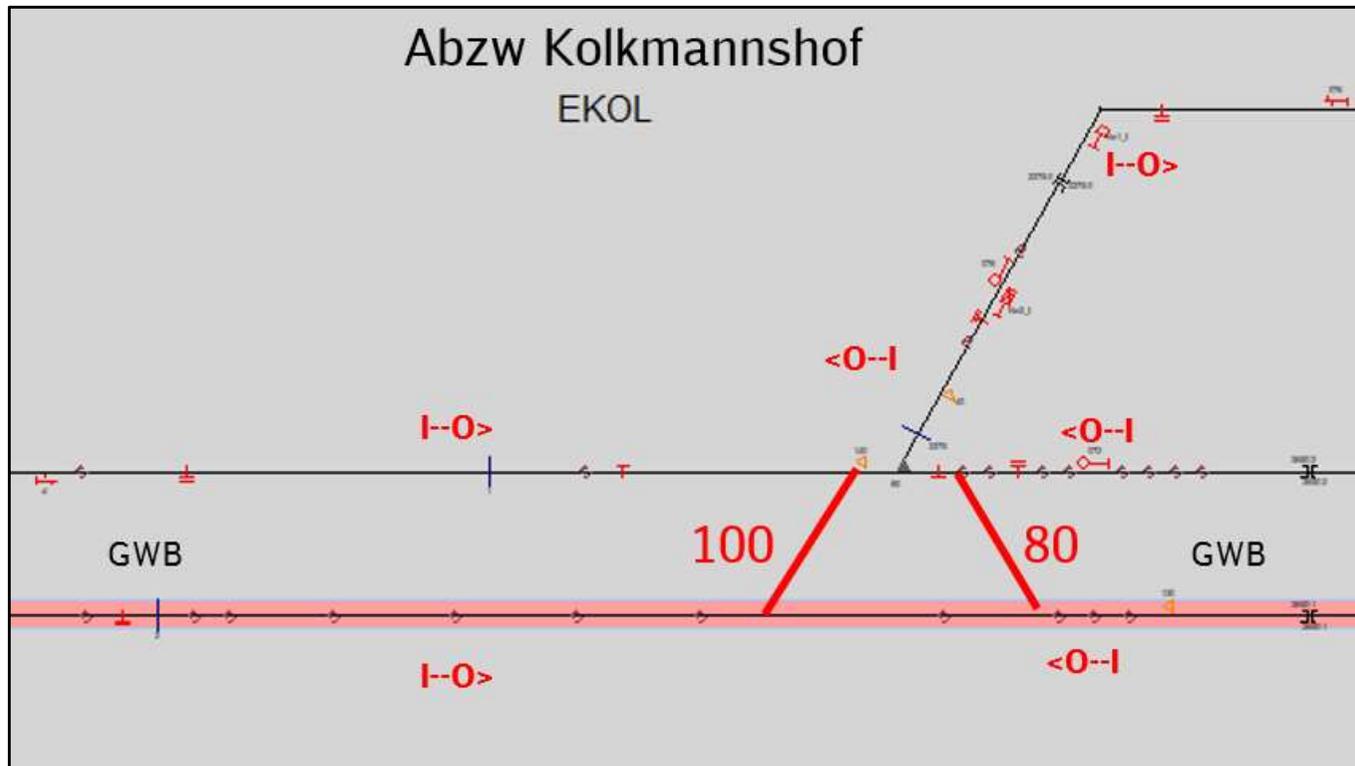
### lfd. Nr. 3

#### Maßnahmenbeschreibung:

**Verkürzung der Linksfahrten (GWB) zwischen Duisburg und Oberhausen, frühzeitige Rückkehr in den Rechtsfahrbetrieb, volle Nutzung der Dreigleisigkeit.**

- Neubau von 2 Weichenverbindungen, südlich mit  $V_{max}$  100 km/h, nördlich mit  $V_{max}$  80 km/h.
- Ergänzung der Signalisierung am Abzweig Kolkmannshof und in Oberhausen Hbf.

#### Lageplan:



# Abzw Kolkmannshof zwischen Duisburg und Oberhausen

## Strecke 2650

### lf. Nr. 3



### Wirtschaftliche Daten:

#### Eckdaten

akt. Leistungsphase	0
Projektleiter	N.N.

#### GWU

GWU	9,202 Mio.€
Plako: 1,729 Mio.€	Bauko: 7,473 Mio.€

#### Jahresscheiben (in T€)

	VS 2021	VS 2022	VS 2023	VS 2024	VS 2025	VS 2026	VS 2027	VS 2028 ff.
Baukosten								7.473
Planungs-kosten		8	8	95	195	199	84	1.140

#### Terminschiene

	Vorliegen Zuwendungsbe-scheid	VP genehmigt	Planrecht	Abschluss EP/GP	Baubeginn	IBN
Prognose	02/2022	09/2024	11/2027	12/2027	06/2028	12/2029

# 2 zus. Weichen Überleitweichen für GWB zwischen Sechtem und Brühl Pbf

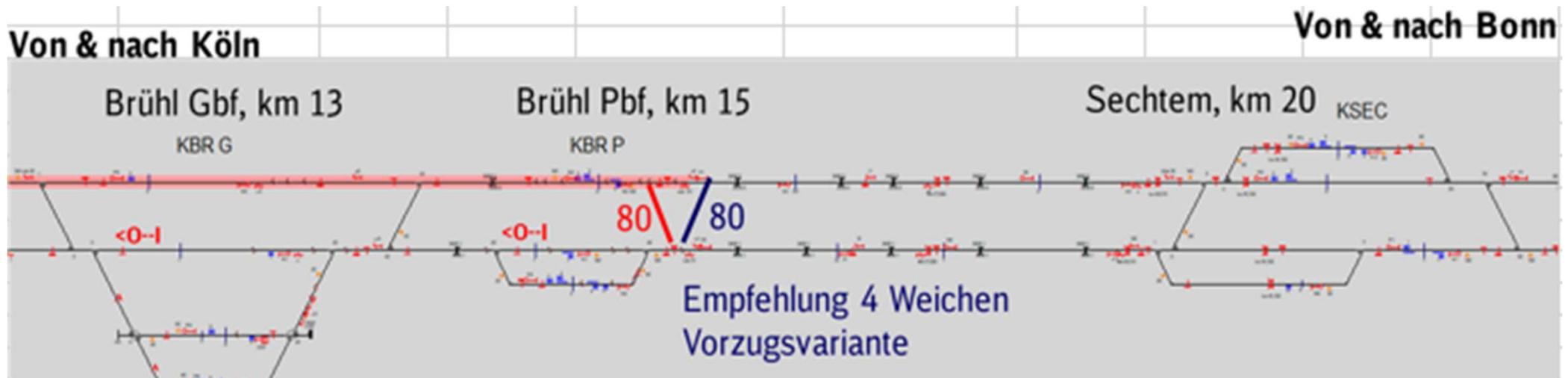
## Ifd. Nr. 4

### Maßnahmenbeschreibung:

**Verkürzung der Linksfahrten (GWB) zwischen Brühl und Sechtem, frühzeitige Rückkehr in den Rechtsfahrbetrieb, Vermeidung von Umwegfahrten im Bf Brühl.**

- Einbau eines Weichentrapezes im Südkopf Bf Brühl, Vmax 80 km/h.
- Ergänzung der Signalisierung im Bf Brühl
- Ausstattung der durchgehenden Hauptgleise in Gegenrichtung mit Hauptsignalen.

### Lageplan:



# 2 zus. Weichen Überleitweichen für GWB zwischen Sechtem und Brühl Pbf

## lf. Nr. 4



### Wirtschaftliche Daten:

#### Eckdaten

akt. Leistungsphase	0
Projektleiter	N.N.

#### GWU

GWU	5,005 Mio.€
Plako: 1,067 Mio.€	Bauko: 3,939 Mio.€

#### Jahresscheiben (in T€)

	VS 2021	VS 2022	VS 2023	VS 2024	VS 2025	VS 2026	VS 2027	VS 2028 ff.
Baukosten							766	3.173
Planungs-kosten		68	64	91	124	53	150	517

#### Terminschiene

	Vorliegen Zuwendungsbe-scheid	VP genehmigt	Planrecht	Abschluss EP/GP	Baubeginn	IBN
Prognose	02/2022	12/2024	10/2026	12/2026	10/2027	06/2028

# Zusätzliche Streckenverbindung S-Bahn- (2670)/Güterstrecke (2324) in Köln-Mülheim

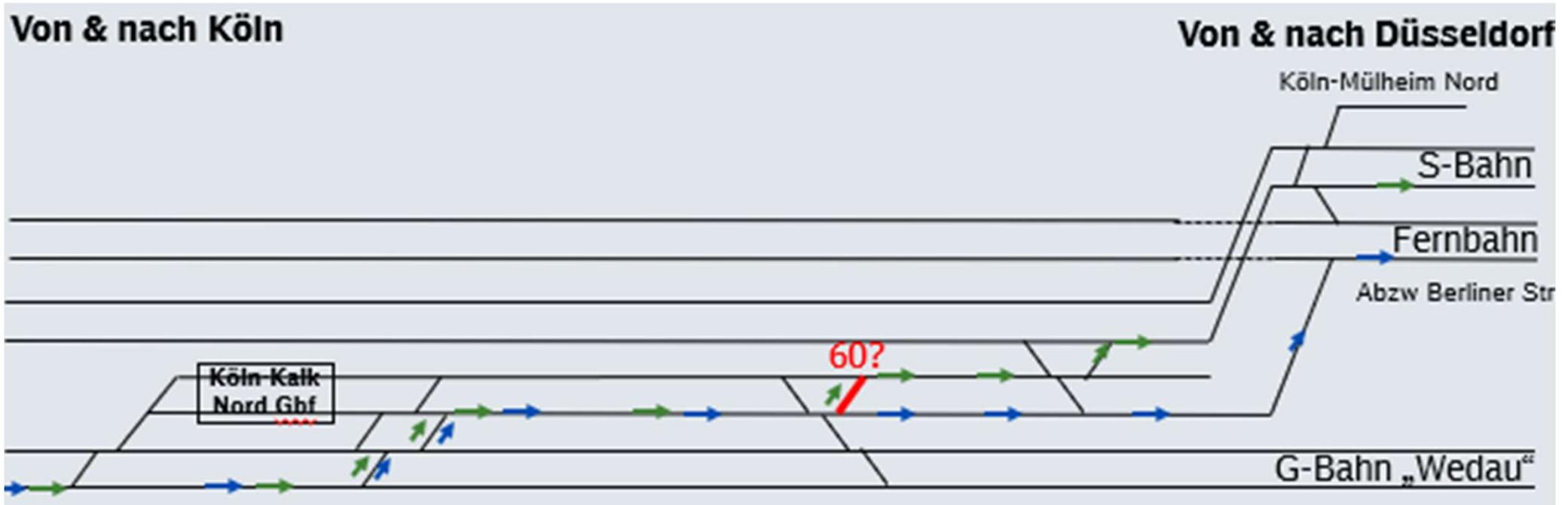
## Ifd. Nr. 5

### Maßnahmenbeschreibung:

**Vollwertige Nutzung der S-Bahn Köln-Düsseldorf für Umleitungs- und Entlastungszwecke, vollständige Anbindung der S-Bahn an das Güterzugsystem Köln-Mülheim.**

- Weichenverbindung im Nordosten des Bahnhofs Köln-Mülheim, Vmax mind. 60 km/h.
- Ergänzung der Signalisierung.

### Lageplan:



# Zusätzliche Streckenverbindung S-Bahn- (2670)/Güterstrecke (2324) in Köln-Mülheim

## lfd. Nr. 5



### Wirtschaftliche Daten:

#### Eckdaten

akt. Leistungsphase	0
Projektleiter	Benjamin Lück

#### GWU

GWU	2,866 Mio.€
Plako: 0,647 Mio.€	Bauko: 2,219 Mio.€

#### Jahresscheiben (in T€)

	VS 2021	VS 2022	VS 2023	VS 2024	VS 2025	VS 2026	VS 2027	VS 2028 ff.
Baukosten							433	1.786
Planungs-kosten		41	39	55	75	32	91	313

#### Terminschiene

	Vorliegen Zuwendungsbe-scheid	VP genehmigt	Planrecht	Abschluss EP/GP	Baubeginn	IBN
Prognose	02/2022	12/2024	10/2026	12/2026	10/2027	02/2028



# Reaktivierung Bahnsteig 2 - Gleis 5 in Oberhausen Hbf sowie Anbindung nach Essen-Altenessen Ifd. Nr. 6



## Wirtschaftliche Daten:

### Eckdaten

akt. Leistungsphase	0
Projektleiter	N.N.

### GWU

GWU	23,431 Mio.€ (davon 4,05 S&S)
Plako: 4,407 Mio.€ (davon 0,95 S&S)	Bauko: 18,874 Mio.€ (davon 3,1 S&S)

### Jahresscheiben (in T€)

	VS 2021	VS 2022	VS 2023	VS 2024	VS 2025	VS 2026	VS 2027	VS 2028 ff.
Baukosten								18.874 (3.100)
Planungs-kosten				200	286	541 (95)	255 (190)	3.125 (665)

### Terminschiene

	Vorliegen Zuwendungsbe-scheid	VP genehmigt	Planrecht	Abschluss EP/GP	Baubeginn	IBN
Prognose	02/2022	11/2025	06/2029	07/2029	01/2030	07/2031

# Nachrüsten Gleiswechselbetrieb auf allen östlichen Zulaufstrecken Hagen Hbf

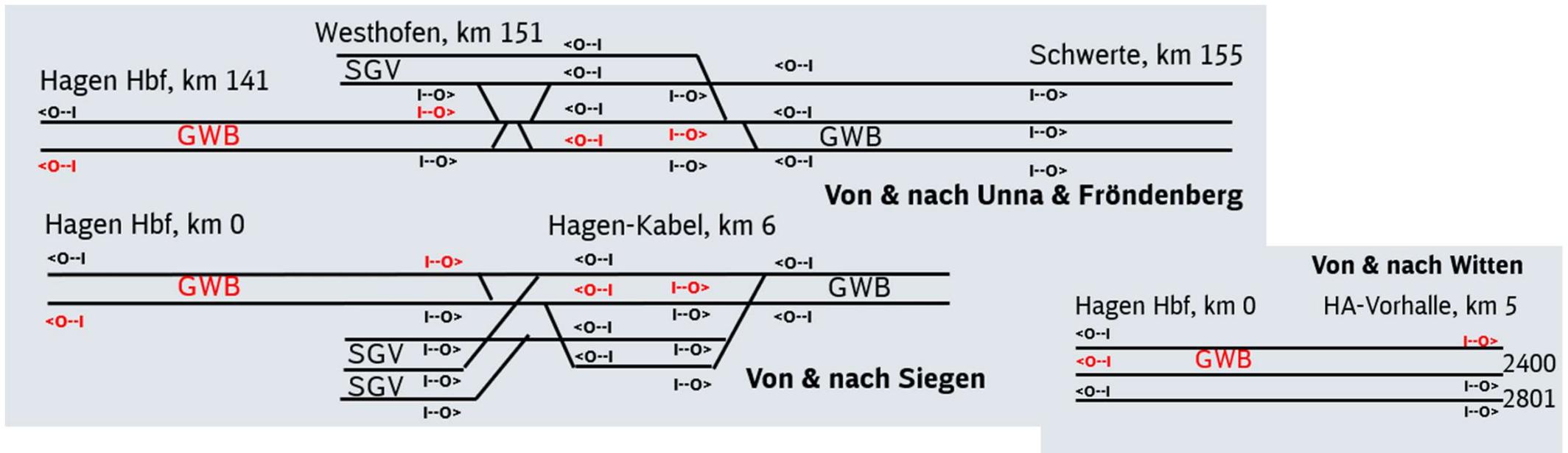
## lfd. Nr. 7

### Maßnahmenbeschreibung:

**Einführung des signalisierten Linksfahrbetriebes (GWB) auf allen östlichen Zulaufstrecken des Hagener Hbf Richtung Witten, Unna und Siegen, Vermeidung von Umwegfahrten in den Bahnhöfen.**

- Ergänzung der Signalisierung in Hagen Hbf.
- Ergänzung der Signalisierung in Hagen-Vorhalle,
- Ergänzung der Signalisierung in Hagen-Kabel, zusätzlich Bahnhofssignalisierung in Gegenrichtung.
- Ergänzung der Signalisierung in Westhofen, zusätzlich Bahnhofssignalisierung in Gegenrichtung.
- Anpassung der Blocksignalisierung.

### Lagepläne:



# Nachrüsten Gleiswechselbetrieb auf allen östlichen Zulaufstrecken Hagen Hbf Ifd. Nr. 7



## Wirtschaftliche Daten:

### Eckdaten

akt. Leistungsphase	0
Projektleiter	N.N.

### GWU

GWU	13,024 Mio.€
Plako: 2,525 Mio.€	Bauko: 10,499 Mio.€

### Jahresscheiben (in T€)

	VS 2021	VS 2022	VS 2023	VS 2024	VS 2025	VS 2026	VS 2027	VS 2028 ff.
Baukosten								10.499
Planungs-kosten		10	10	139	141	433	137	1.655

### Terminschiene

	Vorliegen Zuwendungsbe-scheid	VP genehmigt	Planrecht	Abschluss EP/GP	Baubeginn	IBN
Prognose	02/2022	09/2025	04/2029	05/2029	11/2029	05/2031

# Einrichtung GWB zwischen Essen Hbf und Gelsenkirchen Hbf

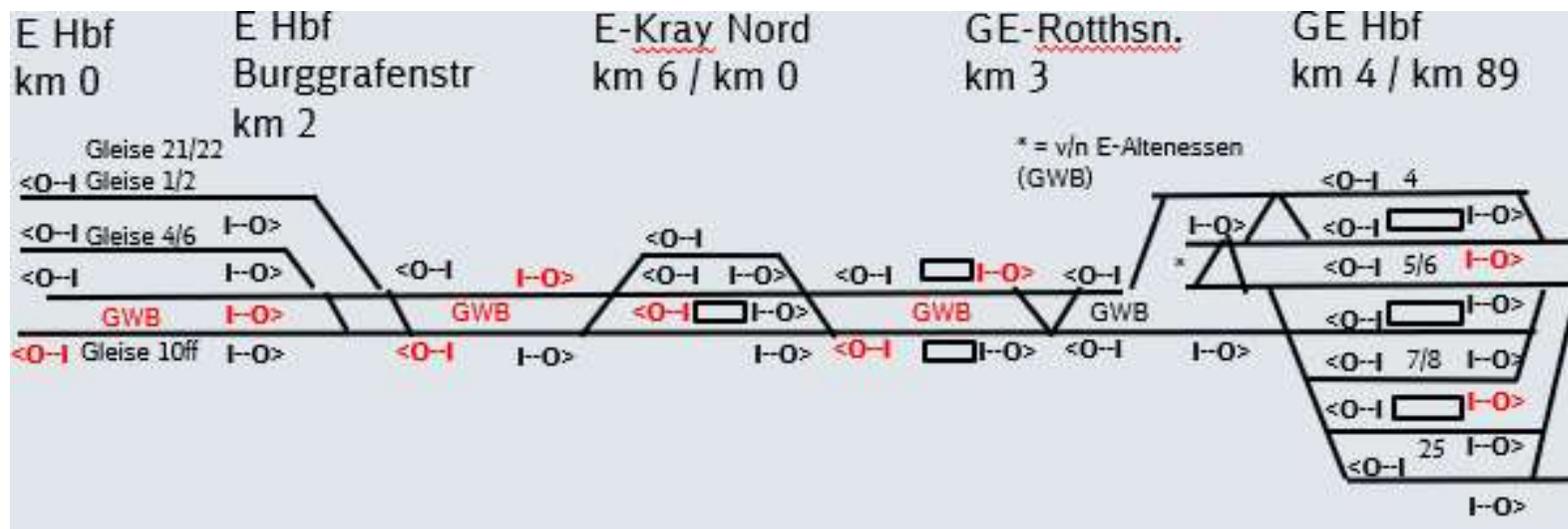
## lfd. Nr. 8

### Maßnahmenbeschreibung:

#### **Einführung des signalisierten Linksfahrbetriebes (GWB) zwischen Essen und Gelsenkirchen, Vermeidung von Umwegfahrten in den Bahnhöfen.**

- Ergänzung der Signalisierung in Essen Hbf und im Bezirk Burggrafenstraße.
- Ergänzung der Signalisierung in Essen-Kray Nord.
- Ergänzung der Signalisierung in Gelsenkirchen-Rotthausen.
- Ergänzung der Signalisierung in Gelsenkirchen Hbf.
- Zusätzliche Bahnhofssignalisierungen in Gegenrichtung in allen Betriebsstellen.

### Lageplan:



# Einrichtung GWB zwischen Essen Hbf und Gelsenkirchen Hbf

## lf. Nr. 8



### Wirtschaftliche Daten:

#### Eckdaten

akt. Leistungsphase	0
Projektleiter	N.N.

#### GWU

GWU	6,759 Mio.€
Plako: 1,276 Mio.€	Bauko: 5,483 Mio.€

#### Jahresscheiben (in T€)

	VS 2021	VS 2022	VS 2023	VS 2024	VS 2025	VS 2026	VS 2027	VS 2028 ff.
Baukosten								5.483
Planungs-kosten			1	70	107	109	123	867

#### Terminschiene

	Vorliegen Zuwendungsbe-scheid	VP genehmigt	Planrecht	Abschluss EP/GP	Baubeginn	IBN
Prognose	02/2022	12/2025	07/2029	08/2029	02/2030	08/2031

# Einrichtung GWB zwischen Dortmund-Derne und Lünen-Preußen

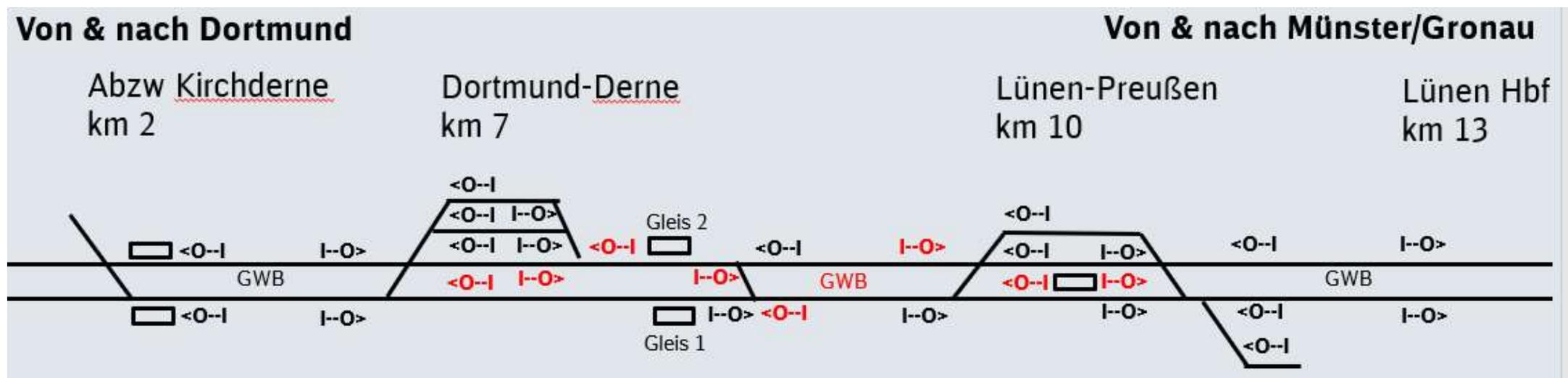
## Ifd. Nr. 9

### Maßnahmenbeschreibung:

**Einführung des signalisierten Linksfahrbetriebes (GWB) zwischen Dortmund-Derne und Lünen-Preußen, Vermeidung von Umwegfahrten in den Bahnhöfen. Schaffung von Bahnsteigwendemöglichkeiten bei Streckensperrungen.**

- Ergänzung der Signalisierung in Dortmund-Derne incl. Zwischensignalisierung.
- Ergänzung der Signalisierung in Lünen-Preußen.
- Zusätzliche Bahnhofssignalisierungen in Gegenrichtung in beiden Betriebsstellen.

### Lageplan:



# Einrichtung GWB zwischen Dortmund-Derne und Lünen-Preußen

## Ifd. Nr. 9



### Wirtschaftliche Daten:

#### Eckdaten

akt. Leistungsphase	0
Projektleiter	N.N.

#### GWU

GWU	2,864 Mio.€
Plako: 0,707 Mio.€	Bauko: 2,157 Mio.€

#### Jahresscheiben (in T€)

	VS 2021	VS 2022	VS 2023	VS 2024	VS 2025	VS 2026	VS 2027	VS 2028 ff.
Baukosten								2.157
Planungs-kosten		31	38	39	40	41	35	484

#### Terminschiene

	Vorliegen Zuwendungsbe-scheid	VP genehmigt	Planrecht	Abschluss EP/GP	Baubeginn	IBN
Prognose	02/2022	06/2025	01/2029	02/2029	08/2029	02/2031

# Änderung einer Weichenverbindung zur Geschwindigkeitserhöhung bei Einfahrt nach Köln Deutz Ifd. Nr. 10

## Maßnahmenbeschreibung:

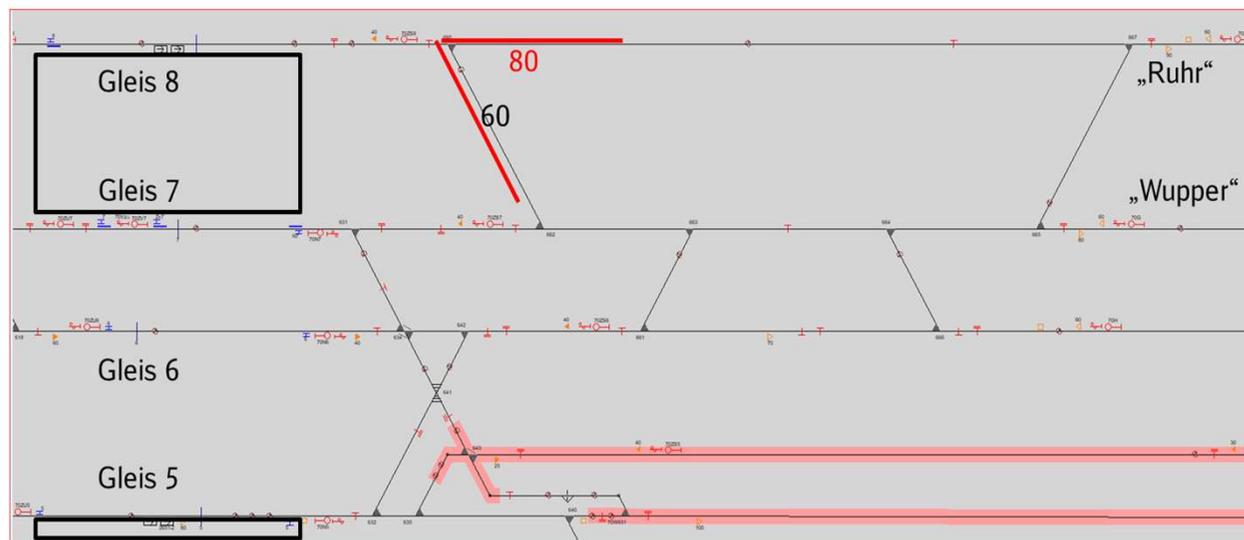
**Erhöhung der Einfahr-Vmax in Köln-Deutz, schnellere Räumung für Nachfolgefahrten bei Teilstreckensperrungen.**

- Änderung einer Weichenverbindung neu mit Vmax aus Richtung Köln-Mülheim.
- Ergänzung der Signalisierung in Köln-Deutz.
- Anpassung der Oberleitung.

## Lageplan:

Nach Köln Hbf

Von Köln-Mülheim



# Änderung einer Weichenverbindung zur Geschwindigkeitserhöhung bei Einfahrt nach Köln Deutz Ifd. Nr. 10

## Wirtschaftliche Daten:

### Eckdaten

akt. Leistungsphase	0
Projektleiter	N.N.

### GWU

GWU	3,34 Mio.€
Plako: 0,751 Mio.€	Bauko: 2,589 Mio.€

### Jahresscheiben (in T€)

	VS 2021	VS 2022	VS 2023	VS 2024	VS 2025	VS 2026	VS 2027	VS 2028 ff.
Baukosten							506	2.083
Planungs-kosten		48	45	64	87	37	106	364

### Terminschiene

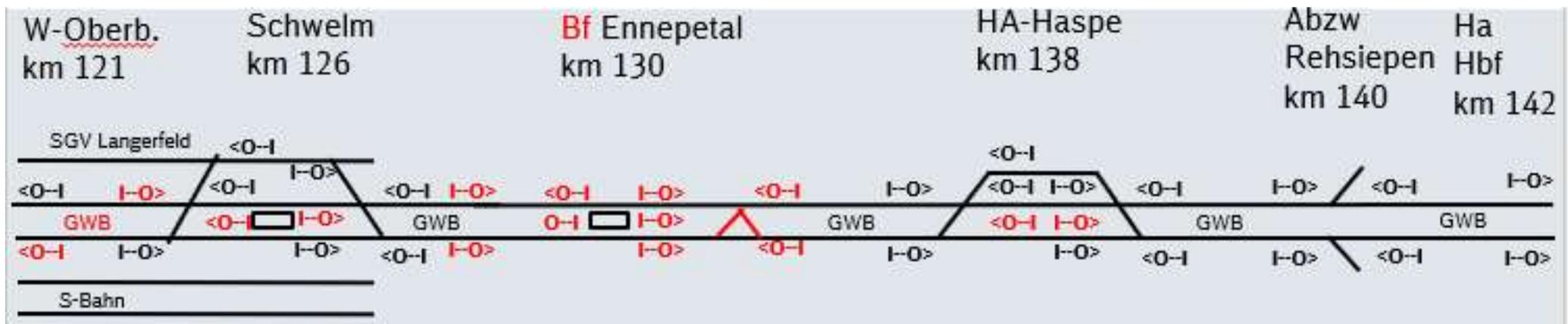
	Vorliegen Zuwendungsbe-scheid	VP genehmigt	Planrecht	Abschluss EP/GP	Baubeginn	IBN
Prognose	02/2022	12/2024	10/2026	12/2026	10/2027	06/2028

### Maßnahmenbeschreibung:

**Komplettierung, Stärkung und Verkürzung des signalisierten Linksfahrbetriebes (GWB) zwischen Wuppertal und Hagen, Vermeidung von Umwegfahrten in den Bahnhöfen, Schaffung Wendemöglichkeit in Ennepetal bei Streckensperrungen.**

- Neue signalmäßige Linksfahrt (GWB) zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Schwelm.
- Unterteilung der Linksfahrtabschnitte durch neue Überleitungen in Ennepetal, v<sub>max</sub> 80 km/h.
- Ergänzung der Signalisierung in Ennepetal, Schaffung eines Bahnhofs,
- Ergänzung der Signalisierung Wuppertal-Oberbarmen
- Ergänzung der Signalisierung in Schwelm
- Ergänzung der Signalisierung in Hagen-Haspe.
- Zusätzliche Bahnhofssignalisierungen in Gegenrichtung in Schwelm und Hagen-Haspe.

### Lageplan:



# Ausbau Haltepunkt Ennepetal

## lfd. Nr. 11



### Wirtschaftliche Daten:

#### Eckdaten

akt. Leistungsphase	0
Projektleiter	N.N.

#### GWU

GWU	15,572 Mio.€
Plako: 3,024 Mio.€	Bauko: 12,548 Mio.€

#### Jahresscheiben (in T€)

	VS 2021	VS 2022	VS 2023	VS 2024	VS 2025	VS 2026	VS 2027	VS 2028 ff.
Baukosten								12.548
Planungs-kosten				222	227	376	147	2.046

#### Terminschiene

	Vorliegen Zuwendungsbe-scheid	VP genehmigt	Planrecht	Abschluss EP/GP	Baubeginn	IBN
Prognose	02/2022	03/2025	10/2028	11/2028	05/2029	11/2030