

- Anlage 2 -

Kriterien	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Ø Geschwindigkeit	35,9 km/h	35,4 km/h	34,6 km/h
Direktheit	1,7 (Luftlinie) 1,3 (Straßennetz)	1,6 (Luftlinie) 1,4 (Straßennetz)	1,5 (Luftlinie) 1,1 (Straßennetz)
Förderfähigkeit	<p>Die Förderfähigkeit gemäß der Förderkriterien des NVR ist rein formell nicht gegeben. Leicht überschritten wird die Anforderung an die Direktheit der Linienführung.</p> <p>Im vorhandenen Straßennetz ist jedoch keine wesentlich direktere Linienführung möglich.</p> <p>Neben dem RE5 (RRX) erfolgt bei dieser Linienführung durch die Andienung von drei SPNV-Haltepunkten eine Verknüpfung mit dem RE 7 sowie der S6.</p>	<p>Die Förderfähigkeit gemäß der Förderkriterien des NVR ist rein formell nicht gegeben. Leicht überschritten wird die Anforderung an die Direktheit der Linienführung.</p> <p>Im vorhandenen Straßennetz ist jedoch keine wesentlich direktere Linienführung möglich.</p> <p>Neben dem RE5 (RRX) erfolgt bei dieser Linienführung durch die Andienung von drei SPNV-Haltepunkten eine Verknüpfung mit der RB48 sowie der S6,</p>	<p>Förderfähigkeit formell erfüllt; Durchschnittsgeschwindigkeit und die Direktheit der Linienführung entsprechen den Förderkriterien des NVR, sofern die Ermittlung der Direktheit anhand des Straßennetzes erfolgt.</p> <p>Verknüpfung mit der RB48 in Leichlingen.</p>
Potenziale	bis zu 490.000 Fahrgäste / Jahr (davon 20-30 % durch Verlagerungen von bestehenden Angeboten im Korridor)	bis zu 462.000 Fahrgäste / Jahr (davon 20-30 % durch Verlagerungen von bestehenden Angeboten im Korridor)	bis zu 252.000 Fahrgäste / Jahr (davon 20-30 % durch Verlagerungen von bestehenden Angeboten im Korridor)
Fazit	<p>Verknüpfung mit dem RRX (RE 5) taktgebend, Verknüpfung mit SPNV-Angeboten an drei Haltepunkten sowie relevanten Linien an den zentralen Verknüpfungspunkten.</p> <p>Variante weist (wenn auch nur geringfügig) die höchsten Fahrgastpotenziale auf.</p> <p>Aktuelle Konzessionslage durch Parallelbedienung mit Linie 239/240 beachten.</p>	<p>Verknüpfung mit dem RRX (RE 5) taktgebend, Verknüpfung mit SPNV-Angeboten an drei Haltepunkten sowie relevanten Linien an den zentralen Verknüpfungspunkten.</p> <p>Variante weist hohe Fahrgastpotenziale auf.</p> <p>Zeitnahe Realisierung möglich.</p>	<p>Aufwertung des Bestandsangebotes durch Schaffung neuer Direktverbindungen und zielorientierte Angebotsverbesserung mit Ausrichtung auf drei Mittelzentren (Wipperfürth, Wermelskirchen, Leichlingen),</p> <p>Im Vergleich zu den weiteren geprüften Varianten deutlich reduzierte Fahrgastpotenziale.</p> <p>Angesichts der Fahrzeit von knapp über 60 Minuten ist ein wirtschaftlich sinnvoller Umlauf aktuell nicht gegeben.</p>