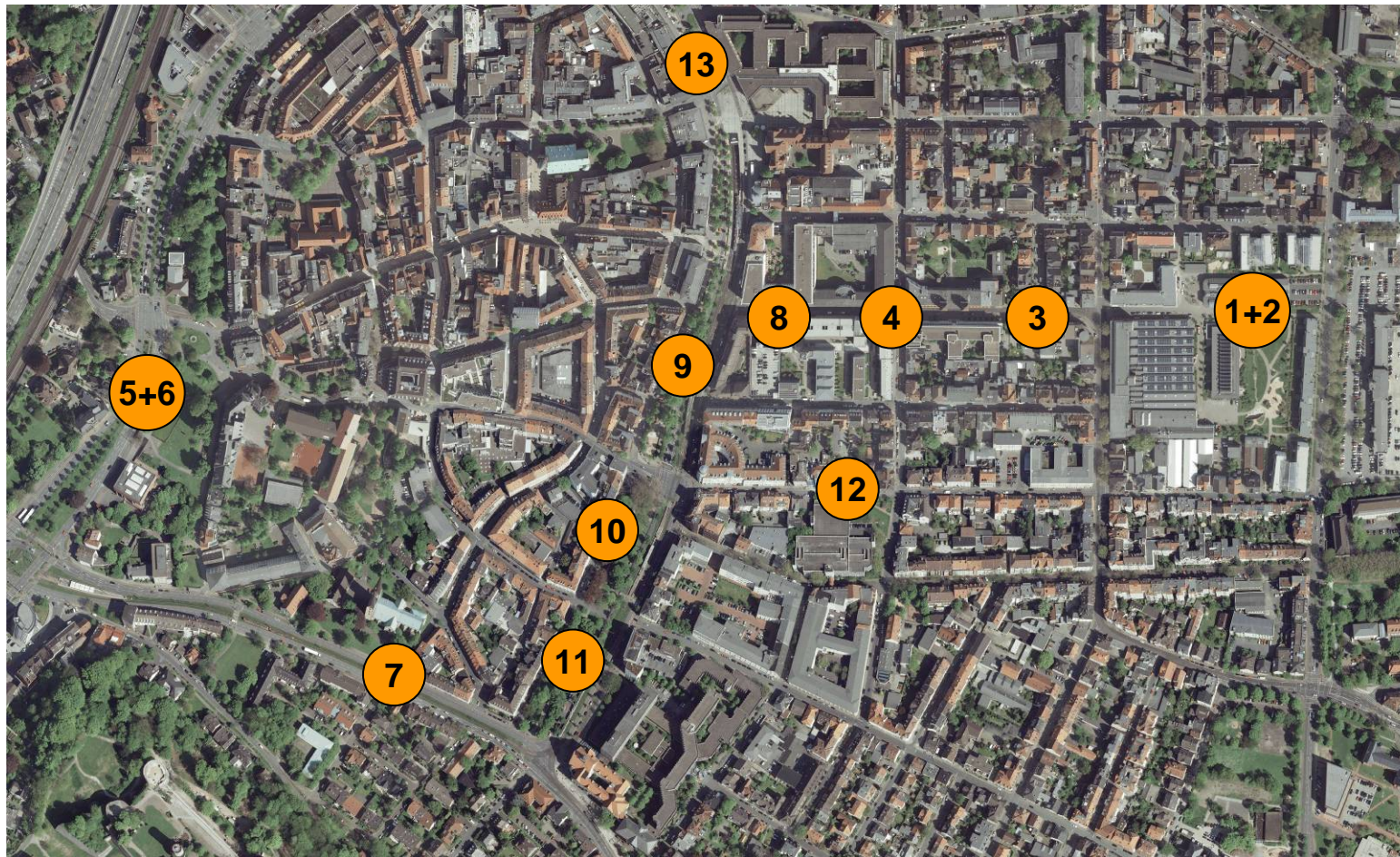
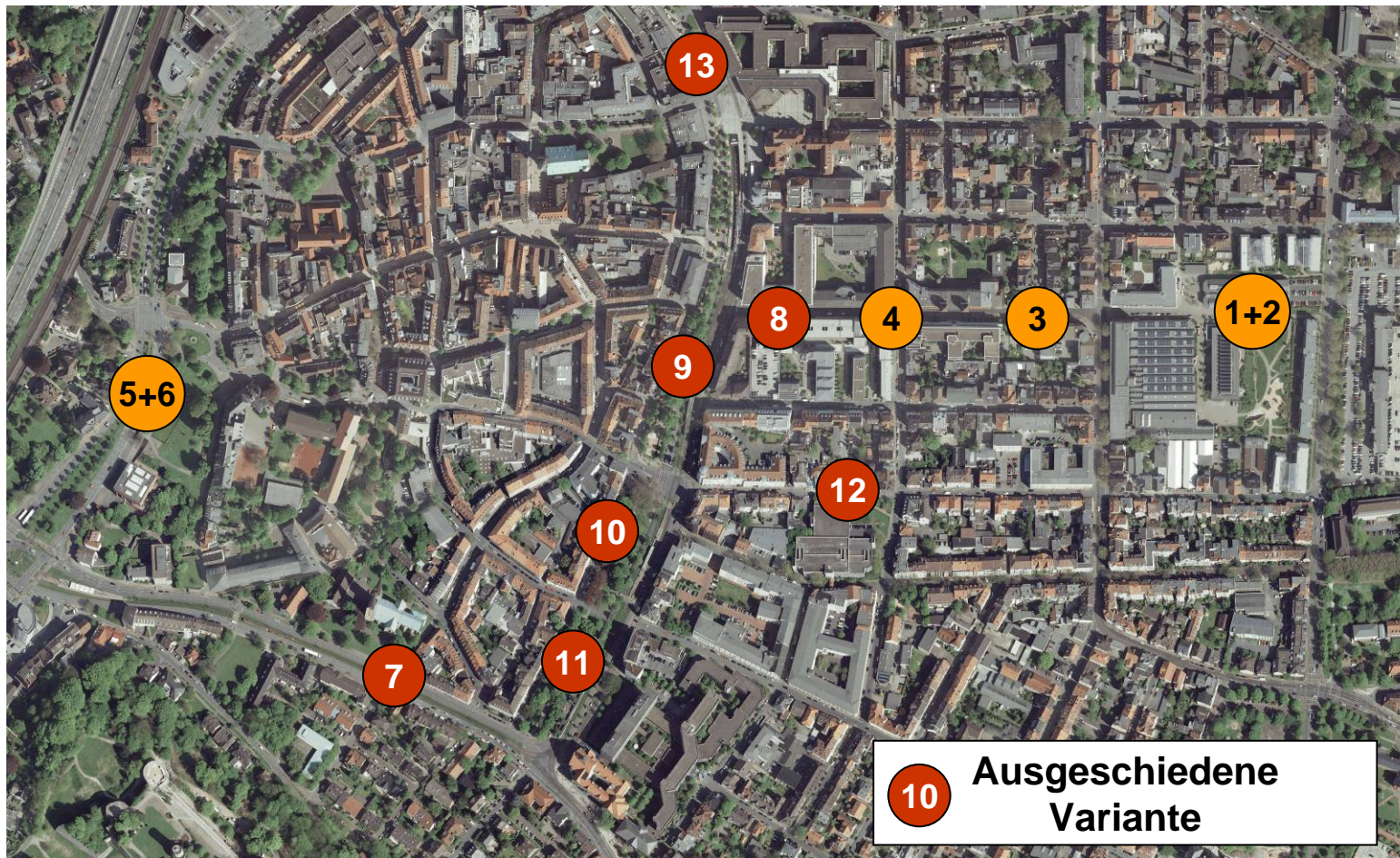


Handlungsoptionen

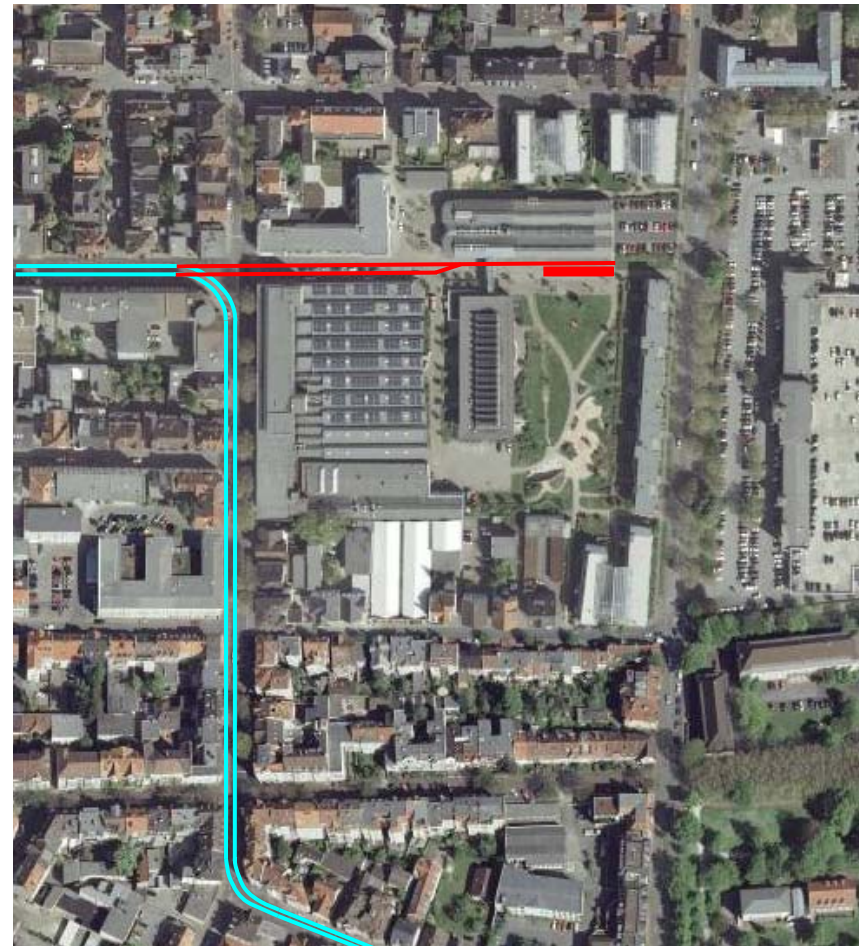


Vorausscheidung



Variante 1: Linie 4 für das Dürkoppquartier

- ▶ Wendeanlage Niederwall wird frei für Störfall
- ▶ Barrierefreier Einstieg und für den StadtBahn-Bereich neu erschlossene Kundenpotenziale
- ▶ Betrieb mit der gleichen Fahrzeuganzahl für die Linie 4 abwickelbar
- ▶ Maßnahmen zur Immissionsminderung (Körperschall) sind in der N.-Dürkopp-Straße erforderlich



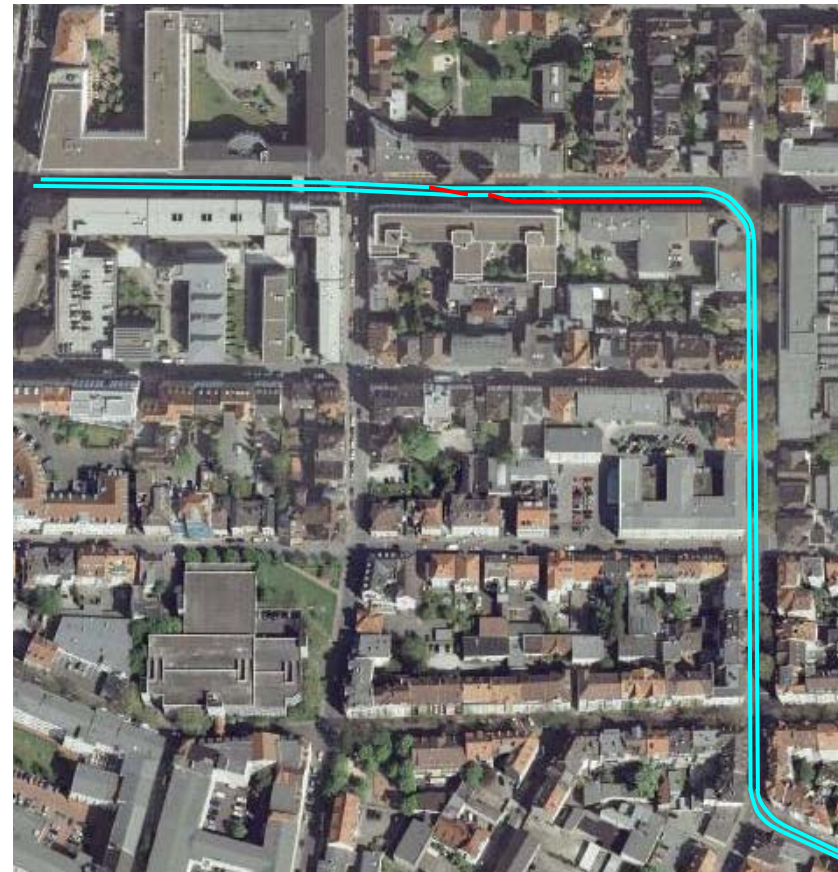
Variante 2: Betriebsgleis im Dürkoppquartier

- ▶ Relativ tunnelnahe Wendeanlage
- ▶ Kein Kundennutzen
- ▶ Maßnahmen zur Immissionsminderung (Körperschall) sind in der N.-Dürkopp-Straße erforderlich
- ▶ Hoher Investitionsaufwand für relativ geringe Fahrtenzahl



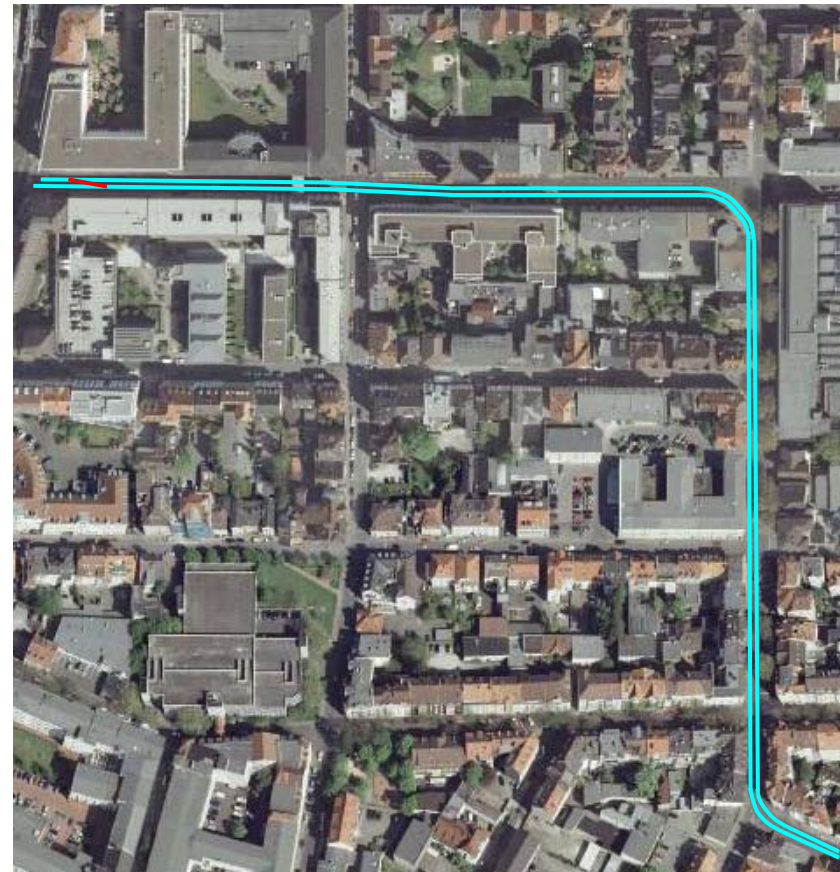
Variante 3: Betriebsgleis an der Haltestelle August-Schroeder-Straße

- ▶ Relativ tunnelnahe Wendeanlage
- ▶ Maßnahmen zur Immissionsminderung (Körperschall) sind in der N.-Dürkopp-Straße erforderlich
- ▶ Leichte Störung des Stadtbahn-Betriebes der Linie 3 und des Individualverkehrs in der gesamten N.-Dürkopp-Straße
- ▶ Relativ hoher Investitionsaufwand für Fahrtenzahl
- ▶ Haltestelle A.-Schroeder-Str. muss stadtauswärts entfallen



Variante 4: Gleiswechsel in der Nikolaus-Dürkopp-Straße

- ▶ Kein Kundennutzen
- ▶ Nachhaltige Störung des StadtBahn-Betriebes der Linie 3 und des Individualverkehrs in der gesamten N.-Dürkopp-Straße
- ▶ Maßnahmen zur Immissionsminderung (Körperschall) sind in der N.-Dürkopp-Straße erforderlich
- ▶ Relativ geringer Investitionsaufwand, aber auch geringe Kosten-Nutzen-Relation



Variante 5: Wendeanlage Obernstraße als Endpunkt der Linie 4

- ▶ Hoher Investitionsaufwand
- ▶ Über den ganzen Tag starker Eingriff in die Kapazität des Knotens Adenauerplatz
- ▶ Hohe Betriebskosten durch Einsatz eines zusätzlichen Zuges
- ▶ Geringer Kundennutzen
- ▶ Die Haltestelle ist nicht barrierefrei ausbaufähig
- ▶ Wendeanlage Niederwall wird frei für Störfall



Variante 6: Wendeanlage Obernstraße für Betriebsfahrten und Störungen

- ▶ Sehr hoher Investitionsaufwand für relativ geringe Fahrtenzahl
- ▶ Kein Kundennutzen
- ▶ In der Hauptverkehrszeit stärkerer Eingriff in die Kapazität des Knotens Adenauerplatz
- ▶ Aus betrieblicher Sicht der entlegenste Punkt zur „Entstörung“ des Abschnittes Rathaus – Hauptbahnhof, für viele Problemszenarien gar nicht geeignet.

