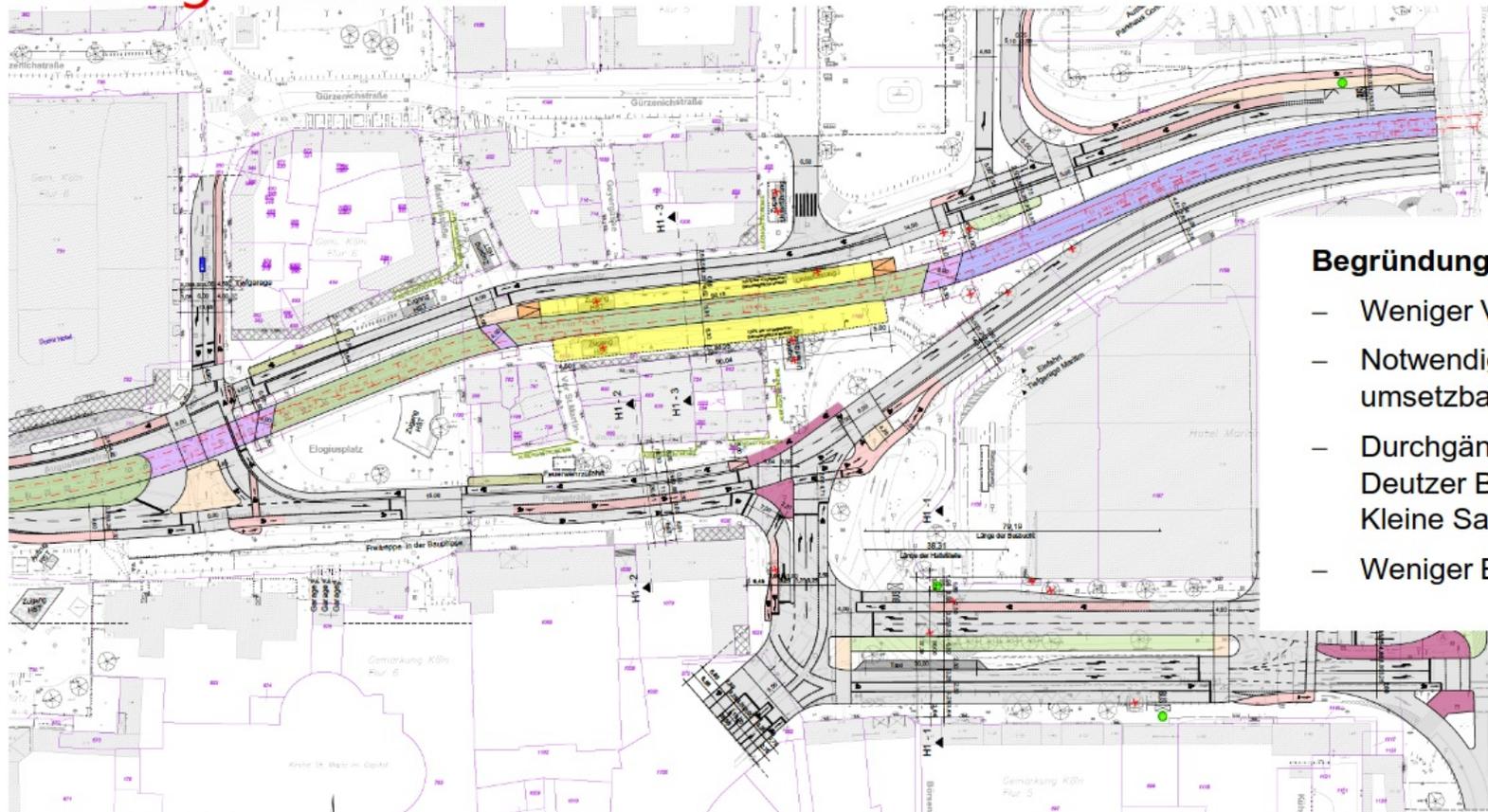


Abschnitt Heumarkt

Vorzugsvariante 1



Begründung

- Weniger Verkehrsflächen
- Notwendige Bahnsteigflächen umsetzbar
- Durchgängige Radverbindung von Deutzer Brücke (Südseite) bis Kleine Sandkaul
- Weniger Baumfällungen

Dezernat für Mobilität
Amt für Straßen und Radwegbau + Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Abschnitt Cäcilienstraße Vorzugsvariante 1



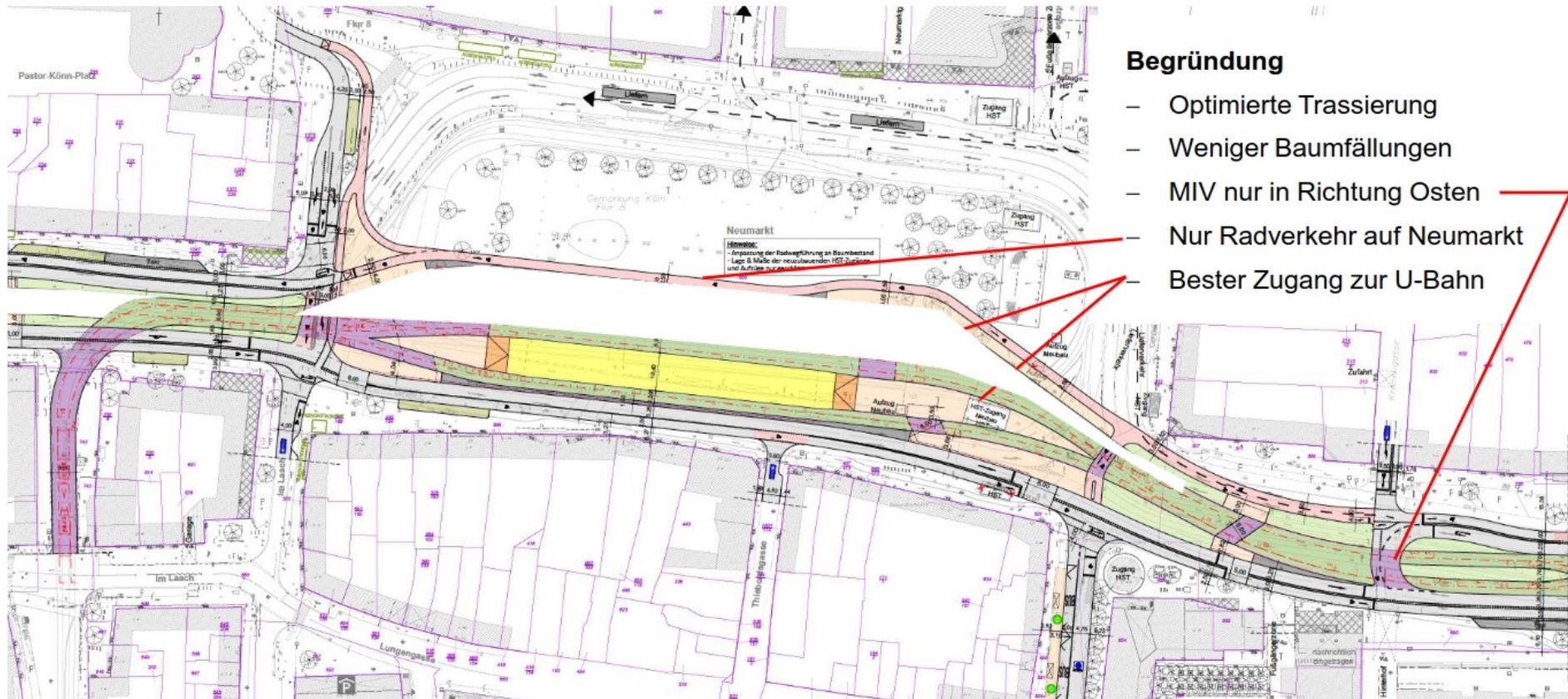
Begründung

- Bestandslage Trassierung
- Verbesserte Gleisquerung
- 1 Fahrstreifen pro Richtung
- Sicherheitstrennstreifen für Radverkehr

Dezernat für Mobilität
 Amt für Straßen und Radwegbau + Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Abschnitt Neumarkt

Vorzugsvariante 6.2

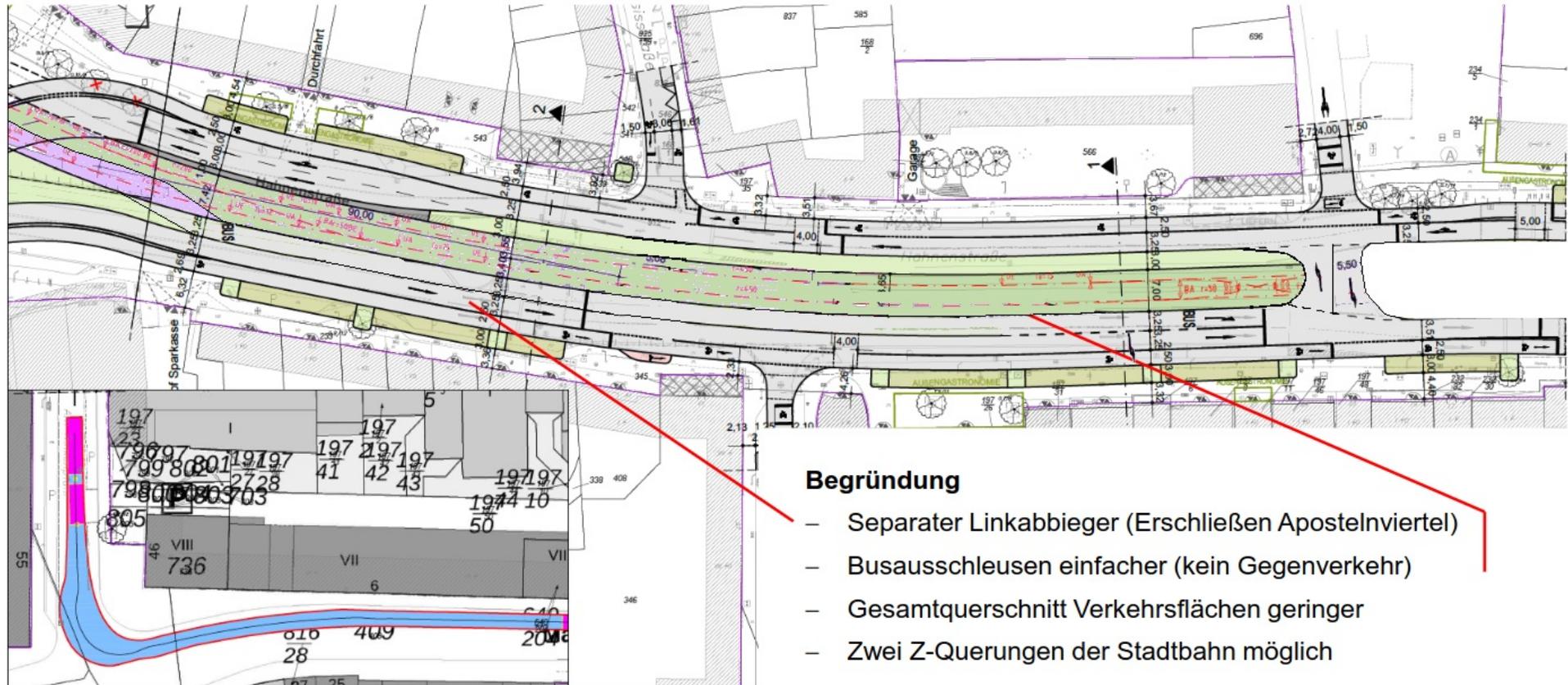


Begründung

- Optimierte Trassierung
- Weniger Baumfällungen
- MIV nur in Richtung Osten
- Nur Radverkehr auf Neumarkt
- Bester Zugang zur U-Bahn

Abschnitt Hahnenstraße

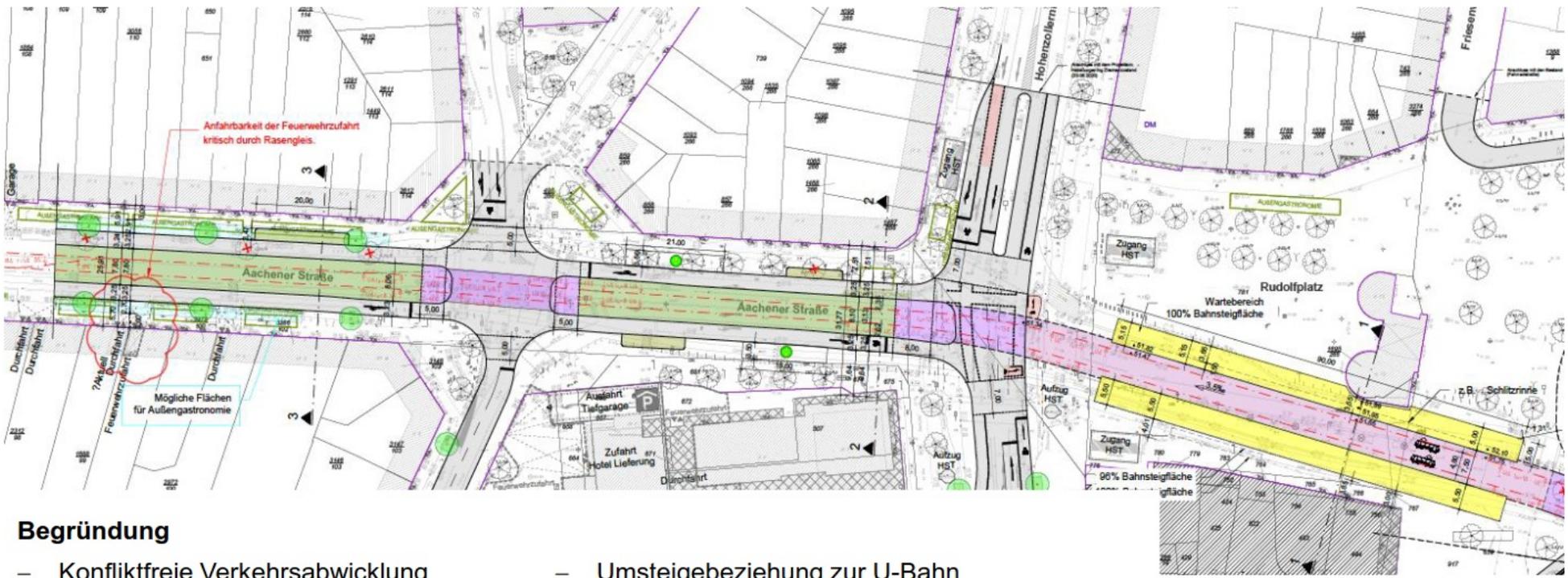
Vorzugsvariante 2



Begründung

- Separater Linkabbieger (Erschließen Apostelviertel)
- Busausschleusen einfacher (kein Gegenverkehr)
- Gesamtquerschnitt Verkehrsflächen geringer
- Zwei Z-Querungen der Stadtbahn möglich

Abschnitt Rudolfplatz Vorzugsvariante 1



Begründung

- Konfliktfreie Verkehrsabwicklung
- Umsteigebeziehung zur U-Bahn
- Gute Trassierung
- Städtebauliche Aspekte - Eingliederung des Bahnsteigs in die Platzfläche

Dezernat für Mobilität
 Amt für Straßen und Radwegbau + Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Abschnitt Moltkestraße

Vorzugsvariante 3.1



Begründung

- Bessere zukünftige S-Bahn Anbindung
- Geradlinige Trassierung

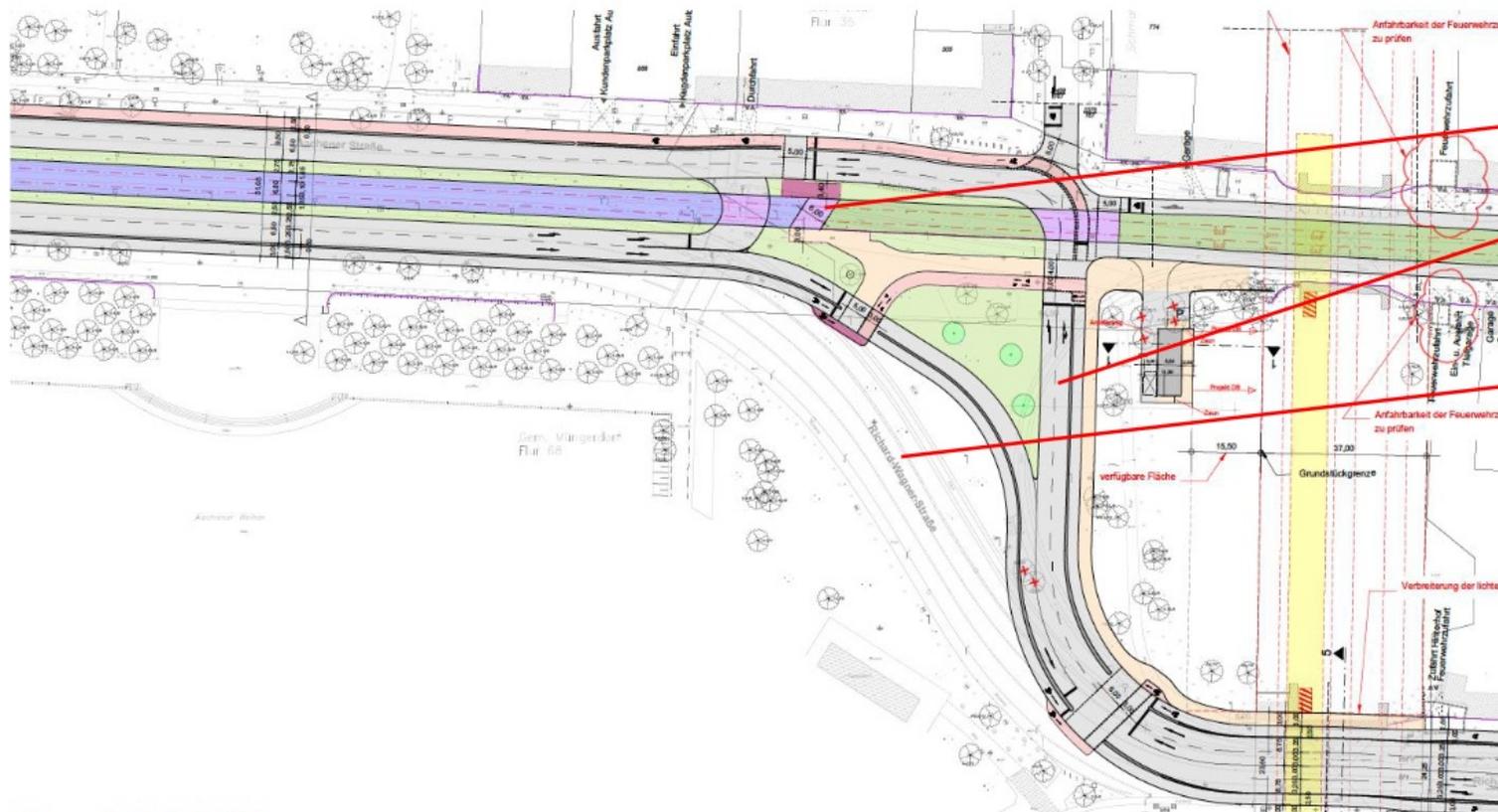
- Mehr Stellfläche für Gastronomie
- Eigenständiger Bahnkörper

Dezernat für Mobilität

Amt für Straßen und Radwegbau + Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Abschnitt Aachener Weiher

Vorzugsvariante 2.2



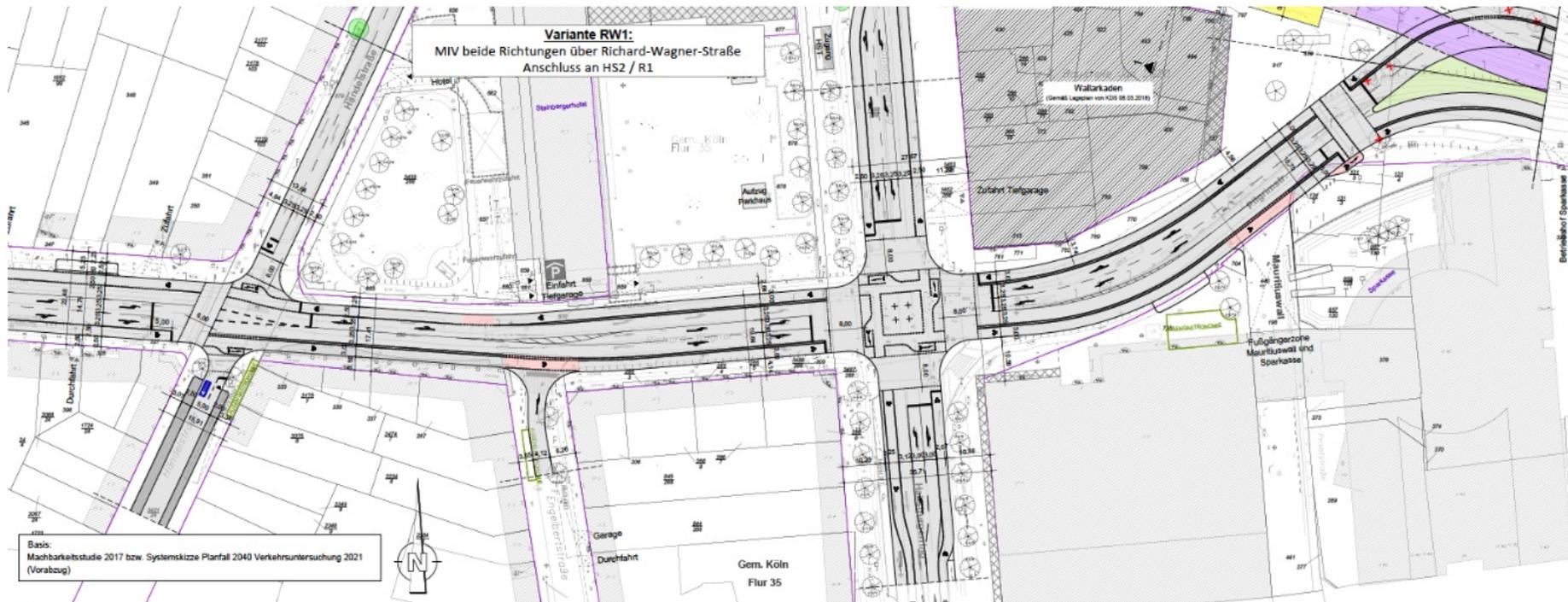
Begründung

- Breite und klar verständliche Z-Querung
- Reduzierte Geschwindigkeit des MIV aufgrund der Straßentrassierung
- Städtebauliche Aspekte - Erweiterung des Areal Aachener Weiher

Dezernat für Mobilität
Amt für Straßen und Radwegbau + Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Abschnitt Richard-Wagner-Straße

Vorzugsvariante (Pilgrimstraße bis Händelstraße)



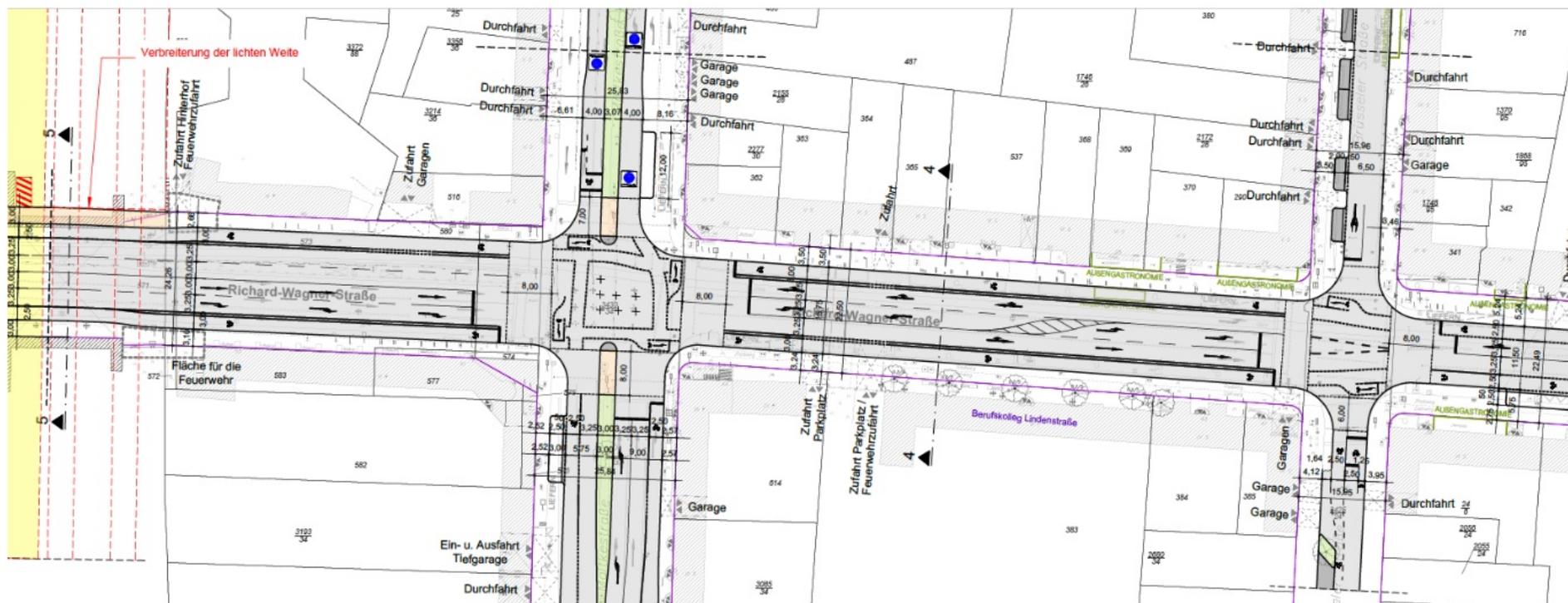
Begründung

- MIV in beiden Richtungen über die Richard-Wagner-Straße
- Breitere Radfahrstreifen

Dezernat für Mobilität
Amt für Straßen und Radwegbau + Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Abschnitt Richard-Wagner-Straße

Vorzugsvariante (Händlerstraße bis Eisenbahnring)



Begründung

- MIV in beiden Richtungen über die Richard-Wagner-Straße
- Breitere Radfahrstreifen

Dezernat für Mobilität

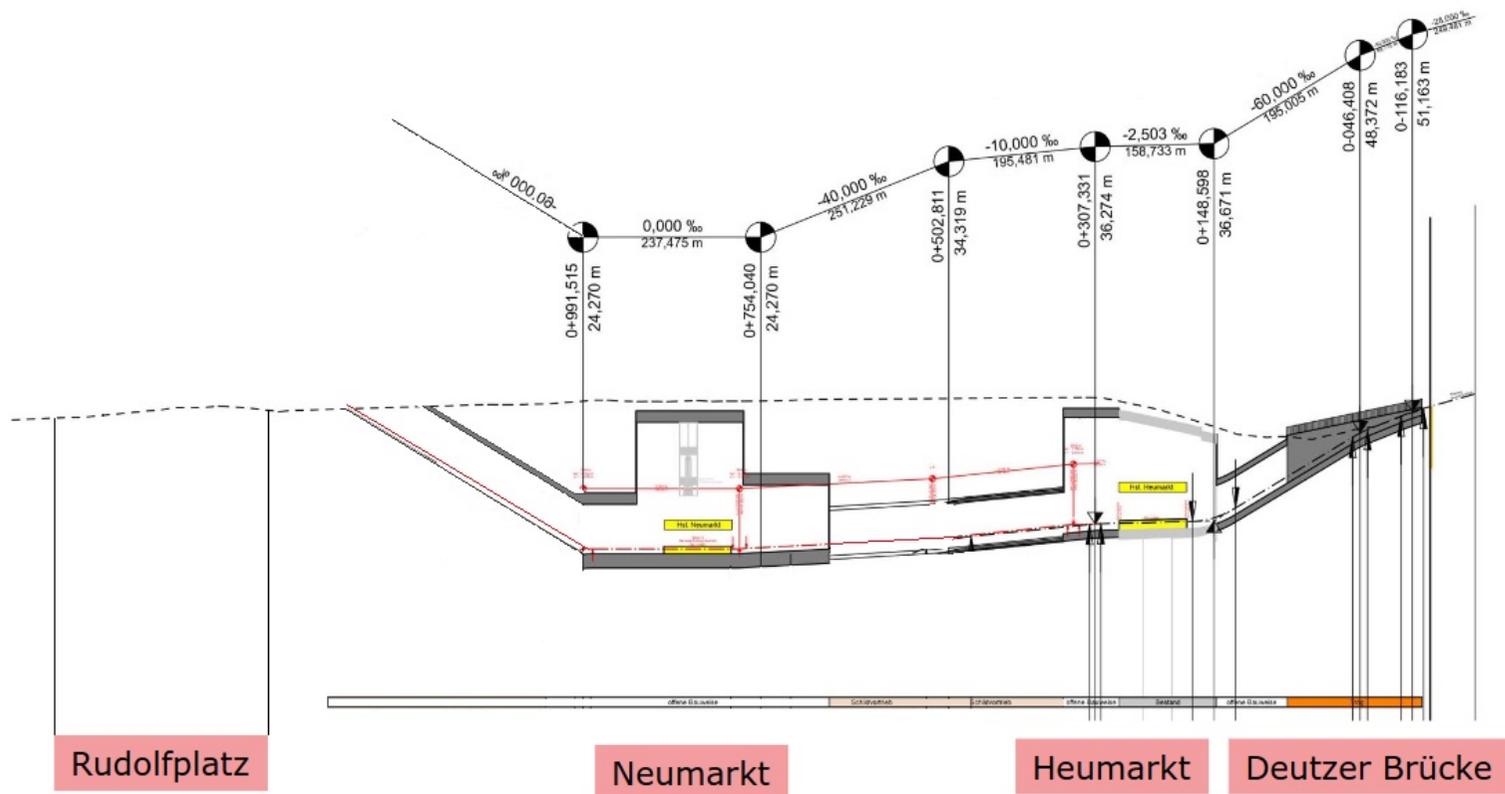
Amt für Straßen und Radwegbau + Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

▪ Lageplan Nordvariante



Unterirdische Trassenführung

Längsschnitt der unterirdischen Trassierung



Original von:

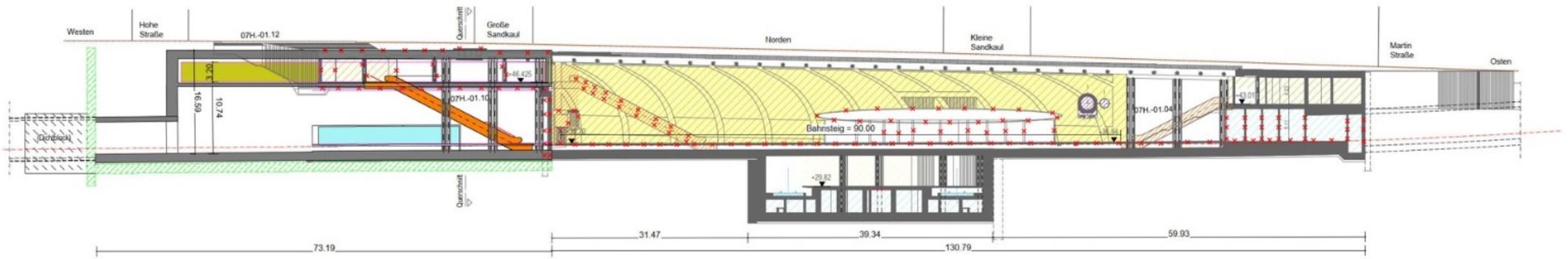
Dezernat für Mobilität – Amt für Straßen und Radwegbau – Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Bearbeitet von:

Jan

Tunnelplanung Haltestelle Heumarkt

Längsschnitt



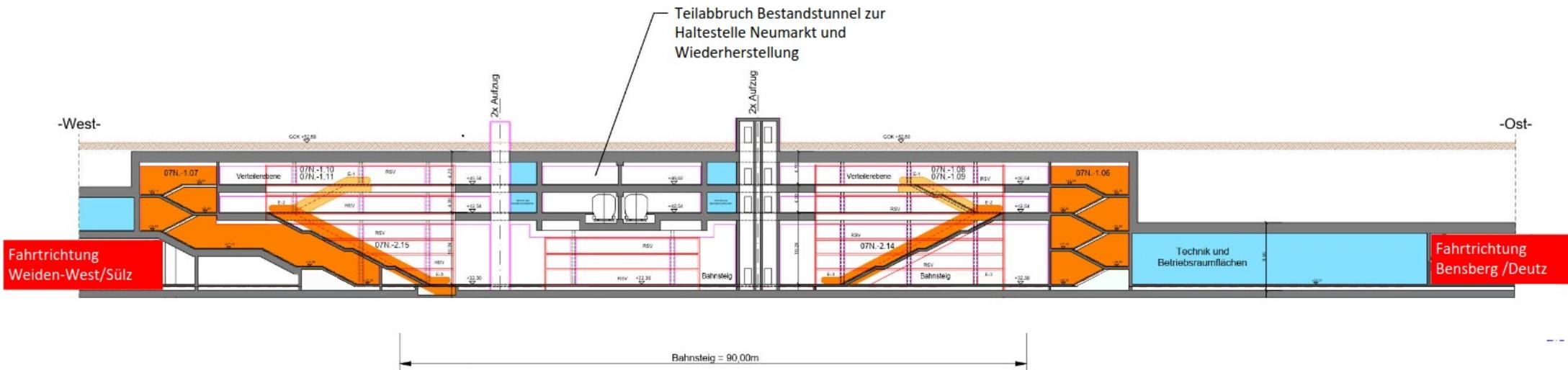
Tunnelplanung Haltestelle Heumarkt

Grundriss Ebene -1 (Verteilerebene OWA, Verteilerebene Nord-Süd-Achse)



Tunnelplanung Haltestelle Neumarkt

Längsschnitt



Original von:

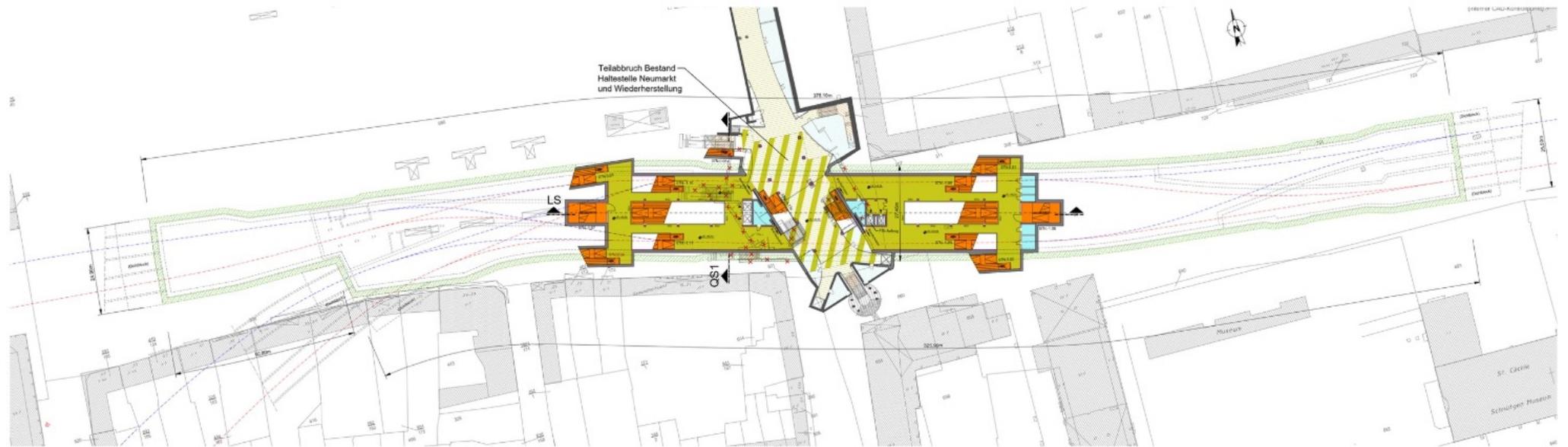
Dezernat für Mobilität – Amt für Straßen und Radwegebau – Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Bearbeitet von:

Jan

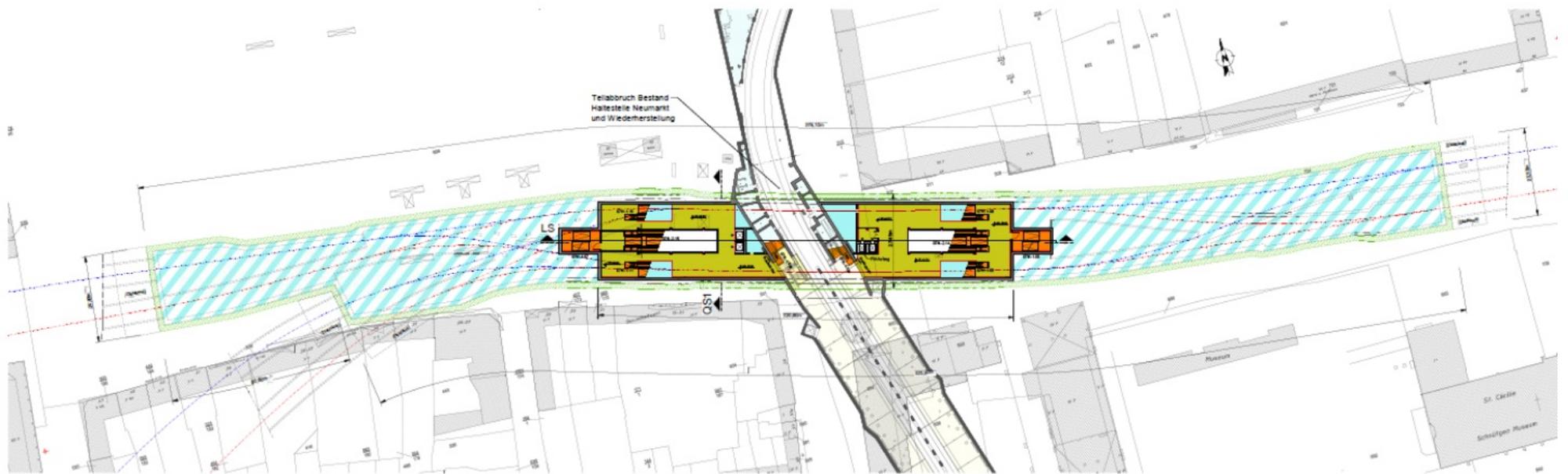
Tunnelplanung Haltestelle Neumarkt

Grundriss Ebene -1 (Verteilerebene OWA, Verteilerebene Nord-Süd-Achse)



Tunnelplanung Haltestelle Neumarkt

Grundriss Ebene -2 (Verteilerebene OWA, Bahnsteig Nord-Süd-Achse)



Tunnelplanung Haltestelle Neumarkt

Grundriss Ebene -3 (Bahnsteig)

