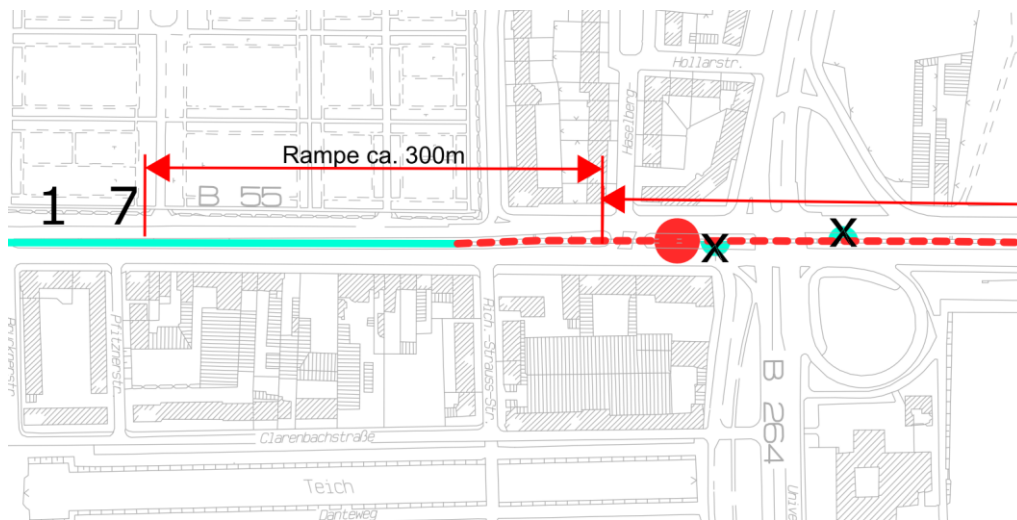


ca. 1 : 500

Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW - Keine amtliche Standardausgabe  
Für Geodaten anderer Quellen gelten die Nutzungs- und Lizenzbedingungen der jeweils zugrundeliegenden Dienste

### Variante 2: Haltestelle Universitätsstraße

Die Rampe beginnt westlich der Haltestelle Universitätsstraße. Sie benötigt eine Länge von ca. 300 m um mit einer Neigung von max. 5 % an die Oberfläche zu gelangen.



### Variante 2: Rampe Melaten

Die Tunnelhaltestelle Zülpicher Platz liegt vollständig unter der Kreuzung mit dem Hohenstauffenring. Die Schlitzwände/Baugrubenwände grenzen unmittelbar an die bestehenden Gebäude.

Über eine Verteilerebene werden die ober- und unterirdischen Bahnsteige verknüpft.

Während der Bauzeit ist der Verkehr (auch Stadtbahn) stark eingeschränkt. Mehrere Verkehrsphasen (inkl. provisorischer Gleisführungen) werden erforderlich.



## Variante 2: Haltestelle Zülpicher Platz

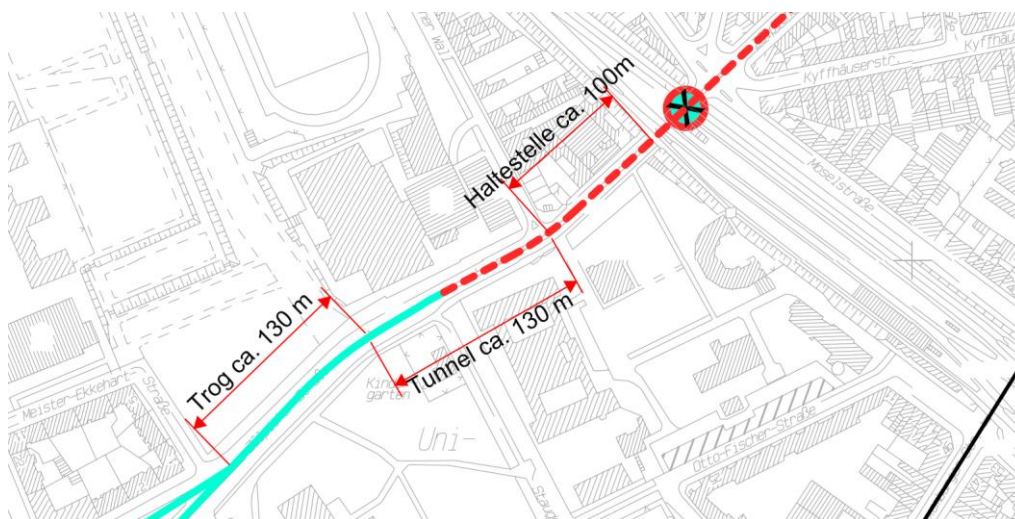
Bei einer Anordnung der unterirdischen Haltestelle Dasselstraße/ Bf. Süd vergleichbar mit der heutigen Lage unterhalb der DB-Brücke könnten die Bahnsteige keine ausreichende Breite aufweisen.

Es wird daher eine Haltestelle südlich der DB-Trasse angenommen. Eine direkte Anbindung der DB-Bahnsteige ist nicht gegeben. Die Baumreihe auf der Südseite der Haltestelle müsste entfallen. Die Baugrube wäre Start- oder Zielschacht für die Schildmaschine. Um direkte Kollisionen mit den DB-Fundamenten zu vermeiden, ist eine ausreichende Baugruben-/Tunneltiefe notwendig.



### Variante 2: Haltestelle Dasselstraße/Bf. Süd

Auf Höhe des Grüngürtels vor der Haltestelle Universität muss der Tunnel wieder an die bestehende Trasse anschließen, um die Nutzung der dortigen Wendeanlage auch weiterhin zu gewährleisten. Etwa die Hälfte der Rampe kann als Trog erstellt werden. Die Neigung beträgt ca. 5 %.



### Variante 2: Rampe Grüngürtel