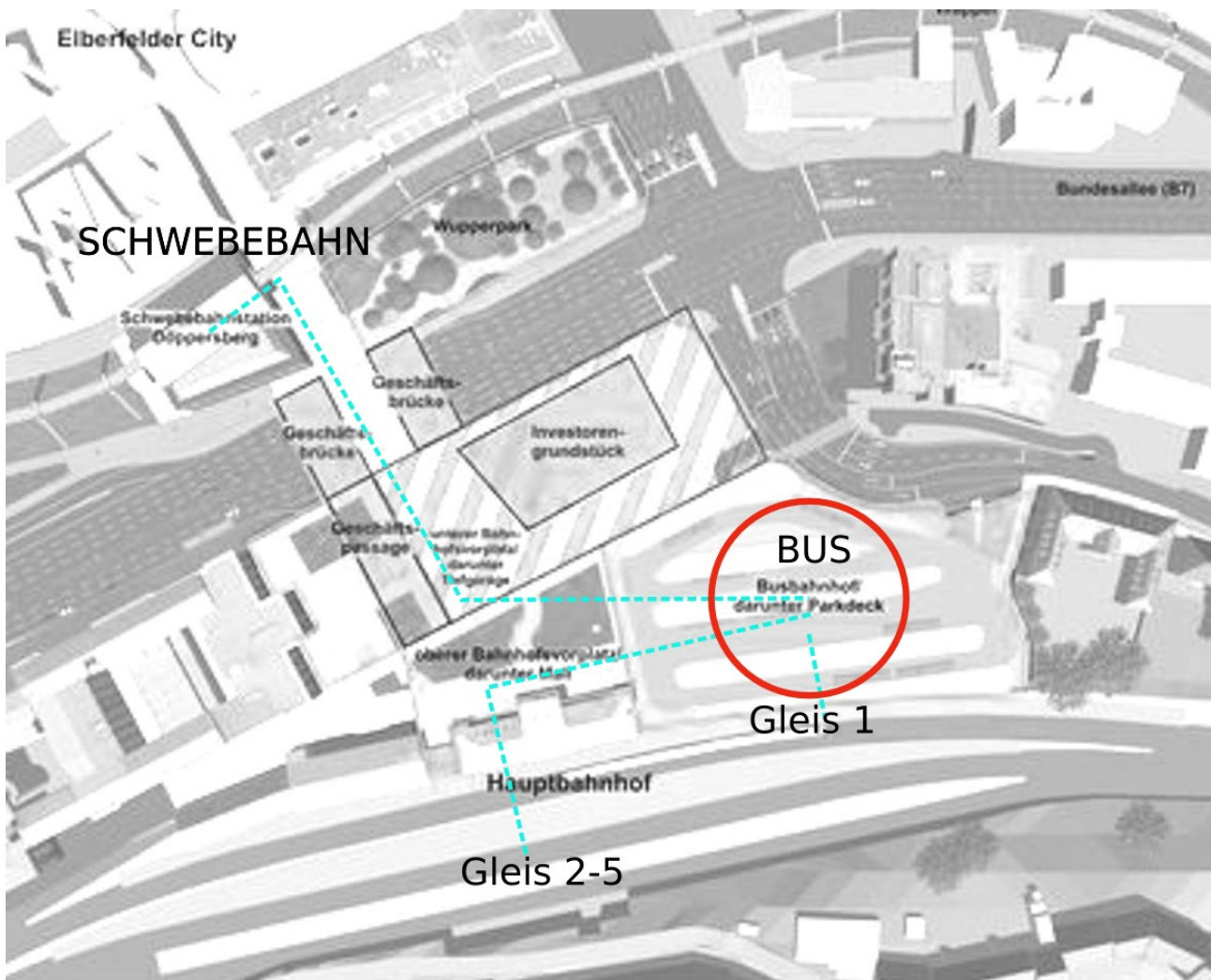


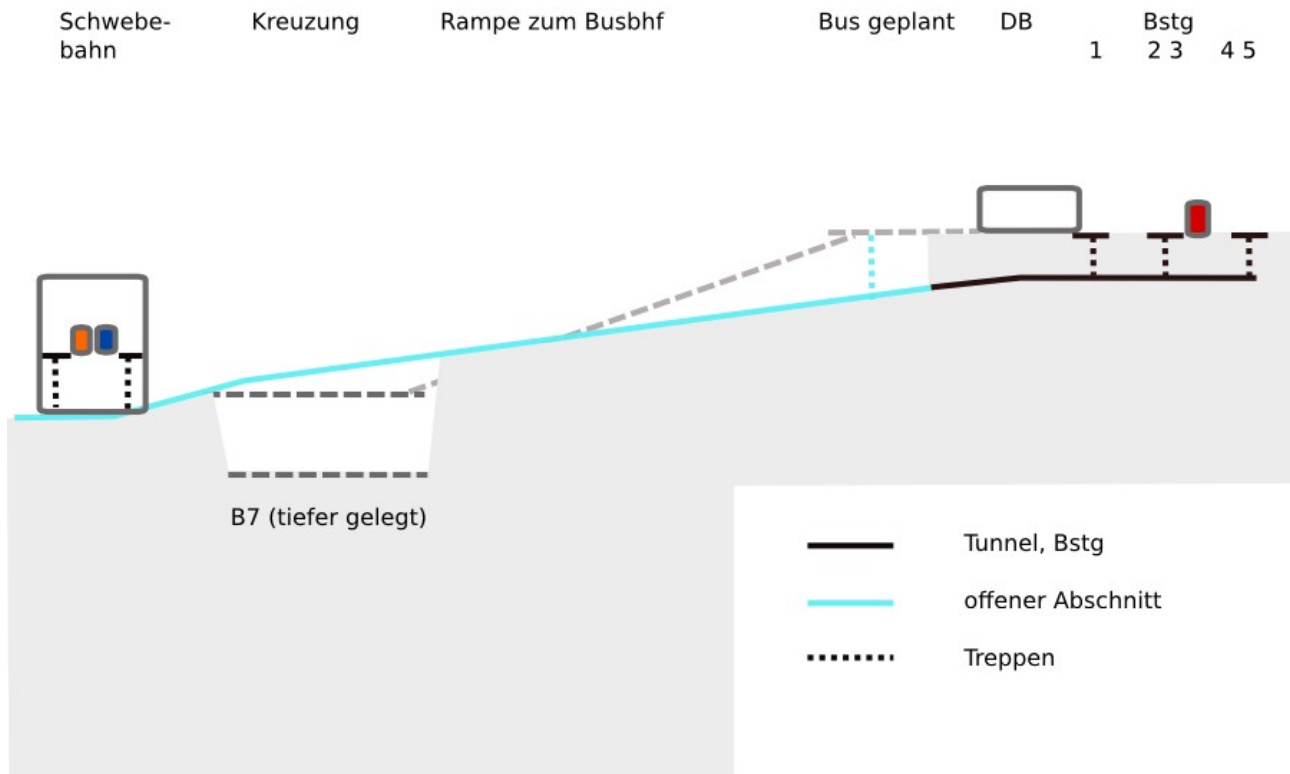
HERLEITUNG EINER ALTERNATIVEN VARIANTE FÜR DEN DÖPPERSBERG

NACHTEILE der LAUFENDEN PLANUNG:



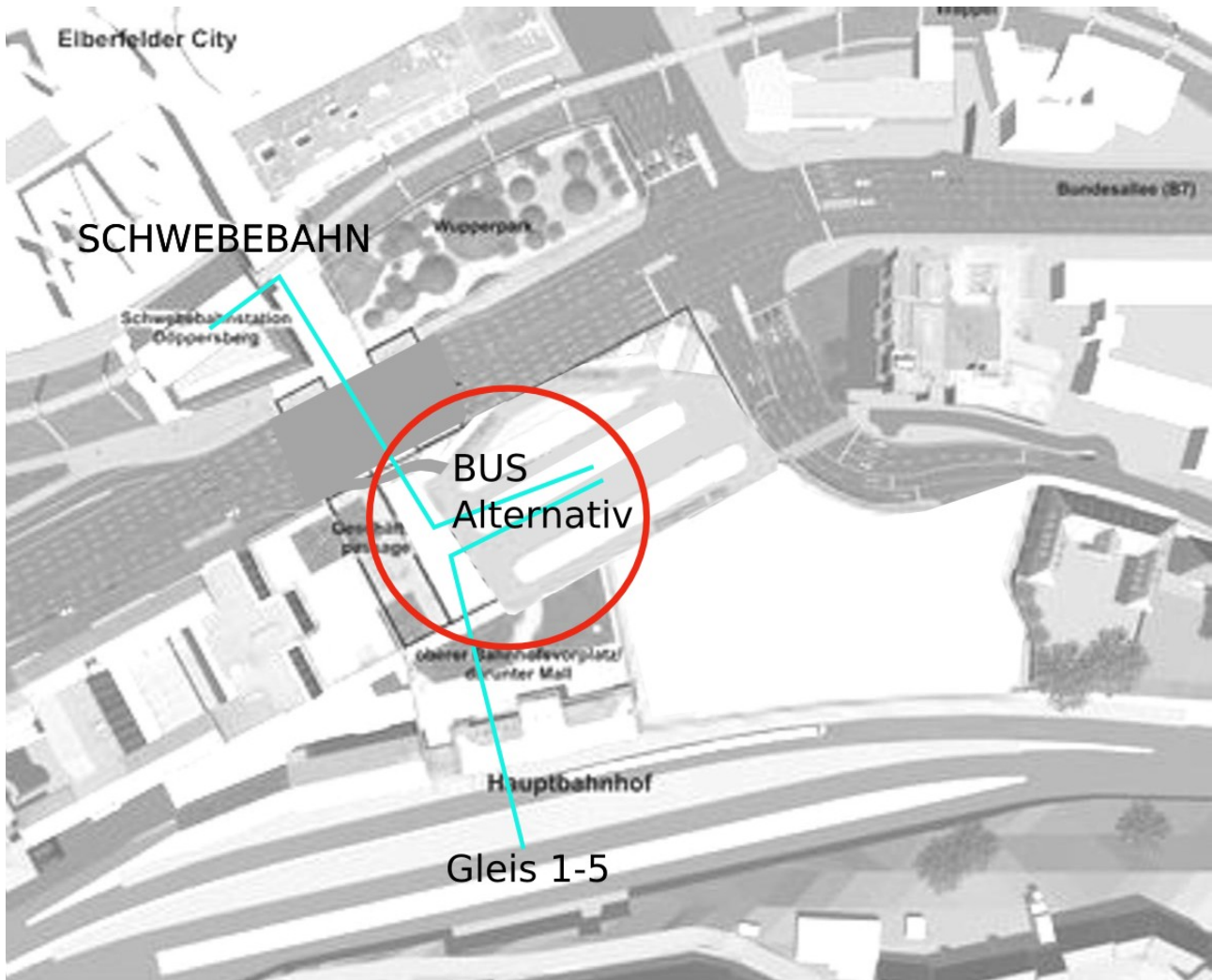
- viel zu langer Weg von der Schwebebahn zum Busbahnhof !!!
- relativ langer Weg S-Bahn (Gleis 4/5) - Bus
- längere Fahrzeit für durchgehende Linien
- höhere Betriebskosten (mehr Busse + mehr Fahrer) durch zusätzliche Wegstrecke und Ampeln

– höhere Emissionen:



Die steile Auffahrt zum hochgelegenen Busbahnhof müsste von (fast) allen Linien in beiden Richtungen befahren werden, dabei würden große Mengen CO₂ freigesetzt werden.

ALTERNATIVVORSCHLAG:



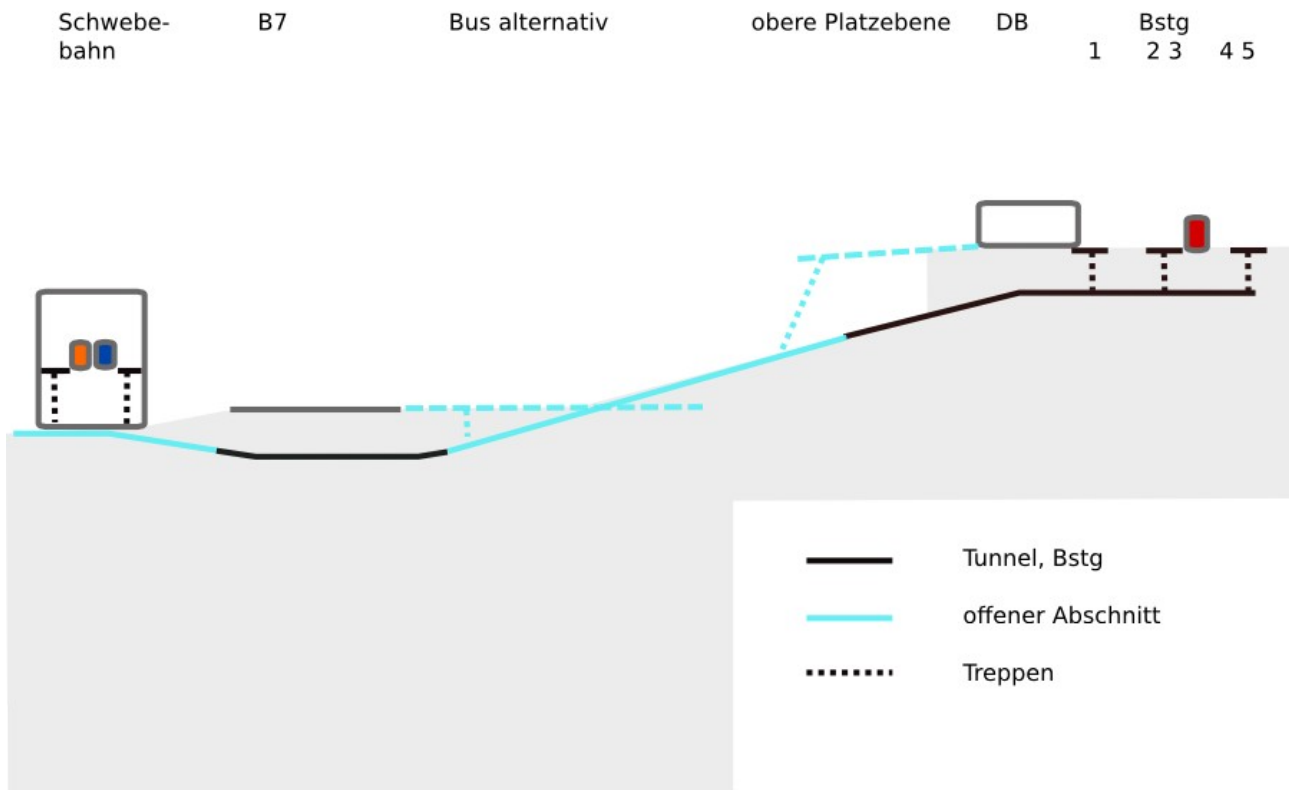
Der Döppersberg ist in erster Linie ein Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr.

Daraus folgt, dass der neue Busbahnhof in die Mitte des Platzes gehört!

Die Vorteile sind:

- insgesamt kürzere Wege zum Umsteigen, insbesondere die für die Stadt so wichtige Relation Schwebebahn – Bus wird deutlich kürzer
- durch die Erhaltung der bisherigen Wegführung unter der B7 hindurch können Kosten gespart werden und die lästige Sperrung der Straße kann früher beendet werden
- durch den Wegfall der steilen Auffahrt verringert sich die Fahrzeit der Busse, damit auch die Betriebskosten

- es wird ein niveaugleicher Übergang vom Busbahnhof zur Fußgängerachse möglich, damit wird das Umsteigen deutlich erleichtert



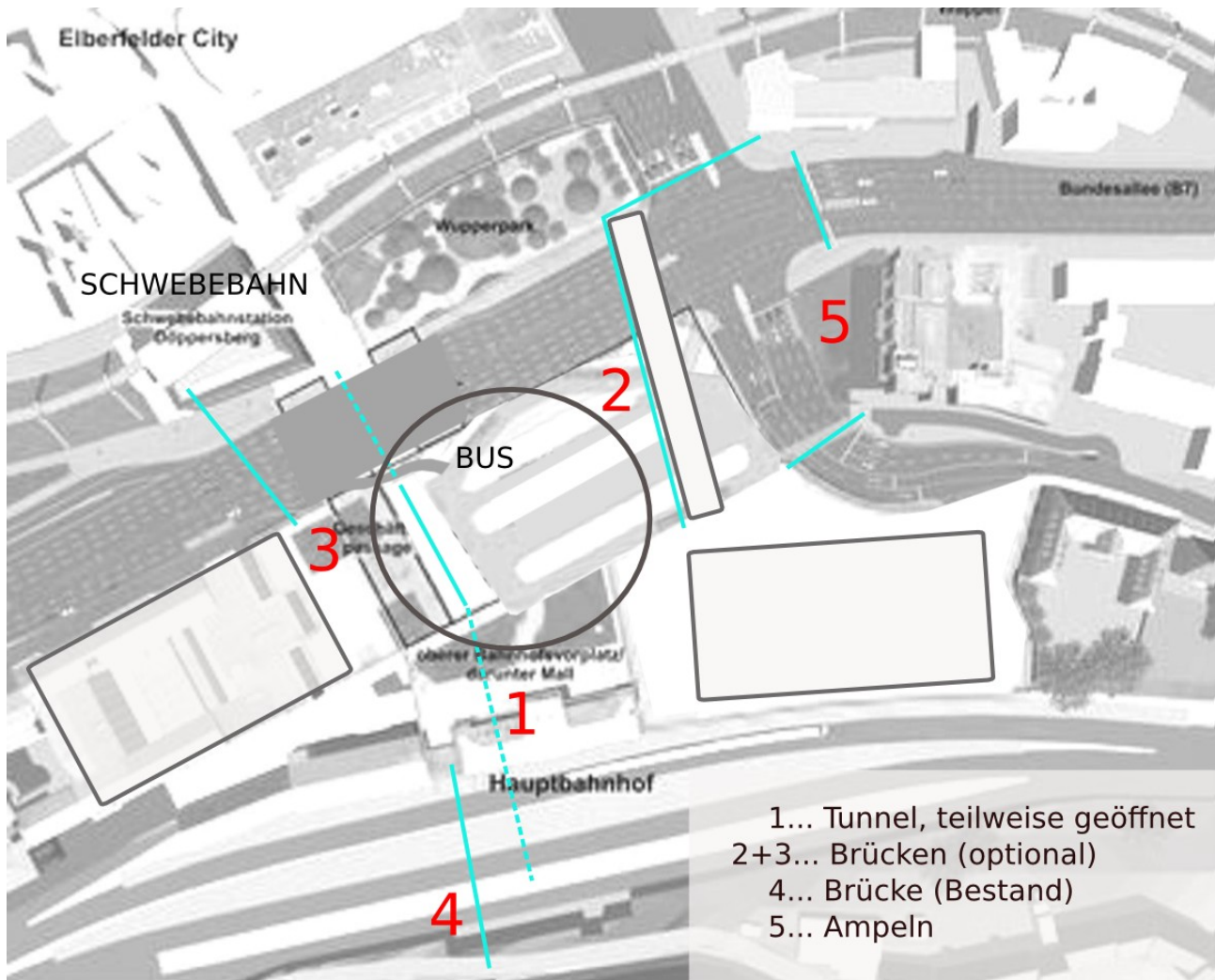
Die in der bisherigen Planung vorgesehene obere Platzebene wird beibehalten.

Im Bereich zwischen der B7 und der oberen Ebene wird der bisherige Tunnel geöffnet, damit werden Sichtachsen auf die Stadt frei.

Die verbleibenden Abschnitte des Tunnels sollen hochwertige Lichtgestaltungen erhalten.

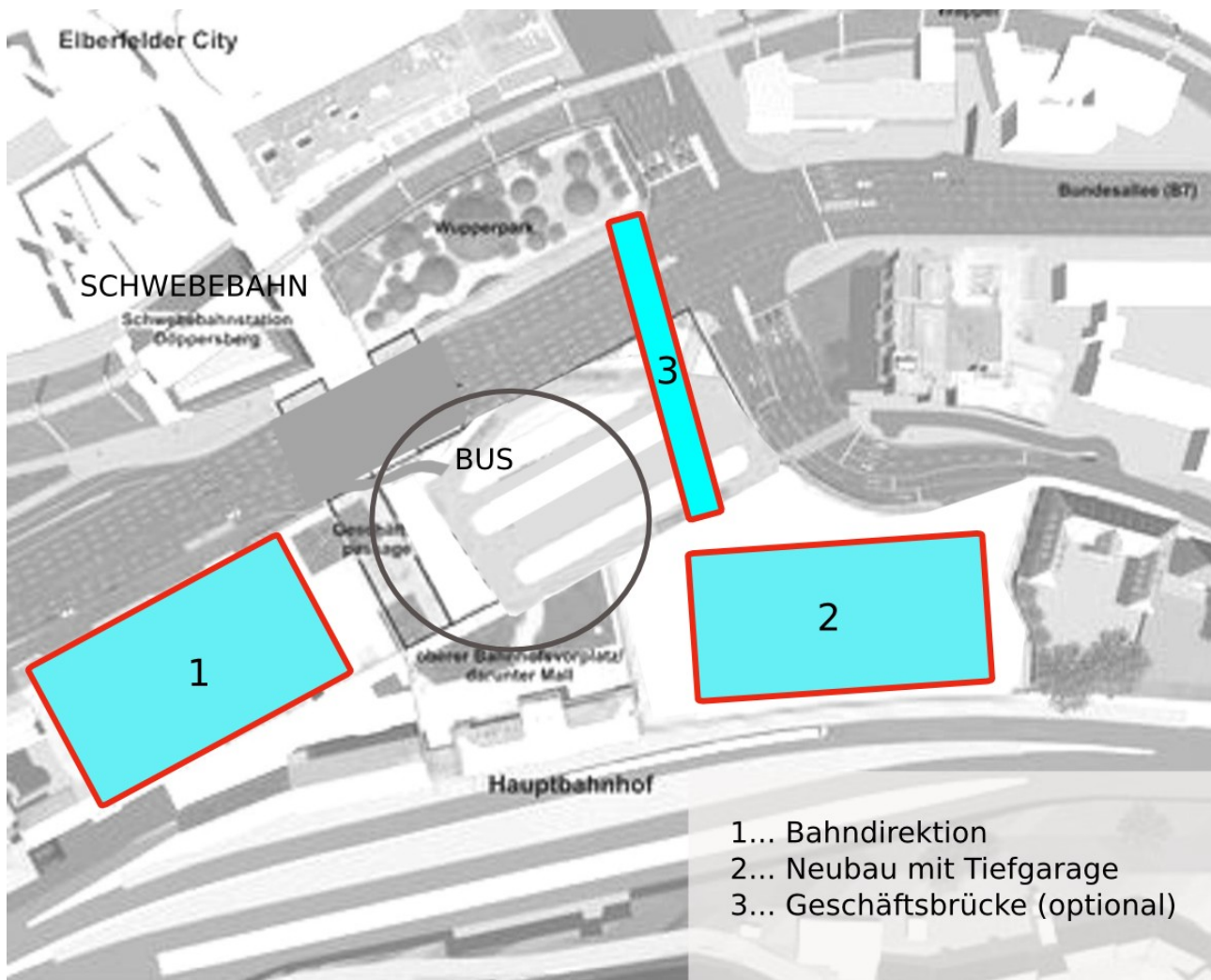
Ergänzend zu dieser Haupt-Fußgängerachse soll ein Steg (optional eine Geschäftsbrücke) von der oberen Ebene über die B7 gebaut werden, damit entsteht eine kurze Verbindung in Richtung Hofaue.

Eine weitere oberirdische Verbindung könnte optional von der Bundesbahndirektion direkt in den Schwebelbahnhof gebaut werden.



Die Verkehrsführung der Busse erfolgt, bis auf die steile Auffahrtsampe, ähnlich wie in der bisherigen Planung, jedoch wird aus südwestlicher Richtung eine direkte Einfahrt von der B7 möglich. Damit lässt sich ein flüssigerer Betriebsablauf realisieren.

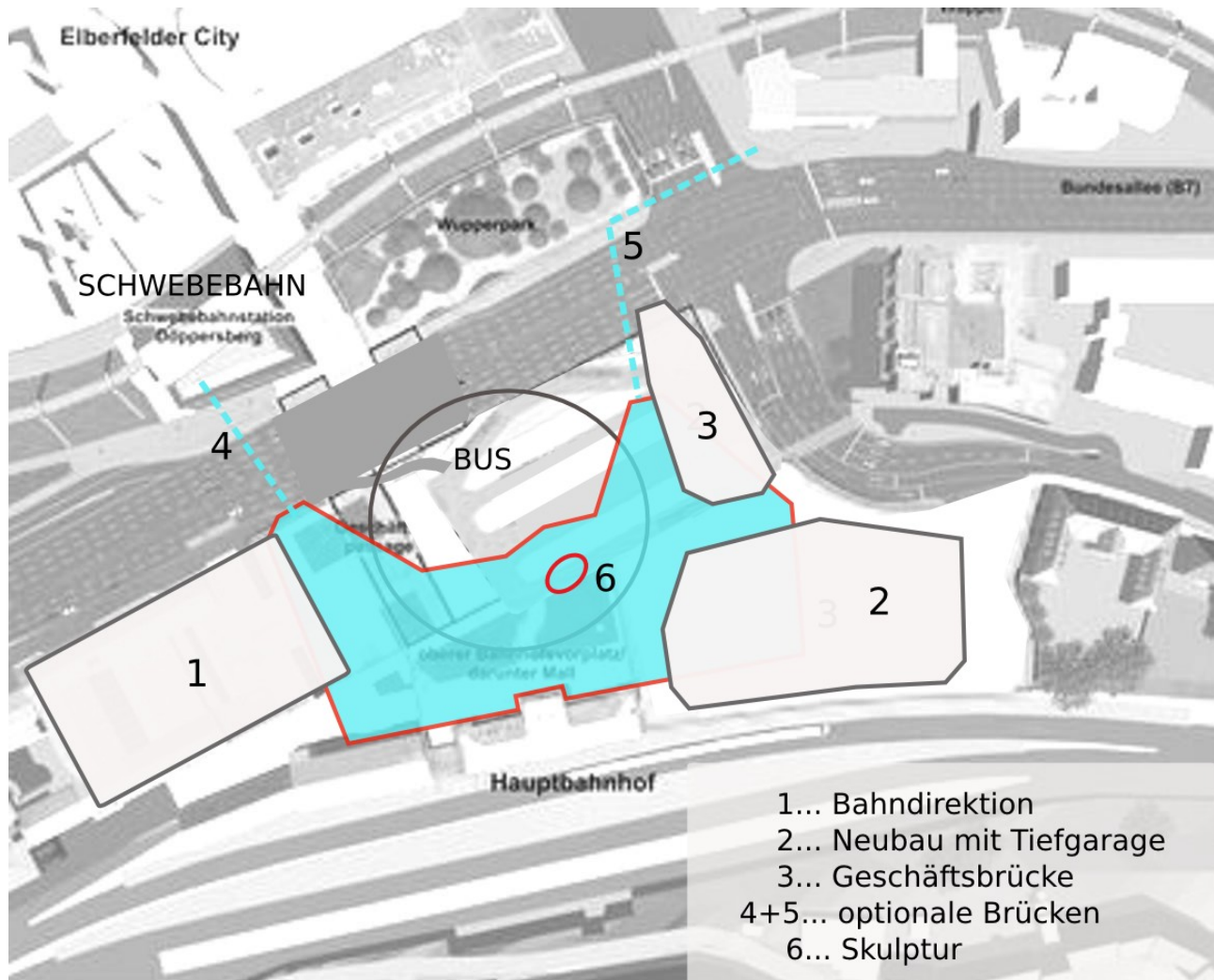
Es verbleiben wie auch in der bisherigen Planung Flächen, die von Investoren bebaut bzw. umgenutzt werden können:



Damit kann ein großzügiger Stadtraum entstehen, der dem gewünschten Charakter als „Eingangstor“ wesentlich mehr entspricht, als die bisher vorgesehene Einkaufsstraße.

Durch die zurückgesetzte Lage der Baukörper werden mögliche minderwertige Nutzungen (z.B. Primark) besser tolerierbar als in der Mitte des Platzes.

Der untere Bereich wird die Hauptverkehrsebene für den Nahverkehr. Die obere Ebene wird der Balkon zur Stadt, erschließt die umgebende Bebauung und lädt mit einer höheren Aufenthaltsqualität mehr zum Verweilen ein.



ZUSAMMENFASSUNG:

Die Standorte von Busbahnhof und Investorengebäude werden in Bezug auf die bisherige Planung getauscht.

Daraus ergeben sich für die Stadt große funktionale Vorteile, insbesondere für den öffentlichen Nahverkehr bei geringeren Kosten.

Voraussetzung ist zum jetzigen Zeitpunkt (11/2014) ein Baustopp und eine Umplanung des Vorhabens.

