



BVG

**Berliner
Verkehrsbetriebe**

Anstalt des
öffentlichen Rechts
Holzmarktstr.15-17
10179 Berlin

Erläuterungsbericht zum

Antrag auf Plangenehmigung

U8 U-Bahnhof Moritzplatz
Einbau einer Aufzugsanlage
Stand 24.05.2018

1. Änderung

Stand 06.11.2019

Änderungen sind in blau gekennzeichnet

Projektleitung BVG:

Projekt-Nr.: A27207 (Barrierefreier Ausbau)
Projektleiter: Herr Rainer Malchow
Technisches Büro
Projektleitung U-Bahn
Tel.: 030 – 256-27 835
Fax: 030 – 256 49 27 835
E-Mail: rainer.malchow@bvg.de

Betriebsleiter U-Bahn

gez. Boisserée

Objektplanung:

artus^{GmbH} architekturbüro für
urbanes bauen und sanieren
Bearbeiter: Dipl.- Ing. Sascha Niethé
Chausseestraße 103, 10115 Berlin
Tel.: 030- 440 62 15
Fax: 030- 440 62 18
E-Mail: niethé@artus-architekten.de

Tragwerksplanung:

IBRF GmbH
Ingenieurbüro für Bauwesen
Bearbeiterin: Dipl.- Ing. Katrin Hadler
Am Stener Berg 4, 13125 Berlin
Tel.: 030- 911 46 06 0
Fax: 030- 911 46 06 25
E-Mail: katrin.hadler@ibrf.de

INHALTSVERZEICHNIS

0. Allgemeines / Einleitung	3
1. Standortabwägung / Verkehrliche Begründung	5
1.1. Standort für den Aufzug	5
1.1.1. Variante A – Süd:	5
1.1.2. Variante B – Nord:	6
1.1.3. Variante C – Mitte:	7
1.1.4. Vorzugsvariante:	9
2. Technische Beschreibung	10
3. Brandschutz	11
4. Inanspruchnahme von Grundstücken durch die BVG und / oder Dritte	12
5. Grundwassereingriffe	12
6. Natur und Landschaft	12
7. Lärmbelästigung	12
8. Denkmalschutz	13
9. Straßenverkehrliche Belange	13
9.1 Verbreiterung Mittelinsel / geschützter Radfahrstreifen (Planung Dritter)	13
9.2 Zwangsführung / Schutzgeländer	13
9.3 Anprallschutz	13
9.4 Baustelleneinrichtung	14
9.5 Bauzeit	14
10. Eingriffe in den Leitungsbestand	15
11. Sonstiges	15
11.1 Belange Menschen mit Behinderung	15
11.2 Umweltverträglichkeitsprüfung	15
12. Anlagen	16

0. Allgemeines / Einleitung

Der vom Architekten Peter Behrens entworfene U-Bahnhof Moritzplatz wurde im Jahr 1928 in Betrieb genommen. Er wurde im Zusammenhang mit dem Streckenabschnitt der damals sogenannten „GN- (Gesundbrunnen-Neukölln-) Bahn“ errichtet.

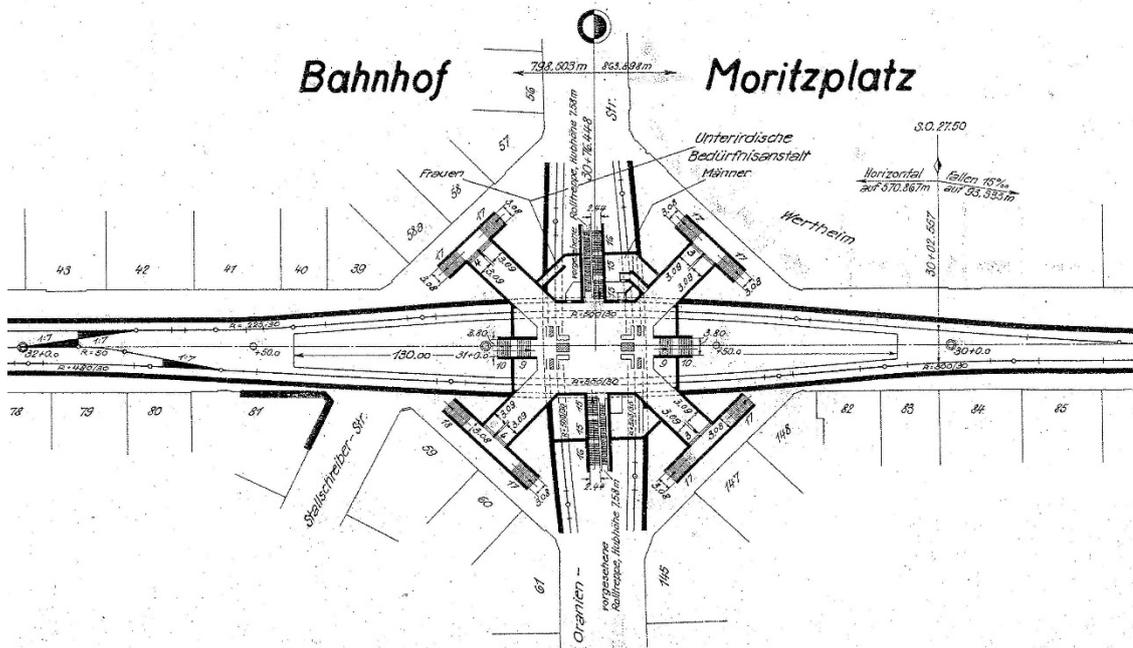


Bild 1: Grundriss aus der Planungszeit, Bildquelle: BVG

Der Bahnhof befindet sich im Berliner Stadtteil Kreuzberg an der Grenze zu Mitte und liegt auf der Strecke der heutigen Linie U8 zwischen den Bahnhöfen Kottbusser Tor und Heinrich-Heine-Straße. Die U-Bahnlinie U8 folgt an dieser Stelle dem Verlauf der Prinzenstraße, die den Moritzplatz kreuzt. Der Bahnhof liegt im Verlauf der Prinzenstraße mittig unter dem Platz.

Die Blockrandbebauung des Platzes wurde im Krieg weitestgehend zerstört. Lediglich die Gebäude auf der östlichen Seite des Platzes sind erhalten geblieben. Seit einigen Jahren prägt das Gesicht des Platzes das neu errichtete „Aufbau Haus“ mit seiner Sichtbetonfassade und den großen Öffnungen. Kürzlich fertiggestellt wurde ein Erweiterungsbau des Aufbauhauses, der die westliche Platzseite in ihrer historischen klar definierten Einfassung des Platzes wiederherstellt. Im Planwerk Innenstadt ist eine Wiederherstellung dieser Einfassung auch auf der nördlichen und südlichen Seite des Platzes dargestellt.



Bild 2: Ausgang I/1 und I/3, im Hintergrund das Aufbau Haus, Foto: artus^{GmbH}

Während der Teilung Berlins waren die Stationen im Ostteil der Stadt nicht in Betrieb, die U-Bahnen fuhren ohne Halt durch diese hindurch. Der U-Bahnhof Moritzplatz war der letzte Bahnhof in West-Berlin.

Der U-Bahnhof Moritzplatz verläuft in Nord-Süd-Richtung parallel zur Prinzenstraße. Die Mittelbahnsteigplatte liegt ca. 6,60 m unter dem Gelände der Straße. Die Bahnsteigplatte ist ca. 130 m lang und hat eine minimale Breite an ihren Enden von 5,90 m und eine maximale Breite in Bahnsteigmitte von 13,50 m. Über die beiden an den Drittelpunkten gelegenen Treppenanlagen gelangt man in die Verteilerhalle, aus der man über vier Vorhallen und acht Ausgangstreppeanlagen ins Freie gelangt.

Im 90 Grad Winkel unter dem Bahnsteig der U-Bahn liegt der Rohbau eines nicht in Betrieb genommenen S-Bahnhofes.

Die Ausgänge liegen symmetrisch an allen Längsseiten des Platzes. Im westlich vom Platz abgehenden Teil der Oranienstraße befinden sich die Haltestellen des Busses M29, im nördlich an den Platz anschließenden Teil der Prinzenstraße die Haltestellen des Nachtbusses N8.



Bild 3: Luftbildübersicht, Bildquelle: Bing 2016

Der Bahnhof Moritzplatz ist überwiegend in seiner ursprünglichen Gestalt erhalten und steht unter Denkmalschutz. Er wurde im Jahr 2005 grundinstandgesetzt.

Mit der aktuellen Planung durch das Büro **artus**^{GmbH} soll der U-Bahnhof Moritzplatz (U8) barrierefrei ausgebaut werden.

Der barrierefreie Ausbau beinhaltet die Anpassung des Bahnsteigs auf die behindertengerechte Sollhöhe, die Anpassung des Blindenleitsystems an den aktuellen BVG-Standard und den Einbau eines Personenaufzugs. Der Einbau des Aufzugs ist Gegenstand dieses Planrechtverfahrens.

1. Standortabwägung / Verkehrliche Begründung

Die Bahnsteigebene des U-Bahnhofs Moritzplatz liegt unter der Prinzenstraße, die durch den Moritzplatz unterbrochen wird. Somit liegt der U-Bahnhof mittig unter der Fahrbahn der Prinzenstraße und der mit Rasen begrünten Fläche des Moritzplatzes. Ein Aufzugsstandort auf der Grünfläche des Platzes kommt aufgrund der sehr schwierigen Erschließung nicht in Frage.

Direkte Verbindungen zwischen Bahnsteig und Straßenebene sind nur an den beiden Bahnsteigenden möglich. Die beiden in Frage kommenden Standorte an den Bahnsteigenden (Variante A und B) und zusätzlich ein indirekter Aufzug mit Umsteigemöglichkeit in der Verteilerhalle (Variante C) wurden untersucht.

In der Anlage 12.1 findet sich eine detaillierte Beurteilungsmatrix mit allen drei Varianten im direkten Vergleich.

1.1. Standort für den Aufzug

Eine direkte Verbindung der Straßen- und Bahnsteigebene stellt die benutzerfreundlichste Erschließung beim Aufzugseinbau dar. Die Varianten A und B verbinden den Bahnsteig und die Straße auf direktem Wege, bei Variante C ist ein Umsteigen erforderlich.

Nachfolgend werden analog der Beurteilungsmatrix die Kriterien der unterschiedlichen Einzelvarianten aufgelistet.

1.1.1. Variante A – Süd:

Dieser Standort befindet sich im südlichen Bereich der Bahnsteighalle der Linie U8, auf Straßenebene in der südlich vom Moritzplatz abzweigenden Prinzenstraße.

Aufzug:

1) Verbindung Straße – Bahnsteig

Straßen- und Bahnsteigebene werden direkt miteinander verbunden.

2) Aufzugskabine, Maße

Aufgrund der geringen Breite des Bahnsteigs an dieser Stelle ist ein Seilaufzug als „Durchlader“ mit einer Kabinengröße von 1,10 x 2,10 m geplant.

3) Betriebsraum für Aufzugstechnik

Die Aufzugstechnik wird ~~auf dem Bahnsteig zwischen den Achsen 17 und 16 in einem neu zu errichtenden Betriebsraum auf dem Bahnsteig untergebracht.~~ **in einem Raum direkt neben dem Aufzug auf Bahnsteigebene untergebracht.**

Straßenebene:

4) Lage im Quartierschwerpunkt

Auf Straßenebene liegt der Aufzug in der südlich vom Moritzplatz abzweigenden Prinzenstraße. Das sehr frequentierte „Aufbau Haus“ wird in dieser Variante am besten erschlossen.

5) Umsteigemöglichkeiten ÖPNV

Die Haltestellen der Buslinie M29 liegen in der Oranienstraße (westlich des Moritzplatzes) und sind in ca. 65 m erreichbar.

6) Zuwegung auf Straßenebene

Der Aufzug nutzt die bereits vorhandene Mittelinsel, welche umgebaut und um 1,20 m verbreitert werden muss.

7) Lichtsignalanlage (LSA)

Die Vorabstimmung mit der VLB ergab, dass keine Lichtsignalanlage notwendig ist.

8) Verkehr Kraftfahrzeuge

Die Führung des Kraftfahrzeugverkehrs orientiert sich am Bestand. Die jeweilige Fahrstreifenbreite wird jedoch von ca. 5,00 m auf 3,25 m reduziert.

9) Verkehr Radfahrer

In Abstimmung mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung IV B, berücksichtigt die Aufzugsplanung einen geschützten Radfahrstreifen, der in der Prinzenstraße, zwischen Moritzplatz und Ritterstraße, eingerichtet werden soll. Der derzeitige Planungsstand ist nachrichtlich in den Planungsunterlagen übernommen worden.

10) Verkehr Fußgänger

Fußgänger queren die Prinzenstraße über drei Mittelinseln statt bisher eine.

Eine gesicherte Querung wird durch die Anordnung eines Fußgängerüberweges ermöglicht.

11) Verkehr Bus

Für den Busverkehr ergibt sich keine Änderung.

- 12) Verkehr Parken
 Mit dem Einbau des Aufzuges würde ein Stellplatz entfallen. Die berücksichtigte Planung eines geschützten Radfahrstreifens erfordert den Entfall aller Stellplätze (ca. 33) in der Prinzenstraße zwischen Moritzplatz und Ritterstraße, Lösungen für Lieferverkehre sind Teil der Planung der Radverkehrsanlage.
- 13) Sichteinschränkungen auf Straßenebene
 Die Sichtachsen auf Straßenebene werden durch den Aufzug teilweise unterbrochen. Da die Gestaltung des Aufzuges transparent geplant ist, wird die Einschränkung gering sein. Im Bereich der Querungsstelle am Aufzug sollen Ersatzpflanzungen vorgenommen werden. Gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sind Bäume innerhalb der Sichtfelder möglich. Durch die Anordnung eines Fußgängerüberweges ist die Querungsstelle und der Vorrang der Fußgehenden unabhängig von eventuellen Sichteinschränkungen durch Ersatzpflanzungen erkennbar.
- 14) betroffene Fremdleitungen
 Im Bereich des geplanten Aufzuges liegt eine außer Betrieb befindliche Leitung der Berliner Wasserbetriebe. Im Bereich der Ersatzpflanzungen (Straßenbäume) befinden sich im Abstand von 2,50 m (geforderter Abstand ohne Schutzmaßnahmen laut DIN 18920) Leitungen folgender Leitungsträger: Berliner Wasserbetriebe, Stromnetz Berlin GmbH, NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbh & Co. KG, Deutsche Telekom, Vodafone Kabel Deutschland und Alliander Stadtlicht GmbH.
- 15) Baumfällungen
 Die bauzeitliche Verkehrsführung erfordert die Fällung von fünf Straßenbäumen.
- 16) Verkehr während der Baumaßnahme
 Die bauzeitliche Verkehrsführung erfolgt über Provisorien auf dem Gehweg.

Bahnsteig- und Vorhallenebene:

- 17) Lage auf dem Bahnsteig
 Der Aufzug liegt am südlichen Ende des Bahnsteigs in Längsrichtung mittig von Achse 18, ca. 15 cm aus der Mittelachse der Stützen (Querrichtung) verschoben.
- 18) Eingriff in die Tragkonstruktion
 Es müssen Öffnungen in der Tunneldecke und der Bahnsteigplatte hergestellt werden. Eine Stütze (Achse 18) muss abgebrochen und durch die Tragkonstruktion des Aufzuges statisch ersetzt werden.
- 19) Denkmalschutz
 Die Vorabstimmungen mit den Denkmalschutzbehörden ergaben keine Einwände gegen diesen Standort des Aufzuges, den Abriss einer Stütze und den neu zu schaffenden Betriebsraum auf dem Bahnsteig für die Aufzugstechnik.
- 20) Sichtachsen
 Die Sichtachsen werden durch den Aufzug nur in geringem Maß eingeschränkt, da sich der Aufzug am Bahnsteigende befindet ~~sowie transparent gestaltet wird (Metall-Glas-Konstruktion).~~

1.1.2. Variante B –Nord:

Dieser Standort befindet sich im nördlichen Bereich der Bahnsteighalle der Linie U8, auf Straßenebene in der nördlich vom Moritzplatz abzweigenden Prinzenstraße.

Aufzug:

- 1) Verbindung Straße – Bahnsteig
 Straßen- und Bahnsteigebene werden direkt miteinander verbunden.
- 2) Aufzugskabine, Maße
 Aufgrund der geringen Breite des Bahnsteigs an dieser Stelle ist ein Seilaufzug als „Durchlader“ mit einer Kabinengröße von 1,10 x 2,10 m geplant.
- 3) Betriebsraum für Aufzugstechnik
 Die Aufzugstechnik wird auf dem Bahnsteig in einem existierenden Betriebsraum (Betriebsraum 1 und 2) untergebracht.

Straßenebene:

- 4) Lage im Quartiersschwerpunkt

Auf Straßenebene liegt der Aufzug in der nördlich vom Moritzplatz abzweigenden Prinzenstraße.

- 5) Umsteigemöglichkeiten ÖPNV
Die Haltestellen der Buslinie M29 liegen in der Oranienstraße (westlich des Moritzplatzes) und sind in ca. 65 m erreichbar.
- 6) Zuwegung auf Straßenebene
Der Aufzug nutzt die bereits vorhandene Mittelinsel, welche umgebaut und um 2,20 m verbreitert werden muss.
- 7) Lichtsignalanlage (LSA)
Die Vorabstimmung mit der VLB ergab, dass keine Lichtsignalanlage notwendig ist.
- 8) Verkehr Kraftfahrzeuge
Die Führung des Kraftfahrzeugverkehrs orientiert sich am Bestand. Die jeweilige Fahrstreifen werden verschwenkt.
Die Mittelinsel, welche den Fußgängern und den Nutzern des Aufzugs das Überqueren der Prinzenstraße ermöglicht, liegt sehr dicht am Moritzplatz. Dies führt zur Behinderung des Verkehrsflusses durch abbiegende Fahrzeuge, welche die Fußgänger queren lassen müssen.
- 9) Verkehr Radfahrer
Die verbreiterte Mittelinsel führt zur Verschwenkung der Spuren des Radverkehrs. Ein Bord wird versetzt.
- 10) Verkehr Fußgänger
Die Querung der Prinzenstraße rückt näher an den Moritzplatz.
- 11) Verkehr Bus
Eine Nachtbushaltestelle muss verlegt werden.
- 12) Verkehr Parken
Die zu vergrößernde Mittelinsel führt zu einem Wegfall von 4 Stellplätzen längs der Straße.
- 13) Sichteinschränkungen auf Straßenebene
Die Sichtachsen auf Straßenebene werden durch den Aufzug teilweise unterbrochen. Da die Gestaltung des Aufzugs transparent geplant ist, wird die Einschränkung gering sein.
- 14) betroffene Fremdleitungen
Im Bereich der Baugrube des geplanten Aufzugs liegen eine Mischwasserleitung der Berliner Wasserbetriebe und eine Leitung der Deutschen Telekom, die während der Baumaßnahmen gesichert werden müssen.
- 15) Baumfällungen
Es sind keine Bäume von der Baumaßnahme betroffen.
- 16) Verkehr während der Baumaßnahme
Der Verkehr während der Baumaßnahme wird über die Gehwege geführt. Der Fußgängerverkehr an der östlichen Seite der Prinzenstraße ist während der Baumaßnahme nicht mehr möglich.

Bahnsteig- und Vorhallenebene:

- 17) Lage auf dem Bahnsteig
Der Aufzug liegt am nördlichen Ende des Bahnsteigs in Längsrichtung an Achse 4, ca. 1,10 m aus der Mittelachse der Stützen (Querrichtung) verschoben.
- 18) Eingriff in die Tragkonstruktion
Es müssen Öffnungen in der Tunneldecke und der Bahnsteigplatte hergestellt werden. Eine Stütze (Achse 4) muss abgebrochen und durch die Tragkonstruktion des Aufzuges statisch ersetzt werden.
- 19) Denkmalschutz
Die Vorabstimmungen mit den Denkmalschutzbehörden ergaben keine Einwände gegen diesen Standort des Aufzugs und den Abriss einer Stütze.
- 20) Sichtachsen
Die Sichtachsen werden durch den Aufzug durch die Außermittigkeit in Querrichtung eingeschränkt, allerdings nur in geringem Maß, da sich der Aufzug am Bahnsteigende befindet sowie transparent gestaltet wird (Metall-Glas-Konstruktion).

1.1.3. Variante C – Mitte:

Dieser Standort befindet sich im mittigen Bereich der Bahnsteighalle der Linie U8 und der Vorhalle (erster Aufzug). Von dort aus erreicht man den zweiten Aufzug über den Gang zur Treppe

I/3. Die Treppe I/3 wird durch einen Aufzug (zweiter Aufzug) ersetzt und führt auf die Straßenebene (nördlich zwischen Prinzenstraße und Oranienstraße).

Aufzug:

- 1) Verbindung Straße – Bahnsteig
Straßen- und Bahnsteigebene werden indirekt über zwei Aufzüge miteinander verbunden.
- 2) Aufzugskabine, Maße
Beide Aufzüge sind als Seilaufzug mit einer Kabinengröße von jeweils 1,40 x 2,10 m geplant.
- 3) Betriebsraum für Aufzugstechnik
Die Aufzugstechnik wird auf dem Bahnsteig in einem existierenden Betriebsraum auf Bahnsteigebene (Betriebsraum 5-8) untergebracht. Der Bb-Raum und Hvt-Raum müssen angepasst werden. Die Räume „Ausguss“ und „Besenkammer“ entfallen.

Straßenebene:

- 4) Lage im Quartierschwerpunkt
Auf Straßenebene liegt der Aufzug in nördlicher Richtung im Gehweg zwischen Oranienstraße und Prinzenallee.
- 5) Umsteigemöglichkeiten ÖPNV
Die Haltestellen der Buslinie M29 liegen in der Oranienstraße (westlich des Moritzplatzes) und sind in ca. 34 m erreichbar.
- 6) Zuwegung auf Straßenebene
Der Aufzug liegt im Gehwegbereich.
- 7) Lichtsignalanlage (LSA)
Aufgrund der Lage im Gehwegbereich ist keine Lichtsignalanlage notwendig.
- 8) Verkehr Kraftfahrzeuge
Keine Beeinträchtigung.
- 9) Verkehr Radfahrer
Keine Beeinträchtigung.
- 10) Verkehr Fußgänger
Für Fußgänger, welche die U-Bahn benutzen, entfällt eine Treppe. Da es sieben verbleibende Treppen gibt, stellt die Errichtung des Aufzugs keine nennenswerte Beeinträchtigung dar.
- 11) Verkehr Bus
Keine Beeinträchtigung.
- 12) Verkehr Parken
Keine Beeinträchtigung.
- 13) Sichteinschränkungen auf Straßenebene
Keine Beeinträchtigung.
- 14) betroffene Fremdleitungen
Im Bereich der Baugrube des Schneefangs befinden sich eine Leuchte inkl. Zuleitung, die Stromleitung für eine Litfaßsäule und eine Wasserleitung, die gesichert werden müssen. Des Weiteren muss eine außer Betrieb befindliche Gasleitung rückgebaut werden.
- 15) Baumfällungen
Es sind keine Bäume von der Baumaßnahme betroffen.
- 16) Verkehr während der Baumaßnahme
Durch die Baugrube und Baustelleneinrichtung kann es zu geringen Beeinträchtigungen des Fahrradverkehrs (Verschwenkung) durch die Baumaßnahme kommen.

Bahnsteig- und Vorhallenebene:

- 17) Lage auf dem Bahnsteig
Der Aufzug liegt in der Mitte des Bahnsteigs.
- 18) Eingriff in die Tragkonstruktion
Aufzug vom Bahnsteig zur Vorhalle: Für die Unterfahrt ist eine Öffnung in der Bahnsteigplatte notwendig. Für die Überfahrt ist im Bereich der Mittelinsel eine Öffnung der Tunneldecke notwendig.
Aufzug von der Vorhalle zur Straßenebene: Die Ausgangstreppe I/3 entfällt.
- 19) Denkmalschutz
Die Vorabstimmungen mit den Denkmalschutzbehörden ergaben, dass ein Baukörper in der Vorhalle nicht mit dem Denkmalschutz vereinbar ist und damit nicht zustimmungsfähig ist.

20) Sichtachsen

Die Sichtachsen auf Bahnsteigebene werden durch den Aufzug nicht eingeschränkt. Der Aufzug befindet sich in einem bereits existierenden Betriebsraum auf dem Bahnsteig. Die Sichtachsen in der Vorhalle werden durch den Aufzug nur in geringem Maß eingeschränkt, da er transparent gestaltet wird (Metall-Glas-Konstruktion).

1.1.4. Vorzugsvariante:

Unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile ergibt sich der Standort im südlichen Bahnhofsbereich (Variante A) als Vorzugsvariante.

Variante C scheidet aufgrund der Einwände der Denkmalschutzbehörden und der benutzerunfreundlichen Lösung von zwei Aufzügen mit Umsteigen aus.

Von den verbleibenden Varianten A und B hat Variante B folgende Nachteile:

- Der Aufzug kann auf der Bahnsteigebene in Querrichtung aufgrund der Bezüge zum Straßenland nicht mittig platziert werden.
- Im Straßenland liegt der Aufzug sehr dicht am Moritzplatz, was sich negativ auf die Sicherheit der Benutzer und auf den Verkehrsfluss auswirken würde.
- eine Nachtbushaltestelle würde verschoben werden müssen.
- Der Fußgängerverkehr auf der östlichen Seite der Prinzenstraße ist während der Bauzeit nicht mehr möglich.

Die Vorzugsvariante A liegt in der Nähe des stark frequentierten „Aufbau Hauses“ und ist somit am vorteilhaftesten im Quartierschwerpunkt integriert.

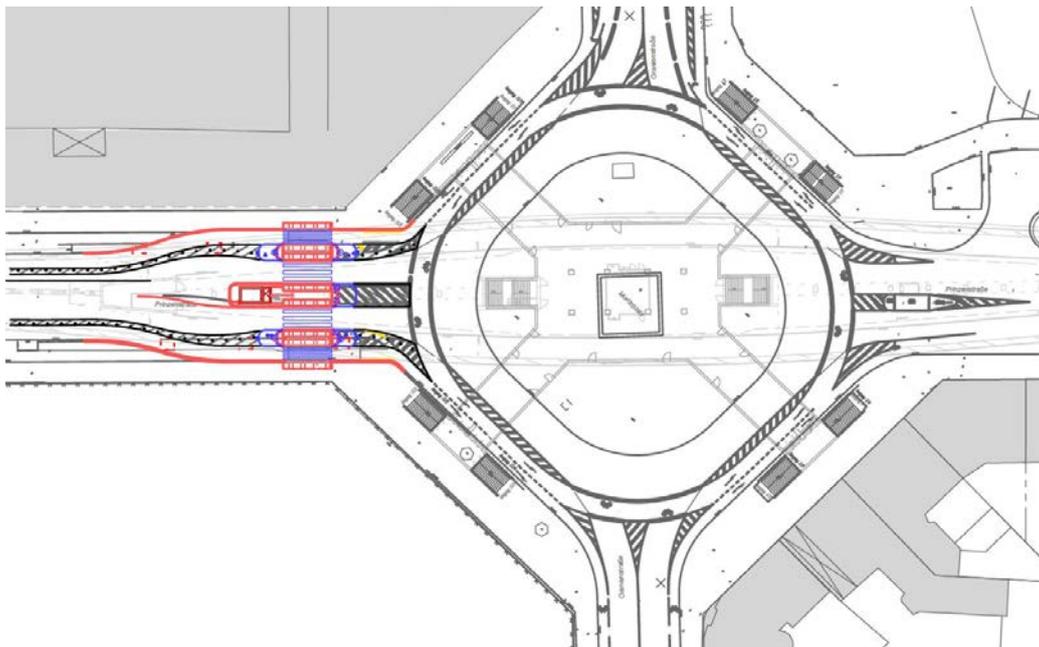


Bild 4: Übersicht mit Vorzugsvariante, Bildquelle: Plan PG002a artus^{GmbH}

2. Technische Beschreibung

Der Bahnhofsentwurf für den Moritzplatz wurde durch Peter Behrens sehr funktional ausgestaltet und zeigt somit eine sehr einfache sowie klare Formensprache. Der Bahnhof zeichnet sich durch die strenge Raumkomposition und den Verzicht auf rein dekoratives Beiwerk aus.

Er wurde als Kreuzungsbahnhof mit Umstieg zur S-Bahn mit zweieinhalbfacher Tiefenlage geplant. Der U-Bahnbahnsteig der U8 befindet sich in der oberen, mit einem 130 Meter langen Mittelbahnsteig versehenen Halle. Von der unteren Halle wurde nur ein Teilstück fertiggestellt und nicht in Betrieb genommen.

Der Standort des geplanten Aufzuges ist gemäß der Standortabwägung im südlichen Bahnsteigbereich vorgesehen. Der seilbetriebene Durchlader wird ohne Maschinenraum ausgebildet. Die Aufzugssteuerung und -technik wird in einem ~~neu zu erstellenden nahegelegenen~~ **direkt neben dem Aufzugsschacht angeordneten** Betriebsraum auf dem Bahnsteig untergebracht. Die Förderhöhe beträgt ca. 4,50 m. Auf dem Bahnsteig und im Bereich der Mittelinsel wird die Anlage in das neu geplante Blindenleitsystem integriert. Die entsprechenden Abstimmungen dazu erfolgten parallel zur Plangenehmigung und die Ergebnisse sind in schwarz in den Plänen dargestellt.

Für den Einbau der Aufzugsanlage sind in der Bahnsteigplatte und der Tunneldecke Durchbrüche erforderlich. Diese machen den Neubau der Bahnsteigplatte zwischen Achse 17 und 19 nötig. Die Stützmauern unter der Bahnsteigplatte entfallen an dieser Stelle. Im Bereich der Tunneldecke wird der Mittelträger gekürzt und mit einer neuen Stahlbetonschachtkonstruktion abgefangen. Im Bereich der Unterfahrt wird das Bankett abgebrochen. Das angrenzende Bankett wird auf beiden Seiten durch eine Stahlbetonkonstruktion verstärkt.

Um eine hohe Transparenz und somit den weitgehenden Erhalt von Sichtverbindungen zu erhalten, besteht ~~auf Höhe des Bahnsteiges sowie~~ auf der Straßenebene die Tragkonstruktion hauptsächlich aus Stahlrahmen. **Auf Bahnsteigebene unterbricht der direkt neben dem Aufzug liegende Aufzugstechnikraum die Sichtverbindungen in geringem Maße.** Die innen liegende Tragkonstruktion umgibt eine Einhausung überwiegend als filigrane Metall-Glas-Konstruktion. **Im Bereich des Aufzugstechnikraums werden die Glasscheiben opak ausgeführt.**

Für die Errichtung des Aufzuges im Bahnsteigbereich ist geplant, die Haltepunkte der U-Bahnzüge so zu verschieben, dass das südliche Bahnsteigende abgesperrt werden kann. Die Arbeiten werden hinter Staubschutzeinhausungen ausgeführt. Der Einbau des oberen Aufzugsschachtes im Straßenland erfolgt in offener Bauweise. Die Baugrube wird mit entsprechenden umlaufenden Lastfreistreifen hergestellt. Der bauzeitliche Straßenverkehr wird in zwei Bauphasen geänderte Verkehrsführungen erhalten. Ein Verkehrszeichenplan wird im Zuge der Ausführungsplanung erstellt. Die angenommene Bauzeit der Maßnahme beträgt ca. 12-14 Monate.

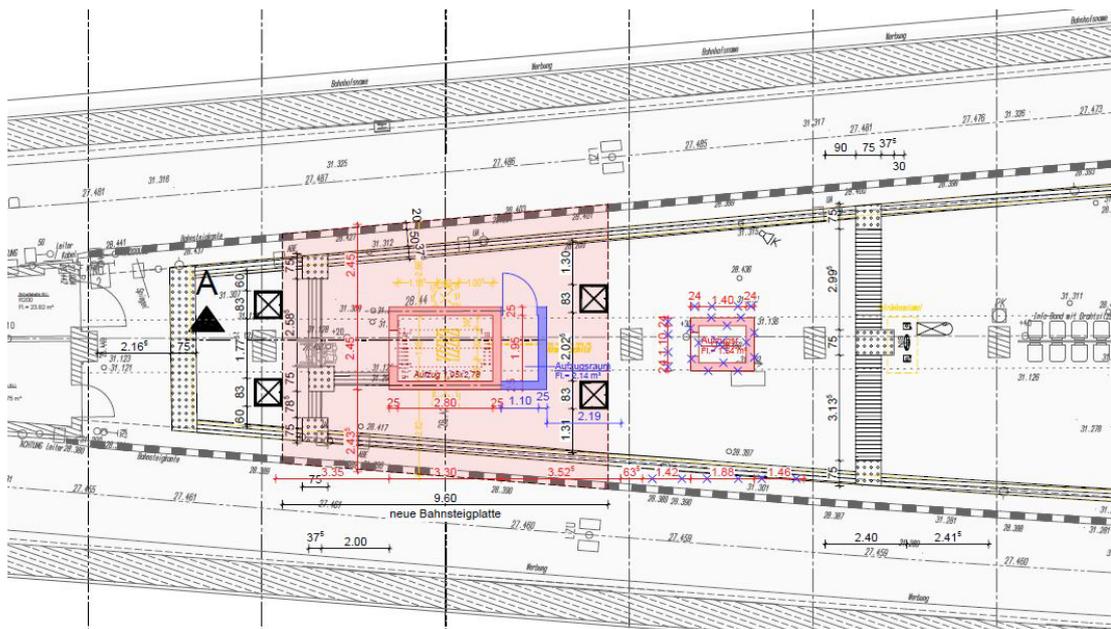


Bild 5: Aufzug auf Bahnsteigebene, Bildquelle: Plan PG002a artus^{GmbH}

3. Brandschutz

Der U-Bahnhof Moritzplatz besteht aus zwei Bahnsteigebenen und einer Verteilerhalle. Die untere Bahnsteigebene ist ein nie in Betrieb genommener S-Bahnhof, der sich im Rohbau befindet. Vom Bahnsteig der U-Bahnlinie U8 gelangt man über zwei Treppenaufgänge in den Drittelpunkten in die Verteilerhalle. Von ihr führen vier Gänge zu jeweils zwei Außentritten, über die man ins Freie gelangt. Die acht Ausgänge dienen sowohl als Rettungswege als auch zur Rauchableitung.

Für den U-Bahnhof Moritzplatz wurden ein Rauchschutznachweis (siehe Anlage 12.5) sowie ein Brandschutzkonzept durchgeführt. Der Rauchschutznachweis ergab, dass eine Selbstrettung möglich ist und keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden müssen. Das Brandschutzkonzept führt aus, dass nachgewiesen werden konnte, dass die Rettungswege beim Brand eines U-Bahnwagens ausreichend lange genutzt werden können.

Auf einen zusätzlichen Ausgang kann laut eines Vorabstimmungsgesprächs am 11.07.2017 mit der TAB (Hr. Helmchen) verzichtet werden, falls dies schriftlich begründet wird und auf Verkaufsstätten im U-Bahnhofsbereich verzichtet wird (Anlage 12.7: Protokoll).

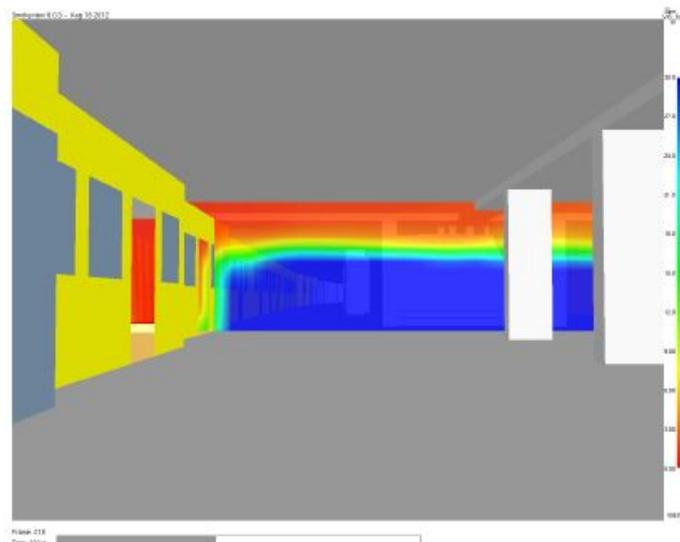


Abb. 39 Erkennungsweite in m zum Zeitpunkt $t = 394$ Sekunden (6,6 Minuten = Evakuierungszeit) im Vertikalschnitt durch den Brandherd und den Bahnhof.

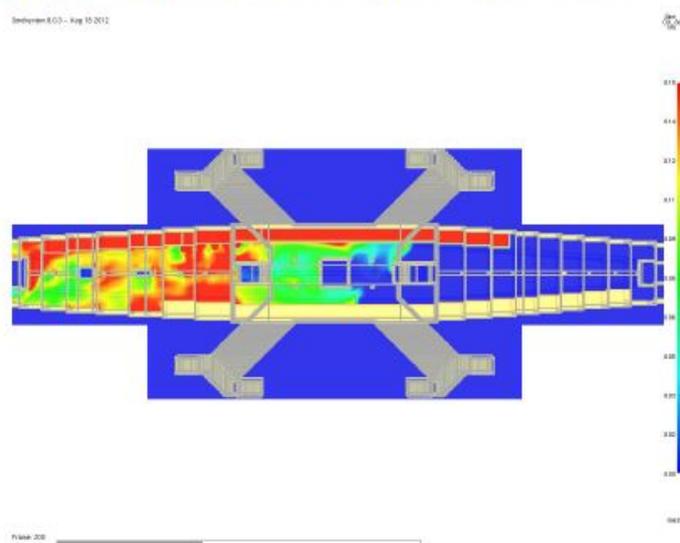


Bild 6: Auszug Rauchschutznachweis, Erkennungsweite; 6,6 min Branddauer

Der Aufzug erhält dem BVG-Standard entsprechend eine Brandfallsteuerung. Im Zuge der Ausführungsplanung werden die Kennzeichnungen der Rettungswege und der bestehende Feuerwehrplan angepasst und der Feuerwehr übermittelt.

4. Inanspruchnahme von Grundstücken durch die BVG

Bei den beanspruchten Flächen für den Aufzugseinbau auf der Mittelinsel Süd (Grundfläche Aufzug + Schneefang 10,86 m²) und für die Baustelleneinrichtung (Baufeld ca. 250 m² + Zentrale BE ca. 60 m² (Bauphase 1) bzw. 500 m² Baufeld (Bauphase 2)) handelt es sich um öffentliches Straßenland. Die Flächen befinden sich in der Prinzenstraße im Bereich des Flurstücks 699.

Die Erlaubnis zur dauerhaften Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenlands der Aufzugsfläche (inkl. Schneefang), als auch die temporäre Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenlands durch die Baustelleneinrichtungsfläche (zwei Bauphasen, siehe Anlage 12.10 - MrPG003, Baustelleneinrichtungsplan) wird mit dieser Planung begehrt.

5. Grundwassereingriffe

Der zu erwartende höchste Grundwasserstand (zeHGW) liegt laut Auskunft der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bei NHN +32,6 m. Die Tunneldecke am Aufzugsstandort liegt bei ca. NHN +32,3 m. Damit liegt der zeHGW oberhalb der Tunneldecke.

Durch eine Abdichtung der Baugrubenränder über der Tunneldecke wird die Baugrube frei von Grundwasser gehalten. Dies erfolgt durch die Errichtung einer temporären Wand (Stahlbetonwand umlaufend) rings um die Baugrube, welche bis zu einer Höhe von 40 cm abgedichtet wird. Der Grundwasserstand des am nächsten (300 m entfernt) liegenden Pegels (Messstellenummer 585) ist seit Juni 2015 nicht über einen Stand von 32,1 m NHM gestiegen (monatliche Messung, Quelle: fis-brooker Grundwasserstand – tagesaktuelle Messwerte und Ganglinien). Daher wird davon ausgegangen, dass die Tunneldecke bei Errichtung der temporären Wand zur Abdichtung frei von Grundwasser sein wird und somit keine Einleitung von Grundwasser nötig wird. Eine Grundwasserhaltung während der Bauzeit ist nicht notwendig.

6. Natur und Landschaft

Um während der Bauzeit die Befahrung der Prinzenstraße in beide Richtungen zu gewährleisten, muss der Verkehr über Provisorien auf den Gehwegen geführt werden. Für die bauzeitliche Verkehrsführung müssen fünf Straßenbäume gefällt werden. Mit diesem Antrag begehren wir die Fällung folgender Bäume:

- 1) Ahornblättrige Platane, Stammumfang von ca. 143 cm (Nr. 45)
- 2) Ahornblättrige Platane, Stammumfang von ca. 110 cm (Nr. 44)
- 3) Ahornblättrige Platane, Stammumfang von ca. 126 cm (Nr. 43)
- 4) Ahornblättrige Platane, Stammumfang von ca. 155 cm (Nr. 46)
- 5) Ahornblättrige Platane, Stammumfang von ca. 143 cm (Nr. 47)

Quelle: Fis-Broker, Baumbestand Berlin, Stammumfang gemessen durch Büro **artus**^{GmbH} am 04.05.2018

~~Resultierend aus der Umgestaltung des Straßenlandes können im Planungsgebiet keine Ersatzpflanzungen vorgesehen werden, daher soll ein monetärer Ausgleich erfolgen.~~

~~Diese Maßnahme sowie die Erstellung einer Baumwertberechnung ist mit dem Baummanagement des Straßen- und Grünflächenamtes Friedrichshain-Kreuzberg vorabgestimmt.~~

~~Durch die Fällung der Bäume und da keine Möglichkeit für Ersatzpflanzungen besteht, werden die fünf zu den Bäumen gehörigen Baumscheiben ersatzlos versiegelt. Es handelt sich um eine Fläche von ca. 16,0 m². Auch hier soll ein monetärer Ausgleich erfolgen.~~

~~Abgesehen davon kommt es zu keinerlei anderweitigen Beeinträchtigung von Landschaft und Natur.~~

Es werden vier Ersatzstandorte, die den neuen Abschluss der vorhandenen Platanenallee bilden, vorgesehen. Die Neupflanzungen sollen der Art des Bestandes entsprechen. Details zur Herstellung der Baumgruben werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem zuständigen Straßen- und Grünflächenamt und den betroffenen Leitungsträgern abgestimmt. Der monetäre Ausgleich für den gefällten Baum, der nicht vor Ort ersetzt werden kann sowie die Versiegelung der vorhandenen Baumscheiben (ca. 16 m²) erfolgt nach Vorgabe des zuständigen Straßen- und Grünflächenamtes.

Abgesehen davon kommt es zu keinerlei anderweitigen Beeinträchtigungen von Landschaft und Natur.

7. Lärmbelästigung

Die AVV-Baulärm wird beachtet. Nachts und an Sonn- oder Feiertagen sind keine Bauarbeiten geplant. Durch den Betrieb der neuen Aufzugsanlage im öffentlichen Straßenraum entstehen keine Belästigungen.

8. Denkmalschutz

Da der U-Bahnhof Moritzplatz denkmalgeschützt ist, sind Abstimmungen mit den Denkmalschutzbehörden notwendig. In einem Abstimmungsgespräch wurde dem Standort der Vorzugsvariante und dem Wegfall einer Stütze dem Grunde nach zugestimmt. In einem Vor-Ort-Termin wurde der Errichtung eines neuen Bahnsteighäuschens, in dem die Aufzugstechnik untergebracht werden muss, zugestimmt.

9. Straßenverkehrliche Belange

Nach der Standortanalyse der drei Varianten wurde der südliche Standort für den neuen Aufzug gewählt. Durch den Aufzugseinbau an diesem Standort werden folgende Maßnahmen notwendig:

9.1 Verbreiterung Mittelinsel / geschützter Radfahrstreifen (Planung Dritter)

In der Lage der vorhandenen Mittelinsel wird eine, den Abmessungen des Aufzuges entsprechende, neue Mittelinsel angelegt. Die vorhandene Furtbreite von 7,00 m wird beibehalten. Mit dem Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung IV B wurde die Berücksichtigung einer Planung eines geschützten Radfahrstreifens vorabgestimmt. Daraus resultieren zwei weitere Mittelinseln, da Radweg und Fahrbahn getrennt gequert werden sollen. Die bisherige Fahrstreifenbreite wird von ca. 5,00 m auf 3,25 m reduziert. Die Befahrbarkeit durch Last- oder Sattelzüge bleibt gewährleistet (siehe Anlage 12.4: Schleppkurvennachweis).

An den Köpfen der zwei weiteren Mittelinseln werden die vier Baumscheiben für die Ersatzpflanzungen vorgesehen. Sie sind über 4 m² groß und ermöglichen es, die Ersatzpflanzungen in der Flucht der vorhandenen Platanenallee vorzunehmen.

In den Querungsbereichen werden die Borde mit 3 cm Auftritt, sonst mit ca. 10 cm, eingebaut. Die Gehwege werden für den Radweg verschmälert. Die Flächen des Radweges sind zur Fahrbahnmitte geneigt. Entlang der ehemaligen Bordflucht entsteht eine nicht befahrene Rinne (Sperrfläche des geschützten Radfahrstreifens), die um zwei Straßenabläufe ergänzt wird. Es werden drei Straßenabläufe zurückgebaut und vier neue eingebaut.

Die Standorte der zu versetzenden Lichtmaste werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Straßenbaulastträger sowie Stromnetz Berlin abgestimmt. Soweit erforderlich, wird dazu eine lichttechnische Berechnung angefertigt. Eine gesicherte Querung der Prinzenstraße soll durch die Anordnung eines Fußgängerüberweges, sowohl über die Fahrstreifen des motorisierten Individualverkehrs, als auch über die Radverkehrsanlage, ermöglicht werden.

Die Ersatzpflanzungen werden zwar innerhalb der Sichtfelder an der Querungsstelle verortet, dies ist jedoch gemäß der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen möglich. Durch die Anordnung eines Fußgängerüberweges ist die Bevorrechtigung des querenden Fußverkehrs dauerhaft über die gesamte Querungslänge erkennbar.

Die Standorte der zu versetzenden, und neu aufzustellenden Verkehrsschilder werden in der Ausführungsplanung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Anhand des Verkehrskonzepts (Plan PG002a und Anlage 12.4) wird mit diesem Antrag die verkehrsrechtliche Anordnung dem Grunde nach begehrt.

9.2 Zwangsführung / Schutzgeländer

Um ein Betreten bzw. Überwinden der Fahrbahn direkt nach Verlassen des Aufzuges zu verhindern, schließt direkt an den Aufzug ein 3,00 m langes Geländer an. Das Geländer dient neben der gesicherten Führung der Fahrgäste auch als Spritzschutz und wird so ausgebildet, dass das unerwünschte Anschließen von Fahrrädern vermieden wird. Das Geländer wird mit einem Mindestabstand von 50 cm zur Fahrbahn errichtet. Der verbleibende Zwischenraum zur Erschließung des Aufzuges beträgt ca. 2,35 m.

9.3 Anprallschutz

Zum Schutz der Fußgänger werden auf dem nördlichen Kopf der Aufzugsmittelinsel Poller vorgesehen.

Zusätzlich dient der massive Sockel des Aufzuges als weiterer Anprallschutz, die weitere Planung erfolgt in der Ausführungsplanung.

9.4 Baustelleneinrichtung

Für den Einbau des Aufzuges und die Herstellung der dazugehörigen Mittelinsel (erste Bauphase) muss der Verkehr der Prinzenstraße über Provisorien auf den Gehwegen geführt werden. Diese sind für die Befahrung durch Last- oder Sattelzüge dimensioniert (siehe Anlage 12.4: Schleppkurvennachweis). Es werden fünf Straßenbäume gefällt. Eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger ist vorgesehen.

In einer zweiten Bauphase werden die Gehwege angepasst sowie die kleineren Querungshilfen und neuen Asphaltflächen hergestellt. Es sind 3,00 m breite Fahrstreifen vorgesehen. Die Befahrbarkeit durch Last- oder Sattelzüge ist nachgewiesen (siehe Anlage 12.4-Schleppkurvennachweis).

~~Zur Herstellung der kleinen Mittelinseln müssen die Fahrstreifen ggf. kurzzeitig eingeschränkt werden. Eine Reduzierung der bauzeitlichen Fahrstreifenbreite in verkehrsarmen Zeiten kann im derzeitigen Planungsstand nicht ausgeschlossen werden. Ausführungsdetails werden durch die ausführende Firma zur Antragstellung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.~~ Gemäß Baufortschritt werden Fußgänger durch das Baufeld geführt. Eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger ist vorgesehen.

Generell werden Radfahrer mit dem motorisierten Individualverkehr durch die Baustelle geführt. Widersprüchliche Markierungen werden entfernt oder ausgekreuzt.

Jegliche Einbauten im Baubereich werden während der Bauzeit gesichert oder ausgebaut. Bauzeitlich zurückgebaute Straßenbeleuchtung wird durch in der Baustelle aufgestellte, provisorische Leuchten ersetzt.

Anhand des Verkehrskonzepts (Plan PG003a und Anlage 12.4) wird mit diesem Antrag die verkehrsrechtliche Anordnung dem Grunde nach begehrt.

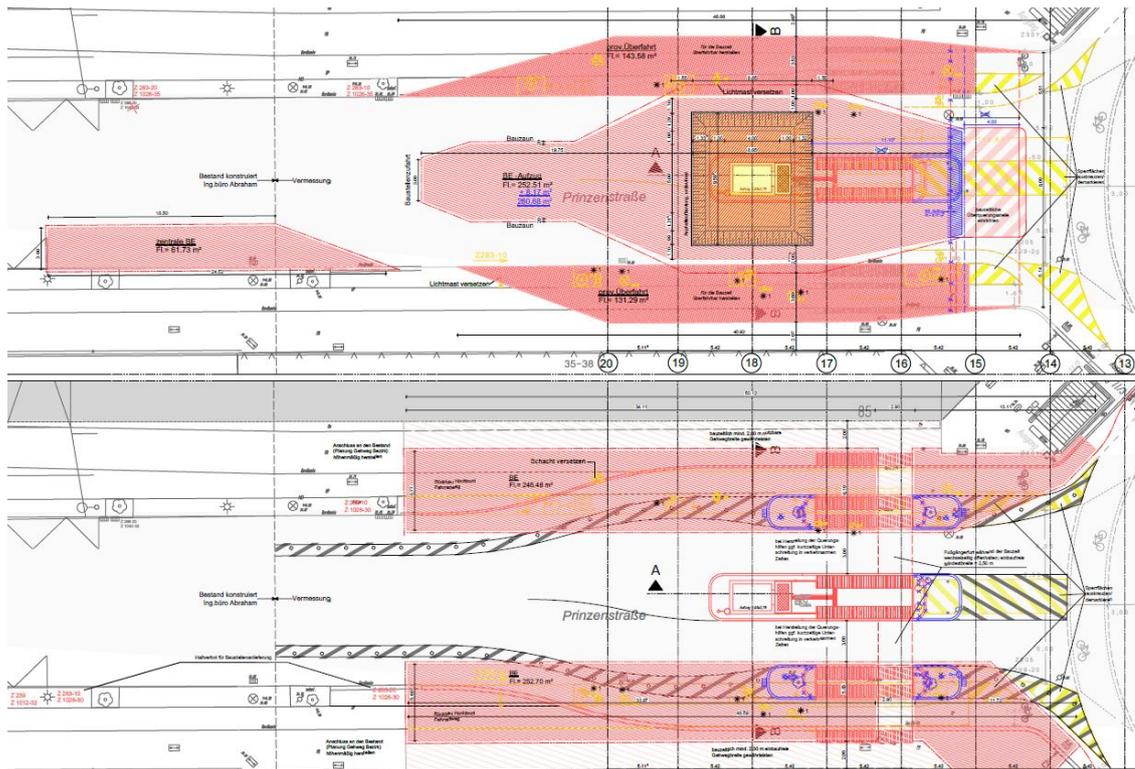


Bild 7: Bauphase 1: Plan PG003a artus^{GmbH}

9.5 Bauzeit

Ausgehend von vergleichbaren Baumaßnahmen beträgt die Bauzeit ca. 14 Monate.

10. Eingriffe in den Leitungsbestand

Die gestellten Leitungsanfragen haben ergeben, dass eine außer Betrieb befindliche Leitung der Berliner Wasserbetriebe (BWB) anliegt, die im Zuge der Baumaßnahme entfernt wird. Ob die Entwässerung des Aufzugs und des neuen Schneefangs direkt an den Straßenablauf angeschlossen werden kann, wird im Zuge der Ausführungsplanung untersucht. Sollte dies nicht möglich sein, erfolgt der Anschluss an das nahegelegende Kanalnetz.

Durch das Versetzen zweier Lichtmasten werden geringfügige Anpassungen des Beleuchtungsnetzes erforderlich.

Aufgrund der Änderung des Bordverlaufs muss ein Schachtdeckel der Deutschen Telekom verschoben werden. Die Vorabstimmung mit der Deutschen Telekom hat ergeben, dass damit auch ein darunter liegendes Bauwerk verschoben werden muss. Es handelt sich um einen Abzweigkasten (Nr. 16925). Im Zuge eines Verschiebens des Abzweigkastens (Abbruch und Neubau) müssen auch Kabelarbeiten erfolgen. Daher ist mit einer Baudurchführungszeit von 2 Wochen zu rechnen. Die Arbeiten werden rechtzeitig, mit einem Vorlauf von 3 Monaten bei der Telekom abgerufen.

Alle Einbauten (Schachtdeckel/Schieber), für die sich eine geänderte Lage ergibt (Bestand im Gehweg zukünftig im Bereich der Fahrbahn oder umgekehrt) müssen höhenmäßig angepasst werden. Die Abstimmung hierzu wird in der Ausführungsplanung vorgenommen.

Im Bereich der Ersatzpflanzungen befinden sich im Abstand von 2,50 m (geforderter Abstand ohne Schutzmaßnahmen laut DIN 18920) Kabel und Leitungen folgender Leitungsträger: Berliner Wasserbetriebe (Trinkwasser (teilweise außer Betrieb), Schmutzwasser), Stromnetz Berlin GmbH, NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG (teilweise außer Betrieb), Deutsche Telekom, Vodafone Kabel Deutschland und Alliander Stadtlicht GmbH.

Die Abstimmungen mit den Leitungsträgern zu den geeigneten Schutzmaßnahmen der im Bereich der Baumpflanzungen liegenden Kabel und Leitungen werden im Zuge der Ausführungsplanung getroffen.

11. Sonstiges

11.1 Belange Menschen mit Behinderung

Zur Auffindbarkeit des Zugangs durch Blinde und Sehbehinderte wird der Aufzug in Abstimmung mit dem Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin (ABSV) durch Leit- und Auffindestreifen an das Straßennetz angeschlossen (Anlage 12.8.).

Durch die nach der Vorabstimmung mit dem ABSV erfolgte Planung eines geschützten Radfahrstreifens resultieren zwei weitere Mittelinseln, die die Überquerung der Prinzenstraße für blinde und sehbehinderte Fußgänger verbessert.

Zur gesicherten Querung der Prinzenstraße ist die Anordnung eines Fußgängerüberweges vorgesehen.

11.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

In Anlage 12.9. finden sich Angaben zur allgemeinen Vorprüfung zur Feststellung einer Umweltverträglichkeitspflicht nach UVPG.

12. Anlagen

- 12.1 Standortabwägung / Beurteilungsmatrix
- 12.2 Auszug Automatisierte Liegenschaftskarte Berlin
- 12.3 Auszug Denkmalkarte Berlin
- 12.4 Schleppkurvennachweise
- 12.5 Rauchschutznachweis (1. Revision)
- 12.7 Protokoll Abstimmung TAB
- 12.8 Abstimmung mit dem ABSV (Antwortschreiben)
- 12.9 Angaben zur allgemeinen Vorprüfung zur Feststellung einer Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht nach UVPG
- 12.10. Planliste + Pläne:
 - Mr_PG001a Einbau Aufzug, Standortabwägung Variante A,B & C, Gr. und Schnitte
 - Mr_PG002a Einbau Aufzug, Variante A, Grundrisse und Schnitte
 - Mr_PG003a Einbau Aufzug, Baustelleneinrichtungsplan
 - Mr_PG004a Einbau Aufzug, Instandhaltungsplan
 - Mr_PG005a Einbau Aufzug, koordinierter Leitungsplan
- 12.10. [Gehölgutachten](#)
- 12.11. [Gutachten zum Vorhandensein besonders geschützter Arten und von besonders geschützten Nist-, Brut- und Lebensstätten an Bäumen in der Prinzenstraße in Berlin.](#)
- 12.12. [Aktennotiz Abstimmung Untere Denkmalschutzbehörde \(UD\)](#)

- Ende des Dokuments -