



BVG

**Berliner
Verkehrsbetriebe**

Anstalt des
öffentlichen Rechts
Holzmarktstr.15-17
10179 Berlin

Anlage

Angaben zur allgemeinen Vorprüfung zur Feststellung einer Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht nach UVPG

U8 U-Bahnhof Moritzplatz
Einbau einer Aufzugsanlage
Stand 23.05.2018

1. Änderung

Stand 29.04.2019

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

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

Betriebsleiter U-Bahn

gez. Boisserée

INHALTSVERZEICHNIS

1. Beschreibung des Vorhabens	3
1.1 Standort	3
1.2 Art und Umfang der Maßnahme	4
1.3 Bedarf an Grund und Boden	5
1.4 Grundwassereingriffe	5
1.5 Emissionen	6
1.6 Abfälle	6
2. Beschreibung der Umwelt und der Auswirkungen nach der Baumaßnahme	7
2.1 Menschen	7
2.2 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	8
2.3 Böden	9 9
2.4 Wasser	9
2.5 Luft	10 10
2.6 Landschafts-, Stadtbild	10 10
2.7 Kulturgüter	11 11

1. Beschreibung des Vorhabens

1.1 Standort

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) planen den U-Bahnhof Moritzplatz durch den Einbau eines Aufzugs barrierefrei zu erschließen. Der geplante Aufzug soll die Bahnsteigebene der Linie U8 direkt mit der des Straßenlandes verbinden. Mit dem Einbau eines Aufzugs wird der Forderung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt nachgekommen, den öffentlichen Personennahverkehr für mobilitätseingeschränkte Menschen zu erschließen.

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.

Der Bahnhof befindet sich im Berliner Stadtteil Kreuzberg an der Grenze zum Stadtteil 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 Moritzplatz.

Der U-Bahnhof besitzt einen Mittelbahnsteig und wird über zwei Treppen in den Drittelpunkten mit der Vorhalle verbunden. Die Vorhalle wird über acht Treppen, von denen jeweils zwei an den Seiten des annähernd quadratischen Moritzplatzes liegen, erschlossen.

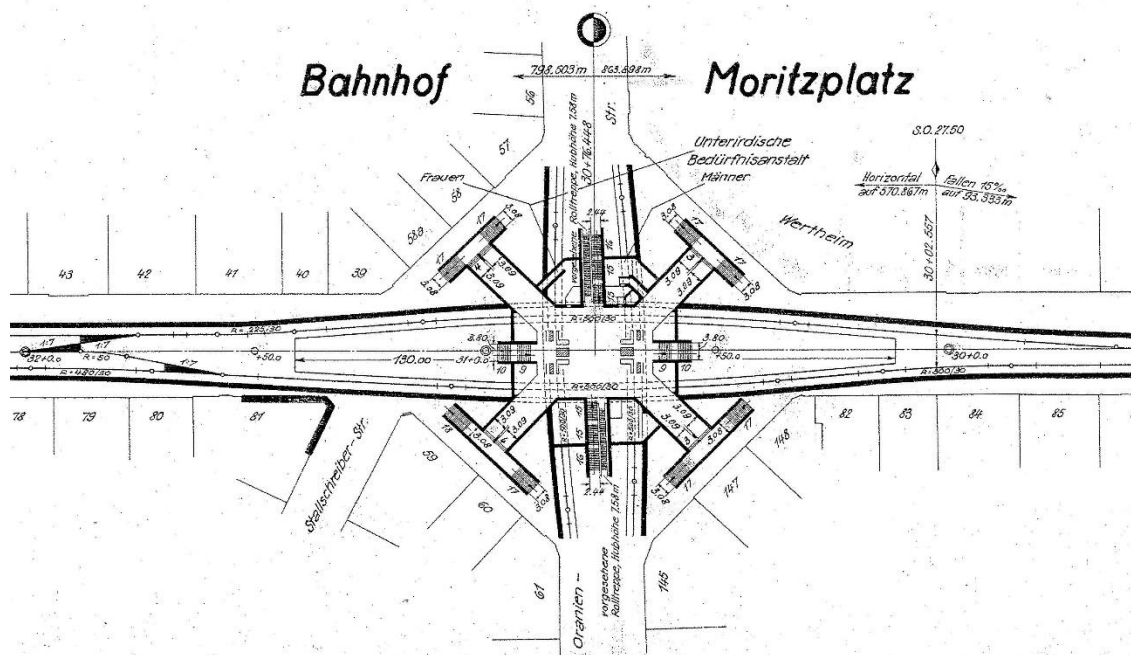


Abbildung 1: Grundriss aus der Planungszeit, Bildquelle: BVG

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 Sichtbetonfassade und 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.

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.

1.2 Art und Umfang der Maßnahme

Der Aufzugsstandort befindet sich im südlichen Bahnhofsbereich, auf Straßenebene auf einer Mittelinsel in der südlich vom Moritzplatz abzweigenden Prinzenstraße. Der Aufzug wird rollstuhlgerecht gemäß gültiger Normen ausgeführt und ist als Durchlader geplant.

Folgende Sachdaten können für den geplanten Aufzug angenommen werden:

Hauptdaten:	Barrierefreier Personenaufzug Typ 2 nach EN 81-70 mit Treibscheibenantrieb; Tragfähigkeit: 1.050 kg, entspricht 13 Personen nach EN 81-20
Geschwindigkeit:	1,0 m/s
Haltestellen:	2 Haltestellen (Straßenebene und Bahnsteigebene)
Ladestellen:	Durchlader
Fahrkorbmaße:	2.10 m tief; 1.10 m breit; 2.30 m hoch
Schachttüren:	Schiebetüren verglast, lichter Durchgang 0.90 m breit, 2.10 m hoch
Schachttiefe:	2.78 m
Schachtbreite:	1.95 m
Schachtgrube:	ca. 1.40 m
Schachtkopf:	ca. 4.10 m, zzgl. Dachaufbau mit Gefälle
Fahrten/Std.:	ca. 180
Kabinenausstattung:	Verglaste Kabine, zweiseitiger Handlauf aus Edelstahl, gleichzeitig als Rammschutz, zusätzlicher tiefer liegender Handlauf aus Edelstahl, ebenfalls zweiseitig und als Rammschutz ausgebildet, Kabinendecke aus Edelstahl mit Einbauleuchten, Boden in strukturiertem Edelstahlblech.

Der Aufzug wird mit einem freien Lüftungsquerschnitt von 5% der Grundfläche (mind. 0.10 m²) errichtet.

Maßnahmen an Straßen, Wegen und Plätzen während des Umbaus (Baustelleneinrichtung):

Das Aufzugsbauwerk liegt im öffentlichen Straßenland, es werden während der Baumaßnahme die Bereiche Fahrbahn, Fußweg und Radweg tangiert. Während der Bauzeit kommt es auf beiden Fahrstreifen der Prinzenstraße über eine Länge von ca. 100 m zu Einschränkungen. Die Einschränkungen werden auf ca. 14 Monate geschätzt.

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. Eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger ist nördlich der Mittelinsel vorgesehen, alternativ kann die Prinzenstraße unterirdisch über die Verteilerhalle des U-Bahnhofs unterquert werden.

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.

~~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.~~ Gemäß Baufortschritt werden Fußgänger durch das Baufeld geführt. Eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger ist im Bereich der Mittelinsel vorgesehen, alternativ kann die Prinzenstraße unterirdisch über die Verteilerhalle des U-Bahnhofs unterquert werden.

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.

Flächen für Baustelleneinrichtung und für den Baubetrieb sind auf dem Mittelstreifen und der Fahrbahn Richtung Süden vorgesehen. Die Fläche wird durch Bauzäune und Schrammborde parallel zu den Fahrspuren sicher umschlossen. Für die Verschwenkung des Verkehrs ist die Fällung von fünf Bäumen notwendig.

Die Baustelleneinrichtung (BE) setzt sich aus folgenden Flächen zusammen:

- BE Aufzug (Bauphase 1): ca. ~~250~~ 260 m² (davon ca. 85 m² Baugrube, ca. ~~165~~ 175 m² Straßenfläche), zentrale BE Fahrbahn Richtung Süden: ca. 75 m².
- BE Querungshilfen (Bauphase 2): ca. 500m², gemäß Bauvorschrift geänderte Führung der Fußgänger.

Straßenverkehrliche Belange:

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.

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~~ vier Straßenabläufe ergänzt wird. 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.

1.3 Bedarf an Grund und Boden

Der gewählte Aufzugsstandort liegt vollständig im öffentlichen Straßenland der Prinzenstraße. Das geplante Aufzugsbauwerk wird nach Fertigstellung die im Plan festgelegte Fläche (Straßenland) von ca. 12,5 m² mit den Abmessungen von ca. 5,00 m x 2,50 m einnehmen. Für diese Fläche wird eine dauerhafte Sondernutzung öffentlichen Straßenlandes begehrt.

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. Bei den Bäumen handelt es sich um geschützte Bäume nach Baumschutzverordnung. ~~Resultierend aus der Umgestaltung des Straßenlandes können im Planungsgebiet keine Ersatzpflanzungen vorgesehen werden. 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.~~

Die zu fällenden Bäume haben folgende Spezifikationen:

- 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

Durch die Fällung der Bäume ~~und da keine Möglichkeit für Ersatzpflanzungen besteht~~, werden die fünf zu den Bäumen gehörigen Baumscheiben ~~ersatzlos versiegelt~~. ~~Für die vier neuen Bäume werden vier Baumscheiben geschaffen, die jeweils ca. 8 m² groß sind. Somit wird die Versiegelung der Bestandsbaumscheiben mehr als kompensiert.~~

1.4 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.

1.5 Emissionen

Zur Durchführung des Bauvorhabens sind umfangreiche Bauarbeiten im öffentlichen Straßenland erforderlich. Die AVV-Baulärm wird beachtet. Nachts und an Sonn- oder Feiertagen sind keine Bauarbeiten geplant. Die Arbeiten finden unter Berücksichtigung der Vorgaben „Landesimmissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln)“ statt und werden beachtet. Nach Inbetriebnahme des Aufzuges geht von diesem keine dauerhafte Lärmbelastung aus.

1.6 Abfälle

Das Bauvorhaben führt zu Erdreich- und Bauschuttabfällen. Diese werden beprobt und fachgerecht entsorgt. Nach dem Bauvorhaben wird der Aufzug keine Abfälle produzieren. Wartungsarbeiten werden innerhalb des Aufzugschachtes stattfinden. Dabei anfallende Fette und Öle bleiben innerhalb des Bauwerkes. Durch die mehrfache Abdichtung des Bauwerks ist ein Eindringen in die umliegenden Böden nicht möglich.

2. Beschreibung der Umwelt und der Auswirkungen nach der Baumaßnahme

2.1 Menschen

Lärmbelastung

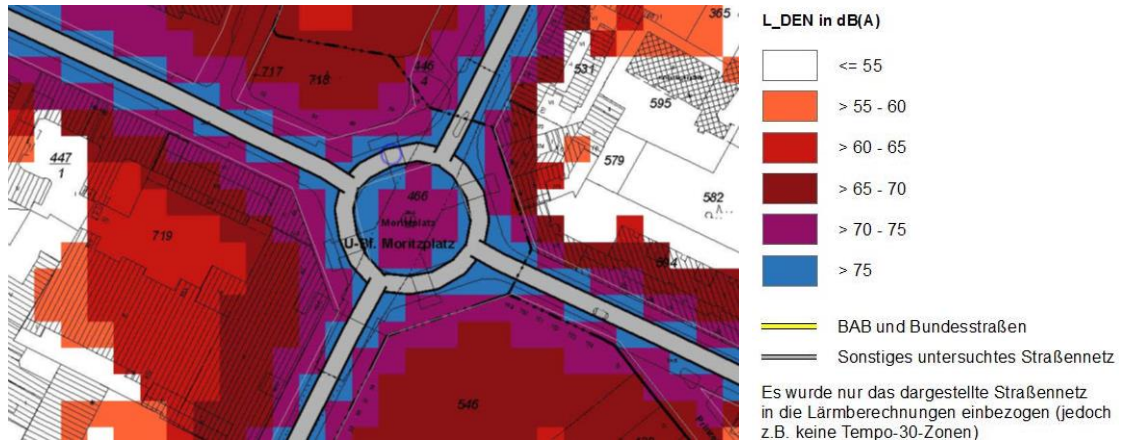


Abbildung 2: Ausschnitt Fis-Broker: Strat. Lärmkarte L_DEN (Tag-Abend-Nacht-Index) Straßenverkehr 2017 (UA)

Ist-Zustand: Am Moritzplatz wird eine sehr hohe Lärmbelastung (Tag-Abend-Nacht-Index) gemessen: Der Lärmindex liegt bei über 75 dB.

Zustand nach Baumaßnahme: Vom in Betrieb genommenen Aufzug geht keine dauerhafte Lärmbelastung aus. Die Lärmbelastung bleibt somit gleich und wird nicht zusätzlich erhöht.

Unfälle

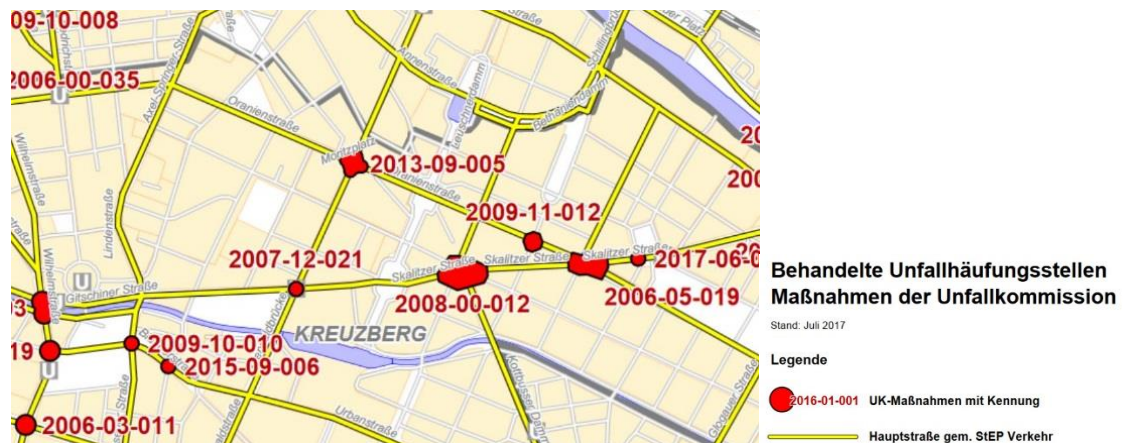


Abbildung 3: Behandelte Unfallhäufungsstellen, Maßnahmen der Unfallkommission, Ersteller FGS, 09.10.2017

Ist-Zustand: Im Bereich des Moritzplatzes kam es laut Unfallkommission zu vermehrt aufgetretenen Verkehrsunfällen insbesondere hinsichtlich der Beteiligung von Radfahrenden. Insbesondere die Ein- und Ausfahrt in den Kreisverkehr führte zu Unfällen. Im Januar 2015 wurde durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB) eine Ummarkierung angeordnet und umgesetzt, die nur noch ein einspuriges Befahren des Kreises ermöglicht und eine verdeutlichte Führung der Radfahrenden ermöglicht. Diese Maßnahme führte laut Angabe der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) in den ersten zwölf Monaten zu einem Rückgang von Unfällen mit Personenschaden um ca. 50 Prozent (Pressemeldung SenUVK, 14.12.2016).

Zustand nach Baumaßnahme: Die Hauptunfallursache am Moritzplatz ist das Ein und Ausfahren in den Kreisverkehr. Die Baumaßnahme führt zu einer Verbreiterung der bestehenden Mittelinsel und zwei zusätzlichen Mittelinseln in der Prinzenstraße, da Radweg und Fahrbahn getrennt gequert werden sollen. Die Baumaßnahme verbessert die Querungssituation für die Fußgänger und die Situation für die Fahrradfahrenden. Auf die Hauptunfallursache hat sie keine

Auswirkungen. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Eingriff in das Verkehrsgeschehen in geringen Maß positive Auswirkungen auf die Unfallzahlen hat.

2.2 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Grünversorgung



Abbildung 4: Ausschnitt Fis-Broker: Umweltgerechtigkeit: Kernindikator Grünversorgung (Umweltatlas)

Ist-Zustand: Im Bereich des Moritzplatzes wird die Grünversorgung als mittel angenommen. **Quelle:** Geoportail Berlin, **Umweltatlas: Kernindikator Grünversorgung, (Auszug vom 09.01.2018).**

Zustand nach der Baumaßnahme: Im Zuge der Baumaßnahme müssen fünf Straßenbäume gefällt und die Baumscheiben (ca. 16 m²) versiegelt werden. Der Aufzug wird auf einer bereits versiegelten Fläche errichtet. Durch die Vergrößerung der Mittelinsel werden keine zusätzlichen Flächen versiegelt.

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 abgestimmt. Der monetäre Ausgleich für den gefällten Baum, der nicht vor Ort ersetzt werden kann erfolgt nach Vorgabe des zuständigen Straßen- und Grünflächenamtes.

An den Köpfen der zwei äußeren Mittelinseln werden die vier Baumscheiben für die Ersatzpflanzungen vorgesehen. Sie sind jeweils ca. 8 m² groß und gleichen somit die Versiegelung der Bestandsbaumscheiben (16 m²) aus.

Die BVG wird in Absprache mit dem Baummanagement des Straßen- und Grünflächenamtes Friedrichshain-Kreuzberg eine Baumwertberechnung durchführen und eine Ausgleichszahlung leisten um dem Bezirk Ersatzpflanzungen zu ermöglichen.

2.3 Böden

Versiegelung



Abbildung 5: Ausschnitt Fis-Broker: Versiegelung 2016 (Umweltatlas)

Ist-Zustand: Die an den Moritzplatz angrenzenden Grundstücke weisen unterschiedliche Flächenversiegelungen im Bereich von 40 bis 100 % auf.

Zustand nach der Baumaßnahme: Resultierend aus dem Aufzugseinbau werden Baumscheiben (ca. 16 m²) der zu fällenden Bäume versiegelt. **Gleichzeitig werden für die Ersatzpflanzungen Baumscheiben von einer größeren Fläche als 16 m² geschaffen.** Ein monetärer Ausgleich zur Schaffung von Ausgleichsflächen ~~wird geleistet~~ **ist nicht nötig.**

2.4 Wasser

Der zu erwartende höchste Grundwasserstand (zeHGW) beträgt laut Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt etwa NHN + 32,60 m. ü.NN. Die Baugrubensohle auf der Tunneldecke (U8) liegt bei ca. 32,3 m ü. NN. Damit liegt der zeHGW oberhalb der Tunneldecke. Durch eine Abdichtung der Baugrubenränder über der Tunneldecke wird die Baugrube frei von Grundwasser gehalten. Eine Grundwasserhaltung während der Bauzeit ist nicht notwendig. Nach Fertigstellung wird es keine Änderung des Grundwasserstands geben (siehe Punkt 1.4).

2.5 Luft
Luftbelastung

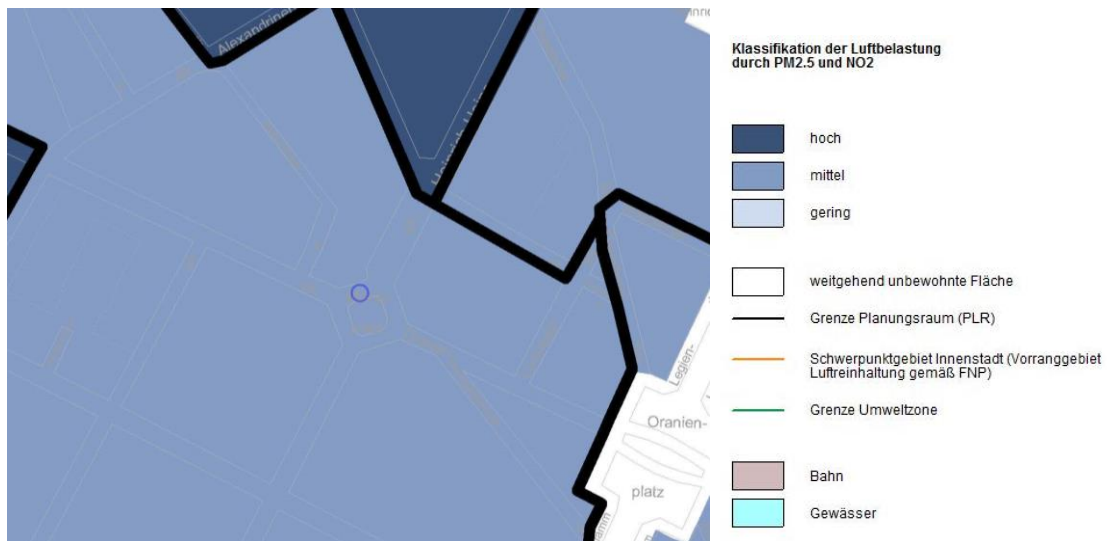


Abbildung 6: Ausschnitt Fis-Broker: Umweltgerechtigkeit: Kernindikator Luftbelastung (Umweltatlas)

Ist-Zustand: Die Luftbelastung rund um den Moritzplatz ist mit „mittel“ eingestuft.

Zustand nach der Baumaßnahme: Die Luftbelastung wird sich nach der Errichtung des Aufzugs nicht verändern.

2.6 Landschafts-, Stadtbild
Grün- und Freiflächenbestand

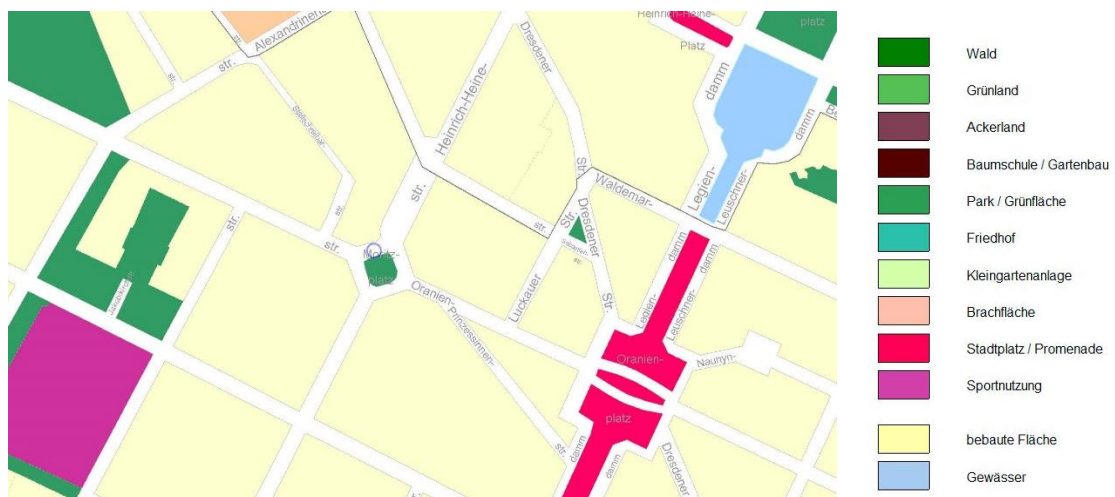


Abbildung 7: Ausschnitt Fis-Broker: Grün- und Freiflächenbestand 2015 (Umweltatlas)

Ist-Zustand: Die Umgebung des Moritzplatzes war historisch durch Blockrandbebauung geprägt. Nach Zerstörungen im „zweiten Weltkrieg“ ist die Ursprungsbebauung lediglich auf der östlichen Platzseite erhalten. Auf westlicher Seite ist die Blockrandstruktur in den letzten Jahren wiederhergestellt worden, auf nördlicher Seite befindet sich heute Zeilenbebauung und auf südlicher Seite eine Baulücke. Im Planwerk Innenstadt ist eine Wiederherstellung der Blockrandbebauung auf der nördlichen und südlichen Seite des Platzes dargestellt.

Zustand nach der Baumaßnahme: Das Stadtbild wird durch die Errichtung des Aufzuges kaum verändert, da er im Verhältnis zur Bebauung eine sehr geringe Größe aufweist. Lediglich Sichtbeziehungen am Aufzugsstandort werden verändert.

2.7 Kulturgüter

Denkmalschutz

Abbildung 8: Ausschnitt Fis-Broker: Denkmalkarte Berlin

Ist-Zustand: Der U-Bahnhof Moritzplatz ist denkmalgeschützt. In der Nähe des Platzes finden sich einzelne Baudenkmale.

Zustand nach der Baumaßnahme: Der Standort in der Prinzenstraße ist mit der unteren Denkmalschutzbehörde Berlin Mitte und dem Landesdenkmalamt Berlin vorabgestimmt worden. In unmittelbarer Umgebung zum Aufzug befindet sich kein Baudenkmal, das vom geplanten Aufzug bzw. der Veränderung der Mittelinsel beeinträchtigt werden könnte

- Ende des Dokuments -