



BVG

**Berliner
Verkehrsbetriebe**
Anstalt des
öffentlichen Rechts
Holzmarktstr. 15-17
10179 Berlin

Erläuterungsbericht

U7 U-Bahnhof Grenzallee (Gz)
Barrierefreier Ausbau - Einbau eines Aufzugs

Projekt- Nr. A27118

Der Betriebsleiter

Stand: 13.02.2018

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Allgemeines	3
1 Standortabwägung / Verkehrliche Begründung	3
1.1 Vorzugsvariante 1 - Bereich südliche Bahnsteighalle	5
1.2 Variante 2 - Bereich Mitte Bahnsteighalle	7
1.3 Variante 3- Bereich nördliche Bahnsteigebene	9
1.4 Ergebnis der Variantenabwägung	11
2 Technische Beschreibung	11
2.1 Bauvorbereitung	11
2.2 Aufzugseinbau	12
2.3 Betriebstechnische Einbauten	12
2.4 Bestandsanpassungen	12
3 Brandschutz	13
4 Inanspruchnahme von Grundstücken	13
5 Grundwassereingriffe	14
6 Landschaft und Natur	14
7 Lärmbelästigungen	14
8 Denkmalschutz	14
9 Straßenverkehrliche Belange	14
10 Fremdleitungen	15

Anlagen

Nur zur Information

Anlage 1	Variantenmatrix
Anlage 2	Rauchschutznachweis, aufgestellt durch das Büro A-W-K vom 19.12.2017
Anlage 3	Fachgutachten zum Wert von gärtnerisch gestaltetem Grün

Pläne

Gz_PG_001	Standortvarianten
Gz_PG_002	Lageplan
Gz_PG_003	Aufzug Entwurf
Gz_PG_004	Übersicht Instandhaltungsflächen
Gz_PG_005	Übersicht Leitungsverwaltungen
Gz_PG_006	Übersicht Baustelleneinrichtung / bauzeitliche Verkehrsführung

Allgemeines

Der 1930 in Betrieb genommene U- Bahnhof Grenzallee liegt unter der Buschkrugallee im Ortsteil Britz des Bezirkes Neukölln von Berlin und wird von der Linie U7 und den Buslinien 171 und N7 bedient.

Die Buschkrugallee ist eine stark befahrende Verkehrsstraße, welche auch als Zubringerstraße bzw. Ausfahrtstraße der Autobahn A100 fungiert.

Zu beiden Straßenseiten befinden sich Wohn- und Mischgebiete sowie gewerbliche Flächen. Vom Bahnhof südöstlich gelegen ist der Neuköllner Schifffahrtskanal bzw. Teltowkanal.

Die beiden Straßenfahrbahnen sind ca. 6 Meter und 9 Meter breit und werden durch einen ca. 4,45 Meter breiten Mittelstreifen getrennt.

Die Fahrbahnen sind in zwei bzw. drei, ausweitend auf vier Spuren unterteilt, wobei es keine Parkspuren gibt. Der Fahrradverkehr ist auf eigenständigen Spuren auf den Gehwegen angeordnet.

Der Bahnhof liegt in anderthalbfacher Tiefenlage ca. 6,5 Meter unter der Straßenoberfläche und verfügt über einen 120 Meter langen und 8 Meter breiten Mittelbahnsteig, welcher an beiden Enden über Innentreppen mit den Vorhallen erschlossen wird. Von den Vorhallen führen feste Treppen auf das öffentliche Straßenland.

Alfred Grenander entwarf den Bahnhof im Stil der Neuen Sachlichkeit. Der Bahnhof ist ein eingetragenes Baudenkmal mit der Nummer 09060071.

Im Zuge der Bahnsteigsanierung im Jahr 2000 erhielt dieser einen neuen Belag aus Natursteinplatten sowie ein Blindenleitsystem.

1 Standortabwägung / Verkehrliche Begründung

Die Berliner Verkehrsbetriebe planen, den Bahnhof durch den Einbau eines Aufzugs barrierefrei zu erschließen. Der geplante Aufzug soll die Bahnsteigebene direkt mit dem Straßenland verbinden.

Nur mit dem Einbau eines Aufzugs kann den Forderungen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz nachgekommen werden, den öffentlichen Personennahverkehr auch für mobilitätseingeschränkte Menschen zu erschließen.

Es wurden drei Standorte für die Einbringung des Aufzugs in die Bahnhofsanlage untersucht.

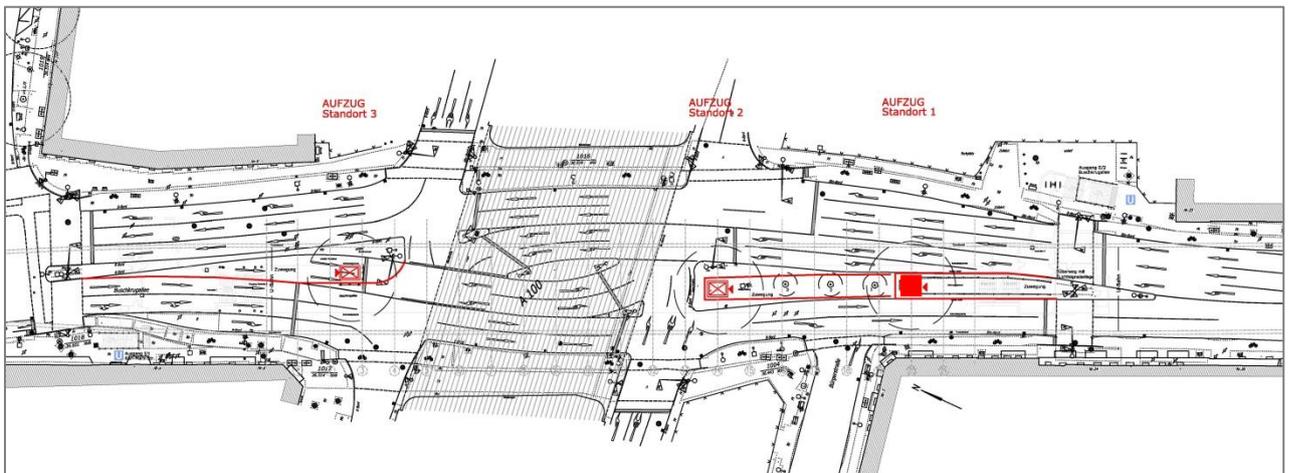
Wesentliche Aspekte und Kriterien für die Standortabwägung sind:

- Art der Aufzugsverbindung
- Allgemeine Schutzziele wie Naturschutz, Wasserschutz, Denkmalschutz
- Erschließung wichtiger stadtfunktionaler Bereiche
- Lage und Erreichbarkeit im Stadtraum / Einzugsbereich und zum Erschließungsschwerpunkt
- Anbindung an andere Anlagen des ÖPNV
- Eingriffe in das Umgebungsareal und Verkehrsanlagen
- Eingriffe in Fremdanlagen / Leitungen
- Eingriffe in die Leistungsfähigkeit der Erschließungsanlagen U-Bahn
- Eingriffe in die Bausubstanz

Daraus ergeben sich spezifische Bewertungskriterien für diese Variantenauswahl mit folgender Gewichtung, erfasst in einer Übersichtsmatrix (Anlage 1):

- Art der Aufzugsverbindung Straße – Bahnsteig
- Aufzugskabine - Einbau einer Standardkabine in den Maßen 1,40 x 2,10 Meter
- Naturschutz und Wasserschutz
- Lage und Erreichbarkeit im Stadtraum und zum Erschließungsschwerpunkt
- Beeinträchtigung Straßenverkehre
- Eingriffe in Fremdleitungen
- Bauliche Anpassungen
- Lage auf dem Bahnsteig
- Beeinträchtigung der bestehenden Erschließungen des Bahnhofs Treppen / Fahrtreppen
- Einbau in die Konstruktion
- Entfernung zur Bushaltestelle U- Grenzallee/ Jahnstraße (Linien 171 & N7)

Übersicht der untersuchten Standorte (ohne Maßstab):



1.1 Vorzugsvariante 1 - Bereich südliche Bahnsteighalle

Der Aufzug ist als Direktverbindung Bahnsteig – Straße in Durchladerversion möglich.

Die Lage des Aufzugs in der Buschkrugallee ist auf Höhe der Bürgerstraße auf dem Mittelstreifen. Der südseitig ausgerichtete Ausgang schließt an die bestehende Zuwegung mit einem LSA-gesicherten Fußgängerüberweg, ca. 26 Meter entfernt, an.

Der Mittelstreifen mit einer Breite im Bestand von 4,45 Meter ist für den Einbau des Aufzugs ausreichend breit. Ein Umbau des Mittelstreifens wird nicht erforderlich. Durch den Aufzug kommt es zu keiner Sichtbeeinträchtigung des Straßenverkehrs.

Die fließenden Straßenverkehre, ÖPNV, Radverkehre und Fußgängerverkehre werden nicht beeinträchtigt.

Gemäß Aussage der NBB befindet sich eine Gasleitung im Projektbereich, welche während der Baumaßnahme zu schützen ist.

Die Lage des Aufzugs im Bahnhof ist der südliche Bahnsteigbereich außermittig in Achse 20.

Der Aufzug wird als Standardkabine mit den Nutzmaßen 1,40 x 2,10 Meter, als Seilaufzug in einem Aufzugsschacht von 2,25m x 2,78m ausgeführt. Der Einbau erfolgt anstelle einer Hallenstütze. Der Durchlass an der Hallendecke liegt ca. 1,30 Meter oberhalb des Grundwasserstandes (HGW). Eine Grundwasserabsenkung ist nicht notwendig.

Die bestehende Erschließung über die beiden Innentreppen der Bahnhofshalle wird durch den Aufzugseinbau nicht beeinträchtigt. Die gesetzlich vorgeschriebenen Stauräume vor Treppenanlagen werden eingehalten.

Die Entfernung vom Aufzug Variante 1 zur Bushaltestelle U- Grenzallee/ Jahnstraße beträgt ca. 100 Meter.

Die Standortvariante 1 ist erschließungstechnisch realisierbar.

Beurteilungsmatrix Variante 1

	Kriterium	Pro	Kontra
Aufzug	1 Art der Aufzugsverbindung Straße-Bahnsteig	Direktverbindung	
	2 Aufzugskabine	Standardkabine 1,40 x 2,10 m	
Straße	3 Naturschutz, Wasserschutz	keine Baumfällungen notwendig; keine Grundwasserabsenkung notwendig	ca. 7,7 m ² Rasenfläche müssen versiegelt werden
	4 Lage und Erreichbarkeit im Stadtraum und zum Erschließungsschwerpunkt	stadträumlich markante Lage, ohne Sichtbehinderung kürzester Weg zur LSA (ca. 26 Meter)	
	5 Beeinträchtigung Straßenverkehr	Fahrspuren bleiben erhalten	
	6 Eingriffe in Fremdleitungen		Gastrasse bauzeitlich schützen
	7 Bauliche Anpassungen	Vorhandene LSA und Mittelstreifen können genutzt werden	
Bahnhof	8 Lage auf Bahnsteig	südlicher Bahnsteigbereich	
	9 Beeinträchtigung bestehende Erschließungen	keine	
	10 Einbau in Konstruktion	Öffnung Tunneldecke baulich unproblematisch	
	11 Entfernung zur Bushaltestelle U-Grenzallee/ Jahnstraße (Linien 171 & N7)	kürzeste Entfernung ca. 100 Meter	
	Fazit	Die Variante ist technisch machbar, Vorzugsvariante	

1.2 Variante 2 - Bereich Mitte Bahnsteighalle

Es ist eine Direktverbindung Bahnsteig – Straße in Durchladerversion möglich.

Die Lage auf Straßenebene befindet sich im Kreuzungsbereich der Buschkrugallee mit den Zubringer- bzw. Auffahrten zur Autobahn A100.

Die Zuwegung erfolgt über den Mittelstreifen von dem ca. 62 m entfernten LSA-gesicherten Überweg am südlichen Erschließungsschwerpunkt des U-Bahnhofs.

Die freie Lage im Straßenraum ist ohne Sichtbeeinträchtigung für Nutzer erkennbar.

Der fließende Straßenverkehr, gerade der abbiegende Verkehr im Bereich der Buschkrugallee in Richtung Norden sind durch den Einbau des Aufzugs an dieser Stelle beeinträchtigt.

Der ÖPNV, Radverkehr und Fußgängerverkehr werden nicht beeinflusst.

Auf Grund des erhöhten Verkehrsaufkommens in diesem Bereich durch Zu- und Abfahrten sowie des abbiegenden Autoverkehrs ist das Sicherheitsempfinden für den Aufzugsnutzer als gering einzuschätzen.

Es werden ca. 35,0 m x 4,45 m = 156 m² Grünfläche neu versiegelt. Die vorhandene Grünfläche auf dem Mittelstreifen entfällt damit. Die vorhandenen drei Bäume müssten gefällt werden. Eine Ersatzpflanzung an Ort und Stelle ist nicht möglich.

Im Kreuzungsbereich des Standortes befinden sich Leitungen für Beleuchtung und für Lichtsignalanlagen.

Des Weiteren sind die seitlich vom Mittelstreifen liegenden Abwasserleitungen unmittelbar im Baubereich.

Alle bekannten Leitungen müssen sondiert und geschützt werden.

Die Lage des Aufzugs im Bahnhof ist der südliche Bahnsteigbereich in Achse 14.

Der Aufzug wird als Standardkabine mit den Nutzmaßen 1,40 x 2,10 Meter, als Seilaufzug in einem Aufzugsschacht von 2,25m x 2,78m ausgeführt. Der Einbau erfolgt anstelle einer Hallenstütze. Der Durchlass an der Hallendecke liegt ca. 1,30 Meter oberhalb des Grundwasserstandes (HGW). Eine Grundwasserabsenkung ist nicht notwendig.

Die bestehende Erschließung über die beiden Innentreppen der Bahnhofshalle ist durch den Aufzugseinbau nicht beeinträchtigt. Die gesetzlich vorgeschriebenen Stauräume vor Treppenanlagen werden eingehalten.

Die Entfernung vom Aufzug Variante 2 zur Bushaltestelle U- Grenzallee/ Jahnstraße beträgt ca. 130 Meter.

Die Standortvariante 2 ist erschließungstechnisch realisierbar.

Beurteilungsmatrix Variante 2

	Kriterium	Pro	Kontra
Aufzug	1 Art der Aufzugsverbindung Straße-Bahnsteig.	Direktverbindung	
	2 Aufzugskabine	Standardkabine 1,40 x 2,10 m	
Straße	3 Naturschutz, Wasserschutz	Keine Grundwasserabsenkung notwendig	Standort- und Erschließungsfläche im Grünstreifen der Fahrbahnmitte 3 Baumfällungen notwendig; Flächenversiegelung von ca. 156 m ² notwendig
	4 Lage und Erreichbarkeit im Stadtraum und zum Erschließungsschwerpunkt	Freie Lage im Stadtraum, ohne Sichtbehinderung für die Aufzugsnutzer; Anbindung an vorhandene LSA und Mittelstreifen	Erschließungsschwerpunkt ca. 62 m entfernt
	5 Beeinträchtigung Straßenverkehre	Fahrs Spuren bleiben erhalten	eingeschränkte Sicht für den abbiegenden Verkehr
	6 Eingriffe in Fremdleitungen		ELT-Trasse im Einbaubereich anpassen (LSA, Beleuchtung); Abwasserleitungen im Baubereich
	7 Bauliche Anpassungen		Mittelstreifen versiegeln; Verlängerung des beidseitigen Geländers
Bahnhof	8 Lage auf Bahnsteig	Bahnsteigmitte	
	9 Beeinträchtigung bestehende Erschließungen	keine	
	10 Einbau in Konstruktion	Öffnung Tunneldecke baulich unproblematisch	
	11 Entfernung zur Bushaltestelle U-Grenzallee/ Jahnstraße (Linien 171 & N7)		Längste Entfernung ca. 130 Meter
	Fazit	Die Variante ist technisch machbar	Lage und Erreichbarkeit im Straßenraum ungünstiger als bei Variante 1. Größere Eingriffe in das Straßenland notwendig.

1.3 Variante 3- Bereich nördliche Bahnsteigebene

Dieser Standort wurde in die Untersuchung einbezogen, um die Anbindung des nördlichen Stadtraumes Buschkrugallee / Karl-Marx-Straße, mit dem U- Bahnhof Grenzallee durch einen Aufzug zu betrachten.

Diese Variante ist auf Grund ihrer Lage im Straßenland und in der Bahnsteighalle nicht realisierbar.

Die Lage auf Straßenebene ist im Streckenabschnitt der Buschkrugallee, nördlich der Autobahn A100 auf einer Abbiegerspur unmittelbar neben einer unbefestigten Straßeninsel.

Auf dieser Straßeninsel ist eine Lichtsignalanlage installiert. Die Zuwegung zum Aufzug erfolgt von der östlichen zur westlichen Gehwegseite über die zu verbreiternde Straßeninsel. Durch die Verbreiterung der Straßeninsel als Zuwegung zum Aufzug entfallen dauerhaft zwei Fahrspuren.

Eine Koordinierung des ampelgeführten Verkehrs mit dem querenden Fußgänger- / Fahrgastverkehrs muss installiert werden.

Der fließende Straßenverkehr ist durch den Wegfall von zwei Fahrspuren stark beeinträchtigt.

Im Straßenraum ist mit starker Sichtbeeinträchtigung zu rechnen.

In diesem Bereich ist ebenso von einem erhöhten Aufkommen von Erschließungsleitungen auszugehen, Abwasserleitungen DN 1000, Elektro-Leitungen, Beleuchtung und Lichtsignalleitungen. Alle Leitungen sind im Vorfeld großräumig zu sondieren, um zu verlegen bzw. zu schützen.

Die Lage des Aufzuges im Bahnhof befindet sich im nördlichen Bereich zwischen den Achsen 2 und 3 direkt an der Bahnsteigkante.

Aufgrund der Verkürzung des Bahnsteigs, ist ein U- Bahnverkehr in Richtung Rathaus Spandau mit Halt im Bahnhof Grenzallee zum Ein- und Aussteigen **nicht** möglich.

Eine Realisierung dieser Standortvariante ist nicht möglich.

Beurteilungsmatrix Variante 3

Auf die Beurteilungsmatrix wird aufgrund der Tatsache, dass bei Realisierung dieses Standorts keine Bedienung des Bahnhofs auf Gleis 2 mehr möglich ist verzichtet.

Die Variante 3 wird nicht mehr weiter verfolgt.

1.4 Ergebnis der Variantenabwägung

Unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile wird der Variante 1 im Bereich der südlichen Bahnsteighalle (Achse 20) bzw. in Straßenebene in der Buschkrugallee vor der Kreuzung Bürgerstraße aus folgenden Gründen der Vorrang eingeräumt:

- Sichere Anbindung im Bereich des Mittelstreifens mit Zuwegung durch die bereits bestehende Lichtsignalanlage.
- Der Standort liegt oberirdisch nahe am südlichen Erschließungsschwerpunkt des U-Bahnhofs mit Anschluss an die Bushaltestelle U-Grenzallee/ Jahnstraße der Linien 171 und N7.
- Kürzeste Entfernung zwischen Aufzug und Lichtsignalanlage sowie zur Bushaltestelle.
- Der Standort 1 verfügt über eine deutliche Erkennbarkeit im Straßenraum, mit einer hohen Einsehbarkeit und Kontrolle im Straßenraum und einem hohen Sicherheitsempfinden der Fahrgäste.
- Die fließenden Straßenverkehre ÖPNV, PKW, Rad und Fußgänger werden nicht beeinträchtigt.
- Geringste Flächenversiegelung zum Einbau des Aufzugs.
- Keine Baumfällungen notwendig.
- Während der Baumaßnahme bleibt der Bahnsteig in Betriebsbereitschaft. Die Entfluchtung ist gewährleistet.
- Es ist der Einbau einer Standardkabine möglich.

2 Technische Beschreibung

Hinweis: sämtliche Materialangaben dienen nur zur Information.

Der Aufzug befindet sich im nördlichen Bereich des Bahnsteigs in Achse 20. Von der südlichen Vorhalle kommend, ist dies die zweite Stützenachse des Bahnhofes. Der Aufzug wird mittig auf dem Mittelstreifen angeordnet. Daraus resultierend ist die Standortposition auf dem Bahnsteig um 30 cm außermittig zur Längsachse der Bahnhofshalle.

Der Schachtdurchlass auf Straßenebene ist mittig zum Mittelstreifen. Die Förderhöhe des Aufzugs beträgt ca. 6,50 Meter.

2.1 Bauvorbereitung

- Baugrube und Baustellensicherung

Für die Rohbauausführung des Aufzugschachts ist auf dem Mittelstreifen der Buschkrugallee eine rechteckige Baugrube in den Abmessungen von ca. 6,38 m x 5,45 m herzustellen. Die Baustellensicherung bzw. Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des Mittelstreifens der Buschkrugallee beläuft sich auf ca. 30,00 x 10,00 Meter (ca. 300 m²) und wird von den Verkehrsflächen der Fahrbahnen durch Bauzaun, Warnbarken und Schrammborden sowie Bautoranlagen abgegrenzt.

- Fahrbahneinschränkungen

Zur Bestückung und zur Beräumung der BE- Container- Fläche am Ausgang 2/II muss eine Fahrspur temporär, stundenweise außerhalb der HVZ gesperrt werden. Diese Sperrung findet vor und nach der Einrichtung der Baustellensicherung um das Baufeld des Aufzugs statt, sodass stadtauswärts zwei Fahrspuren erhalten bleiben.

Während der Baumaßnahme auf dem Mittelstreifen der Buschkrugallee sind Fahrbahneinschränkungen notwendig.

Die beiden angrenzenden Fahrspuren, westlich, werden auf eine Fahrspur verringert. Die Linksabbiegerspuren auf der östlichen Fahrbahnseite werden eingeschränkt und nach der Baustelle wieder in Betrieb genommen.

Weiträumig wird die Fahrgeschwindigkeit auf 30km/h reduziert und Halteverbotsschilder aufgestellt.

Die Maßnahmen sind im Plan Gz-PG-006 dargestellt.

Für die benötigten Flächen zur Herstellung der Baustelleneinrichtung bzw. Baustellensicherung auf der Mittelinsel parallel zur Buschkrugallee sowie auf der unbefestigten Fläche am Ausgang II/2 und der bauzeitlichen Fahrbahneinschränkungen auf der Buschkrugallee beantragen wir eine temporäre Sondernutzung von ca. 12 Monaten.

Während der Bauzeit entfallen temporär vier Fahrradstellplätze.

2.2 Aufzugseinbau

- Einbau in die Konstruktion

Der Einbau erfolgt in Achse 20. Der Schacht bindet an die Bestandssohle und Bestandsbankett an. Die Durchfahrt durch die Tunneldecke bis auf Straßenniveau erfolgt als Stahlbetonkranz. In ihm werden die Bestandslängs- und querträger eingefügt. Straßenseitig wird die Tunneldichtung gleichzeitig als Potentialtrennung angearbeitet.

Die Bahnsteigplatte und die abgehängten Bahnsteigdecken werden angeglichen.

- Einhausung auf der Straße

Die Einhausung ist als Metall-Glas-Konstruktion vorgesehen. Der Zugang ist an der südlichen Aufzugsseite vorgesehen und erhält ein Vordach. Der Sockel ist in Granit bekleidet. Es ist ein Anprallschutz berücksichtigt. Das als Pultdach ausgebildete Aufzugsdach wird auf der rückseitigen Fassade frei über die neue Mosaikpflasterung mit Gefälle in eine offene Rinne entwässert.

- Rufanforderung

Die Ruftableaus sind unten und oben fassadenbündig rechts angebracht, zusätzlich werden frei stehende Rufsäulen vorgesehen.

- Schneefang

Der Schneefang wird separat als Stahlbetontrog angefügt. Die Entwässerung erfolgt in das Netz der Berliner Wasserbetriebe.

- Blindenleitsystem

Der Aufzug wird in das Blindenleitsystem auf dem Bahnsteig integriert. Eine detaillierte Abstimmung und Festlegung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung.

2.3 Betriebstechnische Einbauten

Die Aufzugssteuerung ist in einem technischen Betriebsraum vorgesehen.

2.4 Bestandsanpassungen

- Mittelstreifen

Der betroffene öffentliche Straßenbereich ist Teil des Mittelstreifens.

Die Aufzugserschließung erfolgt über den Mittelstreifen vom lichtzeichengeregelten Fußgängerüberweg an der Kreuzung.

Im Zusammenhang mit dem Aufzugseinbau wird der bestehende Mittelstreifen wie folgt ertüchtigt: Gehwegpflasterung, Unterstreifen und die seitlichen Verkehrsgeländer werden erneuert.

Die Entwässerung erfolgt über Oberflächenneigung des Mittelstreifens und über eine Mulde in die angrenzende Grünfläche.

Am Übergang zwischen Mosaikbefestigung und Grünstreifen hinter dem Aufzug wird eine ca. 0,50 m breite offene Rinne für das vom Dach abgeleitete Wasser ausgebildet.

Eine Antrittsbeleuchtung und ein beleuchteter Transparentkasten sind vorgesehen.

Die nördlichen Baubereiche des Grünstreifens werden nach Beendigung der Arbeiten rekultiviert.

- **Fahrbahn**

Der in die Baumaßnahme einbezogene Bereich der Fahrbahnen wird wieder bestandsgleich angearbeitet und erhält eine neue Fahrspurmarkierung.

- **Infosystem/ Beschilderung**

Die Aufzugsanlage wird in das Fahrgastinformationssystem der BVG eingefügt.

3 Brandschutz

Die Schachtrauchung der Aufzugsanlage erfolgt über Lüftungsgitter mit Insektenschutz an oberster Stelle des Aufzugmundhauses.

Der Aufzugschacht und die oberirdische Einhausung bestehen aus nichtbrennbaren Baustoffen. Kabeldurchführungen im Maschinenraum werden durch Brandschottung verschlossen.

Der Aufzug enthält dem BVG Standard entsprechend eine Brandfallsteuerung einschließlich Nahfeldererkennung. Der Aufzug erhält eine Nahbereichsüberwachung, die sicherstellt, dass der Aufzug im Entstehungsbrand zur Selbstrettung zur Verfügung steht.

Im Zuge der Ausführungsplanung wird die BVG die Kennzeichnung der Rettungswege und den bestehenden Feuerwehrplan anpassen.

Die vom Büro A-W-K durchgeführte Simulation eines brennenden Wagens an drei verschiedenen Positionen auf dem Bahnsteig führt zu dem Ergebnis, dass in jedem der drei Fälle eine raucharme Schicht für den gesamten zur Entfluchtung aller Bereiche des U-Bahnhofes Grenzallee notwendigen Zeitraum gegeben ist. Das Gutachten liegt dem Erläuterungsbericht als Anlage bei. Die notwendigen Rauchschrzen werden im Zusammenhang mit dem Aufzugseinbau installiert.

4 Inanspruchnahme von Grundstücken

Das geplante Aufzugsbauwerk (einschl. Vordach, Schneefang und Entwässerungsmulde) wird nach Fertigstellung die im Plan festgelegte Fläche einschließlich eines Umgebungsstreifens von ca. 5,50 m x 4,45 m = 24.50 m² auf dem Mittelstreifen der Buschkrugallee einnehmen.

Für diese Fläche wird eine dauerhafte Sondernutzung des öffentlichen Straßenlandes begehrt.

Während der Bauzeit entfallen temporär vier Fahrradstellplätze.

Für die im Plan PG-GZ-006 dargestellte BE- Container- Fläche von ca. 120m² auf der unbefestigten Fläche neben dem Ausgang 2/II sowie der Baustelleneinrichtungs- und Baustellensicherungsfläche von ca. 300 m² begehren wir eine temporäre Sondernutzung von ca. 12 Monaten.

Die Instandhaltung der Zuwegung verbleibt beim Bezirk Neukölln von Berlin.

5 Grundwassereingriffe

Die zu öffnende Tunneldecke liegt ca. 1,30 Meter oberhalb des Grundwasserspiegels (HGW + 32,60). Maßnahmen zum Grundwassereingriff sind nicht notwendig.

Es findet kein Eingriff in das Grundwasser statt.

6 Landschaft und Natur

Durch den Bau des Aufzugs wird ca. 7,7 m² Rasenfläche versiegelt.

Die versiegelte Fläche wird monetär ausgeglichen. Ein Fachgutachten zum Wert von gärtnerisch gestaltetem Grün liegt dem Antrag als Anlage 2 bei.

Der Baum Nummer 1 wird mit einer Polsterung sowie entsprechenden Schutzmaßnahmen im Bereich der Wurzeln und Baumkronen gegen eventuelle Beschädigungen durch den Bauablauf geschützt.

Die Bäume mit den Nummern 2 und 3 sind durch die Baumaßnahme nicht betroffen.

7 Lärmbelästigungen

Die Abbrucharbeiten und Neubauarbeiten werden zur Tageszeit ausgeführt. Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen sowie nachts sind nicht geplant. Die Arbeiten finden unter Beachtung der AVV Baulärm und aller anderen sonstigen gültigen Gesetze und Vorschriften statt. Der Betrieb des Aufzugs erzeugt keinen Lärm.

8 Denkmalschutz

Der U-Bahnhof Grenzallee ist denkmalgeschützt.

Er wird in der Landesdenkmalschutzliste unter der Objekt-Dokumentation-Nr. 09060071 geführt.

Weitere Abstimmungen zu den Details der Gestaltung des Aufzugs sowie zum neuen Belag des Bahnsteigs erfolgen in der Ausführungsplanung.

Die denkmalschutzrechtliche Genehmigung gem. § 11 DSchG Bln wird mit diesem Antrag begehrt.

9 Straßenverkehrliche Belange

Das geplante Aufzugsbauwerk (einschl. Vordach, Schneefang und Entwässerungsmulde) wird nach Fertigstellung die im Plan festgelegte Fläche einschließlich eines Umgebungsstreifens von ca. 5,50 m x 4,45 m = 24.50 m² auf dem Mittelstreifen der Buschkrugallee einnehmen.

Für diese Fläche wird eine dauerhafte Sondernutzung des öffentlichen Straßenlandes begehrt.

Das Geländer an der Erschließungsfläche ist Instandhaltungssache der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG).

Die Instandhaltung der Zuwegung verbleibt beim Bezirk Neukölln von Berlin.

Für die Bauzeit von etwa 12 Monaten werden durch die Herstellung der Baugrube sowie der benötigten Baustelleneinrichtungs- und Baustellensicherungsfläche ca. 300 m² öffentliches Straßenland in Anspruch genommen.

Die beiden angrenzenden Fahrspuren, westlich, werden auf eine Fahrspur verringert. Die Linksabbiegerspuren auf der östlichen Fahrbahnseite werden eingeschränkt und nach der Baustelle wieder in Betrieb genommen.

Weiträumig wird die Fahrgeschwindigkeit auf 30km/h reduziert und Halteverbotsschilder aufgestellt.

Die straßenbehördliche Anordnung sowie die temporäre Sondernutzung von ca. 12 Monaten für diese Maßnahmen werden mit diesem Antrag begehrt.

10 Fremdleitungen

Eine durch die Leitungsverwaltung NBB eingetragene Gastrasse neben dem Einbaubereich muss bauzeitlich geschützt werden.

Weitere Fremdleitungen sind nicht im unmittelbaren Bereich der Baumaßnahme.

Übersicht Leitungsanfragen

- | | |
|---|----------------------------------|
| 1. Vattenfall Europe Wärme AG | Reg.-Nr.: 91704616 |
| 2. Stromnetz Berlin GmbH | Reg.-Nr.: 11704406 |
| 3. NBB Netzgesellschaft Berlin- Brandenburg mbH & Co.KG | Reg.-Nr.: 2017-008823 |
| 4. Vodafone Kabel Deutschland GmbH | Anfrage-ID 124399 |
| 5. Deutsche Telekom Technik GmbH | Reg.-Nr.: 2017-006760 |
| 6. Berliner Wasserbetriebe | Vorgang: 2017-008318 |
| 7. BVG | Reg.-Nr.: 2017-003948 |
| 8. Alliander Stadtlicht GmbH | Reg.-Nr.: 2017-006943 |
| 9. 1&1 Versatel Deutschland GmbH | Job-ID: 413752 |
| 10. COLT Technology Services GmbH | Anfrage-ID 124399 |
| 11. GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH | |
| MTI Teleport München GmbH | Anfrage-ID 124399 |
| 12. Tele Columbus Betriebs GmbH | Anfrage-ID 124399 |
| 13. PrimaCom | Anfrage-ID 124399 |
| 14. Kampfmittelauskunft | Zeichen V OA 21 GEO-
634/2017 |