

Bewertungsmatrix Aufzugsvarianten A1 - A4 (Schalterhalle und Straße)

Variante		Standort A1 (Vorzugsvariante)		Standort A2		Standort A3		Standort A4	
Lage zum Bauwerk		Zwischenebene im Ausgang II / 4 zur Bismarckstr.		Zwischenebene zum Ausgang II / 1		Zwischenebene zum Ausgang II / 3		Zwischenebene zu Fahrbahn-Mittelstreifen	
Kriterium		Pro	Kontra	Pro	Kontra	Pro	Kontra	Pro	Kontra
Aufzug	1. Art der Aufzugsverbindung Straße Bahnsteig		Nur indirekte Verbindung Straße zum Bahnsteig über Schalterhalle		Nur indirekte Verbindung Straße zum Bahnsteig über Schalterhalle		Nur indirekte Verbindung Straße zum Bahnsteig über Schalterhalle		
	2. Aufzugskabine	Standardkabine (Durchlader) 1,40m x 2,10m			Kleinkabine (kein Durchlader möglich) 1,10 x 2,10 m		Kleinkabine (Durchlader) 1,10 x 2,10 m		Kleinkabine 1,10 x 2,10 m
Straße	3. Naturschutz, Wasserschutz	keine zusätzliche Flächenversiegelung, keine Grundwassereingriffe		keine zusätzliche Flächenversiegelung, keine Grundwassereingriffe		keine zusätzliche Flächenversiegelung, keine Grundwassereingriffe	Baum muss gefällt werden		
	4. Lage im Straßenraum	In der Nähe der Kreuzung Bismarckstraße/Ecke Krumme Straße, Randlage im Gehweg		In der Nähe der Kreuzung Bismarckstraße/Ecke Krumme Straße, Randlage im Gehweg		In der Nähe der Kreuzung Bismarckstraße/Ecke Krumme Straße, Randlage im Gehweg	Umbauten der unterirdischen Anlagen der Deutschen Oper erforderlich.		Auf dem Mittelstreifen der Bismarckstr.
	5. Dauerhafte Eingriffe in das öffentliche Straßenland	keine		Fahrspuren der Bismarckstr. bleiben erhalten, keine Sichtbehinderung		Fahrspuren der Krumme Str. bleiben erhalten, keine Sichtbehinderung			
	6. Temporäre Eingriffe in das öffentliche Straßenland	Aufzüge werden in 3 separaten Bauphasen eingebaut, immer mind. 3 Fahrstreifen je Fahrrichtung gewährleistet	Streifen für ruhenden Verkehr entfällt (Bauphase 1), Linksabbiegen in die Krumme Str. nicht möglich (Bauphase 2), das benutzen der Wendefahrbahn und Linksabbiegen in die Krumme Str. ist nicht möglich (Bauphase 3)	keine		keine			
	7. Wegfall von Parkplätzen	Nach Fertigstellung der Aufzüge gibt es keine Belange die den Straßenverkehr berühren.		keine		keine			
	8. Eingriffe in Fremdleitungen	geringe Leitungsverlegungen			Umfangreiche Leitungsumverlegungen		Umverlegung einer Abwasserleitung		
	9. Bauliche Anpassungen		Höhenanpassung des Gehweges durch Neubau der Treppe Ausgang II / 2		Gehweganpassung		Gehweganpassung		
Bahnhof	10. Lage in Zwischenebene	südlicher Zugang zur Schalterhalle	Abstand zwischen den Aufzügen A1-B1 ca. 34m	am nördlichen Verbindungsgang zur Schalterhalle	Abstand zwischen den Aufzügen A2-B1 ca. 45m	am nördlichen Verbindungsgang zur Schalterhalle	Abstand zwischen den Aufzügen A3-B1 ca. 66m	Abstand zwischen den Aufzügen A4-B1 ca. 14m	
	11. Beeinträchtigung der bestehenden Erschließung		Wegfall des Ausgangs II / 4	keine		keine			Aufzugsunterfahrt ragt in das Lichtraumprofil von Gleis 3 hinein. Ein Zugverkehr auf Gleis 3 wäre somit ausgeschlossen
	12. Denkmalschutz						Sichtachse auf Denkmalgeschütztes Gebäude der Deutschen Oper beeinträchtigt.		
	13. Einbau / Eingriff in die Bausubstanz Zwischenebene		Neuerrichtung der Ausgangstreppe II / 2 inkl. eines Teil des Verbindungstunnels		Seitlicher Wanddurchbruch im Bahnhofsbauwerk, Erweiterungsbau des Verbindungsganges		Seitlicher Wanddurchbruch im Bahnhofsbauwerk, Erweiterungsbau des Verbindungsganges		
Fazit		Der Standort A1 ist technisch realisierbar und ist die Vorzugsvariante für die Verbindung Zwischenebene / Straßenebene		Der Standort A2 ist technisch realisierbar, aber der Abstand zwischen den Aufzügen A2-B1 beträgt 45m und ist im Vergleich zur Vorzugsvariante weiter. Beim Standort A2 sind umfangreiche Leitungsumverlegungen sowie komplizierte Bauverfahren zur Herstellung des Anschlussbauwerkes notwendig. Bei dieser Variante ist die Ausführung des Aufzuges als Durchlader ist aufgrund der fehlenden Aufstellfläche im Straßenland nicht möglich (Wenden für Rollstuhlfahrer in der Kabine ist nicht möglich).		Der Standort A3 ist technisch nicht realisierbar, aufgrund der unterirdischen technischen Anlagen der Deutschen Oper. Die Variante A3 wird nicht mehr weiter verfolgt.		Der Standort A4 ist technisch nicht realisierbar, da bei Realisierung dieses Standorts keine Bedienung des Bahnhofs auf Gleis 3 mehr möglich ist. Die Variante A4 wird nicht mehr weiter verfolgt.	

Bewertungsmatrix Aufzugsvarianten B1 - B2 (Bahnsteig und Schalterhalle)

Variante		Standort B1 (Vorzugsvariante)		Standort B2 (Vorzugsvariante)	
Lage zum Bauwerk		Bahnsteig 1 (Bahnsteig - Vorhalle)		Bahnsteig 2 (Bahnsteig - Vorhalle)	
Kriterium		Pro	Kontra	Pro	Kontra
Aufzug	1. Art der Aufzugsverbindung Straße Bahnsteig		Nur indirekte Verbindung zum Bahnsteig über Schalterhalle		Nur indirekte Verbindung zum Bahnsteig über Schalterhalle
	2. Aufzugskabine		Kleinkabine 1,10 x 2,10 m		Kleinkabine 1,10 x 2,10 m
Straße	3. Naturschutz, Wasserschutz	keine zusätzliche Flächenversiegelung, keine Grundwassereingriffe		keine zusätzliche Flächenversiegelung, keine Grundwassereingriffe	
	4. Lage im Straßenraum		In der Fahrbahn Bismarckstr.		In der Fahrbahn Bismarckstr.
	5. Dauerhafte Eingriffe in das öffentliche Straßenland	keine		keine	
	6. Temporäre Eingriffe in das öffentliche Straßenland	Aufzüge werden in 3 separaten Bauphasen eingebaut, immer mind. 3 Fahrstreifen je Fahrrichtung gewährleistet	Streifen für ruhenden Verkehr entfällt (Bauphase1), Linksabbiegen in die Krumme Str. nicht möglich (Bauphase 2), das benutzen der Wendefahrbahn und Linksabbiegen in die Krumme Str. ist nicht möglich (Bauphase 3)	Aufzüge werden in 3 separaten Bauphasen eingebaut, immer mind. 3 Fahrstreifen je Fahrrichtung gewährleistet	Streifen für ruhenden Verkehr entfällt (Bauphase1), Linksabbiegen in die Krumme Str. nicht möglich (Bauphase 2), das benutzen der Wendefahrbahn und Linksabbiegen in die Krumme Str. ist nicht möglich (Bauphase 3)
	7. Wegfall von Parkplätzen	keine		keine	
	8. Eingriffe in Fremdleitungen		gering	keine	
	9. Bauliche Anpassungen		Fahrbahnbelag auf Stahlkonstruktion		Fahrbahnbelag auf Stahlkonstruktion
Bahnhof	10. Lage in Zwischenebene	westlicher Zugang		westlicher Zugang	
	11. Beeinträchtigung der bestehenden Erschließung		Zugänge und Betriebsräume werden umverlegt		Zugänge und Betriebsräume werden umverlegt
	12. Denkmalschutz				
	13. Einbau / Eingriff in die Bausubstanz		Abbruch / Neubau Treppe Bahnsteig 1 / Schalterhalle, Neubau Nebentreppe mit Deckendurchbruch		Abbruch / Neubau Treppe Bahnsteig 2 / Schalterhalle, Neubau Nebentreppe mit Deckendurchbruch
Fazit		Der Standort B1 ist technisch realisierbar und ist die Vorzugsvariante für die Verbindung Bahnsteigebene 1 / Zwischenebene		Der Standort B2 ist technisch realisierbar und ist die Vorzugsvariante für die Verbindung Bahnsteigebene 2 / Zwischenebene	