

Bewertungsmatrix Aufzugsvarianten A1 - A4 (Schalterhalle und Straße)

	Variante		Standort A1 (Vorzugsvariante)		Standort A2		Standort A3		Standort A4 (Vorzugsvariante)		
	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	
StraÙe	Aufzug	1. Art der Aufzugsverbindung StraÙe Bahnsteig		Nur indirekte Verbindung StraÙe zum Bahnsteig über Schalterhalle		Nur indirekte Verbindung StraÙe zum Bahnsteig über Schalterhalle		Nur indirekte Verbindung StraÙe zum Bahnsteig über Schalterhalle		Nur indirekte Verbindung StraÙe 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		Standardkabine 1,40m x 2,10m	Kleinkabine 1,10 x 2,10 m kein Durchlader	
	Bahnhof	StraÙe	3. Naturschutz, Wasserschutz	keine zusätzliche Flächenversiegelung, keine Grundwassereingriffe		keine zusätzliche Flächenversiegelung, keine Grundwassereingriffe		keine zusätzliche Flächenversiegelung, keine Grundwassereingriffe	Baum muss gefällt werden	keine zusätzliche Flächenversiegelung, keine Grundwassereingriffe	
			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	Reduzierung Gehwegbreite auf ca. 3m nahe Kreuzung Bismarck-/ Krumme Str. unterschreitet Richtwerte für Gehwegbreiten in HauptverkehrsstraÙen (mind. 4m gemäß § 7 des Berliner StraÙengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege))	Fahrs Spuren der Bismarckstr. Bleiben erhalten, keine Sichtbehinderung		Fahrs Spuren der Krumme Str. bleiben erhalten, keine Sichtbehinderung		keine Sichtbehinderung	Wendefahrbahn des Mittelstreifens wird nach Osten verlegt
			6. Temporäre Eingriffe in das öffentliche Straßenland	Aufzüge werden in 3 separaten Bauphasen eingebaut, immer mind. 3 Fahrstreifen je Fahrriichtung 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		Aufzüge werden in 3 separaten Bauphasen eingebaut, immer mind. 3 Fahrstreifen je Fahrriichtung gewährleistet	
			7. Wegfall von Parkplätzen	Nach Fertigstellung der Aufzüge gibt es keine Belange die den Straßenverkehr berühren.		keine		keine		keine	8 Stellplätze entfallen
			8. Eingriffe in Fremdleitungen	geringe Leitungsverlegungen			Umfangreiche Leitungsverlegungen		Umverlegung einer Abwasserleitung		Umlegung Infrasil (ehem. Allliander) im Standort Bereich bA erforderlich, Verbindungskabel LSA-Mast 8 u. 9 betroffen
			9. Bauliche Anpassungen		Höhenanpassung des Gehweges durch Neubau der Treppe Ausgang II / 2		Gehweganpassung		Gehweganpassung		Verlegung d. Wendefahrbahn keine Gehweganpassungen erforderlich
			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 - B1/Gleis1=25m und B2/Gleis 2 =29m	
			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. Wege in der Schalterhalle sind durch Position der notwendigen Rampe länger.	
12. Denkmalschutz						Sichtachse auf Denkmalschutzgebäude der Deutschen Oper beeinträchtigt.		Umgestaltung der Schalterhalle durch Neubau einer Rampe			
13. Einbau / Eingriff in die Bausubstanz Zwischenebene		Neuerrichtung der Ausgangstreppe II / 2 inkl. eines Teil des Verbindungstunnels		Seitlicher Wanddurchbruch im Bahnhofsbauteil, Erweiterungsbau des Verbindungsganges		Seitlicher Wanddurchbruch im Bahnhofsbauteil, Erweiterungsbau des Verbindungsganges		Deckendurchbruch Schalterhalle, Einbau Rampe mit Durchbruch Decke über Gleis 3, Umbau Nebenraum zum Aufzugsschacht			
Fazit	Der Standort A1 ist technisch realisierbar und ist die Vorzugsvariante für die Verbindung Zwischenebene / StraÙenebene.		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 Leitungsverlegungen 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. Bei Neubetrachtung, infolge der Verwerfung von der vorherigen Vorzugsvariante A1, ergibt sich eine technische Realisierbarkeit. Diese ist möglich durch die Anwendung eines reduzierten Aufzugsunterbaus als Sonderkonstruktion und dem Einbau einer Rampe in der Schalterebene. Der Standort A4 ist somit technisch realisierbar und ist die Vorzugsvariante für die Verbindung Zwischenebene / StraÙenebene.		Fazit		

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		
StraÙe	Aufzug	1. Art der Aufzugsverbindung StraÙe 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		
	Bahnhof	StraÙe	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 Fahrriichtung 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)	Aufzüge werden in 3 separaten Bauphasen eingebaut, immer mind. 3 Fahrstreifen je Fahrriichtung 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)	
			7. Wegfall von Parkplätzen	keine		keine		
			8. Eingriffe in Fremdleitungen		gering	keine		
			9. Bauliche Anpassungen		Fahrbahnbelag auf Stahlkonstruktion		Fahrbahnbelag auf Stahlkonstruktion	
			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					