



BVG

**Berliner
Verkehrsbetriebe**

Anstalt des
öffentlichen Rechts
Holzmarktstr. 15-17
10179 Berlin

Erläuterungsbericht zur Beantragung der Plangenehmigung für den Einbau einer Aufzugsanlage

U2 **U- Bahnhof Neu-Westend (Nd)**
Projekt A27339, Barrierefreier Ausbau

Gezeichnet im Original
Boisserée

Der Betriebsleiter

Stand: Februar 2019,
Ergänzungen in blau, Stand Juli 2020

Inhalt

Einleitung	3
1. Verkehrliche Begründung (Variantenuntersuchung)	3
1.1. Variante 1 - westlicher Bahnsteigbereich, ein Aufzug zwischen Bahnsteig & Straßenland	4
1.2. <u>Vorzugsvariante 2</u> - östlicher Bahnsteigbereich, ein Aufzug zwischen Bahnsteig & Straßenland	5
1.3. Variante 3 - Bereich östliche Verteilerebene, zwei Aufzüge	6
2. Technische Beschreibung	7
2.1. Bauvorbereitung	7
2.2. Bauliche Umsetzung für den Aufzug	8
2.3. Rohbauarbeiten	8
3. Brandschutzkonzept	9
4. Inanspruchnahme von Grundstücken	9
5. Grundwassereingriffe	9
6. Natur und Landschaft	10
7. Lärmbelästigung	10
8. Denkmalschutz	10
9. Straßenverkehrliche Belange	11
10. Eingriffe in den Leitungsbestand	12
11. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP- Pflicht)	12

Anlagen:

- Simulationsgutachten vom 18.01.2018 - Verrauchungssimulation inkl. Entfluchtungsberechnung
- Leistungsfähigkeitsuntersuchung Erweiterung der LSA 20226 Steubenplatz um die Signalisierung der Zuwegung zum Aufzug am U-Bahnhof Neu-Westend
- Gehölzwertermittlung vom 02.11.2018
- Bewertungsmatrix Aufzugsvarianten
- Checkliste UVP-Vorprüfung

Pläne:

- Nd_PG001a, Lageplan, Grundriss Straßenebene / Standortvarianten, M 1:250
- Nd_PG002a, Aufzug Variante 2, Vorzugsvariante, Grundriss Straßenebene, M 1:100
- Nd_PG003a, Aufzug Variante 2, Grundriss Bahnsteigebene, Schnitte, Ansichten, Visualisierung, M 1:100, 1:500 (nur zur Information)
- Nd_PG004a, Bauphase 1, Straßenebene, Baustelleneinrichtung Straßenbau, Vorbereitung Aufzugeinbau, M 1:200
- Nd_PG005a, Bauphase 2, Straßenebene, Baustelleneinrichtung / Baugrube, Variante 2 – nur Aufzugeinbau, M 1:200
- Nd_PG006a, Straßenebene, Instandhaltung, M 1:100
- Nd_PG007a, Straßenebene, Leitungsabfrage, M 1:250 (Nur zur Information)

Einleitung

Der von Alfred Grenander entworfene U- Bahnhof wurde am 20.05.1922 eröffnet und liegt auf der U- Bahnlinie 2 im Ortsteil Westend des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin. Er verläuft in Ost-West Richtung unter der Olympischen Straße und gehört zu den unter Denkmalschutz gestellten Bahnhöfen.

Der ca. 6,40m breite und 113m lange Mittelbahnsteig des U-Bahnhofes Neu-Westend liegt in 1,5-facher Tiefenlage ca. 6,40m unter der Olympischen Straße. Er wird von den beiden Bahnsteigenden über je eine feste Treppe erschlossen, welche in die Vorhallen führen. Diese sind über Erschließungsgänge mit jeweils einer festen nicht überdachten Treppenanlage zum Straßenland verbunden.

Von der Vorhalle I (Ost) führt der Ausgang in die Olympische Straße / Reichsstraße, von der Vorhalle II (West) in die Olympische Straße in Richtung Olympiastadion.

Vom östlich gelegenen Ausgang I besteht für die U-Bahn-Nutzer die Möglichkeit, in die Buslinie 104 Haltestelle U Neu-Westend auf dem Steubenplatz in der Reichsstraße, umzusteigen.

1. Verkehrliche Begründung (Variantenuntersuchung)

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.

Da der U-Bahnhof direkt der Straße folgend unter der Olympischen Straße verläuft, bietet es sich an den Aufzug von der Bahnsteigebene aus direkt mit der Straßenebene zu verbinden, um größere Eingriffe in die Tunnelkonstruktion zu vermeiden.

Hierzu wurden zwei Varianten in der Bahnsteigachse, welche die direkte Verbindung mit der Straßenebene ermöglichen und eine Variante mit zwei Aufzügen (geteilter Aufzug) vom östlichen Bahnsteigende in die Vorhalle I (Aufzug 2) und von dort aus ein weiterer Aufzug in die Straßenebene (Aufzug 1) untersucht.

Ein weiterer Aspekt ist die Untersuchung der Lenkung der Verkehrsströme zur Findung einer besseren Lösung für den problematischen Verkehrsknotenpunkt, insbesondere bei Veranstaltungen auf dem olympischen Gelände.

Die Problematik der derzeitigen Verkehrsführung besteht bei Variante 1 und Variante 2, deshalb wird diese Untersuchung im Anschluss an die Standortvarianten erläutert.

Die Ursache und Lösung werden anhand der Vorzugsvariante unter Punkt 9 - Straßenverkehrliche Belange - erläutert.

Für den Aufzugsstandort werden drei Varianten unter Berücksichtigung folgender Faktoren untersucht:

- Kurze Umsteigewege zwischen Bus und U- Bahn
- Direkte Verbindung zum Straßenland
- Eingriffe in die Bausubstanz
- Dauerhafte Eingriffe in das öffentliche Straßenland
- Temporäre Eingriffe in das öffentliche Straßenland
- Leitungsumverlegung
- Wegfall von Parkplätzen
- Zusätzliche LSA
- Denkmalschutzrechtliche Belange
- Naturschutzrechtliche Belange

Aus den oben genannten Faktoren ergeben sich folgende Aspekte, die bei der Variantenuntersuchung des Aufzugstandorts im U-Bahnhof Neu-Westend berücksichtigt worden sind:

- kürzeste Verbindung zwischen dem Aufzug und der Haltestelle der Buslinie 104
- Direkte Verbindung zum Straßenland
- möglichst geringe Eingriffe in die Bausubstanz
- Vorgabe des Straßenbaulastträgers des Einbaubereichs
- Notwendigkeit der Umverlegung von öffentlichen Leitungen
- Wegfall von Parkplätzen
- Zusätzliche LSA
- Einschränkung des möglichen Aufzugstandorts aufgrund des Denkmalschutzes
- Einschränkung des möglichen Aufzugstandorts aufgrund des Naturschutzes

1.1. Variante 1 - westlicher Bahnsteigbereich, ein Aufzug zwischen Bahnsteig & Straßenland

Bei der ersten Standortvariante liegt der Aufzug im westlichen Ende des Bahnsteigs im Bereich der Achse 7. Der Aufzug verbindet den Bahnsteig direkt mit dem Straßenland. Die Entfernung zur Bushaltestellen der Linie 104 in der Preußischen Allee beträgt ca. 140m.

Auf der Bahnsteigebene liegt der Aufzug mittig zur Bahnsteiglängsachse bei Stütze in Achse 7. Die erforderlichen Abstände können zu allen Seiten eingehalten werden, allerdings kann nur ein schmaler Aufzug (1,76m x 2,78m) mit Durchladefunktion eingebaut werden, da der Bahnsteig nur ca. 6,5m breit ist.

Der Ausstieg auf Straßenebene erfolgt auf einer neu zu errichtenden Mittelinsel in der Achse der Olympischen Straße, ca. 80m vom Kreuzungsbereich Olympische Straße / Preussenallee entfernt.

Der Übergang über die Olympische Straße zu den Gehwegen wird in beiden Fahrtrichtungen durch abgesenkte Borde und Rillenplatten gekennzeichnet.

Um den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmer das sichere Überqueren der Olympischen Straße zu ermöglichen ist die Fahrbahnquerung zu signalisieren.

Auf dem südlichen Gehweg ist hier eine Gehwegeinschränkung von ca. 1,50m erforderlich, um weiterhin das zweisepurige Befahren in beide Richtungen der Olympischen Straße zu ermöglichen oder der Wegfall einer Fahrspur (Parkspur) in Richtung Preußenallee / Steubenplatz erforderlich.

Auf der Olympischen Straße kann in beide Richtungen die außerhalb von Veranstaltungen genutzte Fahrspur im Bereich der Fahrbahnquerung auf ca. 37m Länge nicht mehr zum Parken genutzt werden.

~~Es gibt keine Einschränkungen aufgrund des Denkmalschutzes.~~

~~Der Bahnhof ist gem. Grundsatzvereinbarung mit der BVG der Kategorie 3 - Bahnhof mit verminderter Schutzgüte zugeordnet.~~

Im o.g. Plangenehmigungsverfahren sind Belange von Denkmalschutz und Denkmalpflege betroffen. Der „U-Bahnhof Neu-Westend“ von Alfred F.E. Grenander ist als Baudenkmal in der Denkmalliste eingetragen (Nr. 09096377). Im weiteren Verfahren werden die Konstruktion, das Erscheinungsbild und die Details mit den zuständigen Denkmalbehörden abgestimmt.

Durch die Fahrspurverweiterung auf Kosten des südlichen Gehwegs müssen 2 Bäume (Nr.63 und Nr.64) dauerhaft entfernt werden.

Die Variante 1 ist technisch realisierbar.

1.2. Vorzugsvariante 2 - östlicher Bahnsteigbereich, ein Aufzug zwischen Bahnsteig & Straßenland

Bei der zweiten Standortvariante ist der Aufzug im östlichen Drittel des Bahnhofs in Richtung Ausgang I geplant. Der Aufzug verbindet den Bahnsteig direkt mit dem Straßenland und ermöglicht ein Umsteigen zu der nahegelegenen Bushaltestelle der Linie 104 auf dem Steubenplatz an der Reichsstraße. Die Entfernung zur Bushaltestelle beträgt hier ca. 65m.

Auf Bahnsteigebene liegt der Aufzug mittig zur Bahnsteiglängsachse bei Stütze in Achse 24. Die erforderlichen Abstände können zu allen Seiten eingehalten werden, allerdings kann nur ein schmaler Aufzug (1,76m x 2,78m) mit Durchladefunktion eingebaut werden, da der Bahnsteig nur ca. 6,5m breit ist.

Auf Straßenebene liegt der Aufzug auf einer neu zu errichtenden Mittelinsel mittig in der Olympischen Straße in unmittelbarer Nähe der Einmündung der Olympischen Straße in die Preußenallee / Steubenplatz.

Der Übergang über die Olympische Straße vom neuen Mittelstreifen zu den Gehwegen wird in beiden Fahrtrichtungen durch abgesenkte Borde und Rillenplatten gekennzeichnet.

Die Fahrbahnquerung ist aufgrund der verkehrlichen Gesamtsituation des Knotenpunktes zu signalisieren, um den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmer das sichere Überqueren der Olympischen Straße zu ermöglichen.

Beidseitig vom Aufzugsaustritt zur Fahrbahnüberquerung errichtete Straßenschutzgeländer und Poller im rückwärtigen Bereich schützen das Umfeld des Aufzuges auf Straßenebene vor Überfahung.

Im Einmündungsbereich der Olympischen Straße in die Preußenallee bzw. Steubenplatz ist der Kurvenbereich baulich angepasst.

Die nördliche Fahrbahn der Olympischen Straße in östlicher Fahrtrichtung ist auf einer Länge von ca. 22m um ca. 0,75m auf Kosten des Gehwegs zu verbreitern, es verbleibt eine Gehwegbreite von ca. 5,15m.

Im Bereich der Straßeneinmündungen Preußenallee / Steubenplatz in die Olympische Straße erfolgt eine annähernd gleichschenkelig, dreieckige Gehwegvorstreckung auf einer Länge von ca. 10 m und einer Eingriffstiefe von ca. 3m in die Fahrbahn der Preußenallee im nördlichen Einmündungsbereich. Etwas weiter nördlich des Einmündungsbereichs verringert sich, aufgrund der erforderlichen Umverlegung des Radweges, die Gehwegbreite an der Preußenallee auf einer Länge von ca. 13m um ca. 1,10m, es verbleibt in diesem Bereich eine Gehwegbreite von ca. 6,15m.

Die südliche Fahrbahn der Olympischen Straße in westlicher Fahrtrichtung ist auf einer Länge von ca. 30m um ca. 2,30m auf Kosten des Gehwegs zu verbreitern, es verbleibt eine Gehwegbreite von ca. 3,50m.

Dies ermöglicht ein zweispuriges Ein- und Abbiegen in beide Fahrtrichtungen der Olympischen Straße.

Auf der Olympischen Straße kann in beide Richtungen die außerhalb von Veranstaltungen genutzte Fahrspur im Bereich der Fahrbahnquerung auf ca. 20m Länge nicht mehr zum Parken genutzt werden.

Aufgrund der Änderung des Radwegbereichs und der damit verbundenen Verkleinerung der Parkbucht entfallen dauerhaft 2 PKW Stellplätze.

~~Es gibt keine Einschränkungen aufgrund des Denkmalschutzes.~~

~~Der Bahnhof ist gem. Grundsatzvereinbarung mit der BVG der Kategorie 3 – Bahnhof mit verminderter Schutzgüte zugeordnet.~~

Im o.g. Plangenehmigungsverfahren sind Belange von Denkmalschutz und Denkmalpflege betroffen. Der „U-Bahnhof Neu-Westend“ von Alfred F.E. Grenander ist als Baudenkmal in der Denkmalliste eingetragen (Nr. 09096377). Im weiteren Verfahren werden die Konstruktion, das Erscheinungsbild und die Details mit den zuständigen Denkmalbehörden abgestimmt.

Aufgrund des erforderlichen Sichtkegels zur Erkennung der Lichtsignalanlage (LSA) muss 1 Baum (Nr. 67) dauerhaft entfernt werden. [Ein weiterer Baum \(Nr. 1\) muss wegen der Straßenverbreiterung im Bereich der Verkehrsinsel sowie dem daraus resultierenden Verziehungsmaß von neuer auf alter Bordflucht dauerhaft gefällt werden \(siehe Stellungnahme Nr. 1.1\). Somit müssen insgesamt zwei Bäume dauerhaft entfernt werden.](#)

Die Vorzugsvariante 2 ist technisch realisierbar.

1.3. Variante 3 - Bereich östliche Verteilerebene, zwei Aufzüge

Bei der dritten Standortvariante ist der Aufzug im östlichen Bereich des Bahnhofs, neben der festen Bahnsteigtreppe zum Ausgang I geplant.

Bei dieser Variante ist ein durchgehender Aufzug nicht möglich, da sich der Ausstieg auf Straßenebene mitten im Kreuzungsbereich befinden würden.

Deshalb ist ein geteilter Aufzug notwendig. Aufzug 1 erschließt von der Bahnsteigebene aus die Vorhalle I – Aufzug 2 verbindet die Vorhalle I mit der Straßenebene.

Der zweite Aufzug endet im Straßenland direkt auf dem Steubenplatz an der Buslinie 104.

Die Entfernung zur Bushaltestelle der Linie 104 an der Reichsstraße ca. 10m.

Auf Bahnsteigebene liegt der Aufzug rechtsseitig neben der Bahnsteigtreppe zur Vorhalle I. Die Treppenbreite verringert sich dadurch erheblich um ca. 2,20m, so dass die bestehenden 4 Fluchtschritte nicht mehr gegeben sind, eine ausreichende Entfluchtungszeit ist ohne weitere bauliche Eingriffe mit größter Wahrscheinlichkeit nicht mehr gegeben.

In der Vorhalle I wird der zweite Aufzug als eigenständiges Bauwerk an das Bahnhofsbauwerk angefügt, zur Erschließung des Aufzugs erfolgt ein Durchgang durch die Tunnelwand.

Auf Straßenebene ist der Aufzugaustritt auf dem Steubenplatz zwischen Olympischer Straße, Preußenallee und Reichsstraße, direkt an der o.g. Bushaltestelle.

Ein zweispuriges Ein- und Abbiegen in beide Fahrtrichtungen der Olympischen Straße ist weiterhin möglich.

Es entfallen keine PKW-Stellplätze im öffentlichen Bereich.

~~Es gibt keine Einschränkungen aufgrund des Denkmalschutzes.~~

~~Der Bahnhof ist gem. Grundsatzvereinbarung mit der BVG der Kategorie 3 – Bahnhof mit verminderter Schutzgüte zugeordnet.~~

[Im o.g. Plangenehmigungsverfahren sind Belange von Denkmalschutz und Denkmalpflege betroffen. Der „U-Bahnhof Neu-Westend“ von Alfred F.E. Grenander ist als Baudenkmal in der Denkmalliste eingetragen \(Nr. 09096377\). Im weiteren Verfahren werden die Konstruktion, das Erscheinungsbild und die Details mit den zuständigen Denkmalbehörden abgestimmt.](#)

~~Jedoch~~ [Zudem](#) liegt das neue Aufzugsbauwerk in der Sichtachse der Olympischen Straße zum Reiterdenkmal „Der Sieger“ auf dem Steubenplatz in der Mitte der Reichsstraße, diesbezüglich könnten denkmalschutzrechtliche Belange bestehen.

Es müssen keine Bäume gefällt werden.

Variante 3 ist aufgrund der durch den Aufzugseinbau resultierenden zu geringen Breite der Zugangstreppe technisch nicht möglich. Die Vorgaben der BOStrab-Tunnelbaurichtlinien können nicht umgesetzt werden. Die Variante 3 wird nicht weiterverfolgt.

Bewertungsergebnis:

Unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile der drei untersuchten Varianten, wird aus folgenden Gründen der **Variante 2** der Vorrang eingeräumt:

- Kurzer Umsteigeweg für den Fahrgast von ca. 65m zwischen U- Bahn und Bus, dadurch gute Verknüpfung der beiden Verkehrsmittel.
- zentrale Lage des Aufzugs in Haupterschließungsrichtung zur Preußenallee / Steubenplatz, Reichsstraße.
- Unterbringung des Aufzugsmaschinenraums in Nähe des Aufzugs möglich.
- Direkte Verbindung von Bahnsteigebene zur Straßenebene.
- ~~Liegt im denkmalschutzrechtlichen nicht relevanten Bereich.~~
- Erfüllt die Vorgaben des Straßenlastträgers, da ein beidseitiges zweispuriges Abbiegen in/von der Preußenallee / Steubenplatz weiterhin möglich ist und durch die zusätzliche Signalisierung der Überquerung der Olympischen Straße die verkehrliche Gesamtsituation am Knotenpunkt Steubenplatz entschärft und verbessert wird.

2. Technische Beschreibung

Hinweis: sämtliche Materialangaben dienen nur zur Information.

2.1. Bauvorbereitung

Baugrube und Baustellensicherung:

Für die Rohbauausführung des Aufzugs ist im Bereich der neu zu errichtenden Mittelinsel auf der Olympischen Straße in der Nähe der Einmündung in die Preußenallee bzw. Steubenplatz eine rechteckige Baugrube in den Abmessungen von ca. 7,50m x 4,50m (33,75m²) herzustellen.

Die Baustelleneinrichtung wird beidseitig der Trennlinie von Verkehr und Gegenverkehr auf je einer Fahrspur der Olympischen Straße angeordnet und durch Bauzaun und Bautoranlagen von den Verkehrsflächen der Fahrbahnen abgegrenzt. Für die Bauzeit sind Fahrbahn- und Parkeinschränkungen erforderlich.

Die Baustelleneinrichtung ist in einer Größe von ca. 60m x 7,50m (450m²) vorgesehen. Dadurch fallen während der Bauzeit ca. 2 x 70m Fahrspuren aus, außerhalb von Veranstaltungszeiten werden diese als Parkspuren genutzt. Die Baugrube (ca. 33,75m²) liegt innerhalb der Fläche der Baustelleneinrichtung.

Umbau der Straßenoberflächen für den Aufzugseinbau

Um den Aufzug an die vorhandenen Gehwege anzuschließen wird die Herstellung einer neuen Mittelinsel mit ca. 3,50m Breite und ca. 15,00m Länge sowie einer ca. 5,00m breiten Fahrbahnquerung auf der Olympischen Straße notwendig.

Die vorhandene Verkehrsinsel wird inklusive der beiden Verkehrszeichenschilder zurückgebaut.

Die neue Mittelinsel wird gegenüber dem Straßenniveau um ca. 10cm erhöht ausgebildet und erhält einen umlaufenden Bordstein.

Der Übergang zu den Fahrbahnen und den Gehwegen wird in beiden Fahrtrichtungen durch entsprechend abgesenkte Borde barrierefrei gestaltet und durch Rillenplatten als Aufmerksamkeitsfelder gekennzeichnet. Der Bereich im Umfeld des Aufzuges wird mit einem Blindenleitsystem zur Auffindung des Aufzuges und der Fahrbahnüberquerung ausgestattet. Alle Belagplatten, welche Teile des Blindenleitsystems sind, werden im Straßenland als Rillenplatten ausgeführt. [Die Vervollständigung und Anpassung des Blindenleitsystems erfolgt auf Grundlage der DIN 32984 und wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung \(LfB\) und dem Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenverein \(ABS\) abgestimmt.](#)

Beidseitige Straßenschutzgitter mit Spritzschutz und Tastleiste vom Aufzugsaustritt bis zur Fahrbahnquerung und eines am westlichen Ende der neuen Mittelinsel, sowie Poller im rückwärtigen Bereich des Aufzuges schützen das Umfeld des Aufzuges auf der neuen Mittelinsel vor Überfahung.

Im Einmündungsbereich der Olympischen Straße in die Preußenallee bzw. Steubenplatz ist die Fahrbahnverbreiterung der Olympischen Straße in westlicher Richtung und die Anpassung des Gehwegs vorab herzustellen, um das einspurige Abbiegen von der Preußenallee in die Olympische Straße zu ermöglichen.

2.2. Bauliche Umsetzung für den Aufzug

Die neue Aufzugsanlage einschließlich der Aufzugsunterfahrt wird im Bereich der Achsen 23 bis 25 als Seilaufzug mit Durchladefunktion geplant. Die lichte Schachtgröße des Aufzuges beträgt 1,76m x 2,78m für eine Kabine mit einer Grundfläche von 1,20m x 2,10m. Der vorhandene Bahnsteigunterraum mit einer Höhe von 1,51m wird als Unterfahrt genutzt.

Zur Herstellung des Aufzugschachtes wird die Stütze 24 und deren Fundament im Unterraum der Bahnsteigplatte entfernt. Es sind Durchbrüche in der Bahnsteigplatte und der Tunneldecke anzulegen. Für die Tunneldeckenöffnung wird eine Abfangkonstruktion aus Stahlbetonstützen und einem Wechsel im Deckenbereich geplant.

Im Bereich der Erdüberschüttung sowie im Bahnsteigunterraum wird die Schachtöffnung mit Stahlbetonwänden eingefasst.

Die Zugänge erfolgen auf Bahnsteigebene von der östlichen Seite der Achse 23 aus, auf Straßenniveau westlich der Achse 25.

Die schalttechnische Ausrüstung für den Aufzug ist im östlichen Betriebsgangbereich (Trompete Ost) vorgesehen.

Die Aufzugeinhausung ist als Stahl-Glas-Konstruktion aus Stahl-Hohlprofilen mit Alu-Deckleisten vorgesehen, die Verglasung ist als absturzsichernde Verglasung auszuführen und besteht aus Verbundsicherheitsglas 2 x 10mm. Der Sockel wird mit hellem Granit verkleidet.

Der Schachtkopf erhält eine blaue Innenbeleuchtung und gibt dadurch einen Hinweis auf die U-Bahn. Die erforderliche Zugangsbeleuchtung wird in die Unterseite des Vordaches integriert.

Vor dem Eingang des Aufzuges ist ein Schneefang geplant, der an das öffentliche Entwässerungsnetz der Berliner Wasserbetriebe angeschlossen wird.

Die Entwässerung des Daches vom Aufzug erfolgt ~~über eine Mulde in die Grünfläche~~. frei über die Westfassade. Die Oberflächen der Mittelinsel, über die das Oberflächenwasser des Aufzugdaches der öffentlichen Entwässerung des Straßenlandes zugeführt wird, werden in gebundener Bauweise befestigt. Es wird keine Pflasterrinne ausgebildet.

Die Pflasterungen der Gehwegbereiche an der Fahrbahnüberquerung und im Bereich der Fahrbahnverbreiterungen werden nach Abschluss der Bauarbeiten des Aufzuges entsprechend dem Bestand wiederhergestellt. Die Herstellung und die Belagausbildung neuer Flächen aufgrund der geänderten Verkehrsführung und die Pflasterung der neuen Mittelinsel erfolgen gemäß Planung und in Abstimmung mit dem Straßen- und Grünflächenamt und der Verkehrslenkung Berlin (VLB).

2.3. Rohbauarbeiten

Unterfahrtebene:

- Abbruch des Stützenfundamentes im Bereich des Aufzugsschachtes
- Einbauen einer massiven Stahlbetonkonstruktion, bestehend aus Schachtwänden unter der Bahnsteigplatte auf der Tunnelsohle.

Bahnsteigebene:

- Abbruch der Bahnsteigplatte im Bereich des Aufzugs zur Herstellung der Durchfahrt
- Aufstellen der tragenden Abfangkonstruktion aus Stahlbetonstützen und Wechsel im Deckenbereich

Tunneldecke:

- Herstellung des Deckendurchbruchs für den neuen Aufzugsschacht mit Anschluss

der Betonkonstruktion sowie der Abdichtungsebenen an den Bestand

Straßenebene:

- Einbauen eines Stahlbetonschachtkranzes mit Schneefang und baulichem Anprallschutz durch Betonsockel
- Aufstellen der tragenden Stahlglasskonstruktion des Aufzuges in Straßenebene
- Neubau der Mittelinsel und Zuwegung zum Aufzug inkl. Herstellung eines Fußgängerüberganges über die Olympische Straße mit Bordsteinabsenkungen
- Wiederherstellen der befestigten Flächen der Gehwege

3. Brandschutzkonzept

Die Schacht-Entrauchung der Aufzugsanlage erfolgt über Lüftungsgitter mit Insektenschutz an oberster Stelle des Aufzugsmundhauses.

Es werden keine brennbaren Materialien verwendet.

Kabeldurchführungen im Maschinenraum werden durch Brand-Schottung verschlossen.

Der Aufzugsschacht und die oberirdische Einhausung bestehen aus nichtbrennbaren Baustoffen. Der Aufzug wird an eine Brandmeldeanlage angeschlossen. Wenn die Verrauchung ein kritisches Maß erreicht hat fährt der Aufzug nach oben auf das Gehwegniveau, die Türen öffnen automatisch und werden in diesem Zustand verriegelt. Der Aufzug darf im Brandfall nicht genutzt werden.

Der Aufzug erhält eine Nahbereichsüberwachung, die sicherstellt, dass der Aufzug im Entstehungsbrand zur Selbstrettung zur Verfügung steht.

An den beiden Bahnsteigtreppe werden im Bahnsteigbereich Rauchschürzen mit einem lichten Durchgangsmaß von 2,30m angebracht.

Eine Brandsimulationsberechnung wurde für die Aufzugsvariante 2 erstellt. Hierbei wurde nachgewiesen, dass die Selbstrettung der Fahrgäste innerhalb des erforderlichen Zeitraumes möglich ist.

4. Inanspruchnahme von Grundstücken

Das geplante Aufzugsbauwerk wird nach Fertigstellung die im Plan festgelegte Fläche von ca. 3,45m x 2,45m + Schneefang = 10,40m² auf der Olympischen Straße einnehmen. Für diese Fläche begehren wir eine dauerhafte Sondernutzung öffentlichen Straßenlandes.

Die neue Mittelinsel mit Ausnahme der Aufzugkonstruktion, die neuerstellte Zuwegung zum Aufzug und die neue Fußgängerquerung, sowie die erweiterten Fahrbahnen und verschmälerten Gehwegflächen und Baumscheiben an der Olympischen Straße und im Kreuzungsbereich gehen in das Fachvermögen des Straßen- und Grünflächenamt über.

Für die Baustelleneinrichtung (ca. 450m²) sowie für die Bauausführung auf dem öffentlichen Straßenland der Olympischen Straße beantragen wir eine temporäre Sondernutzung von ca. 12 Monaten.

5. Grundwassereingriffe

Die Bauarbeiten werden nicht im Grundwasserbereich ausgeführt. Die Tunnelsohle liegt bei ungefähr +51,00m ü.N.N. das sind fast 20m über dem zeHGW Neu-Westend ca. +32,5m ü.N.N..

6. Natur und Landschaft

Die sich im Bereich der Baustellenfläche zur Herstellung der geplanten Gehwegvorstreckungen befindlichen Bäume werden gemäß DIN 18920 Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen und der RAS-LP4 Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsflächen und Tieren bei Baumaßnahmen mit einer Polsterung sowie entsprechenden Schutzmaßnahmen im Bereich der Wurzel und Baumkronen gegen eventuelle Beschädigungen durch den Bauablauf geschützt.

Grünanlagen sind von der Maßnahme nicht dauerhaft betroffen. Es werden durch die Maßnahme keine Grünflächen versiegelt.

Aufgrund des erforderlichen Sichtkegels für die neue Lichtsignalanlage muss ein Baum (Flutter Ulme Nr.67) dauerhaft entfernt werden. Da keine Ausgleichpflanzung vor Ort möglich ist, hat das Büro Neumann Gusenburger ein Fachgutachten zur Wertermittlung des betroffenen Baumes erstellt. Dieses liegt dem Antrag als Anlage bei.

Für den Bau der Lichtsignalanlage muss ein Baum (Flutter Ulme Nr.67) gefällt werden. Da eine Ausgleichspflanzung nicht möglich ist, erfolgt der Ausgleich für den zu fallenden Baum monetär gemäß der Gehölzwertermittlung.

Wegen des erforderlichen Verziehungsmaßes von neuer auf alter Bordflucht muss auch der Straßenbaum Nr. 1, eine Robinie, gefällt werden. Trotz Ausschöpfung der verkehrsplanerischen Möglichkeiten ließe sich eine Wurzelkappung nicht vermeiden, was eine Überlebenschance des Baums erheblich reduzieren und die Standsicherheit gefährden würde. Da ebenso keine Ausgleichspflanzung möglich ist wird auch für die Robinie ein monetärer Ausgleich angestrebt. Die Robinie wurde ebenfalls im Fachgutachten zur Wertermittlung durch das Büro Neumann Gusenburger berücksichtigt.

Werte gemäß Fachgutachten des Büros Neumann Gusenburger:

Wert der Flutter Ulme Nr. 402-67 (brutto).....	3.557,00Euro
Wert der Robinie Nr. 1 (brutto).....	3.897,00 Euro
	<hr/>
	7.454,00 Euro

Wir bitten um Zustimmung zum monetären Ausgleich gemäß Fachgutachten sowie um Nennung einer Bankverbindung zur Zahlung des Gesamtbetrags in Höhe von ~~3.557,00 Euro~~ 7.454,00 Euro (brutto).

Aufgrund der sehr geringen Eingriffe in Natur und Umwelt, ist die Anfertigung einer gesonderten Umweltverträglichkeitsstudie nicht erforderlich.

7. Lärmbelästigung

Die Abbrucharbeiten und Neubauarbeiten werden zur Tageszeit zwischen 07.00 - 20.00 Uhr 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.

8. Denkmalschutz

Der U-Bahnhof Neu-Westend, erbaut im Rohbau 1912-1913, Fertigstellung 1921-1922 von Prof. Alfred Grenander, Eröffnung am 20.05.1922, gehört zu den unter Denkmalschutz gestellten Bahnhöfen ~~mit verminderter Schutzgütdichte (Kategorie 3).~~

Er wird in der Landesdenkmalschutzliste unter der Objekt-Dokumentation-Nr. 09096377 geführt.

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

9. Straßenverkehrliche Belange

Die Olympische Straße hat in beide Fahrtrichtungen jeweils zwei Fahrspuren, die jeweils an den Gehweg grenzende Fahrspur wird als Parkspur genutzt, bei Großveranstaltungen auf dem Olympischen Gelände werden die Parkspuren gesperrt, dass für den Veranstaltungsverkehr in beide Fahrtrichtungen je zwei Fahrspuren zur Verfügung stehen.

Nach dem Errichten des Aufzugs werden weiterhin jeweils zwei Fahrspuren in beiden Richtungen der Olympischen Straße zur Verfügung stehen.

Im derzeitigen Zustand der Verkehrssituation und -lenkung ist der Verkehrsknotenpunkt im westlichen Bereich des Steubenplatzes sehr unübersichtlich, es fehlt eine sichere Führung des Radverkehrs und Regulierungen, um den Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer flüssig zu gestalten. Insbesondere bei Veranstaltungen auf dem olympischen Gelände, welche mit außergewöhnlich hohem Verkehrsaufkommen in diesem Bereich verbunden sind, kommt es zu erheblichen Einschränkungen.

Dauerhaft:

Die beiden Fahrbahnen der olympischen Straße werden beidseitig verbreitert, so dass es zu dauerhaften Gehwegeinschränkungen auf beiden Seiten kommt.

Um das zweispurige Befahren der Olympischen Straße dauerhaft sicher zu stellen und den Radfahrverkehr sicher im Knotenpunkt zu leiten sind umfangreiche Straßen-/ Geh- und Radweganpassungen nötig.

Aufgrund der Gehwegeinschränkung und den notwendigen Straßenanpassungen kann, in beide Richtungen der Olympischen Straße, die außerhalb von Veranstaltungen zum Parken genutzte Fahrspur im Bereich der Fahrbahnquerung auf ca. 20m Länge dauerhaft nicht mehr zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt werden.

Damit die jeweils zweispurige Befahrbarkeit der Olympischen Straße auch nach dem Aufzugeinbau gewährleistet ist, ist der Knotenpunkt am Steubenplatz, aufgrund der notwendigen Schlepplagen im Einmündungsbereich der Olympische Straße / Preußenallee für den Fahrverkehr zu ertüchtigen. Aufgrund der erforderlichen beidseitigen Fahrbahnerweiterungen im Einmündungsbereich der Olympischen Straße wird auch die Radwegführung zur sicheren Führung der Radfahrer am Knotenpunkt angepasst. [In der Zufahrt zum Knoten \(Steubenplatz\) wird zwischen Radweg und Parkbucht ein durchgehender Sicherheitstrennstreifen angelegt.](#)

Hierzu ist es notwendig den Gehweg an der Preußenallee nördlich des Einmündungsbereichs in die Olympische Straße auf einer Länge von ca. 12m um ca. 1,20m einzuschränken. Aufgrund der damit verbundenen Verkleinerung der Parkbucht entfallen dauerhaft 2 PKW Stellplätze auf der Preußenallee nördlich der Olympischen Straße.

Ebenso für die Radwegführung ist der Mittelstreifen der Preußenallee im Bereich vor dem Steubenplatz um ca. 2,50m zu verkürzen.

Um das sichere Führen der Fahrgäste und der anderen Verkehrsteilnehmer zur Bushaltestelle auf dem Steubenplatz zu ermöglichen ist eine komplexe Knotenpunkts-Lichtsignalanlage mit den Knotenpunkts-Armen Olympische Straße, Preußenallee im südlichen Bereich des Steubenplatzes und Preußenallee im Bereich der Olympischen Straße zum Steubenplatz (Bushaltestelle) zu errichten. [Die Planung zum Einbau der LSA-Anlage wird im Zuge der Ausführungsplanung zwischen Alliander Stadtlicht, Verkehrslenkung Berlin, BVG und dem Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Tiefbau als Straßenbaulastträger abgestimmt.](#)

Die Genehmigung hierfür wird mit diesem Antrag begehrt.

Bauzeitlich:

Für die Bauzeit des Aufzugs mit neuer Mittelinsel von etwa 12 Monaten werden durch die Herstellung der Baugrube sowie der benötigten Baustelleneinrichtungsfläche ca. 450m² der Verkehrsflächen in Anspruch genommen.

Voraussetzung für die Nutzung der Olympischen Straße während der Bauzeit ist der Bau der Gehwegeinschränkung im Einmündungsbereich der Preußenallee in die Olympische Straße in westlicher Richtung.

Der Verkehr kann während der Bauzeit in beide Richtungen trotzdem nur einspurig erfolgen, dies gilt auch im Zuge von Großveranstaltungen auf dem Olympischen Gelände, bei denen normalerweise je eine Fahrspur (Parkspur) für das Parken und Halten gesperrt sind und die Verkehrsführung zweisepurig erfolgt.

Aufgrund der erforderlichen Breite dieser Baustelleneinrichtung ist die im Bestand vorhandene Schleppkurve für das Einbiegen in die Olympische Straße in westlicher Richtung nicht ausreichend.

Daher ist vorgesehen diesen Bereich vor der Errichtung des Bauzauns für den Neubau der Mittelinsel und den Aufzug zu ertüchtigen.

Für die Bauzeit ist für die beidseitigen an den Gehweg angrenzenden Fahrspuren (Parkspuren) der Olympischen Straße auf einer Länge von ca. 2 x 70m ein Park- und Halteverbot anzuordnen.

Die weiteren straßenbaulichen Maßnahmen zur Ertüchtigung des Verkehrsknotenpunkts sind weitgehend unabhängig vom Einbau des Aufzuges und werden in Einzelbaustellen aufgeteilt, deren Bearbeitung jeweils ca. 3 Monate dauern mit Ausnahme von zwei Tagesbaustellen.

Bis zur Eröffnung des Aufzuges sollten diese Bereiche fertiggestellt sein.

Die Baustelleneinrichtungen zur Anpassungen der Wegeführungen soll so gestaltet werden, dass in den Bereichen von Fahrbahnquerungen ein Durchgang für Passanten mit einer Mindestbreite von 2,50m gewährleistet ist (z.B. halbseitiges Öffnen).

Dies gilt auch für die neu zu errichtende Mittelinsel auf der Olympischen Straße, deren Querung auch während des Aufzugbaus möglich sein soll.

Während der Baumaßnahmen ist der Knotenpunkt mit temporären Ampelanlagen zu signalisieren.

Für die oben genannten straßenbaulichen Maßnahmen sind insgesamt vier Baustelleneinrichtungsflächen mit folgendem Flächenbedarf notwendig (siehe Plan Nd_PG004a):

Nr. 1: ca. 250m²

Nr. 2: ca. 155m²

Nr. 3: ca. 80m²

Nr. 4: ca. 120m² (45m²+75m²)

Gesamt: ca. 605m²

Die Genehmigung hierfür wird mit diesem Antrag begehrt.

10. Eingriffe in den Leitungsbestand

Nach Abfragen der Leitungsträger sind für den Einbau der Aufzugsanlage keine Leitungsumlegungen erforderlich.

11. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP- Pflicht)

Es besteht eine Pflicht zur Durchführung einer Vorprüfung nach §9 Abs. 3 i.V.m §7 Anlage 1, 14.11 gemäß UVPG. Es wurde festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.