

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

Antrag auf Plangenehmigung

U8 **U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße**
Einbau einer Aufzugsanlage
Erneuerung der Einhausungen der Ausgänge I/1, II/2 und II/4
Stand 14.06.2018**Projektleitung BVG**Projekt-Nr.: A27125 (bA), A27167 (GI)
Projektleiter: Herr Constantin Greis
Technisches Büro
Projektleitung U-Bahn
Tel.: 030 – 256 27 891
Fax: 030 – 256 49 27 891
E-Mail: constantin.greis@bvg.de**Objektplanung:****artus**^{GmbH}
Architekturbüro für urbanes bauen und sanieren
Bearbeiter: Dipl.- Ing. Sascha Niethe
Chausseestraße 103, 10115 Berlin
Tel.: 030- 440 62 15
Fax: 030- 440 62 18
E-Mail: niethe@artus-architekten.de**Tragwerksplanung:**WTM
Engineers Berlin GmbH
Bearbeiter: Dipl.- Ing. Frank Nikoleit
Boyenstraße 6A, 10115 Berlin
Tel.: 030- 240 84 738
Fax: 030- 240 84 75 78
E-Mail: f.nikoleit@wtm-b.de**Verkehrsplanung:**Arcadis
Germany GmbH
Bearbeiterin: Dipl.- Ing. Judith Kraft
EUREF Campus 10, 10829 Berlin
Tel.: 030- 616 91 61 00
Fax: 030- 616 91 69 99
E-Mail: judith.kraft@arcadis.com

INHALTSVERZEICHNIS

0. Allgemeines / Einleitung	3
1. Standortabwägung Aufzug / Verkehrliche Begründung	5
1.1. Standort für den Aufzug	6
1.1.1. Variante I – Nord (Vorzugsvariante):	6
1.1.2. Variante II – Nord:	7
1.1.3. Variante III – Süd	8
1.1.4. Vorzugsvariante	10
1.2. Standorte der Ausgangsgebäude	11
2. Technische Beschreibung	11
2.1. Einbau eines Aufzugs	11
2.2. Erstellung neuer Zugangseinhausungen	12
3. Brandschutz	13
4. Inanspruchnahme von Grundstücken durch die BVG und / oder Dritte	14
5. Grundwassereingriffe	14
6. Natur und Landschaft	15
7. Lärmbelästigung	16
8. Denkmalschutz	16
9. Straßenverkehrliche Belange	16
9.1. Lichtsignalanlage	17
9.2. Stadtmöblierung	18
9.3. Mittelinsel / Einengung Fahrspur / Verlegung Bushaltestelle	18
9.4. Zwangsführung / Schutzgeländer	18
9.5. Anprallschutz	18
9.6. Baustelleneinrichtung	18
9.7. Bauzeit	20
10. Eingriffe in den Leitungsbestand	20
11. Sonstiges	21
11.1. Belange Menschen mit Behinderung	21
12. Anlagen	21
12.1. (zu 1) Standortabwägung/Beurteilungsmatrix	21
12.2. (zu 3) Gutachterliche Detailstellungnahme - Rauchschutznachweis	21
12.3. (zu 4) Auszug Automatisierte Liegenschaftskarte Berlin	21
12.4. (zu 8) Auszug Denkmalkarte Berlin	21
12.7. Statische Berechnung (Entwurfsplanung) Variante II	21
12.8. Planliste + Pläne	21

0. Allgemeines / Einleitung

Der vom Architekten Alfred Grenander entworfene U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße wurde im Jahr 1928 unter dem Namen Neanderstraße in Betrieb genommen. Er wurde im Zusammenhang mit dem Streckenabschnitt der damals sogenannten „GN- (Gesundbrunnen-Neukölln-) Bahn“ errichtet.

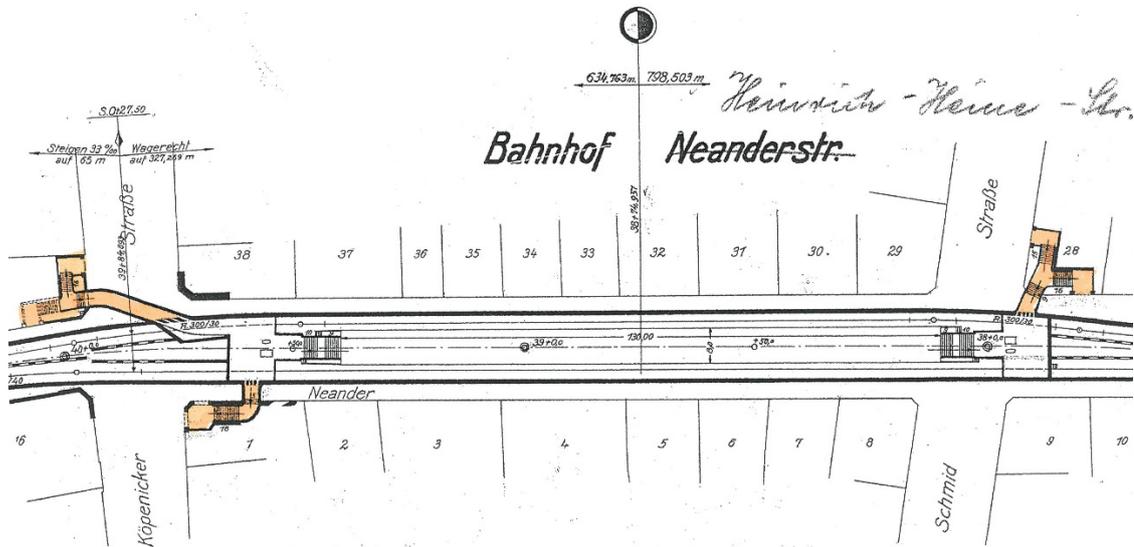


Bild 01: Bahnsteigebene Grundriss aus der Entstehungszeit

Der Bahnhof befindet sich im Berliner Stadtteil Mitte an der Grenze zu Kreuzberg und liegt auf der Strecke der heutigen Linie U8, zwischen den Bahnhöfen Moritzplatz und Jannowitzbrücke. Die U-Bahnlinie U8 folgt an dieser Stelle dem Verlauf der Heinrich-Heine-Straße, unter welcher sich der Bahnhof in Mittellage befindet.

Die am nördlichen Ausgang kreuzende Köpenicker Straße teilt die Bebauungsstruktur. Südlich der Köpenicker Straße dominiert Nachkriegsarchitektur aus der DDR Zeit, überwiegend 10-geschossige in Plattenbauweise errichtete Gebäude, die von der ehemaligen Bauflucht abgerückt angeordnet sind. Der durch diese Abrückung entstandene Freiraum wird heute als Grünfläche bzw. Parkplatz genutzt.



Bild 02: Bahnsteigebene, Foto: artus GmbH

Nördlich der Köpenicker Straße ist die Blockrandbebauung aus Vorkriegszeit erhalten. Auf nordöstlicher Seite dieser Kreuzung liegt der Ausgang I/2, der in das Eckgebäude integriert ist.

Ursprünglich befanden sich sämtliche Ausgänge in Gebäuden, die zur Entstehungszeit in Blockrandbebauung entlang der Heinrich-Heine-Straße angeordnet waren. Diese Gebäude wurden im Krieg zerstört bzw. abgerissen, um der Nachkriegsbebauung Platz zu schaffen.

Der sich im Ostteil Berlins befindliche Teil der U8 wurde während der Teilung Berlins nur durch die (West)-BVG genutzt. Somit waren die Bahnhöfe von Voltastraße bis Moritzplatz sogenannte „Geisterbahnhöfe“, in denen die Züge nicht hielten. Die Ausgänge des U-Bahnhofs Heinrich-Heine-Straße waren durch Betonplatten verschlossen bzw. zugemauert.

Nach der „Wende“ wurden diese Station als eine der ersten wieder in Betrieb genommen und die Ausgänge geöffnet. Für den nördlichen Ausgang I/1 und die südlichen Ausgänge II/2 und II/4 wurden Zugangseinhausungen errichtet.



Bild 03: Luftbildübersicht, Bildquelle: Bing 2016

Der U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße verläuft von Nord nach Süd parallel zur Heinrich-Heine-Straße. Die Mittelbahnsteigplatte liegt ca. 6,60 m unter dem Gelände der Straße. Zwischen den beiden Ausgängen ist die Bahnsteigplatte 130 m lang und hat eine maximale Breite in Bahnsteigmitte von 7,80 m. Über die beiden an den Bahnsteigenden gelegenen Treppenanlagen gelangt man zu den Vorhallen, aus denen man über Ausgangstreppenanlagen ins Freie gelangt.

Die nördlichen Ausgänge (I/1 und I/2) liegen am Kreuzungsbereich der Heinrich-Heine-Straße und der von Buslinien befahrenen Köpenicker Straße. Die südlichen Ausgänge befinden sich an der ehemaligen Kreuzung Heinrich-Heine-Straße/Ecke Neue Jacobstraße/Schmidtstraße. Diese ist durch die Nachkriegsbebauung nicht mehr als Kreuzung zu erkennen.



Bild 04: Ausgang Süd, Zugangseinhausung Foto: artus^{GmbH}

Mit Ausnahme der Grundinstandsetzung der Decke in der Bahnsteighalle in den letzten Jahren, fanden seit der Entstehung des Bahnhofs keine relevanten Umbauten bzw. Instandsetzungen statt. Lediglich die Zugangseinhausungen wurde nach Wiedereröffnung des Bahnhofs nach der „Wende“ errichtet.

Mit der aktuellen Planung soll der U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße (U8) barrierefrei ausgebaut werden sowie eine Grundinstandsetzung nach historischem Vorbild durchgeführt werden.

Die Grundinstandsetzung beinhaltet den kompletten Bahnhof, mit Ausnahme der schon grundinstandgesetzten Decken. In Abstimmung mit der unteren Denkmalschutzbehörde ist auf Bahnsteigebene und in den Vorhallen soweit wie möglich der Erhalt des Originalzustands vorgesehen.

Die beiden Zugangseinhausungen sollen ersetzt werden. Beim barrierefreien Ausbau wird der Bahnsteig der behindertengerechten Sollhöhe angepasst, ein dem BVG-Standard entsprechendes Blindenleitsystem und ein Personenaufzug eingebaut.

Die Neuerrichtung der Ausgangsgebäude und die Errichtung des Aufzugs sind Gegenstand dieser Plangenehmigung.

1. Standortabwägung Aufzug / Verkehrliche Begründung

Im Bahnhof kommt der Einbau der Aufzugsanlage nur im Bereich des Mittelbahnsteigs und in den Treppen zu den Verteilerhallen in Frage. Somit befinden sich die darüber befindlichen, überirdischen Lagen stets im mittigen Fahrbahnbereich der Heinrich-Heine-Straße.

Im Vorfeld wurden als mögliche Standorte für einen Personenaufzug der südliche, nördliche und mittige Bereich des Bahnhofs betrachtet. Im Zuge der statischen Untersuchungen wurde festgestellt, dass eine Realisierung einer dieser Varianten aufgrund der statischen Konstruktion des Tunnels im Bahnhofsbereich nur mit sehr hohem baulichem und technischem Aufwand zu realisieren ist. Eine statische Verstärkung des Tunnels von außen (Anordnung einer zusätzlichen Abfangdecke über der Tunneldecke und Bohrpfehlwände neben dem Tunnelquerschnitt) ist aufgrund der neben dem Tunnel liegenden Kabel und Leitungen (u.a. Ei-Kanäle mit großem Durchmesser) nicht realisierbar. Eine statische Verstärkung von innen (Vereisung um den Bestandstunnel im Bereich des Aufzugsstandortes, Einbau von Rahmen in Längs und Querrichtung in zuvor hergestellte Schlitze) würde aufgrund der auf beiden Seiten gleichzeitig durchzuführenden Arbeiten zu einer Vollsperrung der U-Bahnlinie U8 von mehreren Monaten führen. Diese Variante wäre sehr kostenintensiv.

Aufgrund dessen wurden zwei weitere potentielle Standorte auf Umsetzbarkeit untersucht: Einer befindet sich in der Treppe zur nördlichen Schalterhalle I und der andere in der Treppe zur südlichen Schalterhalle II.

Die Variantenuntersuchung dieser beiden Standorte und eines nördlichen Standorts im Mittelbahnsteig (in Achse 19) werden in dieser Plangenehmigung vorgestellt.

Bei allen drei Varianten ist ein Eingriff in den Grundwasserhaushalt nicht erforderlich.

Aufgrund der beengten Einbauverhältnisse wurde stets ein Aufzug als Durchlader mit einer Kabine mit den Nutzmaßen 1,10 x 2,10 m betrachtet. Der Abbruch einer Stütze wäre in einem Fall (Variante II) nötig, in den Standorten in den Treppen sind der Abbruch der Treppe und der anschließende Neubau einer schmaleren Treppe nötig.

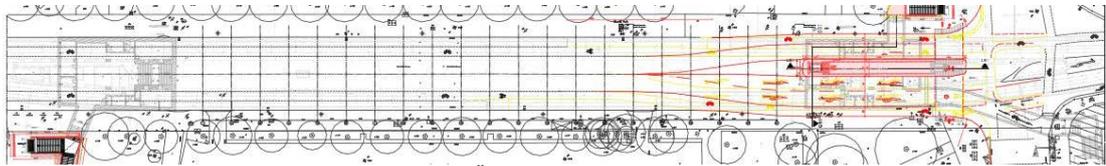


Bild 05: Übersicht Standortvarianten, Variante I, Ausschnitt Plan He_PG001

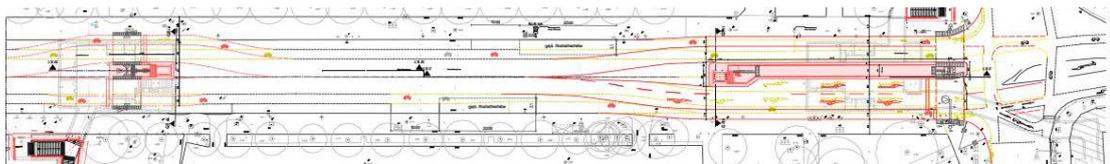


Bild 06: Übersicht Standortvarianten, Variante II (rechts) und III (links), Ausschnitt Plan He_PG002

1.1. Standort für den Aufzug

Folgende Kriterien sind bei allen drei Varianten gleich zu werten:

- 1) Verbindung Straße-Bahnsteig
Direkte Verbindung von Straße und Bahnsteig.
- 2) Aufzugskabine Maße
Bei allen Varianten 1,10 m x 2,10 m (Durchlader).
- 14) Eingriff in Natur und Landschaft
Die Fläche, auf welcher der Aufzug und die neue Mittelinsel errichtet werden ist bereits versiegelt. Die Errichtung des Aufzugs hat keine Auswirkung auf das Grundwasser

1.1.1. Variante I – Nord (Vorzugsvariante):

Die Variante I befindet sich im nördlichen Bahnhofsbereich in der Treppe zur Schalterhalle I.

- 3) Betriebsraum für Aufzugstechnik
Ein ca. 11 m vom Aufzug entfernter Betriebsraum im Trompetenbereich (Raum 104) kann als Raum für die Aufzugstechnik genutzt werden. Ein Umbau der Tür nach außen aufschlagend (T30) ist nötig.
- 4) Lage im Quartiersschwerpunkt
Die nördlichen Ausgänge sind weitaus frequentierter als der Ausgang auf der südlichen Seite. Der Aufzug an diesem Standort erschließt u.a. den 10-geschossigen Gebäuderiegel Heinrich-Heine-Straße 2-16 (gerade) durch den nahe liegenden Durchgang zu den Hauseingängen, die ausschließlich auf der der Heinrich-Heine-Straße abgewandten Seite liegen, und die an Ausgang I/2 liegende Diskothek.
- 5) Umsteigemöglichkeiten ÖPNV
Es existiert eine direkte Umsteigemöglichkeit des Personenverkehrs in die nahegelegenen Buslinien (N8), 165, 265 und N65. Die Haltestellen befinden sich an der Kreuzung Heinrich-Heine-Straße/Ecke Köpenicker Straße.
- 6) Zuwegung
Der Aufzug wird, durch eine neu zu schaffende Mittelinsel in der Heinrich-Heine-Straße, die bereits existierende Lichtsignalanlage zur Überquerung der Straße nutzen. Auf der Mittelinsel sind ca. 23 m bis zum Aufzug zurückzulegen.
- 7) Lichtsignalanlage (LSA)
Die bereits existierende LSA wird um einen Mast auf der Mittelinsel erweitert. Durch die Versetzung der Borde werden zwei bestehende Ampelmasten verschoben. Der neu geschaffene Übergang wird mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.
- 8) Verkehr Kraftfahrzeuge
Um Platz für die neue Mittelinsel auf der Straße zu schaffen, müssen die Fahrspuren verschwenkt und die Bordführung an der Ecke Heinrich-Heine Straße und Köpenicker Straße versetzt werden.

- 9) Verkehr Radfahrer
Die Fahrspuren für den Fahrradverkehr werden ebenfalls verschwenkt und auf eine Breite von 2 m verbreitert. Im Bereich ohne Parkmöglichkeiten für PKW rechts des Fahrradverkehrs werden sie als Radfahrstreifen ausgebildet.
- 10) Verkehr Fußgänger
Die neue Mittelinsel erleichtert den Fußgängern das Überqueren der Heinrich-Heine-Straße an dieser Stelle. Die Mittelinsel wird mit einer Zwangsführung und einem Blindenleitsystem versehen.
Mit der Versetzung der Borde geht eine Verschmälerung des Fußwegs parallel zur Heinrich-Heine-Straße einher. Die verbleibenden Fußwegbreiten sind ausreichend, auf westlicher Seite 4,10 m, auf östlichster Seite 3,05 m.
- 11) Verkehr Bus
Die Haltestelle des Nachtbusses (N8-Richtung Nord) wird um 35 m nach Süden verlegt. Sie liegt dann auf der gegenüberliegenden Straßenseite der schon existierenden Haltestelle des Busses gleicher Linie.
- 12) Verkehr Parken
Es fallen ca. 10 Parkplätze längs zur Straße weg.
- 13) Betroffenen Fremdleitungen
Im äußeren Bereich der Baugrube liegen eine Trinkwasserleitung, eine Leitung der Telekom und eine außer Betrieb befindliche Gasleitung. Diese müssen bei Erstellung der Baugrube gesichert werden.
Um Platz für die Verschwenkung der Borde zu schaffen, müssen Leitungen und ein Verteilerkasten der Deutschen Telekom versetzt werden.
- 15) Lage auf dem Bahnsteig
Der Zugang auf der Bahnsteigebene ist ca. 66,50 m von der Bahnsteigmitte entfernt.
- 16) Eingriff in die Tragkonstruktion
Es muss eine Öffnung in der Tunneldecke erstellt werden.
- 17) Betroffene Kabel und Leitungen unter der Bahnsteigplatte
Die unter der Bahnsteigplatte zu Gleis 1 verlaufende Kabeltrasse wird verlegt, so dass sie im Trompetenbereich unter den Gleisgang geschwenkt wird. Die Entwässerungsleitung wird in Richtung von Gleis 2 um den Pumpensumpf herum gelegt. Der Pumpensumpf wird verkleinert.
- 18) Direkte Laufwege (Fluchtwege)
Die Durchgangsbreite der Treppe zur Schalterhalle wird auf 2,40 m (lichtes Maß zwischen den Handläufen eingeschränkt).
- 19) Sichtachsen
Bei den Sichtachsen auf dem Bahnsteig gibt es keine Einschränkung.
- 20) Kosten
Da keine LSA neugebaut werden muss und keine komplizierten Eingriffe in die Tragkonstruktion oder den Betrieb nötig sind, stellt sich diese Variante im Vergleich zu den anderen Varianten als die Kostengünstigste dar.

1.1.2. Variante II – Nord:

Die Variante II befindet sich im nördlichen Bahnhofsbereich bei Stütze 19.

- 3) Betriebsraum für Aufzugstechnik
Ein ca. 6 m vom Aufzug entferntes Bahnsteighäuschen (Raum 001) kann als Raum für die Aufzugstechnik genutzt werden. Ein Umbau der Tür nach außen aufschlagend (T30) und der Wände ist nötig.
- 4) Lage im Quartiersschwerpunkt
Wie bei Variante I, jedoch ein ca. 20 m längerer Weg auf der Mittelinsel.
- 5) Umsteigemöglichkeiten ÖPNV
Wie bei Variante I, jedoch ein ca. 20 m längerer Umsteigeweg auf der Mittelinsel.
- 6) Zuwegung
Der Aufzug wird durch eine neu zu schaffenden Mittelinsel in der Heinrich-Heine-Straße die bereits existierende Lichtsignalanlage zur Überquerung der Straße nutzen. Auf der Mittelinsel sind ca. 43 m bis zum Aufzug zurückzulegen.
- 7) Lichtsignalanlage (LSA)

Wie bei Variante I.

- 8) Verkehr Kraftfahrzeuge
Um Platz für die neue Mittelinsel auf der Straße zu schaffen, müssen die Fahrspuren verschwenkt und die Borde an der Ecke Heinrich-Heine Straße und Köpenicker Straße versetzt werden. Die Linksabbiegerspur verkürzt sich um ca. 16,50 m.
- 9) Verkehr Radfahrer
Wie bei Variante I, jedoch wird aufgrund der längeren Mittelinsel die Verkehrsverschwenkung im Vergleich zu Variante I, ca. 20 m weiter südlich ausgeführt.
- 10) Verkehr Fußgänger
Wie bei Variante I.
- 11) Verkehr Bus
Die Haltestelle des Nachtbusses (N8-Richtung Nord) wird um 53 m nach Süden verlegt. Sie liegt dann auf der gegenüberliegenden Straßenseite der schon existierenden Haltestelle des Busses gleicher Linie.
- 12) Verkehr Parken
Es fallen ca. 14 Parkplätze längs zur Straße weg.
- 13) Betroffenen Fremdleitungen
Im äußeren Bereich der Baugrube liegt eine Stromleitung. Diese muss bei Erstellung der Baugrube gesichert werden.
Um Platz für die Verschwenkung der Borde zu schaffen müssen Leitungen und ein Verteilerkasten der Deutschen Telekom versetzt werden.
- 15) Lage auf dem Bahnsteig
Der Zugang auf der Bahnsteigebene ist ca. 57,00 m von der Bahnsteigmitte entfernt.
- 16) Eingriff in die Tragkonstruktion
Es müssen Öffnungen in der Tunneldecke und in der Bahnsteigplatte hergestellt werden. Es sind aufwendige und massive Eingriffe in die Bauwerkskonstruktion erforderlich (siehe Anlage 12.7). Daraus resultieren eine Betriebseinstellung für mindestens sechs Monate sowie Straßensperrungen von erheblicher Dauer.
- 17) Betroffene Kabel und Leitungen unter der Bahnsteigplatte
Eine Entwässerungsleitung wird verlegt.
- 18) Direkte Laufwege (Fluchtwege)
Die nutzbare Bahnsteigbreite wird eingeschränkt. Es verbleiben beidseitig ca. 2,50 m.
- 19) Sichtachsen
Die Sichtachsen auf dem Bahnsteig werden durch den Aufzug geringfügig eingeschränkt.
- 20) Kosten
Die Erstellung der Öffnung der Tunneldecke ist nur unter sehr hohem statischem und betrieblichem Aufwand möglich. Dadurch ist diese Variante mit Abstand die teuerste Variante.

1.1.3. Variante III – Süd

Der Standort auf südlicher Bahnsteigseite liegt in der Treppe zur Schalterhalle II.

- 3) Betriebsraum für Aufzugstechnik
Ein ca. 5 m vom Aufzug entfernter Betriebsraum im Trompetenbereich (Raum 201) kann als Raum für die Aufzugstechnik genutzt werden. Ein Umbau der Tür nach außen aufschlagend (T30) ist nötig.
- 4) Lage im Quartiersschwerpunkt
Der südliche Ausgang ist weitaus geringer frequentierter als der Ausgang auf der nördlichen Seite. Der Aufzug an diesem Standort erschließt lediglich die auf der östlichen Straßenseite liegenden Wohngebäude der Heinrich-Heine-Straße. Die westlichen Eingänge der 10-geschossigen Gebäuderiegele (Heinrich-Heine-Straße 2-16/gerade) werden durch den Durchgang an der Kreuzung Heinrich-Heine-Straße Ecke Köpenicker Straße erschlossen.
- 5) Umsteigemöglichkeiten ÖPNV
Es existiert keine direkte Umsteigemöglichkeit des Personenverkehrs in den ÖPNV. Sämtliche Haltestellen der anliegenden Buslinien befinden sich an der Kreuzung Heinrich-Heine-Straße/Ecke Köpenicker Straße.
- 6) Zuwegung
Der Aufzug wird durch eine neu zu schaffende Mittelinsel in der Heinrich-Heine-Straße erschlossen. Die Errichtung einer neuen Lichtsignalanlage ist nötig. Auf der Mittelinsel sind ca. 3 m bis zum Aufzug zurückzulegen.

- 7) Lichtsignalanlage (LSA)
Eine Errichtung einer neuen LSA ist nötig. Der neu geschaffene Übergang wird mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.
- 8) Verkehr Kraftfahrzeuge
Um Platz für die neue Mittelinsel auf der Straße zu schaffen, müssen die Fahrspuren verschwenkt und das Bord auf westlicher Seite der Heinrich-Heine Straße versetzt werden.
- 9) Verkehr Radfahrer
Die Fahrspuren für den Fahrradverkehr werden ebenfalls verschwenkt und auf eine Breite von 2 m verbreitert.
- 10) Verkehr Fußgänger
Die neue Mittelinsel erleichtert den Fußgängern das Überqueren der Heinrich-Heine-Straße an dieser Stelle. Die Mittelinsel wird mit einem Geländer und einem Blindenleitsystem versehen.
Mit der Versetzung des westlichen Bordes geht eine Verschmälerung des Fußwegs parallel zur Heinrich-Heine-Straße einher. Die verbleibende Fußwegbreite ist mit ca. 3.80 m ausreichend.
- 11) Verkehr Bus
Es kommt zu keiner Beeinträchtigung des Busverkehrs.
- 12) Verkehr Parken
Es fallen ca. 20 Parkplätze längs zur Straße weg.
- 13) Betroffenen Fremdleitungen
Am Aufzugsstandort liegen eine Telekomleitung und drei außer Betrieb befindliche Gasleitungen. Diese müssen verlegt bzw. rückgebaut werden.
Im Zuge der Versetzung des Bordes auf westlicher Seite sind Leitungsverlegungen der parallel zur Straße verlaufenden Leitungen nötig.
- 15) Lage auf dem Bahnsteig
Der Zugang auf der Bahnsteigebene ist ca. 65,00 m von der Bahnsteigmitte entfernt.
- 16) Eingriff in die Tragkonstruktion
Es muss eine Öffnung in der Tunneldecke erstellt werden.
- 17) Betroffene Kabel und Leitungen unter der Bahnsteigplatte
Die unter der Bahnsteigplatte zu Gleis 1 verlaufende Kabeltrasse wird verlegt, so dass sie im Trompetenbereich unter den Gleisgang geschwenkt wird. Die Entwässerungsleitung wird in Richtung von Gleis 2 um den Pumpensumpf herum gelegt. Der Pumpensumpf wird verkleinert.
- 18) Direkte Laufwege (Fluchtwege)
Die Durchgangsbreite der Treppe zur Schalterhalle wird auf 2,40 m (lichtes Maß zwischen den Handläufen eingeschränkt).
- 19) Sichtachsen
Bei den Sichtachsen auf dem Bahnsteig gibt es keine Einschränkung.
- 20) Kosten
Da eine LSA neugebaut werden muss aber keine komplizierten Eingriffe in die Tragkonstruktion und den Betrieb nötig sind, stellt sich diese Variante im Vergleich als etwas teurer als Variante I dar.

1.1.4. Vorzugsvariante

Unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile zeigt sich der Standort auf nördlicher Bahnhofseite in der Treppe zur Schalterhalle (Variante I) als die Vorzugsvariante.

Variante II scheidet aufgrund der statischen Gegebenheiten zur Herstellung der Öffnung in der Tunneldecke (Anlage 12.7) und der dadurch entstehenden hohen Kosten und der Tatsache, dass für die Errichtung dieser Aufzugs eine Störung des Betriebs über mehrere Monate nicht zu vermeiden wäre, als mögliche Variante aus.

Eine Betrachtung von Variante I (Nord) und Variante III (Süd) zeigt, dass die Lage im Quartierschwerpunkt an der Kreuzung Köpenicker Ecke Heinrich-Heine-Straße sowie das direkte Umsteigen in die an der Kreuzung verkehrenden Buslinien für Variante I als Vorzugsvariante sprechen.

Variante III hat den Vorteil, dass im Vergleich zu Variante I die Erstellung einer kürzeren Mittellinsel und damit die Verlegung weniger Leitungen im Bereich des zu verlegenden Bordes nötig sind. Im Gegensatz dazu hat die Variante I den Vorteil, dass eine Erstellung einer neuen Lichtsignalanlage (LAS) entfällt, da die neue Mittellinsel an die bestehende LSA angebunden werden kann.

Der ruhende Verkehr wird bei Variante I am geringsten eingeschränkt. Hier fallen nur ca. halb so viele Parkmöglichkeiten weg wie bei Variante III.

Der statische Eingriff, die Lage und die Sichtachsen auf Bahnsteigebene, die Einschränkung der Treppenbreite sowie die Verlegung der Kabel unter der Bahnsteigplatte unterscheiden sich bei den Varianten I und III nur geringfügig oder gar nicht.

Aus betrieblicher, konstruktiver und wirtschaftlicher Sicht stellt sich Variante I als die günstigste dar.

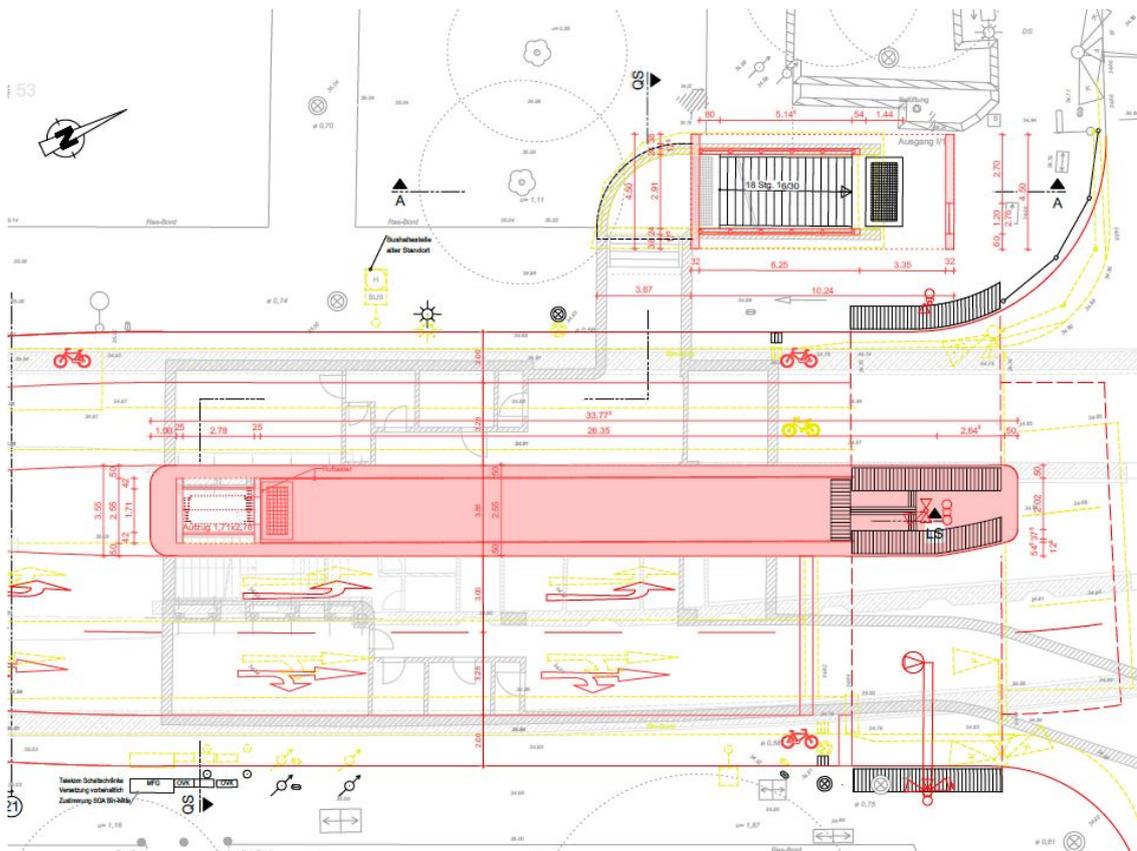


Bild 07: Vorzugsvariante, Ausschnitt Plan He_PG003

1.2. Standorte der Ausgangsgebäude

Die Ausgänge I/1 (Nord) und II/2-II/4 (Süd) ersetzen die unattraktiven und nicht zeitgemäßen Bestandszugangseinhausungen. Diese wurden nach Wiedereröffnung des Bahnhofs im Jahr 1990 aufgestellt. Sie entsprechen nicht dem heutigen technischen Standard, unter anderem ist keine Potentialtrennung vorhanden. Die Treppen der Ausgänge I/1 und II/2-II/4 werden in-standgesetzt bzw. in der Breite angepasst (Ausgang II/4). Oberirdisch werden die Ausgangsgebäude neu gebaut, die oberirdischen Abmessungen ändern sich. Durch die Neugestaltung der Zugänge werden die Attraktivität und das Erscheinungsbild des Bahnhofs und das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste gesteigert.



Bild 08+9: Illustration Entwurf Zugangseinhausungen

2. Technische Beschreibung

Hinweis: Alle Materialangaben dienen nur zur Information.

2.1. Einbau eines Aufzuges

Der Bahnhofsentwurf für den U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße wurde durch Alfred Grenander sehr funktional ausgestaltet und zeigt somit eine sehr einfache wie klare Formensprache. Im Wesentlichen beschränkt sich der Entwurf auf die funktionale Tragkonstruktion mit auffälliger Zurückhaltung bei der Verwendung von rein dekorativen Ausstattungen.

Der in anderthalbfacher Tiefenlage errichtete Bahnhof ist an den Kopfenden über zwei Festtreppenanlagen mit den Schalterhallen verbunden. Von den Schalterhallen gelangt man über weitere Treppenanlagen ins Freie.

Bei dem Bahnhofsquerschnitt handelt sich um einen Stahlbetonrahmen mit Mittelunterstützung. Das System ist 3-fach statisch unbestimmt. Die Mittelunterstützung wird durch einen Unterzug, ummantelte Stahlstützen im Abstand von ca. 5,95 m und ein durchgehendes Mittelbankett unter der Bahnsteigplatte gebildet. Im Bereich der Treppen zu den Schalterhallen dienen anstelle der Mittelstützen (Bereich Bahnsteig) die Seitenwände der Vorhallen als zusätzliche Auflager zu den Tunnelaußenwänden.

Der Standort des geplanten Aufzuges ist gemäß der Standortabwägung in der Treppe zur Schalterhalle I vorgesehen. Der seilbetriebene Durchlader wird ohne Maschinenraum ausgebildet. Die Aufzugssteuerung und -technik wird in dem nah gelegenen Betriebsraum Nr. 104 untergebracht. Die Förderhöhe beträgt ca. 6,50 m. Auf dem Bahnsteig und im Bereich der Mittelinsel wird die Anlage in das neu geplante Blindenleitsystem integriert. Die entsprechenden Abstimmungen dazu erfolgten parallel zum Plangenehmigungsverfahren, und die Ergebnisse sind in schwarz in den Plänen dargestellt.



Bild 10: Illustration Entwurf Aufzug

Für den Einbau der Aufzugsanlage sind der Abriss der Treppe zur Schalterhalle, die Verkleinerung des Pumpensumpfes und Durchbrüche in der Tunneldecke erforderlich. Dafür werden die Deckenträger zwischen den Treppenwänden gekürzt und auf einer Seite mit der neuen Stahlbeton-Schachtkonstruktion abgefangen. Die Tragkonstruktion bilden die Treppenwand und die beiden seitlichen Stahlbetonscheiben.

Für die Arbeiten wird die Treppe zur Schalterhalle I gesperrt. Die Arbeiten werden hinter Staubschutzeinhausungen ausgeführt. Der Einbau des oberen Aufzugschachtes im Straßenland erfolgt in offener Bauweise. Die Baugrube wird geböscht mit entsprechenden umlaufenden Lastfreistreifen hergestellt. Der Straßenverkehr wird während der Bauzeit eine geänderte Verkehrsführung erhalten. Ein Verkehrszeichenplan wird im Zuge der Ausführungsplanung erstellt. Die angenommene Bauzeit der Maßnahme beträgt ca. 14 Monate.

2.2. Erstellung neuer Zugangseinhausungen

Die Ausgänge I/1, II/2-II/4 waren ursprünglich in Gebäuden untergebracht. Diese Gebäude wurden im Krieg zerstört bzw. abgerissen, um Platz für die Nachkriegsbebauung zu schaffen. Während der Teilung der Stadt war der U-Bahnhof nicht zugänglich, die Ausgänge waren verschlossen. Nach der Wiedervereinigung wurden die Ausgänge wieder in Betrieb genommen. Es wurden Zugangseinhausungen gebaut.

Die Wände der Treppenanlagen ab Geländeoberkante sind immer noch die Bestandswände aus der Entstehungszeit. Wie oben ausgeführt lagen diese in Kellern von Gebäuden in Blockrandbebauung. Somit bestehen die Treppenwände aus Kellermauerwerk. Baustoffuntersuchungen haben ergeben, dass die verwendeten Ziegel mit geringfügigen Einschränkungen als frostbeständig anzusehen sind.

Beidseitig der Heinrich-Heine-Straße befinden sich Abwasser-Ei-Kanäle. Der Verlauf dieser Ei-Kanäle wurde beim Bau des U-Bahnhofs Heinrich-Heine-Straße angepasst. Sie wurden im Keller der Gebäude um die Ausgänge herum verschwenkt.

Durch die Existenz der Ei-Kanäle ist eine Erstattung bzw. Abdichtung der Treppenwände von außen nur durch sehr hohen technischen Aufwand realisierbar. Es ist geplant die Bestandstrep-penwände überwiegend zu erhalten. Um die Bestandkonstruktion zu schützen, werden neue Zu-gangseinhausungen errichtet. Um die Benutzer besser vor Witterung im Bereich vor der Treppe zu schützen ist eine größere Überdachung als im Bestand geplant. Bei Ausgang II/2+II/4 ist es möglich die nördliche Treppe von Ausgang II/4 zu verbreitern. Durch diese Verbreiterung und die größere Überdachung ergibt sich ein größerer Platzbedarf von 52 m² für das Eingangsge-bäude von Ausgang II/2+II/4, für welchen die dauerhafte Inanspruchnahme mit diesem Antrag begehrt wird (siehe Punkt 4). Eigentümer des Grundstücks ist das Land Berlin. Die Fläche ist als Grünanlage ausgewiesen.

Der Bau der Zugangseinhausung des Zugangs II/2+II/4 wird in einem vom Aufzugsbau unab-hängigen Bauabschnitt ausgeführt.

Für Ausgang I/1 ist zum Witterungsschutz ebenfalls eine größere Überdachung geplant. Aus konstruktiven Gründen wird die neue Überdachung auf der gegenüberliegenden Seite (über dem Treppenpodest) verkürzt, so dass sich insgesamt eine Flächenausdehnung von lediglich 1 m² ergibt. für welchen die dauerhafte Inanspruchnahme mit diesem Antrag begehrt wird (siehe Punkt 4). Eigentümer ist das Land Berlin.

Die Zugangseinhausung von Zugang I/1 wird Zeitgleich mit Errichtung des Aufzugs und Sperrung von Schalterhalle I errichtet.

Die Baugruben werden mit entsprechenden umlaufenden Lastfreistreifen hergestellt. Der Fuß-gängerverkehr wird während der Bauzeit eine geänderte Verkehrsführung erhalten. Die ange-nommene Bauzeit der Maßnahme (zweiter Bauabschnitt) beträgt ca. 12 Monate.



Bild 11: Illustration Entwurf Zugangseinhausung am südlichen Bahnsteigende

3. Brandschutz



Bild 12: Optische Rauchdichte nach $t=475$ s, Auszug Rauchschutznachweis A-W-K

Der U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße besteht aus der Bahnsteigebene mit Mittelbahnsteig und zwei Treppenaufgängen an den Kopfenden, die in Vorhallen führen. Von der nördlichen Vorhalle führen zwei Ausgänge (I/1 und I/2) ins Freie. Von der südlichen Vorhalle führt ein Ausgang mit zwei Treppen (II/2 und II/4) ins Freie. Die Ausgänge dienen sowohl als Rettungsweg als auch zur Rauchableitung.

Es wurde eine Brandsimulation für den U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße durchgeführt. Die Brandsimulation, welchen den Einbau des Aufzugs in die Treppe zur Vorhalle berücksichtigt, ergab:

- Die Rauchableitung erfolgt über die im Bestand vorhandenen Öffnungen des U-Bahnhofs, weitere Öffnungen sind nicht erforderlich.
- Anlagen zur Rauchrückhaltung an den Treppenaufgängen sind nicht vorhanden und nicht erforderlich.
- Eine Selbstrettung für den gesamten Bahnhof ist sichergestellt.
- Die Schutzziele der TRStrab Brandschutz für bestehende Haltestellen werden erfüllt.

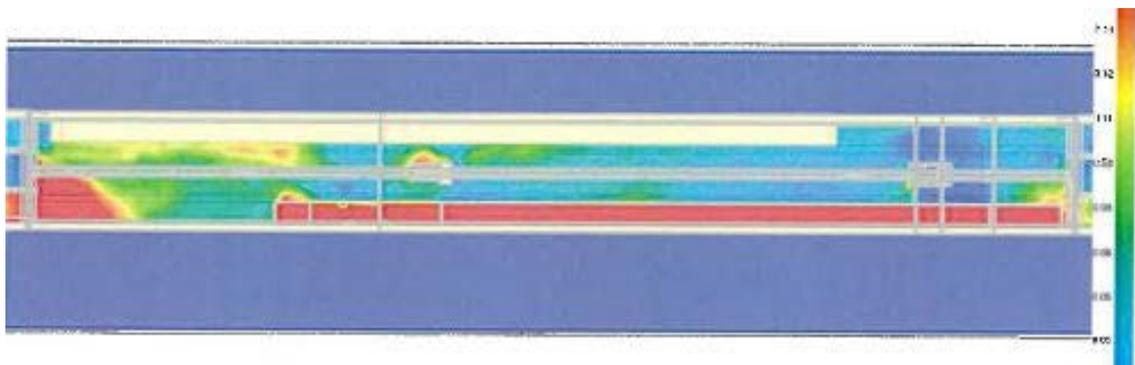


Bild 13: Optische Rauchdicht nach $t=475$ s, Auszug Rauchschutznachweis A-W-K

Der Aufzug erhält dem BVG-Standard entsprechend eine Brandfallsteuerung.

Im Zuge der Ausführungsplanung werden die Kennzeichnungen der Rettungswege und der bestehende Feuerwehrplan angepasst.

6. Natur und Landschaft

Die geplante Baumaßnahme des Aufzugs umfasst hauptsächlich bereits versiegelte Flächen.

Die geplante Ausdehnung der nördliche Zugangseinhausung (Eingang I/1) umfasst ausschließlich bereits versiegelte Flächen und liegt im öffentlichen Straßenland (Klassifizierung nach Straßenrecht).

Ausgang II/2+II/4 liegt in einer Grünfläche. Die geplante Ausdehnung zum Witterungsschutz (Fläche vor den Schneefängen) der südlichen Zugangseinhausung für Ausgang II/2+II/4 umfasst bereits versiegelte Flächen. Im Bestand ist die Fläche vor den Schneefängen mit Beton befestigt. Diese Fläche wird nun durch die geplante Überdachung beansprucht. Lediglich die Verbreiterung der Treppe von Ausgang II/4 (Richtung Norden) erfordert einen schmalen Streifen der Grünfläche zu versiegeln. Die Versiegelung dieser Fläche (es handelt sich um ca. 7 m²) wird mit diesem Antrag begehrt.

Während der Bauzeit kommt es am Ausgang II/2+II/4 zu Arbeiten im Traufbereich mehrerer Bäume (siehe Bild 15). Hiermit wird die Genehmigung zur Durchführung notwendiger Arbeiten im Traufbereich und falls erforderlich der Baumschnitt folgendes Straßenbaums begehrt:

1.) Baum Nr.: 7/1 -47, Winterlinde, Standalter 23 Jahre, Umfang: 1,08 m.

Hiermit wird die Genehmigung zur Durchführung notwendiger Arbeiten im Traufbereich und falls erforderlich der Baumschnitt folgender Bäume in der Grünfläche begehrt:

2.) Baum Nr.: ohne Nr., vermutlich Linde, Standalter unbekannt, Umfang: 1,23 m,

3.) Baum Nr.: ohne Nr., vermutlich Linde, Standalter unbekannt, Umfang: 0,83 m und

4.) Baum Nr.: ohne Nr., vermutlich Linde, Standalter unbekannt, Umfang: 1,37 m.

Quelle: Fis-Brooker, Baumbestand Berlin, Stammumfang gemessen durch artus^{GmbH} am 17.05.2018

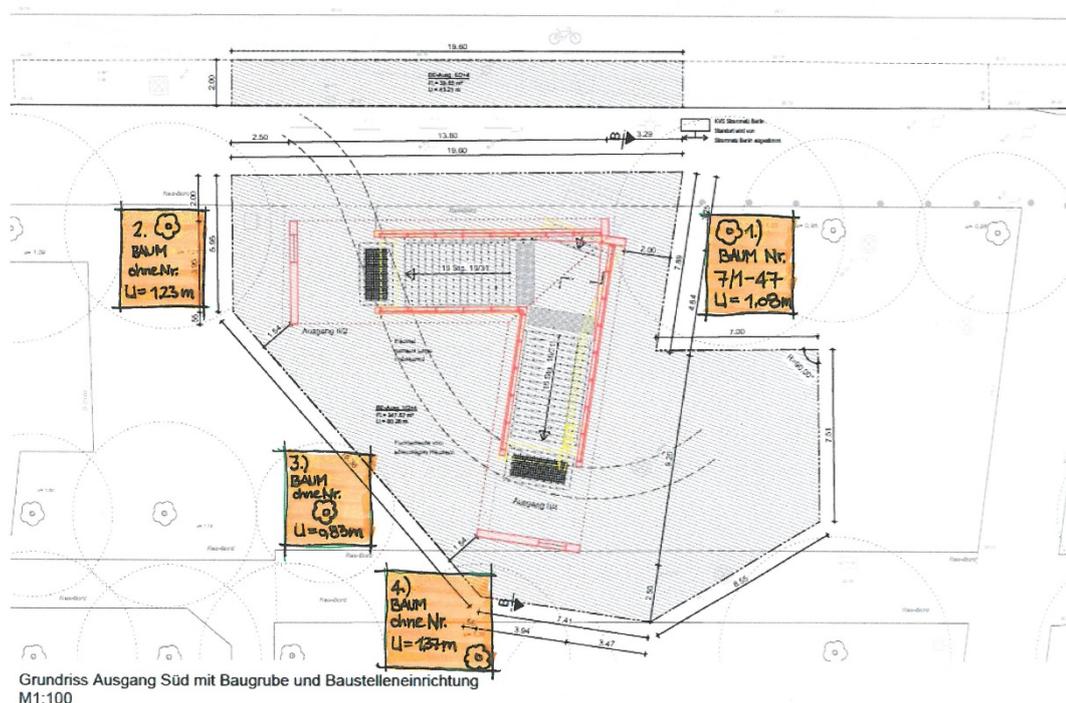


Bild 15: Markierung der Bäume, bei denen das Arbeiten im Baumkronenbereich begehrt wird

7. Lärmbelastigung

Die Bauarbeiten erfolgen wochentags (Montag-Freitag) in den Regelarbeitszeiten zwischen 7:00 und 20:00 Uhr. Die angrenzende bauliche Nutzung ist gemischt. Am Kreuzungsbereich mit der Köpenicker Straße finden sich eher Gewerbebauten und in der Heinrich-Heine-Straße vorwiegend Wohngebäude. Bei der Verwendung der Baumaschinen und Geräte ist durch die Baufirma auf die max. zulässigen Emissionswerte von tagsüber 60 dB zu achten. Die geplante Zugangseinhausung wirkt sich zusätzlich geräuschkindernd aus. Zur Sicherstellung der Einhaltung dieser Werte ist vor allem bei den geräuschintensiven Arbeiten auf eine Ermittlung des Geräuschpegels als baubegleitende Maßnahme zu achten. Grundsätzlich ist eine mögliche Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen und –arbeiten als Maßnahme zur Minderung des Baulärms anzustreben.

Durch den Betrieb der neuen Aufzugsanlage im öffentlichen Straßenraum entstehen keine Belästigungen.

8. Denkmalschutz

Da der U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße denkmalgeschützt ist (Obj.- Dok.- Nr.: 09035374), sind Abstimmungen mit den Denkmalschutzbehörden notwendig. Während Vorabstimmungsterminen mit der unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesdenkmalamt wurde dem Standort zugestimmt. Die Gestaltung des Aufzugs auf Bahnsteigebene wird mit den Denkmalschutzbehörden im Zuge der Ausführungsplanung abgestimmt. Für den Standort wird mit diesem Antrag die denkmalrechtliche Genehmigung begehrt.

9. Straßenverkehrliche Belange

Nach der Standortanalyse der drei Varianten wurde der nördliche Standort in der Treppe zur Vorhalle (Variante I) für den neuen Aufzug gewählt.

Der Aufzug wird durch einen neu zu schaffenden Mittelstreifen an den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt Heinrich-Heine-Straße/ Köpenicker Straße herangeführt. Die vorhandene Fußgängerfurt wird durch diesen Mittelstreifen geteilt.

Um die erforderlichen Breiten für den neuen Mittelstreifen, die Fahrstreifen und Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, muss die vorhandene Fahrbahn der Heinrich-Heine-Straße auf beiden Seiten verbreitert werden. Folgende Spurbreiten werden hierbei berücksichtigt:

- befestigter Mittelstreifen 3,55 m
(Diese Breite ergibt sich aus den äußeren Abmessungen des Aufzugs zzgl. 50 cm nach jeder Seite zwischen Aufzug und Fahrbahn.)
- durchgehender Geradeausfahrstreifen 3,25 m
- Linksabbiegestreifen 3,00 m
- Radfahrstreifen 2,00 m für mehr Sicherheit für den stark gestiegenen Radverkehr
- die vorhandene Breite der Fußgängerfurt wurde mit 5,80 m beibehalten

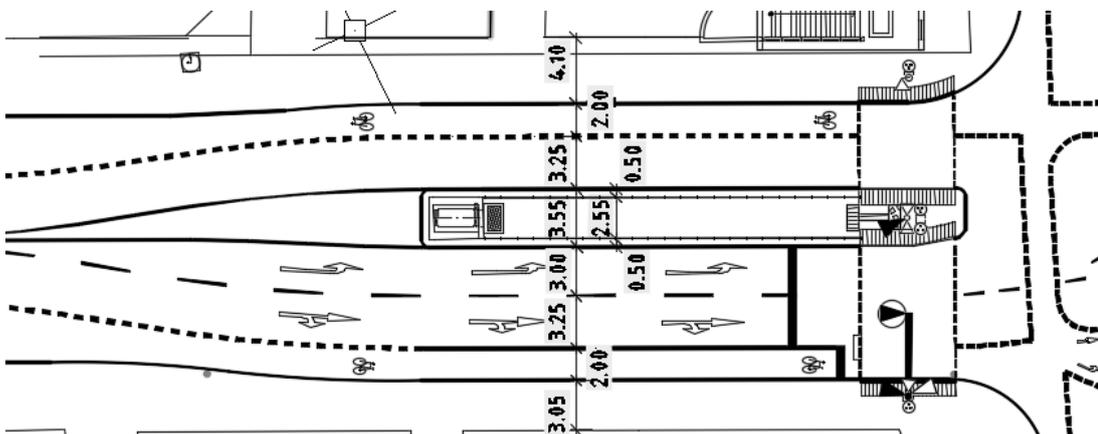


Bild 16: Neue Mittelinsel in der Heinrich-Heine-Straße

Im Ergebnis umfangreicher Schleppkurvenüberprüfungen für den ein- und abbiegenden Verkehr unter Berücksichtigung der neuen Mittelinsel am Knotenpunkt Köpenicker Straße müssen Borde an den Ausrundungsbögen auf beiden Ecken (SW- und SO-Ecke) vergrößert werden.

Gleichzeitig wird die Breite des Mittelstreifens am Inselkopf auf das Mindestmaß von 3 m verkleinert. Für die Überprüfung der Flächenverfügbarkeit wurden die Schleppkurven für die Bemessungsfahrzeuge Lastzug, Sattelzug, Gelenkbus, Reisebus (15m) sowie den 3-achsigen großen LKW der FGSV überprüft.

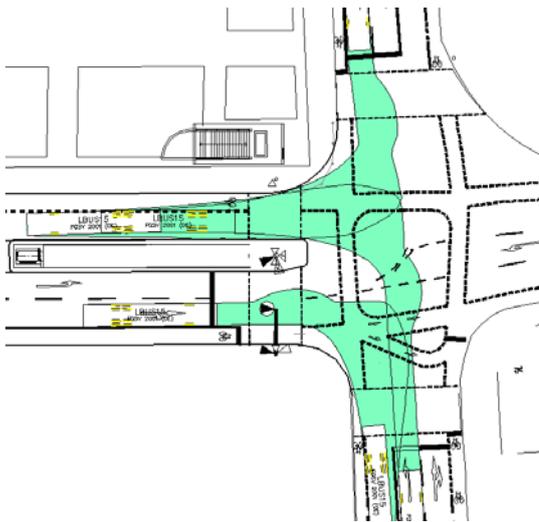


Bild 17: Schleppkurven Lastzug

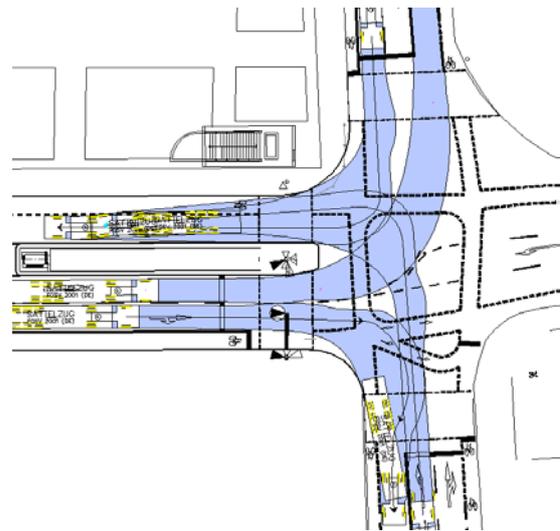


Bild 18: Schleppkurven Sattelzug

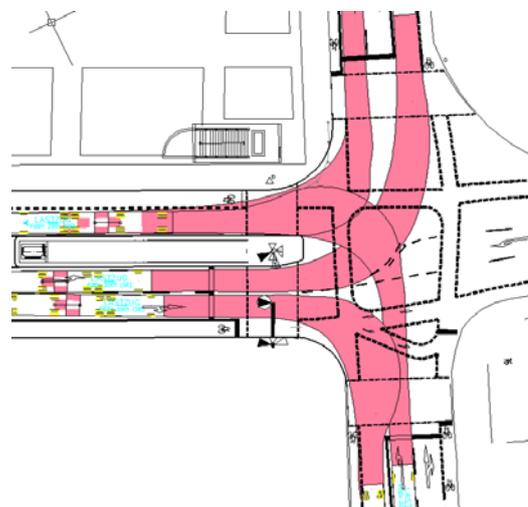


Bild 19: Schleppkurven großer Reisebus

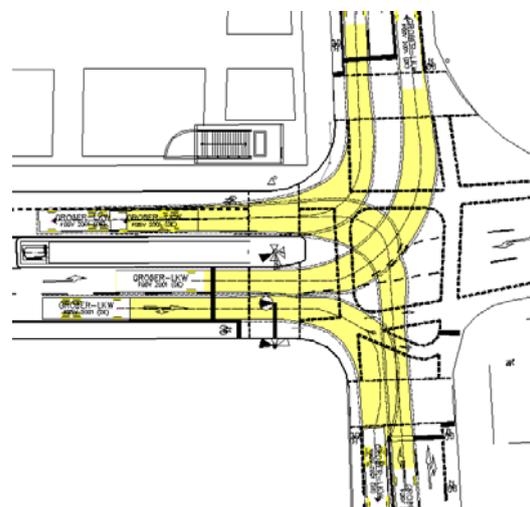


Bild 20: Schleppkurven großer LKW 3-achsiger

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens des aus der Köpenicker Straße in die Heinrich-Heine-Straße ein- und abbiegenden Schwerverkehrs und des erforderlichen Flächenbedarfs für Fußgänger im Bereich des Ausgangs I/1 wurde für die Bemessungsfahrzeuge Last- und Sattelzug sowie Gelenkbus und Reisebus der Mindestflächenbedarf berücksichtigt. Für das Befahren von 3-achsigen großen LKW besteht ein Bewegungsspielraum $>0,3$ m.

Durch den Aufzugseinbau an diesem Standort werden folgende Maßnahmen notwendig:

9.1. Lichtsignalanlage

Mit der Versetzung der Borde entlang der Fahrbahnränder der Heinrich-Heine-Straße und der Anpassung der Borde an den Ausrundungsbögen auf beiden Ecken (SW- und SO-Ecke) wird der Umbau der LSA erforderlich.

Die Fußgängerfurt verlängert sich von derzeit 15 m auf insgesamt 17 m. Auf der neu zu schaffenden Mittelinsel wird ein zusätzlicher LSA-Mast angeordnet. Dadurch ist eine Anpassung der VTU LSA 18308 notwendig. Es sind zusätzliche Signalgeber in die bestehenden Steuergeräte zu integrieren, sowie eine Neuprogrammierung vorzunehmen.

9.2. Stadtmöblierung

Durch die BVG sind keine Änderungen vorgesehen. Zurzeit erfolgt eine Planung zur Umgestaltung des Platzes am Ausgang I/1 im Auftrag des Bezirksamtes Mitte. Eine Abstimmung zur Gestaltung der Bodenbeläge bei Ausgang I/1 wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Bezirksamt Mitte erfolgen.

9.3. Mittelinsel / Einengung Fahrspur / Verlegung Bushaltestelle

Für die neu zu errichtende Mittelinsel ist eine Mindestdurchgangsbreite an jeder Stelle von 1,80 m einzuhalten (vgl. DIN 18040-3). Im Bereich des Aufzuges ist eine Breite der Mittelinsel von ca. 3,55 m nötig. Dieses Maß wird als Breite der Mittelinsel angenommen. Die Mindestdurchgangsbreite erhöht sich dadurch entgegen der Vorabstimmungen auf 2,50 m.

Eine Verlegung der anliegenden Nachtbushaltestelle wird aufgrund der Verschwenkung der Fahrspuren erforderlich. Diese Verlegung ist schon zu Beginn der Baumaßnahme nötig.

Der Nachtbus N8 verkehrt nur in den Nächten So/Mo bis Do/Fr in der Betriebspause von ca. 1:00 bis 4:00 Uhr. Die Haltestelle Richtung U-Bhf. Hermannstraße rückt auf der Heinrich-Heine-Straße in südliche Richtung und liegt nun auf gleicher Höhe wie die Haltestelle des in der anderen Richtung verkehrender Busses gleicher Linie. In den Betriebszeiten des Nachtbusses fallen hier drei Stellplätze für PKW weg.

Dies wurde mit der Fachabteilung der BVG VBO-B1 abgestimmt und es bestehen keine Bedenken.

9.4. Zwangsführung / Schutzgeländer

Um ein Betreten bzw. Überwinden der Fahrbahn im Bereich des Aufzuges zu verhindern, wird ein Geländer bis zur Lichtsignalanlage geführt. Das Geländer dient neben der gesicherten Führung auch als Spritzschutz und wird mit einem bis auf den Boden reichenden Spritzschutz ausgebildet werden. Dadurch werden eine Verhakung des Langstockes und das unerwünschte Anschließen von Fahrrädern vermieden. Das Geländer wird mit einem Mindestabstand von 50 cm zur Fahrbahn errichtet. Der verbleibende Zwischenraum zur Erschließung des Aufzuges unterschreitet nicht die geforderten 1,80 m (vgl. Punkt 9.3).

Das vorhandene Schutzgeländer am Ausrundungsbogen der SW-Ecke wird der neuen Bordführung angepasst und im Abstand von 50 cm zum Fahrbahnrand entlang der Bordkante aufgestellt.

9.5. Anprallschutz

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird untersucht, welche Art von Anprallschutz der Aufzug erhält. Dabei ist die Aussage des Statikers erforderlich, ob zusätzlich zum massiv ausgebildeten Stahlbetonsockel des Aufzuges ein weiterer Anprallschutz erforderlich wird.

9.6. Baustelleneinrichtung

Die Baustelleneinrichtung (BE) gliedert sich in drei Bauphasen (vgl. Plan He_PG004 und He_PG006) und ist in die zentrale BE und sechs weitere BE-Felder geteilt. In der ersten Bauphase werden die Borde angepasst, die zweite Bauphase stellt den Bau der Mittelinsel, des Aufzuges und der Zugangseinhausung für Ausgang I/1 dar und in der dritten Bauphase wird die Zugangseinhausung für Ausgang II/2+II/4 errichtet.

Mit Beginn der Baumaßnahme fallen ca. 10 Stellplätze auf der westlichen Seite der Heinrich-Heine-Straße weg und die „zentrale BE“ (378 m²) wird auf dem Platz bei Ausgang I/1 errichtet.

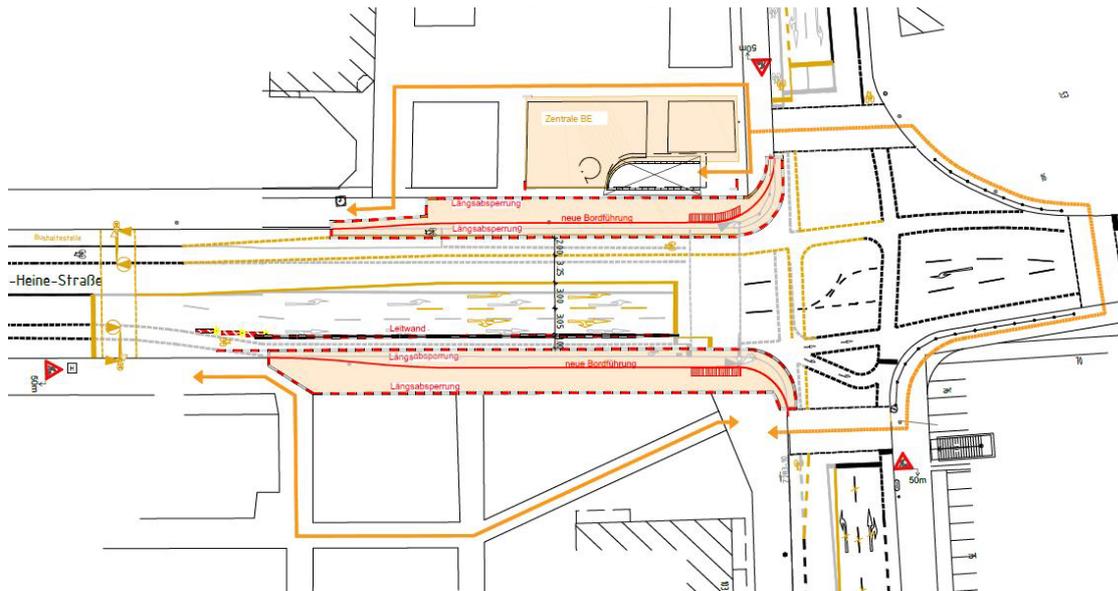


Bild 21: Baustelleneinrichtung zur Anpassung der Borde (Bauphase 1), Auszug Plan He_PG007

In Bauphase 1 wird die Breite des Fahrradstreifens auf der östliche Seite auf 1 m verringert und die Fahrspuren werden verschwenkt, so dass die Borde angepasst werden können. Hierfür werden die ersten beiden BE-Felder benötigt (siehe Plan He_PG007, 486 m²).

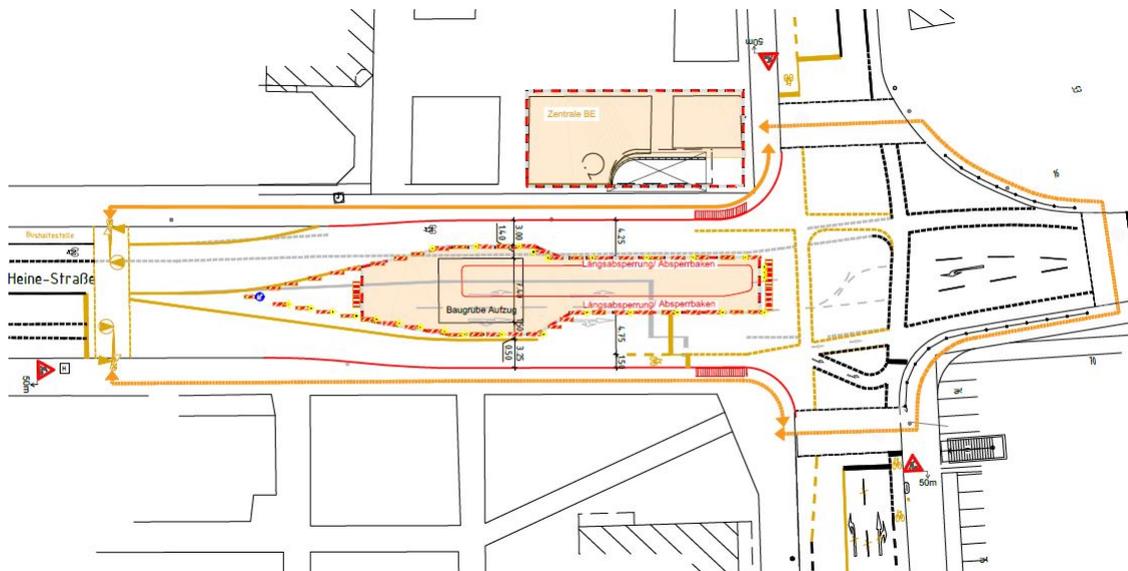


Bild 21: Baustelleneinrichtung zur Erstellung des Aufzugs und der neuen Mittelinsel (Bauphase 2), Auszug Plan He_PG007

Für Bauphase 2 ist für den Bau der Mittelinsel sowie für die Baugrube samt Baustelleneinrichtung während der Bauzeit eine Einengung und Verschwenkung der Fahrspuren geplant. Es werden die BE-Aufzug (151 m²), die „BE-Mittelinsel“ (135 m²) und die BE-Ausgang I/1 (102 m²) eingerichtet. Die maximalen Schleppkurven für den aus der Köpenicker Straße kommenden Verkehr im Bauzustand (temporär) wurden durch den Verkehrsplaner überprüft und bestätigt. Die Linksabbiegespur im Bereich der Kreuzungseinfahrt zur Köpenicker Straße entfällt während der Bauzeit. Gemäß Verkehrszählung am 10.10.2016 wurde ein Linksabbiegeranteil von 29 Kfz in der Spitzenstunde ermittelt. Der Wegfall des Linksabbiegestreifens während der Bauzeit wird als nicht leistungsgefährdend betrachtet.

Die Arbeiten in Bauphase 3 an Ausgang II/2+II/4 stellen lediglich einen Eingriff in den ruhenden Verkehr dar, da für die Baustelleneinrichtung 4 Stellplätze entfallen. Die Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Ausg. II/2+4) umfasst ca. 387 m².

Eine Vorabstimmung an dieser Stelle ist nicht erfolgt. Eine Zustimmung seitens des zuständigen Referats der VLB unter Zugrundelegung der entsprechenden Verkehrszahlen wird mit diesem Antrag begehrt.

Eine im Zuge des Projektes notwendig werdende Verlegung der Haltestelle des Nachtbusses der Linie N8 (siehe Punkt 9.3) ist schon mit Erstellung der Baustelleneinrichtung nötig, um den Verkehrsfluss während der Bauarbeiten nicht zu beeinträchtigen.

Im Zuge der Ausführungsplanung wird ein umfassender Verkehrszeichenplan erstellt und mit der Verkehrslenkung Berlin abgestimmt.

9.7. Bauzeit

Ausgehend von vergleichbaren Baumaßnahmen beträgt die Bauzeit in der Regel ca. 14 Monate. Die Arbeiten werden wochentags von Montag bis Freitag in der Zeit von 7:00 bis 20:00 ausgeführt.

10. Eingriffe in den Leitungsbestand

Durch die Baumaßnahmen in der Heinrich-Heine-Straße und im Knotenpunktbereich Köpenicker Straße sind Leitungen von öffentlichen Versorgungsunternehmen betroffen. Die über eine Infrest-Anfrage im Nov. 2016 übergebenen Informationen über den Leitungsbestand wurden in den Medienkoordinierten Bestandsplan He_PG006 übertragen. Diese Angaben sind unverbindlich. Durch Suchschachtungen im Rahmen der Planung als auch vor Baubeginn wird die genaue Lage der von der Baumaßnahme betroffenen Ver- und Entsorgungsanlagen festgestellt.

Nach derzeitigem Kenntnisstand befinden sich folgende Medien und Anlagen im betroffenen Baubereich:

Leitungsart	Versorgungsunternehmen	Maßnahmen
LSA / Steuerkabelkanäle	Alliander	Umbau der LSA
Trinkwasserversorgungsleitungen, Mischwasserkanäle, Anlagen der Straßenentwässerung	BWB	teilw. Verlegung
Be- und Entwässerungsanlagen der U-Bahn	BVG	Verlegung sofern erforderlich
Fernwärme	Vattenfall Wärme	Sicherung sofern erforderlich
Kabeltrassen	Stromnetz	teilw. Verlegung
Straßenbeleuchtung/Mast	Stromnetz	teilw. Verlegung
Verteilerschränke/ MfG Kabeltrassen	Telekom	teilw. Verlegung
vorh. Gasleitungen befinden sich außer Betrieb	NBB	Ausbau möglich, sofern nicht von Telekommunikationsunternehmen genutzt
Kabeltrassen	Telecolumbus	Sicherung sofern erforderlich
Kabeltrassen	Colt	Sicherung sofern erforderlich
Kabeltrassen	Versatel	Sicherung sofern erforderlich

Kabeltrassen	DNS:NET	Sicherung sofern erforderlich
Kabeltrassen	Vodafone	Sicherung sofern erforderlich
Kabeltrassen	Fiberplan	Schutz der Kabel durch Stahlplatten

Die Planung der Verlegungsmaßnahmen durch die Versorgungsunternehmen erfolgt nach Vorlage der Bauplanungsunterlage.

Die Entwässerung der Schneefänge an den neuen U-Bahneingängen erfolgt jeweils über Anschlussleitungen an das nahegelegene Kanalnetz der Berliner Wasserbetriebe (BWB).

11. Sonstiges

11.1. Belange Menschen mit Behinderung

Zur Auffindbarkeit des Zugangs durch Blinde und Sehbehinderte wird der Aufzug in Abstimmung mit dem Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin (ABSV) durch Leit- und Auffindestreifen an das Straßennetz angeschlossen. Die nötige Vorabstimmung wurden mit der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales, genauer der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung (LfB) durchgeführt. Die LfB stimmt der Maßnahme zu.

Der Aufzug wird dem zwischen der BVG, (seinerzeit) SenSoz und (seinerzeit) SenBauWohn verabredeten Lastenheft entsprechen.

12. Anlagen

12.1. (zu 1) Standortabwägung/Beurteilungsmatrix

12.2. (zu 3) Gutachterliche Detailstellungnahme - Rauchschutznachweis

12.3. (zu 4) Auszug Automatisierte Liegenschaftskarte Berlin

12.4. (zu 8) Auszug Denkmalkarte Berlin

12.7. Statische Berechnung (Entwurfsplanung) Variante II

12.8. Planliste + Pläne

- He_PG001 Einbau Aufzug, Standortabwägung Variante I
- He_PG002 Einbau Aufzug, Standortabwägung Variante II und III
- He_PG003 Einbau Aufzug, Vorzugsvariante I (Ausgang Nord)
- He_PG004 Einbau Aufzug, Baustelleneinrichtungsplan
- He_PG005 Einbau Aufzug, Instandhaltungsplan
- He_PG006 Einbau Aufzug, Verkehrsführung während der Bauzeit
- He_PG007 Einbau Aufzug, koordinierter Leitungsplan

- Ende des Dokuments -