

# 1 Anhang

## Darstellung Gesamtmatrix Standortabwägung Varianten N1-N3

	Kriterium	Vorzugsvariante 1 Pro	Vorzugsvariante 1 Kontra	Variante 2 Pro	Variante 2 Kontra	Variante 3 Pro	Variante 3 Kontra
Aufzug	1 Art der Aufzugsverbindung Straße-Bahnsteig.	Direktverbindung		Direktverbindung		Direktverbindung	
	2 Aufzugskabine	Standardkabine 1,40 x 2,10 m, Durchlader		Durchlader	Kleinstkabine 1,10 x 2,10 m	Durchlader	Kleinstkabine 1,10 x 2,10 m
Straße	3 Naturschutz, Wasserschutz	keine Grundwasserabsenkung notwendig	Erweiterung und Anpassung der Erschließungsfläche ca. 184,60 m <sup>2</sup> Pflasterung	Keine Grundwasserabsenkung notwendig	Erweiterung und Anpassung der Erschließungsfläche ca. 40 m <sup>2</sup> Pflasterung	Keine Grundwasserabsenkung notwendig, keine Flächenversiegelung notwendig	
	4 Lage und Erreichbarkeit im Stadtraum und zum Erschließungsschwerpunkt	stadträumlich markante Lage, ohne Sichtbehinderung	Weg zur Lichtsignalanlage ca. 80 m		Keine freie Lage im Stadtraum, Bereich unmittelbar hinter dem Bahnhofsgebäude Erschließungsschwerpunkt ca. 57 m entfernt	Erschließungsschwerpunkt ca. 30 m entfernt	Keine freie Lage im Stadtraum, Bereich unmittelbar im Eingangsgebäude
	5 Beeinträchtigung Straßenverkehre	Fahrspuren bleiben erhalten		Fahrspuren bleiben erhalten		Fahrspuren bleiben erhalten	
	6 Eingriffe in Fremdleitungen		fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen schützen		fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen schützen		fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen entlang Gebäude beachten und schützen
	7 Bauliche Anpassungen	Vorhandene Lichtsignalanlage und Gehweg am Halleschen Ufer sind nutzbar	Neubau eines eigenständigen Bauwerks an vorhandene Verteilerebene	Vorhandene Lichtzeichensignalanlage und Gehweg am Halleschen Ufer sind nutzbar		Vorhandene Lichtsignalanlage und Gehweg am Halleschen Ufer sind nutzbar	
Bahnhof	8 Lage auf Bahnsteig	Nord-östlicher Bahnsteigbereich		Nord-östlicher Bahnsteigbereich, innerhalb Bahnsteighalle		Nordseite mittiger Bahnsteigbereich, innerhalb Bahnsteighalle	
	9 Beeinträchtigung bestehende Erschließungen	keine			Ersatzloser Rückbau einer Fahrtreppe		Ersatzloser Rückbau einer Fahrtreppe
	10 Einbau in Konstruktion	eigenständiges Bauwerk neben Bahnhofskonstruktion, baulich unproblematisch, keine Beeinträchtigung des Fahrgast- bzw. Bahnverkehrs			Einbau an Stelle der Fahrtreppe, dadurch geringste Aufzugskabinenbreite, Einbau in Bahnsteighalle, Aufzugsschachtkopf eingeschränkte Höhe, Abstand zur Bahnsteigkante ca. 1,85 m		Einbau an Stelle der Fahrtreppe, dadurch geringste Aufzugskabinenbreite, Einbau in Bahnsteighalle, Aufzugsschachtkopf eingeschränkte Höhe, Abstand zur Bahnsteigkante ca. 2,00 m, <b>nicht genügend Stauraum zwischen fester Treppe und Aufzug vorhanden.</b>
	Fazit	Die Variante ist technisch machbar: <b>Vorzugsvariante.</b>		Die Variante ist technisch machbar	Nur kleinster Aufzug möglich, Nutzfläche der Kabine nur 2,31m <sup>2</sup> , Lage ungünstig, da nicht frei einsehbar für den Fahrgast, gute Erreichbarkeit im Straßenraum, Rückbau einer Fahrtreppe beeinträchtigt Mobilität der Fahrgäste, Staugefahr vor den verbleibenden Treppenanlagen.  <b>Abstand zwischen Aufzug und Bahnsteigkante ist mit 1,85 m nicht BOStrab konform gemäß §31 (5).</b>	Die Variante ist technisch machbar	Nur kleinster Aufzug möglich, Nutzfläche der Kabine nur 2,31m <sup>2</sup> , Lage ungünstig, da nicht frei einsehbar für den Fahrgast, Sicherheitsempfinden eingeschränkt, gute Erreichbarkeit im Straßenraum, Rückbau einer Fahrtreppe beeinträchtigt Mobilität der Fahrgäste, Erheblicher Rückbau von Betriebsräumen.  <b>Stauräume gemäß Tunnelbaurichtlinie sind nicht umsetzbar.</b>