



BVG

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

U1 U3 U-Bahnhof Möckernbrücke (Mo)
Bahnsteig 1 in Richtung Gleisdreieck

Erläuterungsbericht zum Neubau eines Aufzugs zur barrierefreien Erschließung des Bahnsteigs 1 in Richtung Gleisdreieck

Projekt- Nr. A27343

gezeichnet im Original:
Boisserée

Der Betriebsleiter

Stand: 26.06.2018

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|---|-----------|
| Allgemeines | 3 |
| 1 Standortabwägung / Verkehrliche Begründung | 3 |
| 1.1 Vorzugsvariante N1 - Bereich Nord, Achse 58-61 | 5 |
| 1.2 Variante N2 - Bereich Nord, Achse 46-49 | 7 |
| 1.3 Variante N3- Bereich Nord, Achse 31-34 | 9 |
| 1.4 Ergebnis der Variantenabwägung | 11 |
| 2 Technische Beschreibung | 11 |
| 2.1 Bauvorbereitung | 11 |
| 2.2 Aufzugseinbau | 12 |
| 2.3 Betriebstechnische Einbauten | 12 |
| 2.4 Bestandsanpassungen | 13 |
| 3 Brandschutz | 13 |
| 4 Inanspruchnahme von Grundstücken | 13 |
| 5 Grundwassereingriffe | 14 |
| 6 Landschaft und Natur | 14 |
| 7 Lärmbelästigungen | 14 |
| 8 Denkmalschutz | 14 |
| 9 Straßenverkehrliche Belange | 14 |
| 10 Fremdleitungen | 15 |

Anlagen

Nur zur Information

Anlage 1 Variantenmatrix

Pläne

| | |
|-----------|--|
| Mo_PG_001 | Standortvarianten |
| Mo_PG_002 | Lageplan |
| Mo_PG_003 | Aufzug Entwurf |
| Mo_PG_004 | Übersicht Instandhaltungsflächen |
| Mo_PG_005 | Übersicht Leitungsverwaltungen |
| Mo_PG_006 | Übersicht Baustelleneinrichtung / bauzeitliche Verkehrsführung |

Allgemeines

Der 1902 in Betrieb genommene U- Bahnhof Möckernbrücke, ist ein Hochbahnhof der Linien U1 und U3 im Ortsteil Kreuzberg des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin. Er befindet sich über dem nördlichen Ufer des Landwehrkanals, beziehungsweise zwischen der Möckern- und der Großbeerenbrücke.

Die Bundesstraße 96 – Hallesches Ufer verläuft entlang des nördlichen Ufers des Landwehrkanals von der Gitschiner Straße bis zum Reichpietschufer. Das Hallesche Ufer ist etwa 1380 m lang und Teil des Berliner Innenstadtrings. Die Straße ist auf ihrer ganzen Länge eine Einbahnstraße in Richtung Westen und stark befahren.

Der Hochbahnhof liegt ca. 8 m über der Straßenoberfläche und verfügt über zwei 115 m lange und maximal 4,30 m breite Seitenbahnsteige. Beide Seitenbahnsteige sind über je zwei Fahrtreppen und je einer Laufftreppe mit der Zwischenebene verbunden.

Die Zwischenebene erschließt den Zugang zur U-Bahnlinie U7 und den Ausgang II zum öffentlichen Straßenland Hallesches Ufer.

Das Konstruktionsbüro der BVG entwarf das jetzige Erscheinungsbild des Bahnhofes 1934-36. Der Bahnhof ist ein eingetragenes Baudenkmal in der Denkmalliste Berlin unter der Nummer 09031162 registriert.

Inhalt dieses Verfahrens ist die barrierefreie Erschließung des Bahnsteigs 1 in Richtung Gleisdreieck. Die barrierefreie Erschließung des Bahnsteigs 2 in Richtung Warschauer Straße erfolgt in einem gesonderten Verfahren.

1 Standortabwägung / Verkehrliche Begründung

Die Berliner Verkehrsbetriebe planen den Hochbahnhof durch den Einbau von Aufzügen barrierefrei zu erschließen.

Der zukünftige Aufzug soll die Bahnsteigebene des Gleises 1 Richtung Uhlandstraße direkt mit dem Straßenland verbinden.

Nur mit dem Einbau von Aufzügen kann den Forderungen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz nachgekommen werden, den öffentlichen Personennahverkehr auch für mobilitätseingeschränkte Menschen zu erschließen.

Es wurden drei Standorte für die Gleisseite 1 Richtung Uhlandstraße für die Einbringung des Aufzugs in die Bahnhofsanlage untersucht.

Wesentliche Aspekte und Kriterien für die Standortabwägung sind:

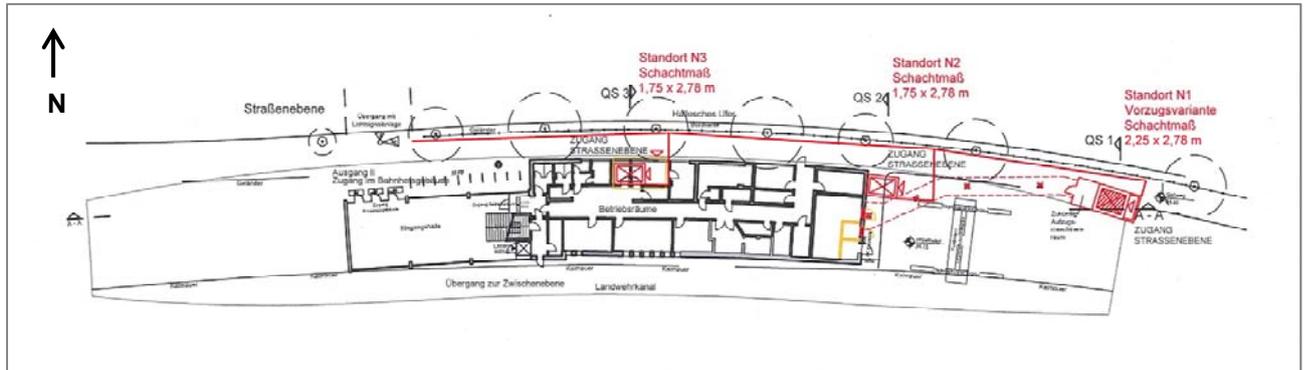
- Art der Aufzugsverbindung
- Allgemeine Schutzziele wie Naturschutz, Wasserschutz, Denkmalschutz
- Erschließung wichtiger stadtfunktionaler Bereiche
- Lage und Erreichbarkeit im Stadtraum / Einzugsbereich und zum Erschließungsschwerpunkt
- Anbindung an andere Anlagen des ÖPNV
- Eingriffe in das Umgebungsareal und Verkehrsanlagen
- Eingriffe in Fremdanlagen / Leitungen
- Eingriffe in die Leistungsfähigkeit der Erschließungsanlagen U-Bahn
- Eingriffe in die Bausubstanz

Daraus ergeben sich spezifische Bewertungskriterien für diese Variantenauswahl mit folgender Gewichtung, erfasst in einer Übersichtsmatrix (Anlage 1):

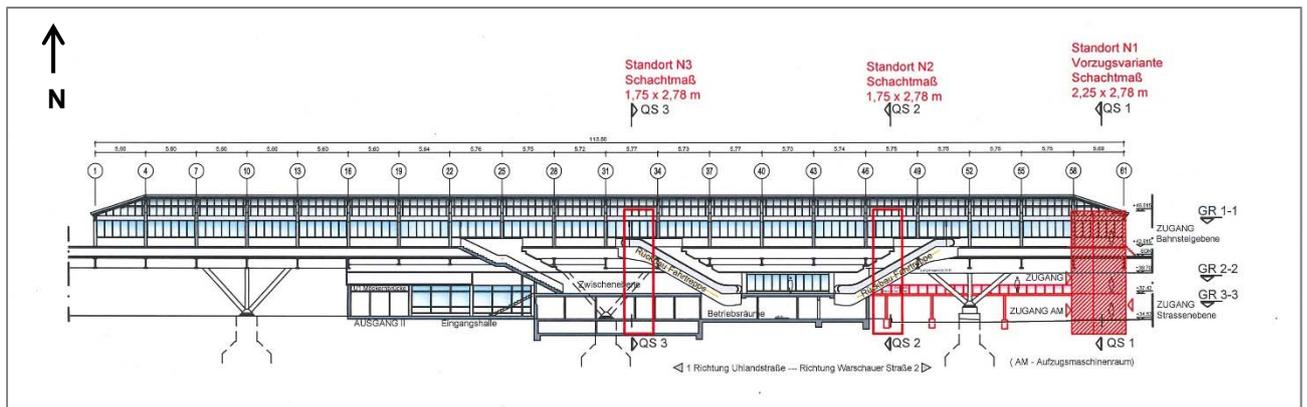
- Art der Aufzugsverbindung Straße – Bahnsteig
- Aufzugskabine - Einbau einer Standardkabine in den Maßen 1,40 x 2,10 m
- Naturschutz und Wasserschutz
- Lage und Erreichbarkeit im Stadtraum und zum Erschließungsschwerpunkt
- Beeinträchtigung Straßenverkehre
- Eingriffe in Fremdleitungen
- Bauliche Anpassungen
- Lage auf dem Bahnsteig
- Beeinträchtigung der bestehenden Erschließungen des Bahnhofs Treppen / Fahrtreppen
- Einbau in die Konstruktion

Übersicht der untersuchten Standorte Nord N1-N3 (ohne Maßstab):

Grundriss Straßenebene



Längsschnitt



1.1 Vorzugsvariante N1 - Bereich Nord, Achsen 58- 61

Der Aufzug ist als Direktverbindung Bahnsteig – Straße mit einem Halt in der Zwischenebene, Übergang zur Linie U7, als Durchlader möglich.

Die Lage des Aufzugs befindet sich auf Straßenebene neben dem östlichen Bahnsteigende und dem Metallviadukt der Hochbahn. Der ostseitig ausgerichtete Ausgang schließt an die bestehende Zuwegung an.

Der vorhandene Gehwegbereich bietet hier eine großzügige Baufreiheit. Die Zuwegung wird im Rahmen der Anpassung unter dem Metallviadukt verbreitert. Der Abstand der Aufzugskonstruktion zum Bordstein ist mit ca. 2,60 m und mit 2,15 m zum umgebauten Verkehrsgeländer ausreichend dimensioniert.

Für die Erschließung des Aufzugs müssen ca. 184,60 m² Fläche versiegelt und ca. 7,4 m² Gehwegfläche umgestaltet werden.

Durch den Aufzug kommt es zu keiner Sichtbeeinträchtigung des Straßenverkehrs.

Die fließenden Straßenverkehre, ÖPNV, Radverkehre und Fußgängerverkehre werden nicht beeinträchtigt.

Gemäß Aussage des IT-Dienstleistungszentrum Berlin befinden sich fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen im Projektbereich, welche während der Baumaßnahme zu schützen sind.

Die Lage des Aufzugs im Bahnhof ist auf Bahnsteig 1 in Richtung Gleisdreieck im östlichen Bahnsteigbereich zwischen den Achsen 58- 61.

Der Aufzug mit Standardkabine, 1,40 x 2,10 m, wird als Seilaufzug in einem Aufzugsschacht von 2,25 x 2,78 m ausgeführt.

Der Einbau erfolgt neben der Bahnhofskonstruktion als eigenständiges Bauwerk und erhält eine Zugänglichkeit auf Bahnsteigebene durch die seitliche Hallenkonstruktion aus Glas und Metall. Der Halt in der Zwischenebene ermöglicht den Umstieg zu den zukünftigen Aufzügen zur Linie U7. Es ist eine Verbindungsbrücke mit einer Lauflänge von ca. 32,0 m geplant, die den Aufzug mit der Zwischenebene sowie mit dem geplanten Aufzug zur Erschließung des Gleis 2 Richtung Warschauer Straße verbindet. Diese ist gegründet auf einmastige Brückenstützen.

Die sich am Durchgang befindlichen Betriebsräume im Bahnhofsgebäude werden rückgebaut.

Der bekannte Grundwasserstand von +30,78 m über Normal-Null erfordert keine Grundwasserabsenkung.

Die bestehende derzeitige Erschließung des Bahnsteigs über die Innentreppe und die beiden Fahrtreppen wird durch den Aufzugseinbau nicht beeinträchtigt.

Die Entfernung vom Aufzug zum Ausgang II des Eingangsgebäudes und damit zur Lichtsignalanlage über das Hallesche Ufer beträgt ca. 80,0 m.

Die Standortvariante N1 ist technisch realisierbar.

Beurteilungsmatrix Vorzugsvariante N1

| | Kriterium | Pro | Kontra |
|---------|---|--|---|
| Aufzug | 1 Art der Aufzugsverbindung Straße-Bahnsteig | Direktverbindung | |
| | 2 Aufzugskabine | Standardkabine 1,40 x 2,10 m, Durchlader | |
| Straße | 3 Naturschutz, Wasserschutz | keine Grundwasserabsenkung notwendig | Erweiterung und Anpassung der Erschließungsfläche ca. 184,60 m ² Pflasterung |
| | 4 Lage und Erreichbarkeit im Stadtraum und zum Erschließungsschwerpunkt | stadträumlich markante Lage, ohne Sichtbehinderung | Weg zur Lichtsignalanlage ca. 80 m |
| | 5 Beeinträchtigung Straßenverkehr | Fahrspuren bleiben erhalten | |
| | 6 Eingriffe in Fremdleitungen | | fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen schützen |
| | 7 Bauliche Anpassungen | Vorhandene Lichtsignalanlage und Gehweg am Halleschen Ufer sind nutzbar | Neubau eines eigenständigen Bauwerks an vorhandene Verteilerebene |
| Bahnhof | 8 Lage auf Bahnsteig | Nord- östlicher Bahnsteigbereich | |
| | 9 Beeinträchtigung bestehende Erschließungen | keine | |
| | 10 Einbau in Konstruktion | eigenständiges Bauwerk neben Bahnhofskonstruktion, baulich unproblematisch, keine Beeinträchtigung des Fahrgast- bzw. Bahnverkehrs | |
| | Fazit | Die Variante ist technisch machbar, Vorzugsvariante | |

1.2 Variante N2 – Bereich Nord, Achse 46- 49

Der Aufzug ist als Direktverbindung Bahnsteig – Straße mit einem Halt in der Zwischenebene, Übergang zur Linie U7, als Durchlader möglich.

Die Lage des Aufzuges auf Straßenebene befindet hinter dem Bahnhofsgebäude, Richtung Osten, unter dem Metallviadukt der Hochbahn.

Die Zuwegung erfolgt über den Gehweg von dem ca. 57 m entfernten Lichtsignal-gesicherten Überweg am Ausgang II des U-Bahnhofs.

Durch den Aufzug kommt es zu keiner Sichtbeeinträchtigung des Straßenverkehrs.

Die fließenden Straßenverkehre, ÖPNV, Radverkehre und Fußgängerverkehre werden nicht beeinträchtigt.

Für die Erschließung des Aufzugs müssen ca. 40,0 m² Fläche versiegelt werden.

Die Zuwegung zu den Betriebsräumen auf Straßenebene sind mit zu integrieren.

Gemäß Aussage des IT-Dienstleistungszentrum Berlin befinden sich fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen im Baugrubenbereich, welche während der Baumaßnahme zu schützen sind.

Die Lage des Aufzugs im Bahnhof ist auf Gleis 1 Richtung Gleisdreieck im östlichen Bahnsteigbereich zwischen den Achsen 46- 49. Für den Einbau des Aufzugs wird die Fahrtreppe Ft1 zwischen den Achsen 43- 52 ersatzlos zurückgebaut.

Durch den Einbau des Aufzugs stehen während und nach der Bauzeit eine feste Lauftreppe und nur eine Fahrtreppe zur Erschließung des Bahnsteigs zur Verfügung. Die bestehende Erschließung wird mit dem Aufzugseinbau und dem damit verbundenen Rückbau einer Fahrtreppe erheblich beeinträchtigt. Der Abstand zwischen Bahnsteigkante und Aufzug beträgt ca. 1,85 m.

Die Aufzugskabine wird mit den Maßen von 1,10 x 2,10 m als Seilaufzug in einem Aufzugsschacht von 1,75 x 2,78 m ausgeführt. Der Schachtkopf wird der Dachkonstruktion der Bahnsteighalle angepasst und in einer schrägen Variante vorgesehen.

Eine Erschließung der Zwischenebene erfolgt über den Zugang auszubauenden Fahrtreppe. Der seitliche Betriebsraum wird aufgrund der Erschließung der Zuwegung nicht mehr nutzbar.

Der bekannte Grundwasserstand von +30,78 m über Normal- Null erfordert keine Grundwasserabsenkung.

Die Entfernung vom Aufzug zum Ausgang II des Eingangsgebäudes und damit zum Überweg mit Lichtsignalanlage über das Hallesche Ufer beträgt ca. 57,0 m.

Die Standortvariante N2 ist technisch realisierbar.

Der geforderte Mindestabstand zwischen Bahnsteigkante und festen Einbauten von mindestens 2 m gemäß Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab) §31 (5) kann nicht eingehalten werden.

Beurteilungsmatrix Variante N2

| | Kriterium | Pro | Kontra |
|---------|---|--|--|
| Aufzug | 1 Art der Aufzugsverbindung Straße-Bahnsteig. | Direktverbindung, | |
| | 2 Aufzugskabine | Durchlader | Kleinstkabine 1,10 x 2,10 m, |
| Straße | 3 Naturschutz, Wasserschutz | Keine Grundwasserabsenkung notwendig | Erweiterung und Anpassung der Erschließungsfläche ca. 40 m ² Pflasterung |
| | 4 Lage und Erreichbarkeit im Stadtraum und zum Erschließungsschwerpunkt | | Keine freie Lage im Stadtraum, Bereich unmittelbar hinter dem Bahnhofsgebäude Erschließungsschwerpunkt ca. 57 m entfernt |
| | 5 Beeinträchtigung Straßenverkehre | Fahrspuren bleiben erhalten | |
| | 6 Eingriffe in Fremdleitungen | | fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen schützen |
| | 7 Bauliche Anpassungen | Vorhandene Lichtzeichensignalanlage und Gehweg am Halleschen Ufer sind nutzbar | |
| Bahnhof | 8 Lage auf Bahnsteig | Nord- östlicher Bahnsteigbereich, innerhalb Bahnsteighalle | |
| | 9 Beeinträchtigung bestehende Erschließungen | | Ersatzloser Rückbau einer Fahrtreppe |
| | 10 Einbau in Konstruktion | | Einbau an Stelle der Fahrtreppe, dadurch geringste Aufzugskabinenbreite, Einbau in Bahnsteighalle, Aufzugsschachtkopf eingeschränkte Höhe, Abstand zur Bahnsteigkante ca. 1,85 m |

| | | | |
|--|-------|------------------------------------|--|
| | Fazit | Die Variante ist technisch machbar | <p>Nur kleinster Aufzug möglich, Nutzfläche der Kabine nur 2,31m², Lage ungünstig, da nicht frei einsehbar für den Fahrgast, gute Erreichbarkeit im Straßenraum , Rückbau einer Fahrtreppe beeinträchtigt Mobilität der Fahrgäste, Staufahrt vor den verbleibenden Treppenanlagen.</p> <p>Abstand zwischen Aufzug und Bahnsteigkante ist mit 1,85 m nicht BOStrab konform gemäß §31 (5).</p> |
|--|-------|------------------------------------|--|

1.3 Variante N3- Bereich Nord, Achse 31-34

Der Aufzug ist als Direktverbindung Bahnsteig – Straße mit einem Halt in der Zwischenebene, Übergang zur Linie U7, als Durchlader möglich.

Die Lage auf Straßenebene befindet sich im Bahnhofsgebäude mittig im Bereich vorhandener Betriebsräume.

Die Zuwegung erfolgt über den Gehweg von dem ca. 30 m entfernten Lichteichengesicherten Überweg am Ausgang II des U-Bahnhofs.

Durch den Aufzug kommt es zu keiner Sichtbeeinträchtigung des Straßenverkehrs.

Die fließenden Straßenverkehre, ÖPNV, Radverkehre und Fußgängerverkehre werden nicht beeinträchtigt.

Keine Flächenversiegelung, da der Aufzug sich im Bestandsgebäude befindet.

Gemäß Aussage des IT-Dienstleistungszentrum Berlin befinden sich fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen im Gehwegbereich, welche während der Baumaßnahme zu schützen sind.

Die Lage des Aufzugs im Bahnhof ist auf Gleis 1 Richtung Gleisdreieck der mittige Bahnsteigbereich zwischen den Achsen 31- 34. Für den Einbau des Aufzugs wird die Fahrtreppe Ft3 zwischen den Achsen 31- 40 ersatzlos zurückgebaut.

Durch den Einbau des Aufzugs stehen während und nach der Bauzeit eine feste Lauftreppe und nur eine Fahrtreppe zur Erschließung des Bahnsteigs zur Verfügung. Die bestehende Erschließung wird mit dem Aufzugseinbau und dem damit verbundenen Rückbau einer Fahrtreppe erheblich beeinträchtigt. Auf der Zwischenebene sind der Wegebereich der Lauftreppe und der Wartebereich vor dem Aufzug in unmittelbarer Nähe und bei hohem Fahrgastaufkommen beeinträchtigend.

Die Aufzugskabine wird mit den Maßen von 1,10 x 2,10 m, als Seilaufzug in einem Aufzugsschacht von 1,75 x 2,78 m ausgeführt. Der Schachtkopf wird der Dachkonstruktion der Bahnsteighalle angepasst und in einer schrägen Variante vorgesehen.

Eine Erschließung der Zwischenebene erfolgt über den Bereich der Fahrtreppe. Die Verkaufs- und Betriebsräume werden für die Erschließung der Zuwegung umgenutzt.

Für die Aufzugsnutzung wird das Eingangsgebäude seitlich auf Erdgeschossenebene geöffnet. Die genutzten Betriebsräume müssen rückgebaut werden.

Die Aufzugsunterfahrt wird in das vorhandene Kellergeschoss eingebaut werden.

Die Standortvariante N3 ist erschließungstechnisch realisierbar.

Die gemäß Tunnelbaurichtlinie (TR Tunnel) in Anlehnung an die Richtlinie 823 (Rili 823) vorgeschriebenen Stauräume sind nicht umsetzbar

Beurteilungsmatrix Variante N3

| | Kriterium | Pro | Kontra |
|---------|---|--|--|
| Aufzug | 1 Art der Aufzugsverbindung Straße-Bahnsteig. | Direktverbindung | |
| | 2 Aufzugskabine | Durchlader | Kleinstkabine 1,10 x 2,10 m |
| Straße | 3 Naturschutz, Wasserschutz | Keine Grundwasserabsenkung notwendig, keine Flächenversiegelung notwendig | |
| | 4 Lage und Erreichbarkeit im Stadtraum und zum Erschließungsschwerpunkt | Erschließungsschwerpunkt ca. 30 m entfernt | Keine freie Lage im Stadtraum, Bereich unmittelbar im Eingangsgebäude |
| | 5 Beeinträchtigung Straßenverkehre | Fahrspuren bleiben erhalten | |
| | 6 Eingriffe in Fremdleitungen | | fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen entlang Gebäude beachten und schützen |
| | 7 Bauliche Anpassungen | Vorhandene Lichtsignalanlage und Gehweg am Halleschen Ufer sind nutzbar | |
| Bahnhof | 8 Lage auf Bahnsteig | Nordseite mittiger Bahnsteigbereich, innerhalb Bahnsteighalle | |
| | 9 Beeinträchtigung bestehende Erschließungen | | Ersatzloser Rückbau einer Fahrtreppe |
| | 10 Einbau in Konstruktion | | Einbau an Stelle der Fahrtreppe, dadurch geringste Aufzugskabinenbreite, Einbau in Bahnsteighalle, Aufzugsschachtkopf eingeschränkte Höhe, Abstand zur Bahnsteigkante ca. 2.00 m, nicht genügend Stauraum zwischen fester Treppe und Aufzug vorhanden. |

| | | | |
|--|-------|------------------------------------|--|
| | Fazit | Die Variante ist technisch machbar | Nur kleinster Aufzug möglich, Nutzfläche der Kabine nur 2,31m ² , 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. Stauräume gemäß Tunnelbaurichtlinie sind nicht umsetzbar. |
|--|-------|------------------------------------|--|

1.4 Ergebnis der Variantenabwägung

Unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile wird der Variante N1 im Bereich Nord, der östlichen Bahnsteighalle (Achsen 58- 61) bzw. in Straßenebene neben dem Metallviadukt der Hochbahn aus folgenden Gründen der Vorrang eingeräumt:

- Es ist der Einbau einer Standardkabine 1,40 x 2,10 m und damit die größtmögliche Personenbeförderung möglich.
- Die Aufzugsanlage steht autark neben der Bahnhofsanlage. Es kommt zu keiner Einschränkung im Fahrgast- und im Zugverkehr während der Bauphase.
- Die bisherige Erschließung des Bahnsteigs ist nicht unterbrochen. Beide Fahrtreppen und die vorhandene Lauftreppe sind weiterhin nutzbar.
- Während der Baumaßnahme bleibt der Bahnsteig in Betriebsbereitschaft.
- Für die Anbindung des Aufzuges in der Bahnsteigebene kommt es nur zu einem geringfügigen Eingriff in die leichte Hallenkonstruktion aus Stahl und Glas.
- Der Abstand zur Bahnsteigkante in diesem Achsenbereich wird durch den Anbau der Aufzugsanlage nicht eingeschränkt.
- Der Standort N1 verfügt über eine deutliche Erkennbarkeit im Straßenraum, mit einer hohen Einsehbarkeit und Kontrolle im Straßenraum und einem hohen Sicherheitsempfinden der Fahrgäste.
- Die Anbindung des Aufzuges an die Zwischenebene wird durch eine geöffnete Gestaltung der östlichen Außenwand des Bahnhofgebäudes möglich.
- Der Einbau der Verbindungsbrücke ist für die Erschließung der Zwischenebene und die Umsteigemöglichkeit notwendig. Der Bau hat keine Einwirkung auf den Fahrgast- und Fahrbetrieb.
- Der fließende Straßenverkehr, ÖPNV, PKW, Rad und Fußgänger wird nicht beeinträchtigt.
- Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (BOStrab, Tunnelbaurichtlinie).

2 Technische Beschreibung

Hinweis: sämtliche Materialangaben dienen nur zur Information.

Der Aufzug befindet sich im Bereich Nord, Gleisseite 1 Richtung Gleisdreieck, Achsen 58-61.

Die Aufzugsanlage umfasst auf Straßenebene den Aufzug, den davor liegenden Schneefang. Rückseitig wird der Aufzugsmaschinenraum integriert.

Der Halt in der Zwischenebene ermöglicht den Umstieg zu den zukünftigen Aufzügen zur Linie U7. Es ist eine Verbindungsbrücke mit einer Lauflänge von ca. 32,0 m geplant, die den Aufzug mit der Zwischenebene sowie mit dem geplanten Aufzug zur Erschließung des Gleis 2 Richtung Warschauer Straße verbindet.

Die Anordnung befindet sich neben der Bahnanlage autark stehend im Straßenland.

Die Förderhöhe des Aufzuges beträgt ca. 8,0 m.

2.1 Bauvorbereitung

- Baugrube und Baustellensicherung

Für die Rohbauausführung des Aufzugschachts ist im Bereich des Gehweges neben dem Metallviadukt eine rechteckige Baugrube in den Abmessungen von ca. 11 x 6,25 m herzustellen. Die Baustellensicherung bzw. Baustelleneinrichtungsfläche um die Baugrube beläuft sich auf ca. 885 m² und wird von den Verkehrsflächen der Fahrbahnen und zum

Landwehrkanal durch Bauzaun, Warnbarken und Schrammborden sowie Bautoranlagen abgegrenzt.

- **Fahrbahneinschränkungen**

Zur Einrichtung und zur Beräumung der Baustelleneinrichtungsfläche und Container am Bauort muss eine Fahrspur temporär, stundenweise außerhalb der Hauptverkehrszeit gesperrt werden.

Auf eine Länge von 45 m wird diese Sperrung der Fahrspur für die Bauzeit weiterhin notwendig, um eine Belieferung zu gewährleisten, so dass Richtung Westen zwei Fahrspuren erhalten bleiben.

Während der Baumaßnahme wird die Fahrgeschwindigkeit auf 30km/h reduziert und Halteverbotsschilder aufgestellt.

Die Maßnahmen sind im Plan Mo-PG-006 dargestellt.

Für die benötigten Flächen beantragen wir eine temporäre Sondernutzung sowie die verkehrsbehördliche Anordnung von ca. 12 Monaten.

2.2 Aufzugseinbau

- **Einbau in die Konstruktion**

Der Einbau erfolgt auf Gleisseite 1 Richtung Gleisdreieck, zwischen den Achsen 58- 61.

Der Aufzugsschacht bindet an die Bahnsteigebene an.

Auf Höhe der Zwischenebene wird eine Verbindungsbrücke vom Aufzugsstandort zum Bahnhofsgebäude angebunden. Die östliche Außenwand wird hier geöffnet.

Die Aufzugsunterfahrt wird in einer Trog- in Trog- Konstruktion geplant um das U-Bahn-Potential anzubinden.

Die Fundamente der einmastigen Brückenstützen werden ebenfalls Trog in Trog geplant.

- **Einhausung auf der Straße**

Die Einhausung ist als Metall-Glas-Konstruktion vorgesehen. Der Zugang auf Straßenebene ist an der östlichen Aufzugsseite vorgesehen und erhält ein Vordach. Der Sockel ist in Granit bekleidet. Das als Pultdach ausgebildete Aufzugsdach wird auf das Dach der Bahnhofshalle entwässert.

- **Rufanforderung**

Die Ruftableaus sind auf allen Ebenen fassadenbündig rechts angebracht, zusätzlich werden frei stehende Rufsäulen vorgesehen.

- **Schneefang**

Der Schneefang wird separat als Stahlbetontrog angefügt. Die Entwässerung erfolgt in das Netz der Berliner Wasserbetriebe.

- **Blindenleitsystem**

Der Aufzug wird in das Blindenleitsystem auf dem Bahnsteig integriert.

Eine detaillierte Abstimmung und Festlegung mit der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung.

2.3 Betriebstechnische Einbauten

Die Aufzugssteuerung ist in einem separaten technischen Betriebsraum in der Aufzugsanlage auf Straßenebene vorgesehen.

2.4 Bestandsanpassungen

- Unbefestigtes Straßenland / Gehweg

Der betroffene öffentliche Straßenbereich ist Teil des Gehwegstreifens.

Die Aufzugerschließung erfolgt über den Gehweg vom lichtzeichengeregelten Fußgängerüberweg am Ausgang II des Bahnhofes bzw. über die neu geplante Verbindungsbrücke von der Zwischenebene des Bahnhofes.

Im Zusammenhang mit dem Aufzugseinbau wird der bestehende Gehweg und die unbefestigte Fläche unter dem Metallviadukt wie folgt ertüchtigt: Gehwegpflasterung, Ober- und Unterstreifen und die seitlichen Verkehrsgeländer werden erneuert bzw. versetzt.

Die Entwässerung erfolgt über Oberflächenneigung und über das Entwässerungssystem des U-Bahnhofes

Eine Antrittsbeleuchtung und ein beleuchteter Transparentkasten sind vorgesehen. Die Verbindungsbrücke erhält im beidseitigen Handlauf eine integrierte LED-Beleuchtung.

- Fahrbahn

Der in die Baumaßnahme (Belieferungsfläche) einbezogene Bereich der Fahrbahn wird wieder bestandsgleich mit einer neuen Fahrspurmarkierung ausgestattet.

- Infosystem/ Beschilderung

Die Aufzugsanlage wird in das Fahrgastinformationssystem der BVG eingefügt.

3 Brandschutz

Da es sich um einen oberirdischen Bahnhof handelt, sind keine brandschutztechnischen Maßnahmen geplant.

Die Schachtrauchung der Aufzugsanlage erfolgt über Lüftungsgitter mit Insektenschutz an oberster Stelle des Aufzugmundhauses.

Der Aufzugschacht besteht aus nichtbrennbaren Baustoffen. Kabeldurchführungen im Maschinenraum werden durch Brandschottung verschlossen.

Der Aufzug enthält dem BVG Standard entsprechend eine Brandfallsteuerung einschließlich Nahfeldererkennung. Der Aufzug erhält eine Nahbereichsüberwachung, die sicherstellt, dass der Aufzug im Entstehungsbrand zur Selbstrettung zur Verfügung steht.

Im Zuge der Ausführungsplanung wird die BVG die Kennzeichnung der Rettungswege und den bestehenden Feuerwehrplan anpassen.

4 Inanspruchnahme von Grundstücken

Das geplante Aufzugsbauwerk wird nach Fertigstellung die im Plan festgelegte Fläche einschließlich eines Umgebungsstreifens von ca. 7,65 x 2,90 m = 22,20 m² auf dem Gehweg der Straße Hallesches Ufer einnehmen. Zusätzlich werden ca. vier einmastige Stützen eine Grundfläche von je ca. 0,75 m² einnehmen.

Für diese Fläche wird eine dauerhafte Sondernutzung des öffentlichen Straßenlandes begehrt. Die umgebauten Flächen der Zuwegung des Aufzugs gehen in das Fachvermögen des Bezirkes Friedrichshain / Kreuzberg von Berlin über.

Für die im Plan PG-Mo-006 dargestellte Baustelleneinrichtungsfläche von ca. 760 m² auf der unbefestigten Fläche unter dem Metallviadukt sowie die Baustellenbelieferungsfläche von etwa 125 m² begehren wir eine temporäre Sondernutzung von ca. 12 Monaten.

Die Instandhaltung der bestehenden Zuwegung verbleibt beim Bezirk Friedrichshain / Kreuzberg von Berlin.

5 Grundwassereingriffe

Der bekannte Grundwasserstand von +30,78 m über Normal- Null erfordert keine Grundwasserabsenkung.

Maßnahmen zum Grundwassereingriff sind nicht notwendig.

6 Landschaft und Natur

Durch den Bau des Aufzugs werden ca. 14,60 m² unbefestigte Fläche unter dem Viadukt der Hochbahn versiegelt.

Für die Zuwegung zum Aufzug werden ca. 170 m² gepflastert.

Daraus ergibt eine Gesamtfläche von ca. 184,60 m².

Die versiegelte Fläche von ca. 184,60 m² wird monetär ausgeglichen. Für die Beachtung der abiotischen Komponenten des Naturhaushaltes Boden, Wasser, Klima und Luft wird ein Entsigelungskostenansatz angewendet. Dieser beträgt 35,00 Euro pro Quadratmeter Neuversiegelung durch das Vorhaben gem. Berliner Leitfaden zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen, 6.2.2 Abiotische Komponenten des Naturhaushaltes, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, November 2017.

Wir bitten um Angabe einer Kontoverbindung zur Überweisung des Ausgleichsbetrags in Höhe von 6.461,00 Euro.

7 Lärmbelästigungen

Die Abbrucharbeiten und Neubauarbeiten werden zur Tageszeit 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. Der Betrieb des Aufzugs erzeugt keinen Lärm.

8 Denkmalschutz

Der U-Bahnhof Möckernbrücke ist denkmalgeschützt.

Er wird in der Landesdenkmalschutzliste unter der Objekt-Dokumentation-Nr. 09031162 geführt.

Weitere Abstimmungen zu den Details der Gestaltung der Aufzugsanlage erfolgen in der Ausführungsplanung.

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

9 Straßenverkehrliche Belange

Die geplante Aufzugsanlage (einschl. Vordach, Schneefang und Verbindungsbrücke) wird nach Fertigstellung die im Plan festgelegte Fläche einschließlich eines Umgebungsstreifens von ca. 7,65 x 2,90 m = 22,20 m² auf dem Gehweg der Straße Hallesches Ufer sowie auf der unbefestigten Fläche einnehmen. Diese Fläche setzt sich wie folgt zusammen:

7,60 m² Gehwegfläche

14,60 m² der unbefestigten Fläche

Zusätzlich werden vier einmastige Stützen eine Grundfläche von je ca. 0,75 m² einnehmen.

Für diese Fläche wird eine dauerhafte Sondernutzung des öffentlichen Straßenlandes begehrt.

Das Gelände an der Erschließungsfläche verbleibt Instandhaltungssache der Bezirkes Friedrichshain / Kreuzberg von Berlin.

Die Instandhaltung der Zuwegung verbleibt beim Bezirk Friedrichshain / Kreuzberg von Berlin.

Die umgebauten Flächen der Zuwegung des Aufzugs gehen in das Fachvermögen des Bezirkes Friedrichshain / Kreuzberg von Berlin über.

Für die Bauzeit von etwa 12 Monaten werden durch die Herstellung der Baugrube sowie der benötigten Baustelleneinrichtungs- und Baustellensicherungsfläche ca. 885 m² öffentliches Straßenland in Anspruch genommen.

Die angrenzenden Fahrspuren, werden auf zwei Fahrspuren verringert. Nach der Baustelle wird die dritte Fahrspur wieder in Betrieb genommen.

Während der Bauzeit wird die Fahrgeschwindigkeit auf 30km/h reduziert und Halteverbotschilder aufgestellt.

Die straßenbehördliche Anordnung sowie die temporäre Sondernutzung von ca. 12 Monaten für diese Maßnahmen werden mit diesem Antrag begehrt.

10 Fremdleitungen

Die durch das IT-Dienstleistungszentrum Berlin angezeigten fernmeldetechnischen Sicherheitsanlagen im Einbaubereich sind während der Baumaßnahme zu schützen.

Weitere Fremdleitungen sind nicht im unmittelbaren Bereich der Baumaßnahme.

Übersicht Leitungsanfragen

1. Vattenfall Europe Wärme AGReg.-Nr.: 91803079
2. Stromnetz Berlin GmbH.....Reg.-Nr.: 11803031
3. NBB Netzgesellschaft Berlin- Brandenburg mbH & Co.KG.....Reg.-Nr.: 2018-005810_B
4. Vodafone Kabel Deutschland GmbH.....Auftrags-ID: 156350
5. Berliner Wasserbetriebe.....Vorgang: 2018-156350
6. BVG.....Reg.-Nr.: 2018-002759
7. ITDZ.....Anfrage: KD 5 Hö
8. 1&1 Versatel Deutschland GmbH.....Job-ID: 472276
9. COLT Technology Services GmbH.....Anfrage-ID 156350
10. Tele Columbus Betriebs GmbH.....Anfrage-ID 18/03662
11. PrimaCom.....TC 337522
12. Kampfmittelauskunft.....Zeichen V OA 22 410/2018