

Bewertungsmatrix Aufzugsvarianten 1 - 3 (U- Bahnhof Neu Westend)

Variante		Variante 1		Variante 2 (Vorzugsvariante)		Variante 3	
Lage zum Bauwerk		Aufzug westlicher Bahnsteigbereich Aufzug zwischen Bahnsteig & Straßenland		Aufzug östlicher Bahnsteigbereich Aufzug zwischen Bahnsteig & Straßenland		Aufzug östliche Verteilerebene Aufzüge zwei	
Kriterium		Pro	Kontra	Pro	Kontra	Pro	Kontra
Aufzug	1. Art der Aufzugsverbindung Straße Bahnsteig	direkte Verbindung Straße Bahnsteig		direkte Verbindung Straße Bahnsteig			Direkte Verbindung nicht möglich. Geteilter Aufzug erforderlich. Weg von Aufzug 2 zu Aufzug 1 innerhalb VH I - kein Sichtbezug
	2. Aufzugskabine		Durchlader, Kleinkabine (1,10m x 2,10m)		Durchlader, Kleinkabine (1,10m x 2,10m)		Durchlader, Kleinkabine (1,10m x 2,10m)
Straße	3. Naturschutz, Wasserschutz	keine zusätzliche Flächenversiegelung, keine Grundwassereingriffe	2 Bäume (Nr.63 und Nr. 64) müssen dauerhaft entfernt werden	keine zusätzliche Flächenversiegelung, keine Grundwassereingriffe	1 Baum (Nr. 67) muss 2 Bäume (Nr. 1 und Nr. 67) müssen dauerhaft entfernt werden	keine zusätzliche Flächenversiegelung, keine Grundwassereingriffe, es müssen keine Bäume gefällt werden	
	4. Umsteigewege zwischen Bus und U-Bahn,	Ausgang auf neu zu errichtender Mittelinsel, entgegen Haupterschließungsrichtung.	Längster Weg zur Bushaltestelle Steubenplatz, ca. 140m. Überquerung mehrerer Straßen erforderlich.	Ausgang auf neu zu errichtender Mittelinsel, entgegen Haupterschließungsrichtung. Kurzer Weg zur Bushaltestelle Steubenplatz, ca. 65m.	Überquerung mehrerer Straßen	Ausgang Aufzug 2 in der Vorhalle I, Aufzug 1 direkt auf Steubenplatz. Kürzester Weg zur Bushaltestelle Steubenplatz, ca. 25m. Keine Überquerung von Straßen erforderlich	
	5. Erkennbarkeit im Straßenland		Auffindbarkeit nicht sehr gut, da von der Haupterschließung aus (Steubenplatz) relativ weit östlich westlich in der Olympischen Straße gelegen, aus Richtung Preußenallee kommend im Einmündungsbereich der Olympischen Straße nicht sofort sichtbar	Gute Erkennbarkeit und Auffindbarkeit des Aufzugs im Straßenland, da er sich am unmittelbaren Rand des Verkehrsknotenpunkts befindet		Gute Erkennbarkeit und Auffindbarkeit des Aufzugs im Straßenland, da er sich im Kreuzungsmittelpunkt befindet	
	6. Dauerhafte Eingriffe in das öffentliche Straßenland	Beidseitiges zweispuriges Fahren auf der Olympischen Straße ist weiterhin möglich	Errichtung einer Mittelinsel. Gehwegeeinschränkungen ca. 1,50m auf einer Länge von ca. 37m. Wegfall einer Fahrspur der B96 in nördlicher Richtung. Versetzung 2 Straßenleuchten, 1 Unterflurhydrant, 1 Verkehrszeichen	Beidseitiges zweispuriges Abbiegen in die Preußenallee / Steubenplatz ist weiterhin möglich	Errichtung einer Mittelinsel. Gehwegeeinschränkungen auf beiden Seiten der Olympischen Straße. Umfangreiche Verlegung von Fahrspuren und Radwegen. Versetzung 3 Straßeneinläufe, 1 Leuchte, 3 Verkehrsschilder, Versetzen bzw. Ersetzen von 11 Pollern.	Keine Einschränkungen	
	7. Temporäre Eingriffe in das öffentliche Straßenland,	Beidseitiges einspuriges Fahren auf der Olympischen Straße ist weiterhin möglich	Ausfall einer Fahrspur der olympischen Straße in westlicher Richtung und einer in östlicher Richtung auf einer Länge von ca. 60m aufgrund der BE Gehwegeeinschränkung von ca. 1,50m auf einer Länge von ca. 37m.	Beidseitiges einspuriges Fahren auf der Olympischen Straße ist weiterhin möglich	Ausfall einer Fahrspur der olympischen Straße in westlicher Richtung und einer in östlicher Richtung auf einer Länge von ca. 60m aufgrund der Baustelleneinrichtung. Temporäre Einschränkungen der Fußgängerfurt im Bereich der BE.	Sperrung einer Fahrspur der Olympischen Straße in westlicher Richtung, im südlichen Bereich des Steubenplatzes. Versetzung der Bushaltestelle auf dem Steubenplatz für die Errichtung der Baugrube	
	8. Wegfall von Parkplätzen		Dauerhaft entfallen 12 Parkplätze (ca. 37m)		Dauerhaft entfallen 8 Parkplätze (ca. 40m)	Dauerhaft entfallen keine Parkplätze	
	9. Zusätzliche LSA (Lichtsignalanlage, Ampel)	eine neue LSA notwendig		eine neue LSA am Knotenpunkt erforderlich, jedoch Vorteil, da durch die zusätzliche Signalisierung der Überquerung der Olympischen Straße die verkehrliche Gesamtsituation am Knotenpunkt Steubenplatz entschärft und verbessert wird.		keine zusätzliche LSA notwendig	

Bahnhof	10. Eingriffe in Fremdleitungen	keine Um Verlegung von Leitungen nötig		keine Um Verlegung von Leitungen nötig			Um Verlegung zweier E-Leitungen
	11. Lage auf dem Bahnsteig	westliches Ende		östlicher Drittel in Richtung Ausgang 1		östlicher Bereich neben der festen Bahnsteigtreppe zum Ausgang 1	
	12. Erkennbarkeit im Bahnhof	Gute Erkennbarkeit und Auffindbarkeit des Aufzugs im Bahnhof		Gute Erkennbarkeit und Auffindbarkeit des Aufzugs im Bahnhof			Gute Erkennbarkeit des ersten Aufzuges im Bahnbereich, jedoch nicht von Ausgang II aus. Versteckte Lage (sichtbar nur Aufzugstür) des zweiten Aufzuges in der Vorhalle, Hinweise/Lenkung für das Auffinden erforderlich.
	13. Beeinträchtigung der bestehenden Erschließung	keine		keine		keine	Verringerung der Treppenbreite zwischen Bahnsteigebene und Vorhalle I
	14. Denkmalschutz	Denkmalschutzrechtlich keine Relevanz (Kategorie 3)	Der U-Bahnhof Neu-Westend steht unter Denkmalschutz. Im weiteren Verfahren werden die Konstruktion, das Erscheinungsbild und die Details mit den zuständigen Denkmalbehörden abgestimmt.	Denkmalschutzrechtlich keine Relevanz (Kategorie 3)	Der U-Bahnhof Neu-Westend steht unter Denkmalschutz. Im weiteren Verfahren werden die Konstruktion, das Erscheinungsbild und die Details mit den zuständigen Denkmalbehörden abgestimmt.		Denkmalschutzrechtlich bedingt relevant, da sich das Aufzugsbauwerk im Straßenland in der Sichtachse der Olympischen Straße zum Reiterdenkmal "Der Sieger" auf dem Steubenplatz befindet.
15. Einbau in die Konstruktion	Anschluss an Bestand unproblematisch Öffnung der Tunneldecke und der Bahnsteigplatte, Wegfall einer Stütze (Achse 7)		Anschluss an Bestand unproblematisch Öffnung der Tunneldecke und der Bahnsteigplatte, Wegfall einer Stütze (Achse 24)			Massiver Eingriff in den Bestand, sowohl auf Bahnsteigebene als auch in der Vorhalle. Auf Bahnsteigebene liegt der Aufzug rechtsseitig neben der Bahnsteigtreppe zur Vorhalle I. Die Treppenbreite verringert sich auf ca. 1,72m, so dass die gemäß BOStrab-Tunnelbaurichtlinien vorgeschriebene Durchgangsbreite von mindestens 2,00m nicht mehr eingehalten werden kann. 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.	
	Fazit	Längster Weg zur Bushaltestelle Steubenplatz, ca. 140m Auffindbarkeit nicht sehr gut, da von der Haupteinschließung aus (Steubenplatz) relativ weit östlich in der Olympischen Straße gelegen, aus Richtung Preußenallee kommend im Einmündungsbereich der Olympischen Straße nicht sofort sichtbar Diese Variante ist technisch machbar.		kurzer Umsteigeweg für den Fahrgast von ca. 65m zwischen U-Bahn und Bus, dadurch gute Verknüpfung der beiden Verkehrsmittel zentrale Lage des Aufzugs in Haupteinschließungsrichtung zur Preußenallee / Steubenplatz, Reichstraße 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 zweiseitiges 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. Vorzugsvariante!		Diese Variante, den Aufzug im Gebäude zu errichten, 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 weiter verfolgt.	