



**Berliner
Verkehrsbetriebe**

Anstalt des
öffentlichen Rechts
Holzmarktstr.15-17
10179 Berlin

Erläuterungsbericht zum

Antrag auf Plangenehmigung

**U8 U-Bahnhof Weinmeisterstraße
Barrierefreier Ausbau (bA)
Stand 26.11.2019**

Projektleitung BVG

Projekt-Nr.: A27136-20 (bA)
Projektleiterin: Frau Viktoria Fürch
Berliner Verkehrsbetriebe
BVG BF-BU2
Tel.: 030 – 256 27 312
Fax: 030 – 256 49 09 434
E-Mail: viktorija.fuerch@bvg.de

Objektplanung:

artus^{GmbH}
Architekturbüro für urbanes bauen und sanieren
Bearbeiter: Frau Veronica Ziemann
Chausseestraße 103, 10115 Berlin
Tel.: 030- 440 62 15
Fax: 030- 440 62 18
E-Mail: ziemann@artus-architekten.de

Tragwerksplanung:

WKP, Planungsbüro für
Bauwesen GmbH, VBI
Bearbeiter: Dipl.-Ing. (FH) Tobias Kuschke
Möllendorffstraße 47, 10367 Berlin
Tel.: 030- 557 79 64 19
Fax: 030- 557 79 64 28
E-Mail: kuschke@wkp-berlin.de

Verkehrsplanung:

LK Argus GmbH
Bearbeiter: Dipl.- Ing. (FH) Thilo Wittstock
Schicklerstraße 5-7, 10179 Berlin
Tel.: 030- 322 95 25 52
Fax: 030- 322 95 25 55
E-Mail: wittstock@LK-argus.de

INHALTSVERZEICHNIS

0. Allgemeines / Einleitung	3
1. Standortabwägung Aufzug / Verkehrliche Begründung	5
1.1. Standort für den Aufzug	5
1.1.1. Variante I – Nord (Vorzugsvariante)	6
1.1.2. Variante II – Nord	7
1.1.3. Variante III – Süd	7
1.1.4. Vorzugsvariante	9
2. Technische Beschreibung	10
2.1. Einbau eines Aufzugs	10
3. Brandschutz	11
4. Inanspruchnahme von Grundstücken durch die BVG und / oder Dritte	12
5. Grundwassereingriffe	12
6. Natur und Landschaft	13
7. Lärmbelästigung	13
8. Denkmalschutz	13
9. Straßenverkehrliche Belange	14
9.1. Kurzbeschreibung der notwendigen Straßenbaumaßnahmen zum Einbau eines Aufzuges	15
9.2. Schleppkurvenprüfung	16
9.3. Bauzeit	16
10. Eingriffe in den Leitungsbestand	17
11. Sonstiges	18
11.1. Belange Menschen mit Behinderung	18
12. Anlagen	18
12.1. (zu 1) Standortabwägung/Beurteilungsmatrix	18
12.2. (zu 3) Gutachterliche Detailstellungnahme - Rauchschutznachweis	18
12.3. (zu 4) Auszug Automatisierte Liegenschaftskarte Berlin	18
12.4. (zu 6) Baumwertgutachten	18
12.5. (zu 8) Auszug Denkmalkarte Berlin	18
12.6. (zu 9) Verkehrsplanung, LK Argus	18
12.7. (zu 10) Koordinierte Leitungspläne, Ingenieurbüro Abraham	18
12.8. UVP-Vorprüfung	18
12.9. Planliste + Pläne	18

0. Allgemeines / Einleitung

Der U-Bahnhof Weinmeisterstraße wurde nach einem Standardentwurf der Architekten Alfred Grenander und Alfred Fehse im Jahr 1930 fertig gestellt. Er wurde als Station der sogenannten „Gesundbrunnen-Leinestraße-Linie“ erbaut.

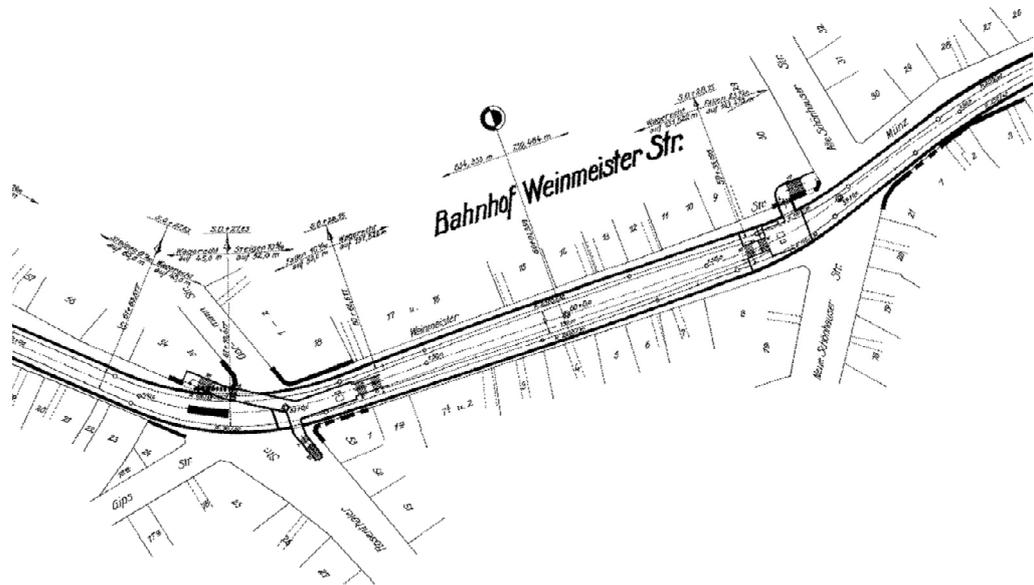


Bild 01: Straßenebene Grundriss aus der Entstehungszeit

Der Bahnhof befindet sich im Berliner Stadtteil Mitte und liegt auf der Strecke der heutigen Linie U8, zwischen den Bahnhöfen Rosenthaler Platz und Alexanderplatz. Die U-Bahnlinie U8 folgt an dieser Stelle dem Verlauf der Weinmeisterstraße, unter welcher sich der Bahnhof fast komplett befindet.



Bild 02: Bahnsteigebene, Foto: artus^{GmbH}

Die Weinmeisterstraße ist im Vergleich zu den angrenzenden Straßen relativ schmal und weist hauptsächlich eine Blockrandbebauung auf. Sie stellt eine Verbindung zwischen der Rosenthaler Straße und der Alten Schönhauser Straße her. Im Bereich der

Rosenthaler Straße wurde die historisch gewachsene Blockrandbebauung mit moderner Architektur ergänzt und somit die nach dem Krieg entstandenen Brachflächen geschlossen. Zwei von drei Ausgängen führten ehemals in Wohn- und Geschäftshäuser. Beide Gebäude und Ausgänge wurden im 2. Weltkrieg zerstört und vollständig abgetragen. Auf dem Grundstück des ehemaligen Wohn- und Geschäftshauses Rosenthaler Straße 54 befindet sich heute eine Grünanlage.

Die heutigen Ausgänge liegen zum einen an der Rosenthaler Straße (Ausgang I/1) zum anderen an der Alten Schönhauser Straße (Ausgänge II/1 und II/2). Am Ausgang I/1 befinden sich die Tramhaltestelle M1 sowie die Nachtbushaltestellen der Linien N2, N5, N8, N40, N42 und N65, in der Weinmeisterstraße die Haltestellen der Nachtbuslinien N2, N5 und N42.

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 Weinmeisterstraße waren durch Betonplatten verschlossen bzw. zugemauert.

Nach der „Wende“ wurde diese Station wieder in Betrieb genommen und die Ausgänge geöffnet.



Bild 03: Luftbildübersicht, Bildquelle: Bing 2018

Der U-Bahnhof Weinmeisterstraße verläuft von Nordwest nach Südost, parallel zur Weinmeisterstraße. 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 8,00 m. Über die beiden an den Bahnsteigenden gelegenen Treppenanlagen gelangt man zu den Vorhallen, aus denen man über Ausgangstreppenanlagen ins Freie gelangt.

In den 1990er Jahren wurde der Bahnhof Weinmeisterstraße wiedereröffnet. 1995/96 wurde die Vorhalle I saniert. Im Zuge dessen wurden außerdem die Ausgänge II/1 und II/2 neu errichtet. Der U-Bahnhof Weinmeisterstraße steht unter Denkmalschutz.

Mit der aktuellen Planung soll der U-Bahnhof Weinmeisterstraße (U8) barrierefrei ausgebaut werden.

Beim barrierefreien Ausbau wird der Bahnsteig der behindertengerechten Sollhöhe angepasst, ein dem BVG-Standard entsprechendes Blindenleitsystem und ein Personenaufzug eingebaut.

Die Lichtsignalanlage (LSA) am Knotenpunkt Rosenthaler Straße/Gipsstraße - Weinmeisterstraße soll im Auftrag der VLB (SenUVK VLB B 2-2) umgebaut werden. Der LSA-Lageplan wurde bereits 2014 angeordnet, aber bisher noch nicht umgesetzt. Der angeordnete Lageplan wurde bei dieser Planung berücksichtigt (Planung Dritter).

1. Standortabwägung Aufzug / Verkehrliche Begründung

Die Bahnsteigebene des U-Bahnhofes Weinmeisterstraße liegt unter der gleichnamigen Straße. Somit liegt der Bahnhof mittig unter der Fahrspur und der mit Parktaschen und Baumbepflanzung versehenen Weinmeisterstraße. Im Vorhinein wurden drei mögliche Standorte für den Aufzug untersucht.

Grundsätzlich liegen alle Varianten, welche den Bahnsteig und die Straßenebene direkt verbinden auf Straßenebene in der Fahrbahn der Weinmeisterstraße, da der Bahnsteig komplett unter der Fahrbahn liegt. Eine indirekte Verbindung ist nur möglich, wenn man die Breite der Treppen zu den Verteilerhallen einschränkt. Dies würde zu einer Treppenbreite von unter zwei Metern führen, was die Fluchtwege in einem nicht zulässigen Maß einschränken würde (Nutzbare Treppenbreite laut Tunnelbaurichtlinie mindestens 2,40 m).

Es wurden als mögliche Standorte für einen Personenaufzug der nordwestliche, mittige und südöstliche Bereich des Bahnhofs betrachtet. Varianten in den Treppen konnten nicht weiter verfolgt werden, da durch den Einbau eines Aufzuges die Durchgangsbreite der Treppen auf eine Maß von nur noch zwei Metern reduziert werden würde.

Die untersuchten Varianten führen alle von der Bahnsteigebene direkt auf die Straßenebene. Es wurden Kriterien, wie die Nähe zur Straßenbahnhaltestelle sowie das Freihalten der Gebäudeausfahrten beachtet.

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

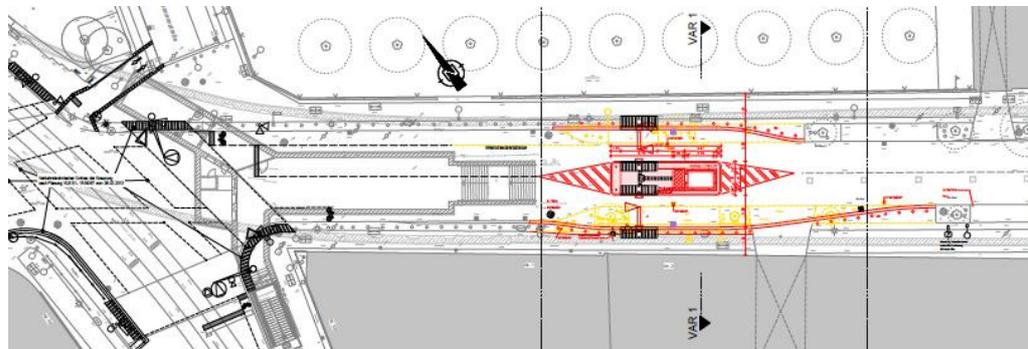


Bild 04: Übersicht Standortvarianten, Variante I, Ausschnitt Plan W_PG001

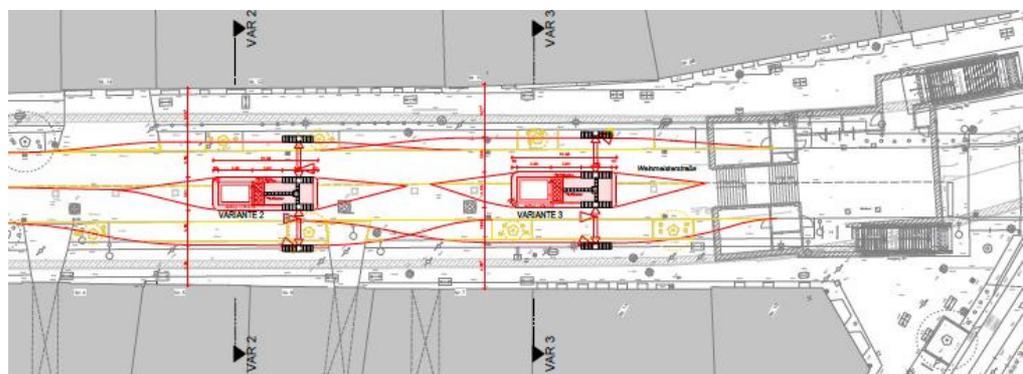


Bild 05: Übersicht Standortvarianten, Variante II und III, Ausschnitt Plan W_PG001

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.

- 6) Zuwegung
Der Aufzug wird durch eine neu zu schaffende Mittelinsel mit Lichtsignalanlage in der Weinmeisterstraße erreicht.
- 7) Lichtsignalanlage (LSA)
Um eine Überquerung der Weinmeisterstraße zur Mittelinsel zu ermöglichen ist bei allen drei untersuchten Varianten eine neue Lichtsignalanlage (LSA) geplant.
- 8) Verkehr Kraftfahrzeuge
Verschwenkung der Fahrspuren.
- 9) Verkehr Radfahrer
Für die Radfahrer ist im Bestand keine eigene Verkehrsführung vorhanden. Die bei allen untersuchten Varianten nötige Errichtung einer Mittelinsel ändert daran nichts.
- 11) Verkehr Bus
Die Nachtbuslinien N2, N5, N42 und N 65, die in Richtung Süden fahren, müssen im Bauzustand umgeleitet werden.
- 16) Eingriff in die Tragkonstruktion
Es muss eine Öffnung in der Tunneldecke und Bahnsteigplatte erstellt werden. Darüber hinaus muss eine Mittelstütze sowie das Mittelbankett abgebrochen werden.
- 17) Betroffene Kabel und Leitungen unter der Bahnsteigplatte
Die Bahnhofsentwässerung muss verlegt werden.
- 18) Direkte Laufwege (Fluchtwege)
Keine Einschränkungen.
- 19) Sichtachsen
Keine Einschränkungen.

1.1.1. Variante I – Nord (Vorzugsvariante)

Die Variante I befindet sich im nördlichen Bahnsteigbereich in der Nähe der Vorhalle I. Der Abstand zur ersten Wagentür beträgt ca. 7,50 m (Gleis 2) bzw. ca. 101,00 m (Gleis 1).

- 2) Aufzugskabine, Maße
Aufgrund der geringen Breite des Bahnsteigs ist an dieser Stelle ein Durchlader mit einem Schachtmaß vom 1,75 m x 2,78 m und einem Kabinenmaß von 1,10 m x 2,10 m geplant.
- 3) Betriebsraum für Aufzugstechnik
Ein ca. 7,50 m vom Aufzug entferntes Bahnsteighäuschen 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
Auf Straßenebene liegt der Aufzug in der Nähe des Kreuzungsbereichs Weinmeisterstraße/Rosenthaler Straße/Gipsstraße. Die nahe gelegene Straßenbahnhaltestelle (ca. 125 m) sowie der Eingang zu der an der Gipsstraße gelegenen Schule werden in dieser Variante am besten erschlossen.
- 5) Umsteigemöglichkeiten ÖPNV
Es existiert eine direkte Umsteigemöglichkeit des Personenverkehrs in die Straßenbahn M1 und zu den Nachtbuslinien N40 bzw. N2, N5, N42 und N65, die an dieser Stelle nur in südlicher Richtung verkehren. Die Haltestelle befindet sich ca. 125 m entfernt in der Rosenthaler Straße. Die Haltestelle der Linien N2, N5, N42 und N65 in nördliche Richtung befindet sich in ca. 170 m Entfernung in der Neuen Schönhauser Straße.
- 10) Verkehr Fußgänger
Die neue mit einer LSA ausgestattete Mittelinsel erleichtert den Fußgängern an dieser Stelle das Überqueren der Weinmeisterstraße. Die Mittelinsel wird mit einem Blindenleitsystem versehen.
Mit der Versetzung der Borde geht eine Verschmälerung des Fußwegs parallel zur Weinmeisterstraße einher. Die verbleibenden Fußwegbreiten sind ausreichend, auf nördlicher Seite ca. 4,05 m, auf südlicher Seite ca. 3,05 m.
- 12) Verkehr Parken
Es fallen 7 Parkplätze parallel zur Weinmeisterstraße weg. Des Weiteren muss eine Lieferzone für Gewerbetreibende nach Osten verlegt werden. Eine Vorabstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde hat bereits stattgefunden. Einer Verlegung wurde zugestimmt.
- 13) Betroffene Fremdleitungen

Im Bereich der Baugrube liegt eine Fernwärmeleitung. Diese muss bei Erstellung der Baugrube verlegt werden. Eine Trinkwasserleitung und ein Mischwasserkanal müssen, sofern erforderlich, gesichert werden.

14) Eingriff in Natur und Landschaft

Die Verkehrsführung erfordert die Fällung von vier Straßenbäumen und die Versiegelung der Baumscheiben der betroffenen Bäume (ca. 20,90 m²).

15) Lage auf dem Bahnsteig

Der Aufzug liegt im nordwestlichen Bahnsteigbereich. Der Abstand zur ersten Wagentür beträgt ca. 7,50 m (Gleis 2) bzw. ca. 101,00 m (Gleis 1).

1.1.2. Variante II – Nord

Die Variante II befindet sich im mittleren Bahnhofsbereich bei Achse 14. Der Abstand zur ersten Wagentür beträgt ca. 70,00 m (Gleis 2) bzw. ca. 41,50 m (Gleis 1).

2) Aufzugskabine, Maße

Aufgrund der geringen Breite des Bahnsteigs ist an dieser Stelle ein Durchlader mit einem Schachtmaß vom 1,75 m x 2,78 m und einem Kabinenmaß von 1,10 m x 2,10 m geplant.

3) Betriebsraum für Aufzugstechnik

Ein ca. 17,80 m vom Aufzug entferntes Bahnsteighäuschen (Raum 004) 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

Mittig in der Weinmeisterstraße.

5) Umsteigemöglichkeiten ÖPNV

Keine direkte Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahn (ca. 220 m) vorhanden. Der Umstieg zu den Nachtbuslinien N2, N5, N42, N65 sowie den Nachtbuslinien N40 liegt ca. 220 m (Fahrtrichtung nach Süden) bzw. 70 m (Fahrtrichtung nach Norden) entfernt.

10) Verkehr Fußgänger

Die neue Mittelinsel erleichtert den Fußgängern an dieser Stelle das Überqueren der Weinmeisterstraße. Die Mittelinsel wird mit einem Blindenleitsystem versehen.

Mit der Versetzung der Borde geht eine Verschmälerung des Fußwegs parallel zur Weinmeisterstraße einher. Die verbleibenden Fußwegbreiten sind ausreichend, auf nördlicher Seite ca. 5,35 m, auf südlicher Seite ca. 4,00 m.

12) Verkehr Parken

Es fallen 9 Parkplätze parallel zur Weinmeisterstraße weg.

13) Betroffene Fremdleitungen

Im Bereich der Baugrube liegt eine Fernwärmeleitung. Diese muss bei Erstellung der Baugrube verlegt werden. Eine Trinkwasserleitung und ein Mischwasserkanal müssen, sofern erforderlich, gesichert werden.

14) Eingriff in Natur und Landschaft

Die Verkehrsführung erfordert die Fällung von vier Straßenbäumen und die Versiegelung der Baumscheiben der betroffenen Bäume (ca. 30,90 m²).

15) Lage auf dem Bahnsteig

Der Aufzug liegt mittig im Bahnsteigbereich. Der Abstand zur ersten Wagentür beträgt ca. 70,00 m (Gleis 2) bzw. ca. 41,50 m (Gleis 1).

1.1.3. Variante III – Süd

Die Variante III befindet sich im südlichen Bahnsteigbereich in der Nähe der Schalterhalle II. Der Abstand zur ersten Wagentür beträgt ca. 99,50 m (Gleis 2) bzw. ca. 12,00 m (Gleis 1).

2) Aufzugskabine, Maße

An dieser Stelle ist ein Durchlader mit einem Schachtmaß vom 1,95 m x 2,78 m und einem Kabinenmaß von 1,10 m x 2,10 m geplant.

7) Betriebsraum für Aufzugstechnik

Ein ca. 7,80 m vom Aufzug entferntes Bahnsteighäuschen (Raum 004) kann als Raum für die Aufzugstechnik genutzt werden. Ein Umbau der Tür nach außen aufschlagend (T30) und der Wände ist nötig.

8) Lage im Quartiersschwerpunkt

Auf Straßenebene liegt der Aufzug in der Nähe des Kreuzungsbereichs Weinmeisterstraße/Alte Schönhauser Straße/Neue Schönhauser Straße/Münzstraße.

9) Umsteigemöglichkeiten ÖPNV

Es existiert eine direkte Umsteigemöglichkeit (Entfernung ca. 40 m) des Personenverkehrs zu den Nachtbuslinien N2, N5, N42 und N65, die an dieser Stelle nur in nördlicher Richtung verkehren. Der Laufweg zur Straßenbahnhaltestelle sowie zu den in südlicher Richtung verkehrenden Nachtbuslinien beträgt ca. 270 m.

10) Verkehr Fußgänger

Die mit einer LSA ausgestatteter neue Mittelinsel erleichtert den Fußgängern an dieser Stelle das Überqueren der Weinmeisterstraße. Die Mittelinsel wird mit einem Blindenleitsystem versehen.

Mit der Versetzung der Borde geht eine Verschmälerung des Fußwegs parallel zur Weinmeisterstraße einher. Die verbleibenden Fußwegbreiten sind ausreichend, auf nördlicher Seite ca. 5,25 m, auf südlicher Seite ca. 4,60 m.

12) Verkehr Parken

Es fallen 11 Parkplätze parallel zur Weinmeisterstraße weg.

13) Betroffene Fremdleitungen

Im Bereich der Baugrube liegt eine Fernwärmeleitung. Diese muss bei Erstellung der Baugrube verlegt werden. Eine Trinkwasserleitung und ein Mischwasserkanal müssen, sofern erforderlich, gesichert werden.

14) Eingriff in Natur und Landschaft

Die Verkehrsführung erfordert die Fällung von drei Straßenbäumen und die Versiegelung von vier Baumscheiben (ca. 32,00 m²).

15) Lage auf dem Bahnsteig

Der Aufzug liegt im südöstlichen Bahnsteigbereich. Der Abstand zur ersten Wagentür beträgt ca. 99,50 m (Gleis 2) bzw. ca. 12,00 m (Gleis 1).

1.1.4. Vorzugsvariante

Unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile zeigt sich der Standort (Variante I) auf nordwestlicher Bahnhofseite in der Nähe zur Vorhalle I als die Vorzugsvariante.

Die Variante III wurde in einer Vorabstimmung mit SenUVK IV B14, SGA Mitte/Bau 311 sowie die Verkehrslenkung Berlin (VLB B 43 und VLB B2-2) ausgeschlossen, da diese Variante zu einer beengten Verkehrssituation führt.

Eine Betrachtung von Variante I (Nord) zeigt, dass die Lage im Quartiersschwerpunkt an der Kreuzung Weinmeisterstraße/Rosenthaler Straße/Gipsstraße sowie das direkte Umsteigen in die an der Kreuzung verkehrenden Straßenbahn- und Buslinien für Variante I als Vorzugsvariante sprechen.

Eine Lichtsignalanlage ermöglicht bei allen drei Varianten den Fußgängern die Überquerung der Weinmeisterstraße und den barrierefreien Zugang zur Mittelinsel und somit zum Aufzug. Die Ampelschaltung wird in allen drei Varianten mit den an den Kreuzungen vorhandenen Lichtsignalanlagen gekoppelt, so dass der Kraftfahrzeugverkehr nur gering beeinträchtigt wird.

Der ruhende Verkehr wird bei Variante I am geringsten eingeschränkt. Hier fallen deutlich weniger Parkmöglichkeiten weg als bei den Varianten II und III. Eine Lieferzone kann nach Absprache mit der VLB versetzt werden.

Bei allen drei Varianten wurden die möglichen Beeinträchtigungen der Gebäudeausfahrten in der Weinmeisterstraße untersucht. Bei den Varianten I und III wird jeweils nur eine Ausfahrt aufgrund der Bordverschwenkung verändert. Bei Variante II sind drei Ausfahrten von einer Bordveränderung betroffen. Alle drei Varianten schränken jedoch die Anwohner bei der Zu- bzw. Ausfahrt nicht ein.

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

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

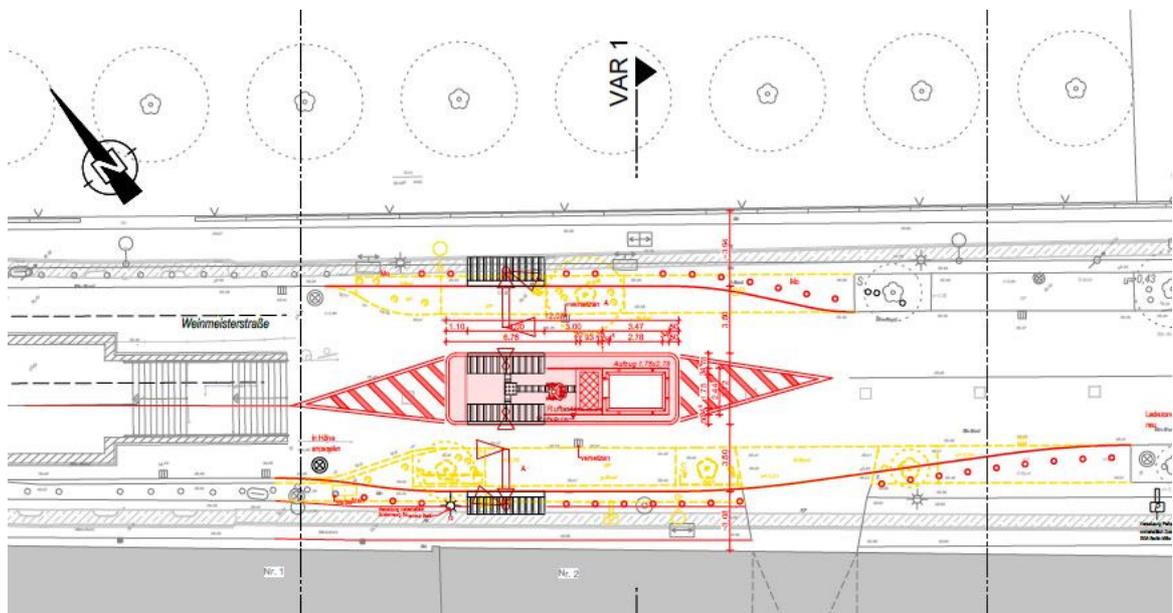


Bild 06: Vorzugsvariante, Ausschnitt Plan W_PG001

2. Technische Beschreibung

Hinweis: Alle Materialangaben dienen nur der Information.

2.1. Einbau eines Aufzugs

Der Bahnhofsentwurf für den U-Bahnhof Weinmeisterstraße wurde durch Alfred Grenander und Alfred Fehse 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 Kopfbenden über zwei Festtreppenanlagen mit den Vorhallen verbunden. Von den Vorhallen gelangt man über weitere Treppenanlagen ins Freie.

Bei dem Bahnhofsquerschnitt handelt sich um eine Rahmenkonstruktion in Stahlbetonbauweise mit Mittelunterstützung. Die Mittelunterstützung wird durch einen Unterzug, ummantelte Stahlstützen im Abstand von ca. 6,00 m und ein durchgehendes Mittelbankett unter der Bahnsteigplatte gebildet. Im Bereich der Treppen zu den Vorhallen dienen anstelle der Mittelstützen (Bereich Bahnsteig) die Seitenwände der Vorhallen als zusätzliche Auflager zu den Tunnelaußenwänden. Die Decke wurde, im Gegensatz zu den anderen Bahnhöfen der Gesundbrunnen-Leinestraße-Linie, die alle eine gewölbte Decke erhielten, auf Grund von Platzmangel als Flachdecke ausgeführt.

Die Standortabwägung hat ergeben, dass Variante I ausgeführt werden soll. Der Standort des geplanten Aufzuges ist im nordwestlichen Bahnsteigbereich vorgesehen. Der seilbetriebene Durchlader wird ohne Maschinenraum ausgebildet. Die Aufzugssteuerung und -technik wird in dem nahe gelegenen Betriebsraum Nr. 2 (Entfernung ca. 7,50 m) untergebracht. Die Förderhöhe beträgt ca. 3,95 m. Auf dem Bahnsteig und im Bereich der Mittelinsel wird die Anlage in das neu geplante Blindenleitsystem integriert. Die entsprechenden Abstimmungen dazu erfolgten vorab. Die Ergebnisse sind in den Plänen schwarz dargestellt.

Für den Einbau der Aufzugsanlage muss eine Aussparung im Mittelbankett hergestellt sowie die in Achse 3 stehende Stütze abgebrochen werden. Die vorhandene Stütze wird durch vier neue Pendelstützen ersetzt, die auf der neu herzustellenden Unterfahrt errichtet werden. Am ausgesparten Mittelbankett entstehen 0,40 m starke Wände und eine 0,30 m dicke Sohle der Unterfahrt. Im Bereich der herzustellenden Unterfahrt wird die vorhandene Bahnsteigplatte zurückgebaut und durch einen Neubau ersetzt. Außer der Verankerung der Sohle erfolgt kein Eingriff in die Bodenplatte.

Die Öffnung in der Tunneldecke wird im Bereich der Stütze, Achse 3, hergestellt. Hierfür müssen die vorhandenen Deckenträger in der Tunneldecke gekürzt und mit dem neu herzustellenden Aufzugsschacht über eine entsprechende Anschlusskonstruktion verbunden werden. Die Tunneldecke wird über einzubohrende Bewehrung mit dem Stahlbetonaufzugsschacht verankert.

Für das Herrichten des Aufzuges wird die Treppe zur Vorhalle I gesperrt. Die Arbeiten werden hinter Staubschutzeinhausungen ausgeführt. Der Einbau des oberen Aufzugsschachtes im Straßenland erfolgt in offener Bauweise. Die Baugrube wird mit Hilfe eines Verbaus mit entsprechenden umlaufenden Lastfreistreifen hergestellt. Es ist ein Bodenaushub von ca. 155 m³ nötig. Die Weinmeisterstraße wird während der Baumaßnahme für den Kraftfahrzeugverkehr komplett gesperrt. Ein Verkehrszeichenplan wird im Zuge der Ausführungsplanung erstellt. Die angenommene Bauzeit der Maßnahme beträgt ca. 14 Monate.

3. Brandschutz

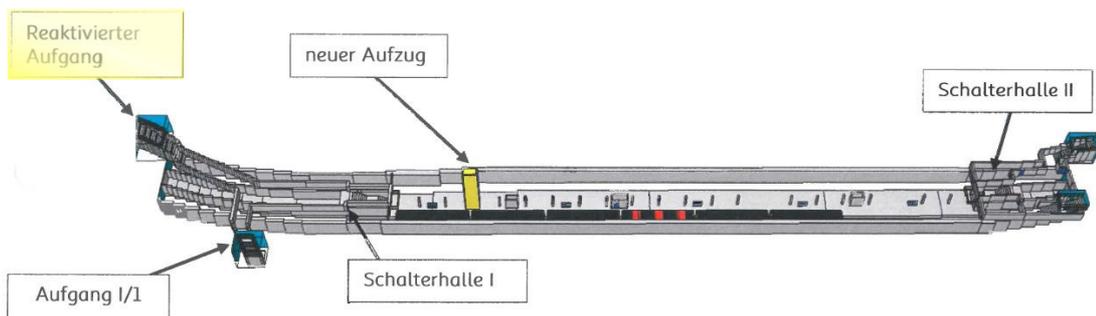


Bild 07: Simulationsmodell, Auszug Simulationsgutachten brandwerk traffic GmbH

Für den U-Bahnhof Weinmeisterstraße wurden ein Brandschutzkonzept und eine Brandsimulation (Anlage 12.2) erstellt. Hierbei wurden der geplante Aufzug sowie der zum späteren Zeitpunkt geplante Ausgang I/2 berücksichtigt.

Der zu reaktivierende Ausgang I/2 wird in einer separaten Plangenehmigung nachgereicht.

Der U-Bahnhof besteht aus der Bahnsteigebene mit Mittelbahnsteig und zwei Treppenaufgängen an den Kopfenden, die in die Vorhallen führen. Von beiden Vorhallen führen jeweils zwei Ausgänge ins Freie. Die Ausgänge dienen sowohl als Rettungsweg als auch zur Rauchableitung.

Das Brandsimulationsgutachten ergab:

- Die Rauchableitung erfolgt über vorhandenen Öffnungen des U-Bahnhofs, weitere Öffnungen sind nicht erforderlich.
- An den Treppenaufgängen der Bahnsteigenden müssen Rauchschürzen eingebracht werden, die eine lichte Höhe von 2,30 m aufweisen.
- Eine Selbstrettung für den gesamten Bahnhof ist sichergestellt.
- Die Schutzziele der TRStrab Brandschutz für bestehende Haltestellen werden erfüllt.

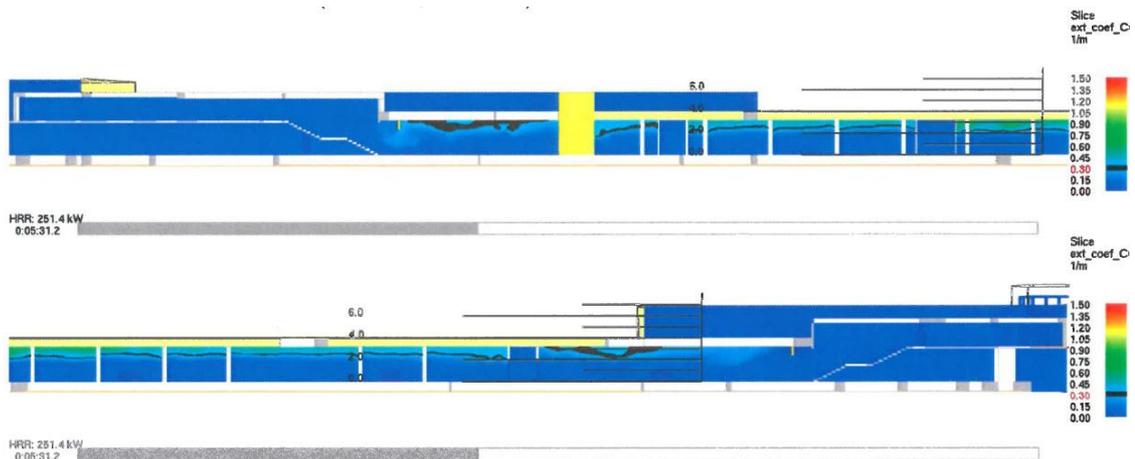


Bild 08: Vertikalschnitt, Auszug Simulationsgutachten brandwerk traffic GmbH

Die abschließende Bewertung des Brandschutzkonzepts sagt aus, dass die Schutzziele der BOStrab eingehalten werden sofern die unter Punkt 19.1 und 19.2 aufgeführten Maßnahmen erfüllt werden. Im Zuge der Genehmigungsplanung (TAB) werden die geforderten Maßnahmen mit der TAB und der Denkmalschutzbehörde abgestimmt.

Der Aufzug erhält dem BVG-Standard entsprechend eine Brandfallsteuerung.

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

4. Inanspruchnahme von Grundstücken durch die BVG und / oder Dritte

Bei den beanspruchten Flächen für den Aufzugseinbau auf der Mittelinsel Nord (Grundfläche Mittelinsel gesamt 36,29 m²; inklusive Aufzug 7,25 m² + Schneefang 2,54 m²) und für die Baustelleneinrichtung (Baufeld Aufzug/Baufeld Mittelinsel 342 m² + zentrale Baustelleneinrichtung 122,36 m² = gesamt 464,36 m²) handelt es sich um öffentliches Straßenland. In der Weinmeisterstraße befinden sich die Flächen im Bereich des Flurstücks 2264, Flur 19, Gemarkung Mitte (0001).

Die temporäre Inanspruchnahme der Flächen durch die Baustelleneinrichtungen für 14 Monate wird mit dieser Planung begehrt.

Die Erlaubnis zur dauerhaften Inanspruchnahme der Fläche der Mittelinsel mit Aufzugsfläche (inkl. Schneefang) wird mit dieser Planung begehrt.

Die Instandhaltung in Anspruch genommenen Flächen für die Mittelinsel, den Aufzug, und den Schneefang soll wie in Plan PG005 (Instandhaltungsplan, Anhang zu diesem Antrag) dargestellt erfolgen.

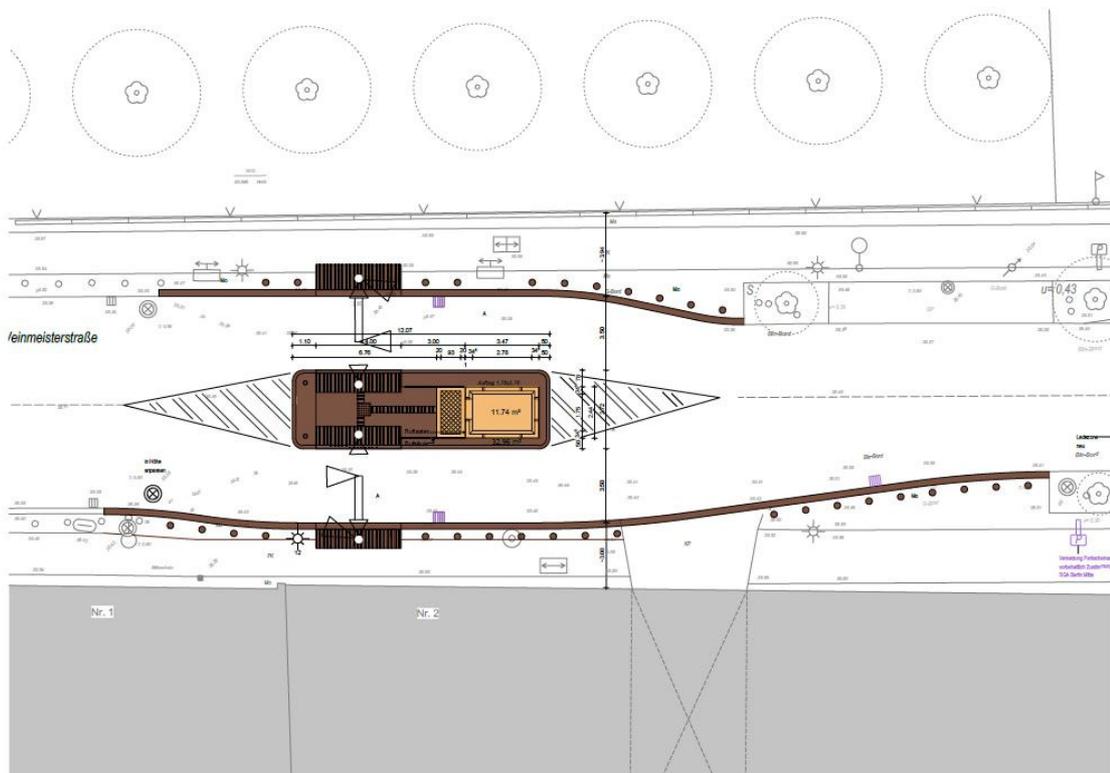


Bild 09: Instandhaltungsplan, Ausschnitt Plan W_PG004

5. Grundwassereingriffe

Der zu erwartende höchste Grundwasserstand (zeHGW) liegt laut Auskunft der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vom September 1999 bei ü. NHN +30,90 m. Die Oberkante der Tunneldecke liegt bei ca. +32,99 m und somit oberhalb des Grundwasserstands.

Eine Wasserhaltung während der Bauzeit wird nicht erforderlich.

6. Natur und Landschaft

Die geplanten Baumaßnahmen des Aufzugs umfassen hauptsächlich bereits versiegelte Flächen und liegen im öffentlichen Straßenland (Klassifizierung nach Straßenrecht).

Um nach dem Aufzugeinbau die Befahrung der Weinmeisterstraße in beide Richtungen zu gewährleisten, müssen die Borde verändert werden. In diesem Zuge müssen vier Straßenbäume gefällt werden. Mit diesem Antrag wird die Fällung folgender Bäume begehrt:

- 1.) Weidenblättrige Birne, Stammumfang von ca. 38 cm (Nr. 1)
- 2.) Weidenblättrige Birne, Stammumfang von ca. 38 cm (Nr. 19)
- 3.) Säulenförmiger Spitzahorn, Stammumfang von ca. 25 cm (Nr. 28)
- 4.) Säulenförmiger Spitzahorn, Stammumfang von ca. 37 cm (Nr. 21)

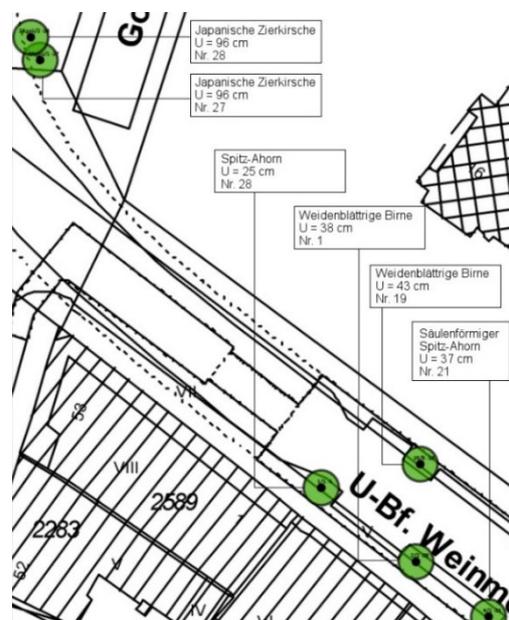
Quelle: Wertermittlung nach Methode Koch, Dr. Ing. Uwe Neumann

Resultierend aus der Umgestaltung des Straßenlandes können in der Weinmeisterstraße keine Ersatzstandorte angeboten werden, daher wird ein monetärer Ausgleich erfolgen. Ein Gutachten zur Wertermittlung liegt diesem Antrag als Anlage bei.

Durch die Fällung der Bäume und da keine Möglichkeit für Ersatzpflanzungen besteht, werden die vier zu den Bäumen gehörenden Baumscheiben ersatzlos versiegelt. Die Versiegelung dieser Fläche (es handelt sich um ca. 26 m²) wird mit diesem Antrag begehrt. Ein monetärer Ausgleich, gemäß dem Berliner Leitfaden zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen, November 2017 (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) in Höhe von 35.- €/m², wird durch den Antragsteller geleistet.

Abgesehen davon kommt es zu keinerlei anderweiliger Beeinträchtigung von Landschaft und Natur.

Bild 10: Markierung der Bäume, bei denen das Fällen begehrt wird; Quelle: Fis-Broker, Baumbestand Berlin



7. Lärmbelästigung

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 Rosenthaler Straße finden sich eher Gewerbe- und Wohnbauten sowie ein Schulgebäude und in der Weinmeisterstraße vorwiegend Wohngebäude. Bei der Verwendung der Baumaschinen und Geräte ist durch die Baufirma auf die maximal zulässigen Emissionswerte von tagsüber 60 dB zu achten. 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 Weinmeisterstraße denkmalgeschützt ist (Obj.- Dok.- Nr.: 09080170), 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

Die BVG plant den U-Bahn Hof Weinmeisterstraße (Linie U8) in Berlin-Mitte barrierefrei auszubauen. Aufgrund unterirdischer Zwangspunkte kann der geplante Aufzug nur in der Mitte der vorhandenen Fahrbahn der Weinmeisterstraße eingebaut werden.

Da die Weinmeisterstraße über eine Fahrbahnbreite von lediglich 7,00 m verfügt, wird baueitlich eine Vollsperrung der Weinmeisterstraße für den Kfz-Verkehr erforderlich, um den Aufzug im Straßenraum errichten zu können. Der Fußgänger- und Radverkehr kann über die Gehwege der Weinmeisterstraße den Baubereich weiterhin passieren. Die Gehwege weisen im Baubereich eine Breite von 2,50 m auf.

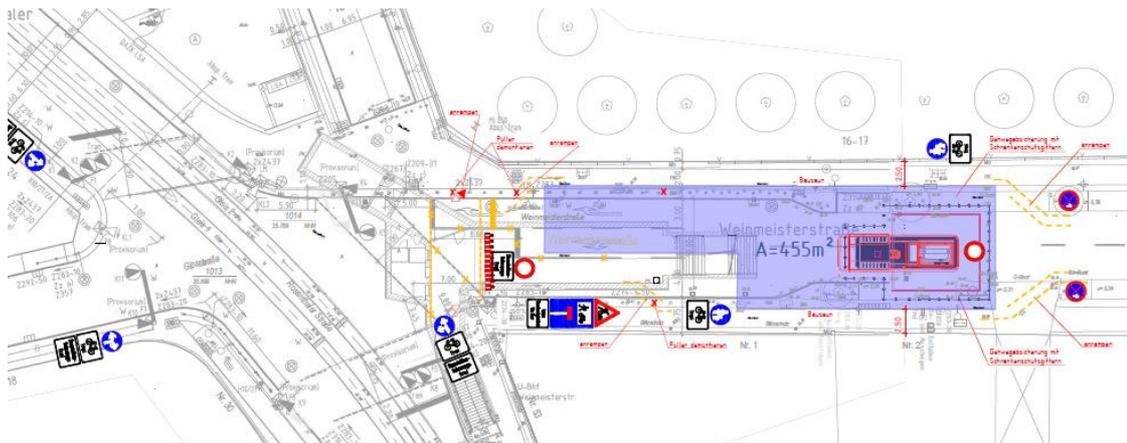


Bild 11: Entwurfsplanung, Lageplan Straßenbau, Auszug Plan W_PG203, LK Argus

Für die baueitliche Sperrung wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. In dieser wird aufgezeigt mit welchen Verlagerungseffekten durch die baueitliche Vollsperrung zu rechnen ist. Für die Umleitungsrouten wurden Leistungsfähigkeitsberechnungen für die durch Lichtsignalanlagen (LSA) geregelten Knotenpunkte in der Umgebung erstellt. Zusätzlich wurden die Umleitungstrassen auf schalltechnische Relevanz sowie Schadstoffauswirkungen überprüft (siehe Anlage: Immissionstechnische Beratung, Lärmkontor GmbH).

Gemäß des in der Verkehrsuntersuchung angesetzten Verkehrsverlagerungsmodells wird durch die Sperrung vor allem das Verkehrsaufkommen auf der Torstraße zunehmen. Prozentual gesehen steigt auch das Verkehrsaufkommen in der Oranienburger Straße, der Spandauer Straße und der Anna-Louisa-Karsch-Straße deutlich an.

Für folgenden LSA-geregelten Knotenpunkte wurden Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt:

- Anna-Louisa-Karsch-Straße / Spandauer Straße,
- Torstraße / Brunnenstraße - Rosenthaler Straße,
- Torstraße / Schönhauser Allee - Alte Schönhauser Straße - Rosa-Luxemburg-Straße,
- Torstraße - Mollstraße / Prenzlauer Allee - Karl-Liebknecht-Straße,
- Karl-Liebknecht-Straße / Alexanderstraße - Memhardstraße und Oranienburger Straße / Tucholskystraße

Die Knotenpunkte entlang der Torstraße wiesen bereits im Bestand teilweise hohe Auslastungsgrade auf. Durch die zusätzliche Belastung verschlechtern sich die Qualitätsstufenbewertungen in einigen Zufahrten gegenüber dem Bestand. Es bestehen aber überwiegend noch Spielräumen in der in der verkehrsunabhängigen Steuerung, um flexibel auf das am Knotenpunkt auftretende Verkehrsaufkommen reagieren zu können.

Die Knotenpunkte Anna-Louisa-Karsch-Straße/Spandauer Straße und Oranienburger Straße/Tucholskystraße werden gemäß Verlagerungsmodell bezogen auf die Bestandsverkehrsbelastung verkehrlich stärker belastet. Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte hat dies aber keine.

Das Verkehrsgutachten empfiehlt, im Vorfeld weiträumig auf die Sperrung der Weinmeisterstraße mittels Hinweisbeschilderung hinzuweisen und so das zusätzliche Verkehrsaufkommen

auf der Torstraße zu reduzieren. Es wird angenommen, dass durch die Innenstadtlage der Baumaßnahme für den Kfz-Verkehr hinreichend Möglichkeiten bestehen, den Bereich bei Verkehrsbeeinträchtigungen zu umfahren.

Bei der Untersuchung auf schalltechnische Relevanz konnte vordringlicher Handlungsbedarf für Schallschutzmaßnahmen in der Karl-Liebknecht-Straße, in der Rosenthaler Straße und in der Torstraße festgestellt werden.

Um die auf die Pegelanstiege entlang dieser Straßen planerisch zu reagieren und eine akustische Verschlechterung zu vermeiden, wird für die Zeit während der bauzeitlichen Sperrung der Weinmeisterstraße empfohlen, eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung von derzeit 50 km/h auf 30 km/h in Erwägung zu ziehen. Darüber hinaus besteht an diesen Streckenabschnitten die Möglichkeit die Streckengeschwindigkeiten für die Straßenbahn zu senken.

Vordringlich sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) für den Straßen- und Schienenverkehr umgesetzt werden, um den erhöhten nächtlichen Schutzanspruch der Wohnbevölkerung entlang der Umleitungsrouten sicherzustellen.

Bei der Untersuchung der Luftschadstoffe wird in der immissionstechnischen Beratung die Luftschadstoffzunahme auf der Torstraße kritisch gesehen, da bereits in der Prognose des Luftreinhaltplans für 2020 eine nur knappe Einhaltung des Jahresmittelwerts für NO₂ ermittelt wurde. Aber auch an weiteren Straßenabschnitten (Münzstraße, Oranienburger Straße, Burgstraße) können Grenzwerte potenziell überschritten werden.

Für die Torstraße ist ein Teil der Emissionszunahme auf die prognostizierte schlechtere Verkehrsqualität zurückzuführen. Aus lufttechnischer Perspektive ist eine Temporeduzierung auf 30 km/h und die Sicherstellung eines ungestörten, möglichst homogenen Verkehrsflusses auf der Umleitungsrouten notwendig. Hierzu sollten die bestehenden Fahrstreifen nicht durch zusätzliche Baumaßnahmen verengt werden und gegebenenfalls die Optimierung der bestehenden Lichtsignalanlagen vorgenommen werden.

Auf die Vollsperrung der Weinmeisterstraße wird großräumig im Vorfeld mittels Hinweisbeschilderung hingewiesen. Auf die Einrichtung einer Umleitungsrouten wird aufgrund des engmaschigen Straßennetzes im Umfeld verzichtet. Dadurch ist mit einer ausgeglichenen Verteilung des Verkehrs der Weinmeisterstraße auf das umliegende Straßennetz zu rechnen.

Auch sollte es während der Vollsperrung der Weinmeisterstraße vermieden werden die Fahrbahnen auf der Torstraße zwischen Rosenthaler Straße und Karl-Liebknecht-Straße sowie in der Karl-Liebknecht-Straße zwischen Mollstraße und Alexanderstraße durch weitere Baumaßnahmen einzuengen und so den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen.

Des Weiteren soll in diesem Bereich eine Temporeduzierung auf 30 km/h für den Kfz-Verkehr eingerichtet werden.

Eine Optimierung der Lichtsignalanlagen ist auf Basis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung nicht erforderlich.

9.1. Kurzbeschreibung der notwendigen Straßenbaumaßnahmen zum Einbau eines Aufzuges

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus des U-Bahnhofs Weinmeisterstraße (Linie U8) in Berlin Mitte wird ein Aufzug eingebaut. Aufgrund unterirdischer Zwangspunkte kann der geplante Aufzug nur in der Mitte der vorhandenen Fahrbahn Weinmeisterstraße eingebaut werden.

Aus straßenbaulicher Sicht sind dafür folgende Maßnahmen notwendig:

- Neubau einer Mittelinsel um den geplanten Aufzug in der Fahrbahn Weinmeisterstraße herum,
- Verschwenkung der Straßenborde nach außen auf Kosten der angrenzenden Seitenbereiche,
- Herstellung der Zuwegung zum geplanten Aufzug durch eine gesicherte Querung (LSA) der Fahrbahn Weinmeisterstraße, barrierefrei durch entsprechende Bodenindikatoren,
- Neuherstellung/ Anpassung der Seitenbereiche (eine Gehwegüberfahrt, Gehwege) entsprechend der neuen Bordlage,

- Fällung von 4 Bäumen, Rückbau der zugehörigen Baumscheiben inklusive Ausbau von Baumschutzbügeln und 2 Sitzbänken,
- Rückbau von 7 Parkplätzen, davon 2 Parkplätze mit ausgewiesener Ladezone,
- Ausweisung einer neuen Ladezone im Bereich vorhandener Parkplätze auf Höhe von Haus Weinmeisterstraße Nr. 3,
- Wesentliche Anpassungen werden an folgenden vorhandenen Einbauten notwendig [Zuständigkeit]:
 - Versetzen eines oberirdischen Verteilerkastens [Stromnetz Berlin]
 - Versetzen eines Lichtmastes (Nr. 12) [Stromnetz Berlin, BerlinLicht]
 - Versetzen eines Parkscheinautomaten [Straßen- und Grünflächenamt Mitte, bezirkliche Straßenverkehrsbehörde Mitte]
 - Versetzen von 3 Straßenabläufen [Berliner Wasserbetriebe]
 - Anpassungen an Fahrbahnmarkierung und Verkehrsbeschilderung.

9.2. Schleppkurvenprüfung

Bei der Planung der Mittelinsel wurden die Schleppkurven der Bemessungsfahrzeuge Sattelzug und Bus (15 m) berücksichtigt.

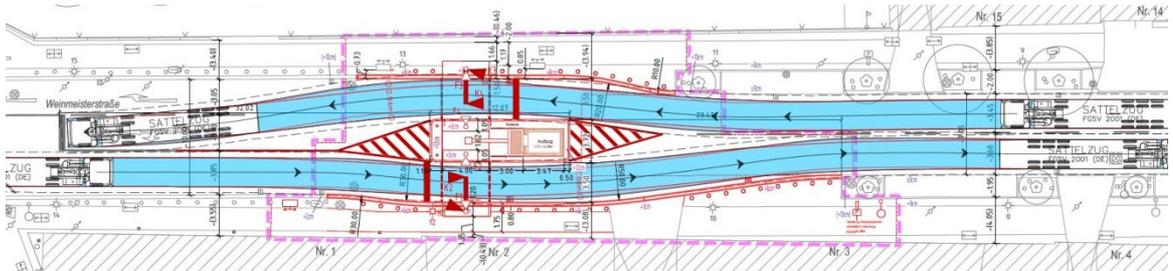


Bild 12: Schleppkurvenprüfung Sattelzug, Auszug Plan W_PG201, LK Argus

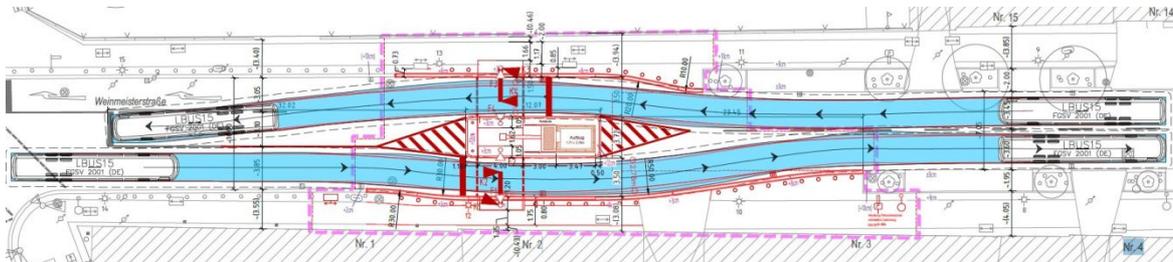


Bild 13: Schleppkurvenprüfung Bus-15 m, Auszug Plan W_PG202, LK Argus

9.3. 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 (Inanspruchnahme der BE-Flächen siehe Punkt 4).

10. Eingriffe in den Leitungsbestand

Durch die Baumaßnahmen Aufzugeinbau in der Weinmeisterstraße und Reaktivierung des Ausgangs an der Ecke Rosenthaler Straße/Weinmeisterstraße sind Leitungen von öffentlichen Versorgungsunternehmen betroffen. Die über eine Infrest-Anfrage im Zeitraum 07/2017 - 09/2017 übergebenen Informationen über den Leitungsbestand wurden durch das Ingenieurbüro Abraham in die Koordinierten Leitungspläne W_PG102 und W_PG103 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:

Barrierefreier Ausbau – Einbau Aufzugesanlage

Leitungsart	Versorgungsunternehmen	Maßnahmen
Trinkwasserversorgungsleitung	BWB	Sicherung sofern erforderlich
Mischwasserkanal	BWB	Sicherung sofern erforderlich
Fernwärme	Vattenfall Wärme	Verlegung nötig, separate Absprache während Plangenehmigung

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

Die Entwässerung der Schneefänge an dem neuen erfolgt über eine Anschlussleitung 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 Maßnahme wurde bei der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales, genauer der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung (LfB) zur Vorprüfung eingereicht. Die Ausführungsplanung wird ebenfalls mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung (LfB) abgestimmt.

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) Brandschutzkonzept

12.3. (zu 4) Auszug Automatisierte Liegenschaftskarte Berlin

12.4. (zu 6) Baumwertgutachten

12.5. (zu 8) Auszug Denkmalkarte Berlin

12.6. (zu 9) Verkehrsplanung, LK Argus

Gutachten

W_PG201 Entwurfsplanung, Lageplan Straßenbau

W_PG202 Bauzeitliche Verkehrsführung

W_PG203 Schleppkurvenprüfung Bus-15 m

W_PG204 Schleppkurvenprüfung Sattelzug

12.7. (zu 10) Koordinierte Leitungspläne, Ingenieurbüro Abraham

W_PG103 Barrierefreier Ausbau

12.8. Angaben zur allgemeinen Vorprüfung zur Feststellung einer Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht nach UVPG

12.9. Planliste + Pläne

W_PG001 Einbau Aufzug, Standortabwägung Variante 1, 2 und 3

W_PG002 Einbau Aufzug, Grundriss und Schnitte_Variante 1-Nord

W_PG003 Einbau Aufzug, Baustelleneinrichtung, Grundriss und Schnitte_Variante 1-Nord

W_PG004 Einbau Aufzug, Einbau Aufzug, Instandhaltungsplan

- Ende des Dokuments -