

BVG

**Berliner
Verkehrsbetriebe**

Anstalt des
öffentlichen Rechts
Holzmarktstr. 15-17
10179 Berlin

Erläuterungsbericht

U1 U-Bahnhof Schlesisches Tor (S)
Projekt- Nr. A27363

Barrierefreier Ausbau - Einbau von zwei Aufzügen

gezeichnet im Original:
Boisserée

Der Betriebsleiter

Stand: Februar 2018

Inhalt

Erläuterungsbericht	1
Barrierefreier Ausbau - Einbau eines Aufzugs	1
Einleitung	3
1. Verkehrliche Begründung (Variantenuntersuchung)	3
1.1 Variante 1 - Vorzugsvariante	4
1.2 Variante 2	5
1.3 Variante 3	5
1.4 Variante 4	5
1.5 Variante 5	6
1.6 Variante 6 - Vorzugsvariante	6
1.7 Variante 7	7
1.8 Variante 8	7
1.9 Variantenbewertung 1 - 4	8
1.10 Variantenbewertung 5 - 8	8
2. Technische Beschreibung	9
2.1 Bauvorbereitung	9
2.2 Bauliche Umsetzung für die Aufzüge	10
2.3 Rohbauarbeiten	10
2.4 Betriebstechnische Einbauten	11
3. Brandschutzkonzept	11
4. Inanspruchnahme von Grundstücken	11
5. Grundwassereingriffe	12
6. Natur und Landschaft	12
7. Lärmbelästigungen	12
8. Denkmalschutz	12
9. Straßenverkehrliche Belange	12
10. Eingriffe in den Leitungsbestand	13

Pläne:

- S_PG_010, Übersichtsplan mit Variantendarstellung M1:200
- S_PG_020, Aufzug 1 Grundrisse, Schnitt, Ansichten M1:100
- S_PG_030, Aufzug 2 Grundrisse, Schnitt, Ansichten M1:100
- S_PG_040, Leitungsplan Bestand (nur zur Information) M1:200
- S_PG_050, Instandhaltung M1:200
- S_PG_060, Baustelleneinrichtung / Leitungsplan Bestand M1:200

Einleitung

Der U-Bahnhof Schlesisches Tor befindet sich im Bezirk Friedrichshain – Kreuzberg von Berlin und ist Teil der U-Bahnlinie U1.

Entworfen wurde das Eingangsbauwerk des unter Denkmalschutz stehenden U-Bahnhofes Schlesisches Tor von den Architekten Hans Grisebach und August Dinklage. Nach Baubeginn 1899 wurde der U-Bahnhof zwei Jahre später fertiggestellt und in Betrieb genommen. Das Gebäude besitzt zwei Schauffassaden. Eine auf der nord- westlichen Seite und die andere auf der süd- östlichen Seite. Seit 1980 steht der Bahnhof unter Denkmalschutz (Obj.-Dok.-Nr.: 09031242).

Das Eingangsgebäude des Hochbahnhofes ist schrägförmig auf einer Mittelinsel zwischen der Skalitzer-, Oberbaum- und Schlesischen Straße angeordnet, wobei es sich um einen unregelmäßigen Grundriss handelt, der nur zum Teil unterkellert ist. Der Bahnhof ist mit zwei Außenbahnsteigen als Kleinlichtraumprofil konzipiert. Der nicht barrierefreie Zugang zu dem Nord- und Südbahnsteig erfolgt über den Haupteingang an der Nord- Ostseite. Die Treppenanlage führt vom Eingangsbereich zu einem Zwischenpodest. Von hier teilt sich die Treppe zu den einzelnen Außenbahnsteigen. Beide Bahnsteige sind etwa 110 m lang und sind nur im Gebäudebereich überdacht. Die Dachkonstruktion ist als gewalmtes Satteldach ausgebildet. Die Lasten werden über Fachwerkträger und Stützen auf die im Bauwerk vorhandenen Mauerwerksstützen abgetragen.

Am Bahnhof Schlesisches Tor bestehen Umsteigemöglichkeiten zu den Buslinien 165, 265 sowie zu den Nachtbuslinien N65 und N1.

1. Verkehrliche Begründung (Variantenuntersuchung)

Die Berliner Verkehrsbetriebe planen, den Bahnhof durch den Einbau von zwei Aufzügen barrierefrei zu erschließen. Die geplanten Aufzüge sollen die Bahnsteigebenen direkt mit dem Straßenland verbinden.

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

Für die Aufzugsstandorte wurden acht Varianten unter Berücksichtigung folgender Faktoren untersucht:

- Direkte Erschließung von Bahnsteig und Straßenebene mit einem Aufzug
- Allgemeine Schutzziele wie Naturschutz, Wasserschutz, Denkmalschutz
- Erschließung wichtiger stadtfunktionaler Bereiche
- Lage und Erreichbarkeit im Einzugsbereich
- Umsteigebeziehungen zu Buslinien (nur zu den Linien 165, 265 und N65)
- Geringe Eingriffe in die Leistungsfähigkeit der Erschließungsanlagen U-Bahn
- Minimale Eingriffe in das Umgebungsareal und die Bausubstanz einschließlich der Kostenbetrachtung
- Vermeidung von Eingriffen in Fremdanlagen / Leitungen
- Geringe Versiegelung von Grünflächen

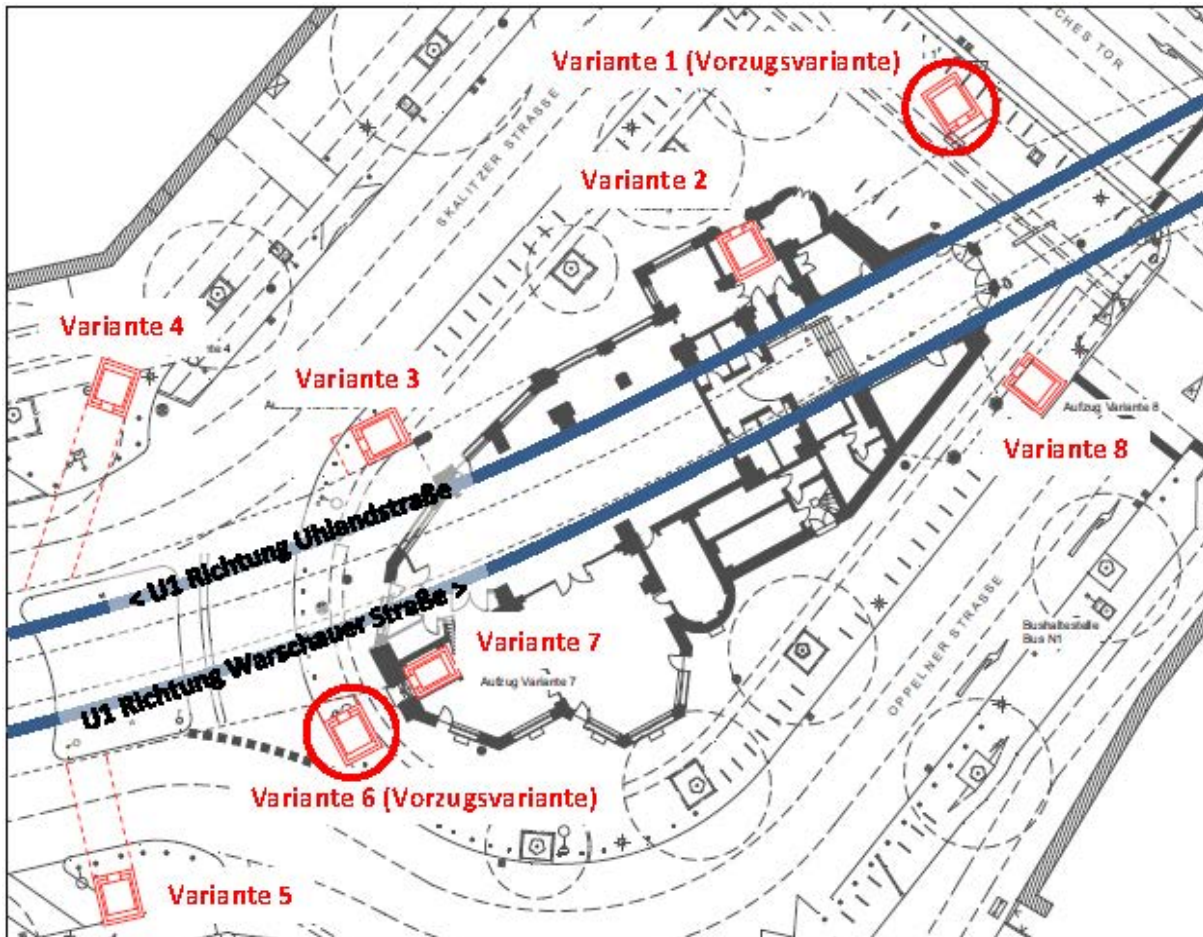
Bei den Varianten 1 bis 4 wurde die barrierefreie Erschließung des Bahnsteiges I Richtung Uhlandstraße untersucht. Die Varianten 5 - 8 untersuchen die Möglichkeiten der barrierefreien Erschließung des Bahnsteigs II Richtung Warschauer Straße.

Bei allen Varianten, mit Ausnahme der Variante 7, ist der Einbau einer Standardkabine mit den Maßen 1,40 x 2,10 Meter möglich. Bei der Variante 7 ist nur der Einbau einer Kleinkabine mit den Maßen 1,10 x 2,10 Meter möglich.

Bei allen Varianten verbindet der Aufzug die Bahnsteigebene direkt mit dem Straßenland.

Bei allen Varianten finden keine Versiegelung von Grünflächen sowie keine Eingriffe in das Grundwasser statt.

Variantenübersicht (ohne Maßstab)



Variantenuntersuchung zur barrierefreien Erschließung Bahnsteig I Richtung Uhlandstraße (Varianten 1- 4)

1.1 Variante 1 - Vorzugsvariante

Bei der ersten Standortvariante wird die Aufzugsanlage vor dem Gebäude, in unmittelbarer Nähe zum Haupteingang, im Bereich des Vorplatzes mit direkter Anbindung an den Bahnsteig geplant. Die südwestliche Schauseite wird durch den Aufzug nicht tangiert.

Die Aufzugsanlage soll am östlichen Ende des Bahnsteiges I an das Stahlviadukt als eigenständige Konstruktion eingebaut werden.

Diese Variante ist mit dem Landesdenkmalamt abgestimmt und aus denkmalpflegerischer Sicht genehmigungsfähig.

Die Entfernung vom Aufzug der Variante 1 zur Bushaltestelle „U- Schlesisches Tor“ über den Lichtzeichen geregelten Überweg beträgt ca. 42 Meter.

Die Variante 1 wird aufgrund der günstigen Voraussetzungen weiter verfolgt.

1.2 Variante 2

Bei der zweiten Standortvariante wird die Aufzugsanlage innerhalb des Gebäudes des Bahnhofs Schlesisches Tor geplant.

Die Aufzugsanlage soll im Bereich der bestehenden Treppenanlage in das Bauwerk integriert werden, so dass das bestehende Gebäudeportal auf Straßenniveau als Zugang zu der Aufzugsanlage dient. Für den Einbau des Aufzugs an dieser Stelle muss die Bestandstreppe komplett abgerissen werden. Aufgrund der sehr beengten Platzverhältnisse und konstruktiven Zwangspunkte des Bauwerks ist der Neubau einer Treppe gemäß BOStrab-Tunnelbaurichtlinien von mindestens 2 Metern Durchgangsbreite nicht möglich. Der Einbau des Aufzugs erfordert massive Eingriffe in das Bestandsbauwerk, welche eine bauzeitliche Sperrung des Bahnsteigs 1 erforderlich machen. Eine Nutzung des Kellergeschosses wäre aufgrund der wegfallenden Zugänglichkeit zugunsten des Aufzugs nicht mehr möglich. Da der Aufzug in das bestehende Gebäude eingebaut werden soll, findet keine Versiegelung vom öffentlichen Straßenland statt. Ebenso sind keine Fremdleitungen sowie der Straßen-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr vom Einbau des Aufzugs betroffen. Durch die Lage des Aufzugs im Inneren des Gebäudes, ist der Aufzug schlecht für die Nutzer wahrzunehmen.

Die Entfernung vom Aufzug der Variante 2 zur Bushaltestelle „U- Schlesisches Tor“ über den Lichtzeichen geregelten Überweg beträgt ca. 46 Meter.

Die Variante, den Aufzug im Gebäude zu errichten, ist aufgrund der resultierenden zu geringen Breite der Zugangstreppe technisch nicht möglich. Die Vorgaben der BOStrab-Tunnelbaurichtlinien können nicht umgesetzt werden. Die Variante 2 wird nicht weiter verfolgt.

1.3 Variante 3

Bei der dritten Standortvariante wird die Aufzugsanlage vor dem Gebäude im südwestlichen Bereich der Schaufassade mit direkter Anbindung an den Bahnsteig geplant.

Die Aufzugsanlage soll an das Stahlviadukt als eigenständige Konstruktion eingebaut werden.

Durch den Einbau des Aufzugs wird die denkmalgeschützte Ansicht des Gebäudes massiv in ihrer Wahrnehmung gestört. Der Straßen- und Fahrradverkehr wird durch den Einbau des Aufzugs an dieser Stelle nicht beeinträchtigt. Da der Aufzug sich mitten auf dem Gehweg befindet kommt es zu Einschränkungen des Fußgängerverkehrs, da in diesem Bereich eine Reduzierung der vorhandenen Gehwegflächen notwendig wird.

Es werden keine Grünflächen versiegelt. Für den Einbau des Aufzugs an dieser Stelle werden diverse Leitungsumverlegungen notwendig.

Die Entfernung vom Aufzug der Variante 3 zur Bushaltestelle „U- Schlesisches Tor“ über den Lichtzeichen geregelten Überweg beträgt ca. 70 Meter.

Diese Variante, den Aufzug in unmittelbarer Nähe vor der südwestlichen Schaufassade zu errichten, ist aus denkmalpflegerischer Sicht nicht genehmigungsfähig.

1.4 Variante 4

Bei der vierten Standortvariante wird die Aufzugsanlage räumlich getrennt vom denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude Schlesisches Tor geplant.

Der Bahnsteig wird über eine zusätzliche ca. 12 Meter lange Brückenkonstruktion, die zwischen Aufzugsschacht und Bahnsteig die Fahrspuren der Skalitzer Straße überspannt, erreicht. Der Anschluss der Brückenkonstruktionen an den vorhandenen Bahnsteig erfolgt im Bereich des nicht überdachten

Bahnsteiges, direkt oberhalb der Mittelinsel der Skalitzer Straße, neben der vorhandenen Stützenkonstruktion. Zum Schutz gegen herabfallende Gegenstände ist die Brücke mit mindestens 2 Meter hohen Glaswänden abzusichern, was zu einer Sichtbehinderung der nord- westlichen Schaufassade des Bahnhofsgebäudes führt.

Durch den Einbau eines Aufzugs in diesem Bereich müssen auf Straßenebene mehrere Leitungen dauerhaft umverlegt werden.

Da der Aufzug sich im Bereich des Gehwegs befindet kommt es zu Einschränkungen des Fußgängerverkehrs, da eine Reduzierung der vorhandenen Gehwegfläche notwendig wird. Ebenso eine Umverlegung des bestehenden Fahrradwegs sowie ein massiver Rückschnitt des angrenzenden Baumes werden erforderlich. Der Straßenverkehr wird nicht eingeschränkt.

Die Entfernung vom Aufzug der Variante 4 zur Bushaltestelle „U- Schlesisches Tor“ über den Lichtzeichen geregelten Überweg beträgt ca. 65 Meter.

Diese Variante wird aufgrund der weiten Erschließungswege sowie dem unverhältnismäßig hohen technischen Aufwand und der Nähe zur vorhandenen Wohnbebauung nicht weiter verfolgt.

Variantenuntersuchung zur barrierefreien Erschließung Bahnsteig II Richtung Warschauer Straße (Varianten 5- 8)

1.5 Variante 5

Bei der fünften Standortvariante wird die Aufzugsanlage räumlich getrennt vom denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude Schlesisches Tor geplant.

Der Bahnsteig wird über eine zusätzliche ca. 8 Meter lange Brückenkonstruktion, die zwischen Aufzugschacht und Bahnsteig, die Fahrspuren der Skalitzer Straße überspannen, erreicht. Der Anschluss der Brückenkonstruktionen an den vorhandenen Bahnsteig erfolgt etwa mittig im Bereich des nicht überdachten Bahnsteiges, direkt oberhalb der Mittelinsel der Skalitzer Straße, neben den vorhandenen Stützenkonstruktionen. Zum Schutz gegen herabfallende Gegenstände ist die Brücke mit mindestens 2 Meter hohen Glaswänden abzusichern, was zu einer Sichtbehinderung der süd- westlichen Fassade des Bahnhofsgebäudes führt. Durch den Einbau eines Aufzugs in diesem Bereich müssen auf Straßenebene diverse Leitungen dauerhaft umverlegt werden.

Da der Aufzug sich im Bereich des Gehwegs befindet kommt es zu Einschränkungen des Fußgängerverkehrs, da eine Reduzierung der vorhandenen Gehwegfläche notwendig wird. Ebenso eine Umverlegung des bestehenden Fahrradwegs wird erforderlich. Durch den Einbau des Aufzugs entfallen dauerhaft 3 Parkplätze. Der Straßenverkehr wird nicht eingeschränkt.

Die Entfernung vom Aufzug der Variante 5 zur Bushaltestelle „U- Schlesisches Tor“ über den Lichtzeichen geregelten Überweg beträgt ca. 198 Meter.

Diese Variante wird aufgrund der weiten Erschließungswege sowie dem unverhältnismäßig hohen technisch konstruktiven Aufwand und der Nähe zur vorhandenen Wohnbebauung nicht weiter verfolgt.

1.6 Variante 6 - Vorzugsvariante

Bei der sechsten Standortvariante wird die Aufzugsanlage nord- westlich vor dem Gebäude mit direkter Anbindung an den Bahnsteig geplant. Die ost- westliche Schaufassade wird durch den Aufzug nicht tangiert.

Die Aufzugsanlage soll am westlichen Ende des Gebäudes als eigenständige Konstruktion eingebaut werden. Für den Einbau des Aufzugs wird eine Anpassung des Gehwegs sowie der Bordsteinkante notwendig. Ebenso muss der Lichtmast 128 mit dem Verkehrszeichen Nr. 267 sowie das Verkehrszeichen Nr. 238-10 / 1053-37 mit einem Mülleimer dauerhaft umversetzt werden. Durch den Einbau des Aufzugs an dieser Stelle kommt es zu keinen Einschränkungen des fließenden Verkehrs. Nach Auskunft der Leitungsverwaltungen befinden sich an dieser Stelle keine Leitungen, lediglich die Leitung des Lichtmasts 128 muss im Zuge dieser Maßnahme umverlegt werden.

Diese Variante ist mit dem Landesdenkmalamt abgestimmt und aus denkmalpflegerischer Sicht genehmigungsfähig.

Die Entfernung vom Aufzug der Variante 6 zur Bushaltestelle „U- Schlesisches Tor“ über den Lichtzeichen geregelten Überweg beträgt ca. 97 Meter.

Diese Variante wird aufgrund der günstigen Voraussetzungen weiter verfolgt.

1.7 Variante 7

Bei der siebten Standortvariante wird die Aufzugsanlage innerhalb des Gebäudes Bahnhof Schlesisches Tor geplant.

Die Aufzugsanlage soll am westlichen Ende des überdachten Bahnsteiges II (Richtung Warschauer Straße) in das Bauwerk integriert werden, so dass die bestehenden Gebäudeportale auf Straßenniveau als Zugang zu den Aufzugsanlagen dienen.

Eine Nutzung des Kellergeschosses wäre aufgrund der wegfallenden Zugänglichkeit zugunsten des Aufzugs nicht mehr möglich.

Da der Aufzug in das bestehende Gebäude eingebaut werden soll, findet keine Versiegelung vom öffentlichen Straßenland statt. Ebenso sind keine Fremdleitungen sowie der Straßen-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr vom Einbau des Aufzugs betroffen. Durch die Lage des Aufzugs im Inneren des Gebäudes, ist der Aufzug schlecht für die Nutzer wahrzunehmen.

Die statische Untersuchung hat ergeben, dass ein Einbau in den Bestand an dieser Stelle konstruktiv nicht möglich ist.

Die Entfernung vom Aufzug der Variante 7 zur Bushaltestelle „U- Schlesisches Tor“ über den Lichtzeichen geregelten Überweg beträgt ca. 97 Meter.

Die Variante, den Aufzug im Gebäude zu errichten, ist nach eingehender Untersuchung aus statisch- konstruktiven Gründen nicht möglich. Diese Variante wird nicht weiter verfolgt.

1.8 Variante 8

Bei der achten Standortvariante wird die Aufzugsanlage nord- östlich vor dem Gebäude, in unmittelbarer Nähe des Haupteingangs, im Bereich des Bahnhofsvorplatzes mit direkter Anbindung an den Bahnsteig geplant. Durch den Einbau des Aufzugs an dieser Stelle wird die Ansicht der ost- westlichen Schaufassade stark beeinträchtigt.

Die Aufzugsanlage soll am östlichen Ende des Bahnsteiges II (Richtung Warschauer Straße) als eigenständige Konstruktion eingebaut werden. Der Aufzug kann aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht als Durchlader konzipiert werden. Des Weiteren ist auf der Straßenebene keine ausreichende Aufstellfläche für Rollstuhlfahrer umsetzbar. Durch den Aufzugseinbau bedingt müssen Leitungen dauerhaft verlegt werden.

Deutliche Behinderung des Fußgängerverkehrs im Bereich des Erschließungsschwerpunktes durch Reduzierung der Gehwegflächen. Der Aufzug ist aufgrund der Überschneidung von Stau-/ Aufstellraum vor dem Aufzug und dem Gehweg nicht vorschriftenkonform umsetzbar.

Der Straßenverkehr wird durch den Einbau des Aufzugs an dieser Stelle nicht beeinträchtigt.

Durch den Einbau am östlichen Ende des Bahnsteigs werden Eingriffe in das statische System der Bahnsteigkonstruktion sowie in das Dach notwendig.

Die Entfernung vom Aufzug der Variante 8 zur Bushaltestelle „U- Schlesisches Tor“ über den Lichtzeichen geregelten Überweg beträgt ca. 64 Meter.

Diese Variante, den Aufzug in unmittelbarer Nähe vor der ostwestlichen Schaufassade zu errichten, ist aus denkmalpflegerischer Sicht nicht genehmigungsfähig. Sie wird auch aufgrund der nicht ausreichenden Aufstellflächen nicht weiter verfolgt.

1. 9 Variantenbewertung Vorzugsvariante 1 (barrierefreie Erschließung Bahnsteig I Richtung Uhlandstraße)

Unter Berücksichtigung der technischen Machbarkeit sowie des Denkmalschutzes wird der Variante 1 mit dem außerhalb des Gebäudes angeordneten Aufzugsturm im öffentlichen Straßenland aus folgenden Gründen der Vorrang eingeräumt:

- keine optischen und konstruktiven Eingriffe in das denkmalgeschützte Gebäude des Bahnhofs;
- dadurch geringer Eingriff in die Leistungsfähigkeit der Anlage;
- denkmalrechtlich genehmigungsfähig;
- geringe Umbaumaßnahmen und statische Eingriffe in die bestehende Konstruktion des Bahnviaduktes erforderlich;
- keine Betriebseinschränkungen während der Bauausführung;
- Entzerrung der Fahrgastströme aus dem überlasteten Eingangsbauwerk;
- keine Einschränkung des Straßen-, Fahrrad- und Fußgängerverkehrs;
- geringe Umverlegung von Fremdleitungen;
- technische Machbarkeit ist gegeben;
- gute Erkennbarkeit des Aufzugs im Bahnhof und im Straßenland;
- geringste Entfernung zur Bushaltestelle;

1. 10 Variantenbewertung Vorzugsvariante 6 (barrierefreie Erschließung Bahnsteig II Richtung Warschauer Straße)

Unter Berücksichtigung der technischen Machbarkeit sowie des Denkmalschutzes wird der Variante 6 mit dem außerhalb des Gebäudes angeordneten Aufzugsturm im öffentlichen Straßenland aus folgenden Gründen der Vorrang eingeräumt:

- keine optischen und konstruktiven Eingriffe in das denkmalgeschützte Gebäude des Bahnhofs;
- dadurch geringer Eingriff in die Leistungsfähigkeit der Anlage;
- denkmalrechtlich genehmigungsfähig;
- geringe Umbaumaßnahmen und statische Eingriffe in die bestehende Konstruktion des Bahnviaduktes erforderlich;
- keine Betriebseinschränkungen während der Bauausführung;
- Entzerrung der Fahrgastströme aus dem überlasteten Eingangsbauwerk;
- technische Machbarkeit ist gegeben;
- gute Erkennbarkeit des Aufzugs im Bahnhof und im Straßenland;

- geringe Umverlegung von Leitungen notwendig;
- keine Einschränkung des Straßen- und Fahrradverkehrs

Anhang: Matrix

2. Technische Beschreibung

Hinweis: sämtliche Materialangaben dienen nur zur Information.

2.1 Bauvorbereitung

Baugrube und Baustellensicherung:

Variante 1: Aufzug 1 - Bahnsteig I Richtung Uhlandstraße

Für die Rohbauausführung des Aufzugs 1 ist auf der nordöstlichen Seite des Bahnhofs Schlesisches Tor eine rechteckige Baugrube mit den Abmessungen von ca. 6,50 m x 5,00 m herzustellen.

Die Baustelleneinrichtung fasst die Baugrube mit ein. Diese wird für den Aufzug 1 im Bereich des Gehwegs nördlich des Bahnhofs Schlesischen Tors angeordnet. Die BE- Fläche beträgt ca. 90 m². Die vorgesehenen Flächen werden durch Bauzaun und Bautoranlagen von den Verkehrsflächen abgegrenzt.

Bedingt durch den Bau des Aufzugs 1 sind Gehwegeinschränkungen erforderlich. Für den Bau des Aufzugs 1 fallen während der Bauzeit 10 Fahrradabstellplätze weg. Während der Bauzeit wird die Lichtsignalanlage im Bereich des Aufzugs 1 während der Bauzeit zurückgebaut und gesichert. Der rechte Mast mit Ausleger wird während der Bauphase als ausreichend errichtet.

Für die benötigten Flächen zur Herstellung der Baustelleneinrichtung bzw. Baustellensicherung im Bereich des öffentlichen Straßenlands beantragen wir eine temporäre Sondernutzung von ca. 12 Monaten.

Variante 6: Aufzug 2 - Bahnsteig II Richtung Warschauer Straße

Für die Rohbauausführung des Aufzugs 2 südwestlich des U- Bahnhofs Schlesischen Tors, ist eine rechteckige Baugrube mit den Abmessungen von ca. 6,50 m x 5,00 m herzustellen.

Die Baustelleneinrichtung fasst die Baugrube mit ein und befindet sich für den Aufzug 2 südwestlich des Bahnhofs Schlesischen Tors auf dem Gehweg und der Wendefahrbahn. Die BE- Fläche wird eine Fläche von ca. 270 m² einnehmen.

Bedingt durch den Bau des Aufzugs 2 sind Gehwegeinschränkungen sowie Fahrbahneinschränkungen erforderlich. Dauerhaft umgesetzt werden im Bereich des Aufzugs 2 der Lichtmast 128 mit dem Verkehrsschild Nr. 267 und das Verkehrsschild Nr. 238-10 / 1053-37 mit einem Mülleimer.

Für die benötigten Flächen zur Herstellung der Baustelleneinrichtung bzw. Baustellensicherung im Bereich des öffentlichen Straßenlands und der bauzeitlichen Fahrbahneinschränkungen auf der Skalitzer Straße beantragen wir eine temporäre Sondernutzung von ca. 12 Monaten.

Umbau der Straßenoberflächen für den Aufzugseinbau

Im Bereich des Aufzugs 1 werden die vorhandenen Gehwegflächen, Poller bzw. Verkehrsschutzgitter und Fahrradbügel nach Fertigstellung des Aufzugs angepasst bzw. wieder aufgebaut.

Um den Aufzug 2 an den vorhandenen Gehweg der Skalitzer Straße anzuschließen werden die Bordflucht und die Fahrbahnmarkierungen angepasst.

2.2 Bauliche Umsetzung für die Aufzüge

2.2.1 Allgemeines

Die neuen Aufzugsanlagen einschl. Aufzugsunterfahrt werden in den Gehwegbereich der Skalitzer Straße als Seilaufzug mit Durchladefunktion geplant. Die Aufzugstürme werden als eigenständige Konstruktion, ohne Beeinflussung der Tragkonstruktion der Bahnsteige, hergestellt. Lediglich im Anschlussbereich der Zugänge sind örtlich geringe Anpassungen des bestehenden Bahnsteiges erforderlich.

An den Aufzugsstandorten werden Umverlegungsarbeiten verschiedener Leitungsträger erforderlich. Die Stützen der Aufzugs konstruktion werden durch eine entsprechende Fundierung ausreichend stabil ausgeführt, so dass kein Anprallschutz durch Poller vorzusehen ist. Beide Aufzüge werden als Standardkabine mit den Kabinenmaßen 1,40 x 2,10 Meter ausgeführt.

2.2.2 Aufzugsanlage / - steuerung

Der Aufzug ist je Seite als triebwerksraumloser Seilaufzug mit einer Kabinengröße von 1,40 x 2,10 m, sowie einer lichten Schachtgröße von 2,25 m x 2,78 m vorgesehen.

Die Aufzugs konstruktion wird als Durchlader geplant, so dass ein barrierefreier Zugang der Bahnsteige erfolgen kann.

Die Ruftaster an den Zugängen sind in der Aufzugsfassade sowie vorgelagert an einer rechts freistehenden Säule vor dem Aufzugschacht eingebaut. Eine Abstimmung mit dem Beauftragten für Menschen mit Behinderung sowie dem ABSV über die endgültige Lage der Ruftaster erfolgt in der Ausführungsplanung.

Die Aufzugsteuerung beider Anlagen wird in örtlicher Nähe im Erdgeschoss des Bahnhofsgebäudes untergebracht.

2.2.3 Aufzugsschacht

Die Aufzugsschächte werden im Straßenbereich als Stahlkonstruktionen mit einer Fassade aus Verbundsicherheitsglas hergestellt. Die Unterfahrten mit einer Tiefe von 1,40 m unter Oberkante (OK) Straßenebene werden in Stahlbeton ausgeführt.

Im Straßenbereich ist vor den Aufzugsschächten ein Schneefang angeordnet, der an das Entwässerungsnetz der Berliner Wasserbetriebe angeschlossen wird.

Die Entwässerung der Aufzugsdächer erfolgt über die Aufzugsfassaden in offene Rinnen.

Die Zugangsbereiche der Aufzugsschächte werden sowohl auf Straßenebene als auch auf Bahnsteigebene mit transparenten Vordächern hergestellt. Die Flächen des Gehweges werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder bestandsgleich hergestellt.

Das vorhandene Blindenleitsystem wird gemäß DIN 32984 an die neuen Aufzüge angepasst. Eine Abstimmung des Blindenleitsystems mit dem Beauftragten für Menschen mit Behinderung sowie dem ABSV erfolgt in der Ausführungsplanung.

2.3 Rohbauarbeiten

Unterfahrtebene:

- Aushub Erdreich im öffentlichen Straßenland
- Einbau einer massiven Stahlbetonkonstruktion bestehend aus Schachtwänden sowie einer Sohlplatte

- Umverlegung von Leitungen
- Anschluss der Entwässerungsleitungen

Straßenebene:

- Einbau eines Schneefangs
- Aufstellen der tragenden Stahlglaskonstruktion des Aufzuges
- Umsetzung von dauerhaft 5 Fahrradbügeln, Lichtmast 128 mit Verkehrsschild Nr. 267, Pollern und Verkehrsschild Nr. 238-10 / 1053-37 inklusive Mülleimer
- Anschluss der Zuwegung an die bestehende Gehwegfläche
- Erstellung einer Entwässerungsmulde mit Gefälle in Richtung Bordsteinkante
- Wiederherstellen der Gehwegfläche

Bahnsteigebene:

- Öffnen des Geländers im Bereich der Brückenkonstruktion
- Aufstellen der tragenden Stahlglaskonstruktion des Aufzuges
- Ergänzung Blindenleitsystem

2.4 Betriebstechnische Einbauten

Einbau der Aufzugstechnik, Betriebstechnische Einbauten durch die BVG-Fachabteilungen wie Beleuchtung, etc.

3. Brandschutzkonzept

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

Die Entrauchung der Aufzugsschächte erfolgt über Lüftungsgitter mit Insektenschutz an oberster Stelle der Aufzugstürme.

Es werden keine brennbaren Materialien verwendet.

Kabeldurchführungen für die Anbindung der Aufzugsanlage werden mit Brandschotts verschlossen.

Neben den Aufzugstüren wird der Hinweis: „Aufzug im Brandfall nicht benutzen“ angebracht

Die Schachtrauchung der Aufzüge erfolgt über Lüftungsgitter mit Insektenschutz an oberster Stelle des Aufzugs.

4. Inanspruchnahme von Grundstücken

Aufzug 1

Der geplante Aufzug 1 wird nach Fertigstellung die im Plan festgelegte Fläche von ca. 18,53 m² (einschl. Vordach, Schneefang und Entwässerungsrinne) einnehmen. Die Instandhaltung dieser Bauteile inkl. Rufsäule übernimmt die BVG.

Die Fläche des bestandsgleich herzustellenden Gehwegs beträgt ca. 22 m². Diese Fläche inkl. der Poller, Verkehrsschutzgitter sowie der Fahrradbügel geht in das Fachvermögen des Straßen- und Grünflächenamts des Bezirks Friedrichshain - Kreuzberg von Berlin über.

Aufzug 2

Der geplante Aufzug 2 wird nach Fertigstellung die im Plan festgelegte Fläche von ca. 15,61 m² (einschl. Vordach, Schneefang und Entwässerungsrinne) einnehmen. Die Instandhaltung dieser Bauteile inkl. Rufsäule übernimmt die BVG.

Die Fläche der umzugestaltenden Mittelinsel beträgt ca. 39,11 m². Diese Umgestaltung beinhaltet unter anderem die Anpassung und die Neuverlegung von Bordsteinen sowie das Herstellen der neuen

Fahrbahnmarkierung. Außerdem die Versetzung des Lichtmastes 128 mit Verkehrszeichen Nr. 267 und des Verkehrszeichens Nr. 238-10 / 1053-37 inkl. Mülleimer. Diese Fläche geht in das Fachvermögen des Straßen- und Grünflächenamt der Bezirks Friedrichshain – Kreuzberg von Berlin über. Die versetzten Objekte verbleiben in der bisherigen Zuständigkeit.

Für die oben genannten Flächen begehren wir eine dauerhafte Sondernutzung öffentlichen Straßenlandes.

Die verkehrsbehördliche Anordnung zur Umsetzung des Straßenschilds wird mit diesem Antrag begehrt.

5. Grundwassereingriffe

Die Unterkanten der Fundamente der Aufzugsunterfahrten liegen ca. 0,30 Meter oberhalb des Grundwasserspiegels (HGW + 33,10). Es findet kein Eingriff in das Grundwasser statt.

6. Natur und Landschaft

Es werden durch die Maßnahmen keine Grünflächen versiegelt. Bäume und Sträucher sind durch die Maßnahmen nicht betroffen.

7. Lärmbelästigungen

Die Abbrucharbeiten und Neubauarbeiten werden auf 8 Stunden pro Werktag beschränkt. Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen sowie nachts sind nicht geplant. Parallelarbeiten auf mehreren Teilbereichen der Baustelle werden vermieden. Die Betonpumpe und der Kran werden möglichst weit von den Wohnhäusern entfernt aufgestellt. Sämtliche 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 Schlesisches Tor ist denkmalgeschützt.

Die geplanten Standorte 1 und 6 sind mit der Denkmalbehörde abgestimmt.

Weitere Abstimmungen zu den Details der Gestaltung des Aufzugs erfolgen in der Ausführungsplanung.

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

9. Straßenverkehrliche Belange

Variante 1 Aufzug 1 - Bahnsteig I Richtung Uhlandstraße

Für die Rohbauausführung des Aufzugs 1 ist auf der nordöstlichen Seite des Bahnhofs Schlesisches Tor eine rechteckige Baugrube mit den Abmessungen von ca. 6,50 m x 5,00 m herzustellen.

Die Baustelleneinrichtung fasst die Baugrube mit ein. Diese wird für den Aufzug 1 im Bereich des Gehwegs nördlich des Bahnhofs Schlesischen Tors angeordnet. Die BE- Fläche beträgt ca. 90 m². Die vorgesehenen Flächen werden durch Bauzaun und Bautoranlagen von den Verkehrsflächen abgegrenzt. Die BE- Flächen liegen nur auf dem Gehweg. Zwischen Bahnhofsgebäude und BE-Fläche verbleibt eine Mindestbreite von 2,33 m.

Für den Bau des Aufzugs 1 fallen während der Bauzeit 10 Fahrradbügel weg. Während der Bauzeit wird die Lichtsignalanlage im Bereich des Aufzugs 1 während der Bauzeit zurückgebaut und gesichert. Der rechte Mast mit Ausleger wird während der Bauphase als ausreichend errichtet.

Für die Baustelleneinrichtung sowie für die Bauausführung im Bereich des öffentlichen Straßenlands wird eine temporäre Sondernutzung von ca. 12 Monaten geplant.

Variante 6 Aufzug 2 - Bahnsteig II Richtung Warschauer Straße

Für die Rohbauausführung des Aufzugs 2 südwestlich des U- Bahnhofs Schlesischen Tors ist eine rechteckige Baugrube mit den Abmessungen von ca. 6,50 m x 6,00 m herzustellen.

Die Baustelleneinrichtung fasst die Baugrube mit ein und befindet sich für den Aufzug 2 südwestlich des Bahnhofs Schlesischen Tors auf dem Gehweg und der Wendefahrbahn.

Die BE- Fläche wird eine Fläche von ca. 270 m² einnehmen.

Um die Einschränkungen im Übergang von der Skalitzer auf die Oppelner Straße (Hauptverkehrsrichtung) möglichst gering zu halten wird die Baustelle für den Aufzug 2 hauptsächlich auf der Wendefahrbahn unter der Hochbahn eingerichtet. Die zweispurige Verkehrsführung in Richtung Schlesisches Tor wird über eine Länge von ca. 20m auf einen Fahrstreifen reduziert. Während der Bauzeit ist die Wendefahrbahn für den motorisierten Verkehr gesperrt, der Radfahrstreifen wird freigehalten. Fußgänger müssen das Bahnhofsgebäude über den nördlichen Gehweg passieren.

Für die Baustelleneinrichtung sowie für die Bauausführung im Bereich des öffentlichen Straßenlands wird eine temporäre Sondernutzung von ca. 12 Monaten geplant.

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

10. Eingriffe in den Leitungsbestand

Nach Abfragen der Leitungsträger befinden sich im Baufeld des Aufzug 1 folgende Versorgungsleitungen:

- Berliner Wasserbetriebe
- NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg
- Vodafone
- Telekom

Für die Bauarbeiten zum Aufzug 1 müssen die Gasleitung der NBB sowie die Trinkwasserleitung der BWB bauzeitlich geschützt werden. Die Leitungen der Telekom bzw. Vodafone müssen dauerhaft umverlegt werden.

Nach Abfragen der Leitungsträger befinden sich im Baufeld des Aufzugs 2 folgende Versorgungsleitungen:

- Stromnetz Berlin

Die Leitung der Stromnetz Berlin sowie der Lichtmast 128 müssen dauerhaft umverlegt werden.

Für die Standortgenehmigungen der geplanten Aufzüge 1 (Variante 1) und 2 (Variante 6) begehren wir die grundsätzliche Zustimmung der notwendigen Leitungsumverlegungen.