

Erläuterungsbericht

Genehmigt

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

10 EA

Berlin, den *04.10.2023*

Im Auftrag

V. Müller



Plangenehmigungsunterlagen

für die Baumaßnahme

**Neubau von zwei Treppenzugängen (III/2 und III/4) sowie
von zwei Entrauchungsschächten und barrierefreier Ausbau - Bahnsteig**

Projekt Nr.: A27257
Strecke / Linie: MC / U6
Bauwerk: C315, C316, C317
Bauwerksbuch: 334-02

Bauvorhaben: U-Bahnlinie 6
U-Bahnhof Paradesstraße (Ps)

Auftraggeber: Berliner Verkehrsbetriebe
Bereich Infrastruktur
Technisches Büro
Projektleitung U-Bahn
Usedomer Straße 24 in 13355 Berlin



**Objekt- und
Tragwerksplanung** ~~Ingenieurbüro Teska + Weghoff~~ **TESKA INGENIEURE**
Isoldestraße 2 in 12159 Berlin
Telefon 030 ~~857-57-59-0~~ 58 68 76 41
~~Telefax 030-857-57-59-9~~
info@teska-ing.de
(vormals Teska + Weghoff)

Projekt intern: 09-22-Ps


Der Betriebsleiter
U-Bahn

Für die Aufstellung: Berlin, den ~~20.05.2016~~
02.02.2022


Dipl.-Ing. Axel Teska



Inhaltsverzeichnis

A. Erläuterungsbericht

1.	Allgemeines / Planungsaufgabe	3
2.	Standortabwägung / Verkehrskonzept.....	5
3.	Technische Beschreibung	910
4.	Brandschutz	1012
5.	Inanspruchnahme von Grundstücken	1112
6.	Grundwassereingriffe.....	1315
7.	Natur und Landschaft	1415
8.	Lärmbelastung.....	1416
9.	Denkmalschutz	1416
10.	Strassenverkehrliche Belange Andienung der Baustelle	1517
11.	Eingriff in den Leitungsbestand	1618
12.	Sonstiges.....	1720
13.	Planungsbeteiligte	1821

B. Anlagen

B.1A	Gehölzwertgutachten, Büro Neumann-Gusenburger Leslie Bögner, Dipl.-Ing.(FH) Flächen des Bezirks Tempelhof-Schöneberg vom 28.12.2012 08.08.2020. sowie Überarbeitung des Fachgutachtens, Büro Neumann-Gusenburger vom 03.05.2016
B.2A	Überarbeitung des Gehölzwertgutachten, Büro Neumann-Gusenburger Leslie Bögner, Dipl.-Ing.(FH) Flächen des Landes Berlin einschließlich Angaben zu Ersatzpflanzungen vom 27.04.2016 07.08.2020
B.3	Angaben für Standorte von Ersatzpflanzungen, Büro Neumann-Gusenburger Flächen des Bezirks Tempelhof-Schöneberg vom 17.05.2016
B.4	Angaben für Standorte von Ersatzpflanzungen, Büro Neumann-Gusenburger Flächen des Landes Berlin vom 13.05.2016 sowie Schreiben und Stellungnahme der Tempelhof Projekt-GmbH vom 18.05.2016 zu Ersatzpflanzungen s. B.1A
B.5A	Brandschutzkonzept für U- Bahnhöfe der Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) 159awk11-G12 für den U- Bahnhof Paradesstraße (U6) in Berlin ± 2. Revision- Fort- schreibung- Gutachtliche Detailstellungnahme 159awk11-G2 vom 02.12.2015 01.08.2019 Rauchschutznachweis für den U-Bahnhof Paradesstraße, Ingenieurbüro AWK
B.6	Entfluchtungsberechnung für den U-Bahnhof Paradesstraße der BVG, VBU-KBT1 mit Stand vom 10.05.2016

C.	Planunterlagen			
C.1	Bahnsteig- / Verteiler- und Straßenebene Standortabwägungen	Stand vom 29.04.2016 02.02.2022	M 1:750	Ps_PG001a
C.2	Straßenebene Lageplan	Stand vom 29.04.2016 02.02.2022	M 1:500	Ps_PG002a
C.3	Verteilerebene Grundriss Achse 01 bis 25, Schnitte, Ansichten	Stand vom 29.04.2016 02.02.2022	M 1:100	Ps_PG003a
C.31	Straßenebene Lageplan Dienstbarkeiten und Grunderwerbsplan	Stand vom 02.02.2022	M 1:250	Ps_PG0031
C.4	Verkehrsführungsplan Büro Lahmeyer Deutschland GmbH Bauzeitliche Verkehrsführung Bauphase 1	Stand vom 29.04.2016 02.02.2022	M 1: 2500	Ps_VP00±3
C.5	Verkehrsführungsplan Bauzeitliche Verkehrsführung Bauphase 2	Stand vom 29.04.2016	M 1:250	Ps_VP002
C.6	Raumverteilungsplan Büro Lahmeyer Deutschland GmbH Bestand und Planung	Stand 04.05.2016 02.02.2022	M 1:200/250	RVP-001-€ D

A. Erläuterungsbericht

1. Allgemeines

1.1. Anlass und Planungsaufgabe

Der U-Bahnhof Paradesstraße verfügt derzeit nur über eine zentral über dem Bahnsteig angeordnete Verteilerhalle mit zwei auf die Westseite des Tempelhofer Damms abzweigenden Verteilergängen, an deren Ende nördlich und südlich der Paradesstraße die Ausgänge I/1 und ~~II/1~~ ^{III/3} II/1 liegen. ~~II/1~~ ^{III/1}

Da eine ausreichend schnelle Entfluchtung des Bahnhofs im Brandfall mit den vorhandenen Ausgängen allein nur unter Zuhilfenahme behelfsmäßiger Maßnahmen (Gleisabohlung bis Notausstieg) sichergestellt ist, besteht nunmehr die Notwendigkeit, die derzeitige Entfluchtungssituation durch den Einbau eines von der zentralen Verteilerhalle räumlich und somit brandschutztechnisch unabhängigen Ausgangs (III/4) in einen zur Tunnelbauabschnittlinie (Entwurf) regelkonformen Zustand zu bringen.

Zudem gewinnt der U-Bahnhof Paradesstraße, seit der neuerlichen Nutzung der Tempelhofer Freiheit (ehemals Flughafen Tempelhof) als Freizeit- und Aktionsgelände, enorm an Bedeutung. Es ist daher erforderlich für die steigende Zahl der Fahrgäste eine Zuwegung zum Bahnhof zu schaffen (Ausgang III/2), die unmittelbar vom Bahnsteig aus auf die Ostseite des Tempelhofer Damms führt und sich am westlichen Zugang zur Tempelhofer Freiheit orientiert, der sich südlich des Bahnhofs Paradesstraße, gegenüber der Hoepfnerstraße befindet.

Um die Entrauchung des Bahnhofs für die Entfluchtungszeit zu gewährleisten, sind die vorhandenen und neuen Ausgänge nicht ausreichend. Wie das vorliegende Rauchschutzgutachten zeigt, sind zusätzliche Entrauchungsöffnungen in Form von Schächten zwischen Tunnelebene und Straßenebene erforderlich.

Seit der Fertigstellung des heutigen Flughafengebäudes und der damit einhergehenden Umverlegung des Haupteingangs des Flughafengeländes zum heutigen Platz der Luftbrücke, war die unterirdische Verteilerhalle in ihrer vollen Größe sowie die beiden, am östlichen Ende der Verteilerhalle befindlichen und zum ursprünglichen Empfangsgebäude des Flugfeldes ausgerichteten, Ausgänge entbehrlich. Diese Ausgänge wurden daher bereits 1936 zurückgebaut.

~~Da der Flughafen mittlerweile entwidmet und kein Flugverkehr mehr zu erwarten ist, wird dieser östlich des Tunnels gelegene Teil der Verteilerhalle zugunsten eines neuen Zugangs (III/4) aufgegeben und bis in eine Tiefe von 2,0 m unter dem Gelände abgebrochen. Der vollständige Abbruch ist für die weitere Nutzung der Fläche nicht erforderlich und wird aus wirtschaftlichen Gründen nicht durchgeführt.~~

~~Um die Entlassung aus der planrechtlichen Verantwortung gem. §28, PBefG wird gebeten.~~

1.2. Bahnhofsbeschreibung

Der U- Bahnhof Paradesstraße (Ps) befindet sich an der westlichen Grenze des ehemaligen Flughafens Tempelhof. Die Linie U6, ehemals Nord-/ Südbahn oder Linie C, wurde in den Jahren 1912 bis 1923 von Seestraße bis Mehringdamm (ehem. Belle-Alliance-Straße) als Großprofil gebaut.

Später wurden folgende weitere Streckenabschnitte gebaut und in Betrieb genommen:

1926 Mehringdamm bis Bhf. Platz der Luftbrücke (ehem. Bhf. Kreuzberg)

1927 Bhf. Kreuzberg bis Bhf. Paradesstraße (ehem. Bhf. Flughafen)

1929 Bhf. Paradesstraße bis Bhf. Tempelhof (Südring)

Der Bahnsteig des nach den Plänen von A. Grenander gebauten Bahnhofes Paradesstraße liegt ca. 7,30 m unter der Geländeoberkante. Der Bahnhof besitzt einen Mittelbahnsteig, von dem ursprünglich 4 Treppen in eine mittig über dem Bahnsteig angeordnete Verteilerhalle führten. Von der Verteilerhalle aus führen zwei ca. 30 m lange Verteilergänge unter dem Tempelhofer Damm nach Westen zu den nördlich und südlich der Paradesstraße gelegenen Ausgängen. Zwei weitere Ausgangstreppen, die nach Osten direkt zum Flughafen führten, wurden neun Jahre nach Fertigstellung des Bahnhofs bereits wieder geschlossen und teilweise zurück gebaut.

Ende der 80er Jahre wurde der Bahnhof barrierefrei ausgestattet. Dabei wurden drei der vier Bahnsteigtreppen zugunsten eines Aufzuges sowie Betriebsräumen aufgegeben und die Verteilerhalle auf ihr heutiges Maß verkleinert. Im Zuge dieser Umbaumaßnahmen erhielt der Bahnhof eine komplett neue Wandgestaltung.

Derzeit gibt es keinen Treppenausgang auf der Ostseite des Tempelhofer Damms, durch den die Tempelhofer Freiheit ohne Straßenüberquerung erreichbar ist.

1.3. Lage in der Umgebung

Die Tunneltrasse der Nord- Südbahn verläuft in diesem Streckenabschnitt nicht direkt unter dem Tempelhofer Damm, sondern parallel hierzu ca. 10,00 m nach Osten versetzt. Die Straße wird im Osten durch das Flughafengebäude und im Westen durch Wohnbebauung flankiert. Der Bahnhof befindet sich im Kreuzungspunkt des Tempelhofer Damms und der Paradesstraße. Parallel zum Tempelhofer Damm, nördlich der Paradesstraße, verläuft auf dem Flughafengelände der Werner-Loebermann-Weg als nichtöffentliche Erschließung von flughafeninternen Parkplätzen.

2. Standortabwägung / Verkehrskonzept

2.1. Beschreibung der Variante A

Zur Verbesserung der Entfluchtungssituation des Bahnsteigs, werden die beiden in den Drittelspunkten befindlichen ehemaligen Bahnsteigtreppen reaktiviert, womit eine gleichmäßige Entfluchtung des Bahnsteiges sichergestellt wird.

Die nördliche Innentreppe 1 führt vom Bahnsteig in einen neuen und baulich getrennten Vorraum und von dort über einen neuen Ausgang (III/4) direkt ins Freie, wodurch ein brandschutztechnisch unabhängiger neuer Zugang geschaffen wird. Die Anordnung des Ausgangstroges erfolgt innerhalb der Fläche der ~~abzubrechenden~~ ehemaligen Verteilerhalle und somit reicht die ~~in einer ohnehin vorhandenen~~ Baugrube von OK Gelände bis zur OK der vorhandenen Decke.

Auf Straßenebene befindet sich der neue Ausgang im Bereich einer unbefestigten Rasenfläche und schneidet in die bestehende, höhenversetzte Grünfläche ein. Er orientiert sich nach Osten zum ehemaligen Flughafengebäude und stellt somit die erforderliche Zuwegung für berufliche als auch touristische Nutzer der nördlich liegenden Gebäudeteile dar.

Die Innentreppe 3 wird als zusätzliche Verbindung zwischen Bahnsteig und der vorhandenen zentralen Verteilerhalle reaktiviert. Zudem wird ein neuer Hauptaustgang (III/2) von dieser Verteilerhalle in südliche Richtung auf die Straßenebene geführt, der mit 4,0 m Breite die Fahrgäste zu den Freiflächen der Tempelhofer Freiheit leitet. Dieser Ausgang liegt größtenteils in einem Grünstreifen und geringfügig im angrenzenden Parkplatz.

Zur Sicherstellung der ausreichenden Entrauchung sind neben den Treppenöffnungen zwei zusätzliche Entrauchungsschächte erforderlich, die am nördlichen und südlichen Bahnhofsende angeordnet werden und auf Straßenebene im Bereich von mit Sträuchern bewachsenen Grünstreifen liegen.

Beide Ausgänge und Entrauchungsschächte befinden sich auf Flächen des ehemaligen Flughafens Tempelhofer und somit auf Erholungsflächen des Landes Berlin.

2.2. Beschreibung der Variante B

Eine verbesserte Entfluchtungssituation des Bahnsteigs wird erreicht, indem zwei neue Ausgänge von der Bahnsteigebene auf das Straßenniveau geführt werden und die ehemalige Innentreppe 3 wieder eröffnet wird. Die neuen Treppen werden am nördlichen sowie am südlichen Bahnsteigende angeordnet. Die zu reaktivierende Innentreppe 3 führt als zusätzliche Treppe in die vorhandene, zentrale Verteilerhalle.

Der neue nördliche Ausgang (III/4) wird im Bereich der dortigen Betriebsräume als zweiläufige, abgewinkelte Treppe geplant und führt als brandschutztechnisch unabhängiger Fluchtweg in einer Höhe von 2,95 m ü. OK Bahnsteig über Gleis 1 zur Tunnelwand und von dort in einem neuen Treppenschacht ins Freie. Somit reicht die Baugrube von OK Gelände bis ca. 4,00m unter der OK der vorhandenen Decke. In Straßenebene liegt der Ausgang vollständig in einem mit Strauchwerk bepflanzten Grünstreifen neben dem Werner-Loebermann-Weg.

Die neue südliche Ausgangstreppe (III/2) führt als 4,0 m breite und gerade, vierläufige Treppe direkt zur Straßenebene und liegt auf Bahnsteigebene als auch auf Verteilerhallenebene teilweise in derzeitigen Betriebsräumen, die dafür umgebaut bzw. verlegt werden müssen. Somit reicht die Baugrube von OK Gelände bis zur OK der vorhandenen Decke. In Straßenebene befindet sich der Ausgang vollständig im Bereich des Parkplatzes.

Zur Sicherstellung der ausreichenden Entrauchung sind neben den Treppenöffnungen zwei zusätzliche Entrauchungsschächte erforderlich, die mindestens die Querschnitte aus Variante A aufweisen. Hinsichtlich der Entrauchungssituation wird diese Variante durch den Brandschutz-Gutachter nicht empfohlen (s. Nr. 9.5, S. 40 des Gutachtens AWK).

Der Ausgang III/4 liegt zum Teil im öffentlichen Straßenland, ein Teil des Ausgangs III/4, der Ausgang III/2 und beide Entrauchungsschächte befinden sich auf Flächen des ehemaligen Flughafen Tempelhofs und somit auf Erholungsflächen des Landes Berlin.

2.3. Beschreibung der Variante C

Die Entfluchtungssituation wird durch den Einbau von zwei neuen Ausgangstreppe und die Reaktivierung zweier Innentreppen verbessert. Die beiden ehemaligen Innentreppen 1 und 3 führen dann in die vorhandene zentrale Verteilerhalle. Von dort führt ein neuer, 4,0 m breiter Ausgang (III/4) mit südlicher Ausrichtung in Aufzugsnähe auf die Straßenebene. Hier liegt er in einem mit Strauchwerk bewachsenen Grünstreifen.

Der zweite, räumlich unabhängige Ausgang (III/2) wird ca. 65 m weiter südlich als direkter Ausgang von der Bahnsteig- auf die Straßenebene errichtet, wo er auf dem Parkplatz mündet. Beide Ausgänge befinden sich im Bereich des Tunnels, somit reicht die Baugrube von OK Gelände bis zur OK der vorhandenen Decke.

Um diese Südausrichtung des neuen Ausgangs III/2 zu erreichen, sind sowohl in der Verteilerebene als auch auf der Bahnsteigebene Umbauten erforderlich. Die Betriebsräume der südlichen Trompete, u.a. das dort befindliche Gleichrichterwerk, müssen auf die Nordseite verschoben werden. Auf diese Weise erfolgt eine Verschiebung des Bahnsteiges um ca. 31,00 m nach Süden.

Zur Sicherstellung der ausreichenden Entrauchung sind neben den Treppenöffnungen zwei zusätzliche Entrauchungsschächte erforderlich, die mindestens die Querschnitte aus Variante A aufweisen. Hinsichtlich der Entrauchungssituation wird diese Variante durch den Brandschutz-Gutachter nicht empfohlen (s. Nr. 9.5, S. 40 des Gutachtens AWK).

Beide Ausgänge und Entrauchungsschächte befinden sich auf Flächen des ehemaligen Flughafen Tempelhofs und somit auf Erholungsflächen des Landes Berlin.

Kriterium	Variante A	Variante B	Variante C
Verbesserung der Entfluchtung	+	+	+
Verbesserung der Entrauchung	+	-	-
Lage der Treppen auf dem Bahnsteig	+	0	++
Verlauf der Wege	++	-	+
Ausrichtung der Ausgänge / Lage im Straßenland	++	-	+
Eingriffe in Natur und Landschaft	0	0	-
Eingriffe ins Bauwerk	0	--	--
Eingriffe in Betriebsräume	0	-	--
Eingriffe in den Leitungsbestand	0	-	--
Verlust von Parkplätzen	-	--	--
Wirtschaftlichkeit	++	-	--

0 ————— = durchschnittlich
 + / ————— = eher positiv / negativ auswirkend
 ++ / ————— = deutlich positiv / negativ auswirkend

2.4. Fazit

Die Anordnung der neuen Ausgänge in Variante A auf Bahnsteigebene als auch auf Straßenniveau ist im Hinblick auf Entfluchtung, Einsehbarkeit und Optimierung der Wegeführung sehr positiv zu bewerten. Der neue Ausgang III/4 orientiert sich zum ehemaligen Flughafen-gebäude und erfasst so die dort ansässigen Büros als auch die Besucherströme zu bereits vorhandenen und zukünftigen touristischen Arealen im nördlichen Bereich des ehemaligen Flughafens. Durch die Wegeführung über eine getrennte Vorhalle zur Innentreppe 1, wird die brandschutztechnische Trennung erreicht.

Der Ausgang III/2 ermöglicht für die Besucher des Tempelhofer Feldes eine wesentlich bessere Orientierung. Der vorhandene Aufzug wird in die neue Gestaltung der Außenanlagen mit einbezogen und ist dadurch leichter auffindbar. Der Fahrgast hat nunmehr die Möglichkeit, sich in der vorhandenen zentralen Verteilerhalle, in die er über zwei von drei Innentreppen gelangt, für einen westlich oder östlich des Tempelhofer Damms liegenden Ausgang zu entscheiden.

Durch die reaktivierten zwei Innentreppen, stehen nun drei Fluchtwege vom Bahnsteig und, durch die getrennten Verteilerhallen, zwei getrennte Fluchtwege aus dem Bahnhof zur Verfügung. Die zusätzlichen Entrauchungsschächte sind in ihrer Größe und Lage für die Variante A optimiert (s. Nr. 9.5, S. 39 des Gutachtens AWK) und führen gemeinsam mit den neuen Fluchtwegen zu einer wesentlich verbesserten und regelkonformen Entfluchtung des Bahnhofs.

Für den Einbau des neuen Ausgangs III/2 und die Umgestaltung des Zugangsbereiches Aufzug/Ausgang, entfallen mehrere Sträucher und zwei geschützte Bäume. ~~Durch~~ Für die Anordnung des neuen Ausgangs III/4 im Bereich der ~~zurückzubauenden~~ ehemaligen Verteilerhalle, ~~kommt es~~ entfallen hier zu ~~keinen zusätzlichen Eingriffen in Natur und Landschaft~~ ebenfalls zwei geschützte Bäume. Aufgrund des abfallenden Geländes, wird für die Herstellung einer ebenen und sicher begehbaren Umgebung des Ausgangs ein Geländeeinschnitt erforderlich, der durch eine niedrige Mauer gesichert wird. ~~Mehr als die Hälfte der zusätzlichen Pflasterflächen werden durch eine neu geschaffene Grünfläche nordöstlich des Ausgangs kompensiert.~~

Am Ausgang III/2 entfallen ~~neun~~ ca. sieben Stellplätze auf dem Parkplatz der Tempelhof Projekt GmbH. Straßenverkehrliche Einschränkungen bestehen nach Fertigstellung der Baumaßnahme nicht.

Die statischen Eingriffe in das Bauwerk sind im Rahmen der geplanten Maßnahmen vergleichsweise gering, da für den Einbau der neuen Treppen und Ausgänge weitestgehend vorhandene Öffnungen in Tunnelwand und -decke genutzt werden. Die dadurch erforderliche Umlegung von Betriebsräumen ist mit geringem Aufwand möglich.

Variante A ist aufgrund der Anordnung der Ausgänge und deren Nutzbarkeit sowohl für die Verbesserung der Entfluchtung als auch für die sinnvolle Wegeführung, der gleichmäßigen Verteilung der neuen Treppen auf Bahnsteigebene und im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit die Vorzugsvariante.

Durch die Anordnung der neuen Treppen auf Bahnsteigebene in Variante B entstehen zwei baulich getrennte Ausgänge, die direkt ins Freie führen. Die Verteilerhalle wird durch eine weitere Innentreppe 3 an den Bahnsteig angeschlossen. Die Orientierung der beiden Ausgänge in Richtung Süden zum Tempelhofer Feld (Ausgang III/2) und in Richtung Norden am Werner-Loebermann-Weg (Ausgang III/4), führt zwar zu einem großen Einzugsgebiet, jedoch liegen die Ausgänge sehr weit auseinander und bilden keine räumliche Einheit mit dem Aufzug. Der neue Ausgang III/4 bewirkt zwar eine Verbesserung der Entfluchtung, ist aber sehr schlecht einsehbar und stellt keine optimale Verbindung zum Tempelhofer Feld und den hier befindlichen Gebäuden her.

Die zusätzlichen Entrauchungsschächte müssen für Variante B in Größe und Lage mindestens den Anforderungen der Variante A genügen.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind gering, Baumfällungen sind nicht erforderlich. Die Ausgänge befinden sich hauptsächlich im Bereich von nicht versiegelten Flächen mit Strauchwerk bzw. im Bereich des Parkplatzes.

Am Ausgang III/2 entfallen 10 Stellplätze auf dem Parkplatz der Tempelhof Projekt GmbH. Straßenverkehrliche Einschränkungen bestehen nach Fertigstellung der Baumaßnahme nicht. Die statischen Eingriffe in den Bestand sind deutlich größer als bei Variante A, da für den Ausgang III/2 zwei Bahnsteigstützen abgebrochen und abgefangen werden müssen. Zudem müssen für Ausgang III/4 ebenfalls Umbauten erfolgen. Der Aufwand für die Umlegung und den Umbau von Betriebsräumen ist relativ gering.

Aufgrund der weit verteilten Anordnung der Ausgänge auf Straßenebene, der schlechten Einsehbarkeit des Ausgangs III/4 sowie der großen statischen Eingriffe in das Bauwerk stellt Variante B im Hinblick auf Nutzbarkeit und Wirtschaftlichkeit keine sinnvolle Alternative zu Variante A dar.

Die Orientierung der neuen Ausgänge und Treppen bei Variante C ist optimal, Ausgang III/2 endet ca. 70,00 m näher am Eingang zum Tempelhofer Feld als bei Variante A.

Auch auf Bahnsteigebene ermöglicht diese Variante eine klare Zuordnung der Ausgänge: Die nördlichen Bahnsteigtreppe führen in die Verteilerhalle, von wo aus man die westlichen oder östlichen Ausgänge erreicht. Der südliche Ausgang III/2 führt direkt auf die Straßenebene in Richtung Tempelhofer Feld.

Der Ausgang III/4 bildet, wie bei Variante A, eine Einheit mit dem bestehenden Aufzug. Die Nutzung der bestehenden Öffnungen für die neuen Treppen auf Bahnsteigebene, bewirkt eine Konzentration der Ausgänge in der nördlichen Bahnsteighälfte.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind etwas größer als bei Variante A, da für den Einbau des Ausgangs III/2 zumindest Strauchwerk im Grünstreifen entfernt werden muss.

Am Ausgang III/2 entfallen auch hier 10 Stellplätze auf dem Parkplatz der Tempelhof Projekt GmbH. Straßenverkehrliche Einschränkungen bestehen nach Fertigstellung der Baumaßnahme nicht.

Die Eingriffe in das Bestandsbauwerk sind bei dieser Variante jedoch außerordentlich hoch: Durch die Verschiebung des Bahnsteigs müssen vier Stützen abgebrochen und abgefangen und sämtliche Betriebsräume von der südlichen Trompete an das nördliche Bahnsteigende verlegt werden. Hierzu gehören u.a. der Batterieraum und das Gleichrichterwerk, was zusätzlich einen hohen technischen Aufwand erfordert.

Die Erschließung des Bahnhofs ist bei Variante C sehr gut, jedoch sind die statischen und technischen Eingriffe in das Bauwerk bei dieser Variante so massiv, dass sie nicht als Vorzugsvariante in Betracht kommt.

Fazit:

Kriterium	Variante A	Variante B	Variante C
Verbesserung der Entfluchtung	+	+	+
Verbesserung der Entrauchung	+	-	-
Lage der Treppen auf dem Bahnsteig	+	0	++
Verlauf der Wege	++	--	+
Ausrichtung der Ausgänge / Lage im Straßenland	++	-	+
Eingriffe in Natur und Landschaft	0	0	-
Eingriffe ins Bauwerk	0	--	--
Eingriffe in Betriebsräume	0	-	--
Eingriffe in den Leitungsbestand	0	-	--
Verlust von Parkplätzen	-	--	--
Wirtschaftlichkeit	++	-	--

0 = durchschnittlich
+ / - = eher positiv / negativ auswirkend
++ / -- = deutlich positiv / negativ auswirkend

3. Technische Beschreibung

3.1. Teilmaßnahmen und Gestaltung

Der neue Ausgang III/2 wird als Stahlbetontragwerke mit einer lichten Breite von 4,00 m südlich der vorhandenen Verteilerhalle angeordnet und an diese angeschlossen. Durch die Reaktivierung der daneben befindlichen Innentreppe 3 mit einer Breite von 2,40 m wird eine direkte Verbindung zwischen Straßen- und Bahnsteigebene ermöglicht.

Der neue Ausgang III/4 wird mit einer lichten Breite von 2,40 m als Stahlbetontragwerk mit schräger Sohle vor der östlichen Außenwand der Verteilerhalle errichtet. Die Herstellung des Ausgangstrogs erfolgt dabei in der ~~für den Teilabbruch der~~ ehemaligen Verteilerhalle ~~notwendigen Baugrube~~. Durch die Wiederinbetriebnahme der Innentreppe 1 kann der neue Ausgang über einen von der vorhandenen Verteilerhalle baulich getrennten Verteilergang vom Bahnsteig aus erreicht werden.

Beide Ausgänge erhalten Geländer und ein Bahnstationsnamenstransparent in Straßenebene sowie einen ~~Schneefang~~ Aufmerksamkeitsfeld anstelle des ursprünglich geplanten Schneefangs, ~~der am Entwässerungsnetz der Berliner Wasserbetriebe angeschlossen wird.~~ Für die Entwässerung ~~desr vorgelagerten Ausganges III/4~~ Ausgänge wird am Treppenfuß eine Pumpenanlage installiert. Die Entwässerung erfolgt über eine Druckleitung in einen Entspannungsschacht und von hier ins Netz der **BVG BWB**.

Die Gestaltung der Farben und Oberflächen erfolgt für die bestehenden und die neuen Bauteile entsprechend dem BVG-Standard und dem Farbkonzept der BVG für den Bahnhof Paradesstraße.

Die neuen Entrauchungsschächte werden als Stahlbetonschächte von der Tunneldecke bis zur Straßenebene geführt und dort mit einer, ca. 15 cm über Niveau liegenden, Einfassung abgeschlossen. Der Verschluss der Fläche erfolgt mit einem Gitterrost nach BVG-Richtlinien.

Im Zuge ~~desr~~ Gestaltung einer neuen Verteilerhalle am Ausgang III/4 werden zur besseren Entfluchtung Wände in der ehemaligen Verteilerhalle abgebrochen. ~~begleitenden Teilabbruchs der Verteilerhalle, werden sämtliche Bauteile der Verteilerhalle, die östlich des eigentlichen Tunnelquerschnitts in erster Tiefenlage errichtet wurden, im Schutze eines Verbaus bis in eine Tiefe von 2,00 m unter Gelände vollständig abgebrochen. Die im Erdreich verbleibende Sohle wird ausreichend perforiert, um das Versickern des Oberflächenwassers zu gewährleisten. Die bereits in den 1930er Jahren zurückgebauten Ausgänge am östlichen Rand der Verteilerhalle, werden nur soweit abgebrochen, wie es erforderlich und ohne Gefährdung des dort verlaufenden Entwässerungskanals möglich ist.~~

Die neuen erdberührten Bauteile der Ausgänge und Entrauchungsschächte werden ~~östliche Außenwand der Verteilerebene wird als Stahlbetonwand ergänzt und nach BVG-Standards abgedichtet.~~ Im Anschluss erfolgen die Verfüllung der Baugrube und die Wiederherstellung der Oberfläche.

3.2. Bauablauf

Die Gesamtmaßnahme des Neubaus der Zugänge und der Entrauchungsschächte ~~sowie des Teilabbruchs der Verteilerhalle~~ wird in ~~zwei~~ einer Bauphase ~~unterteilt~~ verwirklicht, ~~um die Zufahrt zur Tempelhofer Freiheit über die Paradesstraße zu jeder Zeit zu ermöglichen. Den weitaus größten Teil stellt dabei der Flächenbedarf zum Teilabbruch der Verteilerhallen dar.~~ In ~~Bauphase 1~~ wird der südliche Teil des ~~Abbruchs, der Einbau des Ausganges III/2 sowie des südlichen Entrauchungsschachtes 3 durchgeführt. Der nördliche Entrauchungsschacht 2 wird gleichzeitig in einer separaten Baugrube hergestellt. In Bauphase 2 erfolgt der Abbruch der nördlichen Restfläche der Verteilerhalle sowie der Einbau des Ausganges III/4.~~

Eine Beeinträchtigung des Straßenverkehrs auf dem Tempelhofer Damm ist zu keiner Zeit vorgesehen und zu erwarten.

Die in der Verteilerhallenebene erforderlichen Arbeiten einschließlich der ~~umfangreichen~~ Abbruchtätigkeiten, werden vorrangig in nicht von Fahrgästen genutzten Bereichen durchgeführt. Andere Baustellenbereiche werden durch Trennwände von Flächen mit Fahrgastverkehr

abgetrennt, so dass nahezu alle Arbeiten, wie auch die Lärm und Staub verursachenden Abbrucharbeiten, tagsüber, in der normalen Arbeitszeit erfolgen können.

Die Nutzung der vorhandenen Ausgangstreppenanlagen bleibt über die gesamte Bauzeit uneingeschränkt gewährleistet. Nächtliche Arbeiten sind nicht vorgesehen. Im Übrigen werden die Regelungen der AVV-Baulärm beachtet.

Für die bauzeitliche Verkehrsführung siehe Punkt 10.

4. Brandschutz

Ziel der Maßnahme ist u.a. die Erzielung einer ausreichenden Entfluchtung und Entrauchung des Bahnhofs im Brandfall. Durch die neuen Ausgänge i.V.m. den neuen Entrauchungsschächten wird dieses Ziel erreicht und in der ~~1. Revision der Gutachtlichen Detailstellungnahme~~ 2. Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes für den U- Bahnhof Paradesstraße des Büros Arndt-Weiher-Koch vom ~~02.12.2015~~ 01.08.2019 nachgewiesen (s. Anlagen B.3 5A. und B.4 6.).

Die vorhandenen Brandschutzeinrichtungen und Rettungswege werden während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.

Die Ausführung der Neubauteile erfolgt in Stahlbeton unter Berücksichtigung der für die angestrebte Feuerwiderstandsklasse erforderlichen konstruktiven Parameter.

5. Inanspruchnahme von Grundstücken

Für die von der BVG temporär und dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen des Landes Berlin wird derzeit ein Nutzungs-/ Bewirtschaftungsvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG abgestimmt (s. beigefügtes Schreiben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen vom 04.11.2019).

Bei den durch die Teilmaßnahmen

- ~~- Teilabbruch der ehemaligen Verteilerhalle~~
- Einbau von zwei neuen Ausgängen
- Einbau von ~~drei~~ zwei Entrauchungsschächten

dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen, handelt es sich um Flächen des Landes Berlin ~~sowie des Bezirks Tempelhof-Schöneberg von Berlin.~~

Sie verteilen sich wie folgt:

Bereich	Flurstück	Größe	Eigentümer	Tatsächliche Nutzung
Ehemalige Verteilerhalle	11/003	ca. 977,00 m ²	Land Berlin	
Neuer Ausgang III/2/ Aufzug Bestand	11/003 2	ca. 244,00 107,72 m ² (26,79+80,93m ²)	Land Berlin	Erholungsfläche
Neuer Ausgang III/4	11/003 2	ca. 1,60 59,36 m ² (*)	Land Berlin	Erholungsfläche
Entrauchungsschacht 2	11/003 2	ca. 9,10 24,03 m ²	Land Berlin	Erholungsfläche
Entrauchungsschacht 3	11/003 2	ca. 12,40 16,00 m ²	Land Berlin	Erholungsfläche
Entrauchungsschacht 3	145	ca. 1,90 m ²	Bezirk Tempelhof- Schöneberg	
Anschluss an Gehweg Ausgang III/2	145	ca. 133,30 m ²	Bezirk Tempelhof- Schöneberg	

~~*) Die restliche Fläche des Ausgangs III/4 wird durch die abzubrechende ehemalige Verteilerhalle in Anspruch genommen.~~

Für die Zuwegung dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen handelt es sich ebenfalls um Flächen des Landes Berlin sowie des Bezirks Tempelhof- Schöneberg von Berlin.

Sie verteilen sich wie folgt:

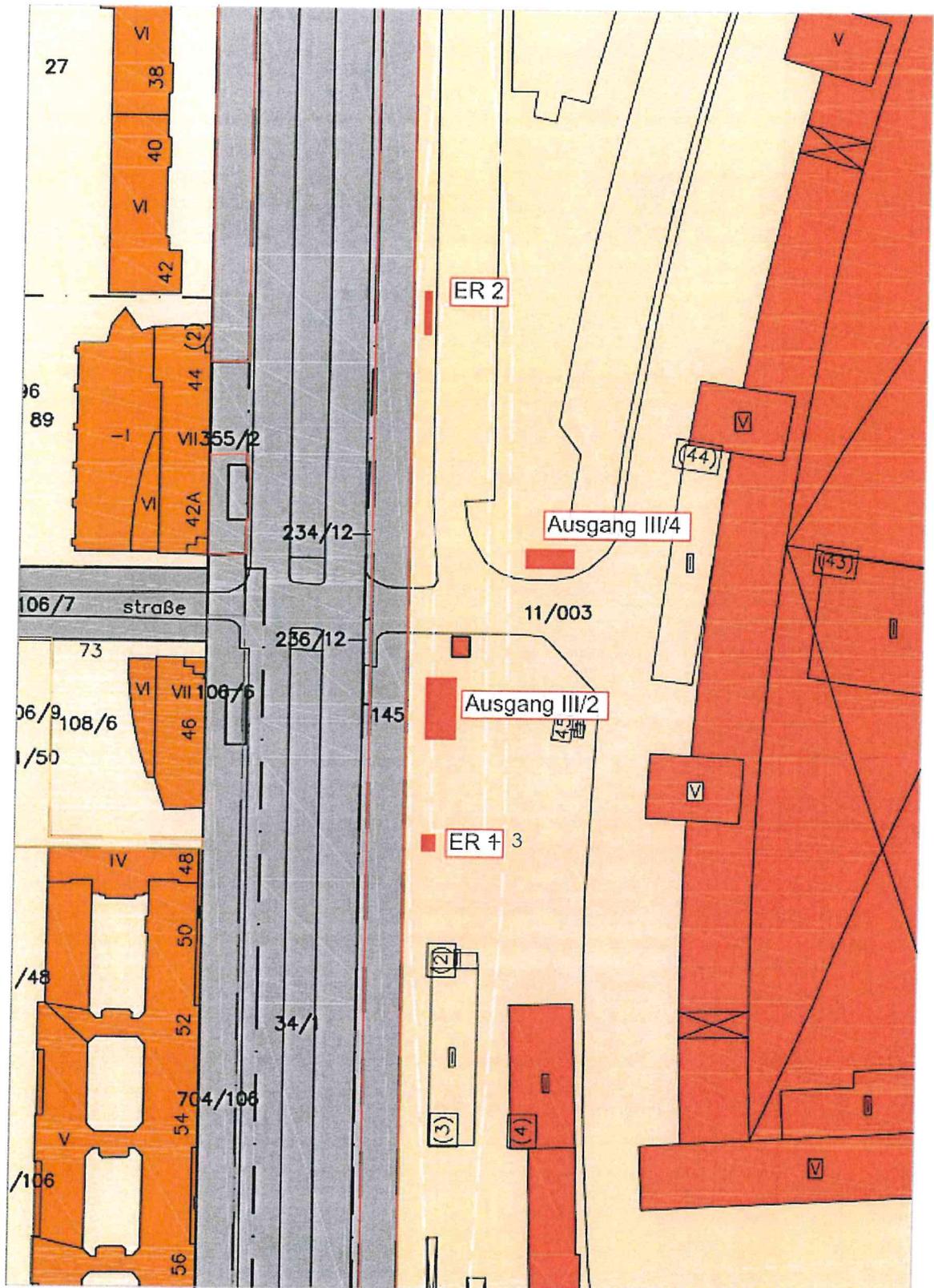
Bereich	Flurstück	Größe	Eigentümer	Tatsächliche Nutzung
Neuer Ausgang III/2/ Aufzug Bestand	11/ 2	ca. 297,04 m ²	Land Berlin	Erholungsfläche
Neuer Ausgang III/4	11/ 2	ca. 59,18 m ²	Land Berlin	Erholungsfläche
Anschluss an Gehweg Ausgang III/2	145	ca. 46,88 m ²	Bezirk Tempelhof- Schöneberg	Öffentliches Straßenland

~~Für die zusätzlich erforderlichen Baustelleneinrichtungsf lächen sind auf dem Lageplan Ps_PG002 dargestellt und werden dem Flächenbedarf der beiden Bauphasen angepasst des Landes Berlin sowie des Bezirks Tempelhof- Schöneberg von Berlin in Anspruch genommen.~~

Sie verteilen sich wie folgt:

Bereich	Flurstück	Größe	Eigentümer	Tatsächliche Nutzung
Neuer Ausgang III/2/ Entrauchungsschacht 3	11/ 2	ca. 1.505,79 m ²	Land Berlin	Erholungsfläche
Neuer Ausgang III/4	11/ 2	ca. 460,32 m ²	Land Berlin	Erholungsfläche
Entrauchungsschacht 2	11/ 2	ca. 269,72 m ² (101,26+168,46m ²)	Land Berlin	Erholungsfläche

Eine Übersicht der Flurstücke folgt auf der nächsten Seite.



Übersicht der in Anspruch genommenen Flurstücke.

6. Grundwassereingriffe

Nach Angabe der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vom Dezember 2014, lag der in dem betroffenen Gebiet (Interpolation von Werten aus der Umgebung) ermittelte HGW aus dem Jahre 1949 bei NHN +33,20 m und somit ca. 275 cm unterhalb der Tunnelsohle (NHN +35,95 m). Im Oktober 2014 lag der gemessene Grundwasserstand bei NHN +32,90 m. Da sich die neuen Ausgänge und Entrauchungsschächte alle im Bereich des Tunnels bzw. der ehemaligen Verteilerhalle befinden, ist somit ~~Ein~~ Eingriff in den Grundwasserbestand ~~ist somit~~ nicht erforderlich.

7. Natur und Landschaft

Die sinnvolle Anordnung der neuen Ausgänge und der erforderlichen Entrauchungsschächte, bedingt geringe Eingriffe in die vorhandenen Grünflächen und den dortigen Bewuchs.

Der Ausgang III/2 befindet sich zum Teil im Bereich des Parkplatzes und zum Teil im Bereich unversiegelter Flächen. Die für die Verbindung zwischen Aufzug, neuem Ausgang und Gehweg am Tempelhofer Damm erforderlichen Verkehrsflächen, werden mit ~~Berliner Gehweg~~ Basaltplatten bzw. Asphalt gemäß Bestand an die vorhandenen Flächen angearbeitet. Für den Einbau des Ausgangs III/2 entfallen 2 Bäume (s. Anlagen B.1. und B.2.). In diesem Bereich werden ca. ~~254~~ 214,00 m² unversiegelte Fläche in Anspruch genommen.

Für den im Bereich des Gehweges bzw. einer unbefestigten Rasenfläche geplanten Ausgang III/4 wird die umgebende Fläche sowie die Anschlüsse an die vorhandenen Gehwege ebenfalls mit ~~Berliner Gehweg~~ Basaltplatten ~~bzw. Asphalt gemäß Bestand~~ angearbeitet. ~~Durch den Teilabbruch der Verteilerhalle entfallen drei Bäume, zwei davon~~ Im Bereich des neuen Ausgangs III/4 entfallen 2 Bäume (s. Anlagen B.1. und B.2.). Für die Gestaltung dieses Ausgangs werden insgesamt ca. ~~214~~ 235,00 m² unversiegelte Flächen in Anspruch genommen. ~~und ca. 114,00 m² versiegelte Fläche um den ehemaligen Notausstieg entsiegelt.~~

Der Einbau der beiden Entrauchungsschächte hat die Versiegelung einer Fläche von insgesamt ca. ~~24~~ 40,00 m² zur Folge.

~~Durch den Teilabbruch der Verteilerhalle werden unterirdisch ca. 1400 m³ Bauwerksvolumen aus dem Erdreich entfernt. Das Versickern des Oberflächenwassers wird durch Perforierung der im Boden verbleibenden Sohle gewährleistet.~~

Flächen für Ersatzpflanzungen stehen in unmittelbarer Umgebung zur Verfügung. Mit den Vertretern des Landes Berlin (TP Projekt GmbH) ~~und des Bezirks Tempelhof-Schöneberg~~ wurden Vorschläge für sinnvolle Ersatzpflanzungen erarbeitet, die als Anlage B.32A ~~und B.4~~ beiliegen. Eine endgültige Entscheidung zu Art und Ort der Ersatzpflanzungen wird durch die vorgenannten Beteiligten bis zum Zeitpunkt der Ausführung getroffen. Zur Kompensation der notwendigen Fällungen sind alternativ Ausgleichszahlungen denkbar, die auf Grundlage der anliegenden Baumwertgutachten nach „Methode Koch“ bemessen werden können.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden als gering eingestuft, weshalb auf weitere Umweltverträglichkeitsnachweise verzichtet wird.

8. Lärmbelastungen

Vom Betrieb der neuen Zugänge und der Entrauchungsschächte gehen keine Lärmbelastungen aus.

Die Regelungen der AVV-Baulärm werden eingehalten.

9. Denkmalschutz

Derie durch den Neubau der Ausgänge und Entrauchungsschächte betroffenen öffentliche Straßenbereich Flächen sind Bestandteil des unter Denkmalschutz stehenden Ensembles „Platz der Luftbrücke 1-6“ (Denkmal Nr. 09055090).

Es handelt sich hier um den Bindungsbereich C gem. Denkmalpflegeplan THF-HuO-AA---UE--CL-DPP-B-1751-150402, Stand 02.04.2015 des Büros HÜBNER + OEHMIG.

Der Ausgang III/4 befindet sich in einer mit Böschungsmauern gestalteten Rasenfläche. Die bestehende Böschungsmauer wird durchbrochen und durch eine neue Böschungsmauer parallel zum Ausgang III/4 ergänzt. In Fortführung des Bestandes wird die neue Böschungsmauer mit Betonplatten gestaltet. Zwei Bäume müssen gefällt werden.

Der Granitbord bleibt erhalten, die neu entstandene Fläche um den Ausgang III/4 wird mit Basaltplatten, 50 x 50 cm belegt. Das Firmenschild und der Wegweiser werden umgesetzt, ebenso der Schaltkasten.

Im Bereich des neuen Ausgangs befinden sich zwei Bäume, die gem. Baumwertgutachten gefällt werden müssen.

Der Ausgang III/2 schneidet teilweise in Parkplatzflächen und teils in eine unbefestigte Fläche mit einer lückigen Hecke ein.

Der bestehende Zaun einschl. Basaltbord wird für die Erschließung des Ausgangs dauerhaft entfernt. Der neue Ausgang III/2 wird mit einem neuen Zaun zum Parkplatz hin abgegrenzt. Die Bodenbeläge am Aufzug werden ausgebaut und zusammen mit der Fläche um den neuen Ausgang mit Basaltplatten, 50 x 50 cm belegt. Der Übergang zu anderen Bodenbelägen wird mit Randsteinen abgegrenzt.

Um einen direkten Zugang vom Gehweg Tempelhofer Damm zum Ausgang III/2 zu ermöglichen, wird die unbefestigte Fläche in Anpassung an den Bestand asphaltiert. Das Geländer wird umgesetzt. Die vor dem Aufzug befindlichen Laternen werden umgesetzt und der Zugang erhält zwölf neue Fahrradbügel.

Im Bereich des neuen Ausgangs befinden sich zwei Bäume und Hecken, die gem. Baumwertgutachten gefällt werden müssen. Für die hier erforderliche Baustelleneinrichtung werden östlich des Ausgangs III/2 Zaun, Lüftungsschornstein und die Hecke entfernt. Der Zaun wird nach Beendigung der Maßnahme wieder eingebaut, für die Hecke ist ein Ersatz gem. beige-fütem Baumwertgutachten geplant.

Beide Ausgänge erhalten als Treppenkranz einen Sockel aus Granit nach Bemusterung und eine Umwehrung in Form eines Stahlstabgeländers mit einem in ein Portal integrierten, beleuchteten Transparent. Die Stahlteile werden in einem Farbton nach Bemusterung beschichtet.

An den Treppenausgängen wird ein Aufmerksamkeitsfeld als Noppenfeld aus Betonwerkstein nach DIN 18500 gem. Regeldetail 2.6.0012 aus dem aktuellen Planungshandbuch der BVG geplant.

Der Entrauchungsschacht 2 befindet sich teilweise im Bereich einer unbefestigten Fläche, einer Hecke und eines Bordes aus wiederverwendeten Basaltinplatten. Der neue Entrauchungsschacht 2 ist auf der Fläche einer Spierstrauch-Hecke am Werner-Loebermann-Weg

nördlich der Straßenlampe Nr. 22 geplant. Dafür müssen ca. 11 m der Hecke gerodet werden.

Der Entrauchungsschacht 3 schneidet in eine unbefestigte Fläche, teils mit Rasen, teils mit einer Hecke und in einen Zaun einschl. Bord aus wiederverwendeten Basaltinplatten ein. Im Bereich des Entrauchungsschachtes 3 stehen Pracht-Spiere die heckenartig geschnitten sind. Für den Neubau müssen 4 m der Hecke gerodet werden.

Beide Entrauchungsschächte werden als Stahlbetonschacht bis zur Straßenebene geführt und dort mit einer ca. 15 cm über Niveau liegenden Graniteinfassung nach Bemusterung abgeschlossen. Der Verschluss der Fläche erfolgt mit einem Gitterrost nach BVG-Richtlinien. Zur Wartung der Schächte wird umlaufend ein 50cm breiter Streifen mit Basaltplatten, 50 x 50 cm angelegt.

Die von der Maßnahme betroffenen Bäume und Sträucher befinden sich im Bereich des Tunnels und der Decke über der ehemaligen Verteilerhalle und somit im Bereich der anstehenden Tunnelsanierung, bei der sie ebenfalls gefällt werden müssen.

Die beschriebenen Maßnahmen erfolgen in Abstimmung mit der unteren Denkmalschutzbehörde und Tempelhof Projekt. ~~als auch d~~

Der bestehende U-Bahnhof Paradestraße einschließlich der Ausgänge und des Aufzuges stehen nicht unter Denkmalschutz.

10. ~~Straßenverkehrliche Belange~~ Andienung der Baustelle

~~Vorrangig durch den Teilabbruch der ehemaligen Verteilerhalle, kommt es zu baustellenbedingten straßenverkehrlichen Beeinträchtigungen im Bereich der östlichen Paradestraße, des Werner Loebermann Wegs und der Straße entlang des Flughafengebäudes. Der Einbau der Entrauchungsschächte sowie der beiden neuen Treppenanlagen erfolgt überwiegend im Schatten dieser Maßnahme.~~

~~Um die Zufahrt zum Gelände des Tempelhofer Feldes auch während der Bauzeit zu gewährleisten, wird die Gesamtmaßnahmen in zwei, sich flächenmäßig überlappende Bauphasen unterteilt werden. Für die Baustelleneinrichtung, Baugrube und provisorischen Überfahrten werden ~~zusätzliche~~ Flächen auf den angrenzenden Gehwegen und Parkflächen temporär in Anspruch genommen.~~

Die Andienung der Baustellen erfolgt ausschließlich auf Flächen des ehemaligen Flughafens Tempelhof, es kommt zu keiner Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs.

Die Zufahrt zum Gelände des Tempelhofer Feldes ist während der Bauzeit mit einer Fahrspur von 3,50m pro Fahrtrichtung (Ein- und Ausfahrt) gewährleistet.

Im Bereich des geplanten neuen Entrauchungsschachtes 2 kommt es zu baustellenbedingten Beeinträchtigung im Werner Loebermann Weg. Zur Aufrechterhaltung einer Fahrspur von 3,00m im Werner Loebermann Weg wird eine Verschwenkung über den Gehweg erforderlich. Des Weiteren werden die Parkplätze 71 bis 64 temporär wegfallen und der temporäre Rückbau von Pollern erforderlich.

~~Die erforderlichen Verschwenkungen der Fahrbahnen während der Bauzeit werden den jeweiligen Bauabschnitten angepasst, um die störenden Einflüsse auf den Straßenverkehr zu minimieren. In der ersten Bauphase für den südlichen Teil der Baugrube, ist über die Hauptzufahrt Paradestraße nur noch der nördliche Teil des Geländes über den Werner Loebermann Weg und die Straße am ehem. Flughafengebäude möglich. Für diesen Zeitraum erfolgt die Zuwegung des südlichen Areals über das ca. 250 m südlich gelegene und vom Tempelhofer Damm direkt zu befahrene Tor 10. Voraussetzung hierfür ist der fertiggestellte Umbau der Zufahrt 10 für den SLW30 Verkehr. Der Durchgang für Fußgänger in Richtung Süden bleibt während der Bauphase 1 erhalten. In Bauphase 2 sind dann über eine temporäre Straßenführung wieder beide Seiten von der Hauptzufahrt aus erreichbar.~~

Für die Baustelleneinrichtung stehen auf der Parkplatzfläche südöstlich der Baugrube Paradestraße ausreichende Flächen zur Verfügung. Bei Inanspruchnahme dieser Flächen ist mit einem temporären Wegfall von ca. 30 Stellplätzen zu rechnen. Zur Andienung der Baustelleneinrichtung werden die Lüftung und die angrenzende Hecke dauerhaft entfernt. Der vorhandene Zaun wird ausgebaut und nach Beendigung der Maßnahme wieder aufgestellt.

~~Eine Anpassung der Baustelleneinrichtungsflächen an den Flächenbedarf der einzelnen Bauphasen ist möglich, um die Anzahl der zwischenzeitlich entfallenden Parkplätze auf ein Minimum zu reduzieren.~~

Die Darstellung der Verkehrsplanung in der Bauzeit ist den beiliegenden Planunterlagen (~~Ps_VP001 und Ps_VP002~~) zu entnehmen.

Durch die Anordnung der neuen Ausgänge und Entrauchungsschächte kommt es zum dauerhaften Wegfall folgender Stellplätze:

10.1 Bereich Entrauchungsschacht 2

Keine Stellplätze vorhanden.

10.2 Bereich Entrauchungsschacht 3

Keine Stellplätze vorhanden.

10.3 Bereich Ausgang III/2

Wegfall von ca. ~~neun~~ sieben Stellplätzen.

10.5 Bereich Ausgang III/4

Keine Stellplätze vorhanden.

11. Eingriff in den Leitungsbestand

Die Auswertung der Leitungsanfragen ergab, dass im Bereich der neuen Ausgänge und der Entrauchungsschächte Leitungsbestände vorhanden sind, die im Zuge der Baumaßnahme umverlegt oder gesichert werden müssen. Hiervon betroffen sind Telekommunikationsleitungen, Leitungen von IT Dienstleistern und Stromversorgern sowie der Berliner Wasserbetriebe.

Die Leitungsbestände sowie die mit den Leitungsträgern vereinbarten Maßnahmen sind auf dem beigefügten Raumverteilungsplan RVP-001 des Büros Lahmeyer Berlin dargestellt.

Im Einzelnen sind dies:

11.1 Bereich Entrauchungsschacht 2

Stromversorgungstrassen der Vattenfall Netz und parallel liegende Steuerkabel der LSA von Allander müssen für den Bau der Anlage in Richtung Westen verschwenkt werden.

11.2 Bereich Entrauchungsschacht 3

Stromversorgungstrassen der Vattenfall Netz und parallel liegende Steuerkabel der LSA von Allander müssen für den Bau der Anlage in Richtung Westen verschwenkt werden.

Direkt im geplanten Entrauchungsschacht befinden sich eine Hausanschlussstrasse und ein Kabelschacht von ITDZ. Die Anlage der Deutschen Telekom mit zwei Kabeln verläuft, ab der Grundstücksgrenze Flughafen Tempelhof bis zur Flughafenanlage, in der ITDZ-Trasse. Des Weiteren befindet sich dort ein Stromversorgungskabel der Vattenfall Netz, welches zum U-Bhf. Gehört bzw. den U-Bhf. versorgt. Diese TK-Kabeltrassen und Stromversorgungskabel müssen für den Bau des Entrauchungsschachtes umverlegt werden.

11.3 Bereich Ausgang III/2

Stromversorgungstrassen der Vattenfall Netz und parallel liegende Steuerkabel der LSA von Allander müssen für den Bau der Anlage in Richtung Westen verschwenkt werden.

Die Lage von Beleuchtungskabeln, die die Straßenbeleuchtung am Aufzug sowie am geplanten Ausgang III/2 versorgen, ist nicht bekannt. Insbesondere im Bereich Treppenausgang III/2 ist eine Umsetzung und Verlegung des OVK notwendig.

Südliche des geplanten Ausgangs III/2 befindet sich eine Entwässerungsleitung der BWB, die umverlegt werden muss.

Der HA SW DN 100 vom Aufzug der BVG muss umverlegt werden. Die Lage dieser Leitung ist nicht bekannt.

11.4 Bereich Teilabbruch Verteilerhalle

~~Im nördlichen Abbruchbereich befindet sich eine Schrankenanlage, ein Ticketautomat, OVK und LM 31 diese müssen für den Abbruch der Verteilerhalle zurückgebaut und nach Rückbau der Verteilerhalle am ursprünglichen Standort wieder errichtet werden. Zum Teil sind die Anschlussleitungen zur Stromversorgung / TK-Anbindung unbekannt.~~

~~Südliche der Verteilerhalle muss ein Teil der Rinnenentwässerung zurück gebaut werden. Des Weiteren befindet sich ein Schacht der WISAG im Gehweg mit diversen Kabelbelegungen. Dieser muss umverlegt werden. Bedarf einer Prüfung in Betrieb befindlicher Leitungen, da Betreiber / Nutzung unbekannt.~~

12. Sonstiges

Keine sonstigen Belange.

13. Planungsbeteiligte

Objekt- und Tragwerksplanung:

~~Teska + Weghoff~~ **TESKA INGENIEURE**
Beratende Ingenieure im Bauwesen
Isoldestraße 2
12159 Berlin

Tel.: ~~030 857 57 59 0~~ 58 68 76 41
Fax: ~~030 857 57 59 9~~
E-Mail: ~~teska@teska-weghoff.de~~ info@teska-ing.de
(vormals Teska + Weghoff)

Bauzeitliche Verkehrsführung:

~~HOFFMANN LEICHTER~~ Lahmeyer Deutschland GmbH
~~Ingenieurgesellschaft mbH~~
~~Bundesallee 13-14~~ Sachsendamm 3
~~10719-Berlin~~ 10829 Berlin

Tel.: ~~030 88 72 767 0~~ Tel.: 030 78 79 13 61
Fax: ~~030 88 72 767 99~~ Fax: 030 78 84 811
E-Mail: ~~info@hoffmann-leichter.de~~

Baubewertung:

~~Büro Neumann Guseburger~~ Leslie Boegner, Dipl.-Ing. (FH)
~~Landschaftsarchitekten~~
~~Heerstraße 90~~ Schweitzerstraße 38
~~14055-Berlin~~ 14169 Berlin

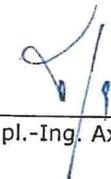
Tel. ~~030 859 42 55~~ Tel.: 030 813 73 34
Fax ~~030 859 48 55~~ Fax: 030 847 263 26

Leitungskoordination:

Lahmeyer ~~Berlin~~ Deutschland GmbH
Sachsendamm 3
10829 Berlin

Tel. 030 78 79 13 61
Fax 030 78 84 811

Für die Aufstellung, ~~20.05.2016~~ 02.02.2022


Dipl.-Ing. Axel Teska