

						
	Bestand	Variante 2.0 "Straßenmittellösung"	Variante 4.1 b "Aufzug geteilt - vertikal/vertikal"	Variante 6.0 b "Aufzug geteilt - schräg/vertikal"	Variante 7.1 "Schrägaufzug"	
Bauliche Maßnahmen						
		<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung einer Verkehrsinsel in A-Ebene • Deckendurchbruch in A-Ebene • Aufzug + Schaltraum in C-Ebene 	<ul style="list-style-type: none"> • Deckendurchbruch A-B • Aufzug + Schaltraum in B-Ebene • Verstärkung Boden B-Ebene • Entfall der Fahrtreppe B-C 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfall der Fahrtreppe A-B • Entfall der Fahrtreppe B-C 	<ul style="list-style-type: none"> • Deckendurchbruch in A-Ebene • Aufzug + Schaltraum in C-Ebene • Verstärkung der Stationsdecke 	
Aufzüge (Ebene, Standort, Art, Kabinengröße)						
		A-C Mittelbahnsteig: 1 Aufzug (vertikal) 2,10/1,40 m für Krankenliegendtransport und Fahrräder geeignet	Westkopf Fahrtrichtung Bockenheimer Warte A-B: 1 Aufzug (vertikal) B-C: 1 Aufzug (vertikal) B-C: vorhandene Fahrtreppe entfällt 1,40/1,20 m baulich bedingtes Aufzugsmaß	Westkopf Fahrtrichtung Bockenheimer Warte A-B: 1 Aufzug (schräg) A-B: vorhandene Fahrtreppe entfällt B-C: 1 Aufzug (vertikal) B-C: vorhandene Fahrtreppe entfällt 1,60 / 1,40 m bzw. 1,40/1,20 m baulich bedingtes Aufzugsmaß	Fahrtrichtung Bockenheimer Warte A-C Mittelbahnsteig: 1 Aufzug (schräg) 2,10/1,40 m für Krankenliegendtransport und Fahrräder geeignet	
Planungszeit						
		16 Monate	16 Monate	16 Monate	18 Monate	
Bauzeit						
		20 Monate	20 Monate	20 Monate	32 Monate	
Gesamtkosten brutto (€)						
		2.670.800	2.607.400	3.321.700	6.744.600	
Auswirkungen auf den ÖPNV						
	• Mittelbahnsteig		Während der Bauphase • Gleiswechselfahrten (4-5 Wochen) dadurch geringere Verfügbarkeit		Während der Bauphase • Gleiswechselfahrten (40 - 50 Wochen) dadurch geringere Verfügbarkeit • Sperrung der Station (5 - 7 Wochen) • geschätzte Kosten für Schienenersatzverkehr (5 - 7 Wochen) ca. 457.000 € (in den vorgenannten Kosten enthalten)	
Auswirkungen auf den Individualverkehr						
	Richtung Alte Oper 2 Fahrspuren + 1 Fahrradweg Richtung Bockenheimer Warte 1 Fahrspur + 1 Fahrradweg	Einspurige Verkehrsführung abwechselnd in mehreren Verkehrsphasen über die gesamte Bauphase der Baugrubenerstellung (ca. 6 Monate)	Fahrradweg und Fußgängerführung auf der Nordseite der Bockenheimer Landstraße müssen für die gesamte Bauzeit umgeleitet werden		<ul style="list-style-type: none"> • Einspurige Verkehrsführung abwechselnd in mehreren Verkehrsphasen über die Bauzeit von ca. 32 Monaten • Fahrradweg und Fußgängerführung auf der Nordseite der Bockenheimer Landstraße müssen für die gesamte Bauzeit umgeleitet werden 	
Auswirkungen auf den Brandschutz						
					Laut Stellungnahme des Brandschutz-Gutachters ist der Aufzugsschacht (hier: Schrägverglasung) einschl. der tragenden Teile in feuerbeständiger Qualität auszuführen. Ob dies in der geplanten Glasausführung möglich ist, wird in dieser Stellungnahme in Frage gestellt und muss in der weiteren Planung berücksichtigt werden. Sehr wahrscheinlich kann die Schachtbekleidung nur aus feuerbeständigen Platten hergestellt werden.	
Auswirkung auf Urheberrecht						
		Hat Auswirkungen auf das Urheberrecht des ursprünglichen Architekten, kommt dessen Vorstellung von einer Lösung mit einem Aufzug auf dem Mittelbahnsteig und einer Verkehrsinsel am nächsten	Hat Auswirkungen auf das Urheberrecht des ursprünglichen Architekten			



	Bestand	Variante 2.0 "Straßenmittellösung"	Variante 4.1 b "Aufzug geteilt - vertikal/vertikal"	Variante 6.0 b "Aufzug geteilt - schräg/vertikal"	Variante 7.1 "Schrägaufzug"
--	----------------	--	---	---	---------------------------------------

Betriebskosten					
Die Betriebskosten sind vergleichbar hoch					

Reinigung und Wartung					
Die Reinigungs- und Wartungskosten sind vergleichbar hoch				Gegenüber den anderen Varianten ca. vierfach höherer Aufwand, bedingt durch erforderliche Fahrstromabschaltung und Betriebseinstellung in den Reinigungs-, Wartungs- und Reparaturphasen	

Technische Bewertung

Pro	A-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> Direkter Zugang von A- zur C-Ebene (1 Aufzug) Bestehende Treppenanlagen werden nicht verändert Zugangswege von West und Ost gleichermaßen kurz (zentrale Lage des Aufzuges) höhere Verfügbarkeit vorhandener signalisierter Fußgänger-Zugang zum Aufzug Beispiele für gut funktionierende Insellösungen: <ul style="list-style-type: none"> Berlin Oranienburger Tor / Wittenau Nürnberg Maffeiplatz 	A-Ebene:		A-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> Keine Maßnahmen in der Freiraumgestaltung erforderlich 	A-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> Direkter Zugang von A- zur C-Ebene (ein Aufzug) Bestehende Treppenanlagen werden nicht verändert
	B-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> keine baulichen Eingriffe in der Verteilerebene 	B-Ebene:		B-Ebene:		B-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> keine baulichen Eingriffe in der Verteilerebene
	C-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> Wege am Bahnsteig gleichermaßen kurz (zentrale Lage des Aufzuges) 	C-Ebene:		C-Ebene:		C-Ebene:	

Contra	A-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> Starker Eingriff in die Verkehrsanlage Veränderung des städtebaulichen Erscheinungsbildes Baumfällung (4 Bäume) Ausführung logistisch schwierig 	A-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> Zugangswege von West und Ost unterschiedlich lang (dezentrale Lage des Aufzuges) Größere Ausfallwahrscheinlichkeit (zwei Aufzüge) Baumfällung (1 Baum) Umgestaltung Freianlage Umlegung Kanal und Wasserleitung 	A-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> Zugangswege von West und Ost unterschiedlich lang (dezentrale Lage des Aufzuges) Größere Ausfallwahrscheinlichkeit (zwei Aufzüge) Wegfall einer Fahrtreppe geringere Transportgeschwindigkeit geringere Förderkapazität 	A-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> Zugangswege von West und Ost unterschiedlich lang (dezentrale Lage des Aufz.) Höherer Aufwand für Wartung und Entstörung durch die Komplexität der Technik, längere Ausfallzeiten Negative Auswirkung auf Individualverkehr und ÖPNV in der Bauzeit Starker Eingriff in die Verkehrsplanung; Verschwenken von Fahrbahn und Fahrradweg mit erheblichem Eingriff in die Straßengeometrie Eingriff in angrenzende Liegenschaft (Machbarkeit ist zu prüfen) Baumfällung (4 Bäume) Wegfall des Pflanzbeetes im Aufzugsbereich Ausführung logistisch schwierig umfangreiche Fahrspuränderung des Verkehrs große Entfernung des Aufzuges zur signalisierten Fußgängerüberführung lange Bauphase mit den o. a. Auswirkungen auf den Individualverkehr geringere Transportgeschwindigkeit / geringere Förderkapazität
	B-Ebene:		B-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> Anrampung vor Aufzug notwendig (fehlende Unterfahrt) 	B-Ebene:		B-Ebene:	
	C-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> Optische Veränderung durch Aufzug und Technikraum auf dem Bahnsteig 	C-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> Wegfall einer Fahrtreppe 	C-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> Wegfall einer Fahrtreppe 	C-Ebene:	<ul style="list-style-type: none"> Ungünstige Einbindung Optische Veränderung durch Aufzug und Technikraum a.d. Bahnsteig Brandschutz kritisch (Ausführung des Schachtes als Glasschacht oberhalb des Gleises und der Fahrleitung wird durch den Brandschutz-Gutachter in Frage gestellt)