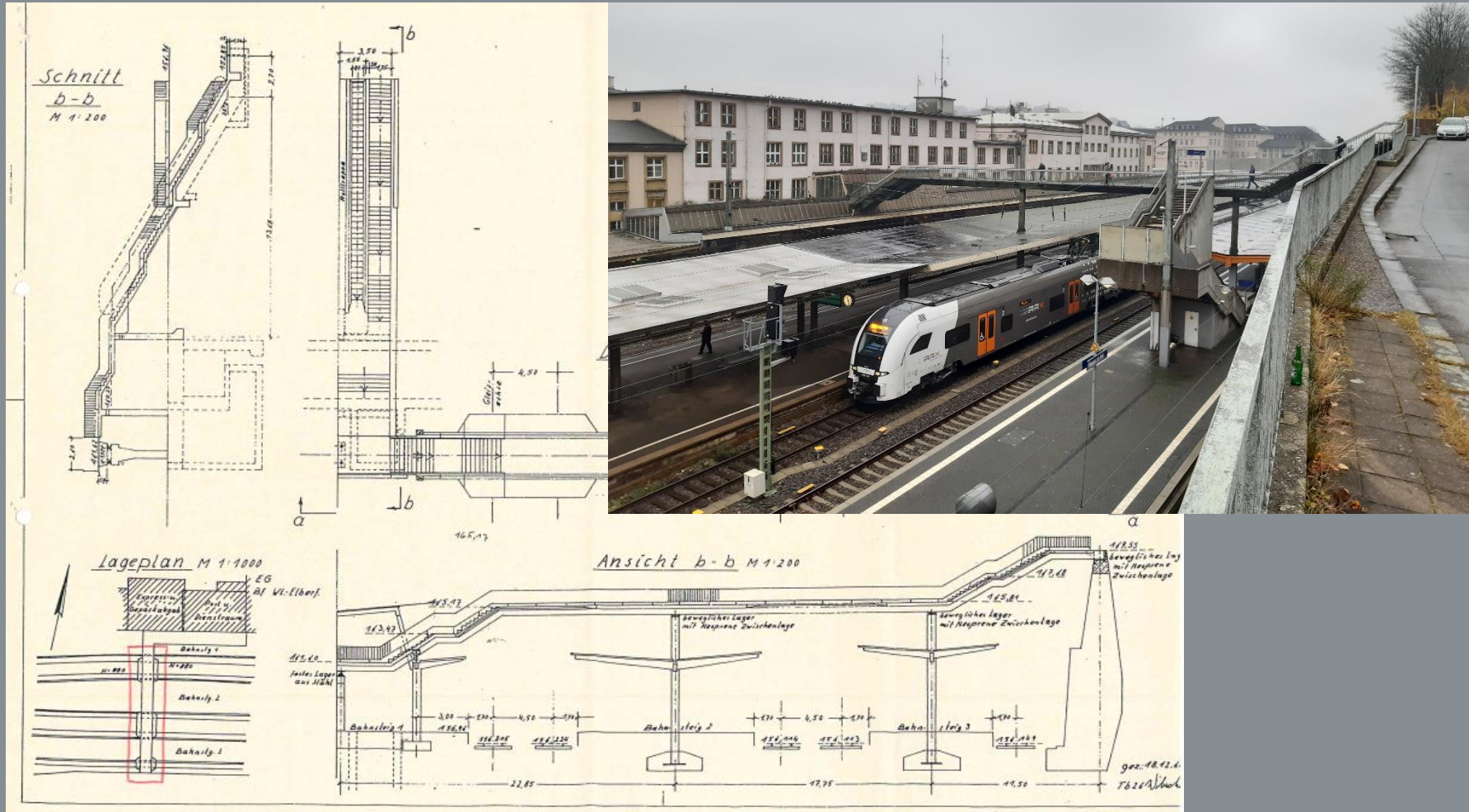


# Wuppertal Hauptbahnhof Rückbaukonzept für den Südsteg

## Ergebnisse der MBU Stand 06.07.2020 / Gegenüberstellung Varianten V 2.1 & V 3



### Gegenüberstellung der Vorzugsvarianten aus der gemeinsamen Telko vom 29.07.2020

- Variante 2.1: Komplettabbruch Südsteig  
Ersatzneubau Treppenturm westlich der Brücke mit Aufzug von Ebene 0 bis +1
- Variante 3: Komplettabbruch Südsteig  
Ersatzneubau Aufzug östlich an der bestehenden PU von Ebene -1 bis +1



# Wuppertal Hauptbahnhof

## Rückbaukonzept für den Südsteig



### V2.1: Aufzug (0 bis +1) & Treppe westlich

### V3: Aufzug (-1 bis +1) & Treppe (0 bis +1) östlich

#### 1) Wegeführung allgemein & Laufbeziehungen

○ Laufweg: Südstadt - Ende Bahnsteig 3 West - Treppenabgang West PU - Mall/ City bzw. Bahnsteig 1&2 ist etwas länger

+ Laufweg: Südstadt - Bahnsteig 3 – Treppenabgang West PU - Mall/City bzw. Bahnsteig 1&2

#### 2) Personenströme

+ Entkopplung Reisende zu Nutzern der Stadtteilverbindung

+ 2 Treppenabgänge vom Bahnsteig: konform mit Richtlinien der DB in Bezug auf zusätzlich zu erwartende Personenströme (Verdopplung der Reisendenzahlen), des Brandschutzes / der Entfluchtung

- Konzentration der Personenströme (Reisende & Nutzer der Stadtteilverbindung am westlichen Treppenabgang zu PU & am östlichen Bahnsteigende vor Aufzug bzw. an der Treppe

- 1 Treppenabgang vom Bahnsteig: Wegfall des östlichen Treppenabgangs zur PU führt zu Problematiken den Richtlinien der DB in Bezug auf den Brandschutz / Entfluchtung und den zu erwartenden zusätzlichen Personenströmen

#### 3) Verfügbarkeit der Aufzüge

+ 2 getrennte Anlagen: Verfügbarkeit für Reisende ist unabhängig von Nutzern der Stadtteilverbindung

- 1 Anlage führt zu Verfügbarkeitseinschränkungen bei Reisenden und Nutzer der Stadtteilverbindung (Wartezeiten)



# Wuppertal Hauptbahnhof

## Rückbaukonzept für den Südsteig



### V2.1: Aufzug (0 bis +1) & Treppe westlich

### V3: Aufzug (-1 bis +1) & Treppe (0 bis +1) östlich

#### 4) Behindertengerechtigkeit / „PRM“ DB

- + Aufzug = behindertengerecht für die DB AG / Vorgabe der Stadt
- + Nachweis des „hindernisfreien Weges“ nach TEIV/ TSI\* PRM kann erbracht werden bzw. ist EG-konform
- + die nationalen Normen (z.B. DIN 18040-1 Barrierefreies Bauen f. öffentliche Gebäude und Plätze) sind in den EG-Normen bereits hinterlegt,
- + i.d.R. hohe Akzeptanz bei den Behindertenverbänden, da eine EU-weit einheitliche Systematik in der Ausgestaltung der Stationen

- + Aufzug = behindertengerecht für die DB AG / Vorgabe der Stadt
- Nachweis des „hindernisfreien Weges“ nach TEIV/ TSI\* PRM muss erbracht werden, ggf. UiG/ ZiE (Verengung des östlichen Bahnsteigbereiches an der umlaufenden Treppe, nicht ausreichend Abstand zur Bahnsteigkante/ des Sicherheitsbereiches)
- um ggf. eine entsprechende Ausnahmegenehmigungen (UiG/ZiE) zu erlangen, zieht langwierige Prozesse nach sich

#### 5) Instandhaltung & Funktionalität

- Instandhaltung für 2 Anlagen
- Instandhaltungskosten des neuen Aufzugs komplett inkl. Treppenanlage bei der Stadt, Bestandsaufzug PU weiterhin bei der DB AG
- + Anschluss an das Notrufsystem der DB AG/ Bundespolizei möglich

- + Instandhaltung für 1 Anlage
- Instandhaltungskosten des neuen Aufzugs inkl. Treppenanlage komplett bei der Stadt
- + Anschluss an das Notrufsystem der DB AG / Bundespolizei möglich

\*TEIV: Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung / TSI: Technische Spezifikationen der Interoperabilität

# Wuppertal Hauptbahnhof

## Rückbaukonzept für den Südsteig



IVB

### V2.1: Aufzug (0 bis +1) & Treppe westlich

### V3: Aufzug (-1 bis +1) & Treppe (0 bis +1) östlich

#### 6) Baukosten / Investitionsvolumen

- + ca. 1.330.000 € Gesamtkosten Netto
- + geringe Eingriffe in den Bahnsteig (Positionierung am Bahnsteigende)

- ca. 1.600.000 € Gesamtkosten Netto
- Rückbau des Bahnsteigdaches im Osten erforderlich inkl. Erstellung eines neuen Dachabschlusses, ggf. werden zusätzliche Wetterschutzhäuser erforderlich
- aufwendiger Verbau erforderlich (Aufzug in Treppenwange Ost)
- + ersatzloser Rückbau des vorhandenen Aufzugs aus der PU

#### 7) Nutzbarkeit des Bahnsteigs / Zugang Südstadt Kieselstraße

- + gesamter Bahnsteig bleibt in seiner vollen Länge und Breite „nutzbar“ (Mehraufkommen Reisende)
- + Anbindung des Aufzugs & der Treppenanlage im Westen unproblematisch (kein starkes Gefälle)

- Bahnsteig wird im Osten sowohl in der Länge als auch in der Breite eingeschnürt, nutzbare Bahnsteigfläche verringert sich
- Anbindung des Aufzugs & der Treppenanlage im Osten problematisch (starkes Gefälle)

### Kosten / Grobe Kostenabschätzung

- Variante 1 : Teilabbruch des Südsteiges, **OHNE** Aufzug  
ca. 940.000 Euro netto (Gesamtkosten)
- Variante 1.1 : Teilabbruch des Südsteiges, **MIT** Aufzug  
ca. 1.770.000 Euro netto (Gesamtkosten)
- Variante 2.1 : Komplettabbruch Südsteg  
Ersatzneubau des Treppenturms westlich der Brücke **MIT** Aufzug  
ca. 1.330.000 Euro netto (Gesamtkosten)
- Variante 2.2 : Komplettabbruch Südsteg  
Ersatzneubau des Treppenturms westlich der Brücke **OHNE**  
Aufzug  
ca. 950.000 Euro netto (Gesamtkosten)
- Variante 3 : Komplettabbruch Südsteg  
Ersatzneubau **MIT** Aufzug an der bestehenden PU von Ebene -1 bis +1  
ca. 1.600.000 Euro netto (Gesamtkosten)