

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg und Lars Rauchfuß (SPD)**

vom 18. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Juni 2026)

zum Thema:

**Barrierefreier Ausbau des U-Bahnhofs Westphalweg: aktueller Planungsstand, Zeitplan, Kosten und konkrete Aufzugsvariante**

und **Antwort** vom 3. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 8. Juli 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (SPD) und  
Herrn Abgeordneten Lars Rauchfuß (SPD)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin  
  
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26 417  
vom 18.06.2026  
über Barrierefreier Ausbau des U-Bahnhofs Westphalweg: aktueller Planungsstand, Zeitplan,  
Kosten und konkrete Aufzugsvariante

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Planungs- und Realisierungsstand für den Einbau eines Aufzugs beziehungsweise die vollständige barrierefreie Erschließung des U-Bahnhofs Westphalweg der Linie U6?

Frage 2:

In welcher konkreten Planungsphase befindet sich das Vorhaben derzeit? Bitte insbesondere angeben, ob und wann die Ausführungsplanung abgeschlossen wurde beziehungsweise abgeschlossen werden soll, ob eine Bauplanungsunterlage vorliegt, ob das Leistungsverzeichnis fertiggestellt ist, ob die Vergabe vorbereitet oder bereits eingeleitet wurde und welche Leistungsphasen nach HOAI beziehungsweise vergleichbaren internen Planungsstufen abgeschlossen sind.

Frage 3:

Welche Genehmigungen, Plangenehmigungen, Planänderungen, Zustimmungen, straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen oder sonstigen behördlichen Entscheidungen liegen für das Vorhaben bereits vor? Bitte jeweils Datum, zuständige Stelle, Gegenstand und etwaige Nebenbestimmungen angeben.

Antwort zu 1 bis 3:

Aufgrund ihres Sachzusammenhanges werden die Fragen 1 bis 3 gemeinsam beantwortet:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Das Vorhaben befindet sich aktuell in der HOAI-Leistungsphase 5, der Ausführungsplanung. In dieser Phase werden die technischen Details für den Einbau des Aufzugs und die vollständige barrierefreie Erschließung weiter konkretisiert.

Der Abschluss der Ausführungsplanung ist nach derzeitigem Stand für Oktober 2026 vorgesehen. Die HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 wurden bereits abgeschlossen. Vergleichbare interne Planungsstufen bestehen bei der BVG nicht; maßgeblich sind die Leistungsphasen der HOAI sowie die Vorgaben der Landeshaushaltsordnung.

Eine Bauplanungsunterlage liegt vor. Ein Leistungsverzeichnis wurde bislang nicht erstellt; die Vergabe der Bauleistungen wurde noch nicht eingeleitet.

Für das Vorhaben liegt ein Plangenehmigungsbeschluss vom 30.06.2021 vor. Gegenstand ist die Zulassung des Vorhabens zum Einbau eines Aufzugs sowie zur barrierefreien Erschließung des U-Bahnhofs Westphalweg.

Aufgrund der Konzentrationswirkung des Plangenehmigungsbeschlusses sind die im Regelungsumfang enthaltenen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Zustimmungen und Entscheidungen gebündelt erteilt worden.

Darüber hinaus liegt die Zustimmung gemäß BOStrab vom 01.07.2025 vor, die durch die Technische Aufsichtsbehörde erteilt wurde.“

Frage 4:

Ist die Plangenehmigung für das Vorhaben P1812 „Aufzug U-Bhf. Westphalweg“ vom 09.06.2021 weiterhin vollständig umsetzbar oder sind aufgrund späterer Umplanungen, geänderter technischer Regelwerke, geänderter Straßenraumaufteilung, Leitungsbeständen, Denkmalschutzbelangen oder sonstiger Umstände Änderungs- oder Ergänzungsverfahren erforderlich?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die Plangenehmigung für das Vorhaben P1812 „Aufzug U-Bhf. Westphalweg“ weiterhin umsetzbar.

Ob im weiteren Projektverlauf Änderungs- oder Ergänzungsverfahren erforderlich werden, kann derzeit nicht abschließend ausgeschlossen werden. Dies wäre insbesondere dann zu prüfen,

wenn sich im Zuge der weiteren Planung, Leitungscoordination, Bauvorbereitung oder Behördenabstimmung genehmigungsrelevante Abweichungen gegenüber dem plangenehmigten Stand ergeben.

Aktuell liegen der BVG keine Erkenntnisse vor, die zwingend ein Änderungs- oder Ergänzungsverfahren erforderlich machen. Sollten sich entsprechende Erfordernisse ergeben, würden diese mit den zuständigen Behörden abgestimmt und die notwendigen Verfahrensschritte eingeleitet.“

Frage 5:

Welche konkreten Meilensteine sind bis zur Inbetriebnahme des Aufzugs noch erforderlich? Bitte tabellarisch darstellen mit den Spalten:

- a) Maßnahmenschritt,
- b) zuständige Stelle,
- c) geplanter Beginn,
- d) geplanter Abschluss,
- e) aktueller Status,
- f) bestehende Risiken oder Abhängigkeiten.

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

| „Maßnahmen<br>schritt | Zuständige<br>Stelle | Geplan-<br>ter<br>Beginn | Geplanter<br>Abschluss                                           | Aktuel-<br>ler<br>Status | Bestehende Risiken oder<br>Abhängigkeiten                                                                                                                 |
|-----------------------|----------------------|--------------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| HOAI-Phase 5          | TI.IN-GI-<br>D2      | Läuft                    | 30.10.2026                                                       | Offen                    | -Ausstehende<br>Genehmigungsstatik,                                                                                                                       |
| HOAI-Phase 6<br>-9    | TI.IN-GI-<br>D3      | 1.11.20<br>26            | 1.06.2027<br>(Vorbereitung<br>der<br>Vergabe -<br>Ausschreibung) | Offen                    | -Vorläuferbaumaßnahme<br>Tunnelsanierung<br>(Betoninstandsetzungspla-<br>nung) ausstehend<br>- Zugbetrieb auf der<br>Teilstrecke U6 / Nord<br>ausstehend“ |

Frage 6:

Wann rechnet der Senat nach aktuellem Stand mit

- a) Abschluss der Planung,
- b) Abschluss der Ausschreibung beziehungsweise Vergabe,

- c) Baubeginn,
- d) baulicher Fertigstellung,
- e) technischer Abnahme,
- f) Inbetriebnahme für die Fahrgäste?

Antwort zu 6:

Nach Auskunft der BVG als Vorhabenträgerin ergibt sich folgender Meilensteinplan:

| „Meilenstein                          | Geplantes Datum |
|---------------------------------------|-----------------|
| Abschluss der Planung                 | 30.10.2026      |
| Abschluss der Ausschreibung / Vergabe | 31.06.2027      |
| Baubeginn                             | 01.01.2028      |
| Bauliche Fertigstellung               | 01.01.2030      |
| Technische Abnahme                    | 01.02.2030      |
| Inbetriebnahme für die Fahrgäste      | 01.05.2030“     |

Frage 7:

Hält der Senat beziehungsweise die BVG weiterhin an einer Inbetriebnahme im Jahr 2028 fest? Wenn nein, welcher neue Termin ist aktuell vorgesehen und aus welchen Gründen hat sich der Zeitplan verändert?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Nein. Die BVG hält nach derzeitigem Planungsstand an den Baubeginn des Aufzugs am U-Bahnhof Westphalweg im Jahr 2028 fest. Gründe für die Verschiebung sind:

- Ausstehende Genehmigungsstatik
- Ausstehende Tunnelsanierung, als Vorläufermaßnahme
- Ausstehende Inbetriebnahme des U-Bahnbetriebes auf der U6 – Nord“

Frage 8:

Welche früheren Zeitplanungen gab es für den Aufzug am U-Bahnhof Westphalweg seit 2013 beziehungsweise seit Aufnahme des Bahnhofs in das Aufzugsprogramm? Bitte tabellarisch darstellen mit geplanter Inbetriebnahme, Quelle der damaligen Planung und Grund späterer Verschiebungen.

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Eine belastbare tabellarische Darstellung früherer Zeitplanungen seit 2013 beziehungsweise seit Aufnahme des Bahnhofs in das Aufzugsprogramm liegt derzeit nicht vor.

Frühere Angaben im Rahmen des Aufzugsprogramms waren regelmäßig programmatische Ziel- oder Priorisierungsstände und nicht in jedem Fall verbindliche Projektterminpläne. Eine Zuordnung einzelner früherer Terminannahmen zu konkreten Quellen und Verschiebungsgründen wäre daher nur im Rahmen einer gesonderten Aktenauswertung möglich.

Der aktuell maßgebliche Projektstand sieht weiterhin einen Baubeginn des Aufzugs am U-Bahnhof Westphalweg im Jahr 2028 vor.“

Frage 9:

Welche Gesamtkosten werden aktuell für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit am U-Bahnhof Westphalweg veranschlagt? Bitte aufschlüsseln nach Planung, Genehmigung, Bau, Aufzugstechnik, Straßenraumumbau, Leitungsverlegungen, Bahnsteiganpassungen, Blindenleitsystem, Fahrgastinformation, Baustelleneinrichtung und Risikovorsorge.

Antwort zu 9:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Aus vergaberechtlichen beziehungsweise vergabetechnischen Gründen können zu den aktuell veranschlagten Gesamtkosten sowie zu einer detaillierten Kostenaufschlüsselung derzeit keine Angaben gemacht werden.“

Frage 10:

Wie haben sich die Kostenschätzungen seit der früheren Angabe eines Investitionsvolumens von 2,5 Mio. Euro für den U-Bahnhof Westphalweg entwickelt? Bitte die jeweiligen Kostenstände, Bezugsjahre, Preisstände und Gründe für Kostenänderungen darstellen.

Antwort zu 10:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die frühere Angabe eines Investitionsvolumens von 2,5 Mio. Euro ist als damaliger, vorläufiger Kostenansatz beziehungsweise programmatischer Orientierungswert zu verstehen und nicht ohne Weiteres mit dem heutigen Projekt- und Planungsstand vergleichbar.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass sich Kostenansätze bei Infrastrukturvorhaben im Zuge der fortschreitenden Planung konkretisieren und unter anderem von Preisentwicklungen im Bauwesen, technischen Anforderungen, Abstimmungen mit Behörden und Dritten sowie der konkreten Bauablaufplanung beeinflusst werden können.“

Frage 11:

Aus welchen Haushaltstiteln beziehungsweise Finanzierungsquellen wird das Vorhaben finanziert? Bitte angeben, welche Mittel in den Haushaltsjahren 2024, 2025 und 2026 veranschlagt, gebunden oder abgeflossen sind und welche Mittel für 2027, 2028 und gegebenenfalls Folgejahre vorgesehen sind.

Antwort zu 11:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Kassenmitteleingang aus Haushaltstitel 89102 Investitionszuschüsse:

2024: 69.900 EUR

2025: 113.300 EUR

2026: 0 EUR

Planung der BVG 2026ff (nach akt. Stand Haushaltstitel 89121 Sondervermögen):

2026: 0 EUR

2027: 500.000 EUR

2028: 800.000 EUR

2029ff: 5.100.000 EUR“

Frage 12:

Ist die Finanzierung des Vorhabens aus Sicht des Senats und der BVG vollständig gesichert? Wenn nein, welche Finanzierungslücken, Haushaltsrisiken oder Priorisierungskonflikte bestehen?

Antwort zu 12:

Derzeit ist eine Finanzierung über den Haushaltstitel 89121 „Zuschüsse an die BVG für Maßnahmen U-Bahn“ des Kapitels 2980 „Infrastrukturinvestitionen aus dem Sondervermögen des Bundes“ vorgesehen und Gegenstand der Abstimmungen zwischen SenMVKU und der BVG.

Frage 13:

Wo genau soll der Aufzug nach aktuellem Planungsstand realisiert werden? Bitte den geplanten Standort möglichst konkret beschreiben, insbesondere nach Lage im Bahnhofsgebäude, Lage zum südlichen oder nördlichen Bahnsteigende, Lage im Straßenraum, Lage zum Mariendorfer Damm, Lage zu vorhandenen Ausgängen sowie Lage zu Kreuzungen, Mittelstreifen, Gehwegen, Radverkehrsanlagen und Bushaltestellen.

Frage 14:

Welche Aufzugsvariante wird aktuell verfolgt:

- a) ein Aufzug mit direkter Verbindung von der Straßenebene zum Bahnsteig,
- b) eine Variante mit Umstieg auf einer Zwischen- beziehungsweise Verteilerebene,
- c) eine Variante mit zwei Aufzügen,
- d) eine andere Variante?

Frage 15:

Falls aktuell eine direkte Verbindung von der Straßenebene zum Bahnsteig geplant ist: Ist hierfür eine bauliche Verbreiterung, Neuordnung oder Schaffung einer Mittelinsel beziehungsweise eines Aufstellbereichs auf dem Mariendorfer Damm erforderlich? Wenn ja, welche konkreten Eingriffe in den Straßenraum sind vorgesehen?

Frage 16:

Falls aktuell eine Variante mit zwei Aufzügen oder einem Umstieg über eine Verteilerebene geplant ist: Aus welchen Gründen wurde diese Variante gewählt, welche zusätzlichen Wegebeziehungen entstehen für Fahrgäste und welche Vor- und Nachteile hat sie gegenüber einem direkten Aufzug von der Straßenebene zum Bahnsteig?

Frage 19:

Welche Auswirkungen hat die gewählte Aufzugsvariante auf den Mariendorfer Damm, insbesondere auf Fahrstreifen, Busverkehr, Radverkehr, Fußverkehr, Querungen, Lichtsignalanlagen, Aufenthaltsflächen, Lieferverkehr, Parkstände und Verkehrssicherheit?

Antwort zu 13 bis 16 und 19:

Aufgrund ihres Sachzusammenhanges werden die Fragen 13 bis 16 und 19 gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Nach aktuellem Planungsstand soll der Aufzug am südlichen Ende des Bahnsteigs, unmittelbar neben der bestehenden Bahnsteigtreppe, realisiert werden. Hierfür ist der Rückbau der vorhandenen Fahrtreppe zur südlichen Vorhalle II vorgesehen.

Der Aufzug verbindet den Bahnsteig direkt mit dem öffentlichen Straßenland. In Straßenebene endet der Aufzug auf dem zu erweiternden Mittelstreifen des Mariendorfer Damms/B 96.

Zur sicheren Erreichbarkeit des Aufzugs im Straßenraum ist vorgesehen, den vorhandenen Mittelstreifen auf einer Länge von ca. 50,80 m um etwa 2,00 m zu verbreitern. Die Verbreiterung erfolgt der angepassten Fahrspur folgend und wird in nördlicher Richtung schmaler. Zudem ist es erforderlich, die bestehende Fußgängerampel für die Querung im Knotenbereich Mariendorfer Damm/Kaiserstraße/Westphalweg zu versetzen und im Zuge des barrierefreien Umbaus der Lichtsignalanlage entsprechend anzupassen.

Im Bereich des zu verbreiternden Mittelstreifens entfällt dauerhaft eine Fahrspur der B 96 in nördlicher Richtung. Diese Fahrspur ist dem ruhenden Verkehr zugeordnet und wird derzeit als Haltespur für den Bus genutzt. Der Entfall beeinträchtigt daher nach aktuellem Planungsstand nicht den fließenden Verkehr.

Eine Einschränkung des Gehwegs auf der nördlichen Fahrbahnseite der B 96 im Kreuzungsbereich ist nicht erforderlich. Die Zweispurigkeit mit Fahrstreifenbreiten von jeweils ca. 3,25 m kann weiterhin gewährleistet werden.

Die Bushaltestelle der Linie N6 einschließlich Haltestellenschild und zugehöriger Fahrbahnmarkierungen auf der rechten Fahrspur des Mariendorfer Damms in nördlicher Richtung muss bauzeitlich um ca. 37 m in Richtung Norden verlegt werden.

Die Bushaltestelle der Linie 282 wird dauerhaft in die Kaiserstraße verlegt. Die neue Haltestelle in der Kaiserstraße ist vor Einrichtung der Aufzugsbaustelle auf dem Mariendorfer Damm herzustellen, da die bestehende Haltestelle auf dem Mariendorfer Damm während der Bauphase aufgrund der erforderlichen Zweispurigkeit der nördlichen Fahrbahn nicht angefahren werden kann.“

Frage 17:

Welche Standort- und Variantenuntersuchungen wurden für den U-Bahnhof Westphalweg durchgeführt? Bitte die geprüften Varianten, deren wesentliche Vor- und Nachteile, die geschätzten Kosten, die baulichen Risiken und die Gründe für die Auswahl beziehungsweise Ablehnung der jeweiligen Variante darstellen.

Antwort zu 17:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Der ideale Standort für Aufzüge als barrierefreier U-Bahnzugang ist in zentraler Lage auf dem Bahnsteig, sodass von beiden Bahnsteigenden ungefähr die gleiche Gehstrecke zurückzulegen ist. Zudem ist eine direkte Verbindung zwischen Bahnsteig und Straßenebene von Vorteil.

Weiterhin ist die Nähe zu anderen Verkehrsmitteln für eine direkte Umsteigebeziehung zu favorisieren.

Von diesen Kriterien sind aufgrund der Lage, Umgebung und Bahnsteigausrichtung, Abstriche zu machen.

Da der U-Bahnhof direkt der Straße folgend unter dem Mariendorfer Damm verläuft, bietet es sich an den Aufzug von der Bahnsteigebene aus direkt mit der Straßenebene zu verbinden.

Folgende Standortbereiche wurden analysiert:

- Standort am südlichen Ende des Bahnsteigs, neben der Bahnsteigtreppe, anstelle der Fahrtreppe zur südlichen Vorhalle II. (Variante A)  
In dieser Variante positioniert sich der Aufzug im Bereich des sehr schmalen Mittelstreifens des Mariendorfer Damms B 96.  
Der Standort ist umsetzbar.
- Standort am südlichen Ende des Bahnsteigs vor der Bahnsteigtreppe zur südlichen Vorhalle II, anstelle der Stütze 20 (Variante B)  
In dieser Variante positioniert sich der Aufzug im Bereich des sehr schmalen Mittelstreifens des Mariendorfer Damms B 96.  
Der Standort ist umsetzbar

- Standort etwas nördlich der Bahnsteigmitte, anstelle der Stütze 4 (Variante C)  
In dieser Variante positioniert sich der Aufzug im Bereich des sehr schmalen Mittelstreifens des Mariendorfer Damms B 96.  
Der Standort ist umsetzbar.
- Standort am südlichen Ende des Bahnsteigs (Variante D)  
In dieser Variante ist der Bau von 2 Aufzügen - geteilter Aufzug – erforderlich.  
Der Aufzugsaustritt auf Straßenebene ist auf dem Gehweg der Kaiserstraße neben dem Ausgang II-1.  
Der Standort ist umsetzbar.

Folgende zu beachtenden Kriterien und Randbedingungen wurden untersucht und bewertet:

- Kurze Umsteigewege zwischen Bus und U-Bahn
- Direkte Verbindung zum Straßenland
- Erkennbarkeit auf dem Bahnsteig
- Aufstellfläche vor dem Aufzug
- Eingriffe in die Bausubstanz
- Dauerhafter Eingriff in das öffentliche Straßenland
- Temporärer Eingriff in das Straßenland
- Leitungsverlegungen
- Parkplätze
- Zusätzliche LSA (Lichtsignalanlagen, Ampeln)

Hierfür werden die 4 Varianten genauer untersucht.

## 1.2 Variantenstudium

### Variante A

Standort am südlichen Ende des Bahnsteigs neben der Bahnsteigtreppe, anstelle der zurückzubauenden Fahrtreppe zur südlichen Vorhalle II.

Bei dieser Variante verbindet der der Aufzug den Bahnsteig direkt mit dem Straßenland.

Der Aufzug endet in Straßenebene auf dem zu erweiternden Mittelstreifen des Mariendorfer Damms B 96.

Zur Ermöglichung des sicheren Zugangs zum Aufzug im Straßenland, ist es erforderlich den vorhandenen Mittelstreifen auf einer Länge von ca. 50,80 m um ca. 2,00 m, der angepassten Fahrspur folgend, Richtung Norden schmaler werdend, zu verbreitern und die vorhandene Fußgängerampel für die Querung im Knotenbereich des Mariendorfer Damms zu versetzen, im Zuge und in Koordination mit dem barrierefreien Umbau der LSA Mariendorfer Damm/Kaiserstraße – Westphalweg, anzupassen.

Im Bereich des, auf einer Länge von ca. 50,80 m zu verbreiternden Mittelstreifen entfällt dauerhaft eine Fahrspur der B 96 in nördlicher Richtung. Diese ist dem ruhenden Verkehr

zugeordnet und wird als Haltespur für den Bus genutzt, ihr Entfall beeinträchtigt daher nicht den fließenden Verkehr.

Um eine Zweispurigkeit (3,25 m/3,25 m) zu ermöglichen, muss der Gehweg in nördlicher Richtung der B 96 am Kreuzungsbereich nicht eingeschränkt werden.

Die Bushaltestelle N6 - Haltestellenschild inkl. der zugehörigen Fahrbahnmarkierungen – auf der rechten Fahrspur des Mariendorfer Damms in nördlicher Richtung muss bauzeitlich um ca. 37 m in Richtung Norden verlegt werden.

Die Bushaltestelle für den Bus 282 wird dauerhaft in die Kaiserstraße verlegt.

Die neue Haltestelle Bus 282 in der Kaiserstraße ist, vor der Errichtung der Aufzugsbaustelle auf dem Mariendorfer Damm, herzustellen, da die bestehende Haltestelle auf dem Mariendorfer Damm, aufgrund der geforderten Zweispurigkeit der nördlichen Fahrbahn während der Bauphase, nicht angefahren werden kann.

### Variante B

Standort am südlichen Ende des Bahnsteigs (Stütze 20) vor der Bahnsteigtreppe zur südlichen Vorhalle.

Bei dieser Variante verbindet der Aufzug den Bahnsteig direkt mit dem Straßenland.

Der Aufzug endet in Straßenebene auf dem zu verbreiternden Mittelstreifen des Mariendorfer Damms B 96.

Zur Ermöglichung des sicheren Zugangs zum Aufzug im Straßenland, ist es erforderlich den vorhandenen Mittelstreifen auf einer Länge von ca. 45 m um ca. 3,10 m zu verbreitern und die vorhandene Fußgängerampel für die Querung des Mariendorfer Damms zu versetzen.

Im Bereich des, auf einer Länge von ca. 44,70 m zu verbreiterndem Mittelstreifen, entfällt dauerhaft eine Fahrspur der B 96 in nördlicher Richtung.

Um eine Zweispurigkeit (3,50 m/3,00 m) zu ermöglichen, muss der Gehweg in nördlicher Richtung der B 96 am Kreuzungsbereich auf einer Länge von ca. 42 m um ca. 1,10 m eingeschränkt werden.

Es verbleiben noch ca. 3,10m Gehwegbreite.

Der Lichtmast mit Fußgängerampel und Straßennamenschild, sowie zwei Straßeneinläufe und ein Unterflurhydrant müssen um die Breite der Gehwegeinschränkung von ca. 0,6 bis 1,00 m versetzt werden.

Ein weiterer Lichtmast bei der Bushaltestelle (Bestand) auf dem Gehweg in nördlicher Richtung ist um die Breite der Gehwegeinschränkung ca. 0,8 m zu versetzen.

Die Bushaltestelle - Haltestellenschild inkl. der zugehörigen Fahrbahnmarkierungen – auf der rechten Fahrspur in nördlicher Richtung muss um ca. 41 m in Richtung Norden verlegt werden.

### Variante C

Standort am nördlichen Ende des Bahnsteigs (Stütze 4) vor der Bahnsteigtreppe zur nördlichen Vorhalle.

Bei dieser Variante verbindet der Aufzug den Bahnsteig direkt mit dem Straßenland.

Der Aufzug endet in Straßenebene auf dem vorhandenen sehr schmalen Mittelstreifen des Mariendorfer Damms B 96.

Um das sichere Erreichen der Gehwege zu ermöglichen, ist es erforderlich den vorhandenen Mittelstreifen um ca. 3,70 m zu verbreitern.

Die Errichtung einer neuen Fußgängerampelanlage für die Querung des Mariendorfer Damms ist erforderlich. Die Anlage ist auf den beiden Gehwegen der B 96 und in der Mitte des verbreiterten Mittelstreifens zu errichten.

Im Bereich des, auf einer Länge von ca. 31,6 m zu verbreiternden Mittelstreifen entfällt dauerhaft eine Fahrspur des Mariendorfer Damms in Richtung Norden.

Um eine Zweispurigkeit (3,25 m/3,00 m) zu ermöglichen, muss der Gehweg am der neuen Fahrbahnquerung auf einer Länge von ca. 18,60 m um ca. 1,50 m eingeschränkt werden.

Es verbleiben noch ca. 2,50 m Gehwegbreite.

Ein Lichtmast (Bestand) auf dem Gehweg in nördlicher Richtung ist um die Breite der Gehwegeinschränkung ca. 1,10 m und an die neue Fahrbahnquerung zu versetzen, der Mast kann eventuell für die Montage der neuen Fußgängerampel auf dieser Seite genutzt werden.

#### Variante D

Für diese Variante ist der Einbau von zwei Aufzügen - geteilter Aufzug - notwendig, um eine Verbindung des Bahnhofs mit der Straßenebene zu ermöglichen.

Ein Aufzug (Aufzug 2) erschließt von der Bahnsteigebene aus die südliche Vorhalle II und ein Aufzug (Aufzug 1) erschließt von der Vorhalle II aus die Straßenebene.

Aufzug 2 liegt - analog zu Variante A - am südlichen Ende des Bahnsteigs neben der Bahnsteigtreppe, anstelle der zurück zu bauenden Fahrtreppe, von dort aus erschließt er die Vorhalle II.

Aufzug 1 erschließt die Straßenebene von der Vorhalle II aus. Dies erfolgt über einen neu herzustellenden Durchgang durch die Vorhallenaußenwand und einer Tunnelverbreiterung in der Vorhalle II neben dem Gang zur Ausgangstreppe II/1.

Der Aufzug 1 positioniert sich in Straßenebene auf dem Gehweg der Kaiserstraße, neben der Treppenumwehung der Ausgangstreppe II/1.

Es verbleibt eine Durchgangsbreite zwischen Aufzug 1 und der Bebauung auf dem Gehweg der Kaiserstraße in westlicher Richtung von ca. 3,20m.

Für die Aufzugsüberfahrt des Aufzuges 2 muss die Tunneldecke teilweise abgebrochen werden. Temporär sind dafür Straßeneinschränkungen erforderlich.

## 2.2 Auswertung

### Variantenvergleich Bewertungsmatrix

0 = Ausschlussgrund

1 = erheblicher Nachteil

2 = Nachteil

3 = Neutral

4 = Vorteil

5 = erheblicher  
Vorteil

| Variante A                                                                                                            | Variante B                                                                                                              | Variante C                                                                                                              | Variante D                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kurze Umsteigewege zwischen Bus und U-Bahn                                                                            |                                                                                                                         |                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                               |
| Ausgang auf erweitertem Mittelstreifen. Kurze Wege (ca. 40-75 m) zu den um die Kreuzung angeordneten Bushaltestellen. | Ausgang auf erweitertem Mittelstreifen. längere Wege (ca. 55-90 m) zu den um die Kreuzung angeordneten Bushaltestellen. | Ausgang auf erweitertem Mittelstreifen. Lange Wege (ca. 100-170 m) zu den um die Kreuzung angeordneten Bushaltestellen. | Ausgang auf dem Gehweg Kaiserstraße am Kreuzungsbereichs. Kurze Wege (ca. 45-75 m), jedoch ca. 45 m in der Vorhalle II (kein Sichtbezug), zu den um die Kreuzung angeordneten Bushaltestellen |
| 3                                                                                                                     | 2                                                                                                                       | 1                                                                                                                       | 2                                                                                                                                                                                             |
| Direkte Verbindung zum Straßenland                                                                                    |                                                                                                                         |                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                               |
| Direkte Verbindung zum Straßenland möglich.                                                                           | Direkte Verbindung zum Straßenland möglich.                                                                             | Direkte Verbindung zum Straßenland möglich.                                                                             | Direkte Verbindung nicht möglich. Geteilter Aufzug erforderlich. Weg von Aufzug 2 zu Aufzug 1 innerhalb VH II (kein Sichtbezug) und Durchgang ca. 45 m.                                       |
| 4                                                                                                                     | 4                                                                                                                       | 4                                                                                                                       | 1                                                                                                                                                                                             |
| Erkennbarkeit auf dem Bahnsteig                                                                                       |                                                                                                                         |                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                               |
| Neben südlicher Bahnsteigterrasse in Haupteinfahrungsrichtung (VH II), anstelle der Fahrtreppe                        | Nahe südlicher der Bahnsteigterrasse (Stütze 20) in Haupteinfahrungsrichtung (VH II)                                    | Nördlich der Bahnsteigmitte (Stütze 4) entgegen der Haupteinfahrungsrichtung                                            | Neben südlicher Bahnsteigterrasse in Haupteinfahrungsrichtung (VH II), anstelle der Fahrtreppe                                                                                                |
| 3                                                                                                                     | 4                                                                                                                       | 3                                                                                                                       | 3                                                                                                                                                                                             |
| Aufstellfläche vor Aufzug                                                                                             |                                                                                                                         |                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                               |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                               |                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aufstellfläche und Aufzugs konstruktion verringern Zuwegung zur Vorhalle II. Keine Einschränkung in Straßenebene.                                                                                                                                                                                                                  | keine Einschränkung                                                                                                           | keine Einschränkung                                            | Aufstellfläche und Aufzugs konstruktion verringern Zuwegung zur Vorhalle II. Keine Einschränkung in Straßenebene.                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 3                                                                                                                             | 3                                                              | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Eingriffe in die Bausubstanz                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                               |                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Öffnung Bstg-Platte. Demontage Fahrtreppe. Rückbau / Neuaufbau Brüstungswand zwischen Treppe/Fahrtreppe. Durchbruch Bstg-Decke in Vorhallenebene. Teilrückbau und Wiederaufbau der Bahnsteigplatte (Betriebsgang Gleis 1). Teilrückbau Wand zum Gleis 1. Neuer Zugang zum Luftschacht in Zwischendeckenebene. Öffnung Tunneldecke. | Öffnung Bstg-Platte. Abbruch Bstg-Stütze 20. Verkleinerung Luftraum (Entrauchung!) unter Lüftungsschacht. Öffnung Tunneldecke | Öffnung Bstg-Platte. Abbruch Bstg-Stütze 4 Öffnung Tunneldecke | Aufzug 2 (Bstg): Öffnung Bstg-Platte. Rückbau Brüstungswand Treppe/Fahrtreppe. Durchbruch Bstg-Decke in Vorhallenebene. Teilrückbau Wand zum Gleis 1. Neuer Zugang zum Luftschacht in Zwischendeckenebene. Öffnung/Aussparung Vorhallendecke. Aufzug 1 (Straße): Wanddurchbruch durch Vorhallenwand, Bauwerksabdichtung und Schutzmauerwerk für Neubau Aufzugbauwerk inkl. Stichflur zur Vorhalle außerhalb des Tunnelbauwerks. |
| 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 1                                                                                                                             | 3                                                              | 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Dauerhafter Eingriff in das öffentliche Straßenland                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                               |                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Verbreiterung des Mittelstreifens. Erweiterung Fahrbahnquerung. Gehwegeinschränkung. Wegfall einer Fahrspur (ruhender Verkehr) der B96 in nördlicher Richtung. Verlegung Bushaltestelle (Bus 282 / N6) auf der nördlichen Fahrbahn B96 um ca. 29m in Richtung Norden. Versetzung 2 Straßeneinläufe, 1 Unterflurhydrant, 1 Lichtmast mit Fußgängerampel und Straßennamenschild Verlegung der Bushaltestelle Bus 282 in die Kaiserstraße. Keine Verlegung der Bushaltestelle N6.</p> | <p>Verbreiterung des Mittelstreifens. Erweiterung Fahrbahnquerung. Erhebliche Gehwegeinschränkung. Wegfall einer Fahrspur der B96 in nördlicher Richtung. Verlegung Bushaltestelle (N6) auf der nördlichen Fahrbahn B96 um ca. 41 m in Richtung Norden. Versetzung 3 Straßeneinläufe, 1 Unterflurhydrant, 1 Lichtmast und 1 Lichtmast mit Fußgängerampel und Straßennamenschild</p> | <p>Verbreiterung des Mittelstreifens. Neue Fahrbahnquerung. Erhebliche Gehwegeinschränkung Wegfall einer Fahrspur der B96 in nördlicher Richtung. Versetzung 1 Lichtmast. Neubau Ampelanlage für Fußgänger</p> | <p>Verschmälerung des Durchgangs auf dem Gehweg der Kaiserstraße von ca. 8,20 m auf 3,20 m zwischen neuem Aufzug 1 und angrenzender Bebauung</p>                                                                 |
| 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 1                                                                                                                                                                                                              | 4                                                                                                                                                                                                                |
| Temporärer Eingriff in das öffentliche Straßenland                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>Einengung der B96 in nördlicher Richtung auf eine zwei Spuren, Entfall der Spur für den ruhenden Verkehr; in südlicher Richtung auf zwei Spuren (Entfall Linksabbiegerspur). Ausfall von ca. 63 m Fahrspur auf der</p>                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>Einengung der B96 in nördlicher Richtung auf eine Spur, in südlicher Richtung auf zwei Spuren (Entfall Linksabbiegerspur). Ausfall von ca. 75 m Fahrspur auf der nördlichen Fahrbahn wegen Baustellenein-</p>                                                                                                                                                                    | <p>Ausfall zweier Fahrspuren B96 in nördlicher Richtung. Baustellenzufahrt ungeklärt und schwer lösbar.</p>                                                                                                    | <p>Einengung der B96 in nördlicher Richtung auf eine Spur, in südlicher Richtung auf zwei Spuren (Entfall Linksabbiegerspur). Ausfall von ca. 63 m Fahrspur auf der nördlichen Fahrbahn wegen Baustellenein-</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                |                                                                                                                                 |                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| nördlichen Fahrbahn wegen Baustellenein-/ausfahrt. Fahrbahnquerung kann nicht genutzt werden. Gehwegeinschränkung ca. 1,50m auf einer Länge von ca. 50m. Umverlegung Bushaltestelle M282 in die Kaiserstraße. Verlegung der Bushaltestelle N6 um ca. 37m in nördliche Richtung des Mariendorfer Damms. | /ausfahrt. Ausfall östliche Abbiegspur auf der B96 für Baustellenzufahrt. Umverlegung Bushaltestelle.          |                                                                                                                                 | /ausfahrt. Fahrbahnquerung kann nicht genutzt werden. Umverlegung Bushaltestelle.                      |
| 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2                                                                                                              | 1                                                                                                                               | 2                                                                                                      |
| Leitungsverlegung                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                |                                                                                                                                 |                                                                                                        |
| Keine Umverlegung von Leitungen nötig.                                                                                                                                                                                                                                                                 | Umverlegung Kommunikationsleitung (Versatel).                                                                  | Umverlegung Abwasserleitungen, Gasleitungen, Trinkwasserleitungen, Kommunikationsleitungen (Versatel) und mehrerer E-Leitungen. | Umverlegung Gasleitung, Trinkwasserleitung, Kommunikationsleitung (Versatel) und mehrerer E-Leitungen. |
| 5                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 3                                                                                                              | 1                                                                                                                               | 2                                                                                                      |
| Parkplätze                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                |                                                                                                                                 |                                                                                                        |
| Dauerhaft entfallen 5 4 Parkplätze (ca. 20 m Parkspur Parkbucht in der Kaiserstraße) durch Verlegung der Bushaltestelle Bus 282                                                                                                                                                                        | Dauerhaft entfallen 6 Parkplätze (ca. 40 m Parkspur) auf dem Mariendorfer Damm, durch Verlegung Bushaltestelle | Dauerhaft entfallen 4 Parkplätze (beidseitig ca. 15 m Parkspur) durch Neubau Fahrbahnquerung.                                   | Dauerhaft entfallen keine Parkplätze                                                                   |
| 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1                                                                                                              | 2                                                                                                                               | 5                                                                                                      |
| Zusätzliche LSA (Lichtsignalanlage, Ampel)                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                |                                                                                                                                 |                                                                                                        |
| Keine zusätzliche LSA notwendig. Versetzung von 2                                                                                                                                                                                                                                                      | Keine zusätzliche LSA notwendig.                                                                               | Errichtung LSA, Neubau von 3 Ampelmasten notwendig.                                                                             | Keine zusätzliche LSA notwendig                                                                        |

|                                                                                                                                                                                    |                                  |    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----|----|
| Ampelmasten.<br>Anpassung der LSA<br>im Knotenbereich<br>erfolgt in<br>Koordination mit<br>barrierefreiem<br>Umbau der LSA<br>Mariendorfer Damm<br>/ Kaiserstraße –<br>Westphalweg | Versetzung von 2<br>Ampelmasten. |    |    |
| 5                                                                                                                                                                                  | 5                                | 1  | 5  |
|                                                                                                                                                                                    |                                  |    |    |
| GESAMTERGEBNIS                                                                                                                                                                     |                                  |    |    |
| 30                                                                                                                                                                                 | 25                               | 21 | 27 |

#### Bestimmung der Vorzugsvariante:

Insbesondere und von der Auswertung der Matrix unabhängig, wurde auch das sehr hoch wiegende Sicherheitsempfinden/-bedürfnis der Fahrgäste bei der Entscheidung für eine Vorzugsvariante berücksichtigt.

Der Standort der Variante D auf Straßenebene erscheint zunächst verkehrstechnisch der geeigneteren zu sein. Der Austritt auf Straßenebene befindet sich in unmittelbarer Nähe der am meisten frequentierten Bushaltestelle zur Buslinie 282 auf der Kaiserstraße in Richtung Westen, in dieser Richtung befinden sich mehrere Schulen und diverse soziale Einrichtungen.

Jedoch ist für die Erschließung der Straßenebene (Variante D, Aufzug 1) vom Bahnsteig aus (Variante D, Aufzug 2) der Bau von zwei Aufzügen notwendig. Dies schränkt das Sicherheitsempfinden des Fahrgastes erheblich ein, da eine Neuorientierung in der Vorhalle zur Auffindung des zweiten Aufzugs in die Straßenebene stattfinden muss.

Da die beiden Aufzüge keinen Sichtbezug zu einander haben entsteht Unsicherheit über die Wegstrecke.

Der neu herzustellende Stichflur für den Aufzugszugang liegt am Ende der Zuwegung zur Ausgangstreppe II-1 und ist daher von der Vorhalle aus nicht einsehbar. Erst kurz vor dem Treppenantritt sieht man den Aufzug, d.h. hilfsbedürftige Personen können nicht sofort gesehen werden, auch sind sie akustisch nicht gut lokalisierbar, da der Verkehrslärm der B96 über die Treppe bis in die Vorhalle dringt.

Unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile der vier untersuchten Varianten und der vorgenannten allgemeinen und aus den Vorabstimmungen herauskristallisierten Kriterien ergibt sich als günstigster Standort die Variante A (Vorzugsvariante).

- Kurzer Umsteigeweg für den Fahrgast von ca. 40-75 m zwischen U- Bahn und Bus, dadurch gute Verknüpfung der beiden Verkehrsmittel
- Direkte Verbindung zum Straßenland
- Gute Erkenn- und Auffindbarkeit des Aufzugs auf dem Bahnsteig in Haupteinfahrungsrichtung zur Vorhalle II
- Gute Erkennbarkeit im Straßenland, da im frei einsehbaren Kreuzungsbereich des Mariendorfer Damms auf dem Mittelstreifen platziert. Von allen Gehwegen, Bushaltestellen und Fahrbahnen, welche sich in der Kreuzung treffen, aus gut sichtbar.
- Unterbringung des Aufzugsmaschinenraums in Nähe des Aufzugs möglich
- Geringe Eingriffe in den Leitungsbestand, keine Umverlegung von Leitungen notwendig.

Die Planung wurde somit für diesen Standort - Variante A (Vorzugsvariante) - durchgeführt und als Antrag auf Plangenehmigung eingereicht.“

Frage 18:

Entspricht die aktuell verfolgte Variante weiterhin der in den öffentlich zugänglichen UVP-Unterlagen dargestellten „Variante A“ beziehungsweise „Vorzugsvariante“ mit einer Verbindung zwischen Straßenebene und Bahnsteig? Wenn nein, warum wurde davon abgewichen?

Antwort zu 18:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Ja, die aktuell verfolgte Variante entspricht weiterhin der in den öffentlich zugänglichen UVP-Unterlagen dargestellten „Variante A“ beziehungsweise „Vorzugsvariante“ mit einer Verbindung zwischen Straßenebene und Bahnsteig.“

Frage 20:

Welche Leitungsverlegungen oder technischen Anpassungen im Untergrund sind für den Aufzugseinbau erforderlich? Bitte nach Leitungsart, zuständigem Leitungsunternehmen, Planungsstand, Zeitplan, Kosten und Umsetzungsrisiken aufschlüsseln.

Antwort zu 20:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Nach aktuellem Planungsstand sind für den Aufzugseinbau keine Leitungsverlegungen oder technischen Anpassungen im Untergrund erforderlich.

Die vorhandenen Leitungsbestände wurden im Rahmen der Planung berücksichtigt. Eine Aufschlüsselung nach Leitungsart, Leitungsunternehmen, Zeitplan, Kosten und Umsetzungsrisiken entfällt daher. Kosten oder terminrelevante Risiken aus Leitungsverlegungen bestehen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht.

Sollten sich im weiteren Projektverlauf wider Erwarten neue Erkenntnisse ergeben, würden diese mit den zuständigen Stellen abgestimmt.“

Frage 21:

Welche Belange des Denkmalschutzes sind beim U-Bahnhof Westphalweg zu berücksichtigen? Haben denkmalschutzrechtliche Anforderungen zu Verzögerungen, Umplanungen oder Mehrkosten geführt oder können solche noch entstehen?

Antwort zu 21:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die denkmalschutzrechtlichen Belange werden bei dem Vorhaben entsprechend den Vorgaben des Berliner Denkmalschutzgesetzes berücksichtigt. Die Planung und Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in enger Abstimmung mit der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde. Nach aktuellem Kenntnisstand haben denkmalschutzrechtliche Anforderungen nicht zu Verzögerungen, Umplanungen oder Mehrkosten geführt. Entsprechende Auswirkungen sind nach derzeitigem Stand auch im weiteren Projektverlauf nicht absehbar.“

Frage 22:

Welche weiteren Maßnahmen zur vollständigen Barrierefreiheit sind neben dem Aufzug vorgesehen, insbesondere Bahnsteighöhenanpassung, taktiles Leitsystem, kontrastreiche Gestaltung, akustische oder visuelle Fahrgastinformation, barrierefreie Wegeführung im Straßenraum und barrierefreie Querungen?

Antwort zu 22:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Neben dem Einbau des Aufzugs sind die weiteren für eine vollständige barrierefreie Erschließung erforderlichen Maßnahmen vorgesehen. Dazu gehören insbesondere die Bahnsteighöhenanpassung, das taktile Leitsystem, kontrastreiche Markierungen sowie erforderliche Anpassungen an Orientierungselementen und Fahrgastinformationen.

Im Straßenraum wird die barrierefreie Wegeführung zum Aufzug hergestellt. Der Aufzug endet auf dem zu erweiternden Mittelstreifen des Mariendorfer Damms/B 96. Die signalgesicherte Querung im Bereich Mariendorfer Damm/Kaiserstraße/Westphalweg wird entsprechend angepasst und barrierefrei hergestellt.“

Frage 23:

Welche Abstimmungen fanden bisher mit dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, der Straßenverkehrsbehörde, der Verkehrslenkung Berlin, der BVG, der Senatsverwaltung, Behindertenverbänden, dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung, dem bezirklichen Beirat von und für Menschen mit Behinderung sowie weiteren Trägern öffentlicher Belange statt? Bitte mit Datum, Gegenstand und Ergebnis darstellen.

Antwort zu 23:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 11.02.2019 sind im Anhörungsverfahren die Träger öffentlicher Belange direkt um Zustimmung bzw. Stellungnahme gebeten worden (Auswahl):

1. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen - GR B 1, koordinierend für die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, für die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz als auch für die Oberste Denkmalschutzbehörde (LOA) - 27.03.2019, 08.04.2019, 25.04.2019, 23.03.2021
2. Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung - LfB - 27.02.2019
3. Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin 6.1 Straßen und Grünflächenamt, Straße, Unterer Denkmalschutzbehörde, UD4 - 15.03.2019, 02.04.2019, 10.03.2021, 30.03.2021
4. Berliner Feuerwehr - 14.02.201
5. Berliner Wasserbetriebe - 15.03.2021
6. Stromnetz Berlin GmbH - 12.03.2021
7. NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG - 15.03.2021

Mit den Trägern öffentlicher Belange ist das Benehmen hergestellt worden. Die den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange (TöB) schriftlich zugesandten Erwiderungen der Vorhabenträgerin zu den im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen behalten, im Verfahrensverlauf, ihre Gültigkeit.

Die von den Leitungsträgern Deutsche Telekom Technik GmbH, Stromnetz Berlin GmbH, NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co KG, Aliander Stadtlicht GmbH, 1 &1 Versatel Deutschland GmbH, Colt Technology Services GmbH und IT Dienstleistungszentrum Berlin (ITDZ) gegebenen Hinweise zum Leitungsbestand und zur Ausführungsplanung sind beachtet.

Für die anzupassenden Flächen des Straßenraums, insbesondere die Blindenleitführung, sind die in Berlin geltenden technischen Regelwerke als auch die Ausführungsvorschriften des Berliner Straßengesetzes (AV Geh- und Radwege, Stand 2023) abgestimmt.

Die Belange der Menschen mit Behinderung sind im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.“

Frage 24:

Welche noch offenen Abstimmungen, Genehmigungen oder Mitwirkungen Dritter können den Baubeginn beziehungsweise die Inbetriebnahme noch verzögern?

Antwort zu 24:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Ein möglicher verzögernder Einfluss auf den Baubeginn bzw. die Inbetriebnahme ergibt sich aus noch ausstehenden Abstimmungen, Genehmigungen sowie erforderlichen Mitwirkungen Dritter.

Hierzu zählen insbesondere noch offene Abstimmungen mit dem zuständigen Straßenbaulastträger der übergeordneten Straße, die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis für Baustelleneinrichtungen im Straßenland sowie die Bearbeitung der verkehrsrechtlichen Anordnung (VRAO) durch die Abteilung Verkehrsmanagement der Senatsverwaltung.

Diese Verfahren können erst im weiteren Projektverlauf, insbesondere im Rahmen der Leistungsphasen 6 bis 9 nach HOAI nach erfolgter Ausschreibung und Zuschlagserteilung an eine Baufirma, final bearbeitet bzw. abgeschlossen werden.“

Frage 25:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat, den Aufzugseinbau am U-Bahnhof Westphalweg zu beschleunigen oder zeitlich vorzuziehen, insbesondere durch Priorisierung, zusätzliche Planungs- oder Baukapazitäten, Bündelung von Genehmigungen, frühzeitige Vergaben oder parallele Bearbeitung einzelner Verfahrensschritte?

Antwort zu 25:

Die BVG teilt hierzu zunächst mit:

„Die BVG nutzt im Rahmen der Projektsteuerung bereits die bestehenden Möglichkeiten zur Verfahrens- und Terminoptimierung, insbesondere durch enge Abstimmungen, frühzeitige Koordination und parallele Bearbeitung einzelner Schritte, soweit dies fachlich und vergaberechtlich möglich ist.

Nach aktuellem Stand bestehen jedoch keine belastbaren zusätzlichen Möglichkeiten, den Aufzugseinbau am U-Bahnhof Westphalweg wesentlich zu beschleunigen oder zeitlich vorzuziehen. Die weiteren Projektphasen — insbesondere Fertigstellung der Ausführungsplanung, Erstellung des Leistungsverzeichnisses, Vergabe und bauliche Umsetzung — bauen in wesentlichen Teilen aufeinander auf.

Ein relevanter Zeitgewinn durch zusätzliche Priorisierung, weitere Kapazitäten oder weitere Bündelung von Verfahrensschritten ist derzeit nicht absehbar.“

Der Senat schließt sich dieser Einschätzung der BVG an.

Frage 26:

Welche Ersatz- oder Übergangslösungen bestehen bis zur Inbetriebnahme des Aufzugs für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste am U-Bahnhof Westphalweg? Bitte insbesondere darstellen, inwieweit BVG Muva beziehungsweise VBB-Begleit- oder Ersatzangebote den fehlenden barrierefreien Zugang praktisch kompensieren können und welche Grenzen diese Angebote haben.

Antwort zu 26:

Seit Jahresbeginn 2026 steht berlinweit zur Überbrückung von Lücken in der barrierefreien ÖPNV-Reisekette der Barrierefreie Alternativ-Verkehr zur Verfügung, der vom VBB organisiert wird (VBB-BAV). Fahrgäste, die auf einen Aufzug angewiesen sind, können während der

gesamten Betriebszeiten der U-Bahn im BAV-Kundencenter anrufen und ihren Bedarf melden. Durch die Mitarbeitenden des BAV-Kundencenters wird zunächst geprüft, ob das gewünschte Fahrtziel auch mit einem anderen ÖPNV-Verkehrsmittel, im Fall der Haltestelle U Westphalweg unter Nutzung der Buslinie 282, über eine zumutbare Route erreicht werden kann. Falls dies nicht der Fall ist, wird vom BAV-Kundencenter ein Taxi, bei Bedarf ein barrierefreies Taxi, bestellt. Hierdurch entstehen für den Fahrgast keine zusätzlichen Kosten. Das (barrierefreie) Taxi übernimmt die Beförderung zu einer geeigneten barrierefreien Haltestelle, von der aus das Ziel mit dem Nahverkehr barrierefrei erreicht werden kann. Weitere Information zum VBB-BAV sind zu finden unter: <https://www.vbb.de/barrierefrei-unterwegs/bav/faq-bav/> .

Frage 27:

Wie und wann will die BVG die Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibenden, Fahrgäste sowie Einrichtungen im Umfeld des U-Bahnhofs Westphalweg über Zeitplan, Bauablauf, Einschränkungen und Inbetriebnahme informieren?

Antwort zu 27:

Eine entsprechende Information wird rechtzeitig erfolgen.

Frage 28:

Wird der Senat der Antwort einen aktuellen Lageplan sowie, soweit rechtlich möglich, einen aktuellen Grundriss- und Schnittplan der vorgesehenen Aufzugsvariante beifügen? Wenn nein, wo können die Abgeordneten und die Öffentlichkeit die aktuellen Planunterlagen einsehen?

Antwort zu 28:

Ein Lageplan kann unter <https://www.uvp-verbund.de/trefferanzeige?docuuid=86899BCB-7364-4963-8E9F-1D06A5FA3582> abgerufen werden.

Frage 29:

Was ist aus Sicht des Senats der entscheidende nächste Schritt, damit der U-Bahnhof Westphalweg endlich barrierefrei wird?

Antwort zu 29:

Der nächste wichtige Meilenstein bildet der Abschluss der Ausführungsplanung, auf dessen Basis die Ausschreibung und Vergabe der Bauleistung erfolgen kann.

Frage 30:

Welche übrigen Informationen kann der Senat zu diesem Sachverhalt mitteilen?

Antwort zu 30:

Es können keine übrigen Informationen mitgeteilt werden.

Berlin, den 03.07.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt