

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestelle Klosterstern

Bewertungsmatrix Trapez Architektur 01.07.2014

	Wichtung in %
1 Funktionale Qualität - Fahrgast:	25%
2 Städtebau und Gestaltung	20%
3 Genehmigungsfähigkeit / Verkehr	20%
4 Bauausführung/ Betriebseinschränkung	10%
5 Baulicher Aufwand/ Baukosten	15%
6 Betrieblicher Aufwand/ Betriebskosten	10%

Aktuelles Datum

Erläuterung der Wichtungs - Prozente :

Die Bewertung für die Kriterien 1 - 6 berücksichtigt die jeweils zugehörigen Einzelaspekte, die unter den Oberbegriffen benannt sind. Bei sehr knappen Bewertungsergebnissen kann bei Bedarf eine zusätzliche Differenzierung erfolgen. Da hierdurch die "Gesamtschau" auf die Varianten erschwert wird, sollte diese Differenzierung der % nur im Ausnahmefall durchgeführt werden.

Grundsätzlich werden nur Varianten vorgeschlagen, die alle Kriterien erfüllen. Das bedeutet, dass die Wichtung der Einzelkriterien nur graduelle Unterschiede berücksichtigt. Hierbei gibt es 3 übergeordnete Aspekte, die etwa gleichwertig betrachtet werden:

A Der Nutzen für den Fahrgast 35%

Im Mittelpunkt der Bewertung steht die funktionale Verbesserung für den Fahrgast - die Herstellung einer barrierefreien Zugänglichkeit. Hieraus ergibt sich die größte Einzelwichtung. Zusätzlich wird auch die Nutzung für Fahrradmitnahme berücksichtigt, sowie etwaige Nachteile, die sich z.B. aus einem Verzicht auf eine Fahrtrepe ergeben.

B Die Integration in Stadtbild und Verkehr 35%

Die Aufzüge sind relativ kleine Baukörper und ergänzende Maßnahmen, die sich in bestehende Städtebauliche und verkehrstechnische Zusammenhänge einordnen müssen. Das drückt sich auch in ihrer Genehmigungsfähigkeit aus.

C Die wirtschaftliche Realisierbarkeit und der Betrieb 30%

Grundsätzliches Planungsziel bei jeder Einzelvariante ist die Optimierung von Konstruktion und Bauablauf - unter Beachtung des übergeordneten funktionalen und gestalterischen Konzeptes.

Die Bewertung der wirtschaftlichen Aspekte mit 30 % gegenüber den 35 % für den Fahrgastnutzen und die Integration in Städtebau und Verkehr soll die Priorität einer nachhaltigen Qualität vor besonders preiswerten Lösungen verdeutlichen.

Matrix der Kriterien

1 Funktionale Qualität - Fahrgast	25%		
2 Städtebau und Gestaltung			
a: Anteil für allgemeines Stadtbild		15%	
b: Anteil für Orientierung des Fahrgastes	5%		
3 Genehmigungsfähigkeit und Verkehr		20%	
4 Bauausführung/ Betriebseinschränkung			
a: Anteil für ungestörten Fahrbetrieb (Fahrgast)	5%		
Betriebseinschränkungen			5%
5 Baulicher Aufwand/ Baukosten			15%
6 Betrieblicher Aufwand/ Betriebskosten			10%

Erläuterung der Bewertungspunkte 1-5

Die Bewertungspunkte geben relative Unterschiede der Varianten zueinander an. Bei geringen Unterschieden erfolgt eine geringe Spreizung der Bewertungspunkte, bei der Dominanz eines Aspektes kann die Punktzahl entsprechend gewählt werden. Hierdurch ist die Berücksichtigung der Besonderheiten jeder Haltestelle möglich, ohne Änderungen an der Wichtung vorzunehmen.

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltstelle Klosterstern					
Bewertungsmatrix Trapez Architektur 01.07.2014					
		Variante 1 u. 1A	Punkte	Wichtung	Wertung
		1 senkrechter Aufzug Bahnsteig - Schalterhalle A (anstelle Fahrtrepe)	1-5	in %	1-5
		1 senkrechter Aufzug Schalterhalle A – Gehweg			
1 Funktionale Qualität - Fahrgast:			3	25%	0,75
Zugänglichkeit, Wegelängen, Umsteigequalität, Komfort, soziale Kontrolle, Orientierung, Verfügbarkeit	Variante 1 alle: - Gute Umsteigebeziehung auf Bus und U3; - 2 Aufzüge erforderlich; - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang 2/3 der Fahrgäste der Haltestelle); - Fahrtrepe Bahnsteig-Halle entfällt; - verminderte Fluchtwegebreite Bahnsteig-Halle durch Entfall Fahrtrepe; - Verschärfung der ohnehin beengten Situation Bahnsteig-Halle; - Soziale Kontrolle Vorhanden;				
	Variante 1a: - Aufzug + Aufstellfläche kollidiert mit Treppennutzung (Ebene Schalterhalle) u. Gehweg (Ebene Gehweg); - Aufzug „Ergänzung“ zu Fahrtrepe (gegenüberliegende Straßenseite);				
	Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10 + Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10				
2 Städtebau und Gestaltung			3	20%	0,6
Einfügung in das Umfeld, Präsenz des Standortes im Strassenbild, Zusammenspiel mit anderen Bauten	Variante 1 alle: - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang);				
	Variante 1a: - Sehr dicht an Wohn- und Ladenbebauung;				
3 Genehmigungsfähigkeit / Verkehr			3	20%	0,6
Betroffenheit Dritter, Abstimmungsbedarf, Eingriffe in die Natur, Einbindung in den Verkehr	Variante 1 alle: - Bahnsteig-Schalterhalle keine Schnittstellen;				
	Variante 1a: - Beanspruchung öffentlicher Grund erforderlich; - Betrieb Blumenladen Straßenebene nicht mehr möglich; - Verkaufsfächen Schalterhalle durch Aufzug nicht beschränkt; - Einschränkung Gehwegfläche an bereits verengtem Bereich in Betrieb und Bauphase (in Bauphase sehr hoch); - Eingriffe in Rohbau nahe Wohnbebauung (Lärm);				
4 Bauausführung/ Betriebseinschränkung			2	10%	0,2
Betriebseinschränkung durch Bauablauf, Bauzeit und konstruktive Risiken, Umfang und Anzahl der unterschiedlichen Bauzustände	Variante 1 alle: - Einschränkung Treppenbreite Bahnsteig-Halle in Bauzeit; - Austausch Fahrtrepe – Aufzug kurze Bauzeit u. Geringe konstruktive Risiken ;				
	Variante 1a: - Straßenebene Sperrung Treppenabgang erforderlich; - Beeinträchtigung Fußgängerverkehr sehr hoch;				
5 Baulicher Aufwand/ Baukosten			3	15%	0,45
Im Vergleich der Varianten zueinander, incl. aller Zusatzmaßnahmen und incl. des Aufwandes für Leitungsumverlegungen	Variante 1 alle: - Austausch Fahrtrepe – Aufzug vergleichsweise geringer baulicher Aufwand bzw. Bestandseingriff;				
	Variante 1a: - Baugistik auf Straßeneben sehr eingeschränkt; - Durchbruch Tunnelbauwerk in Decke u. Wand; - Sehr Hohes Risiko an Abdichtungsproblemen im Bereich Unterfahrt welche in Schnittstelle Tunnelwand-Sohle-Treppenaufgang einsteht (tragfähige technische Umsetzung grundsätzlich in Frage zu stellen); - Eingriff in Belag u. Rohbau der Schalterhalle im Bereich zu erwartender, umfangreicher Sanierungsarbeiten; - Baugrube nahe Wohnbebauung;				
6 Betrieblicher Aufwand/ Betriebskosten			3	10%	0,3
Langfristige Bewirtschaftung und Unterhalt	Variante 1 alle: - Wartung von zwei Anlagen;				
	Variante 1a: - oberer Aufzug der Witterung ausgesetzt; - Verbindung mit möglicher Treppenüberdachung (als Ursachenbehebung für Feuchteschäden Schalterhalle in Tunnel) möglich;				
7 Summe Wertung				100%	2,90
8 Ausschlusskriterien					
	Variante 1 alle: - Ausschluss durch Entfall einer Fluchtspur (Fahrtrepe) Bahnsteig-Halle_Entscheidung TAB.				
	Variante 1 a: - Ausschluss durch fehlende Aufstellflächen Gehweg. - Aus aufgrund von Abdichtungsrisiko gem. Punkt 5.				
9 Rang					
Legende zur Punktverteilung : 5 = sehr gut, 4 = gut, 3 = befriedigend, 2 = ausreichend, 1 ungenügend					
Anmerkung HHA:					

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestelle Klosterstern				
Bewertungsmatrix Trapez Architektur 01.07.2014				
	Variante 1 u. 1B 1 senkrechter Aufzug Bahnsteig - Schalterhalle A (anstelle Fahrtreppe) 1 senkrechter Aufzug Schalterhalle A – Gehweg	Punkte	Wichtung	Wertung
		1-5	in %	1-5
1 Funktionale Qualität - Fahrgast:		4	25%	1
Zugänglichkeit, Wegelängen, Umsteigequalität, Komfort, soziale Kontrolle, Orientierung, Verfügbarkeit	<i>Variante 1 alle:</i> - Gute Umsteigebeziehung auf Bus und U3; - 2 Aufzüge erforderlich; - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang 2/3 der Fahrgäste der Haltestelle); - Fahrtreppe Bahnsteig-Halle entfällt; - verminderte Fluchtwegebreite Bahnsteig-Halle durch Entfall Fahrtreppe; - Verschärfung der ohnehin beengten Situation Bahnsteig-Halle; - Soziale Kontrolle Vorhanden;			
	<i>Variante 1b:</i> - gute Sichtbarkeit im sehr heterogenen Stadtraum da freistehend und doch im Gesamtkontext des Zugang zu lesen; - Lage in Schalterhalle direkt von unterem Aufzugsstandort einsehbar; - Aufzug „Ergänzung“ zu Fahrtreppe (gegenüberliegende Straßenseite);			
	Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10 + Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10			
2 Städtebau und Gestaltung		4	20%	0,8
Einfügung in das Umfeld, Präsenz des Standortes im Strassenbild, Zusammenspiel mit anderen Bauten	<i>Variante 1 alle:</i> - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang);			
	<i>Variante 1b:</i> - gute Sichtbarkeit im sehr heterogenen Stadtraum da freistehend und doch im Gesamtkontext des Zugang zu lesen;			
3 Genehmigungsfähigkeit / Verkehr		2	20%	0,4
Betroffenheit Dritter, Abstimmungsbedarf, Eingriffe in die Natur, Einbindung in den Verkehr	<i>Variante 1 alle:</i> - Bahnsteig-Schalterhalle keine Schnittstellen;			
	<i>Variante 1a:</i> - Beanspruchung öffentlicher Grund erforderlich; - Entfall von Stellplätzen; - Radspur (kein offizieller Radweg) verläuft zwischen Aufzug und Gehweg; - Verschwenk bzw. grundsätzliche Umverlegung Radspur notwendig; - Betrieb Blumenladen Straßenebene durch Entfall Stellplatz möglicherweise eingeschränkt; - mögliche Verkaufsflächen Schalterhalle wird reduziert; - Eingriffe in Rohbau nahe Straßenbetrieb;			
4 Bauausführung/ Betriebseinschränkung		4	10%	0,4
Betriebseinschränkung durch Bauablauf, Bauzeit und konstruktive Risiken, Umfang und Anzahl der unterschiedlichen Bauzustände	<i>Variante 1 alle:</i> - Einschränkung Treppenbreite Bahnsteig-Halle in Bauzeit; - Austausch Fahrtreppe – Aufzug kurze Bauzeit u. Geringe konstruktive Risiken ;			
	<i>Variante 1b:</i> - Geringe Einschränkungen auf Schalterhallenebene;			
5 Baulicher Aufwand/ Baukosten		1	15%	0,15
Im Vergleich der Varianten zueinander, incl. aller Zusatzmaßnahmen und incl. des Aufwandes für Leitungsumverlegungen	<i>Variante 1 alle:</i> - Austausch Fahrtreppe – Aufzug vergleichsweise geringer baulicher Aufwand bzw. Bestandseingriff;			
	<i>Variante 1b:</i> - Baulogistik auf Straßeneben sehr eingeschränkt; - Eingriff in Bauwerk Schalterhalle und Tunnel mit hohem Aufwand da an Schnittstelle Tunneldecke-Hallenwand-Schalterhallendecke-Geschossdecke; - Hohes Risiko an Abdichtungsproblemen alt-neu in schwer zugänglichem Bereich (sehr dicht an Straßenverlauf) (tragfähige technische Umsetzung grundsätzlich in Frage zu stellen); - Eingriff in Beläge Schalterhalle im Bereich grundsätzlicher Sanierung; - Baugrube (in Teilen bis auf Tunneldecke) in beengtem Bereich;			
6 Betrieblicher Aufwand/ Betriebskosten		3	10%	0,3
Langfristige Bewirtschaftung und Unterhalt	<i>Variante 1 alle:</i> - Wartung von zwei Anlagen;			
	<i>Variante 1a:</i> - oberer Aufzug der Witterung ausgesetzt;			
7 Summe Wertung			100%	3,05
8 Ausschlusskriterien				
	Variante 1 alle: - Ausschluss durch Entfall einer Fluchtspur (Fahrtreppe) Bahnsteig-Halle_Entscheidung TAB.			
9 Rang				
Legende zur Punktverteilung : 5 = sehr gut, 4 = gut, 3 = befriedigend, 2 = ausreichend, 1 ungenügend				
Anmerkung HHA:				

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestelle Klosterstern				
Bewertungsmatrix Trapez Architektur 01.07.2014				
	Variante 1 u. 1C 1 senkrechter Aufzug Bahnsteig - Schalterhalle A (anstelle Fahrtreppe) 1 senkrechter Aufzug Schalterhalle A – Gehweg	Punkte	Wichtung	Wertung
		1-5	in %	1-5
1 Funktionale Qualität - Fahrgast:		2	25%	0,5
Zugänglichkeit, Wegelängen, Umsteigequalität, Komfort, soziale Kontrolle, Orientierung, Verfügbarkeit	<i>Variante 1 alle:</i> - Gute Umsteigebeziehung auf Bus und U3; - 2 Aufzüge erforderlich; - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang 2/3 der Fahrgäste der Haltestelle); - Fahrtreppe Bahnsteig-Halle entfällt; - verminderte Fluchtwegebreite Bahnsteig-Halle durch Entfall Fahrtreppe; - Verschärfung der ohnehin beengten Situation Bahnsteig-Halle; - Soziale Kontrolle Vorhanden;			
	<i>Variante 1c:</i> - mäßige Sichtbarkeit im sehr heterogenen Stadtraum „hinter“ Treppenüberdachung; - Lage in Schalterhalle nicht direkt von unterem Aufzugsstandort einsehbar; - Aufzug „Doppelung“ mit Fahrtreppe (gleiche Straßenseite); - Oberer Ausstieg beengt (sehr dicht an Straßen u. Bußverkehr);			
	Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10 + Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10			
2 Städtebau und Gestaltung		4	20%	0,8
Einfügung in das Umfeld, Präsenz des Standortes im Strassenbild, Zusammenspiel mit anderen Bauten	<i>Variante 1 alle:</i> - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang);			
	<i>Variante 1c:</i> - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang); - Sichtbarkeit kollidiert, „verschwimmt“ mit Treppenüberdachung; - Aufzug „eingeklemmt“ zwischen Straße und Treppe			
3 Genehmigungsfähigkeit / Verkehr		2	20%	0,4
Betroffenheit Dritter, Abstimmungsbedarf, Eingriffe in die Natur, Einbindung in den Verkehr	<i>Variante 1 alle:</i> - Bahnsteig-Schalterhalle keine Schnittstellen;			
	<i>Variante 1c:</i> - Beanspruchung öffentlicher Grund erforderlich; - Verkaufsflächen Schalterhalle durch Aufzug stark reduziert; - Entfall von Stellplätzen; - Anpassung (verschieben) von Busspur erforderlich;			
4 Bauausführung/ Betriebseinschränkung			10%	0
Betriebseinschränkung durch Bauablauf, Bauzeit und konstruktive Risiken, Umfang und Anzahl der unterschiedlichen Bauzustände	<i>Variante 1 alle:</i> - Einschränkung Treppenbreite Bahnsteig-Halle in Bauzeit; - Austausch Fahrtreppe – Aufzug kurze Bauzeit u. Geringe konstruktive Risiken ;			
	<i>Variante 1c:</i> - Geringe Einschränkungen auf Schalterhallenebene; - Anpassung / Verlegung von Busspur erforderlich;			
5 Baulicher Aufwand/ Baukosten		1	15%	0,15
Im Vergleich der Varianten zueinander, incl. aller Zusatzmaßnahmen und incl. des Aufwandes für Leitungsumverlegungen	<i>Variante 1 alle:</i> - Austausch Fahrtreppe – Aufzug vergleichsweise geringer baulicher Aufwand bzw. Bestandeingriff;			
	<i>Variante 1c:</i> - Bauleistungen auf Straßenebenen sehr eingeschränkt; - Anpralllasten aus Straßenverkehr müssen berücksichtigt werden; - Eingriff in Bauwerk Schalterhalle und Tunnel mit hohem Aufwand da an Schnittstelle Tunneldecke-Hallenwand-Schalterhallendecke-Geschossdecke; - Sehr Hohes Risiko an Abdichtungsproblemen im Bereich Unterfahrt welche in Schnittstelle Tunnelwand-Sohle-Treppenaufgang entsteht (tragfähige technische Umsetzung grundsätzlich in Frage zu stellen); - Anpassung (verschieben) von Busspur erforderlich; - Eingriff in Beläge Schalterhalle im Bereich grundsätzlicher Sanierung;			
6 Betrieblicher Aufwand/ Betriebskosten		3	10%	0,3
Langfristige Bewirtschaftung und Unterhalt	<i>Variante 1 alle:</i> - Wartung von zwei Anlagen;			
	<i>Variante 1c:</i> - oberer Aufzug der Witterung ausgesetzt;			
7 Summe Wertung			100%	2,15
8 Ausschlusskriterien				
	Variante 1 alle: - Ausschluss durch Entfall einer Fluchtspur (Fahrtreppe) Bahnsteig-Halle_Entscheidung TAB.			
	Variante 1c: - Aus aufgrund von Abdichtungsrisiko gem. Punkt 5			
9 Rang				
Legende zur Punktverteilung : 5 = sehr gut, 4 = gut, 3 = befriedigend, 2 = ausreichend, 1 ungenügend				
Anmerkung HHA:				

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestelle Klosterstern				
Bewertungsmatrix Trapez Architektur 01.07.2014				
	Variante 1 u. 1D 1 senkrechter Aufzug Bahnsteig - Schalterhalle A (anstelle Fahrtreppe) 1 senkrechter Aufzug Schalterhalle A – Gehweg	Punkte	Wichtung	Wertung
		1-5	in %	1-5
1 Funktionale Qualität - Fahrgast:		3	25%	0,75
Zugänglichkeit, Wegelängen, Umsteigequalität, Komfort, soziale Kontrolle, Orientierung, Verfügbarkeit	<i>Variante 1 alle:</i> - Gute Umsteigebeziehung auf Bus und U3; - 2 Aufzüge erforderlich; - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang 2/3 der Fahrgäste der Haltestelle); - Fahrtreppe Bahnsteig-Halle entfällt; - verminderte Fluchtwegebreite Bahnsteig-Halle durch Entfall Fahrtreppe; - Verschärfung der ohnehin beengten Situation Bahnsteig-Halle; - Soziale Kontrolle Vorhanden;			
	<i>Variante 1d:</i> - Aufzug + Aufstellfläche kollidiert mit Geh- u. Radweg (Ebene Gehweg); - Kurze Wegeföhrung zwischen den Aufzügen; - Aufzug „Ergänzung“ zu Fahrtreppe (gegenüberliegende StraÖenseite);			
	Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10 + Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10			
2 Städtebau und Gestaltung		2	20%	0,4
Einfügung in das Umfeld, Präsenz des Standortes im Strassenbild, Zusammenspiel mit anderen Bauten	<i>Variante 1 alle:</i> - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang);			
	<i>Variante 1d:</i> - Sehr dicht an Wohn- und Ladenbebauung;			
3 Genehmigungsfähigkeit / Verkehr		1	20%	0,2
Betroffenheit Dritter, Abstimmungsbedarf, Eingriffe in die Natur, Einbindung in den Verkehr	<i>Variante 1 alle:</i> - Bahnsteig-Schalterhalle keine Schnittstellen;			
	<i>Variante 1d:</i> - Abstimmungsbedarf Verkehrsträgern (Bus, Rad, Fußgänger); - Verkaufsfächen Schalterhalle durch Aufzug wird reduziert; - Einschränkung Gehwegfläche an bereits verengtem Bereich in Betrieb und Bauphase (in Bauphase sehr hoch); - Eingriffe in Rohbau nahe Wohnbebauung (Lärm);			
4 Bauausführung/ Betriebseinschränkung		1	10%	0,1
Betriebseinschränkung durch Bauablauf, Bauzeit und konstruktive Risiken, Umfang und Anzahl der unterschiedlichen Bauzustände	<i>Variante 1 alle:</i> - Einschränkung Treppenbreite Bahnsteig-Halle in Bauzeit; - Austausch Fahrtreppe – Aufzug kurze Bauzeit u. Geringe konstruktive Risiken ;			
	<i>Variante 1d:</i> - StraÖenebene Zeitweise Sperrung eines Treppenabgang erforderlich; - Beeinträchtigung Fußgängerverkehr sehr hoch;			
5 Baulicher Aufwand/ Baukosten		1	15%	0,15
Im Vergleich der Varianten zueinander, incl. aller Zusatzmaßnahmen und incl. des Aufwandes für Leitungsumverlegungen	<i>Variante 1 alle:</i> - Austausch Fahrtreppe – Aufzug vergleichsweise geringer baulicher Aufwand bzw. Bestandseingriff;			
	<i>Variante 1d:</i> - Baulogistik auf StraÖenebenen sehr eingeschränkt; - Durchbruch Tunnelbauwerk in Decke; - Baugrube nahe Wohnbebauung;			
6 Betrieblicher Aufwand/ Betriebskosten		3	10%	0,3
	<i>Variante 1 alle:</i> - Wartung von zwei Anlagen;			
Langfristige Bewirtschaftung und Unterhalt	<i>Variante 1d:</i> - oberer Aufzug der Witterung ausgesetzt;			
7 Summe Wertung			100%	1,90
8 Ausschlusskriterien				
	Variante 1 alle: - Ausschluss durch Entfall einer Fluchtspur (Fahrtreppe) Bahnsteig-Halle_ Entscheidung TAB.			
	Variante 1d: - Ausschluss durch fehlende Unterfahrt (Unterfahrt im Lichtraumprofil)			
9 Rang				
Legende zur Punktverteilung : 5 = sehr gut, 4 = gut, 3 = befriedigend, 2 = ausreichend, 1 ungenügend				
Anmerkung HHA:				

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestelle Klosterstern				
Bewertungsmatrix Trapez Architektur 01.07.2014				
	Variante 1 u. 1E 1 senkrechter Aufzug Bahnsteig - Schalterhalle A (anstelle Fahrtreppe) 1 senkrechter Aufzug Schalterhalle A – Gehweg	Punkte	Wichtung	Wertung
		1-5	in %	1-5
1 Funktionale Qualität - Fahrgast:		3	25%	0,75
Zugänglichkeit, Wegelängen, Umsteigequalität, Komfort, soziale Kontrolle, Orientierung, Verfügbarkeit	<i>Variante 1 alle:</i> - Gute Umsteigebeziehung auf Bus und U3; - 2 Aufzüge erforderlich; - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang 2/3 der Fahrgäste der Haltestelle); - Fahrtreppe Bahnsteig-Halle entfällt; - verminderte Fluchtwegebreite Bahnsteig-Halle durch Entfall Fahrtreppe; - Verschärfung der ohnehin beengten Situation Bahnsteig-Halle; - Soziale Kontrolle Vorhanden;			
	Variante 1e: - eingebunden in Zugang; - Lage in Schalterhalle nicht direkt von unterem Aufzugsstandort einsehbar; - Aufzug „Ergänzung“ zu Fahrtreppe (gegenüberliegende Straßenseite); - Oberer Ausstieg dem Fußgängerverkehr zugeordnet ohne jetzige Situation zu schmälern; - Reduzierung Treppenbreite zur Straße (kein Einfluss auf Entfluchtungszeit)			
	Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10 + Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10			
2 Städtebau und Gestaltung		4	20%	0,8
Einfügung in das Umfeld, Präsenz des Standortes im Strassenbild, Zusammenspiel mit anderen Bauten	<i>Variante 1 alle:</i> - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang);			
	Variante 1e: - Nahe Wohn- und Ladenbebauung; - Teil des Zugangsbauwerk;			
3 Genehmigungsfähigkeit / Verkehr		5	20%	1
Betroffenheit Dritter, Abstimmungsbedarf, Eingriffe in die Natur, Einbindung in den Verkehr	<i>Variante 1 alle:</i> - Bahnsteig-Schalterhalle keine Schnittstellen;			
	Variante 1e: - fertiger Aufzug verbleibt auf Hochbahngrund, keine Veränderungen an Verkehrssituation erforderlich; - Verkaufsflächen Schalterhalle nicht beeinträchtigt; - Hoher Abstimmungsbedarf mit Verkaufsfläche Blumenladen in Bauphase zu erwarten;			
4 Bauausführung/ Betriebseinschränkung		2	10%	0,2
Betriebseinschränkung durch Bauablauf, Bauzeit und konstruktive Risiken, Umfang und Anzahl der unterschiedlichen Bauzustände	<i>Variante 1 alle:</i> - Einschränkung Treppenbreite Bahnsteig-Halle in Bauzeit; - Austausch Fahrtreppe – Aufzug kurze Bauzeit u. Geringe konstruktive Risiken ;			
	Variante 1e: - Geringe Einschränkungen auf Schalterhallenebene; - Reduzierung Aufgangsmöglichkeiten in Bauphase			
5 Baulicher Aufwand/ Baukosten		3	15%	0,45
Im Vergleich der Varianten zueinander, incl. aller Zusatzmaßnahmen und incl. des Aufwandes für Leitungsumverlegungen	<i>Variante 1 alle:</i> - Austausch Fahrtreppe – Aufzug vergleichsweise geringer baulicher Aufwand bzw. Bestandeingriff;			
	Variante 1e: - Baulogistik auf Straßenebene sehr eingeschränkt; - Eingriff in Belag u. Rohbau der Schalterhalle im Bereich zu erwartender, umfangreicher Sanierungsarbeiten; - Eingriff in Bauwerk Schalterhalle und Tunnel mit vergleichsweise geringem Aufwand; - Mittleres Risiko an Abdichtungsproblemen Unterfahrt.			
6 Betrieblicher Aufwand/ Betriebskosten		3	10%	0,3
Langfristige Bewirtschaftung und Unterhalt	<i>Variante 1 alle:</i> - Wartung von zwei Anlagen;			
	Variante 1e: - oberer Aufzug der Witterung ausgesetzt; - Verbindung mit möglicher Treppenüberdachung (als Ursachenbehebung für Feuchteschäden Schalterhalle in Tunnel) möglich;			
7 Summe Wertung			100%	3,50
8 Ausschlusskriterien				
	Variante 1 alle: - Ausschluss durch Entfall einer Fluchtspur (Fahrtreppe) Bahnsteig-Halle_ Entscheidung TAB.			
9 Rang				
Legende zur Punktverteilung : 5 = sehr gut, 4 = gut, 3 = befriedigend, 2 = ausreichend, 1 ungenügend				
Anmerkung HHA:				

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestelle Klosterstern				
Bewertungsmatrix Trapez Architektur 01.07.2014				
	Variante 1 u. 1F 1 senkrechter Aufzug Bahnsteig - Schalterhalle A (anstelle Fahrtreppe) 1 senkrechter Aufzug Schalterhalle A – Gehweg (anstelle Fahrtreppe)	Punkte	Wichtung	Wertung
		1-5	in %	1-5
1 Funktionale Qualität - Fahrgast:		1	25%	0,25
Zugänglichkeit, Wegelängen, Umsteigequalität, Komfort, soziale Kontrolle, Orientierung, Verfügbarkeit	<i>Variante 1 alle:</i> - Gute Umsteigebeziehung auf Bus und U3; - 2 Aufzüge erforderlich; - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang 2/3 der Fahrgäste der Haltestelle); - Fahrtreppe Bahnsteig-Halle entfällt; - verminderte Fluchtwegebreite Bahnsteig-Halle durch Entfall Fahrtreppe; - Verschärfung der ohnehin beengten Situation Bahnsteig-Halle; - Soziale Kontrolle Vorhanden;			
	<i>Variante 1f:</i> - Lage in Schalterhalle nicht direkt von unterem Aufzugsstandort einsehbar; - Entfall von Fahrtreppe Schalterhalle-Gehweg; - Oberer Ausstieg dem Fußgängerverkehr zugeordnet ohne jetzige Situation zu schmälern;			
	Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10 + Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10			
2 Städtebau und Gestaltung		2	20%	0,4
Einfügung in das Umfeld, Präsenz des Standortes im Strassenbild, Zusammenspiel mit anderen Bauten	<i>Variante 1 alle:</i> - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang);			
	<i>Variante 1f:</i> - Aufzug eingebunden in Zugangsbauwerk (Hauptzugang); - Sichtbarkeit kollidiert, „verschwimmt“ mit Treppenüberdachung;			
3 Genehmigungsfähigkeit / Verkehr		4	20%	0,8
Betroffenheit Dritter, Abstimmungsbedarf, Eingriffe in die Natur, Einbindung in den Verkehr	<i>Variante 1 alle:</i> - Bahnsteig-Schalterhalle keine Schnittstellen;			
	<i>Variante 1f:</i> - Aufzug verbleibt auf Hochbahngrund, keine Veränderungen an Verkehrssituation erforderlich; - Verkaufsflächen Schalterhalle nicht beeinträchtigt;			
4 Bauausführung/ Betriebseinschränkung		3	10%	0,3
Betriebseinschränkung durch Bauablauf, Bauzeit und konstruktive Risiken, Umfang und Anzahl der unterschiedlichen Bauzustände	<i>Variante 1 alle:</i> - Einschränkung Treppenbreite Bahnsteig-Halle in Bauzeit; - Austausch Fahrtreppe – Aufzug kurze Bauzeit u. Geringe konstruktive Risiken ;			
	<i>Variante 1f:</i> - Geringe Einschränkungen auf Schalterhallenebene; - während Bauzeit ein Treppenaufgang gesperrt;			
5 Baulicher Aufwand/ Baukosten		3	15%	0,45
Im Vergleich der Varianten zueinander, incl. aller Zusatzmaßnahmen und incl. des Aufwandes für Leitungsumverlegungen	<i>Variante 1 alle:</i> - Austausch Fahrtreppe – Aufzug vergleichsweise geringer baulicher Aufwand bzw. Bestandeingriff;			
	<i>Variante 1c:</i> - baulicher Aufwand im Bereich Austausch Fahrtreppe gegen Aufzug vergleichsweise geringer; - Risiko Abdichtung gering (soweit Fahrtreppengrube nutzbar); - Baulogistik auf Straßenebenen eingeschränkt; - Anpassung Überdachung erforderlich.			
6 Betrieblicher Aufwand/ Betriebskosten		3	10%	0,3
Langfristige Bewirtschaftung und Unterhalt	<i>Variante 1 alle:</i> - Wartung von zwei Anlagen;			
	<i>Variante 1c:</i> - oberer Aufzug der Witterung ausgesetzt; - oberer Aufzug durch vorh. Überdachung geschützt;			
7 Summe Wertung			100%	2,50
8 Ausschlusskriterien				
	Variante 1 alle: - Ausschluss durch Entfall einer Fluchtspur (Fahrtreppe) Bahnsteig-Halle_Entscheidung TAB.			
9 Rang				
Legende zur Punktverteilung : 5 = sehr gut, 4 = gut, 3 = befriedigend, 2 = ausreichend, 1 ungenügend				
Anmerkung HHA:				

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestelle Klosterstern				
Bewertungsmatrix Trapez Architektur 01.07.2014				
	Variante 2 a 1 Aufzug Bahnsteig-Steg Neuer Steg / Tunnel über Gleis 1 Aufzug Steg - Gehweg	Punkte	Wichtung	Wertung
		1-5	in %	1-5
1 Funktionale Qualität - Fahrgast:		2	25%	0,5
Zugänglichkeit, Wegelängen, Umsteigequalität, Komfort, soziale Kontrolle, Orientierung, Verfügbarkeit	- 2 Aufzugsanlagen erforderlich; - Funktionsfähigkeit von Schalterhalle A u. B bleibt voll erhalten; - Soziale Kontrolle im Tunnel über Gleis nur eingeschränkt; - Direkter Zugang auf Bahnsteig (dritter Zugang); - Mittig zwischen Schalterhalle A u. B;			
	Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10 + Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10			
2 Städtebau und Gestaltung		4	20%	0,8
Einfügung in das Umfeld, Präsenz des Standortes im Strassenbild, Zusammenspiel mit anderen Bauten	- Aufzug als eigenes gut sichtbares freistehendes, eigenständiges Bauwerk;			
3 Genehmigungsfähigkeit / Verkehr		1	20%	0,2
Betroffenheit Dritter, Abstimmungsbedarf, Eingriffe in die Natur, Einbindung in den Verkehr	- Hoher Abstimmungsbedarf Verkehrsträgern durch Anpassungsbedarf Einmündung in Kreisel (PKW, Bus, Rad, Fußgänger)			
4 Bauausführung/ Betriebseinschränkung		2	10%	0,2
Betriebseinschränkung durch Bauablauf, Bauzeit und konstruktive Risiken, Umfang und Anzahl der unterschiedlichen Bauzustände	- Ausführung gekoppelt an Vollsperrung im Juli/August 2015			
5 Baulicher Aufwand/ Baukosten		2	15%	0,3
Im Vergleich der Varianten zueinander, incl. aller Zusatzmaßnahmen und incl. des Aufwandes für Leitungsumverlegungen	- Hoher baulicher Aufwand durch Querung Gleis; - Durchbruch Tunnelbauwerk im Wesentlichen in Wand; - vergleichsweise Tiefe Baugrube erforderlich; - wenn die verbleibende lichte Höhe zwischen Lichtraumprofil und Unterkante Tunneldeck nicht ausreicht um einen geschlossenen Steg oberhalb des Gleis auszuführen steigt der bauliche Aufwand durch provisorische Umverlegungen der Verkehrsträger sowie des Risiko der Abdichtungsergänzung; - zusätzliche Maßnahmen durch Fluchttreppenanlage erforderlich;			
6 Betrieblicher Aufwand/ Betriebskosten		1	10%	0,1
Langfristige Bewirtschaftung und Unterhalt	- Steg/Tunnel benötigt zusätzliche Fluchttreppe (im Sinne eines Notausstieg); - Erhöhter Bewirtschaftungsaufwand durch quasi dritte Schalterhalle und drittem Zugang;			
7 Summe Wertung			100%	2,10
8 Ausschlusskriterien				
	- Ausschluss_ Überbauung Lichtraumprofil nur bei bei Öffnung Tunneldecke möglich_ technisch in Sperrzeit nicht möglich			
9 Rang				
Legende zur Punktverteilung : 5 = sehr gut, 4 = gut, 3 = befriedigend, 2 = ausreichend, 1 ungenügend				
Anmerkung HHA:				

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestelle Klosterstern				
Bewertungsmatrix Trapez Architektur 01.07.2014				
	Variante 2 b 1 Aufzug Bahnsteig-Gehweg bzw. Verkehrsinsel	Punkte	Wichtung	Wertung
		1-5	in %	1-5
1 Funktionale Qualität - Fahrgast:		4	25%	1
Zugänglichkeit, Wegelängen, Umsteigequalität, Komfort, soziale Kontrolle, Orientierung, Verfügbarkeit	- nur ein Aufzug erforderlich - Funktionsfähigkeit von Schalterhalle A u. B bleibt voll erhalten; - Soziale Kontrolle gut; - Direkter Zugang auf Bahnsteig (dritter Zugang); - mittig zwischen Schalterhalle A u. B; - Kurze Wege für Umstieg auf Busse			
	Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10			
2 Städtebau und Gestaltung		4	20%	0,8
Einfügung in das Umfeld, Präsenz des Standortes im Strassenbild, Zusammenspiel mit anderen Bauten	- Aufzug als eigenes gut sichtbares freistehendes, eigenständiges Bauwerk;			
3 Genehmigungsfähigkeit / Verkehr		1	20%	0,2
Betroffenheit Dritter, Abstimmungsbedarf, Eingriffe in die Natur, Einbindung in den Verkehr	- Sehr hoher Abstimmungsbedarf durch notwendige neue Organisation der Einmündung Eppendorfer Baum in den Kreisel. Umverlegung (PKW, Bus, Rad, Fußgänger);			
4 Bauausführung/ Betriebseinschränkung		2	10%	0,2
Betriebseinschränkung durch Bauablauf, Bauzeit und konstruktive Risiken, Umfang und Anzahl der unterschiedlichen Bauzustände	- Ausführung gekoppelt an Vollsperrung im Juli/August 2015 - keine Störungen in Schalterhallen; - Ausführung gekoppelt Straßenumbau;			
5 Baulicher Aufwand/ Baukosten		1	15%	0,15
Im Vergleich der Varianten zueinander, incl. aller Zusatzmaßnahmen und incl. des Aufwandes für Leitungsumverlegungen	- Durchstoß Tunneldecke im Bereich von Haupt-Trag-Elementen erforderlich; - Risiko an Abdichtungsproblemen alt-neu in schwer zugänglichem Bereich (im Straßenverlauf); - Umfangreicher Umbau der Straße erforderlich;			
6 Betrieblicher Aufwand/ Betriebskosten		1	10%	0,1
Langfristige Bewirtschaftung und Unterhalt	- Erhöhter Bewirtschaftungsaufwand durch neuen Zugang in Haltestelle; - nur eine Anlage erforderlich;			
7 Summe Wertung			100%	2,45
8 Ausschlusskriterien				
9 Rang				
Legende zur Punktverteilung : 5 = sehr gut, 4 = gut, 3 = befriedigend, 2 = ausreichend, 1 ungenügend				
Anmerkung HHA:				

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestelle Klosterstern				
Bewertungsmatrix Trapez Architektur 01.07.2014				
	Variante 3a 1 senkrechte Aufzüge Bahnsteig-Kreisel Brücke über Kreisel 1 senkrechte Aufzüge Brücke-Gehweg	Punkte	Wichtung	Wertung
		1-5	in %	1-5
1 Funktionale Qualität - Fahrgast:		2	25%	0,5
Zugänglichkeit, Wegelängen, Umsteigequalität, Komfort, soziale Kontrolle, Orientierung, Verfügbarkeit	- Umsteigebeziehung auf Bus und U3 wird durch notwendige Querung des Kreisel erschwert; - 2 Aufzüge erforderlich; - Funktionsfähigkeit von Schalterhalle A u. B bleibt voll erhalten; - Soziale Kontrolle nur eingeschränkt vorhanden; - vergleichsweise lange Wege; - Direkter Zugang auf Bahnsteig (dritter Zugang); - Querung Kreisel mit Brückenbauwerk erforderlich;			
	Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10 + Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10			
2 Städtebau und Gestaltung		2	20%	0,4
Einfügung in das Umfeld, Präsenz des Standortes im Strassenbild, Zusammenspiel mit anderen Bauten	- starken Eingriff in städtebauliche Situation Klosterstern durch Brückenbauwerk.			
3 Genehmigungsfähigkeit / Verkehr		2	20%	0,4
Betroffenheit Dritter, Abstimmungsbedarf, Eingriffe in die Natur, Einbindung in den Verkehr	- Hoher Abstimmungsbedarf durch starken Eingriff in städtebauliche Situation Klosterstern; - Hoher Abstimmungsbedarf durch Überbauung einer Landes-Straße; - Anpassung Baumbestand prüfen;			
4 Bauausführung/ Betriebseinschränkung		4	10%	0,4
Betriebseinschränkung durch Bauablauf, Bauzeit und konstruktive Risiken, Umfang und Anzahl der unterschiedlichen Bauzustände	- Einschränkungen für Bahnbetrieb zeitlich beschränkt (in der Vollsperrung umsetzbar); - keine Störungen in Schalterhallen;			
5 Baulicher Aufwand/ Baukosten		1	15%	0,15
Im Vergleich der Varianten zueinander, incl. aller Zusatzmaßnahmen und incl. des Aufwandes für Leitungsumverlegungen	- Durchstoß Tunneldecke im Bereich von Haupt-Trag-Elementen erforderlich; - Risiko an Abdichtungsproblemen alt-neu in vergleichsweise gut zugänglichem Bereich (außerhalb Straßenverlauf); - Zusätzlicher baulicher Aufwand durch Überbauung einer Hauptverkehrsstraße; - vergleichsweise gute Möglichkeiten für Baulogistik;			
6 Betrieblicher Aufwand/ Betriebskosten		1	10%	0,1
Langfristige Bewirtschaftung und Unterhalt	- Erhöhter Bewirtschaftungsaufwand durch neuen Zugang in Haltestelle; - Erhöhter Bewirtschaftungsaufwand durch Brückenbauwerk;			
7 Summe Wertung			100%	1,95
8 Ausschlusskriterien	- nicht genehmigungsfähig aufgrund der notwendigen Überbauung einer Hauptverkehrsstraße			
9 Rang				
Legende zur Punktverteilung : 5 = sehr gut, 4 = gut, 3 = befriedigend, 2 = ausreichend, 1 ungenügend				
Anmerkung HHA:				

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestelle Klosterstern				
Bewertungsmatrix Trapez Architektur 01.07.2014				
	Variante 3b 1 senkrechter Aufzug Bahnsteig-Kreisel Ampelanlage zur Querung Kreisel	Punkte	Wichtung	Wertung
		1-5	in %	1-5
1 Funktionale Qualität - Fahrgast:		1	25%	0,25
Zugänglichkeit, Wegelängen, Umsteigequalität, Komfort, soziale Kontrolle, Orientierung, Verfügbarkeit	- Umsteigebeziehung auf Bus und U3 wird durch notwendige Querung des Kreisel erschwert; - nur 1 Aufzüge erforderlich; - Funktionsfähigkeit von Schalterhalle A u. B bleibt voll erhalten; - Soziale Kontrolle nur gering vorhanden; - Direkter Zugang auf Bahnsteig (dritter Zugang); - Querung Kreisel mit Ampelanlage erforderlich;			
	Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10			
2 Städtebau und Gestaltung		1	20%	0,2
Einfügung in das Umfeld, Präsenz des Standortes im Strassenbild, Zusammenspiel mit anderen Bauten	- Eingriff in städtebauliche Situation Klosterstern mit geringer Präsenz durch Lage im Kreisel;			
3 Genehmigungsfähigkeit / Verkehr		1	20%	0,2
Betroffenheit Dritter, Abstimmungsbedarf, Eingriffe in die Natur, Einbindung in den Verkehr	- Anpassung Baumbestand prüfen; - Hoher Abstimmungsbedarf durch Querung Kreiselanlage mittels neuer Ampelanlage;			
4 Bauausführung/ Betriebseinschränkung		4	10%	0,4
Betriebseinschränkung durch Bauablauf, Bauzeit und konstruktive Risiken, Umfang und Anzahl der unterschiedlichen Bauzustände	- Einschränkungen für Bahnbetrieb zeitlich beschränkt (in der Vollsperrung umsetzbar); - keine Störungen in Schalterhallen;			
5 Baulicher Aufwand/ Baukosten		2	15%	0,3
Im Vergleich der Varianten zueinander, incl. aller Zusatzmaßnahmen und incl. des Aufwandes für Leitungsumverlegungen	- Durchstoß Tunneldecke im Bereich von Haupt-Trag-Elementen erforderlich; - Risiko an Abdichtungsproblemen alt-neu in vergleichsweise gut zugänglichem Bereich (außerhalb Straßenverlauf); - Zusätzlicher baulicher Aufwand für Straßenquerung; - vergleichsweise gute Möglichkeiten für Baulogistik;			
6 Betrieblicher Aufwand/ Betriebskosten		1	10%	0,1
Langfristige Bewirtschaftung und Unterhalt	- Erhöhter Bewirtschaftungsaufwand durch neuen Zugang in Haltestelle;			
7 Summe Wertung			100%	1,45
8 Ausschlusskriterien	- nach verkehrstechnischer Prüfung nicht genehmigungsfähig			
9 Rang				
Legende zur Punktverteilung : 5 = sehr gut, 4 = gut, 3 = befriedigend, 2 = ausreichend, 1 ungenügend				
Anmerkung HHA:				

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestelle Klosterstern				
Bewertungsmatrix Trapez Architektur 01.07.2014				
	Variante 4 1 senkrechter Aufzug Bahnsteig - Schalterhalle B 1 senkrechter Aufzug Schalterhalle B – Fußweg	Punkte	Wichtung	Wertung
		1-5	in %	1-5
1 Funktionale Qualität - Fahrgast:		2	25%	0,5
Zugänglichkeit, Wegelängen, Umsteigequalität, Komfort, soziale Kontrolle, Orientierung, Verfügbarkeit	- Umsteigebeziehung auf Bus und U3 wird durch längste Entfernung erschwert; - 2 Aufzüge erforderlich; - Funktionsfähigkeit von Schalterhalle A bleibt voll erhalten; - Treppenaufgang Schalterhalle B wird eingeschränkt; - Soziale Kontrolle durch Lage in Schalterhalle mit deutliche weniger Fahrgästen im Vergleich zu Schalterhalle A geringer;			
	Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10 + Durchlader Kabinengröße 1,10 x 2,10			
2 Städtebau und Gestaltung		3	20%	0,6
Einfügung in das Umfeld, Präsenz des Standortes im Strassenbild, Zusammenspiel mit anderen Bauten	- direkter „Dialog“ mit historisch wertvollem Aufgang notwendig;			
3 Genehmigungsfähigkeit / Verkehr		3	20%	0,6
Betroffenheit Dritter, Abstimmungsbedarf, Eingriffe in die Natur, Einbindung in den Verkehr	- Sehr hoher Abstimmungsbedarf mit Denkmalschutz; - Anpassung Radweg und Fußweg;			
4 Bauausführung/ Betriebseinschränkung		3	10%	0,3
Betriebseinschränkung durch Bauablauf, Bauzeit und konstruktive Risiken, Umfang und Anzahl der unterschiedlichen Bauzustände	- Einbau Aufzug Bahnsteig-Schalterhalle nur im Zeitraum der Vollsperrung;			
5 Baulicher Aufwand/ Baukosten		3	15%	0,45
Im Vergleich der Varianten zueinander, incl. aller Zusatzmaßnahmen und incl. des Aufwandes für Leitungsumverlegungen	- Risiko an Abdichtungsproblemen alt-neu in vergleichsweise gut zugänglichem Bereich (außerhalb Straßenverlauf); - Baulogistik u. Durchstoß oberirdisch vergleichsweise einfach.			
6 Betrieblicher Aufwand/ Betriebskosten		3	10%	0,3
Langfristige Bewirtschaftung und Unterhalt	- Wartung von zwei Anlagen;			
7 Summe Wertung			100%	2,75
8 Ausschlusskriterien				
	- Ausschluss durch Entfall einer Fluchtspur Bahnsteig-Halle_Entscheidung TAB.			
9 Rang				
Legende zur Punktverteilung : 5 = sehr gut, 4 = gut, 3 = befriedigend, 2 = ausreichend, 1 ungenügend				
Anmerkung HHA:				