



Neubau barrierefreie Zuwegung zur Personenunterführung

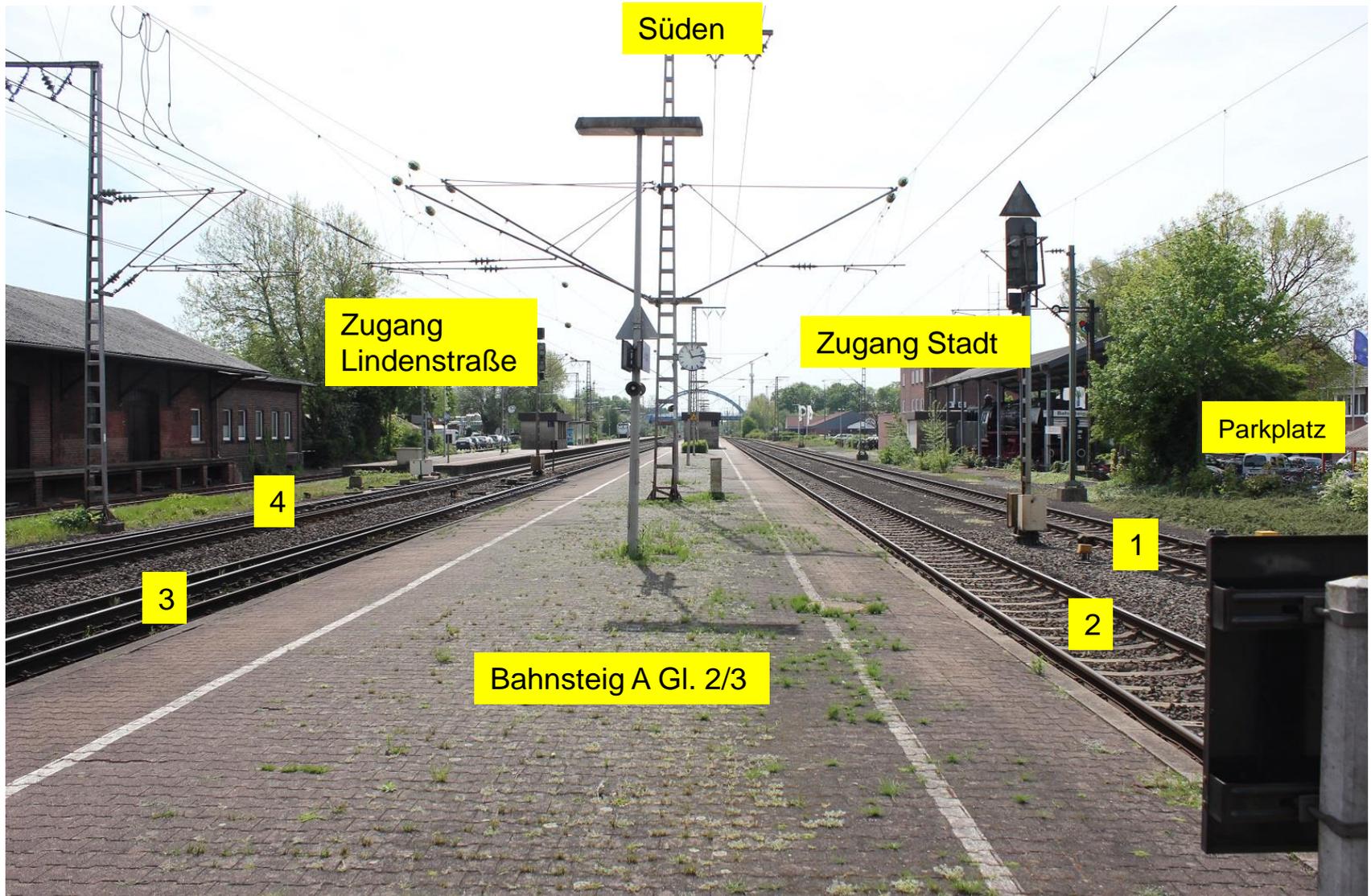
Bahnhof Salzbergen



Mai 2019

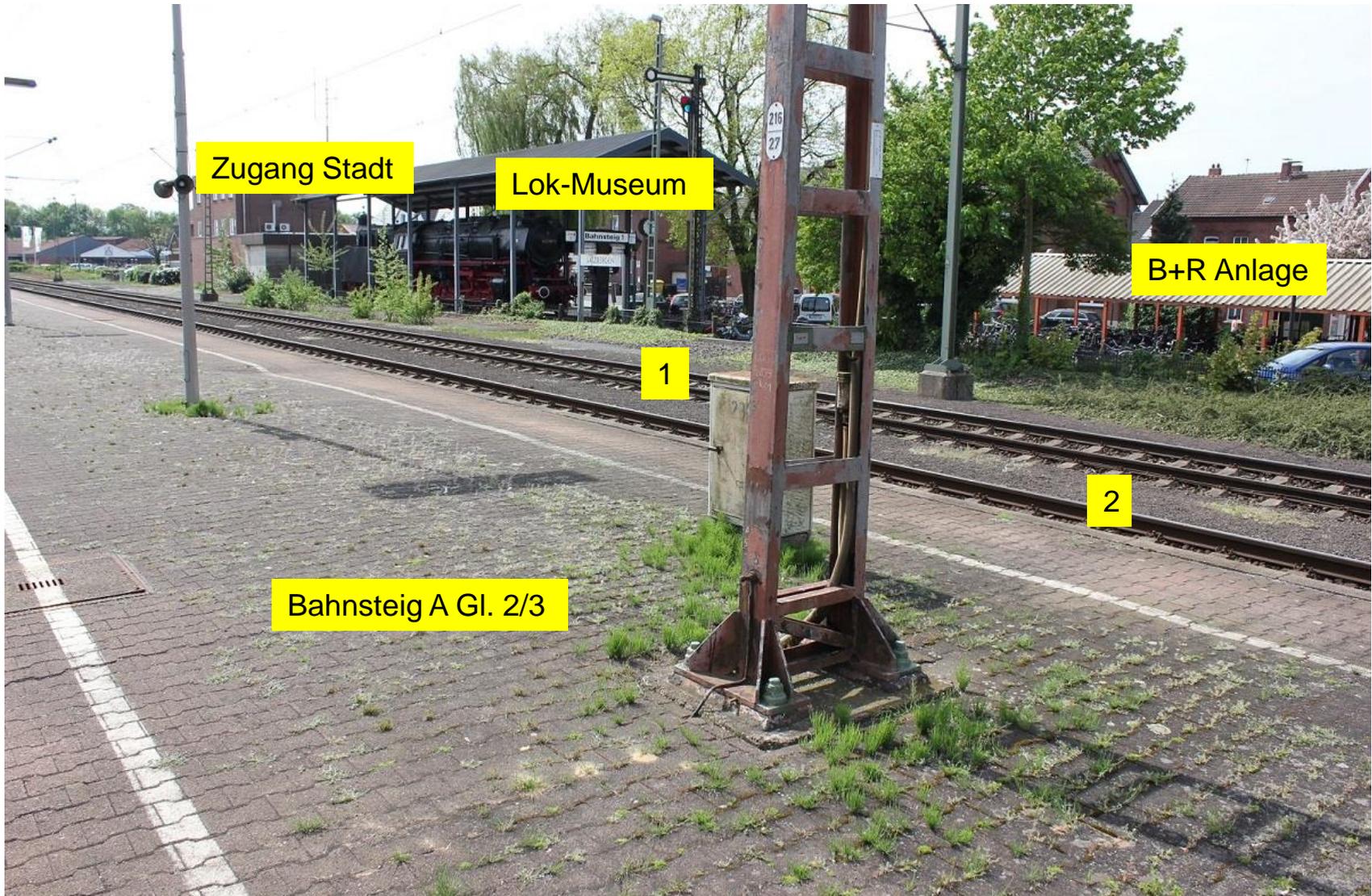


Zur Orientierung



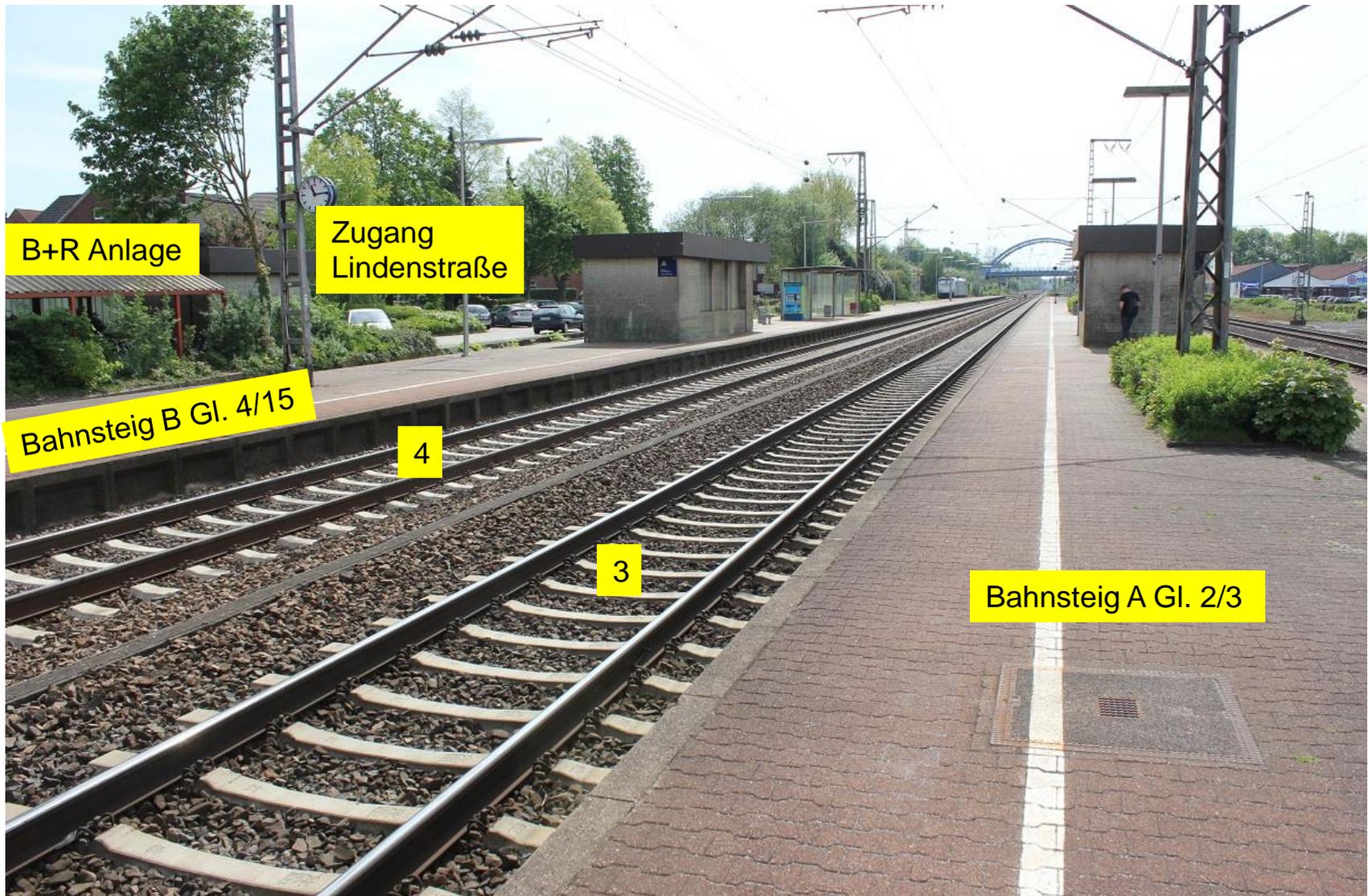


Zur Orientierung





Zur Orientierung





Zur Orientierung





Zur Orientierung





Zur Orientierung





Zur Orientierung





Zur Orientierung





Zur Orientierung





Zur Orientierung



Treppenaufgang aus
Personenunterführung
Richtung Lindenstraße



Zur Orientierung





Zur Orientierung





Zur Orientierung



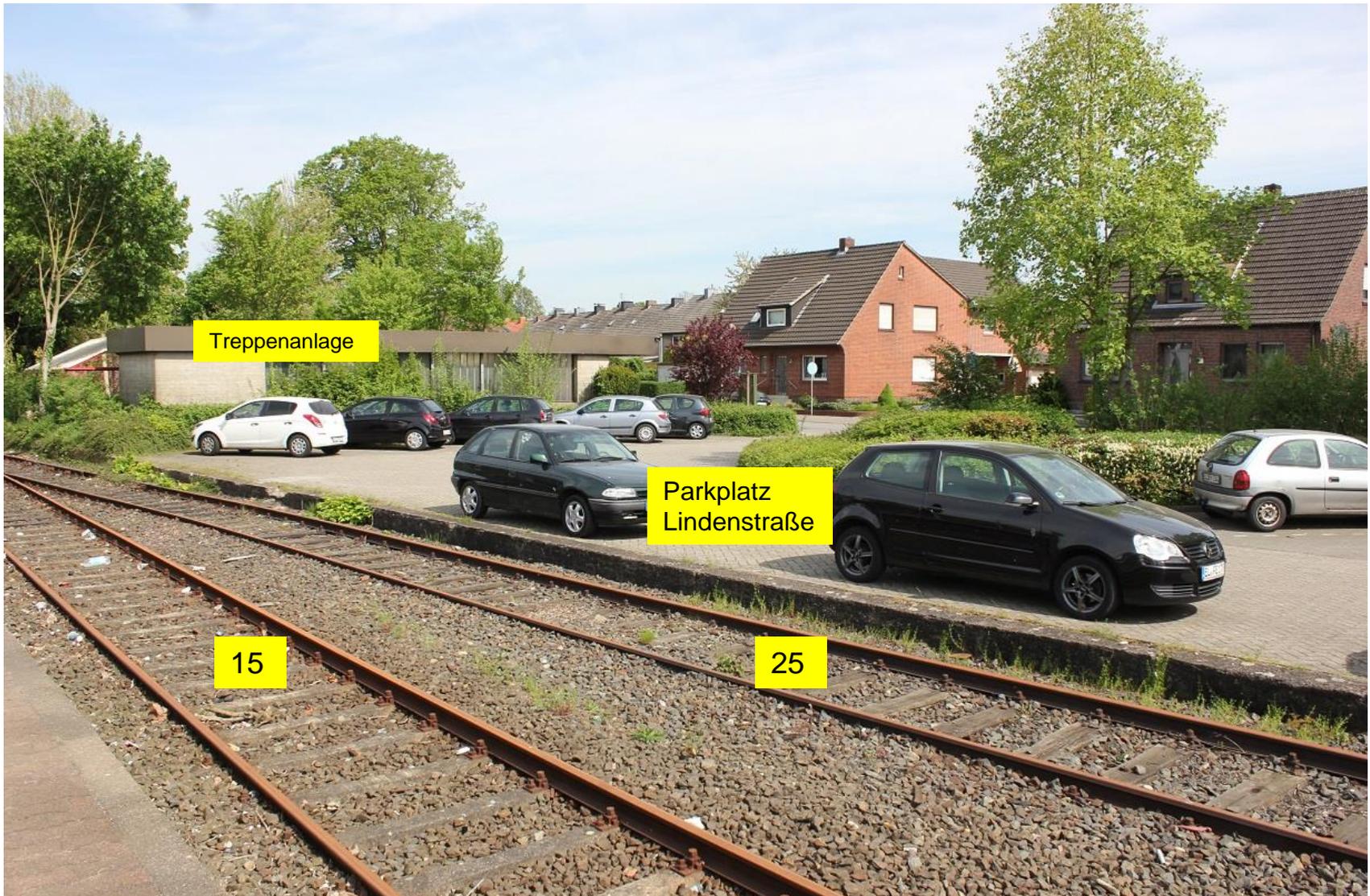


Zur Orientierung





Zur Orientierung





Planungsparameter zum Rampenbau

gemäß DB-Richtlinie



Planungsparameter gemäß DB-Richtlinie

Unter langen Rampen werden stufenfreie Bahnsteigzugänge für mobilitätseingeschränkte Personen verstanden, die ergänzend zu festen Treppen eingesetzt werden

- Die mindestnutzbare Breite von langen Rampen beträgt 1,6 m Gehspurmaß von 0,80 m
- Die Längsneigung muß mit 3 % bis 6 % ausgebildet werden
- Maximale zulässige Längsneigung von 6 %
- Maximale Länge der Rampenläufe beträgt 6 m danach ein Zwischenpodest mit einer Länge von 1,50 m, und auch bei Richtungsänderung
- Eine Bewegungsfläche von mindestens 1,5m x 1,5m Am Anfang und am Ende einer Rampe
- Rampen erhalten beidseitig Handläufe
- Handläufe sind durchgängig in einer Höhe von 85 cm bis 90 cm über den Fußbodenoberflächen
- Bodenbeläge müssen ausreichend rutschsicher sein



Vorstellung der untersuchten Varianten



Variante 1

- Zugang Bahnhofstraße

Einbau von mehrläufiger Rampenanlage mit zwei neuen Treppenanlagen

- Zugang Lindenstraße

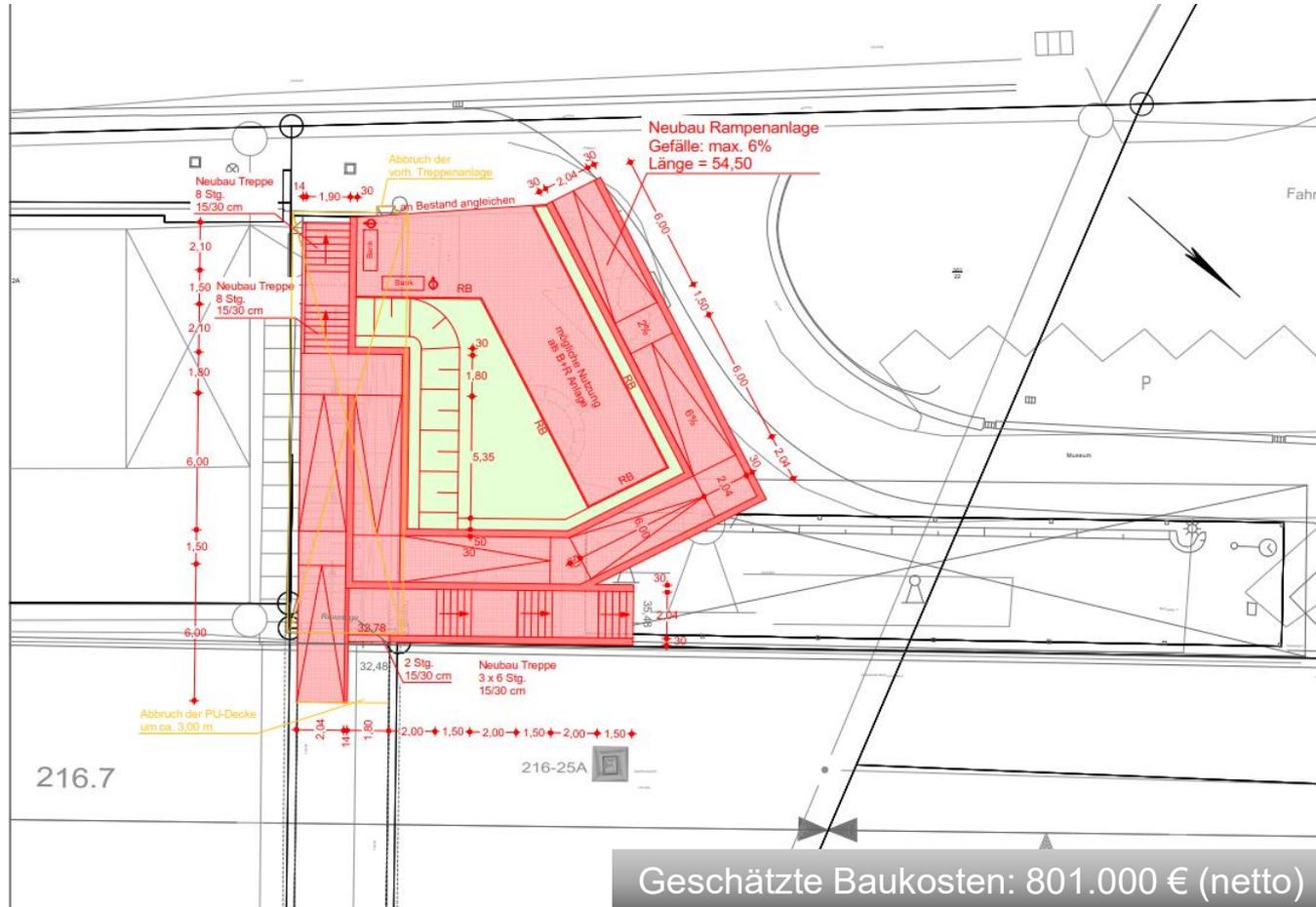
Einbau von mehrläufiger Rampenanlage



Vorstellung der untersuchten Varianten

Variante 1

Zugang Bahnhofstraße





Variante 2

- Zugang Bahnhofstraße

Einbau von mehrläufiger Rampenanlage mit Böschung

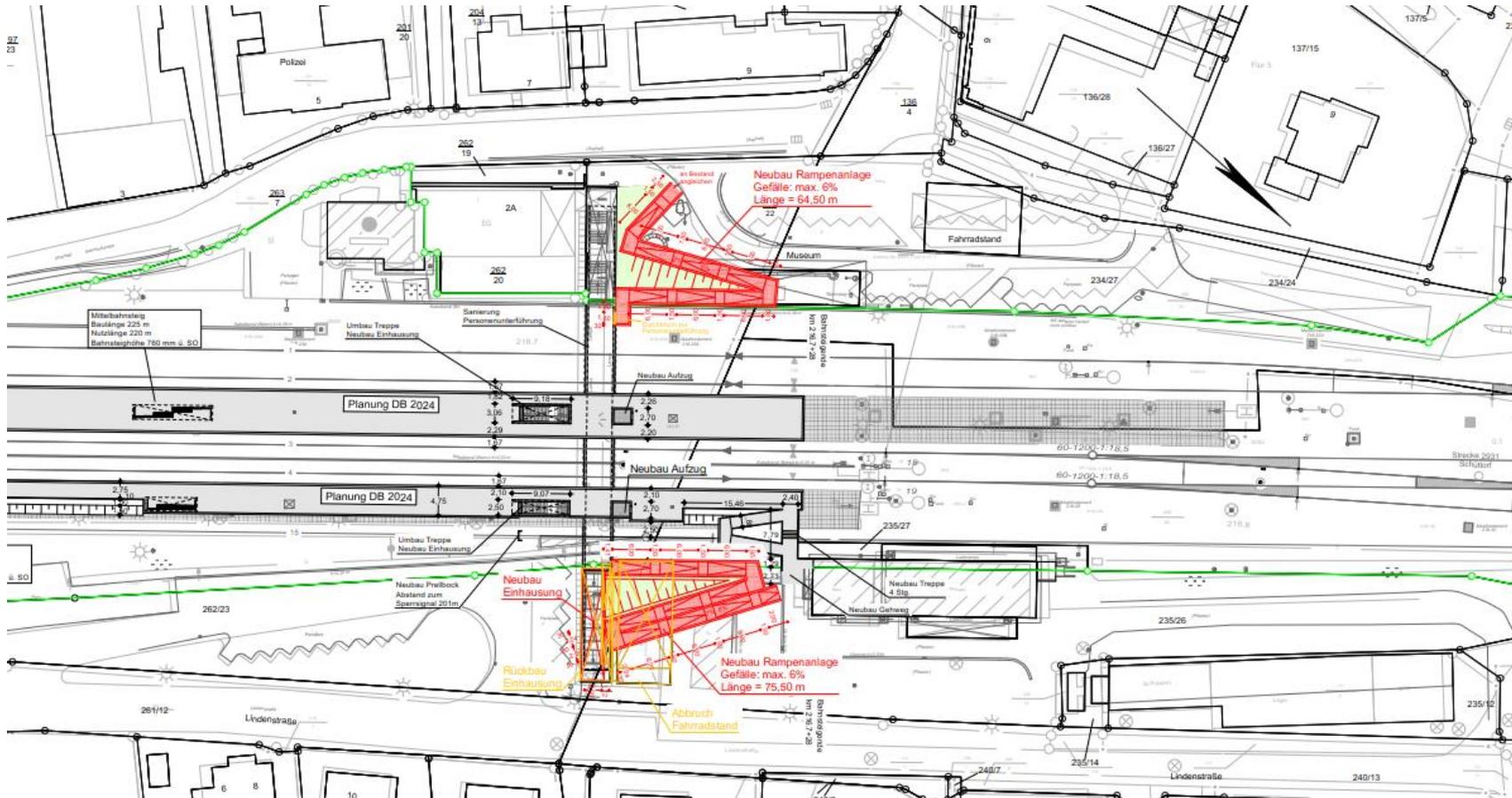
- Zugang Lindenstraße

Einbau von mehrläufiger Rampenanlage mit Böschung und neuer Treppeneinhausung



Vorstellung der untersuchten Varianten

Variante 2

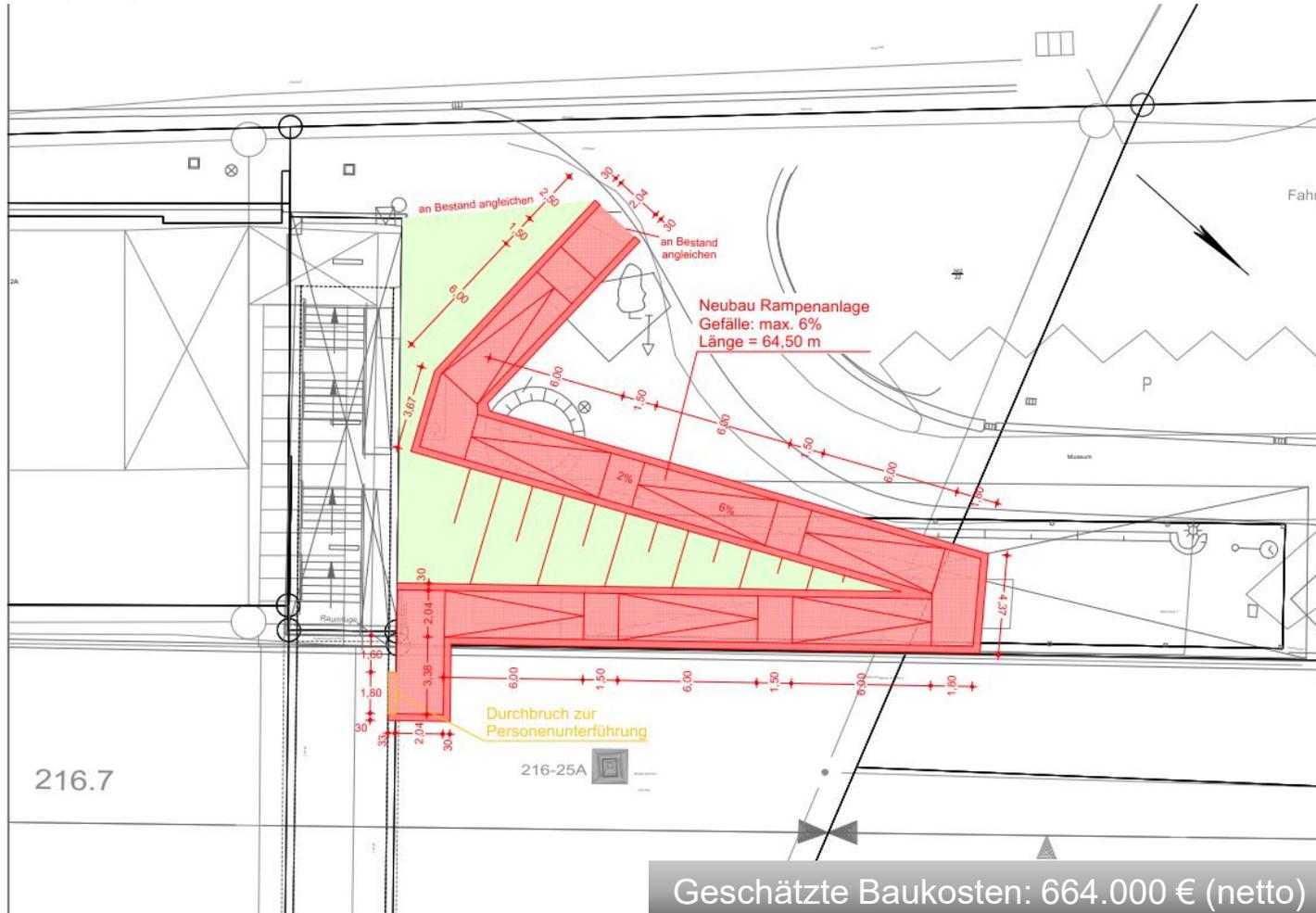




Vorstellung der untersuchten Varianten

Variante 2

Zugang Bahnhofstraße

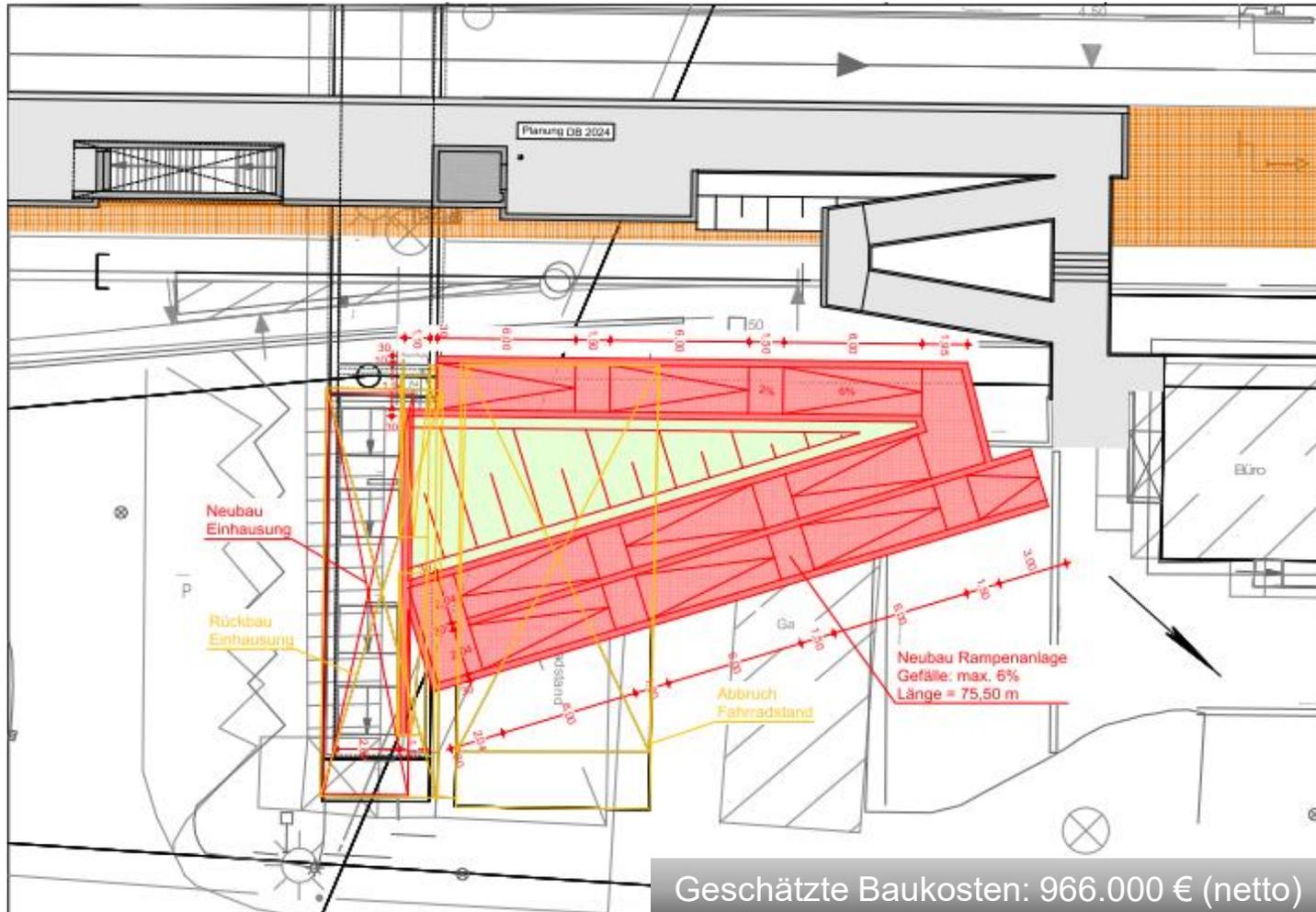




Vorstellung der untersuchten Varianten

Variante 2

Zugang Lindenstraße





Variante 3

- Zugang Bahnhofstraße

Einbau von mehrläufiger Rampenanlage mit zwei neuen Treppenanlagen

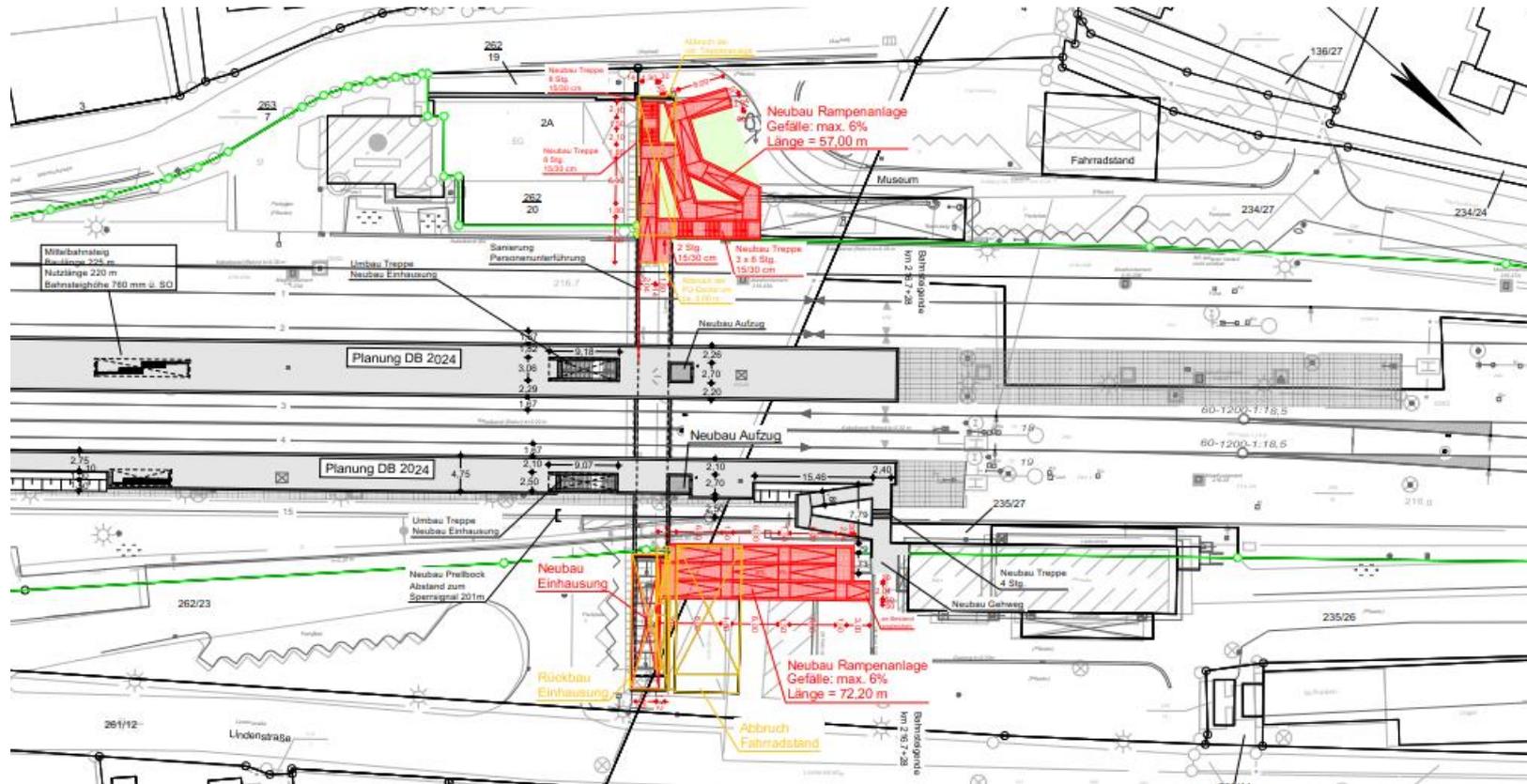
- Zugang Lindenstraße

Einbau von mehrläufiger Rampenanlage mit neuer Treppeneinhausung



Vorstellung der untersuchten Varianten

Variante 3

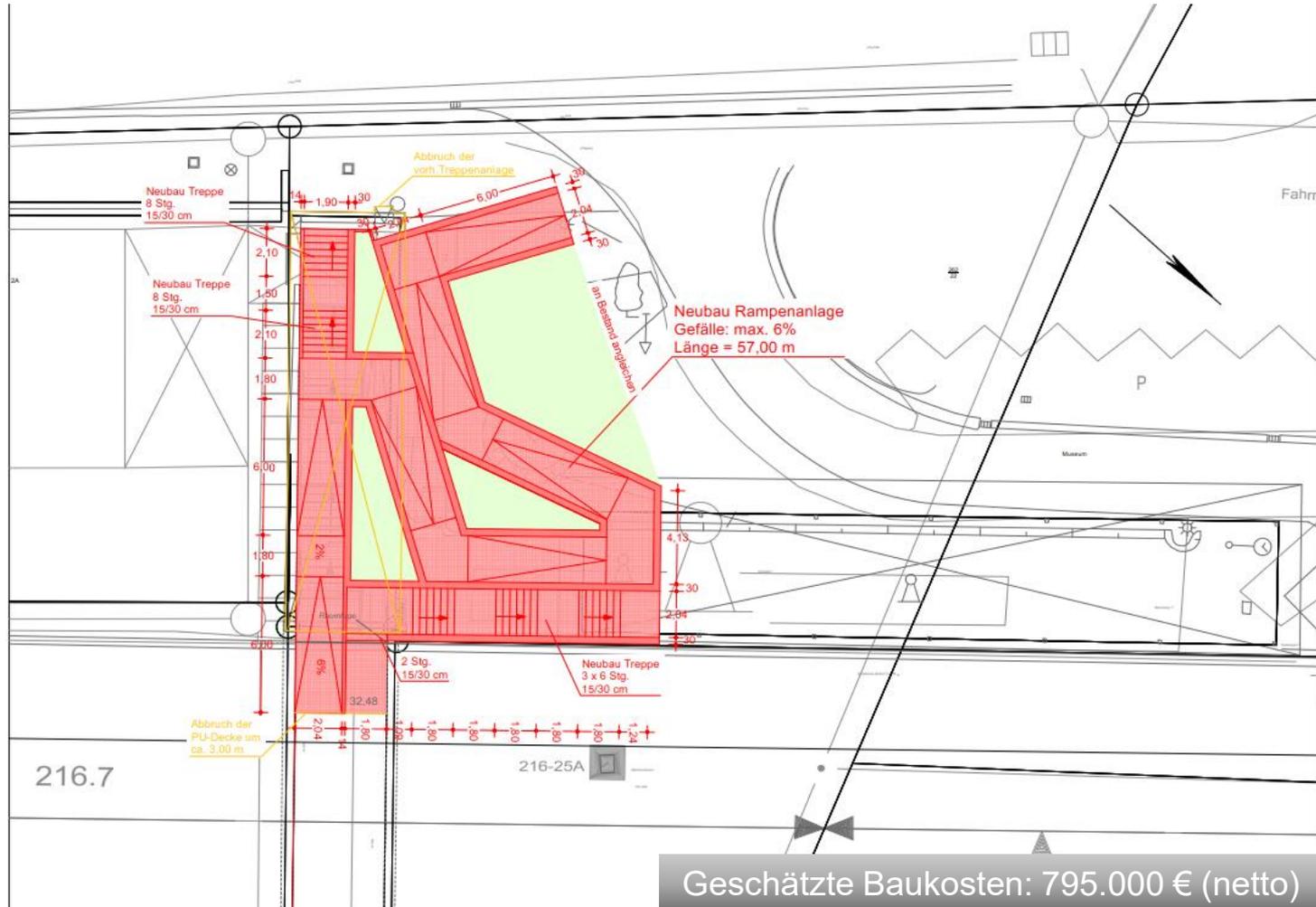




Vorstellung der untersuchten Varianten

Variante 3

Zugang Bahnhofstraße

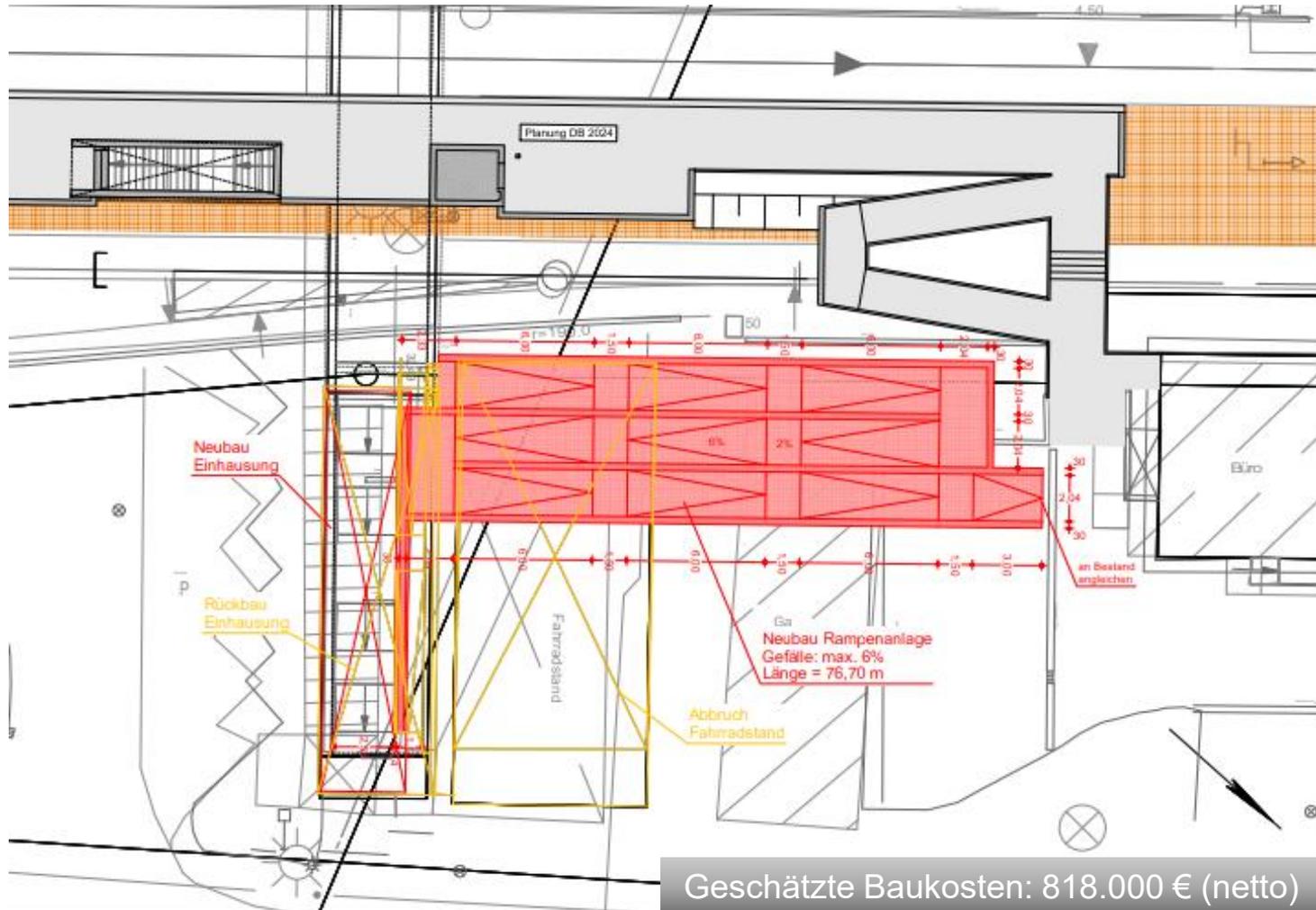




Vorstellung der untersuchten Varianten

Zugang Lindenstraße

Variante 3





Bauzustände / Bauzeit

- Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt weiterhin durch die vorhandene PU
- Bauzeit: ca. 5 Monate



Bewertung der untersuchten Varianten



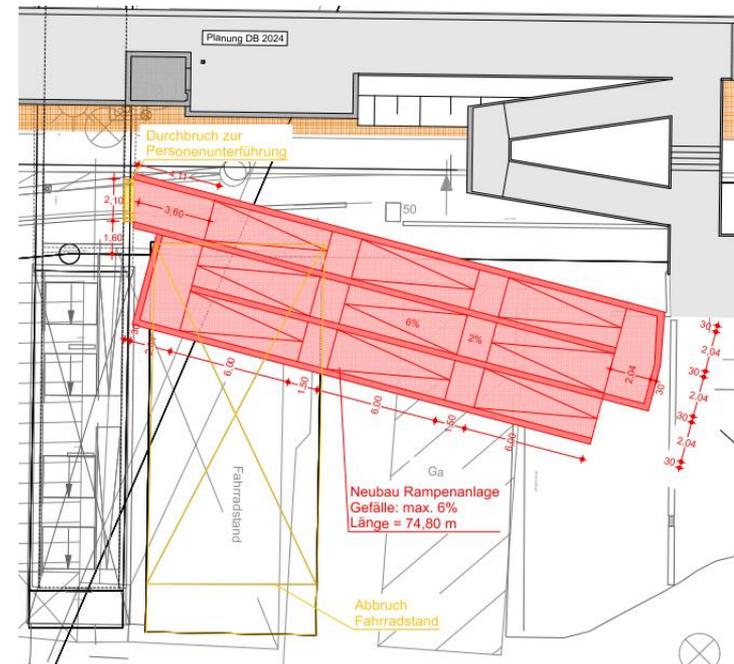
Variante 1 Zugang Lindenstraße

Vorteile:

- Vorhandene Treppenanlage bleibt erhalten
- Geringe Herstellungskosten
- Geringer Platzbedarf zum Rampenaufbau

Nachteile:

- Hohe Stützwände bis 4 m
- Eingeschränkte Übersichtlichkeit





Bewertung der untersuchten Varianten

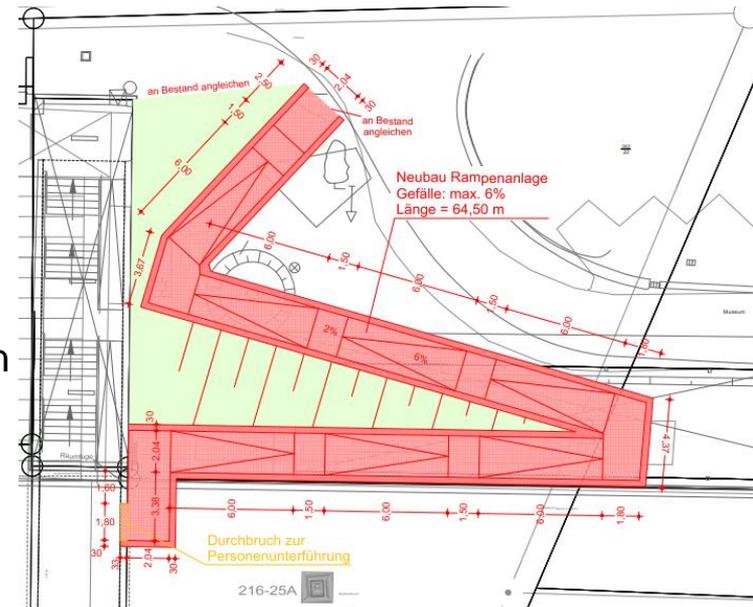
Variante 2 Zugang Bahnhofstraße

Vorteile:

- Vorhandene Treppenanlage bleibt erhalten
- Geringe Herstellungskosten
- Sehr gute Übersichtlichkeit

Nachteile:

- Großer Platzbedarf zum Rampenaufbau
- Hohe Instandhaltung und Unterhaltungskosten
- Versetzen des Lok-Museums





Bewertung der untersuchten Varianten

Variante 2 Zugang Lindenstraße

Vorteile:

- Vorhandene Treppe bleibt erhalten
- Gute Übersichtlichkeit
- Geringer Platzbedarf

Nachteile:

- Hohe Herstellungskosten
- Erneuerung der Treppeneinhausung
- Hohe Unterhaltungskosten





Bewertung der untersuchten Varianten

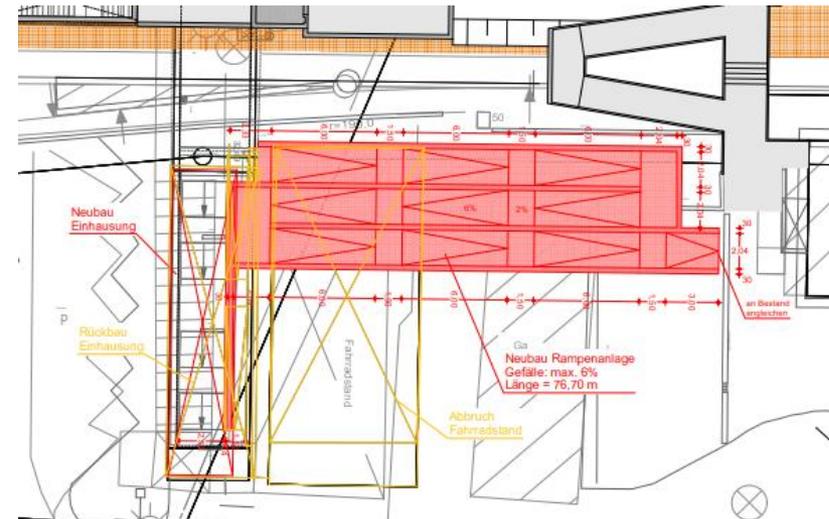
Variante 3 Zugang Lindenstraße

Vorteile:

- Vorhandene Treppe bleibt erhalten
- Sehr Geringer Platzbedarf

Nachteile:

- Hohe Stützwände
- Eingeschränkte Übersichtlichkeit
- Hohe Herstellungskosten
- Notwendige Erneuerung der Einhausung





Zusammenfassung der geschätzten Herstellungskosten

Variante 1

Gesamtkosten netto	Zugang Bahnhofstraße Baukosten netto	Zugang Lindenstraße Baukosten netto	Summe netto Planungskosten
1.964.000 €	801.000 €	735.000 €	428.000 €

Variante 2

Gesamtkosten netto	Zugang Bahnhofstraße Baukosten netto	Zugang Lindenstraße Baukosten netto	Summe netto Planungskosten
2.117.000 €	664.000 €	966.000 €	487.000 €

Variante 3

Gesamtkosten netto	Zugang Bahnhofstraße Baukosten netto	Zugang Lindenstraße Baukosten netto	Summe netto Planungskosten
2.105.000 €	795.000 €	818.000 €	492.000 €

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit