



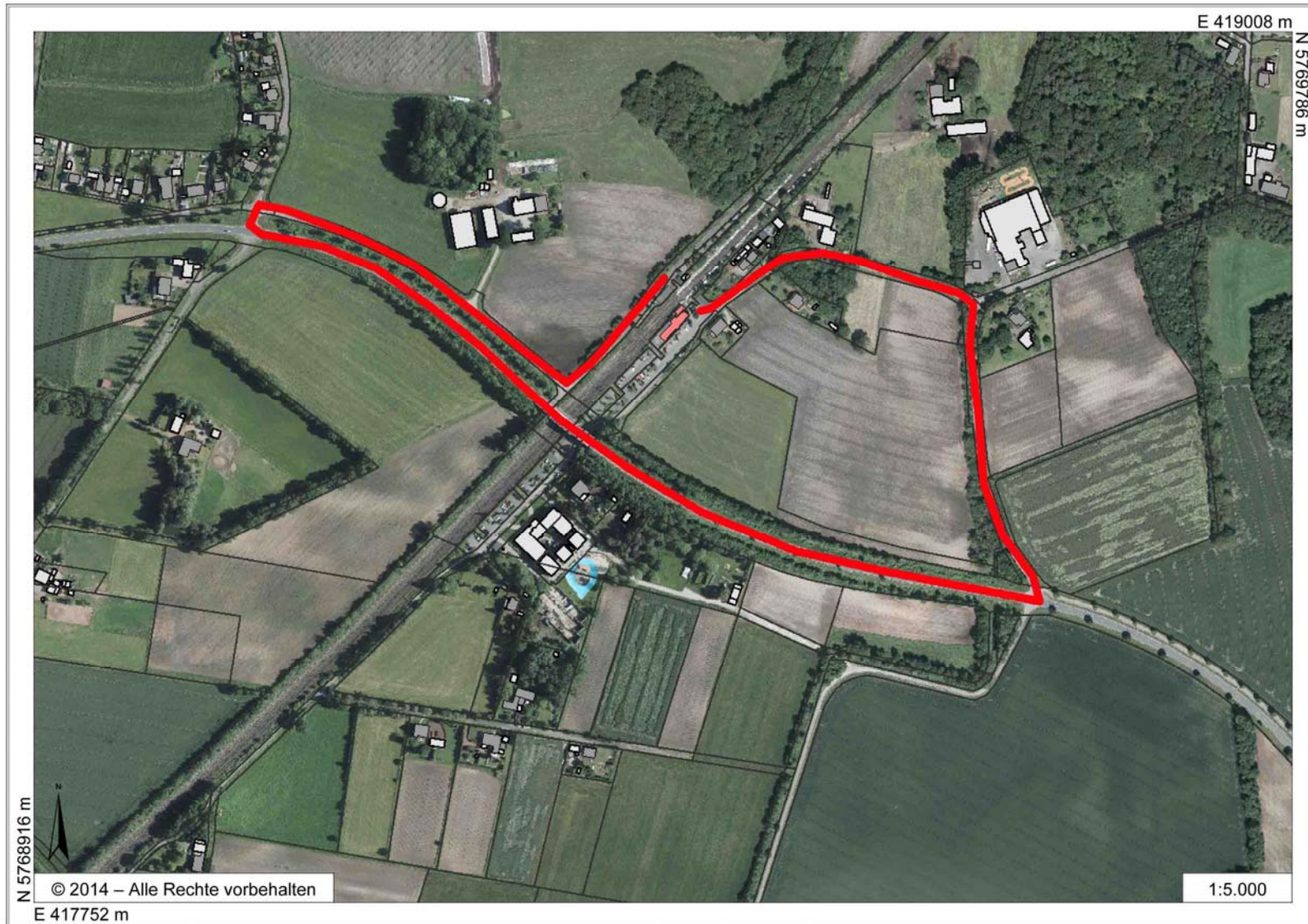
Barrierefreier Bahnhof

- **Barrierefreiheit:**

Zugang zum Gleis von der öffentlichen Straße

Zugang vom einen Gleis zum anderen Gleis

Luftbild:



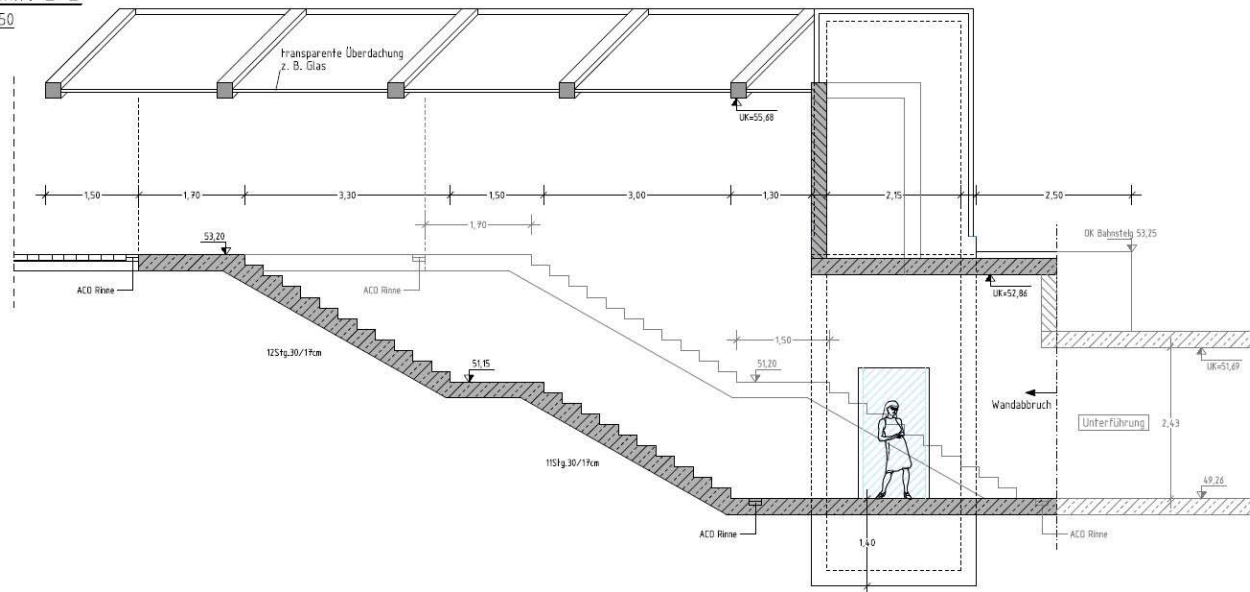
Zuständigkeiten:

- Tunnel unter dem Gleiskörper Deutsche Bahn (DB)
- Zugang zum Tunnel Gemeinde Ostbevern
- „Wegebau“ durch den DB-Tunnel Straßenbulasträger (Gde.)
- Bahnsteige DB Station & Service AG
- Gleis DB Netz AG
- Übergeordnet Eisenbahnbundesamt (EBA)
- Mögliche Förderung Planung ZVM
- Mögliche Förderung Bau NWL

Aufzug:

Schnitt D-D

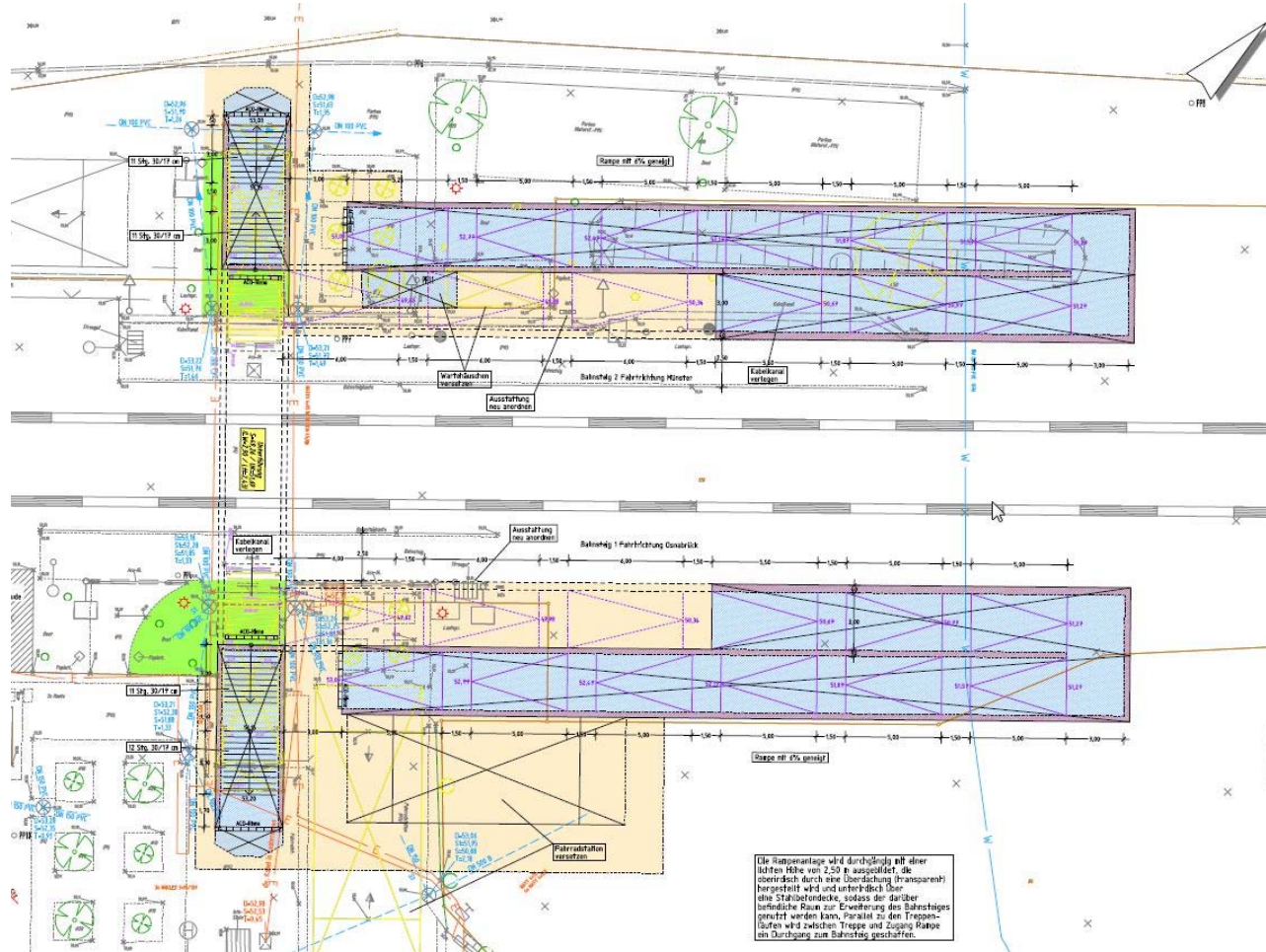
M. 1:50



Aufzug:



Rampe:



Die Rampenanlage wird durchgehend mit einer
höhen von 2,50 m ausgefüllt, die
oberirdisch durch eine Überdachung (transparent)
hergestellt wird und unterirdisch über
eine Stahlbetondecke, sodass der darüber
befindliche Raum zur Erweiterung des Bahntrages
genutzt werden kann. Parallel zu den Treppen-
stufen wird zwischen Treppe und Zugang Rampe
ein Durchgang zum Bahnsteig geschaffen.

Schrägaufzug:

Schrägaufzug HIRO 350 im eingeklappten Zustand:



Schrägaufzug HIRO 350 im fahrbereiten Zustand:

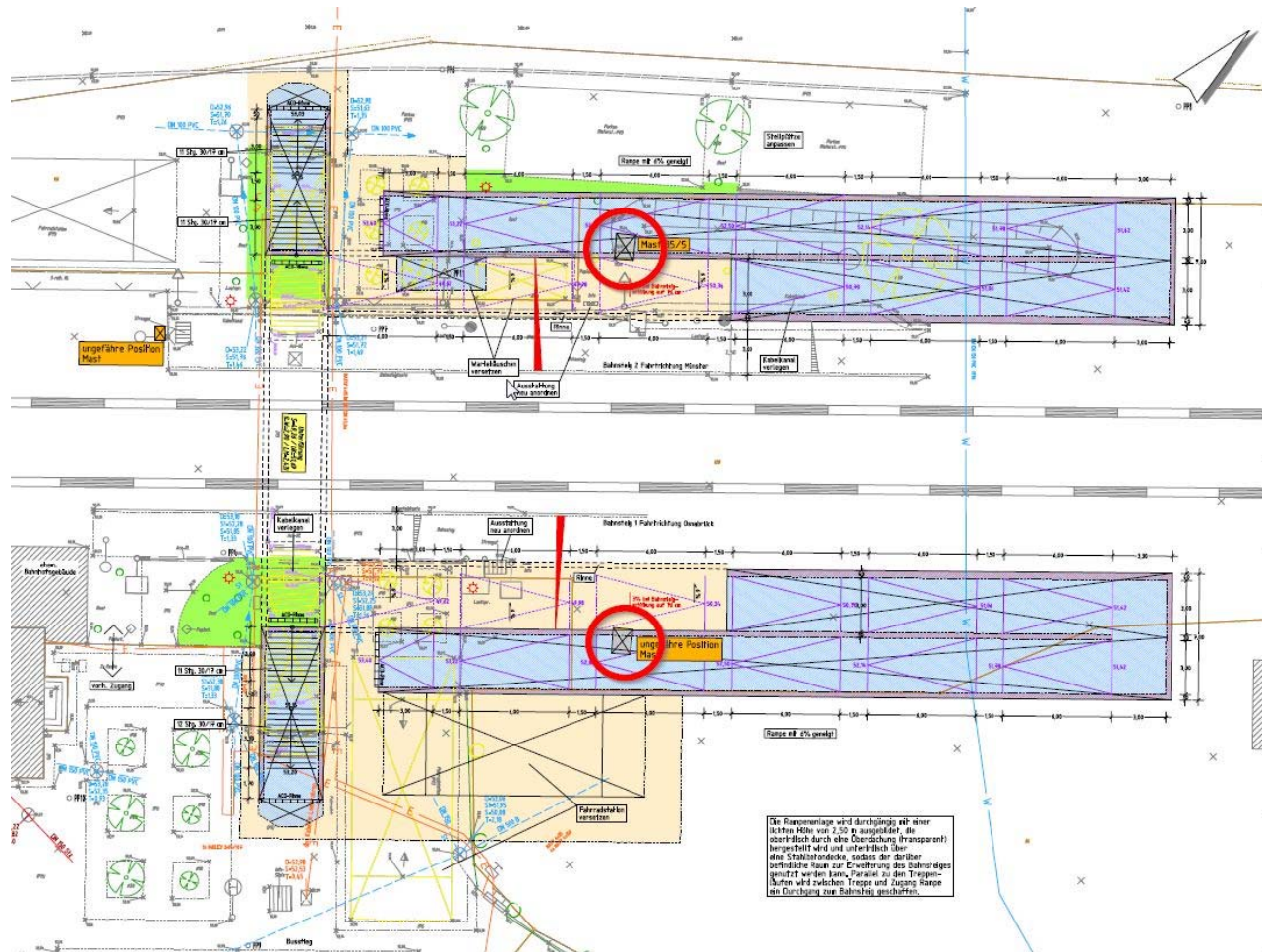


Zusätzliche Buswendeschleife:

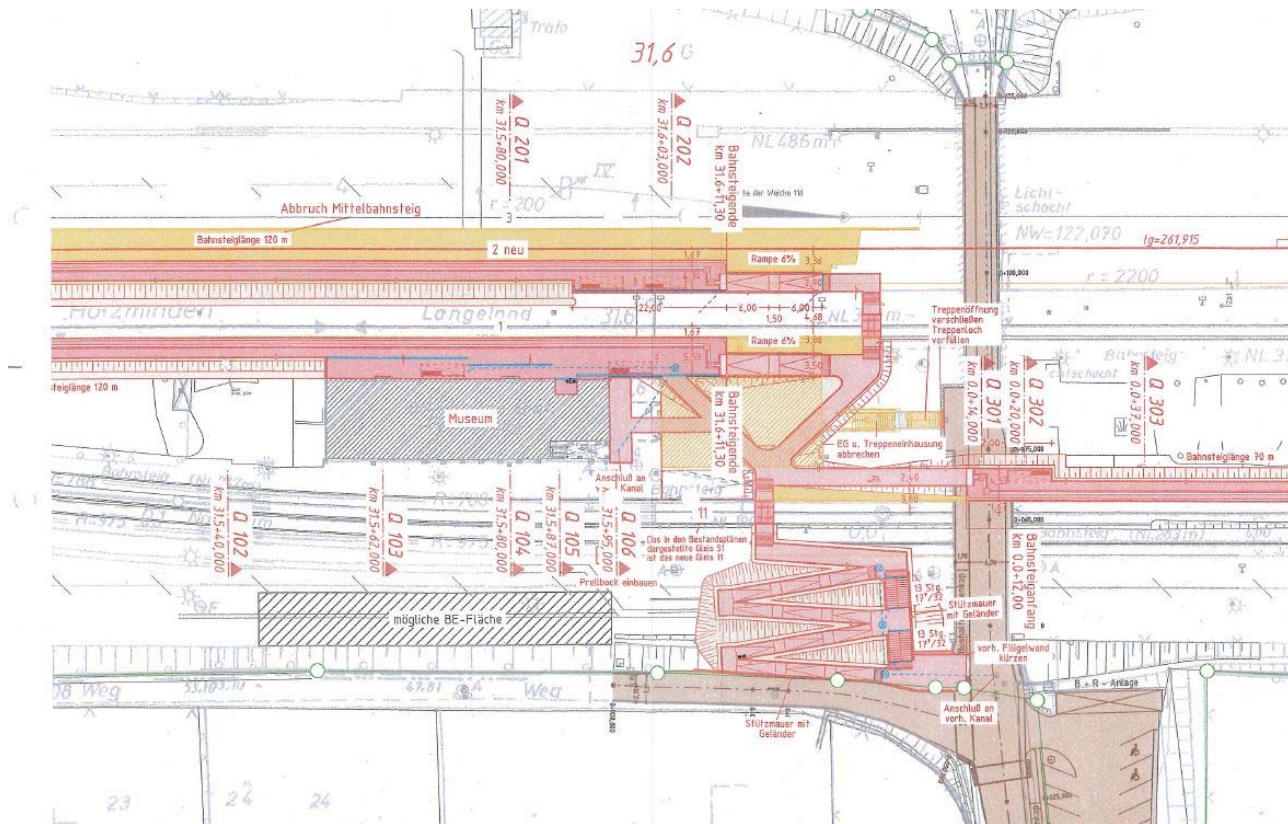
- Zusätzlicher Flächenbedarf
- Anbindung an L 830 nur 3,00 m breit
- Taktung sehr schwierig

Gegenüberstellung:

	Variante 1 - Rampen	Variante 2 - Aufzüge	Variante 3 - Schrägaufzug	Variante 4 - Wendeschleife
Vorteile	vollständige Barrierefreiheit für alle Nutzer, geringer Unterhaltungsaufwand	vollständige Barrierefreiheit für alle Nutzer,	Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer, Rollatornutzer und Kinderwagen, kein baulicher Eingriff in den Bestand	kaum Eingriffe in die bestehende Bausubstanz, moderate Herstellungskosten
Nachteile	hohe Herstellungskosten, großer Eingriff in den Bestand (Leitungsumverlegung, Neuordnung der Ausstattung der Bahnsteige), Verlängerung der Treppenanlage notwendig	sehr hohe Herstellungskosten, hohe Unterhaltungskosten, Verlängerung der Treppenanlage notwendig, Vandalismus führt zu technischen Ausfällen	für Radfahrer ungeeignet, Abhängigkeit vom Euroschlüssel, Vandalismus führt zu technischen Ausfällen, Akzeptanz bei Betroffenen	keine Verbesserung der Barrierefreiheit des Bahnhofs
Kosten	1.350.000 Euro brutto	838.000 Euro brutto	60.000 Euro brutto	184.000 Euro brutto



Die Rampenanlage wird durchgängig ab einer
 letzten Höhe von 2,00 m ausgeführt, die
 oberflächlich durch eine Überdachung (transparent)
 hergestellt wird und unterflurlich über
 eine Stahlbetondecke, sodass der darüber
 befindliche Raum zur Erweiterung des Bahnhofs
 genutzt werden kann. Parallel zu den Treppen-
 läufen wird zwischen Treppe und Zugang Rampe
 im Durchgang zur Bahnsteig geschaffen.





???