

Studie über die grundsätzliche Machbarkeit
einer BÜ - Ersatzmaßnahme in Wildau | **Westkorso** |

Auftraggeber:

Bauwert Aktiengesellschaft

Kurfürstendamm 21

10719 Berlin

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Paul Linkner

Tel. +49 30 4 2194 - 168

Fax +49 30 4 21 94 - 1 05

E-Mail: paul.linkner@voessing.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Peter Ebert

Tel. +49 30 4 2194 - 236

Fax +49 30 4 21 94 - 1 05

E-Mail: peter.ebert@voessing.de

Berlin, 07.06.2019

Inhalt

1	Einleitung.....	3
2	Methode.....	3
3	Örtlichkeit.....	3
3.1	Zwangspunkte	4
3.2	Problemstellung.....	4
4	Machbarkeit.....	5
4.1	Eisenbahnüberführung (EÜ).....	5
4.2	Straßenüberführung (SÜ).....	7
5	Fazit Machbarkeit	7
6	Anlagen:	7

1 Einleitung

Im Zusammenhang mit der B-Planung Dahmeufer-Nord in Wildau wird die grundsätzliche Machbarkeit einer Beseitigung des plangleichen Bahnübergangs (BÜ) im Zuge des Westkorso überprüft. Im einzelnen wird die Beseitigung des BÜ durch eine Eisenbahnüberführung (Fahrbahn unterführt die Gleisanlagen - Trogbauwerk) oder einer Straßenüberführung (Straße wird über die Gleisanlage geführt – Brücke) im Zusammenhang mit bestehenden Zwangspunkten geprüft.

2 Methode

Die Studie nimmt eine erste Prüfung einer grundsätzlichen Machbarkeit einer Beseitigung des BÜ mit Hilfe der sogenannten BÜ - Ersatzmaßnahmen entweder als Eisenbahnüberführung (EÜ) oder als Straßenüberführung (SÜ) mit Normparametern der Trassierung vor. Eine Vermessung für den Bereich liegt zurzeit noch nicht vor. Die Höhe des niveaugleichen BÜ wurde idealisiert mit 0 angenommen. Da keine größeren Höhenschwankungen zu erkennen sind, wurde der untersuchte Bereich des Westkorso ebenfalls mit einer Höhe von 0 idealisiert. Eine mögliche Abweichung kann im Nachgang (mit Vermessung) deshalb entstehen.

3 Örtlichkeit

Der BÜ Westkorso liegt in der Stadt Wildau im Landkreis Dahme-Spreewald im Land Brandenburg, im Südosten von der Stadt Berlin.



Bild 1: Kartenausschnitt Wildau und Umgebung (Quelle: Geoportal Stadt Wildau)

Der Westkorso ist eine angebaute, innerörtliche Straße in Wildau mit 2 Richtungsverkehr, die von West nach Ost verläuft. Im Bereich des BÜ verläuft parallel zur Straße beidseitig ein Geh- und Radweg. In

dieser kommunalen Straße ist im Bestand im Bereich des BÜ eine Geschwindigkeit von 50 km/h zugelassen. Westlich des Bahnüberganges kreuzt das Westkorso die Birkenallee in einem Abstand von ca. 100m vom Bahnübergang. Im Osten kreuzt das Westkorso die Hochwaldstraße in einem Abstand von ca. 70m vom Bahnübergang und mündet in die Fontaneallee (Landesstraße 401), die die Stadt Wildau mit der Gemeinde Zeuthen im Norden und der Stadt Königs Wusterhausen im Süden verbindet. Im Bereich des Bahnüberganges quert das Westkorso ein Gleis der S-Bahnstrecke S 46 (Strecke 6007) sowie zwei Gleise der Fernbahnstrecke Berlin-Görlitz (Strecke 6142). Südlich des BÜ liegt auf der S-Bahnstrecke in ca. 2000 m Entfernung der S-Bahnhof Wildau.

1.

3.1 Zwangspunkte

Im Bereich des BÜ liegen vor Ort mehrere Zwangspunkte vor, die man im Einzelnen unterschiedliche Konflikte darstellen. (Foto mit Kataster und Zwangspunkten)

1. Bestandstrassierung der Gleise in Lage und Höhe
2. Knotenpunkt Westkorso / Birkenallee
3. Knotenpunkt Westkorso / Hochwaldstraße
4. Zufahrt Flurstücke 108, 194, 100/2, 101, 199

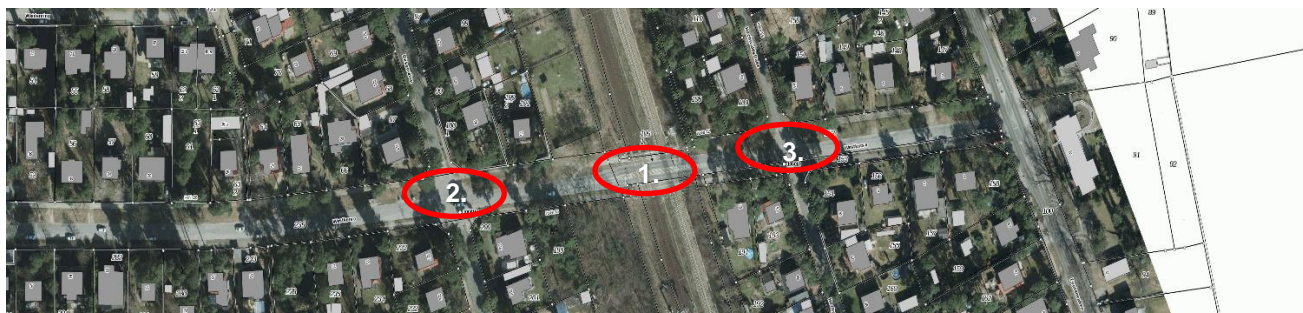


Bild 2: Luftbildausschnitt Westkorso mit Zwangspunkten (Quelle: Geoportal Wildau)

3.2 Problemstellung

Die genannten Zwangspunkte werden im Folgenden näher betrachtet und hinsichtlich ihrer Bedeutung für eine BÜ-Ersatzmaßnahme geprüft.

Eine grobe Änderung der Lage und Höhe der Bahntrasse (1. Zwangspunkt) am BÜ erfordert einen hohen Aufwand. Zum Beispiel müssten Oberleitungen mit verändert werden und mögliche Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden. Dieser Zwangspunkt wird für die BÜ - Ersatzmaßnahme als unveränderlich betrachtet.

Anmerkung: Eine mögliche Höhenvariabilität der Bahntrasse würde mehr Spielraum für die Trassierung des Westkorso mit einem Trogbauwerk (EÜ) oder einem Brückenbauwerk (SÜ) bedeuten.

Der zweite Zwangspunkt, der Knotenpunkt mit der Birkenallee, ist trotz der örtlichen Nähe zum BÜ (ca. 70 m) wie im Bestand zu halten.

Auf der östlichen Seite des BÜ liegt der Knotenpunkt des Westkorso mit der Hochwaldstraße (3. Zwangspunkt). Die Entfernung von ca. 55 m ist nicht ausreichend für eine Gradientenentwicklung für ein Trogbauwerk. Dieser Zwangspunkt gilt für die weitere Betrachtung.

Die Anbindung der Flurstücke 100/2, 101, 199, 194, 108 (4. Zwangspunkt) wird aufgrund des geringeren Abstandes zum BÜ und der nötigen Höhenentwicklung des Westkorso für eine EÜ (Trogbauwerk) oder SÜ (Damm) nicht mehr über das Westkorso möglich sein.

4 Machbarkeit

Für die zuvor genannten Probleme gibt es einige Lösungsansätze, die für die Einschätzung einer grundsätzlichen Machbarkeit der BÜ-Ersatzmaßnahme von Nöten sind.

4.1 Eisenbahnüberführung (EÜ)

Die EÜ ist im besiedelten Raum, wie hier in Wildau, die „elegantere“ Lösung einer BÜ-Ersatzmaßnahme. Elegant im Sinne von geringerer Lärmbelästigung, optischer Unauffälligkeit und vor allem für die benannten Zwangspunkte geeigneter umsetzbar. Bei der EÜ wird für die Höhenentwicklung der Gradienten die lichte Höhe der Straßenfahrbahn von 4,50 m (gemäß RAS 06; Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006) plus die Konstruktionshöhe des Brückenüberbaus von 1,50 m angesetzt. Dies bedeutet für den Abstand von der Schienenoberkante der Gleise der Fern- und S-Bahn bis zur Oberkante der Straßenfahrbahn einen erforderlichen Höhenunterschied von 6 Metern. Bei einer Längsneigung von maximal 8 % beträgt die Gesamtlänge der zu ändernden Straße ca. 180 m um von der idealisierten Höhe 0 auf -6 m unter Schienenoberkante (SO) und wieder auf die Höhe 0 zu kommen. Die Anpassungsbereiche am Beginn und am Ende können je nach wirklicher Höhenlage die Zwangspunkte 2 und 3 eventuell besser integrieren.



Bild 3: EÜ: Achse Westkorso mit Zwangspunkten Gleise (SO) im Lageplan (Quelle: Brandenburgviewer)

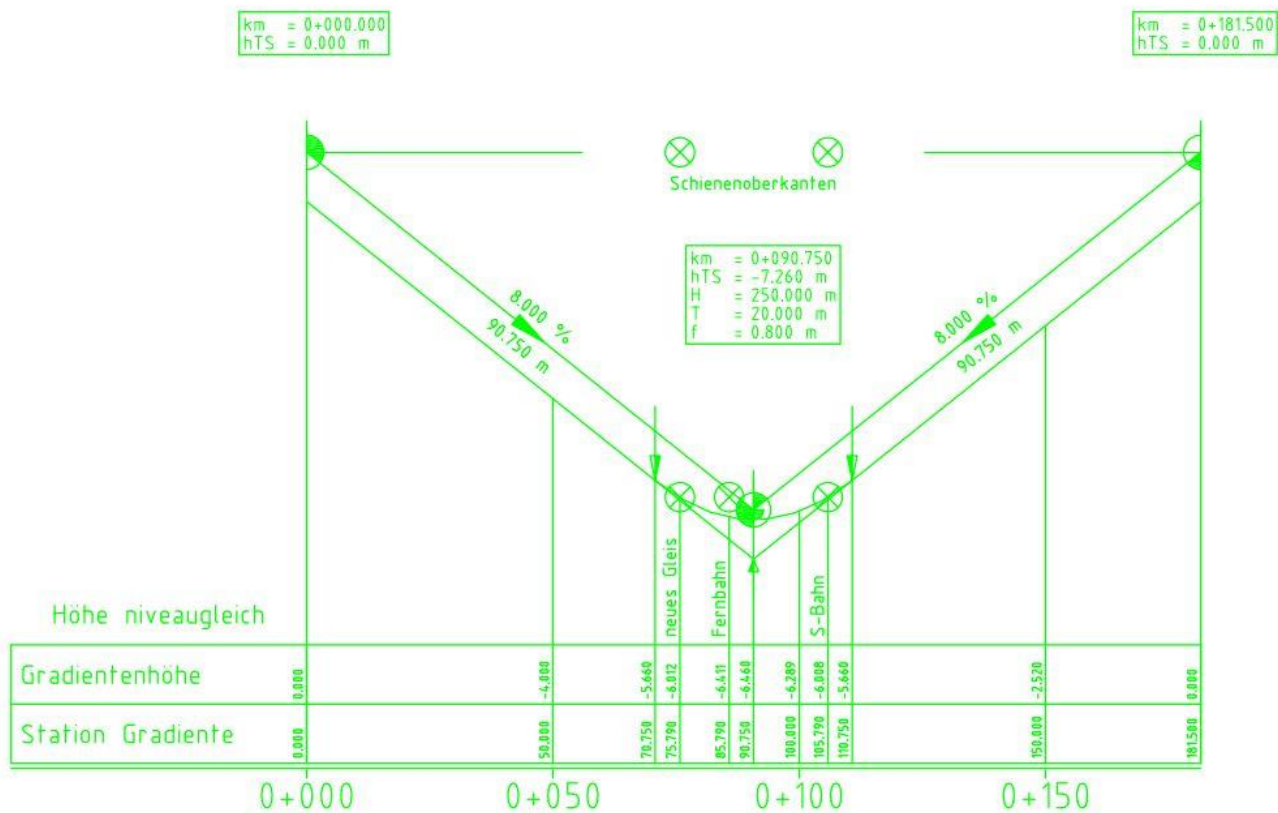


Bild 4: EÜ: Gradiente Westkorso mit Höhen und Zwangspunkten SO sowie 6 m unter SO im Höhenplan

Die Anbindung der Birkenallee ist ohne Knotenpunktverschiebung möglich. Die bisherige Anbindung der Flurstücke 100/1 und 200 über das Westkorso kann über die Birkenallee erfolgen. Die Anbindung der Flurstücke 100/2 und 101 nördlich des Westkorso ist über einen Parallelweg zum Trogbauwerk zu gewährleisten. Die Anbindung des Flurstückes 199, südlich des Westkorso ist auch über einen Parallelweg zum Trogbauwerk zu gewährleisten. Dies hätte jedoch zur Folge, dass der Verlauf des Westkorso in dem westlichen Bereich von der Gleisanlage Richtung Norden verschwenkt werden müsste, um Platz für den südlich des Westkorso verlaufenden Parallelweg zur Anbindung des Flurstückes 199 zu ermöglichen.

Die Anbindung der Hochwaldstraße wird wahrscheinlich nicht möglich sein. Die Gradiente des Westkorso aus dem Trogbereich trifft auf die vorhandene Geländehöhe ca. 10m hinter dem Knotenpunkt. Um eine Anbindung der Hochwaldstraße an den Westkorso zu schaffen ist eine Verschiebung des Knotenpunktes um ca. 10 m Richtung Osten oder eine Absenkung der Gradiente der Hochwaldstraße um ca. 1,0 m notwendig. Die bauliche Umsetzung ist ggf. in folgenden Untersuchungen zu prüfen. Desweiteren besteht die Möglichkeit einseitig oder beidseitig die Hochwaldstraße zum Westkorso abzusperren und eine Stichstraße mit einem Wendehammer zum Westkorso zu schaffen.

Die Anbindung der Flurstücke 109 und 193 kann über die Hochwaldstraße erfolgen. Für die Anbindung der Flurstücke 108 und 194 sind jeweils nördlich und südlich des Trogbauwerkes Parallelwege zu schaffen.

4.2 Straßenüberführung (SÜ)

Die SÜ ist im besiedelten Raum keine zu bevorzugende Variante. Die Entwicklungslängen für ein Brückenbauwerk, welches ab Oberkante Fahrbahn (auf dem Bauwerk) bis zur darunterliegenden SO mindestens 6,70 m (mindestens 5,70 Höhe Lichtraum für Bahnanlagen plus 0,80 m Konstruktionsdicke Bauwerk) Höhenunterschied überwinden muss, sind bei 8 % Längsneigung ca. je Seite 10 m länger. Der Knotenpunkt Birkenallee, wäre nicht umsetzbar, der Knotenpunkt mit der Hochwaldstraße ebenso. Der Platzbedarf für einen Fahrbahndamm, der zum Brückenbauwerk führt, ist aufgrund der Bebauung im südlichen Seitenraum des Westkorso nicht gegeben. Selbst alternative Rampenkonstruktionen sind optisch nicht zielführend.

5 Fazit Machbarkeit

Mit Einschränkungen ist eine grundsätzliche Machbarkeit der BÜ-Beseitigung im Zuge des Westkorso möglich. Vorzugslösung ist eine Ersatzmaßnahme als Eisenbahnüberführung, die grundsätzlich als machbar bewertet wird. Da daraus resultierend eine geänderte verkehrliche Anbindung im Vergleich zum Bestand notwendig wird, sind weiterführende Planungen erforderlich.

Berlin, 07.06.2019

Vössing Ingenieurgesellschaft mbH

i.A. gez. Linkner

i.A. gez. Ebert

6 Anlagen:

Bild 1: Kartenausschnitt Wildau und Umgebung (Quelle: Geoportal Stadt Wildau)

Bild 2: Luftbildausschnitt Westkorso mit Zwangspunkten (Quelle: Brandenburgviewer)

Bild 3: EÜ: Achse Freiheitstraße mit Zwangspunkten Gleise (SO) im Lageplan (Quelle: Brandenburgviewer)

Bild 4: EÜ: Gradiente Freiheitstraße mit Höhen und Zwangspunkten SO sowie 6 m unter SO im Höhenplan

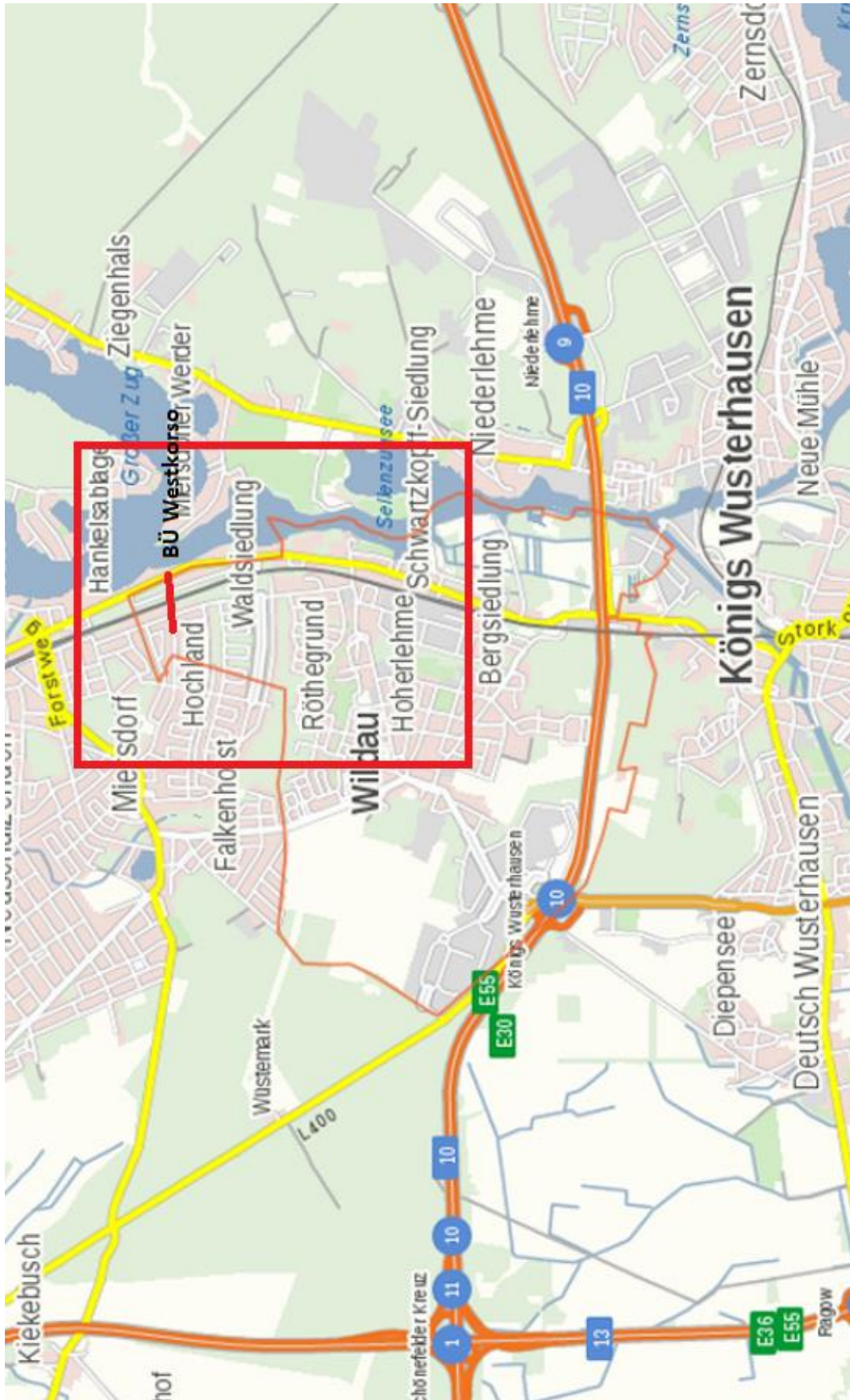


Bild 1



Bild 2



Bild 3

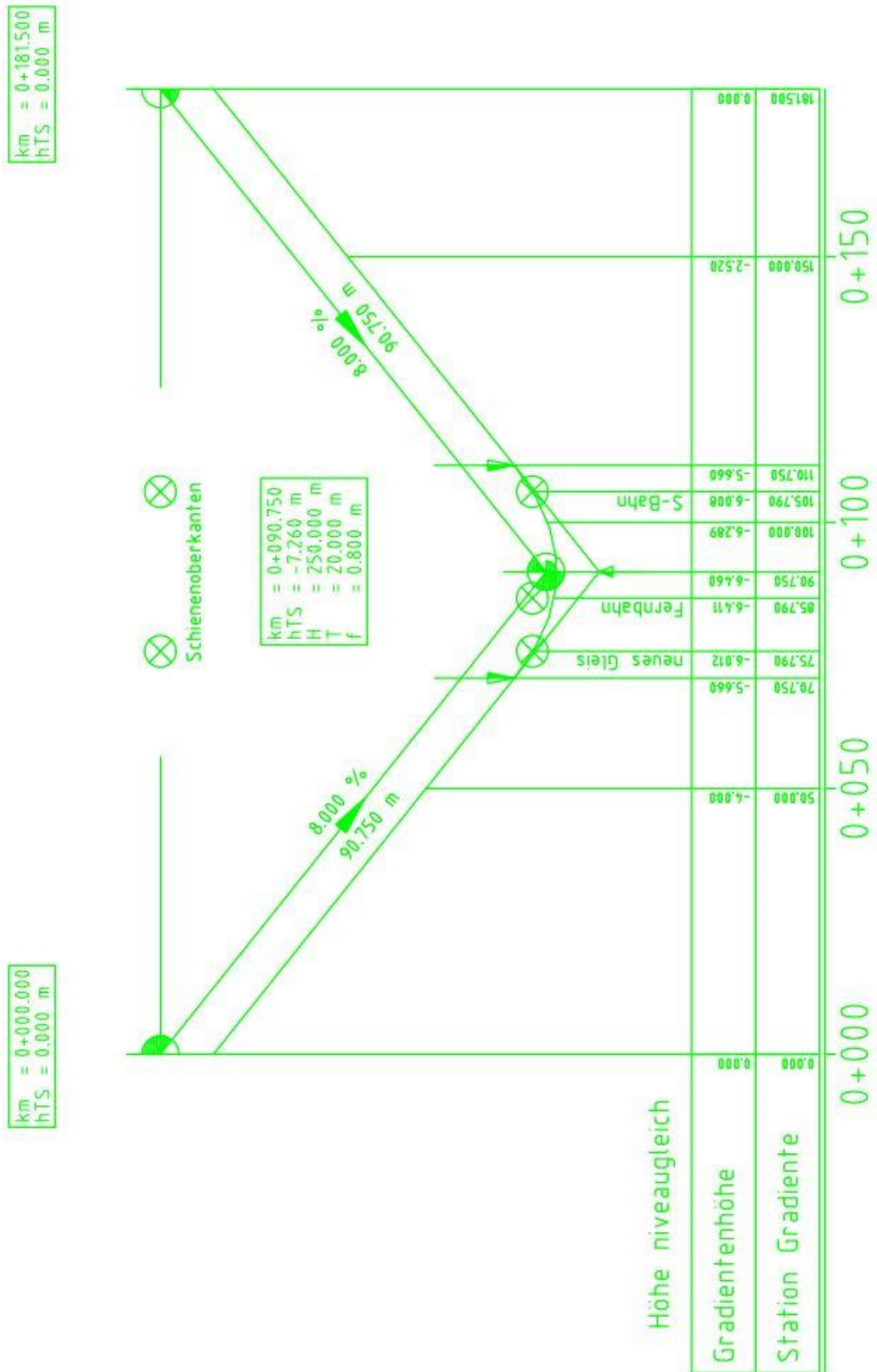


Bild 4