



BAULOGISTIKKONZEPT PHASE 1 M1:2000

BAULOGISTIKKONZEPT PHASE 2 M1:2000

LEGENDE

- LAGERSTÄTTE**

 - 1 Lagerstation Stropsholm 63x27 m, Gleismitr. Konstruktion auf Wälzgeräten
 - 1100 m x 100 m - Randstreifen d= 50 cm, Oberbau 4 Meterkonstruktion 6,1x2,5 m
 - + 2 Personenkontainer mit WC 6,1x2,5 m
 - Zugangsbreite beweglich: 11,50 m, b= 3,0 m
 - Schienenkopfbau-Anlage für Personenzug: 600 m mit zwei Halbbauwerken, d= 80 m
 - BauArt Stropsholm FH EB - Eisenbahnbrücke
 - BauArt Stropsholm FH EB - Eisenbahnbrücke
 - BauArt Stropsholm FH EB - Eisenbahnbrücke
 - BauArt Stropsholm FH EB - Eisenbahnbrücke
- BRÜCKEN**

 - 1 Zugangsbrücke beweglich: 11,50 m, b= 3,0 m
 - Schienenkopfbau-Anlage für Personenzug: 600 m mit zwei Halbbauwerken, d= 80 cm
 - Perforiertes und Lagerblech
 - Schwerlastsystem für UIC-Anlieferung: Rohrpfähle d= 80 cm und Stahlbetonplatte d= 40 cm, b= 6,0 m
 - Zwangsung Weichenlager und Bauhöhe 30 m
 - Temporäre Auslagerung 80 m, Basis 10x10 m
 - Selbstständige Lagerung der Brücken im Spundwand- oder Bestand, b= 1,5 m
 - Schienenkopfbau 20x10 m
 - BauArt Zweibrückenbrücke Stropsholm und Eisenbahnbrücke
 - BauArt Weichenlager FH EB - Eisenbahnbrücke
 - BauArt Stropsholm FH EB - Eisenbahnbrücke
 - BauArt Stropsholm FH EB - Eisenbahnbrücke
 - BauArt Stropsholm FH EB - Eisenbahnbrücke
- ANLIEFERUNG**

 - Anlieferung Bausteine bahnspezifisch
 - Anlieferung Bausteine landseitig
 - Bauweise/Sonderbauweise
 - Rettenweg Stasse mit Auslagerung im Zubehörgang- und Brückenbereich
 - Schutzzone Kran über Gleise ggf. Entwörung
 - Feldbahnbrücken
 - DB-Gleise
 - Geschützte Blosse
- BAUWERKE**

 - 11 bis 11
 - Flächenbelagung je nach Erdematerial, Baumaterial, Container, Metallblech, Rohrgang und Auslagerung sowie Zwischenlager für Abtrieb und Ausbau
 - 11 bis 11
 - 05.2027 bis 12.2023
 - 1.2 bis 5.2 08.2027 bis 02.2031

FUNKTIONALITÄT UND NUTZUNG

In der Auslobung des vorliegenden Wettbewerbsverfahrens wird neben dem Entwurf eines nachhaltigen und robusten Bauwerks auch der Gestaltung und insbesondere dem Thema des Denkmalschutzes eine hohe Bedeutung beigemessen. Ebenso wird im Rahmen der Wettbewerbsauslobung die Möglichkeit gegeben, die bestehenden Eisenbahnbrücken als instand gesetzte Bauwerke für eine Kapazitätserweiterung wieder zu verwenden.

Aus diesen Randbedingungen resultiert der hier vorliegende Wettbewerbsentwurf u.a. mit der gestalterisch und hinsichtlich des Denkmalschutzes optimierten Anordnung der Bestandsbrücken zwischen den beiden neu zu errichtenden Brückenbauwerken für den Fernverkehr. Statisch-konstruktive Nachweise der Bestandsbrücken sind gemäß Auslobung nicht Teil der Wettbewerbsaufgabe. Insofern wäre es möglich, die Strecke 1250 über die Bestandsbrücken laufen zu lassen und die Strecke 2200 als Ergänzung über die neue Brücke neben der Freihafenbrücke zu führen.

Als Teil der Wettbewerbsbearbeitung haben wir aber den Fall hinterfragt, inwieweit die Bestandsbrücken für eine Nutzung im Zuge der Strecke 1250, insbesondere vor dem Hintergrund der hohen Streckenauslastung, dauerhaft geeignet ist. Hierfür haben wir eine mögliche alternative Trassierung im unmittelbaren Umfeld nördlich und südlich der Nordreliefbügelung sowohl für den Endzustand als auch den Bauzustand entworfen, die davon ausgeht, dass die Strecke 1250 über die neue Brücke neben der Freihafenbrücke geführt wird und die Strecke 2200 als Kapazitätserweiterung über die Bestandsbrücken geführt wird. Diese Trassierung ist Grundlage der in den Plänen und hier dokumentierten Abgabeleistung. Sie bietet den Vorteil, dass ein späterer Ausbau oder erneute Sanierung der Bestandsbrücken infolge eines Erreichens der maximalen Lebensdauer schon jetzt vorgedacht wurde. Des Weiteren besteht der Vorteil darin, dass die Lage der vorhandenen und neu hinzugefügten Weichen derart optimiert ist, dass im betrachteten Gebiet keine Weichen mehr im Bereich von Brückenüberbauten liegen. Das nachfolgende Gleisschema zeigt die geplante Trassierung mit rot als neu hinzugefügten Weichen und Kreuzungen.

Eine geringfügige Verringerung der Kapazität der Strecke 2200 durch die additiven Kreuzungen und Weichen ist zwar gegeben, diese wird im Rahmen der Wettbewerbsbearbeitung aber als kompatibel mit den Forderungen nach einer Kapazitätserweiterung gesehen, die nicht unmittelbar eine volle Auslastung der Strecke für die Kapazitätserweiterung erfordert. Die geplanten Entwurfsgeschwindigkeiten wurden südlich der Eibbrücken mit $V=120\text{ km/h}$ angenommen, nördlich der Eibbrücken gemäß den Informationen in den übergebenen Trassierungsdateien der DB mit $V=80\text{ km/h}$. Hier sind noch Optimierungen der Trassierung im Rahmen der weiteren Planung bis hin zu $V=120\text{ km/h}$ gemäß Auslobung möglich. Des Weiteren wurden für den Tausch der Strecken 2200 und 1250 nördlich der Elbe nur Kreuzungen (kein Abzweig der Zufahrt möglich) angeordnet. Südlich der Elbe hingegen sind zusätzliche Weichen hinzu gekommen, um die jeweiligen Fahrbeziehungen zwischen Strecke 1250 und 1280 zu gewährleisten. Im Endzustand ergeben sich für den Fall, dass nur die Strecken 1250 und 1280 bedient werden und die Strecke 2200 als Kapazitätserweiterung genutzt wird, die folgenden Fahrwege.



TRASSIERUNGSPLANUNG ENDZUSTAND M1:2000