



## STRATEGIE LANGFRISTIGER BAHNHOFSENTWICKLUNG

dargestellt an der Gleisplangestaltung des Bf Königs  
Wusterhausen / Berlin 09.02.12 / © BTU, 2012

# Gliederung

2

Strategie langfristiger Bahnhofsentwicklung - dargestellt am Bahnhof Königs Wusterhausen

- Strukturelle Veränderungen am Bahnhof
- Nahverkehrszielnetz 2020
- Grundlagenermittlung
- Planungsvariante 1
  - Lageplan, Querschnitt
  - Bewertung
- Planungsvariante 2.1 und 2.2
  - Lageplan und Querschnitt
  - Merkmale der Umgestaltung
  - Bewertung

# Strukturelle Veränderungen am Bahnhof

3

Strategie langfristiger Bahnhofsentwicklung - dargestellt am Bahnhof Königs Wusterhausen

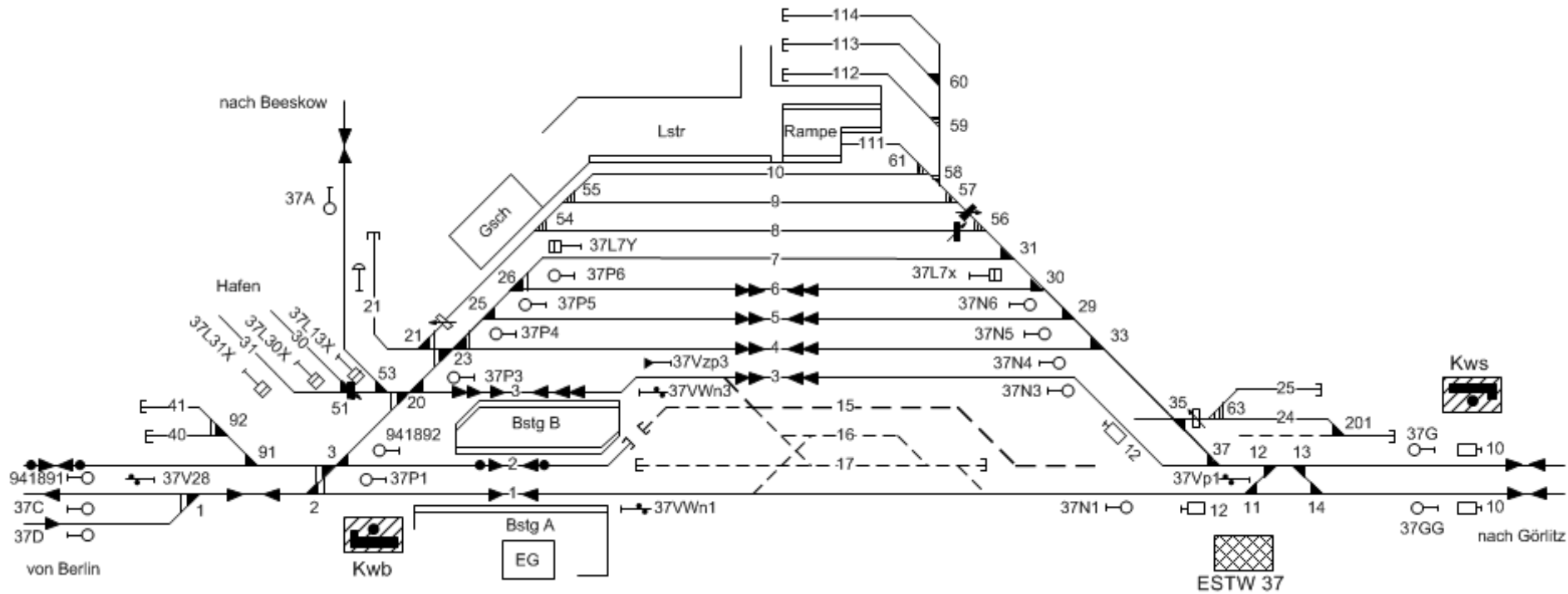
- 13.09.1866 Eröffnung des Bahnhofs KW
- ab ca. 1880 Endpunkt Vorortzüge Berlin - KW
- 20.09.1898 Anschlussbahnhof Nebenbahn KW - Besskow
- 1946 Demontage des zweiten Streckengleises Berlin - Görlitz
- 1951 Einführung Gleichstrom S-Bahn auf ex-zweitem Streckengleis und Rückbau der Wendegruppe
- Nach 1993 Einstellung des Bahnbetriebes nach Mittenwalde
- Um 2005 Errichtung ESTW

# Status Quo

4

Strategie langfristiger Bahnhofsentwicklung - dargestellt am Bahnhof Königs Wusterhausen

## Unmaßstäblicher Lageplan 2010



B. Sc. Benjamin Döring  
B. Eng. Lars Brellenthin  
Prof. Dr. Ing. H.-Chr. Thiel

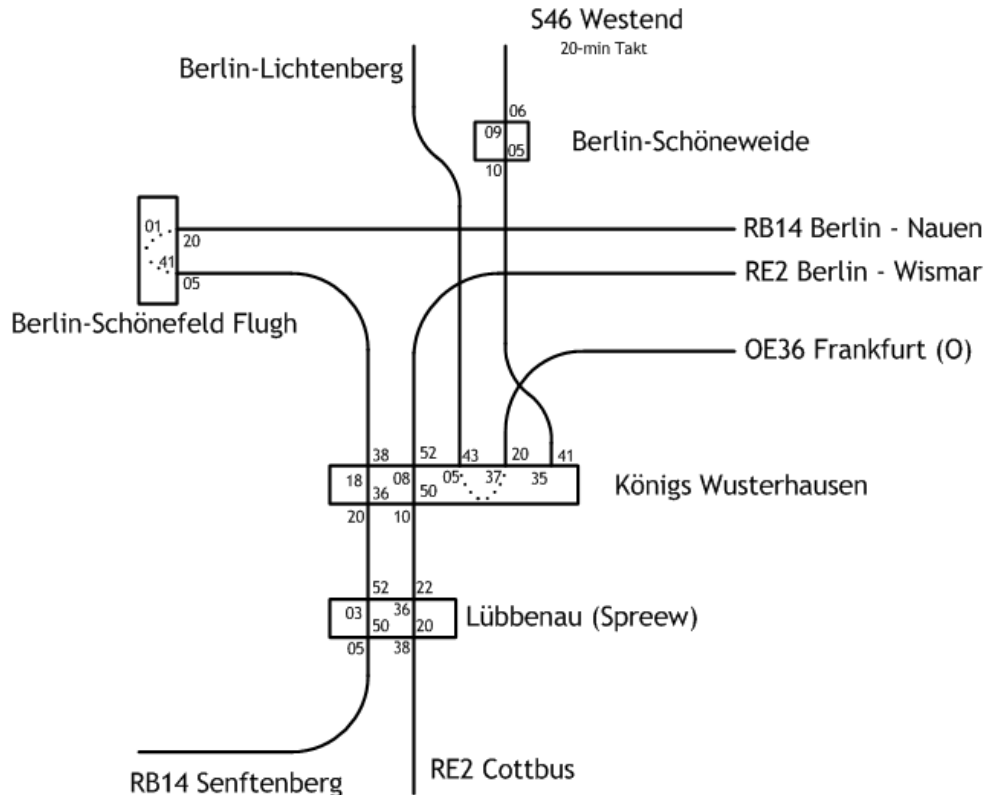
dargestellt an der Gleisplangestaltung des Bf Königs Wusterhausen / Berlin 09.02.12 / © BTU, 2012

# ITF - Status Quo

5

Strategie langfristiger Bahnhofsentwicklung - dargestellt am Bahnhof Königs Wusterhausen

Knotenpunktbeziehung dargestellt im ITF-Auszug (Stand 2008)

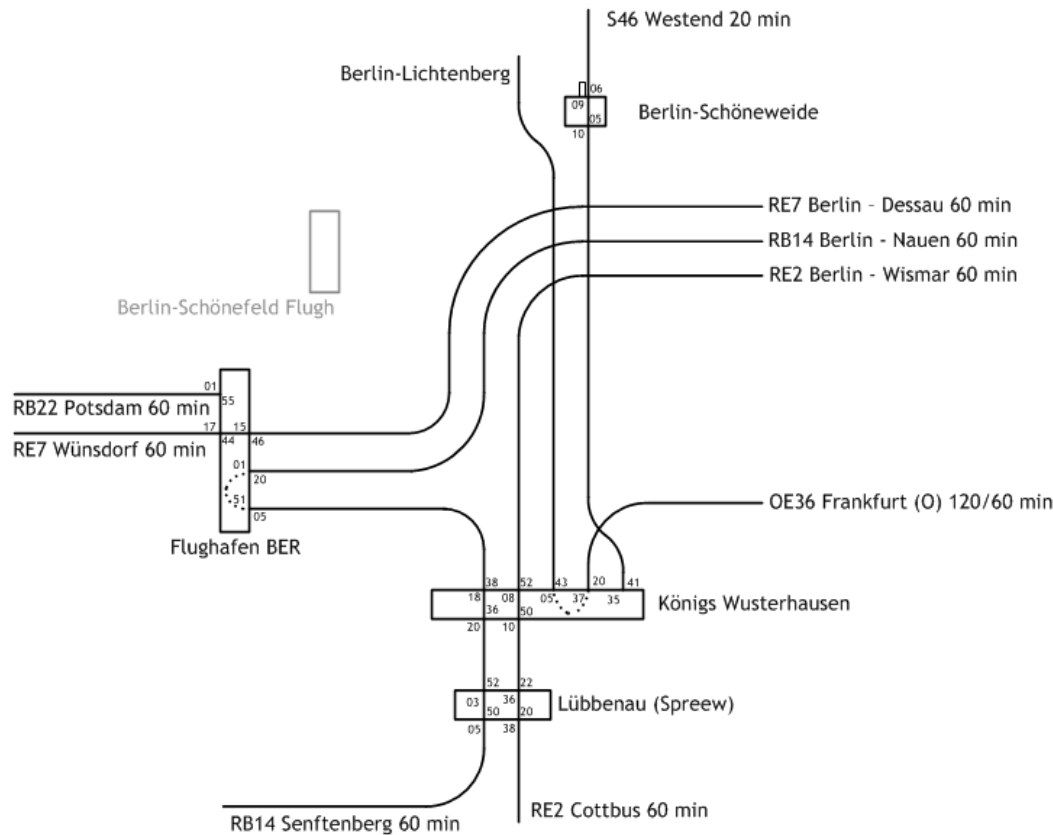


# ITF – Eröffnung BER 03.06.2012

6

Strategie langfristiger Bahnhofsentwicklung - dargestellt am Bahnhof Königs Wusterhausen

Knotenpunktbeziehung dargestellt im ITF-Auszug (Ausblick 2012)

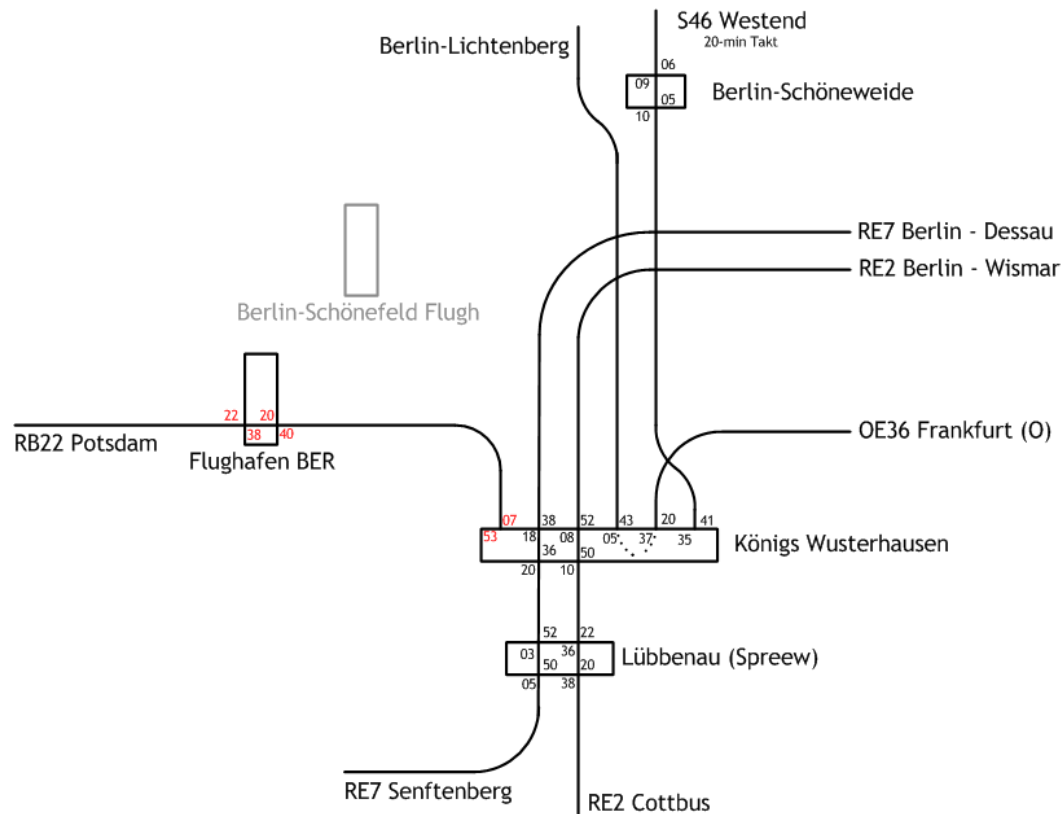


# ITF - Landesnahverkehrsnetzplan

7

Strategie langfristiger Bahnhofsentwicklung - dargestellt am Bahnhof Königs Wusterhausen

## Knotenpunktbeziehung am Bhf. KW für Zielnetz 2020



dargestellt an der Gleisplangestaltung des Bf Königs Wusterhausen / Berlin 09.02.12 / © BTU, 2012

8

# Planungsvariante 1

Entwurf einer Abstellgruppe



# Entwurf der Abstellgruppe

- Abstellen/Wenden von Zugeinheiten nicht auf durchgehenden Hauptgleisen
- Wiederaufbau der Wendegruppe
- Anpassung der Fahrleitungsanlage
- Beachtung der Unfallverhütung im Bahnbetrieb

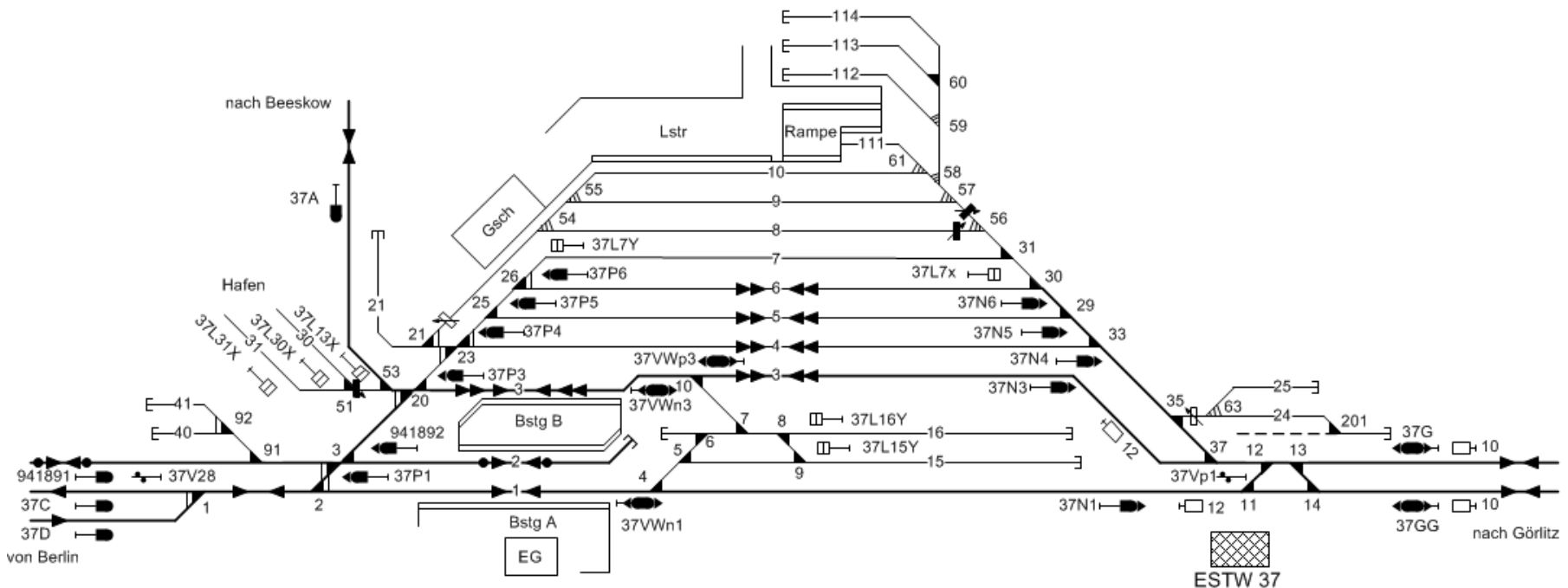
# Entwurf der Abstellgruppe

10

Strategie langfristiger Bahnhofsentwicklung - dargestellt am Bahnhof Königs Wusterhausen

- Wiederaufbau der Wendegruppe + Beibehaltung Status Quo des durchgehenden Hauptgleises und der Gleichstrom S-Bahn Berlin

Unmaßstäblicher Lageplan für Zielnetz 2020



B. Sc. Benjamin Döring  
B. Eng. Lars Brellenthin  
Prof. Dr. Ing. H.-Chr. Thiel

dargestellt an der Gleisplangestaltung des Bf Königs Wusterhausen / Berlin 09.02.12 / © BTU, 2012

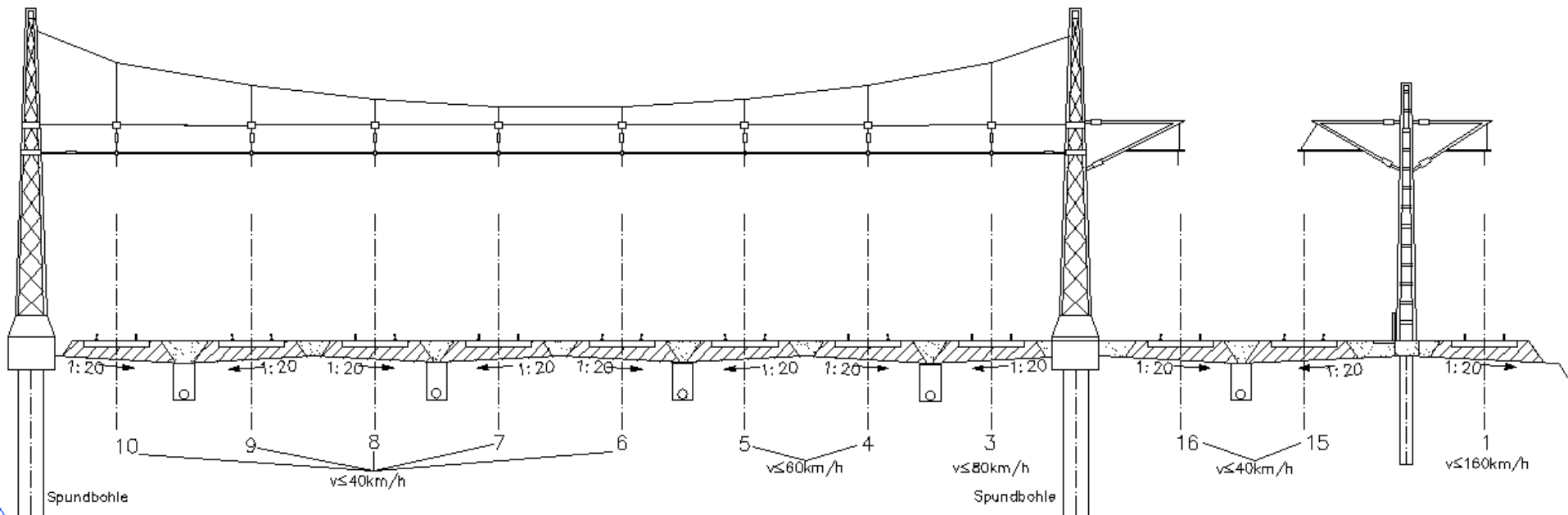
# Querschnitte der Abstellgruppe

11

Strategie langfristiger Bahnhofsentwicklung - dargestellt am Bahnhof Königs Wusterhausen

## □ Anpassung der Fahrleitungsanlage

Gesamtquerschnitt der Planungsvariante 1



B. Sc. Benjamin Döring  
B. Eng. Lars Brellenthin  
Prof. Dr. Ing. H.-Chr. Thiel

dargestellt an der Gleisplangestaltung des Bf Königs  
Wusterhausen / Berlin 09.02.12 / © BTU, 2012

# Eigenschaften der Entwurfsvariante 1

12

Strategie langfristiger Bahnhofsentwicklung - dargestellt am Bahnhof Königs Wusterhausen

- Kurze Belegungszeit der Hauptgleise
- Wenden und Abstellen nur in Nebengleisen (Unfallverhütung)
- Neubau nur mit einfachen Weichen (erhaltungswirtschaftliche Effekte)
- Herstellung einer funktionsgerechten Entwässerungsanlage
- Anpassung der Fahrleitungsanlage

# Planungsvariante 2.1 und 2.2

Wiederherstellung der Zweigleisigkeit

# Wiederaufbau des 2. durchgehenden Hauptgleis

- Beseitigung des bahnbetrieblichen Engpasses der Hauptbahn Berlin – Görlitz
- Verschwenken des Anschlusses der Gleichstrom S-Bahn
- Anpassung der Bahnsteiganlage für OE 36 und Optimierung der Umsteigebedingungen
- Anpassung der Hauptgleise für den Güterverkehr

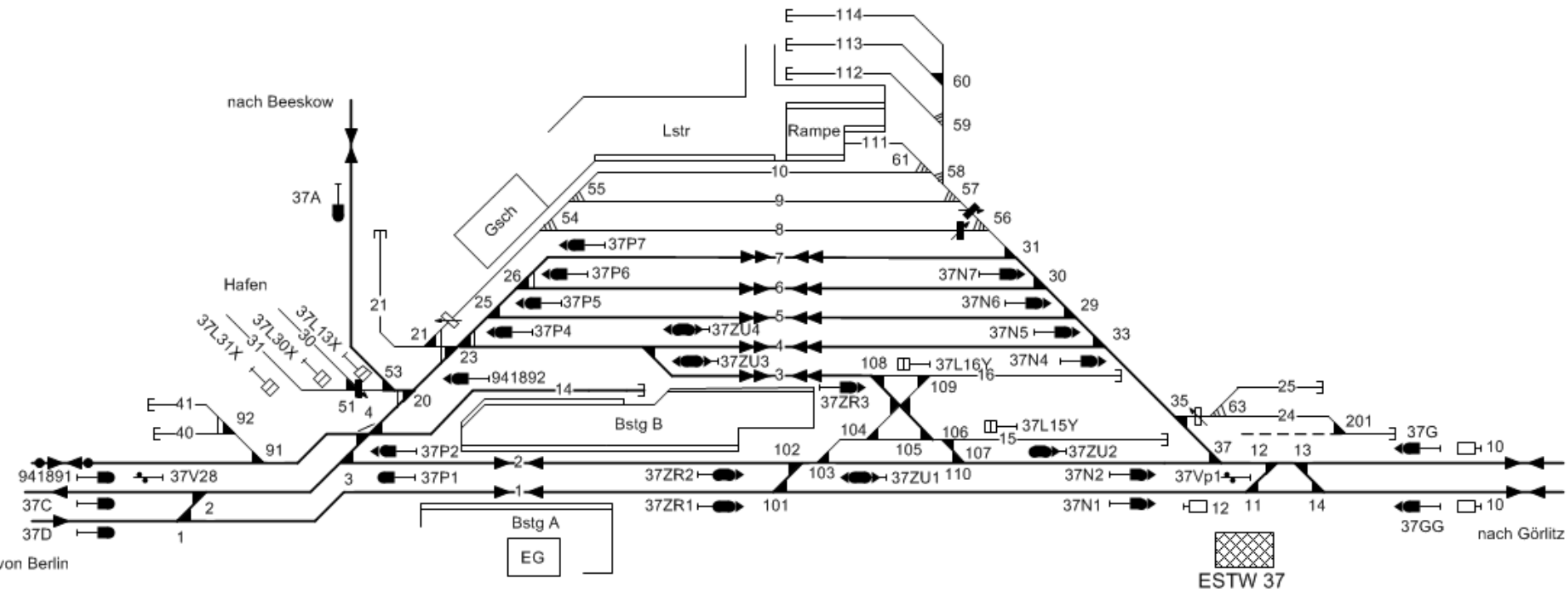
# Unmaßstäblicher Lageplan

15

Strategie langfristiger Bahnhofsentwicklung - dargestellt am Bahnhof Königs Wusterhausen

## Durchgehende zweigleisige Hauptbahn

Unmaßstäblicher Lageplan für Zielnetz 2020



B. Sc. Benjamin Döring  
 B. Eng. Lars Brellenthin  
 Prof. Dr. Ing. H.-Chr. Thiel

dargestellt an der Gleisplangestaltung des Bf Königs  
 Wusterhausen / Berlin 09.02.12 / © BTU, 2012

# Eigenschaften der Entwurfsvariante 2.1

- Wendegleisgruppe mit 2 Abstellgleisen (Nutzlänge mindestens 140 m)
- Anpassung der Hauptgleise 3 und 4
- Verkehrsgleis 7 wird Hauptgleis für Güterverkehr
- Sonst wie in Entwurfsvariante 1

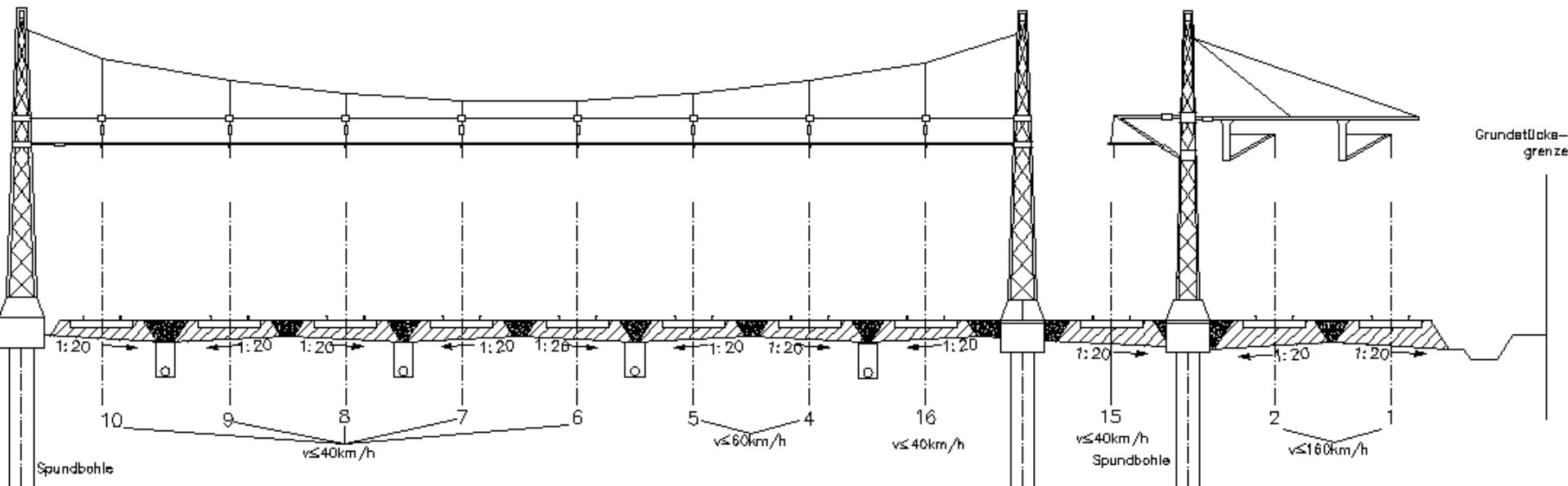


# Querschnitt der Pl.-variante 2.1

17

Strategie langfristiger Bahnhofsentwicklung - dargestellt am Bahnhof Königs Wusterhausen

## Gesamtquerschnitt der Planungsvariante 2.1

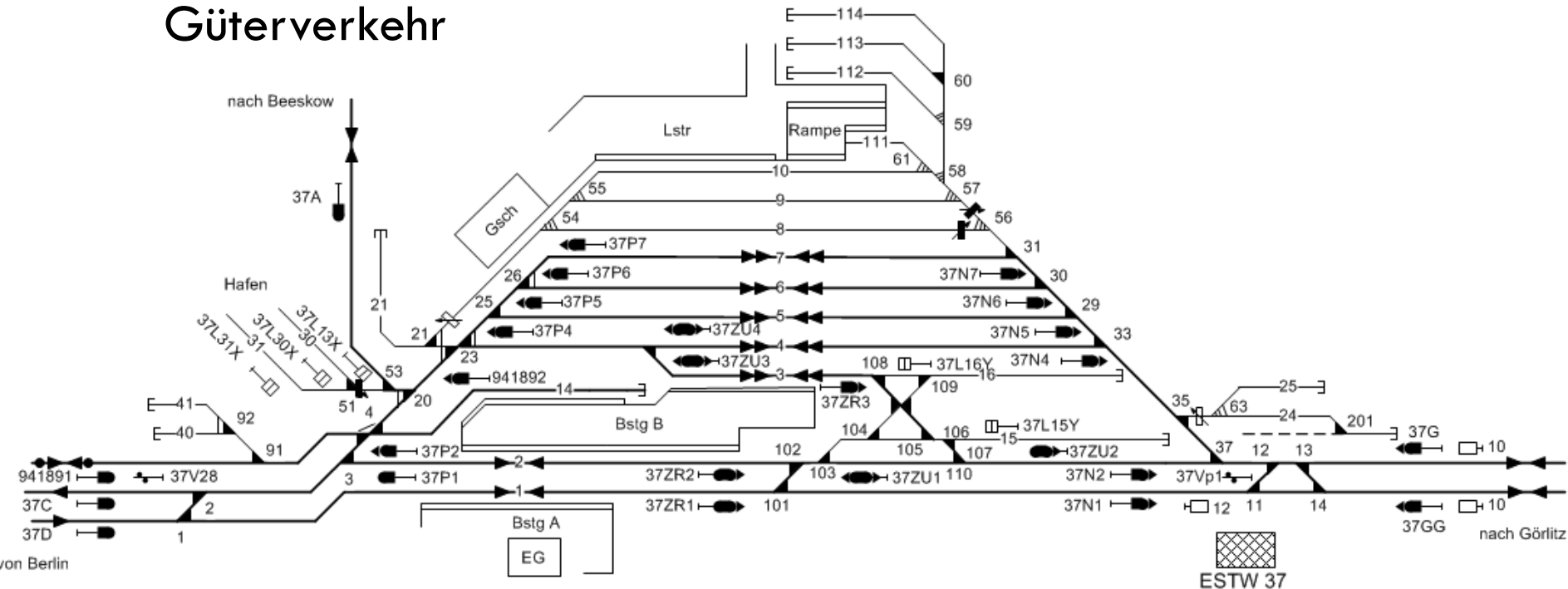


# Bahnbetrieblicher Nutzen

18

Strategie langfristiger Bahnhofsentwicklung - dargestellt am Bahnhof Königs Wusterhausen

- Volle Leistungsfähigkeit der Hauptbahn Berlin – Görlitz auch im Bahnhofsbereich KW
- Geringe Gleisbelegungszeiten + kein Leistungsverlust im Güterverkehr



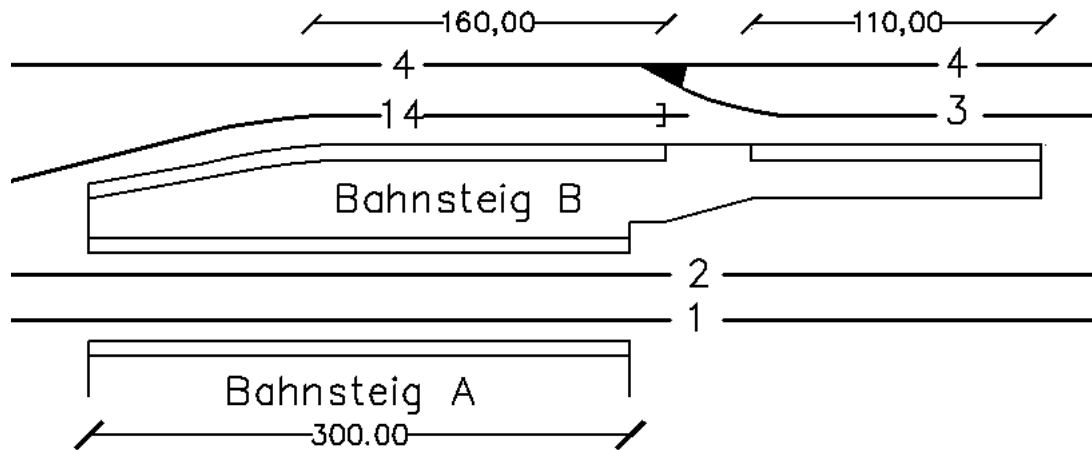
# Struktur der Bahnsteiganlagen

19

Strategie langfristiger Bahnhofsentwicklung - dargestellt am Bahnhof Königs Wusterhausen

- Konsequente Linienzuordnung
- Beibehaltung und Ergänzung denkmalgeschützter Bahnsteiganlagen

## Bahnsteiganordnung



# Eigenschaften des Entwurfes 2.2

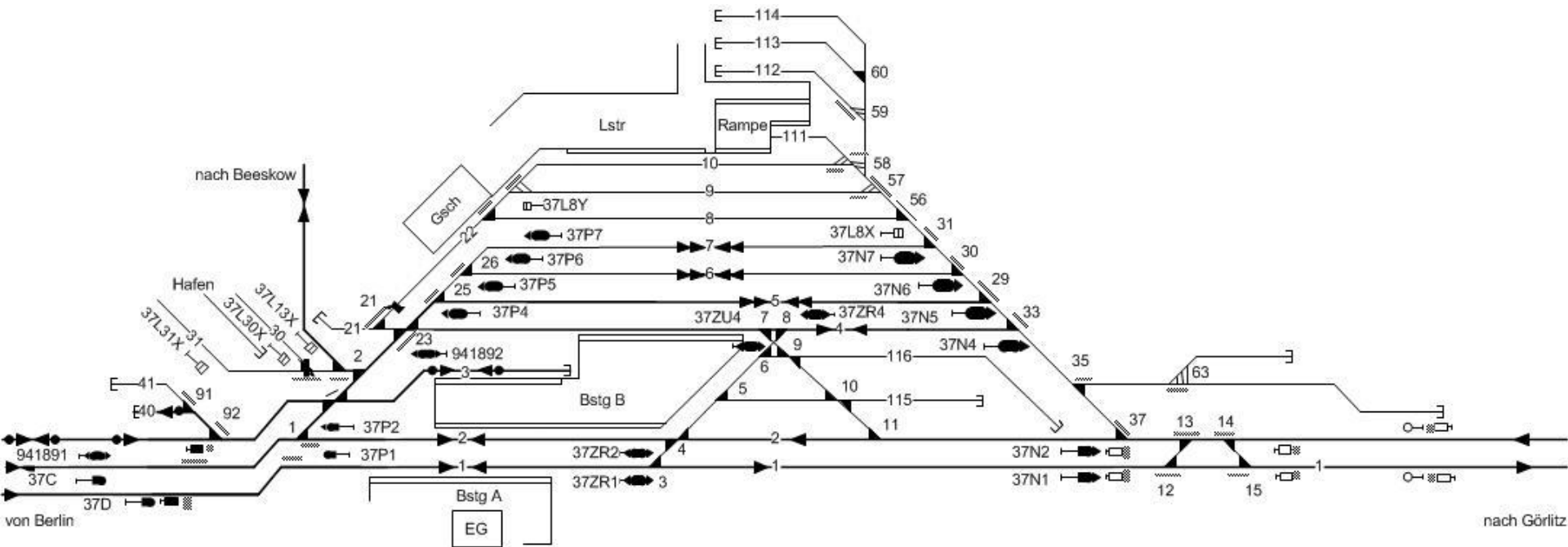
20

- Anpassung der Bahnsteiganlage für OE 36
- Umfunktionierung des ehemaligen Gleises 3
- Wendegruppe mit 2 Abstellgleisen (mit 120m und 230m Länge)
- Ebenfalls geringe Gleisbelegungszeiten
- Verbindung zwischen Gleisen 1, 2 und 4 (beidseitige Einfahrt möglich)

# Unmaßstäblicher Lageplan

21

## Unmaßstäblicher Lageplan für Zielnetz 2020



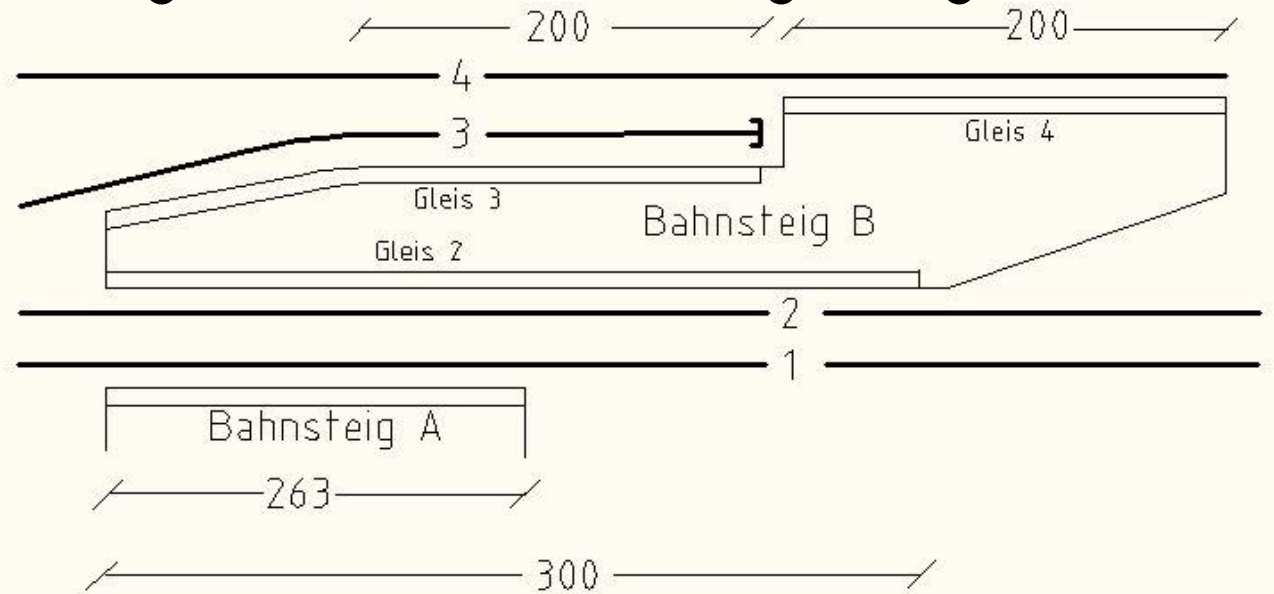
B. Sc. Benjamin Döring  
B. Eng. Lars Brellenthin  
Prof. Dr. Ing. H.-Chr. Thiel

dargestellt an der Gleisplangestaltung des Bf Königs  
Wusterhausen / Berlin 09.02.12 / © BTU, 2012

# Struktur der Bahnsteiganlagen

22

- Ebenfalls Konsequente Linienzuordnung
- und ebenso Beibehaltung und Ergänzung denkmalgeschützter Bahnsteiganlagen



# Zusammenfassung

- Erfüllung der Ziele des Landesnahverkehrsplans
- Endgültige Beseitigung des bahnbetrieblichen Engpasses der Hauptbahn Berlin – Görlitz
- Barrierefreie Umsteigebeziehungen
- Keine Einschränkungen des Güterverkehrs
- Instandhaltungsfreundlicher Entwurf

# Ausblick

- Bahnhof KW als stabile Verkehrsstation im ITF Berlin – Brandenburg
- Entwurfsvarianten ohne Konflikte zu zu erneuernden Eisenbahnüberführungen (Storkower Straße und Bahnsteigtunnel)
- Integrierte Fahrleitungsanlage und Bahnsteigüberdachung
- Ersetzen des Bahnübergangs Fichtestraße durch Eisenbahnüberführung (Straßenunterführung)



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

## Kontaktdaten:

Brandenburgische Technische Universität (BTU) Cottbus

Lehrstuhl Eisenbahnwesen

Lehrstuhlleiter Univ.-Prof. Dr.-Ing. Hans-Christoph Thiel

Sitz: Konrad-Wachsmann-Allee 4, Lehrgebäude 2B Raum 0.24

Hausanschrift: Konrad-Wachsmann-Allee 1, 03046 Cottbus

Postanschrift: Postfach 101344, 03013 Cottbus

Tel. +49 355 69-2111, Fax -3739, Mobil +49 177 2417089

<https://www.b-tu.de/fg-eisenbahn/>

[hc.thiel@b-tu.de](mailto:hc.thiel@b-tu.de)

dargestellt an der Gleisplangestaltung des Bf Königs  
Wusterhausen / Berlin 09.02.12 / © BTU, 2012