

# FAQ

## zur digitalen Informationsveranstaltung zum Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Boenkestraße in Berlin-Karow

<b>Datum:</b>	Donnerstag, 20.04.2023
<b>Beginn:</b>	17:00 Uhr
<b>Ende:</b>	18:00 Uhr
<b>Anzahl Einwahlen:</b>	45 Einwahlen (eingewählte Endgeräte)

### **Teilnehmer:innen des Projektes:**

Maik Sagert, Projektleiter, DB Netz  
Ralf Schütze, Projektingenieur Termin- und Kostenmanagement, DB Netz  
Rudolf Immig, WSP Infrastructure Engineering GmbH  
Dorothee Koopmann, EHS beratende Ingenieure für Bauwesen GmbH  
Jan Thiele, HTG Projektmanagement GmbH  
Julian Thiel, Stakeholdermanagement, DB Netz  
Sabrina Hoppmann, Stakeholdermanagement, DB Netz

Die digitale Informationsveranstaltung dient dazu das Bauvorhaben „Eisenbahnüberführung Boenkestraße“ frühzeitig und transparent an die interessierte Öffentlichkeit zu kommunizieren.

Die Boenkestraße verläuft durch den Ort Berlin-Karow entlang der Bahngleise von Nord-Ost in süd-westliche Richtung und endet in einer Sackgasse vor dem S-Bahn Kreuz Karow. Etwa 230m vor dem süd-westlichen Ende der Boenkestraße überführt eine Eisenbahnbrücke für Güterverkehr die Straße sowie die S-Bahn-Gleise. Diese Eisenbahnüberführung wurde in Teilen im Jahr 1925 errichtet und erreicht nun das Ende ihrer Lebenszeit. Es treten bereits Schäden an Wiederlagern und Pendelstützen zwischen den S-Bahngleisen auf. Bei der Deutschen Bahn wurde aus diesem Grund ein Neubau bestellt, der die baufällige Eisenbahnüberführung ersetzen soll.

Ziel ist es ein standsicheres, gebrauchstaugliches und wartungsarmes Bauwerk zu errichten. Damit soll auch eine bessere Zugänglichkeit zum südlichen Teil der Boenkestraße erreicht werden. Die neue Eisenbahnbrücke soll über der Boenkestraße eine lichte Höhe von 4,50 m bekommen. Die Breite des Straßenraumes unter der neuen Brücke wird von bisher 3,30 m auf 10,25 m erweitert, sodass die Boenkestraße in Zukunft ausreichend Platz für einen einseitigen Gehweg sowie für die Option des Begegnungsverkehrs z.B. für Busse bietet.

Die zeitliche Planung sieht vor, dass im 2. Quartal 2023 eine erste frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung stattfindet. Im 1. Halbjahr 2024 startet das Genehmigungsverfahren samt öffentlicher Auslegung. Der Planfeststellungsbeschluss wird in 2026 erwartet, sodass in 2027 die Ausschreibung der Bauleistung und Erstellung der Ausführungsplanung, Prüfung und Baufreigabe erfolgen kann. Baubeginn wird 2028 sein und die Inbetriebnahme der Eisenbahnüberführung Boenkestraße wird in 2029 erwartet.

Während der digitalen Informationsveranstaltung gab es die Möglichkeit für alle Teilnehmenden ihre Fragen in einem Chat zu stellen. Diese werden im Folgenden aufgegriffen und samt Antworten festgehalten.

## **1. Fragen zur Bauphase**

### **Frage 1: Mit welchen Einschränkungen ist zu rechnen und wie lange dauern diese? Werden die Arbeiten auch in der Nacht und an Wochenenden stattfinden.**

Die Sperrpausen werden für wenige Tage veranschlagt, dabei wird es um Wochenenden gehen. Bei den kurzzeitigen Wochenendsperrungen – zum Beispiel beim Einschub der Brücke, für den der S-Bahn-Betrieb unterbrochen werden muss – wird darauf geachtet die Sperrpausen so kurz wie möglich zu halten. In diesen Zeiträumen wird durchaus rund um die Uhr gearbeitet. Davon abgesehen sind keine Nachtbauarbeiten geplant. Außerdem kann die Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Flurstück 60 (zwischen den S-Bahn Gleisen und den parallel verlaufenden Fernbahngleisen) nur nachts während der Betriebsruhe (ca. 0 - 4 Uhr) über die S-Bahn-Gleise erfolgen. In dieser Zeit kann es zu Lkw-Verkehr und Lkw-Entladungen kommen.

### **Frage 2: Wie laut wird das Zusammenbauen der Brücke auf dem Platz werden? Stahl- und Schweißarbeiten sind in der Regel nicht geräuschlos.**

„Wo gebaut wird, dort entstehen Geräuschpegel.“ Die Baufirma, die beauftragt wird, ist dazu angehalten die Einschränkungen möglichst gering zu halten. Um die Brücke für die Zukunft zu rüsten, muss diese jedoch neu gebaut werden. Dazu kommen Baumaschinen zum Einsatz, die neben den Stahl- und Schweißarbeiten ebenfalls Lärm produzieren. Leider ist Lärmentwicklung daher nicht vollständig zu vermeiden. Durch die Auswahl des Brückenüberbaus als Stahlbrücke findet jedoch ein großer Teil der Arbeiten im Werk statt. Die lärmproduzierenden Arbeiten vor Ort werden somit minimiert.

### **Frage 3: Wie lang dauert der Zusammenbau der Brücke?**

Die meisten Teile werden im Werk vorgefertigt und angeliefert. Die Endmontage der einzelnen Bauteile zum Brückenoberbau erfolgt vor Ort und ist mit einer Bauzeit von drei bis vier Monaten veranschlagt.

### **Frage 4: Informieren Sie, wann der Einschub des Überbaus erfolgt, sodass Anwohner und Interessierte sich dies anschauen können?**

Aktuell ist noch keine Baufirma gefunden und noch kein genaues Baukonzept erarbeitet, d.h. es bestehen noch Freiräume in der Planung. Über das BauInfoPortal wird über größere Einschränkungen ebenso wie über Meilensteine informiert. Hier empfehlen wir Interessierten den Newsletter im BauInfoPortal zu abonnieren.

### **Frage 5: Warum können die Stahlbauteile nicht per Bahn angeliefert werden?**

Die Stahlbauteile können auch per Bahn geliefert werden. Üblich ist ein Transport per Lkw. Abhängig ist diese Entscheidung vom Auftragnehmer.

### **Frage 6: Wann ist mit dem Abbruch der alten Brücke zu rechnen?**

Baustart ist 2028. Der Abbruch erfolgt voraussichtlich im 1. Quartal 2028. Ein genauer Zeitpunkt ist noch nicht definiert. [Stand 20.04.2023]

### **Frage 7: Ist es während der baulichen Maßnahmen gewährleistet, dass es zu keiner Unterbrechung von Ab- und Trinkwasser, Strom und Telekommunikation kommt?**

Ja, die bestehenden Versorgungsleitungen sind durch die Baumaßnahmen nicht betroffen.

### **Frage 8: Was ist ein Widerlager?**

Eine Brücke besteht aus einem Überbau und zwei Widerlagern. Die zwei Widerlager sind die zwei massiven Bauteile links und rechts neben den Gleisen, auf denen der Überbau aufliegt.

### **Frage 9: Wer ist unser Ansprechpartner bei der DB Netz während der Bauzeit?**

Es gibt das BauInfoPortal, in dem die Deutsche Bahn über das Bauprojekt Eisenbahnüberführung Boenkestraße informiert: <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/berlin-gesundbrunnen-bernu>

Dort können Newsletter-E-Mails für dieses Projekt abonniert werden. Außerdem finden Sie hier Informationen, wie z.B. die Präsentation, die im Rahmen der Informationsveranstaltung gezeigt wurde.

Kontakt aufnehmen können Sie jederzeit unter [DBNETZ.OST@deutschebahn.com](mailto:DBNETZ.OST@deutschebahn.com).

## **2. Fragen zum Planfeststellungsverfahren**

### **Frage 10: Wofür wird der Begegnungsverkehr Bus-Bus benötigt?**

Dies ist eine Vorgabe vom Berliner Senat. Mit dem von der Deutschen Bahn errichteten Bauwerk, das für die nächsten 100 Jahre errichtet wird, sollen keinerlei Einschränkungen geschaffen werden für spätere Ausbau- und Stadtentwicklungsmaßnahmen. Daher wurde dies seitens des Senats als Grundlage angesetzt.

### **Frage 11: Warum wird die neue Eisenbahnbrücke so breit? Welche Planungen liegen hier vor? Dient die Verbreiterung als Zufahrt zum Turmbahnhof Karow?**

[s. Frage 10] Die Vorgabe für die Verbreiterung des freizuhaltenden Lichtraums unter der Brücke wurde vom Berliner Senat gegeben. Es sollen für die Zukunft keine Möglichkeiten verbaut werden, daher wird mit der breiteren Brücke geplant. Das Projekt Eisenbahnbrücke Boenkestraße steht nicht im Zusammenhang mit einem Projekt „Turmbahnhof Karow“. Ergänzend ist zu sagen, dass die Boenkestraße im Zuge unseres Projektes nicht verbreitert wird, sondern nur der Raum für eine eventuelle, zukünftige Verbreiterung geschaffen wird.

### **Frage 12: Wird die Brücke ein- oder zweigleisig?**

Die Brücke ist und bleibt eingleisig.

### **Frage 13: Wie erfährt man, wann es mit dem Planfeststellungsverfahren losgeht und wo ist dieses einsehbar?**

In den Ämtern wird es für einen Zeitraum von ca. 1 Monat ausgelegt. Zusätzlich informiert die Deutsche Bahn über das BauInfoPortal. Außerdem steht Ihnen der folgende Link zur Verfügung, über den Sie zu gegebener Zeit die Unterlagen einsehen können:

[https://www.eba.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Planfeststellungssuche/Planfeststellungssuche\\_Formular.html](https://www.eba.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Planfeststellungssuche/Planfeststellungssuche_Formular.html)

### **Frage 14: Wird der Radschnellweg 4 in der Boenkestraße berücksichtigt?**

Für Informationen rund um den Radschnellweg „Panketrail“ verweisen wir zum jetzigen Zeitpunkt auf die folgende Website des Bauherrn: <https://www.infravelo.de/projekt/panke-trail/>

## **3. Fragen zum Verkehr und zum Zugang zum südlichen Ende der Boenkestraße**

### **Frage 15: Auf welcher Route soll der Logistikverkehr der Baufahrzeuge abgewickelt werden? Wo werden diese im weiteren Umfeld in Karow entlangführen?**

Die Baustelleneinrichtungsflächen direkt am Brückenbauwerk werden nur über die Boenkestraße erreichbar sein (s. Abbildung). Wie der weitere Bauverkehr im Stadtverkehr weitergeführt wird, ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht definiert. Zudem ist geplant den Erdbau über die Stichgleise laufen zu lassen, sodass diese Logistik nicht über die Boenkestraße erfolgen muss, sondern mit Materialzügen über die Gleise erfolgen kann.

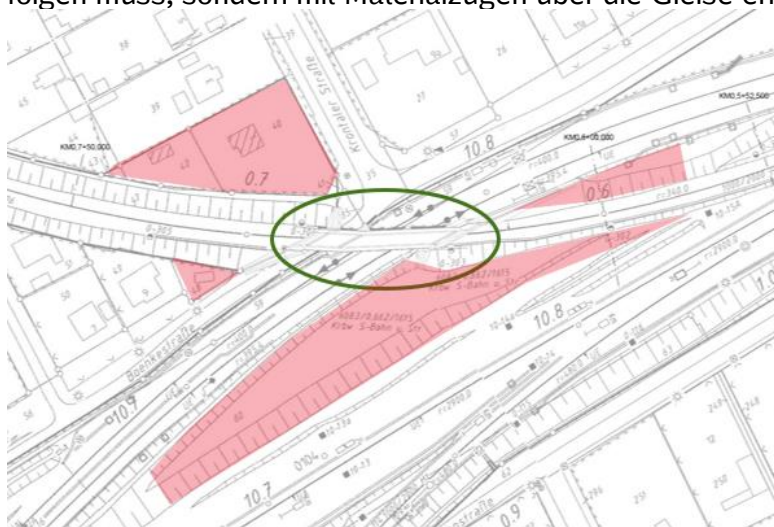


Abbildung: Baustelleneinrichtungsflächen in rosa (Flurstücke 40, 42, 48 und 60)

### **Frage 16: Wie ist die Zufahrt für Notfall-Rettungsfahrzeuge und Entsorgungsfahrzeuge geplant?**

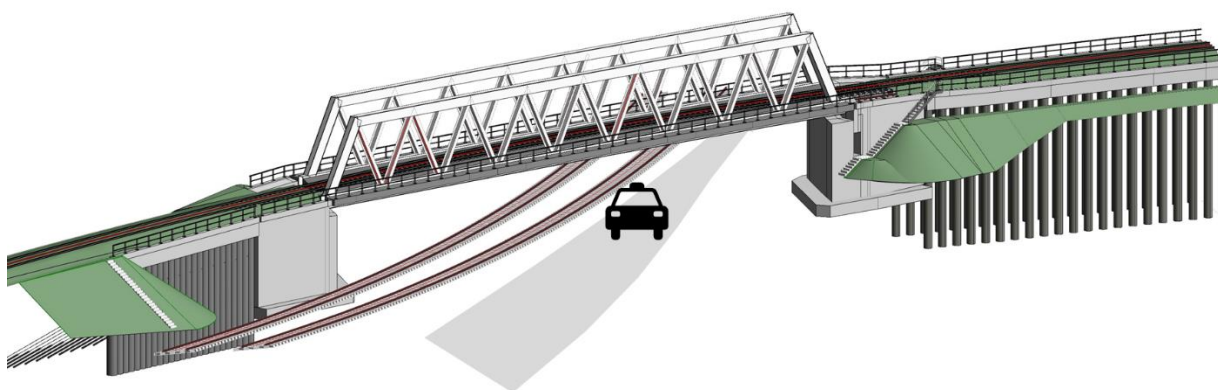
Die Beschränkungen werden so kurz wie möglich gehalten, sodass nur Wochenenden betroffen sein werden. Das bedeutet: Entsorgungsfahrzeuge etc. können während der Woche immer durchfahren zu den in der Sackgasse liegenden Haushalten. Lediglich in den kurzen Sperrpausen, wenn zum Beispiel der Brückenabbruch und der Brückeneinschub stattfinden, sind die Haushalte für wenige Tage nur zu Fuß erreichbar. Für Rettungskräfte wird noch ein Konzept erarbeitet und abgestimmt.

#### **Frage 17: Wie ist die Zufahrt für Anwohnende geplant?**

Auch mit Privatfahrzeugen sind die Grundstücke in der Sackgasse während der Woche erreichbar. An Tagen, an denen Sperrpausen angekündigt werden, sind die Grundstücke nur zu Fuß erreichbar. Zu Fuß werden die Anwohnenden jedoch jederzeit zu ihren Grundstücken gelangen.

#### **Frage 18: Wo ist auf der Grafik die Durchfahrt für Pkws geplant? Gibt es eine bauliche Trennung?**

Die Durchfahrt für Pkws wird entlang der Gleise führen, wie in der untenstehenden Grafik grob dargestellt. Die Durchfahrt wird folglich etwa dort entlangführen, wo sie aktuell verläuft. Die Brücke wird so erbaut, dass die Möglichkeit zur Verbreiterung der Durchfahrt geschaffen wird.



#### **Frage 19: Bleibt der Gleisabschnitt über der Eisenbahnbrücke Boenkestraße mit 60km/h befahrbar oder werden höhere Geschwindigkeiten erwartet?**

Die Geschwindigkeit bleibt bei 60 km/h und wird nicht verändert.

#### **Frage 20: Erfolgt bei der S-Bahnstrecke anschließend eine Veränderung der Gradiente?**

Nein.

### **4. Fragen zum Lärmschutz**

#### **Frage 21: Werden die bisherigen Schallschutzwände ersetzt? Wird es zukünftig Schallschutzmaßnahmen entlang der Brücke und der Gleis-Kurve geben? Die bisherigen Schallschutzmaßnahmen sind nicht ausreichend.**

Die aktuelle Bewertung hat ergeben, dass es keine wesentlichen Veränderungen geben wird im Bezug auf den Beurteilungspegel. Somit werden keine erforderlichen Lärmschutzwände aufgestellt. Die abschließende Entscheidung wird von der Genehmigungsbehörde getroffen.

Aktuell ist die Schallschutzwand unterbrochen. Diese wird wieder geschlossen. Sie wird jedoch nicht neu gebaut oder in irgendeiner Form angepasst.

### **5. Sonstige Fragen**

#### **Frage 22: Gibt es Pläne für die Eisenbahnbrücke über die Panke an der Krontaler Straße?**

Diese Brücke gehört nicht mit zum Projekt und wird nicht umgebaut.