

1. Vorgaben

Auf der nichtelektrifizierten Nordbahn, einem Industriestammgleis das den Rangierbahnhof Eberswalde mit dem Gewerbegebiet Angermünder Straße West verbindet, sollen zwei Teilbereiche erneuert werden.

1. km 1,66 – 3,39 BÜ Britzer Str. bis BÜ Coppi Str.
2. km 4,52 – 5,63 BÜ Angermünder Str. bis Weiche 6

Die Bahnübergänge und Weichen werden wie folgt umgebaut:

km 0,57 – Weiche 16	– kein Umbau
km 1,13 – Weiche 3 Minol	– kein Umbau
km 1,52 – Weiche 2 Minol	– kein Umbau
km 1,66 – BÜ Britzer Str.:	– kein Umbau
km 1,66 – Beginn Umbaubereich 1	
km 1,88 – Weiche 1 Märka	– kein Umbau
km 2,74 – Weiche 1A Hafen	– bereits erneuert, wird ggf. gestopft
km 2,75 – BÜ Angermünder Str.:	– wird umgebaut
km 2,87 – Weiche 12	– Rückbau
km 2,88 – Weiche 13	– Rückbau
km 3,19 – BÜ Wirtschaftsweg:	– wird aufgelöst
km 3,40 – BÜ Coppi Straße:	– wird umgebaut
km 3,42 – Ende Umbaubereich 1	
km 3,42 – Weiche 44	– kein Umbau
km 4,39 – Weiche 40	– kein Umbau
km 4,50 – Beginn Umbaubereich 2	
km 4,53 – BÜ Angermünder Str.:	– wird umgebaut
km 4,54 – Weiche 39	– kein Umbau
km 5,08 – Weiche 30	– kein Umbau
km 5,12 – Weiche 29	– kein Umbau
km 5,54 – Weiche 9	– Rückbau
km 5,62 – Weiche 6	– wird erneuert
km 5,65 – Ende Umbaubereich 2	

Überhöhung soll in Bereichen vorgesehen werden, wo bereits Überhöhung im Bestand vorliegt. Die Überhöhung wurde überall mit $u=20$ mm eingerechnet.

Die Gradienten sollen durchgehend ca. 6 cm Hebung aufweisen. Hintergrund ist, dass Betonschwellen die Holzschwellen ersetzen werden und diese eine größere Aufbauhöhe besitzen.

Es war ein TE auf Lageplanbasis zu erstellen.

Die Bearbeitung erfolgte in den Systemen DB_REF/DB_REF2016.

Vorliegende Unterlagen

Es lagen keine Trassendaten vor.

Geschwindigkeiten

Nordbahn: $v_e = 20$ km/h

2. Gleisaufmaß

Das Aufmaß der Gleis- und Zwangspunkte erfolgte im Februar 2026 durch die intermetric GmbH. Die Koordinaten der Aufnahmepunkte wurden auf Grundlage des neu bestimmten Festpunktfeldes in DB_REF/DB_REF2016 berechnet.

3. Gleisgeometrische Bearbeitung

Kilometrierung

~~Die Station km 1,66 wurde ca. mittig auf den BÜ Britzer Str. gelegt. Eine Angabe zur Station des Weichenanfangs der Weiche 16 steht noch aus. Sobald diese vorliegt, wird die Stationierung noch einmal geändert.~~

An der Station km 0,6+43 beginnt die Anschlussbahn. Hier steht auch ein Schild. Dieses Schild befindet sich 74,60 m hinter dem Weichenanfang der Weiche 16. Die Stationsdifferenz wurde seitens des Auftraggebers gemessen.

Trassen/Gradienten

In den Bereichen, wo im Bestand Überhöhung vorliegt, wurde eine Überhöhung von $u=20$ mm vorgesehen. Sämtliche Überhöhungsrampen sind 12,0 m lang und haben eine Rampenneigung von 1:600.

km 1,4 bis 2,4 – lange Gerade

~~Die Gerade wurde über alle Punkte ausgemittelt und anschließend so verschoben, dass die Verschiebewerte am BÜ Britzer Str., der nicht umgebaut wird, bei 0 cm liegen.~~

Weiche 1 wird nicht umgebaut und bleibt erhalten. Damit hier die Verschiebewerte möglichst gering sind, musste die ehemals ca. 940 m lange Gerade unterteilt werden. Vor dem BÜ Britzer Str. (km 1,66) und vor der Weiche 1 liegen nun Bögen mit Radius $r=10.000$ m.

km 1,7+10 - Absenkungen

Die Gerade hat eine Höhe von 37,680 m und eine Tangentenneigung von 0,000 ‰ auf fast einen Kilometer Länge. Um diese Neigung zwischen km 1,7 und 1,8 nicht durch mind. 2 zusätzliche Neigewechsel zu unterbrechen, wurden hier Absenkungen von max. 6 cm in Kauf genommen.

km 2,2 – Hebungen

Wie im Punkt zuvor liegen wir hier in der langen Tangentenneigung von 0,000 ‰. Um diese nicht zu unterbrechen, liegen bei ca. km 2,2+25 Hebewerte von max. 20 cm vor.

km 2,4 bis 3,4 – lange Gerade

Die Gerade wurde über alle Punkte ausgemittelt und anschließend so verschoben, dass die Verschiebewerte in der Weiche 1A (km 2,7), die nicht umgebaut wird, bei ± 1 cm liegen. Nachteil ist, dass bei km 3,4 die Weiche 44 ebenfalls nicht umgebaut wird und diese mit einer Verschwenkung an die ankommende Gerade angeschlossen werden muss. Bei einem zukünftigen Umbau der Weiche kann diese in dieselbe Gerade gelegt werden und die Verschwenkung entfernt werden.

km 2,7 – Weiche 1A

Da die Weiche nicht erneuert wird, wurden hier geringere Hebewerte als 6 cm vorgesehen.

km 4,4 – Weiche 40

Weiche 40 ist überhöht.

km 4,5 bis 4,6 – Beginn Umbaubereich 2

Der BÜ Angermünder Str. wird gebaut. Davor steigen die Verschiebewerte auf 7 cm und die Hebewerte auf -5 cm an.

Weiche 39 muss in Lage und Höhe im Bestand bleiben. Hintergrund ist zum Einen, dass sie nicht

gebaut wird (lediglich Schwellenwechsel) und zum Anderen weil der Anschluss an die folgende DKW 38 hergestellt werden muss. Daher wurde in die Weiche 39 ein NW ohne Ausrundung gelegt.

4. Zwangspunkte

Sämtliche Einragungen in den Lichtraum A (EBO) und B (EBO) wurden im Plan gekennzeichnet. Einragungen in den Lichtraum B (EBO):

- km 4,5+94 ein Schild (Abstand 1,991 m i.H. 2,672 m ü. SO)

5. Weichenhöhenplan

Weiche 40 ist überhöht. Ein Weichenhöhenplan kann hier erstellt werden.