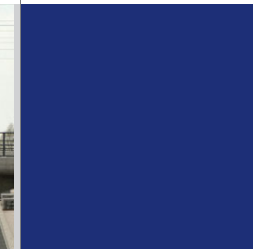
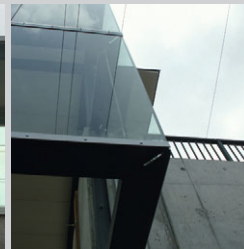


Bauvorbereitung und Durchführung



23.4.2008

Verkehrsfreigabe

Die bemerkenswert kurze Planungs- und Vorbereitungszeit von weniger als zwei Jahren war nur durch die engagierte Mitarbeit aller am Vorhaben Beteiligten, auch über Verwaltungsgrenzen hinweg, möglich.

Zur Terminsicherung der aus dem Betriebsregime der Bahn vorgegebenen Abläufe wurden die einzelnen Planungsschritte und auch Bauleistungen größtenteils parallel durchgeführt.

die maßgebenden Termine waren

Planungsbeginn	11 / 04
Antragstellung nach § 18 AEG	8 / 05
Abschluss Kreuzungsvereinbarung	8 / 06
Plangenehmigung Anlagen der Bahn	11 / 06
Baubeginn	1 / 07
Verkehrsfreigabe EÜ	6 / 07
Verkehrsfreigabe Gesamtmaßnahme	4 / 08
Abschluss Restarbeiten	5 / 08

Die vorgenannten Termine machten Sperrzeitenanmeldungen im unterjährigen Baubetriebsprogramm der Bahn erforderlich.

Eine weitere Besonderheit war die getrennte Planung, Ausschreibung und Vergabe der Anlagen der DB S&S, obwohl diese, im Besonderen bei den Gewerken der Bahn und im Bauablauf, direkt verknüpft sind mit der gleisweisen Herstellung der Eisenbahnüberführung als lager- und fugenlose Rahmenkonstruk-

tion in zwei Bauabschnitten. Die dabei vorgegebene Baubetriebsplanung mit den Gleissperrungen im westlichen Teil vom 5.1.-22.4.07 und im östlichen Teil vom 23.4.-21.6.07 wurde strikt eingehalten.

In diesen Ablauf zu integrieren waren die Baufeldfreimachung in den Anlagen der Bahn, das Umverlegen von Leitungen Dritter, die Herstellung der Straßenverkehrsanlagen und der Rückbau der bestehenden Fußgängerüberführung im Bahnhof Golm.

Im Anschluss an die Gesamtmaßnahme soll die Karl-Liebknecht-Straße ausgebaut werden und danach die Reiherbergstraße im Bereich der bestehenden Eisenbahnüberführung mit einer lichten Durchfahrts- höhe $\geq 4,50$ m.

Rückblickend kann festgestellt werden, dass sowohl die Zwischentermine als auch der veranschlagte Kostenrahmen in Höhe von 8,7 Mio Euro eingehalten wurden. Das ist ebenso bemerkenswert wie das immer wieder erreichte Einvernehmen mit allen Betroffenen und Anwohnern während der gesamten Bauzeit.

Dafür den am Vorhaben Beteiligten noch einmal Dank und Glückwunsch.

Erschließung Wissenschaftspark

mit den Einzelmaßnahmen

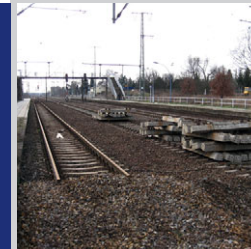
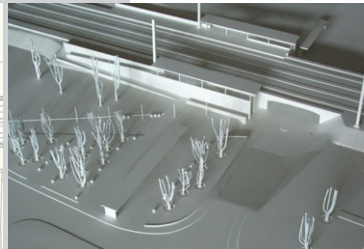
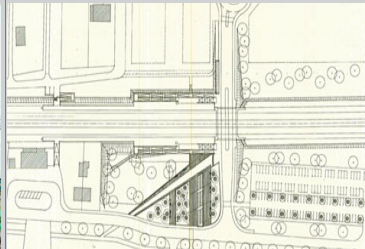
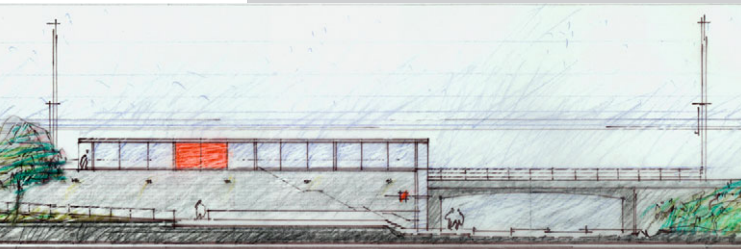
viergleisige Eisenbahnüberführung über die neue Verbindungsstraße

Bahnsteiganlagen mit behindertengerechten Zugangsbauwerken

Gestaltung eines Stadtplatzes im Schnittpunkt der Einzelmaßnahmen

Straßen und Wege mit Anlagen des ruhenden Verkehrs und Leitungsbau

Aufgabenstellung und Planung



Beteiligte

Bahnstrecken:

6068: Golm – Priort
6115: Beelitz – Golm
6507: Golm – Werder

Der westliche Berliner Außenring trennt den Wissenschaftspark mit den Fraunhofer- und Max-Planck-Instituten westlich der Bahntrasse vom Campus der Universität Potsdam - Standort Golm.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Wissenschafts-, Forschungs- und Wohnstandortes Potsdam – Golm ist die Sicherstellung einer verbesserten verkehrlichen Anbindung des Entwicklungsgebietes und die leistungsfähige Erschließung durch den öffentlichen und schienengebundenen Personennahverkehr.

Daher wurde nördlich des Bahnhofs Golm der Neubau einer Bahnquerung für Straßen-, Rad- und Fußgängerverkehr in Form einer Eisenbahnüberführung geplant.

Diese Bahnquerung wird mit dem neu zu errichtenden Bahnhofsvorplatz, neuen Bahnsteigzuwegungen, der Erneuerung der vorhandenen Bahnsteiganlagen, Erstellung von Bike + Ride - und Park + Ride - Anlagen und neu geschaffenen Bushaltestellen im Umfeld der Eisenbahnüberführung zum zentralen Umsteigepunkt des Bahnhofs

Golm ausgebaut. Auf der Grundlage der „Bereichsentwicklungsplanung für Flächen beiderseits des Bahnhofs Golm“ und der „Integrierten Verkehrsuntersuchung zur Verbesserung der ÖPNV - Bereicherschließung in der Landeshauptstadt Potsdam“ und dem B-Plan 100 „Wissenschaftspark Golm“ wurde 2004 mit der konkreten Planung begonnen.

Entscheidend befördert wurde das Projekt durch die Entwicklungsabsichten der Universität Potsdam zu den Forschungsinstituten am Standort und nicht zuletzt durch den Investor Hasso Plattner, mit dem ein städtebaulicher Rahmenvertrag im August 2006 zur Sicherung der Gesamtfinanzierung mit Fördermitteln nach GVFG-ÖPNV und GA-Infrastruktur vereinbart wurde.

Die neue Bahnkreuzung ersetzt die bestehende Fußgängerüberführung, die bisher als Zugang zu den Außenbahnsteigen des Bahnhofs Golm dient. Mit der Anlage des neuen Bahnhofsvorplatzes in Verbindung mit den Anlagen des Straßen- und ruhenden Verkehrs wertet sie diesen zentralen Bereich städtebaulich auf.

Grundlagen für die Planung waren u.a. das Projekt für die ESTW-Errichtung Falkenhagener Kreuz, 3. BA der DB Netz AG einschließlich Vorgaben der DB Station&Service AG zum Bahnhof Golm.

*Ingenieurbauwerke,
Anlagen der Bahn

Verkehrsanlagen*

Architekten

Projektsteuerung

*Anlagen DB Netz
Anlagen DB S&S
Verkehrsanlagen
Rückbau FÜ*

Auftraggeber

Stadtverwaltung Potsdam
FB Grün- und Verkehrsanlagen
14461 Potsdam, Hegelallee 6 -10

DB Station&Service AG
Regionalbereich Ost, Station & Betrieb
19053 Schwerin, Grunthalplatz 3-4

Planung und Bauüberwachung

SSF Ingenieure
10435 Berlin, Schönhauser Allee 149
in Ingenieurgemeinschaft mit
BAURCONSULT
14513 Teltow, Oderstraße 56 a

MEYER GROSSE HEBESTREIT SOMMERER
10405 Berlin, Greifswalder Straße 9

PHF
14513 Teltow, Oderstraße 56

Baufirmen

HEINRICH KLOSTERMANN
FRENZEL-BAU und **KKP Elektroanlagenbau**
ARGE Wissenschaftspark
EICHHOLZ RAIL