



NETZE

Ostkorridor Nord Abschnitt Stendal – Uelzen

Digitale Bürgerinformationsveranstaltung 2021

Streckenabschnitt Niedersachsen (Landesgrenze – Uelzen)

10. Juni 2021 | Magdeburg

1. Begrüßung

2. Das Projekt im Überblick

- Projektgrundlagen & Zugzahlen
- Planrecht
- Aktueller Projektstand
- ? *Fragen & Antworten*

3. Neues von der Strecke

- Lärm- & Erschütterungsschutz
- ? *Fragen & Antworten*
- Kreuzungen
- ? *Fragen & Antworten*

4. Abschluss & Ausblick

1. Begrüßung

2. Das Projekt im Überblick

- Projektgrundlagen & Zugzahlen
- Planrecht
- Aktueller Projektstand
- ? *Fragen & Antworten*

3. Neues von der Strecke

- Lärm- & Erschütterungsschutz
- ? *Fragen & Antworten*
- Kreuzungen
- ? *Fragen & Antworten*

4. Abschluss & Ausblick

Das Projekt im Überblick

Projektgrundlagen & Zugzahlen

Der Ostkorridor Nord

- Die Ausbaustrecke Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle (Ostkorridor Nord) ist ein Projekt des Vordringlichen Bedarfs mit Engpassbeseitigung des Bundesverkehrswegeplans.
- Gesetzliche Grundlage zur Umsetzung dieses Vorhabens ist das Bundes-Schienen-Wege-Ausbau-Gesetz.
- Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurden durch Gutachter Prognosen zu deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen je Verkehrszelle für das Zieljahr 2030 erstellt. Die daraus resultierenden Zahlen sind die Basis der Projektplanung.
- Die Ausbaustrecke gliedert sich in die Bereiche Uelzen–Stendal sowie Stendal–Magdeburg–Halle.
- Der Bereich Stendal–Magdeburg–Halle ist ein eigenständiges Projekt mit abweichenden Maßnahmen und Zeitplänen.



Das Projekt im Überblick

Projektgrundlagen & Zugzahlen

Ostkorridor Nord: Bereich Uelzen–Stendal



Warum: Wir verbessern die Anbindung des mitteldeutschen Raumes an die Nordseehäfen, machen den Verkehr grüner und schaffen gerade beim Güterverkehr Kapazitäten für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene.



Was: Wir bauen die gesamte Strecke zweigleisig aus, elektrifizieren sie und passen die Verkehrsstationen, Kreuzungen und die Infrastruktur im Knoten Stendal an die Erfordernisse des Verkehrs der Zukunft an.



Wann: Die ersten Baumaßnahmen sind für 2022 und der Ausbau der gesamten Strecke ist ab 2025 geplant. Drei Jahre später wollen wir den Ausbau erfolgreich zum Abschluss bringen.



Wichtig: Der geplante Lärmschutz entlang der gesamten Strecke schafft einen zusätzlichen Mehrwert in den Gemeinden und dank der engen Zusammenarbeit mit den Akteuren aus der Region machen wir das Projekt gemeinsam zu einem Erfolg.

Das Projekt im Überblick

Projektgrundlagen & Zugzahlen

Streckenabschnitt Uelzen–Stendal – Zugzahlenprognose 2030

Jeweils Durchschnittszahl der Züge pro Tag in beide Richtungen

	IST 2020	Prognose 2030	IST 2020	Prognose 2030	IST 2020	Prognose 2030
	Stendal – Salzwedel		Salzwedel – Wieren		Wieren – Uelzen	
	0	2	0	2	0	2
	48	54	26	50	64	86
	37	180	39	180	40	180
Summe	85	236	65	232	104	268

1. Begrüßung

2. Das Projekt im Überblick

- Projektgrundlagen & Zugzahlen
- Planrecht
- Aktueller Projektstand
- ? *Fragen & Antworten*

3. Neues von der Strecke

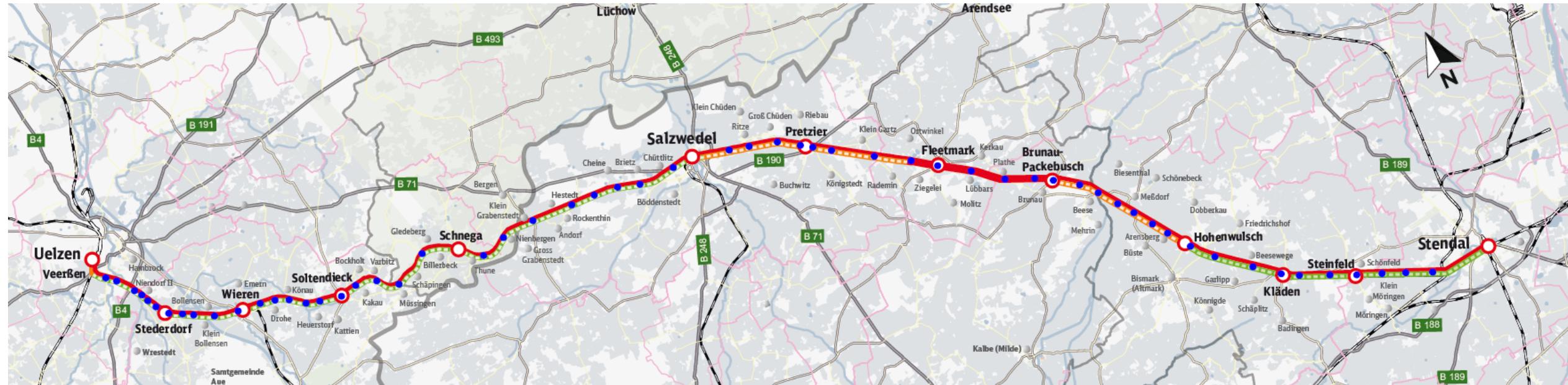
- Lärm- & Erschütterungsschutz
- ? *Fragen & Antworten*
- Kreuzungen
- ? *Fragen & Antworten*

4. Abschluss & Ausblick

Das Projekt im Überblick

Planrecht

Ausbaustrecke Uelzen–Stendal



Bundesland	Niedersachsen				Sachsen-Anhalt										
Landkreis	Uelzen		Lüchow-Dannenberg	Altmarkkreis Salzwedel			Stendal								
Gemeinde	Hanssestadt Uelzen	Samtgemeinde Aue	Samtgemeinde Lüchow	Hanssestadt Salzwedel	Arendsee (Altmark)	Kalbe (Milde)	Bismark (Altmark)	Hanssestadt Stendal							
Planfeststellungsabschnitte (PFA) 1965-1989	PFA 1.1		PFA 1.2	PFA 1.3			PFA 1.4		PFA 1.5						
Kilometrierung*	05,3	102,2	97,4	67,7	71,2	63,5	66,4	44,5	26,8	26,7	24,9	21,2	12,5	8,9	0
1. Gleis	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 3 – abgeschlossen 1999 (inklusive Zweigleisigkeit im Abschnitt Rademin-Brunau-Packebusch)														
2. Gleis	ABS Stendal–Uelzen 2. Baustufe – in Planung – geplante Inbetriebnahme 2028											ABS Stendal–Uelzen 2. Baustufe – in Planung – geplante Inbetriebnahme 2028			

ABS Stendal–Uelzen (Seehafen Hinterlandverkehr) 1. Baustufe – Inbetriebnahme 2014

ABS Stendal–Uelzen 1. Baustufe – Inbetriebnahme 2018

ABS Stendal–Uelzen 1. Baustufe – Inbetriebnahme 2017

* ca. Kilometer ● Bahnübergang ■ Landesgrenze — Kreisgrenze — Gemeindegrenze - - - Bestandsstrecke ○ Bahnhof/Haltepunkt Stand: Feb. 2019

Deutsche Bahn (DB) führt frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch und arbeitet Ergebnisse in die Planungen ein
(kein behördliches Verfahren)



DB erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag



Antrag wird beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht
(= Beginn des Verfahrens nach Vollständigkeitsprüfung)



Anhörungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt

- Öffentliche Auslegung* der Unterlagen für einen Monat (Beginn der Veränderungssperre)
- Einreichen von Einwendungen von Privatpersonen und Naturschutzverbänden (bis zu drei Monate nach Ablauf der Auslegungsfrist)
- Stellungnahme von Trägern öffentlicher Belange (bis zu drei Monate nach Eingang Benachrichtigungsschreiben)
- Erwidern zu den Einwendungen und Stellungnahmen durch die DB
- Erörterungstermin* mit Einwendern, Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange (Behörde kann darauf verzichten)
- Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde



*Das Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) sorgt während der Corona-Pandemie dafür, dass die öffentliche Beteiligung bei Infrastrukturvorhaben digital erfolgen kann, sodass Projekte nicht verzögert werden. Dies gilt bis Ende 2022 auch für alle Bekanntmachungen (Offenlagen und Terminankündigungen).

Eisenbahn-Bundesamt prüft alle Sachverhalte
(Bewertung und Gewichtung der Belange)



Eisenbahn-Bundesamt erlässt Planfeststellungsbeschluss
(Zustellung und Offenlage* der Unterlagen bei den
vom Vorhaben berührten Gemeinden.
Zustellung kann bei mehr als 50 Einwendungen durch öffentliche
Bekanntmachung ersetzt werden.)

*Das Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) sorgt während der Corona-Pandemie dafür, dass die öffentliche Beteiligung bei Infrastrukturvorhaben digital erfolgen kann, sodass Projekte nicht verzögert werden. Dies gilt bis Ende 2022 auch für alle Bekanntmachungen (Offenlagen und Terminankündigungen).

1. Begrüßung

2. Das Projekt im Überblick

- Projektgrundlagen & Zugzahlen
- Planrecht
- **Aktueller Projektstand**
- ? *Fragen & Antworten*

3. Neues von der Strecke

- Lärm- & Erschütterungsschutz
- ? *Fragen & Antworten*
- Kreuzungen
- ? *Fragen & Antworten*

4. Abschluss & Ausblick

Das Projekt im Überblick

Aktueller Projektstand

Streckenabschnitt Niedersachsen - Meilensteine

- Fertigstellung der Umweltfachgutachten 3. Quartal 2021
- Untersuchungen zu baubedingten Schallimmissionen 3. Quartal 2021
- Einreichung der Planfeststellungsunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde 2. Halbjahr 2021
 - Übergabe der Unterlagen an die Träger öffentlicher Belange vsl. 1. Halbjahr 2022
 - Öffentliche Auslegung vsl. 1. Halbjahr 2022
 - Planfeststellungsbeschluss vsl. 1. Halbjahr 2024
- Baubeginn 1. Inbetriebnahmestufe 2022
- Baubeginn 2. Inbetriebnahmestufe 2025
- Inbetriebnahme 2028

Das Projekt im Überblick

Aktueller Projektstand



1. Inbetriebnahmestufe
Bestand im Bahnhof Schnega

Das Projekt im Überblick

Aktueller Projektstand



Visualisierung
Gleis 2 im Bahnhof Schnega

Das Projekt im Überblick

Aktueller Projektstand

Streckenabschnitt Niedersachsen - Überblick Verkehrsstationen

- Bahnhof Schnega: Verlängerung der bestehenden Bahnsteigkante auf der Südseite
Abriss und Ersatzneubau der bestehenden Bahnsteigkante auf der Nordseite
→ an dieser Stelle erfolgt der Aufbau des noch fehlenden 4. Gleises
- Haltepunkt Soltendieck: Verlängerung der bestehenden Bahnsteigkante auf der Nordseite
Aufbau der fehlenden 2. Bahnsteigkante am noch zu errichtenden Gleis (Südseite)
- Bahnhof Wieren: Verlängerung der bestehenden Bahnsteigkanten
Aufbau des noch fehlenden 4. Gleises auf der Nordseite
Niveaufreie Anbindung des Mittelbahnsteigs durch Erweiterung der Personenunterführung
- Haltepunkt Stederdorf: Verlängerung der bestehenden Bahnsteigkante auf der Nordseite
Aufbau der fehlenden 2. Bahnsteigkante am noch zu errichtenden Gleis (Südseite)

1. Begrüßung
2. Das Projekt im Überblick
 - Projektgrundlagen & Zugzahlen
 - Planrecht
 - Aktueller Projektstand
 - ? *Fragen & Antworten*
- 3. Neues von der Strecke**
 - **Lärm- & Erschütterungsschutz**
 - ? *Fragen & Antworten*
 - Kreuzungen
 - ? *Fragen & Antworten*
4. Abschluss & Ausblick

Neues von der Strecke

Lärm- & Erschütterungsschutz

Grundlagen für den Lärmschutz allgemein

Grundlage ist die 16. Bundes-Immissions-Schutz-Verordnung (16. BImSchV)

- Auch bekannt als Verkehrslärmschutzverordnung
- Regelt die Anspruchsberechtigungen auf Lärmschutzmaßnahmen
- Definiert Immissionsgrenzwerte in Abhängigkeit des zu betrachtenden Gebietes/ Gebäudes hinsichtlich seiner Schutzbedürftigkeit vor Schallimmissionen

Grundlage für den Lärmschutz zwischen Steinfeld und Uelzen

Bundes-Schienenwege-Ausbau-Gesetz, Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege:

Fußnote 4: Bei der baulichen Umsetzung der Abschnitte Veerßen – Salzwedel und Hohenwulsch – Stendal sollen die aktuellen Standards des vorsorgenden Lärmschutzes angewendet werden. Der Abschnitt Salzwedel – Hohenwulsch ist nachträglich mit vergleichbarem vorsorgenden Lärmschutz auszustatten.

Neues von der Strecke

Lärm- & Erschütterungsschutz

Ablauf der Lärmvorsorge innerhalb des Projektes Ostkorridor Nord

- Festlegung des Betroffenheitskorridors durch Vorabberechnung mit freier Schallausbreitung
- Modellerstellung im betroffenen Korridor (inkl. Gebäude- und Höhendaten auf Basis von Ortsbesichtigungen, Gebietseinstufungen, Erfassung von Streckeneigenschaften)
- Berechnung und Beurteilung unter Ansatz verschiedener aktiver Schallschutzmaßnahmen und deren Kombinationen, wie Lärmschutzwände in den Höhen 2 m – 10 m oder das besonders überwachte Gleis
- Vorschläge zu den Lärmschutzmaßnahmen in Abhängigkeit der Kosten, der erreichten Geräuschkinderung, städtebaulicher Aspekte usw.
- Einreichung der Schalltechnische Untersuchungen als Teil der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt

- ! *Es werden betriebsbedingte (Verkehrslärm nach Ausbau) und baubedingte (Baulärm während der Umsetzung) Schalltechnische Untersuchungen erstellt*
- ! *Innerhalb des Planfeststellungsverfahrens haben alle Betroffenen im Rahmen des Anhörungsverfahrens die Möglichkeit Einwände einzureichen*
- ! *Die Entscheidung, welche aktiven Maßnahmen zum Einsatz kommen, obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde der Deutschen Bahn*

Neues von der Strecke

Lärm- & Erschütterungsschutz

Übersicht Schalltechnische Untersuchung - Streckenabschnitt Niedersachsen



Geplante aktive Schallschutzmaßnahmen¹: 17 Kilometer Lärmschutzwände und 20 Kilometer „Besonders überwachtes Gleis“ mit Gesamtkosten von 53 Mio. €



990 Gebäude durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt
382 Gebäude mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen und Anspruch auf passiven Schallschutz

Lärmschutzwände (LSW)

- i.d.R. hochabsorbierend auf der Bahnseite
- Weitere Möglichkeit: Einsatz transparenter Wandelemente
- Lärminderung je nach Höhe um etwa 5 db(A) (5 bis > 10 db(A))



Besonders überwachtes Gleis (büG)

- Regelmäßige Überwachung der Schienenfahrflächen
- Bei Bedarf: Schienenschleifen (glatte Schienenfahrflächen mindern Rollgeräusch des Schienenverkehrs)
- Lärminderung bis zu 3 db(A)



¹ Der endgültige Maßnahmenumfang ergibt sich aus dem Planfeststellungsverfahren

Neues von der Strecke

Lärm- & Erschütterungsschutz

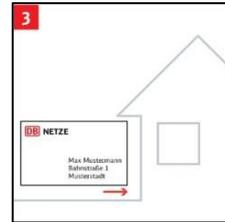
Ablauf passiver Schallschutz



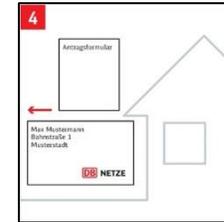
1 Jedes Gebäude entlang der geplanten Bahnstrecke wird schalltechnisch erfasst.



2 Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren wird entschieden, welche aktiven und passiven Maßnahmen durchgeführt werden.



3 Die DB Netz AG informiert nach Planfeststellungsbeschluss schriftlich Haus- und Wohnungseigentümer über ihren möglichen Anspruch.



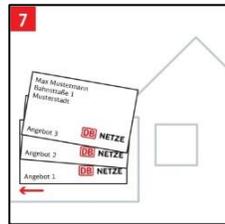
4 Der Eigentümer sendet das von der DB Netz AG zugesandte Antragsformular ausgefüllt und fristgerecht zurück.



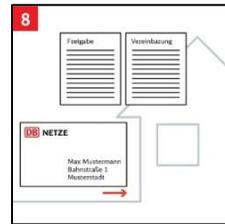
5 Die DB Netz AG entsendet Gutachter vor Ort, die unter anderem die Fenster überprüfen, um das vorhandene Schalldämmmaß zu berechnen.



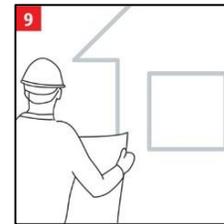
6 Der Gutachter legt in Absprache mit der Vorhabenträgerin dem Eigentümer mögliche Maßnahmenvorschläge vor.



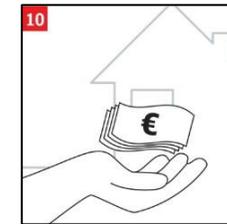
7 Entscheidet sich der Eigentümer für eine Maßnahme, muss er der DB Netz AG mindestens 3 Angebote zur Prüfung vorlegen.



8 Die DB Netz AG sendet dem Eigentümer die Baufreigabe sowie eine Vereinbarung zur Erstattung der jeweiligen Kosten zu.



9 Nach Umsetzung der Maßnahmen erfolgt die Abnahme durch die Vorhabenträgerin.



10 Die entstandenen Kosten werden dem Eigentümer erstattet.

Neues von der Strecke

Lärm- & Erschütterungsschutz

Streckenabschnitt Niedersachsen: Ortschaften mit aktiven Schallschutzmaßnahmen

Landkreis Lüchow-Dannenberg:

- ✓ Nienbergen
- ✓ Thune
- ✓ Schnega
- ✓ Billerbeck
- ✓ Schäpingen

Landkreis Uelzen:

- ✓ Varbitz
- ✓ Kakau
- ✓ Soltendieck
- ✓ Heuerstorf
- ✓ Könau
- ✓ Drohe
- ✓ Wieren
- ✓ Bollensen
- ✓ Klein Bollensen
- ✓ Stederdorf
- ✓ Wrestedt
- ✓ Niendorf II
- ✓ Uelzen/ Veerßen

Streckenabschnitt Niedersachsen: Ortschaften mit ausschließlich passiven Schallschutzmaßnahmen

Landkreis Lüchow-Dannenberg:

- ✓ Gledeberg
- ✓ Varbitzer Bahnhof

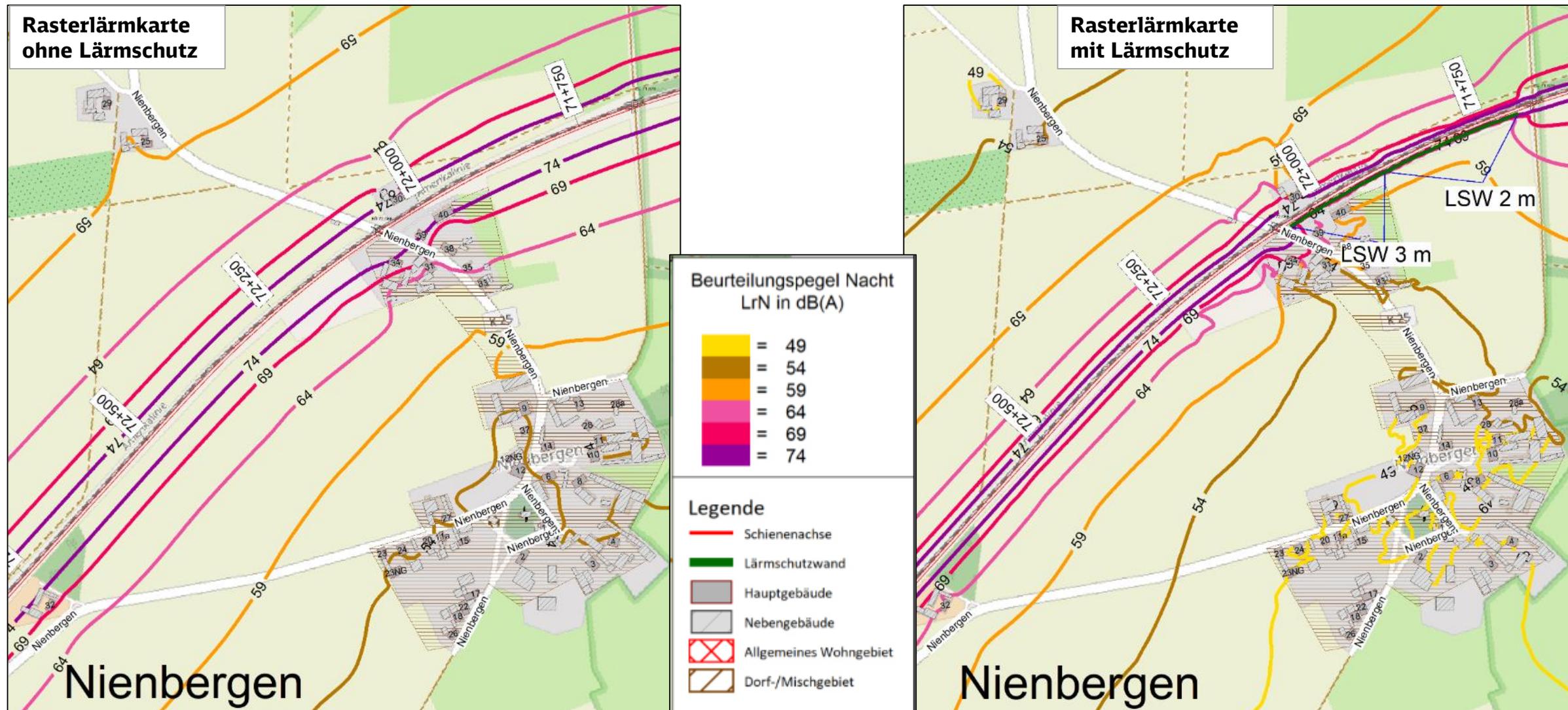
Neues von der Strecke

Nienbergen – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen



Neues von der Strecke

Nienbergen – Rasterlärmkarte (Nacht)



Neues von der Strecke Nienbergen Visualisierung

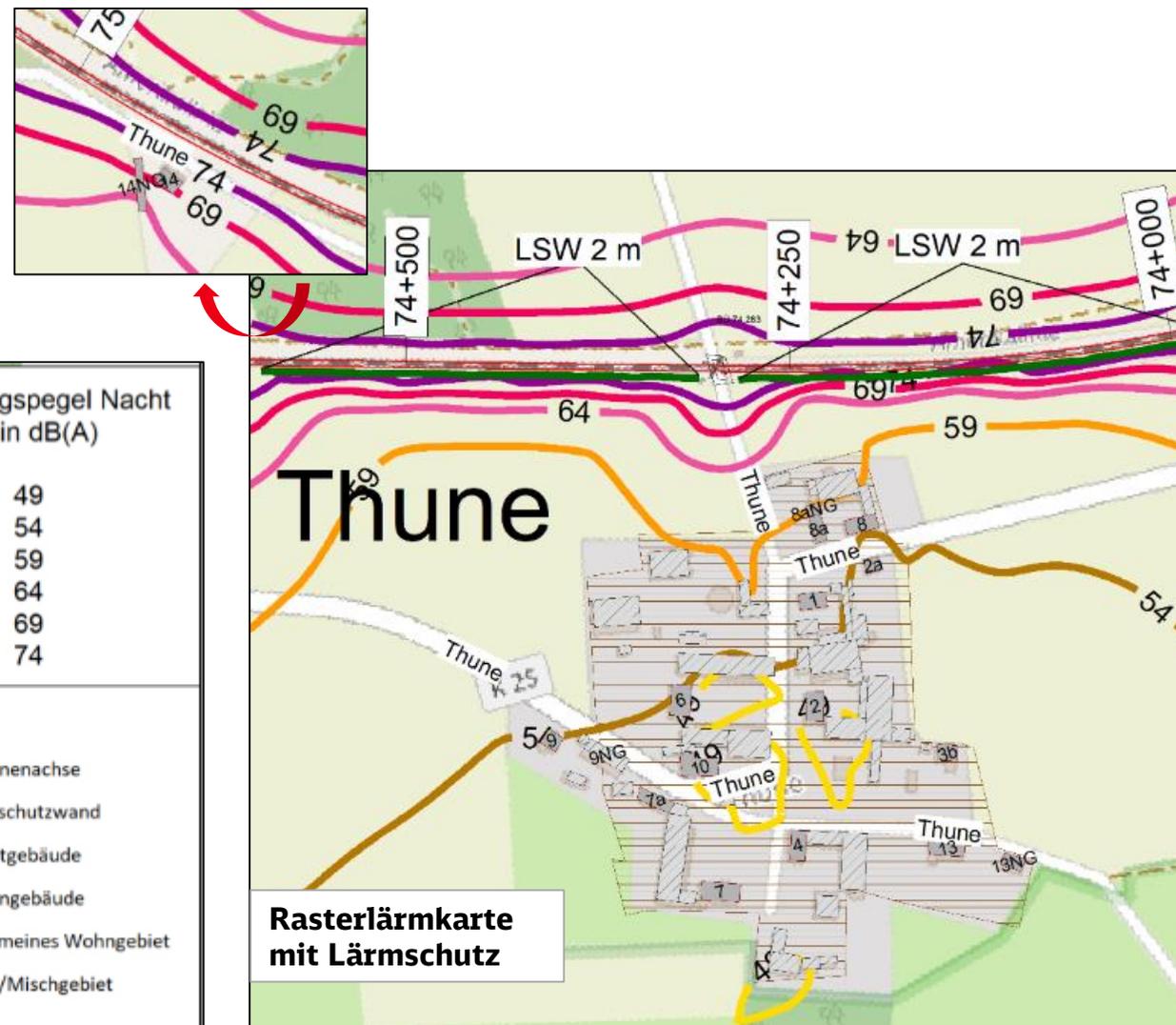
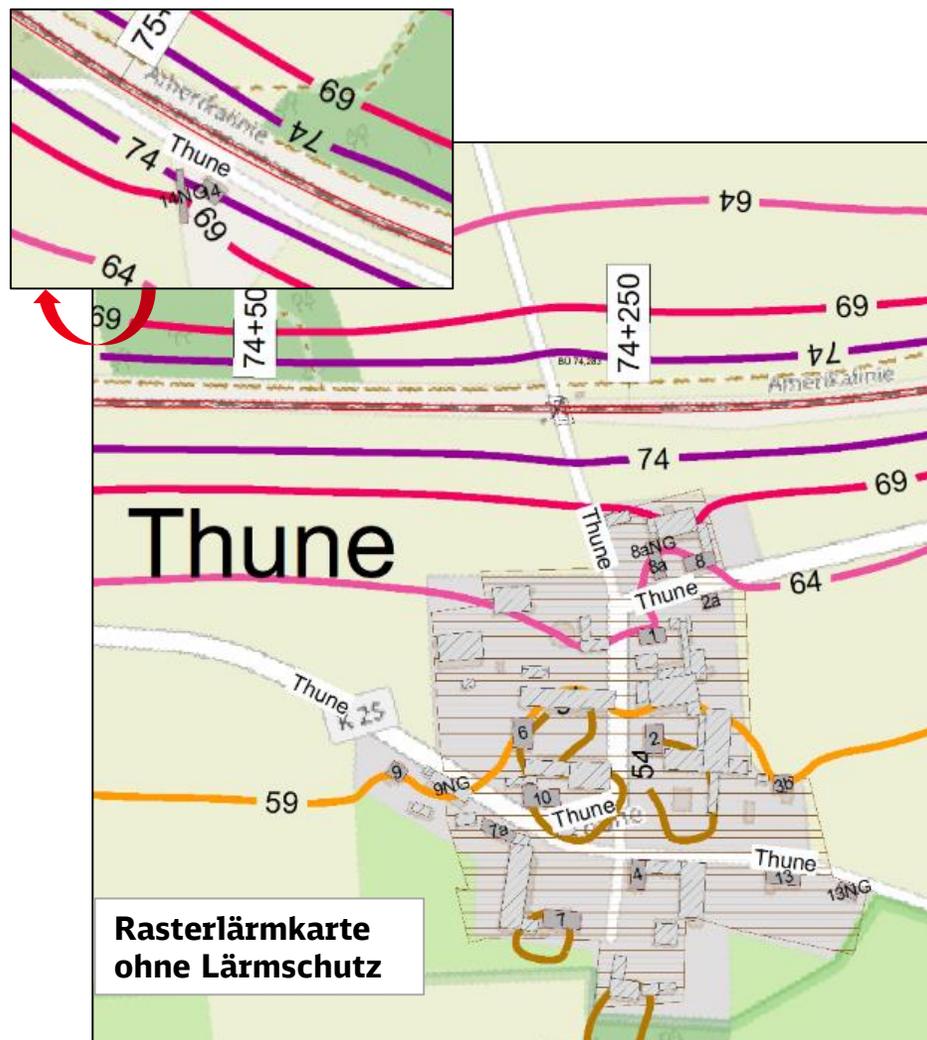


Neues von der Strecke

Thune – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen



Neues von der Strecke Thune - Rasterlärmkarte (Nacht)



Beurteilungspegel Nacht
LrN in dB(A)

Yellow	= 49
Orange	= 54
Light Orange	= 59
Pink	= 64
Purple	= 69
Dark Purple	= 74

Legende

- Schienenachse
- Lärmschutzwand
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Allgemeines Wohngebiet
- Dorf-/Mischgebiet

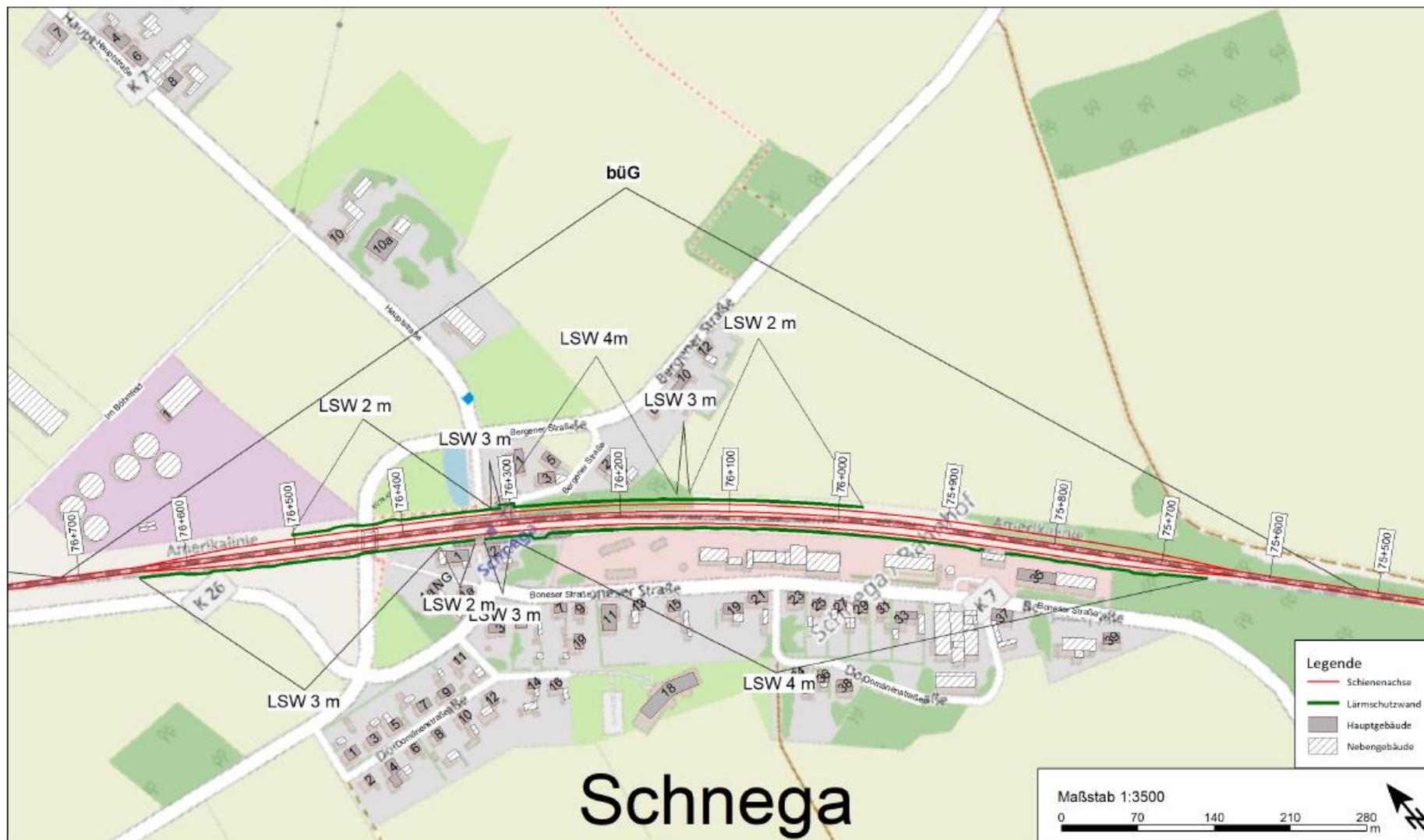
Neues von der Strecke

Thune Visualisierung: Blick Ri. Südosten

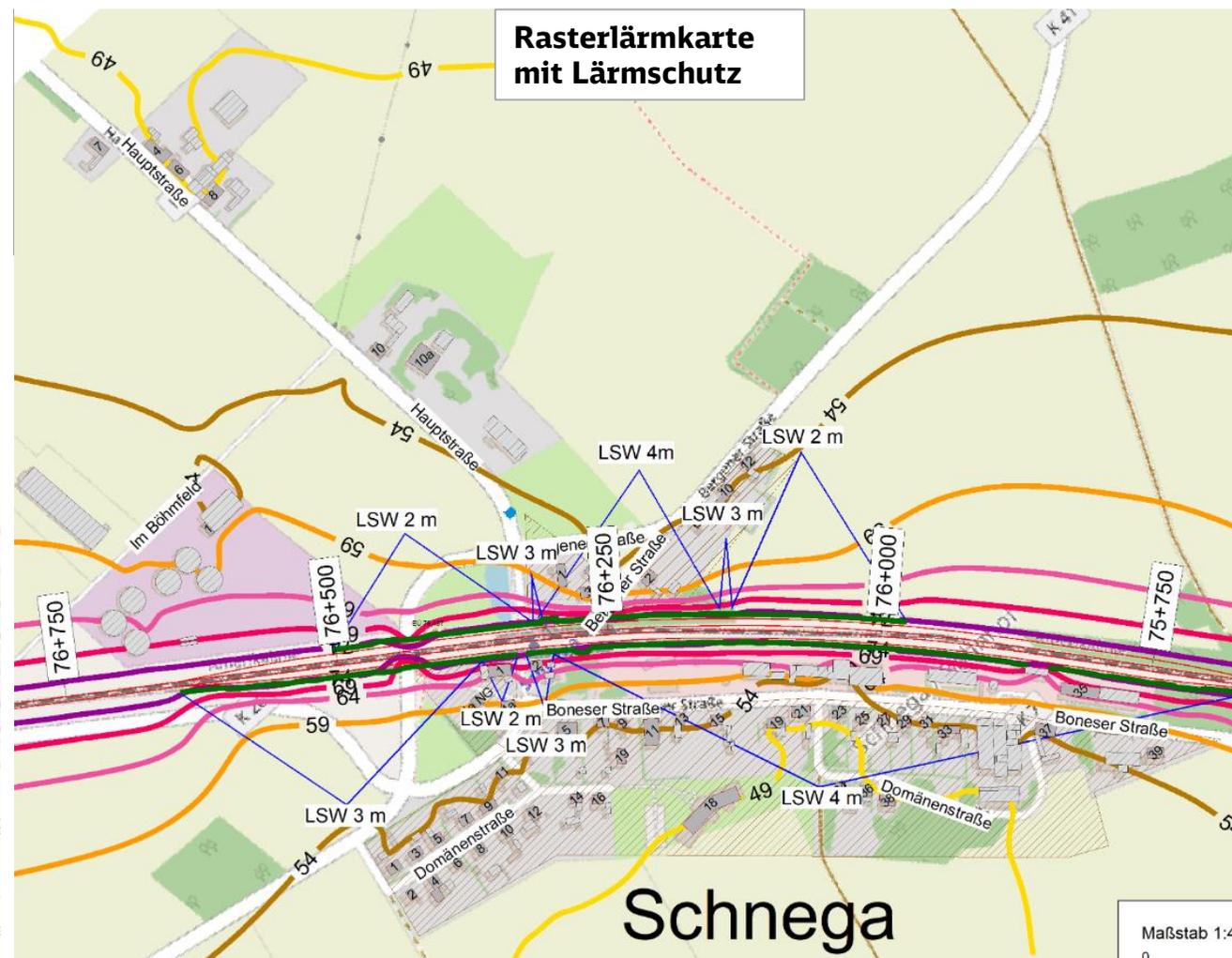
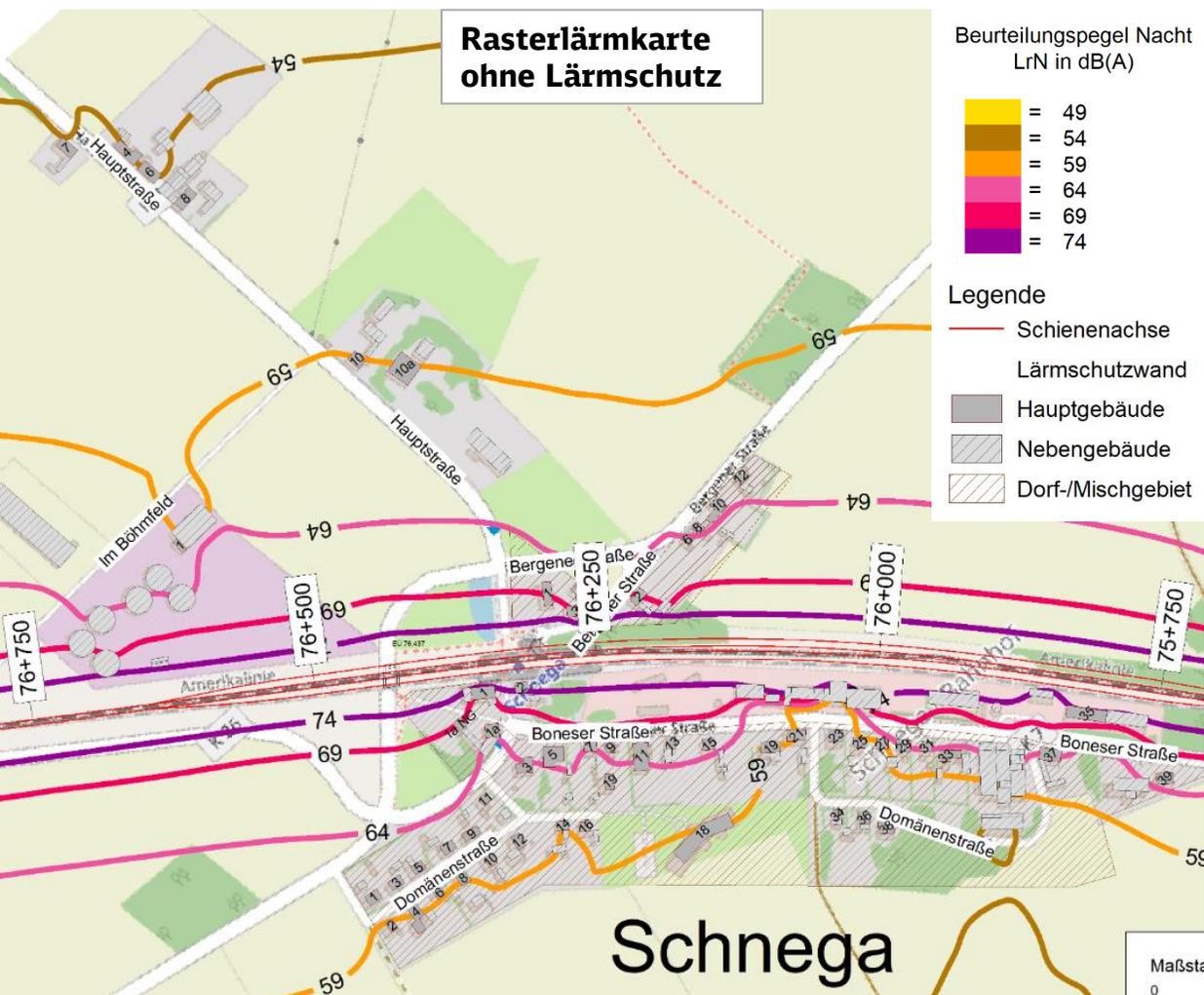


Neues von der Strecke

Schnega – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen



Neues von der Strecke Schnega – Rasterlärnkarte (Nacht)



Neues von der Strecke

Schnega Visualisierung: Blick in Ri. Osten



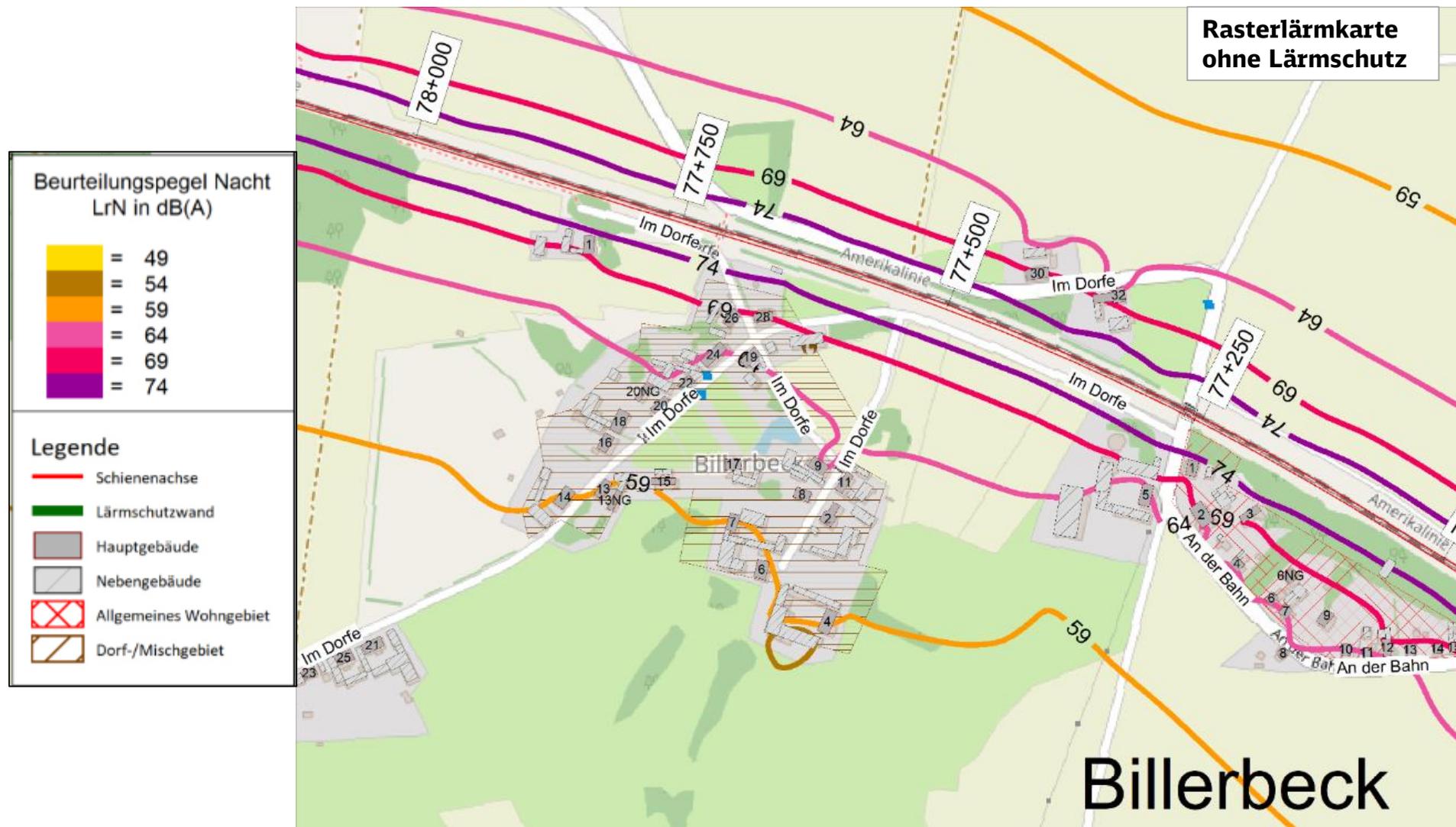
Neues von der Strecke

Schnega Visualisierung: Blick in Ri. Südosten



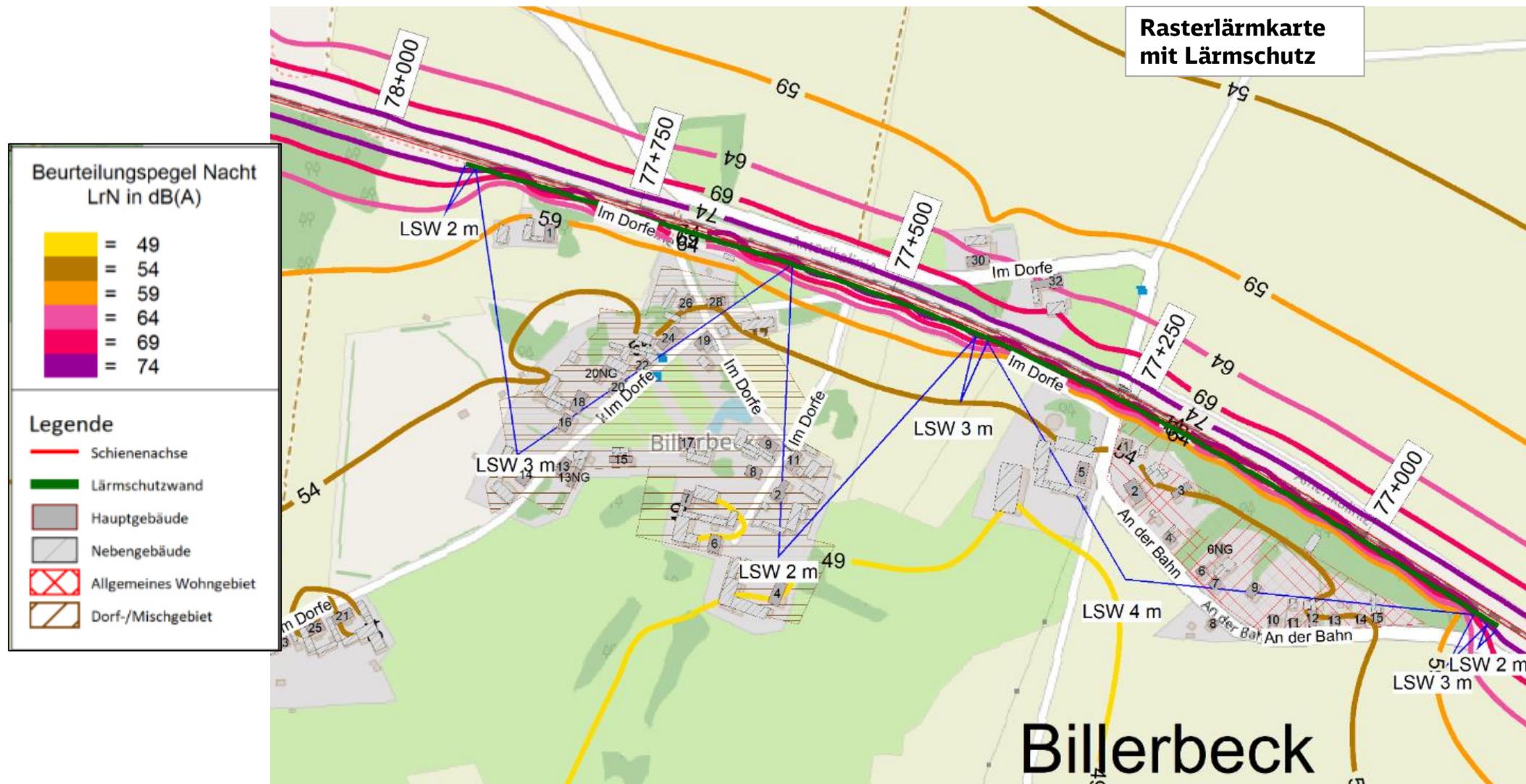
Neues von der Strecke

Billerbeck – Rasterlärmkarte (Nacht)



Neues von der Strecke

Billerbeck – Rasterlärmkarte (Nacht)



Neues von der Strecke

Billerbeck Visualisierung: Blick Ri. Südosten

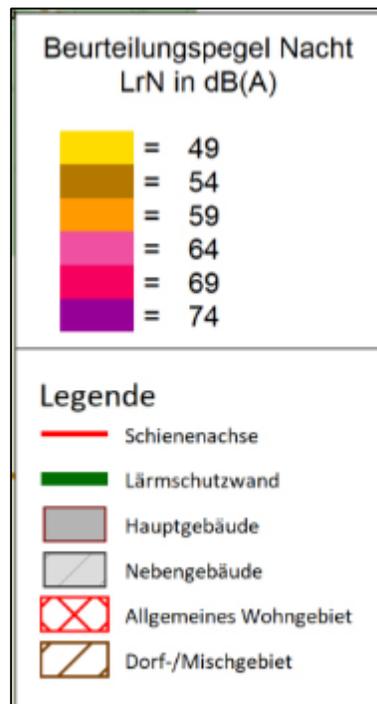


Neues von der Strecke

Schäpingen – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen



Neues von der Strecke Schäpingen – Rasterlärmkarte (Nacht)



Neues von der Strecke Schäpingen Visualisierung



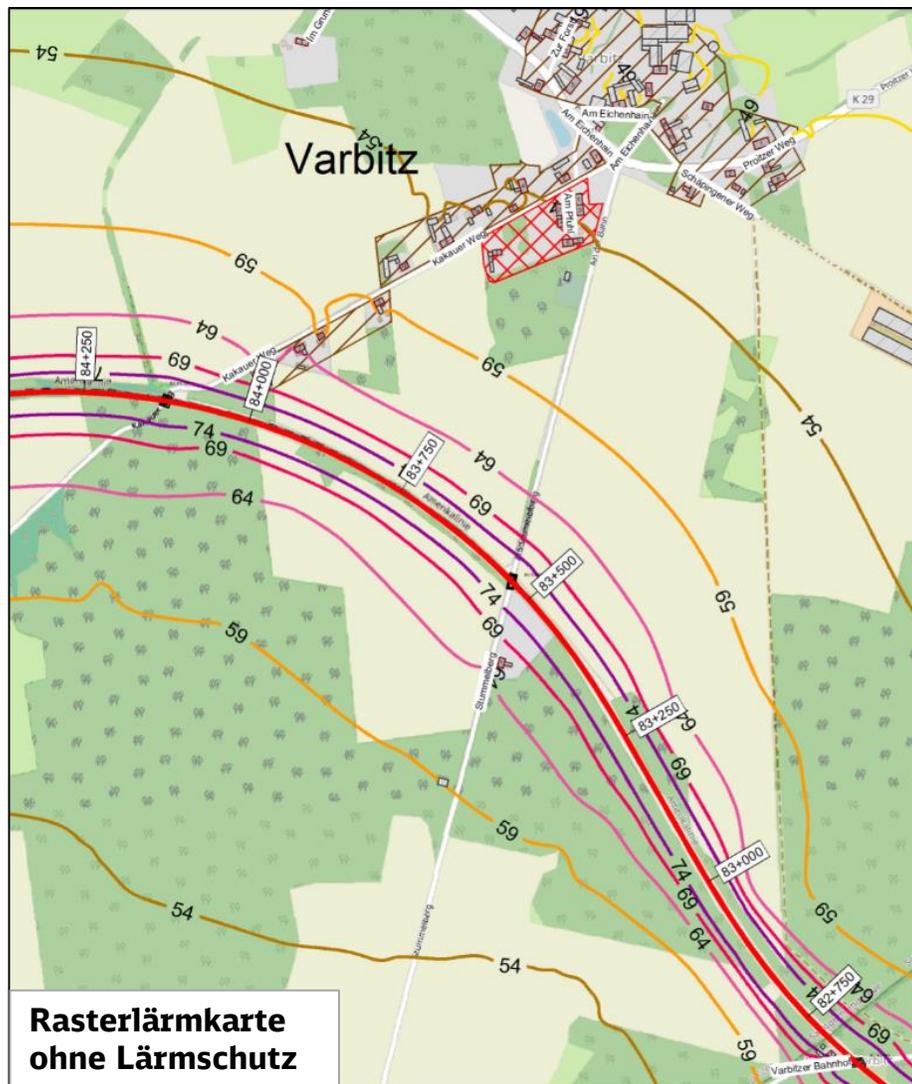
Neues von der Strecke

Varbitz – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen

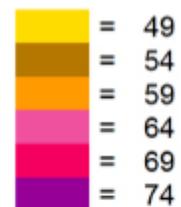


Neues von der Strecke

Varbitz – Rasterlärmkarte (Nacht)

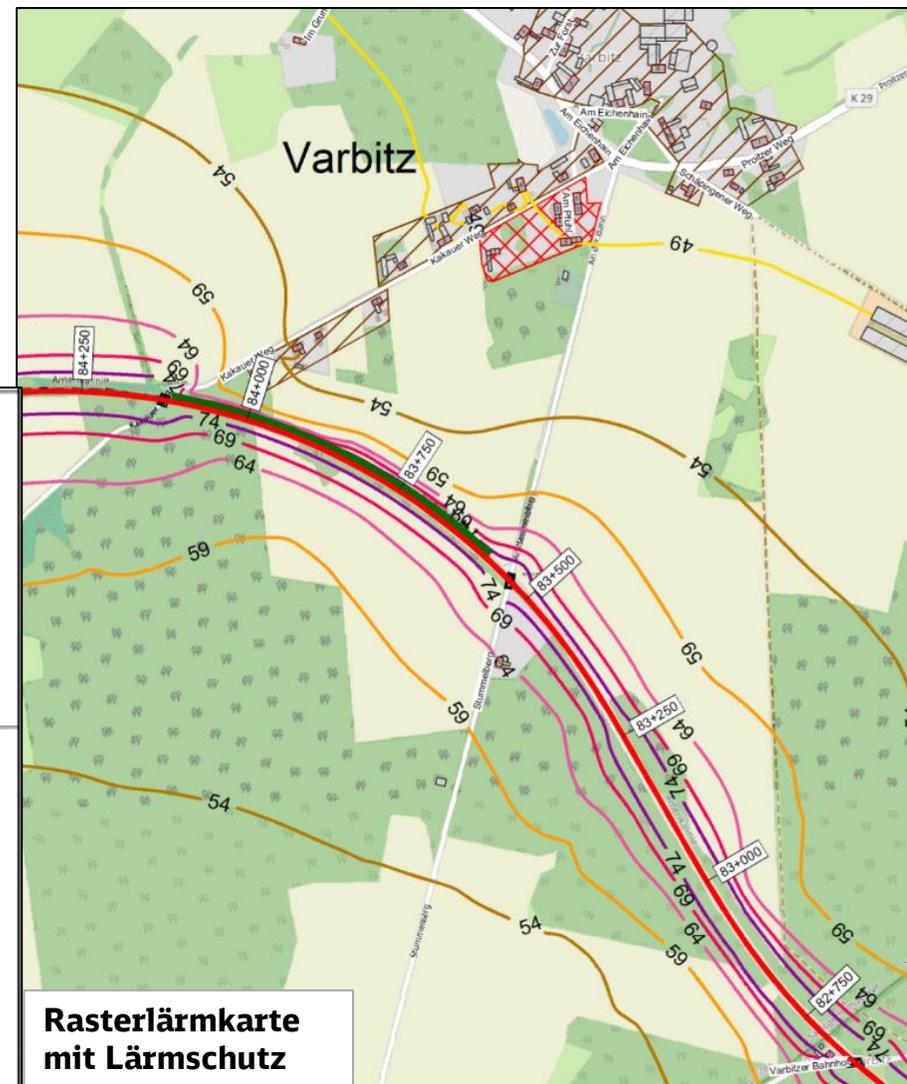


Beurteilungspegel Nacht
LrN in dB(A)



Legende

- Schienenachse
- Lärmschutzwand
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Allgemeines Wohngebiet
- Dorf-/Mischgebiet



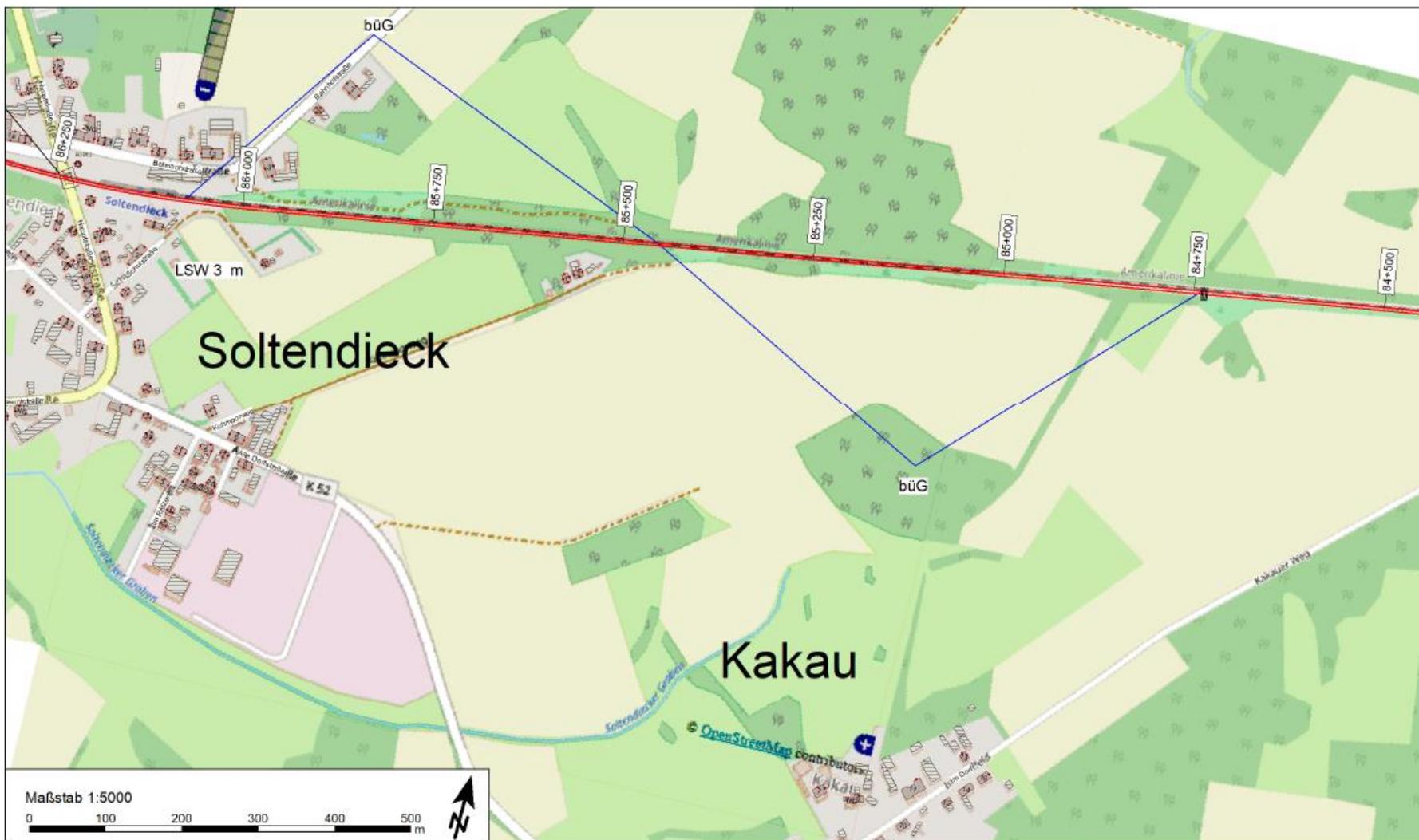
Neues von der Strecke

Varbitz Visualisierung

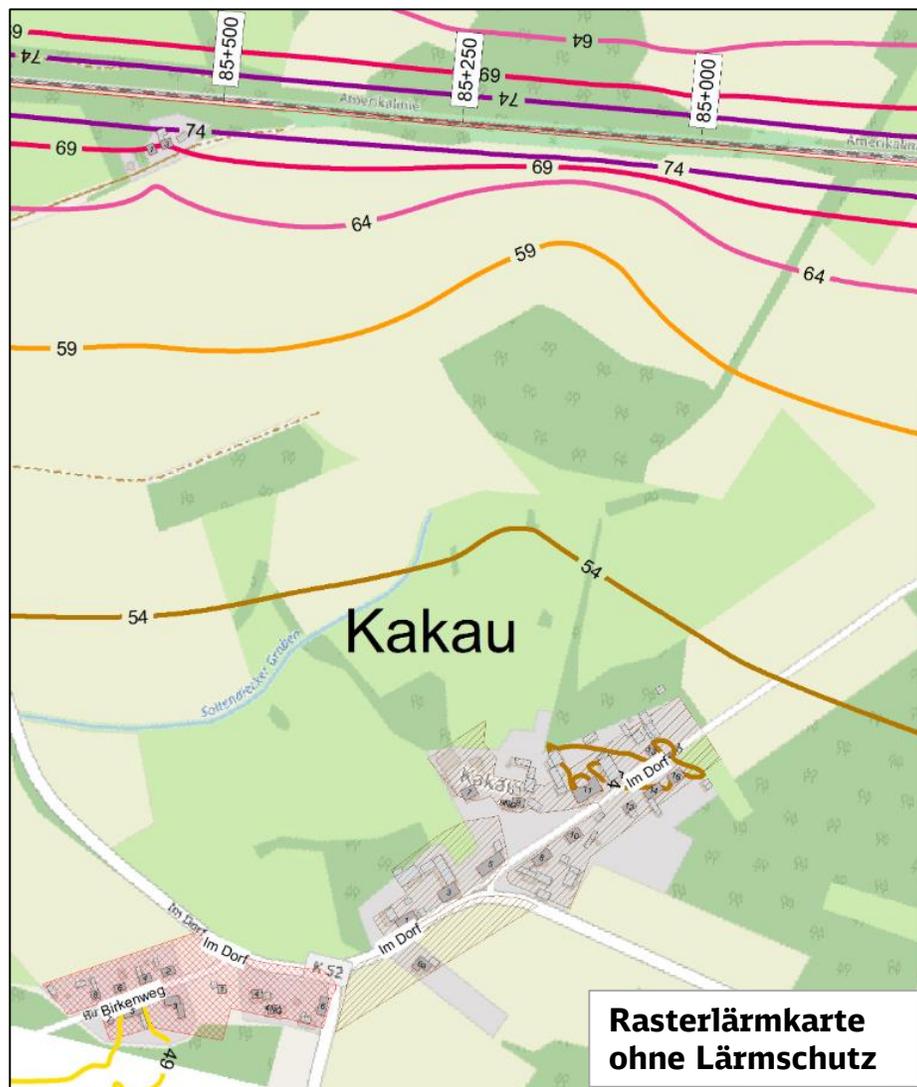


Neues von der Strecke

Kakau – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen



Neues von der Strecke Kakau - Rasterlärnkarte (Nacht)

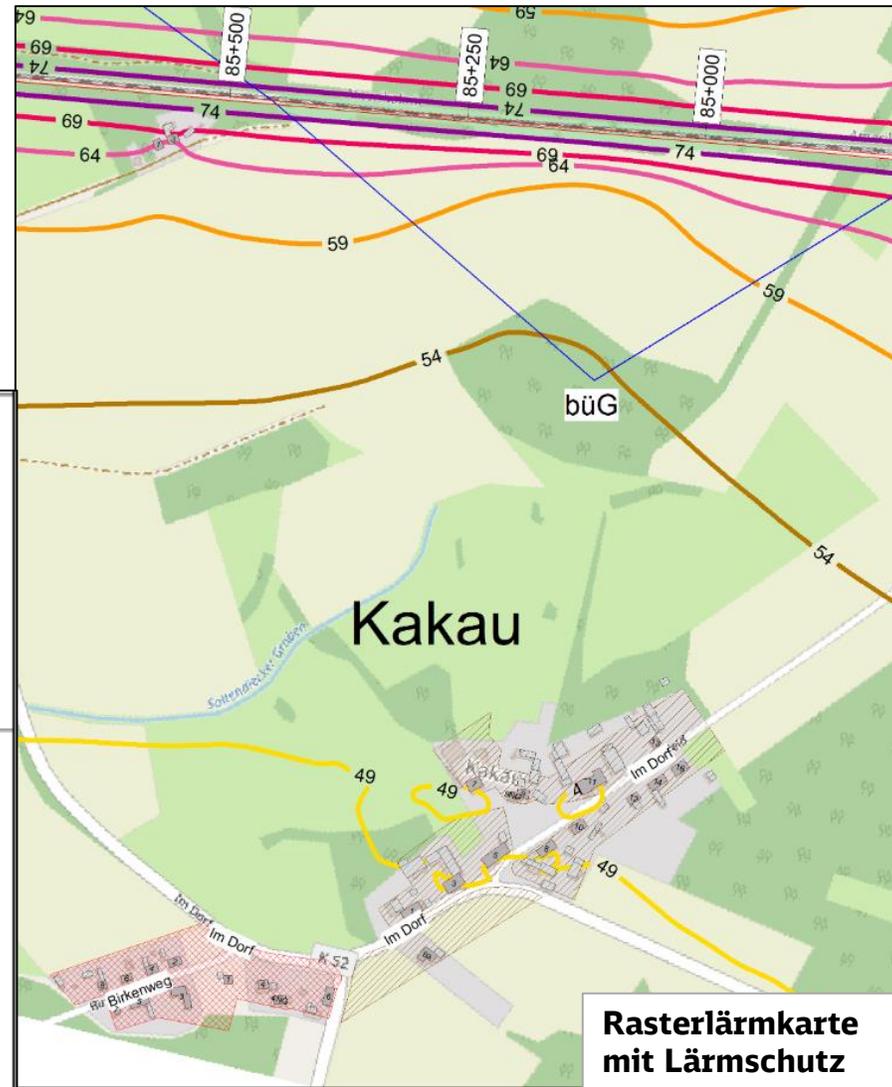


**Beurteilungspegel Nacht
LrN in dB(A)**

Yellow	= 49
Brown	= 54
Orange	= 59
Pink	= 64
Magenta	= 69
Purple	= 74

Legende

- Schienenachse
- Lärmschutzwand
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Allgemeines Wohngebiet
- Dorf-/Mischgebiet



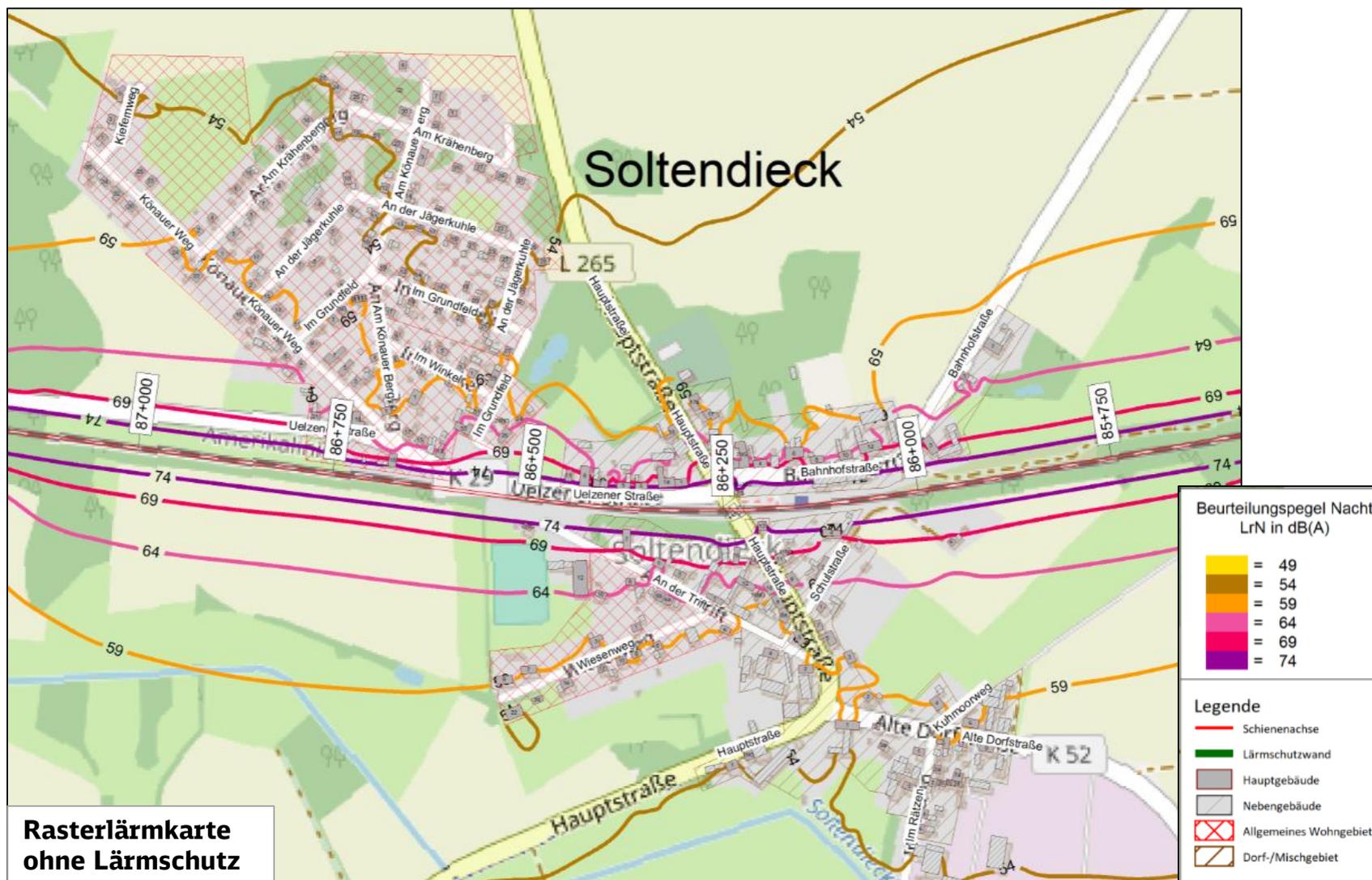
Neues von der Strecke

Soltendieck – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen



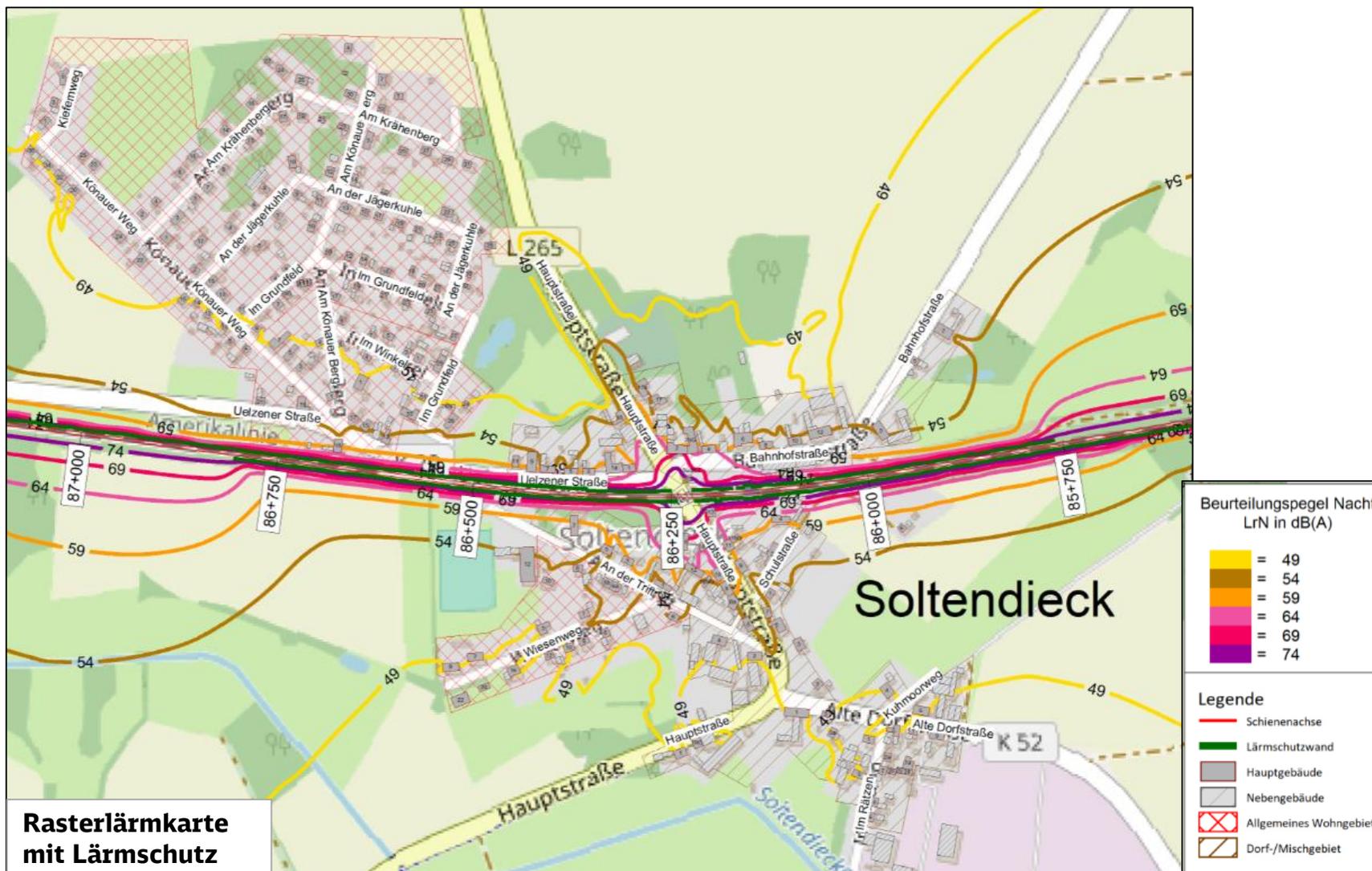
Neues von der Strecke

Soltendieck – Rasterlärmkarte (Nacht)



Neues von der Strecke

Soltendieck – Rasterlärmkarte (Nacht)



Neues von der Strecke

Soltendieck Visualisierung: Blick auf das Wohngebiet Ri. Nordosten



Neues von der Strecke

Soltendieck Visualisierung: Bahnübergang mit der L265 und Haltepunkt



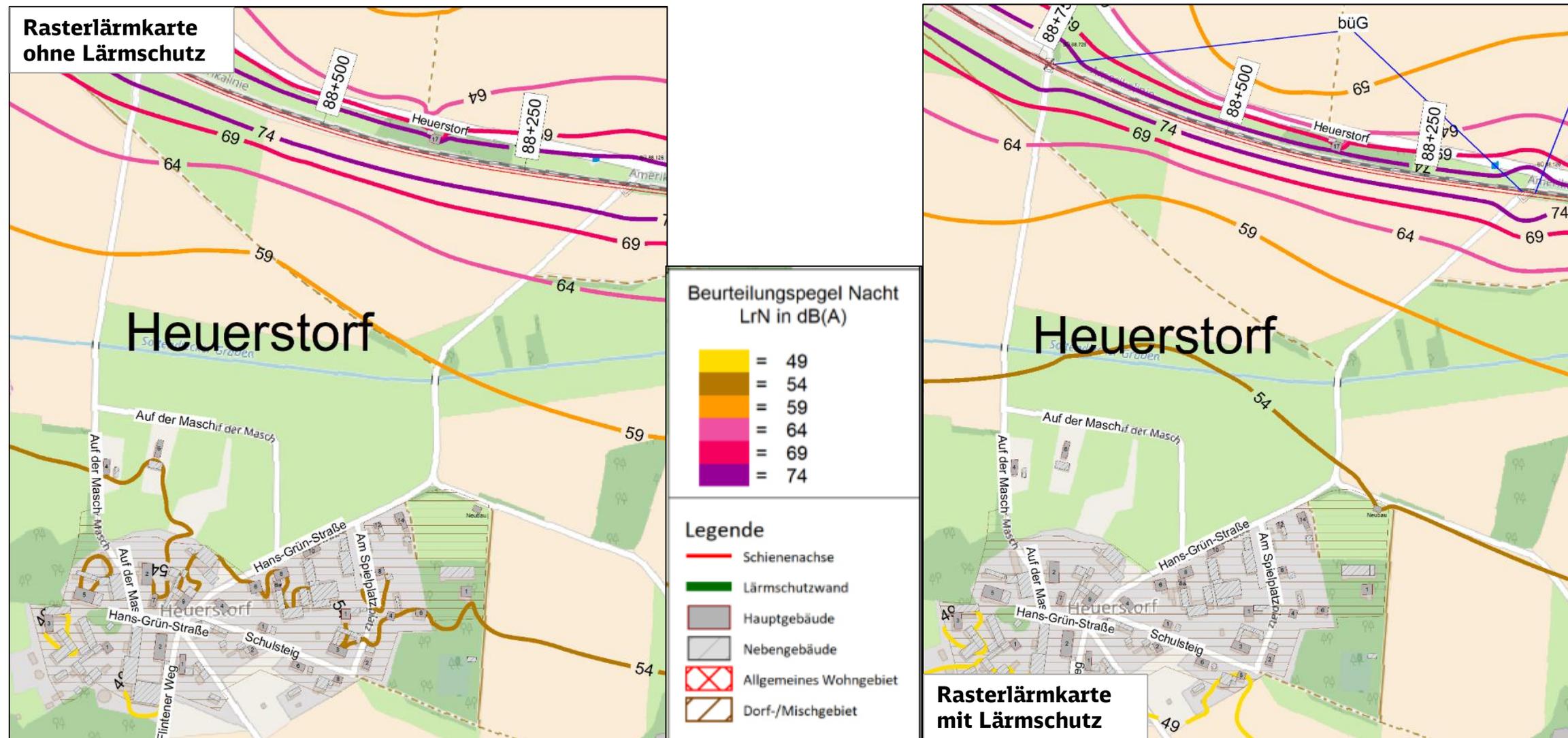
Neues von der Strecke

Heuerstorf – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen



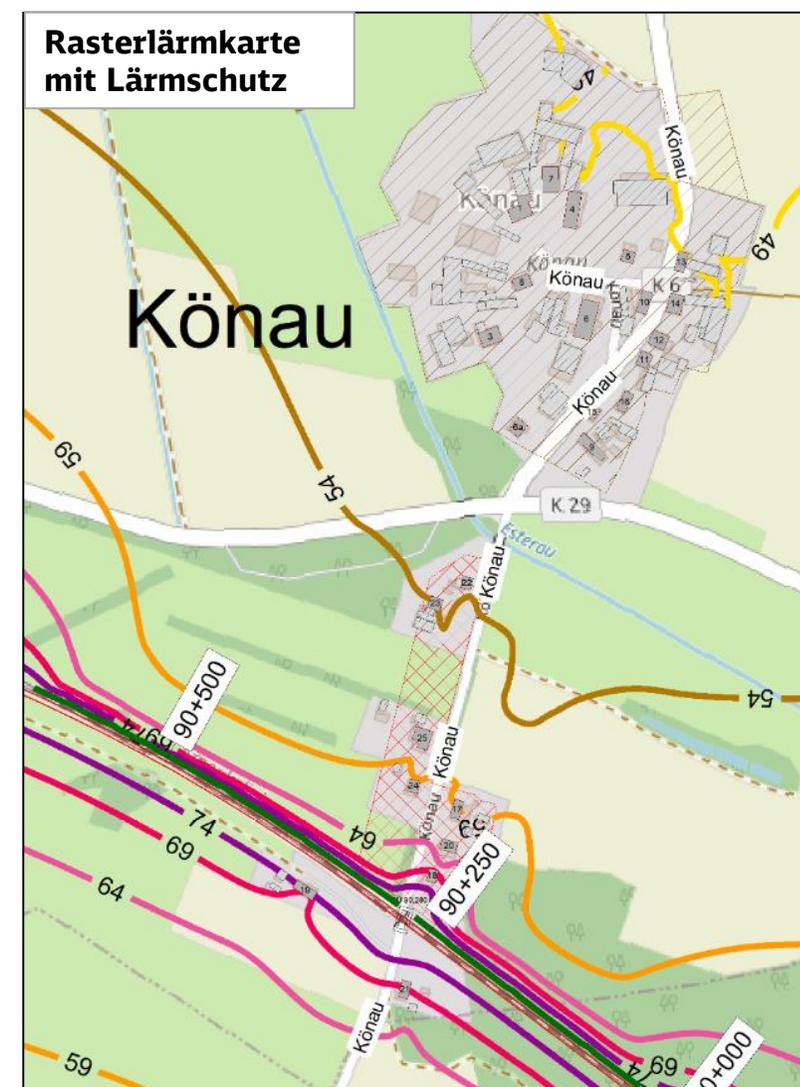
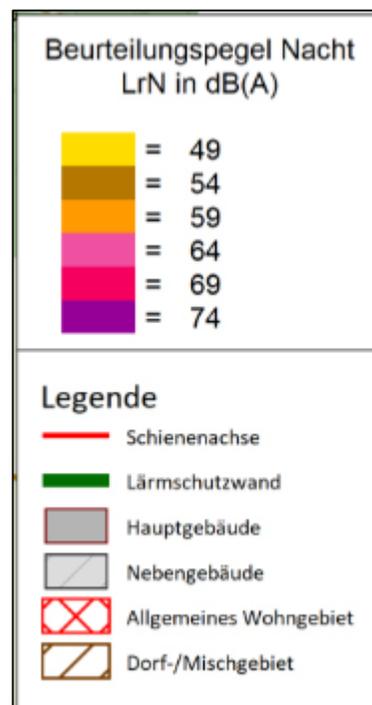
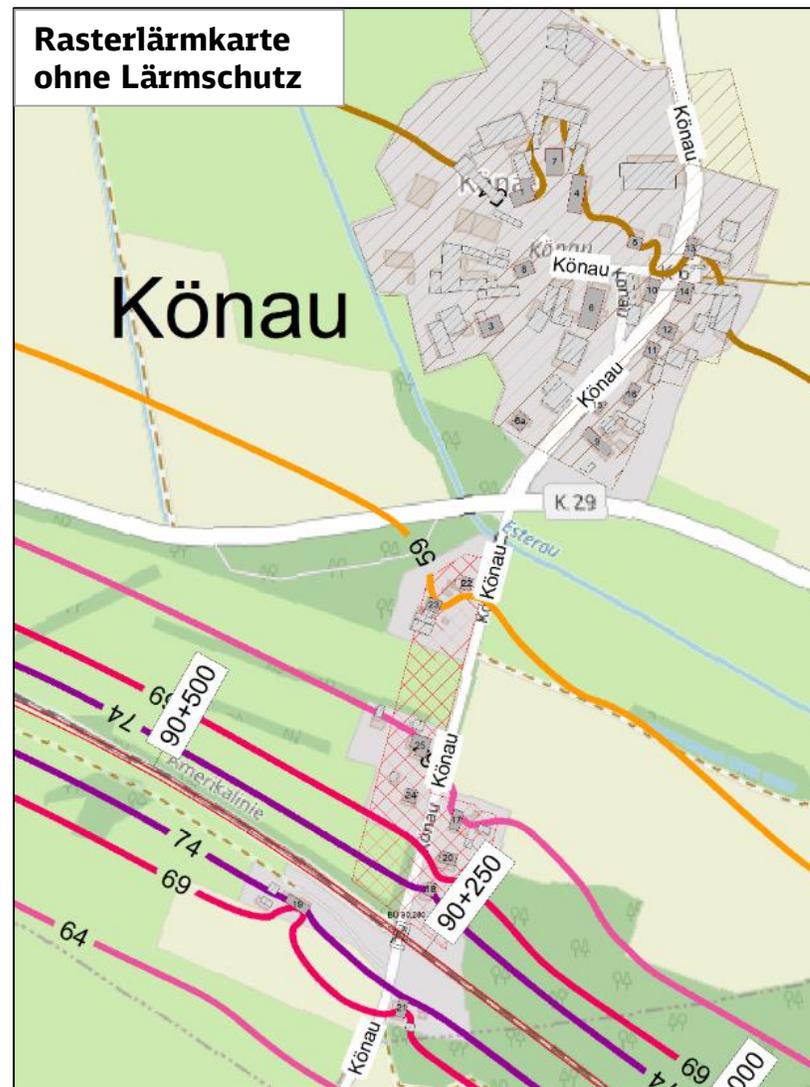
Neues von der Strecke

Heuerstorf – Rasterlärmkarte (Nacht)



Neues von der Strecke

Könau – Rasterlärmkarte (Nacht)

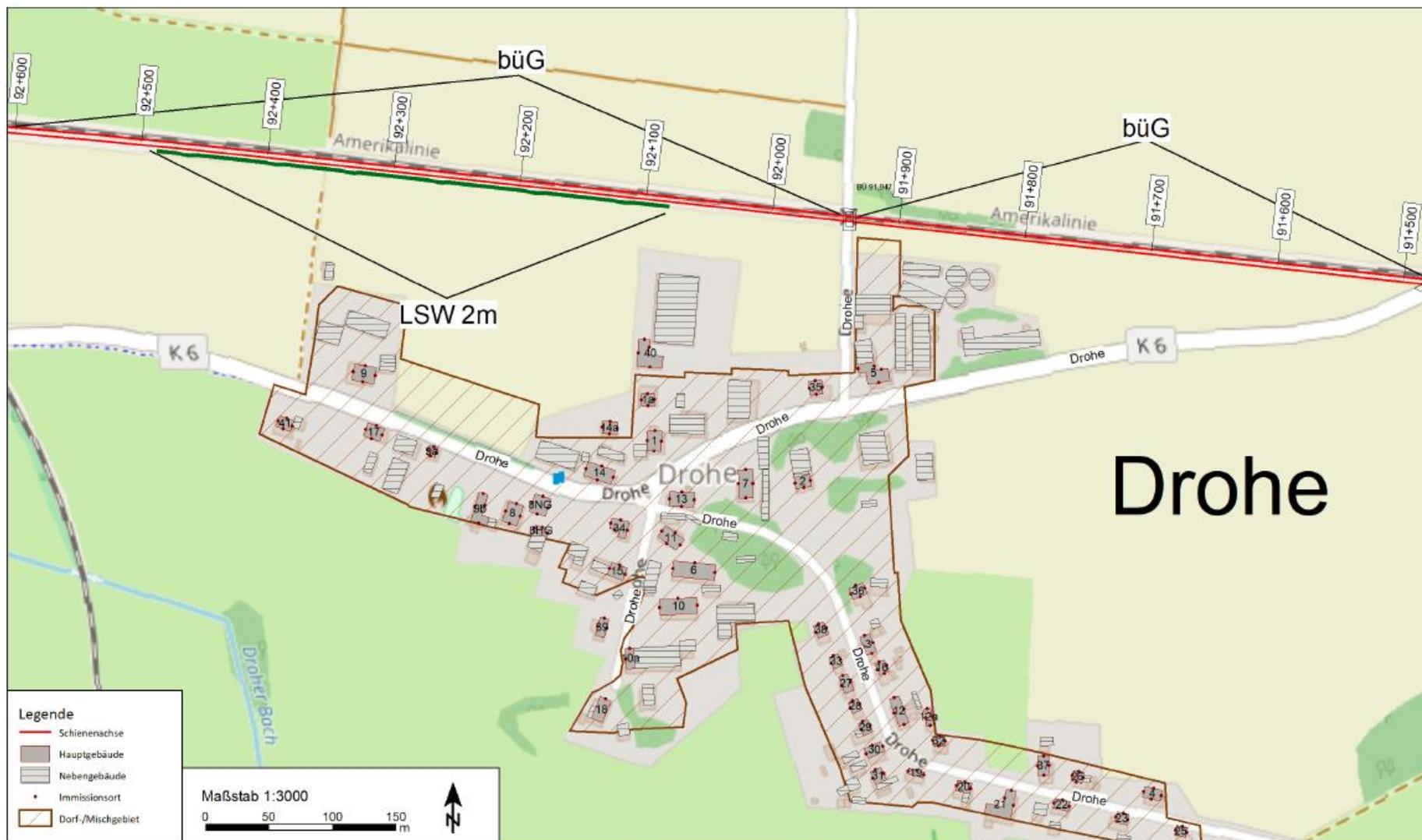


Neues von der Strecke Könau Visualisierung



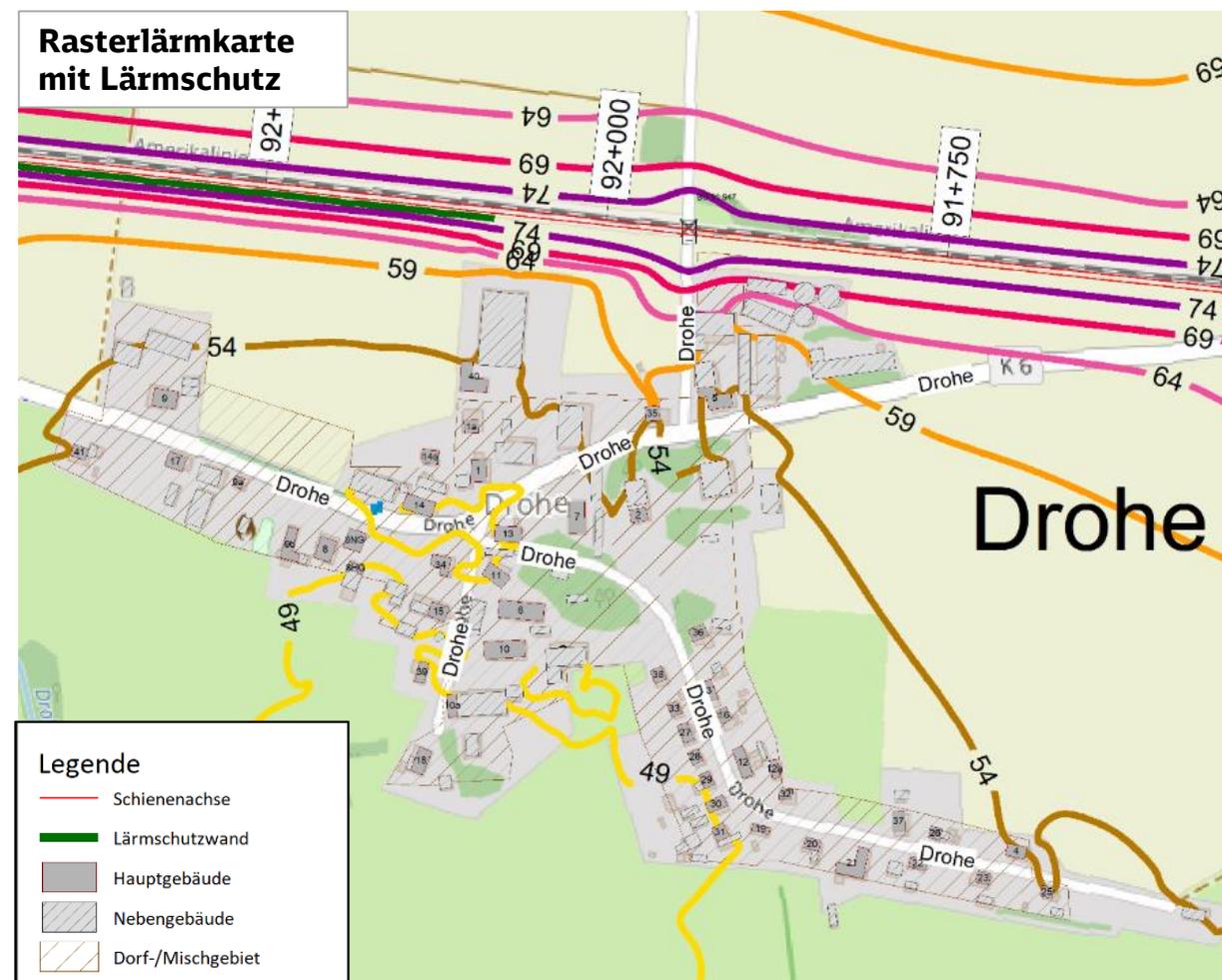
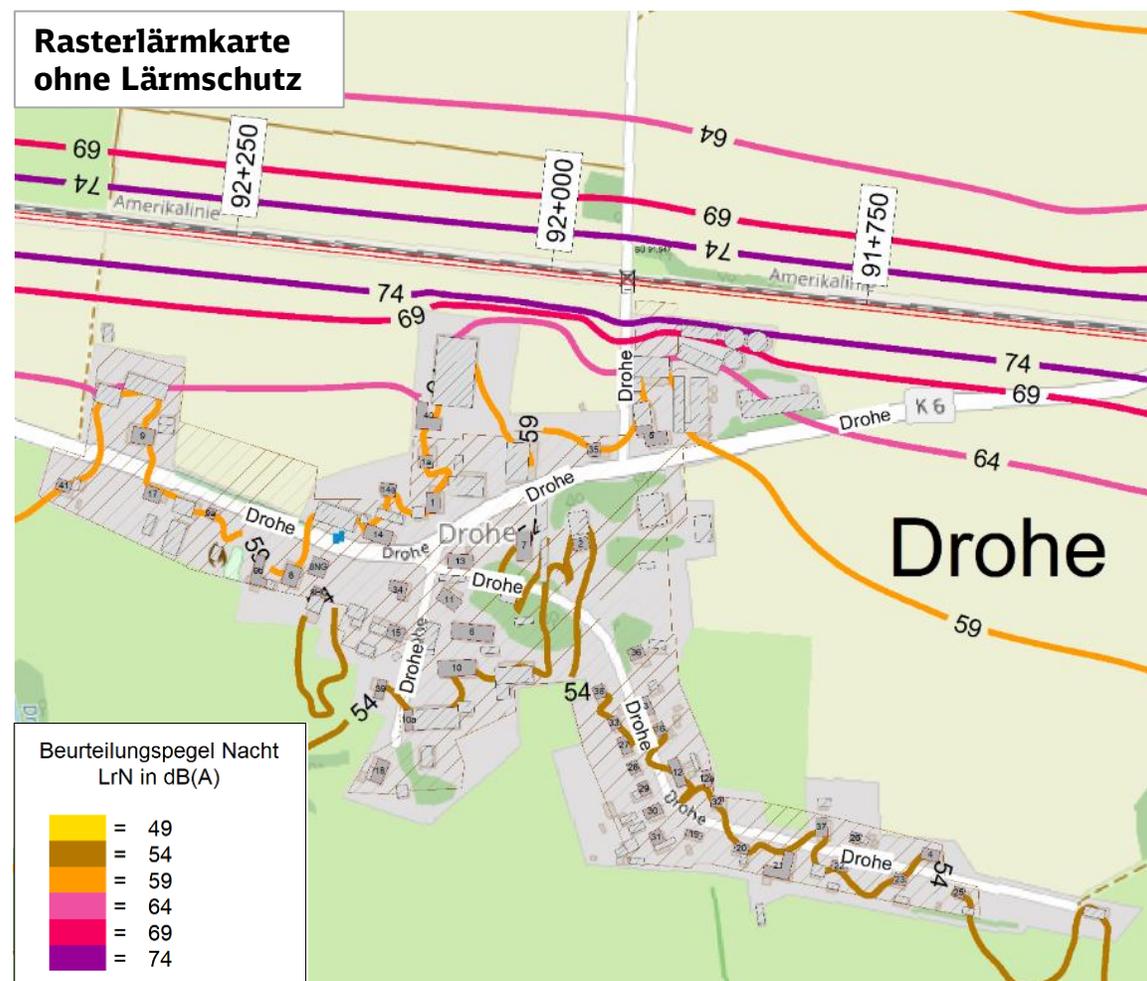
Neues von der Strecke

Drohe – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen



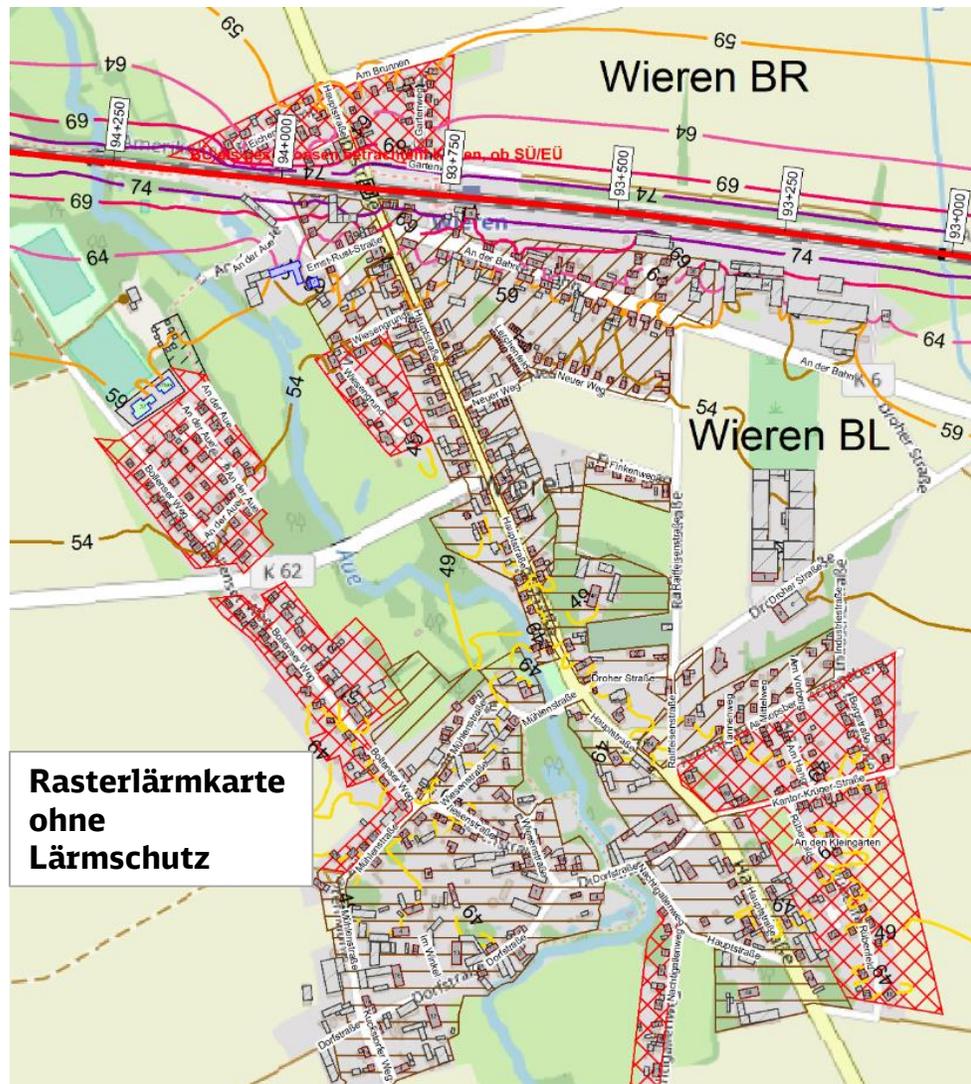
Neues von der Strecke

Drohe – Rasterlärmkarte (Nacht)



Neues von der Strecke

Wieren – Rasterlärmkarte (Nacht)



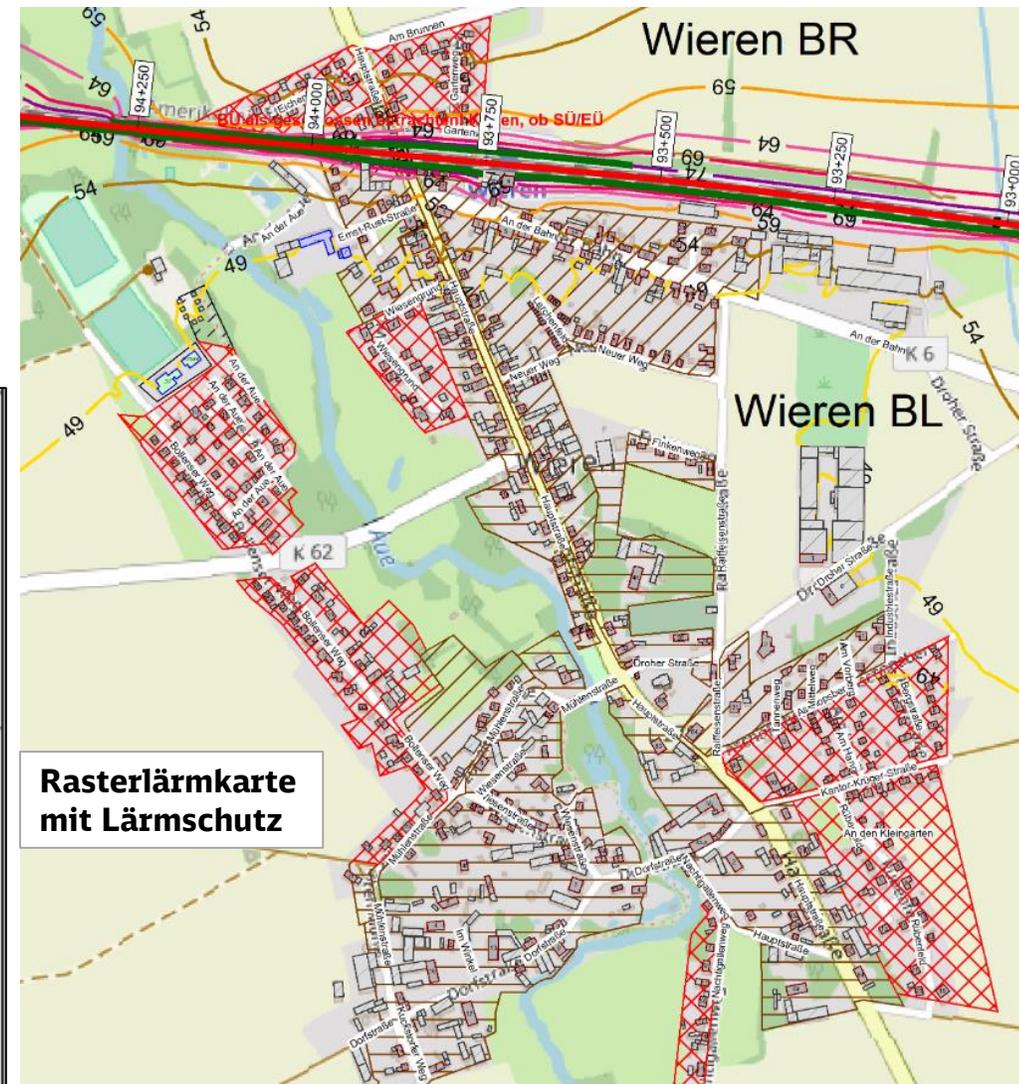
Rasterlärmkarte ohne Lärmschutz

Beurteilungspegel Nacht
LrN in dB(A)

Yellow	= 49
Brown	= 54
Orange	= 59
Pink	= 64
Magenta	= 69
Purple	= 74

Legende

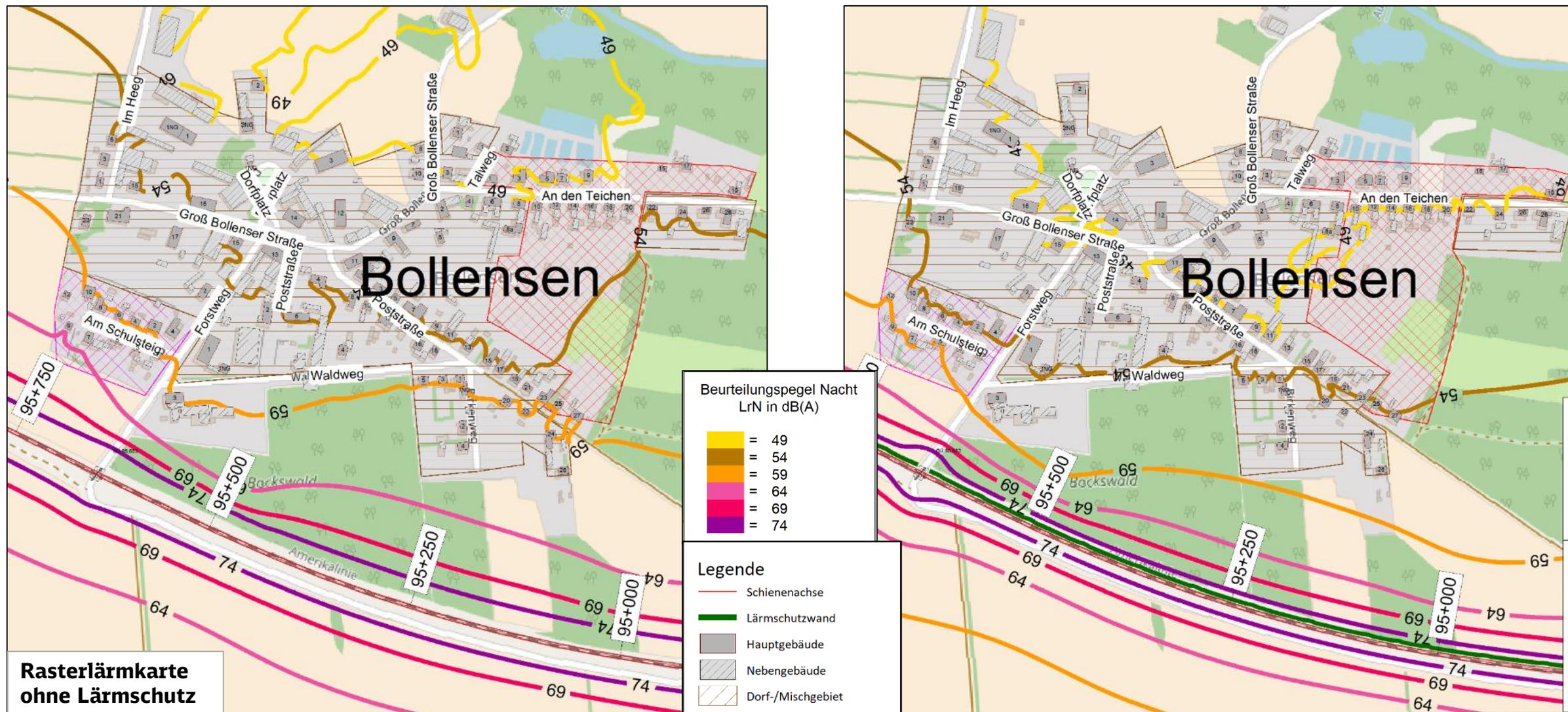
- Red line: Schienenachse
- Green line: Lärmschutzwand
- Grey rectangle: Hauptgebäude
- Light grey rectangle: Nebengebäude
- Red cross-hatch: Allgemeines Wohngebiet
- Diagonal lines: Dorf-/Mischgebiet



Rasterlärmkarte mit Lärmschutz

Neues von der Strecke

Bollensen – Rasterlärmkarte (Nacht)



Neues von der Strecke

Bollensen Visualisierung: Blick Ri. Nordwesten



Neues von der Strecke

Bollensen Visualisierung: Blick vom Elbe-Seiten-Kanal in Ri. Osten



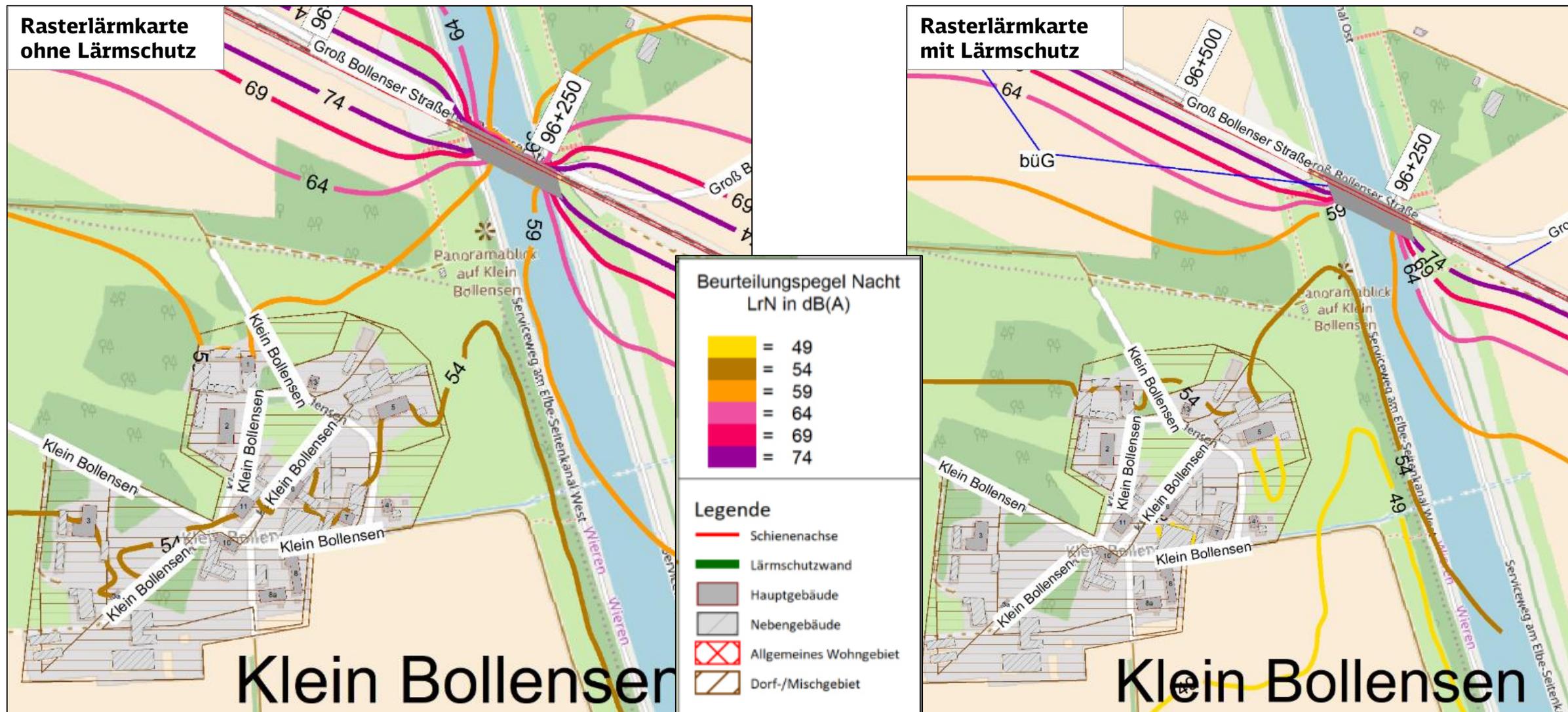
Neues von der Strecke

Klein Bollensen – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen



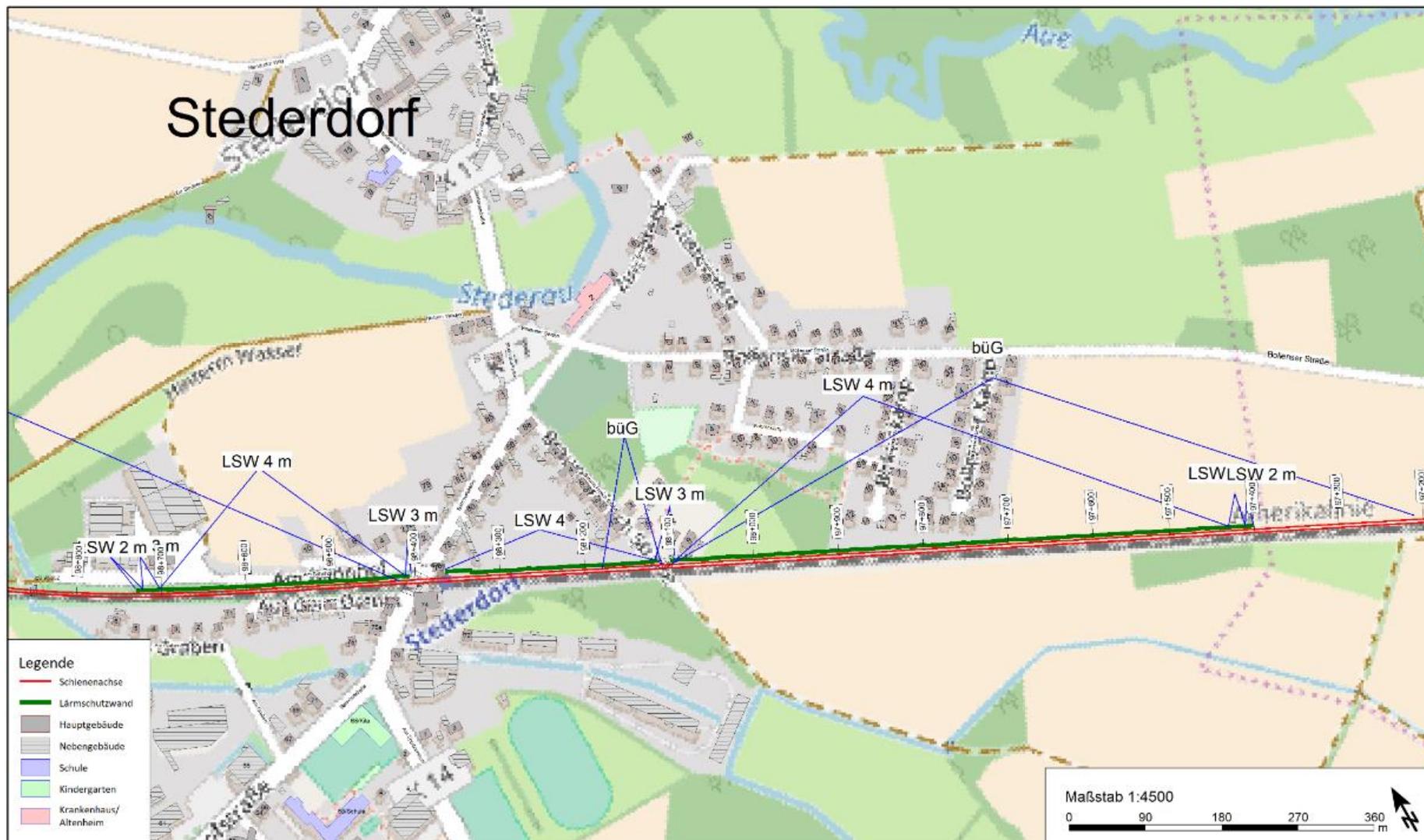
Neues von der Strecke

Klein Bollensen – Rasterlärmkarte (Nacht)



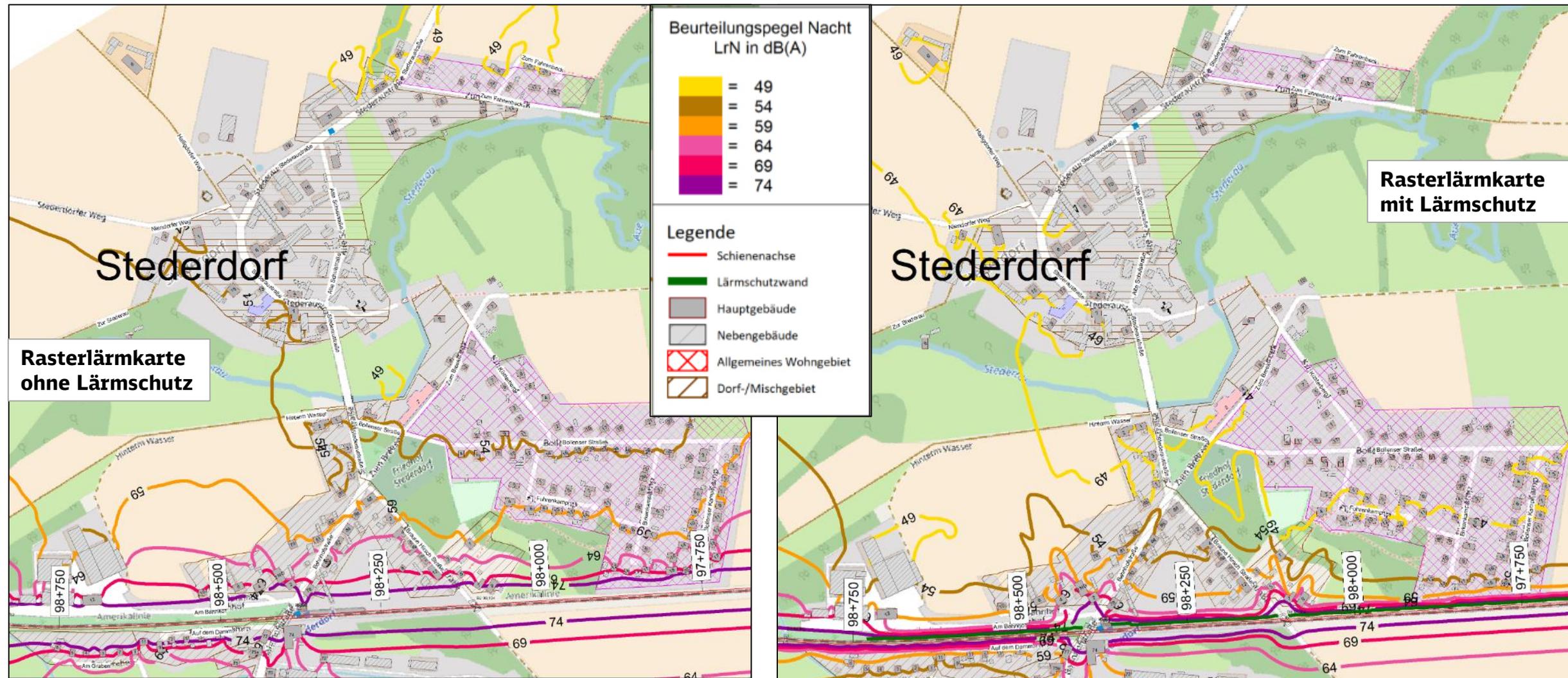
Neues von der Strecke

Stederdorf – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen



Neues von der Strecke

Stederdorf – Rasterlärnkarte (Nacht)



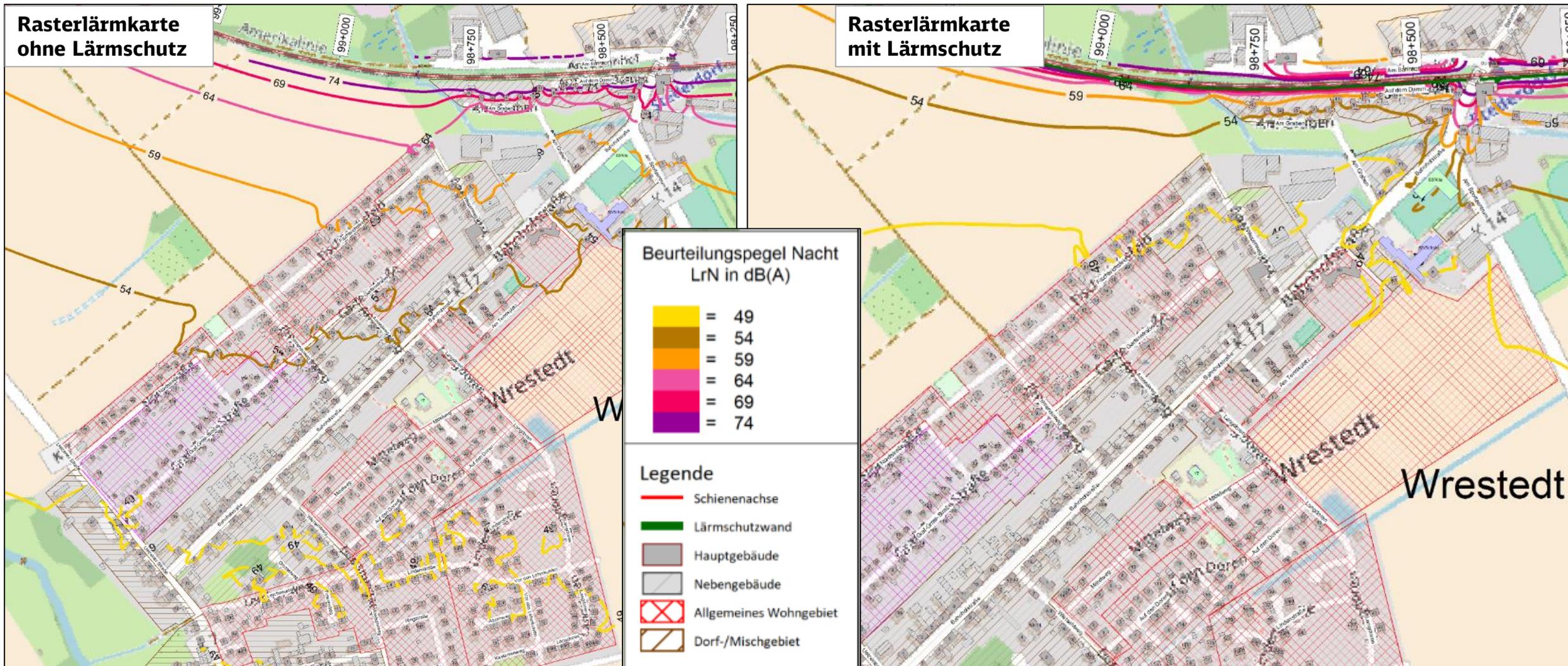
Neues von der Strecke

Wrestedt – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen



Neues von der Strecke

Wrestedt – Rasterlärmkarte (Nacht)



Neues von der Strecke

Stederdorf/ Wrestedt Visualisierung



Neues von der Strecke

Stederdorf/ Wrestedt Visualisierung



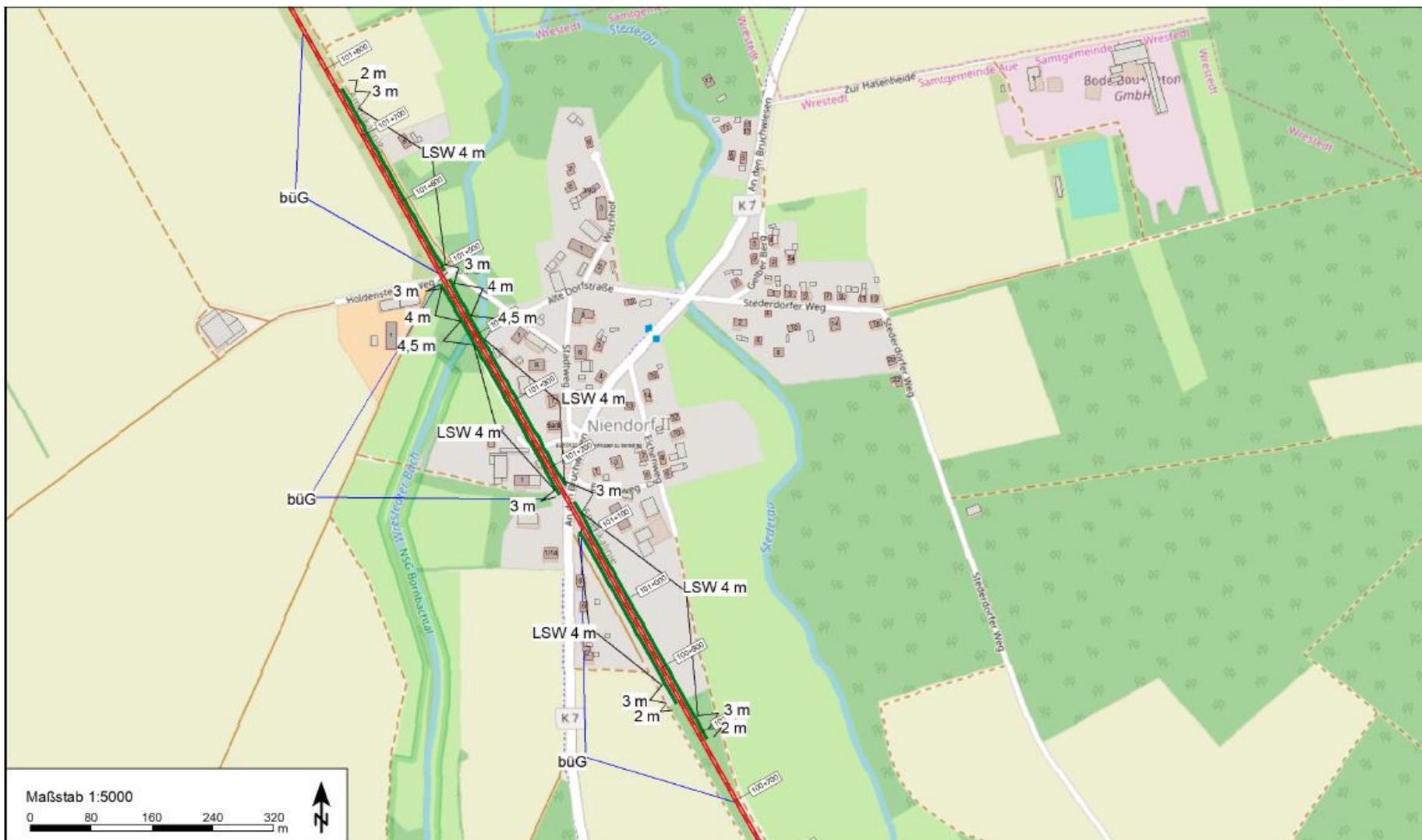
Neues von der Strecke

Stederdorf/ Wrestedt Visualisierung



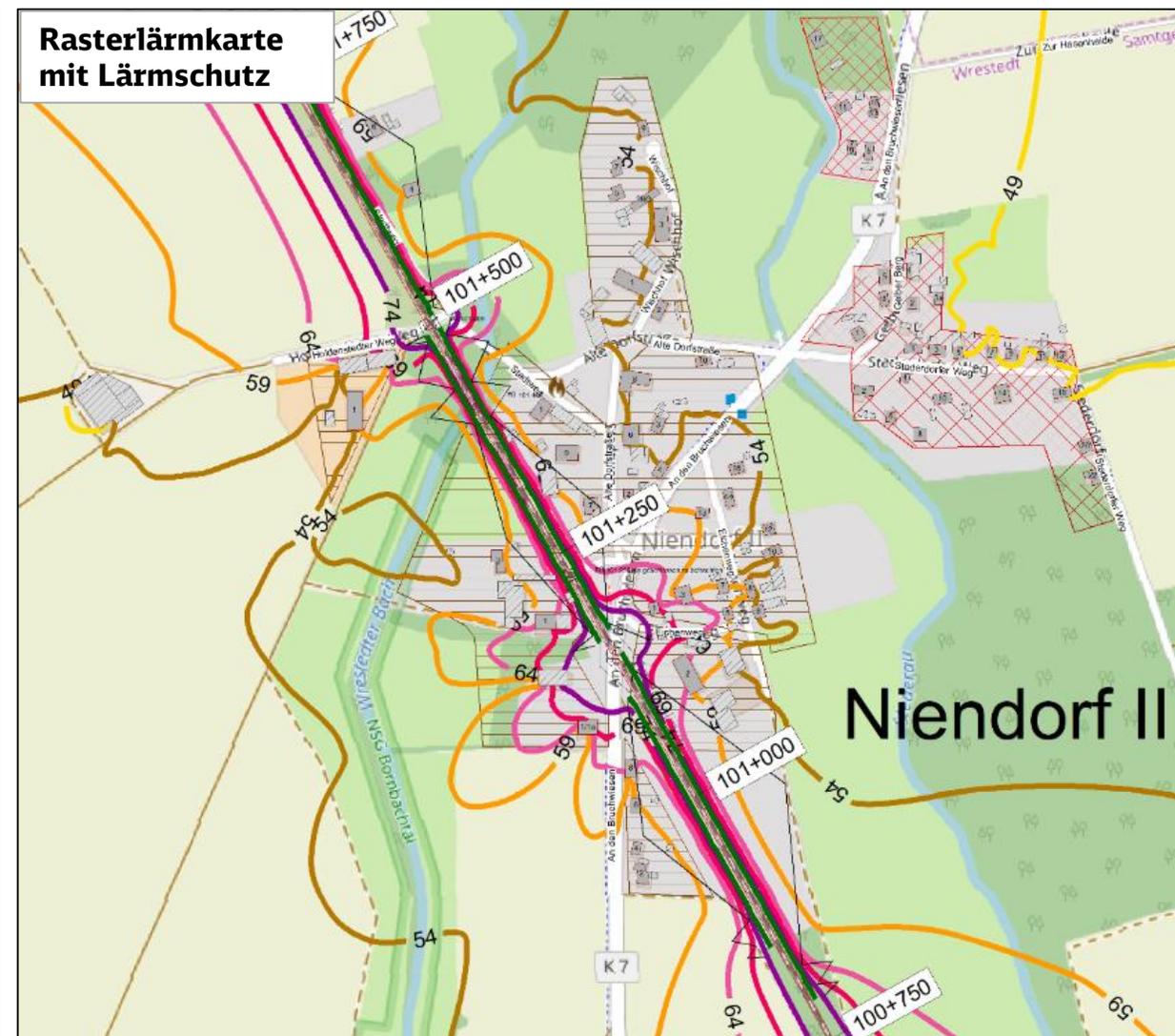
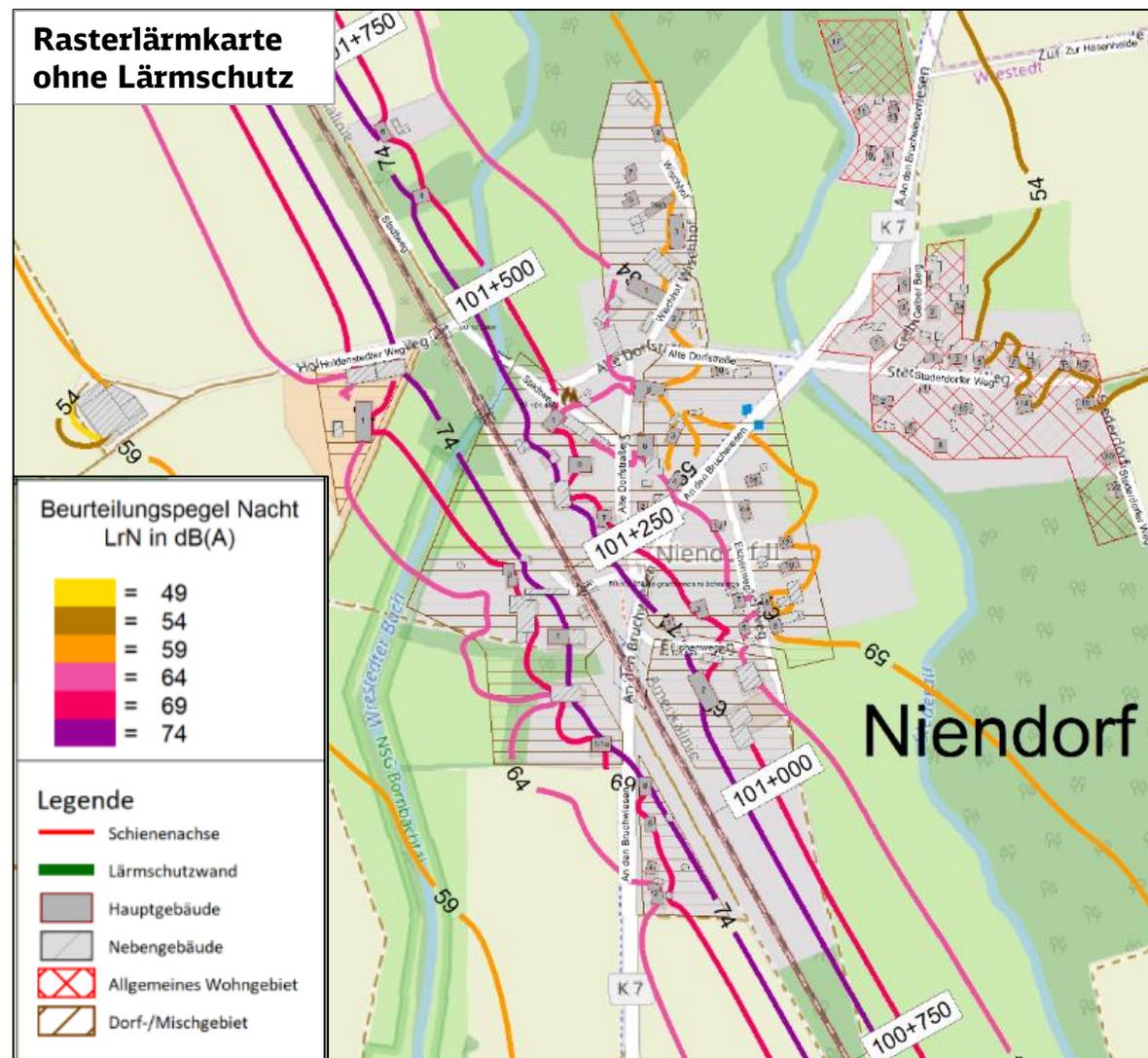
Neues von der Strecke

Niendorf II – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen



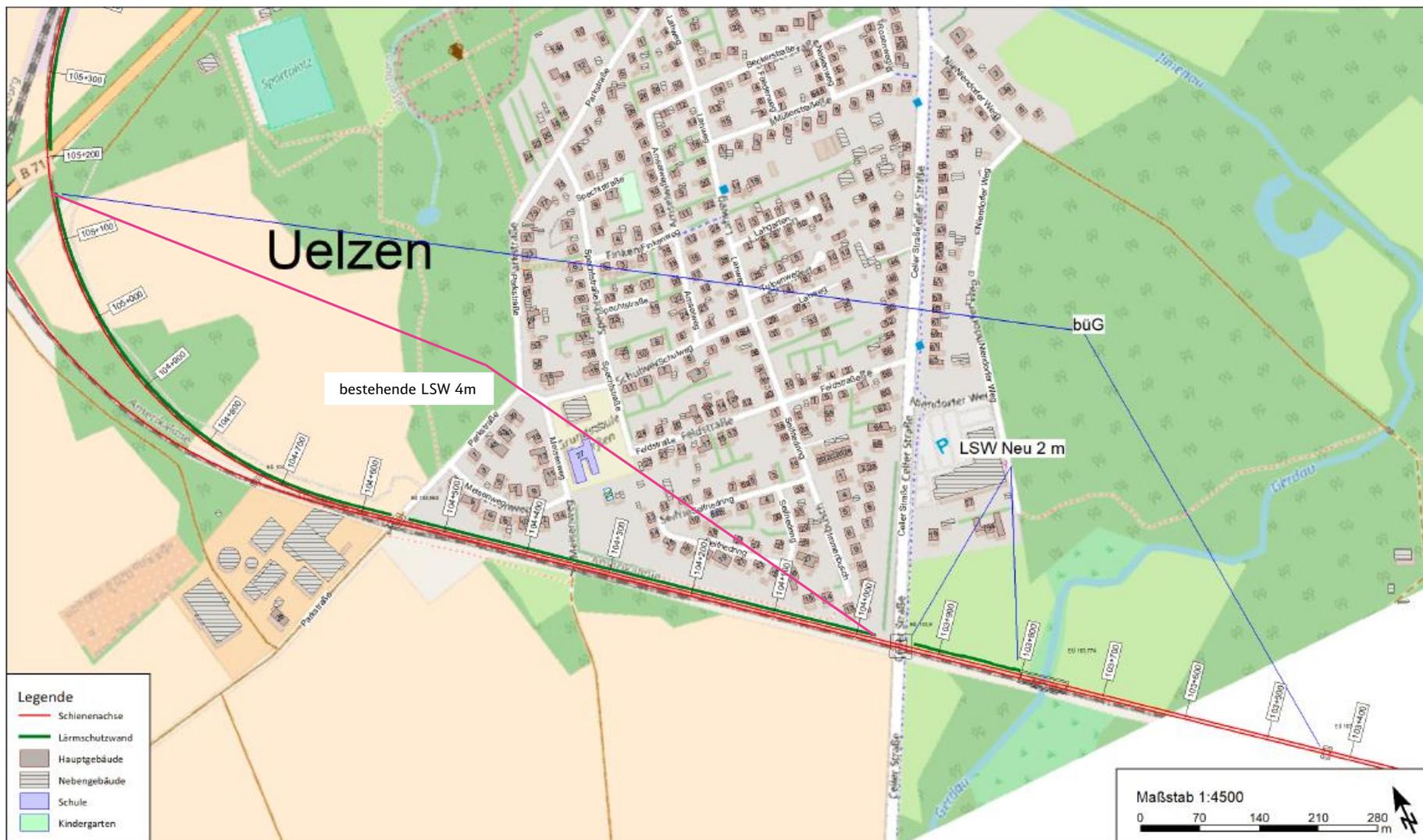
Neues von der Strecke

Niendorf II – Rasterlärmkarte (Nacht)



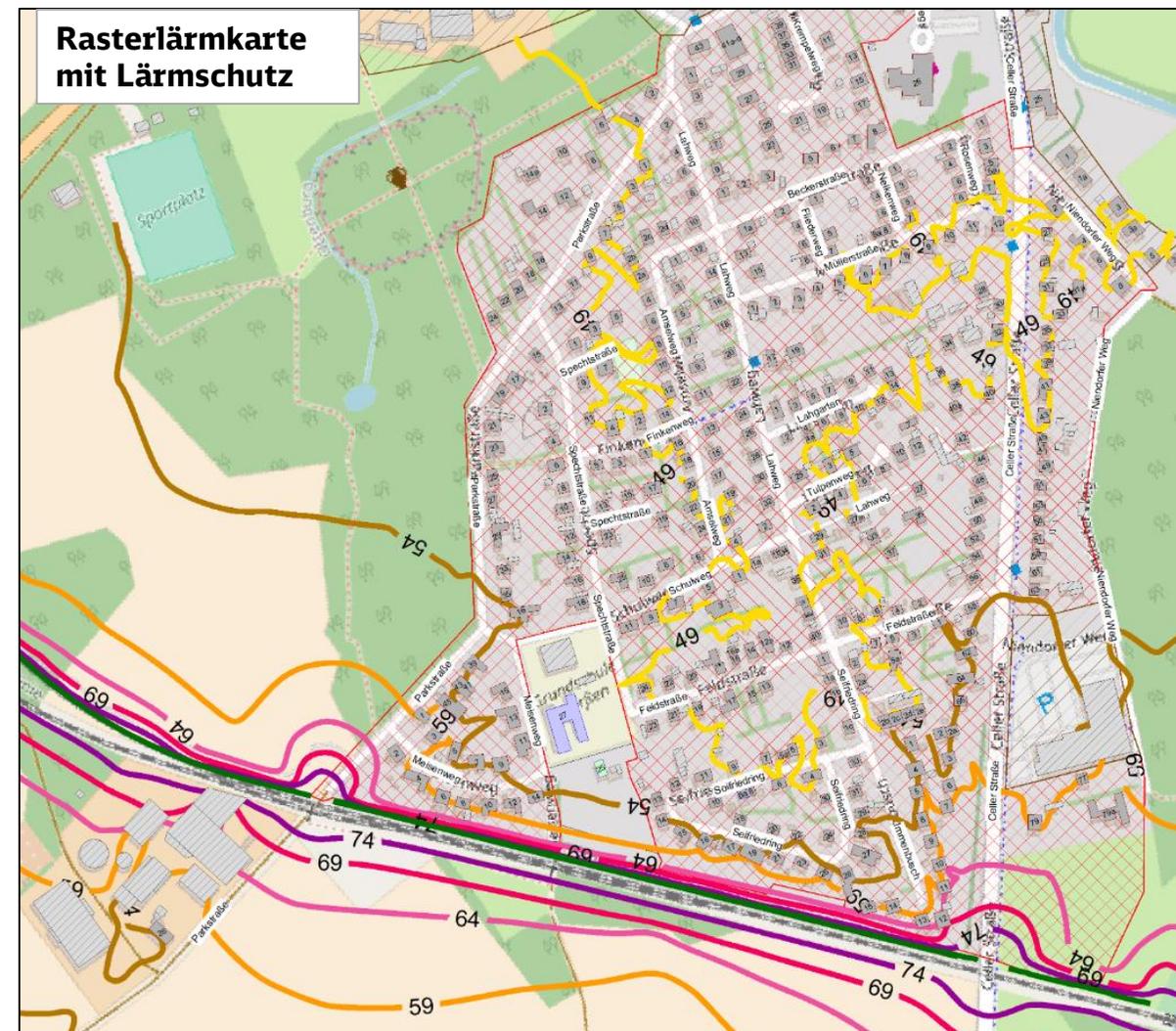
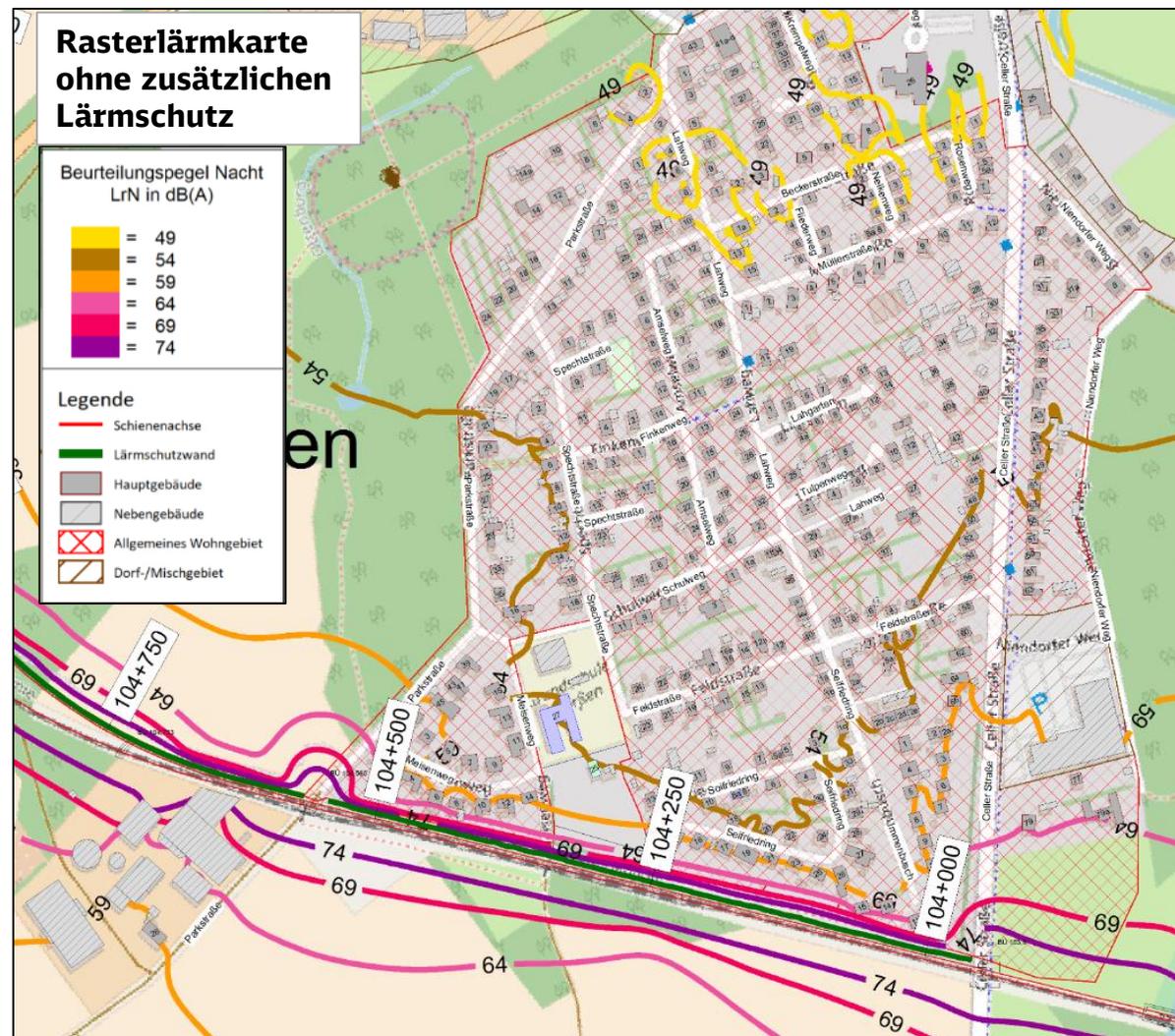
Neues von der Strecke

Veerßen – Plan der aktiven Lärmschutzmaßnahmen



Neues von der Strecke

Veerßen – Rasterlärmkarte (Nacht)



Neues von der Strecke

Veerßen Visualisierung



Neues von der Strecke

Lärm- & Erschütterungsschutz

Ablauf Erschütterungstechnische Untersuchung

- Festlegung des Betroffenheitskorridors und Modellerstellung im betroffenen Korridor (inkl. Gebäude- und Höhendaten auf Basis von Ortsbesichtigungen, Gebietseinstufungen, Erfassung von Streckeneigenschaften)
- Bestimmung der Nutzungsart von Gebäuden (auf Basis objektgenauer Ortsbesichtigungen)
- Durchführung der Referenzmessungen (Geländereferenzmessungen und Gebäudereferenzmessungen)
- Berechnung, Beurteilung und Erstellung der Berichte zu betriebsbedingten (Erschütterungen nach Ausbau) und baubedingten (Erschütterung während Bauphase) Erschütterungsimmissionen für die jeweiligen Planfeststellungsabschnitte
- Vorschläge für Maßnahmen in Abhängigkeit der Kosten, der erreichten Reduktion der Erschütterungen, städtebaulicher Aspekte usw.
- Einreichung der Erschütterungstechnischen Untersuchungen als Teil der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt

1. Begrüßung
2. Das Projekt im Überblick
 - Aktueller Projektstand & Planfeststellung
 - Meilensteine
 - ? *Fragen & Antworten*
- 3. Neues von der Strecke**
 - Lärm- & Erschütterungsschutz
 - ? *Fragen & Antworten*
 - **Kreuzungen**
 - ? *Fragen & Antworten*
4. Abschluss & Ausblick

Neues von der Strecke

Kreuzungen

Grundsätzliches

- Die Änderung einer niveaugleichen Kreuzung nach Eisenbahn-Kreuzungs-Gesetz hat zu erfolgen *„wenn und soweit es **die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs** unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert“*
- Aus Sicht der Bahn besteht keine Notwendigkeit die Art der Kreuzung zu ändern, wenn die Sicherheit und die Abwicklung des Schienenverkehrs an den Bahnübergängen gewährleistet ist.
- Der zuständige Straßenbaulastträger bewertet in Abstimmung mit den Vertretern der Feuerwehr und des Rettungswesens, ob die Art der Kreuzung für die Sicherheit und die Abwicklung des Verkehrs auf der Straße weiterhin geeignet ist.

Neues von der Strecke

Kreuzungen

Übersicht: Änderungen an bestehenden Kreuzungen

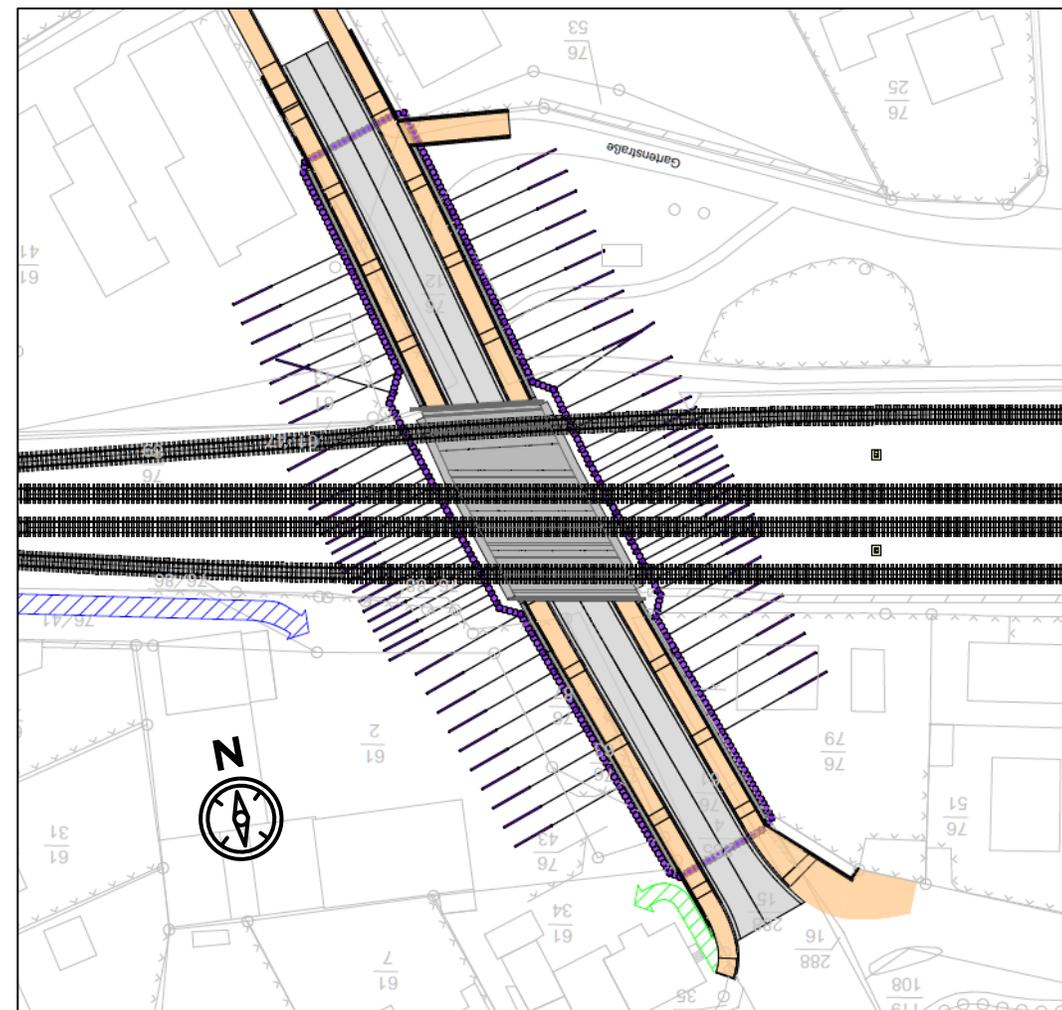
Straße	BÜ km	Kategorie	Aktueller Stand	Geplant
L270 (Wieren)	93,8	Landesstraße	Entwurfsplanung	Ersatz durch Eisenbahnüberführung (EÜ)
bei Stederdorf	99,6	Wirtschaftsweg	In Abstimmung	Auflösung und alternative Anbindung der Grundstücke
Niendorf II (Alte Dorfstraße)	101,2	Gemeindestraße	In Abstimmung	Auflösung und alternative Anbindung der Grundstücke

Neues von der Strecke Kreuzungen

Wieren, Straßenüberführung der L270



Luftbild BÜ km 93,8 (L270) in Wieren / Quelle: DB Netz AG

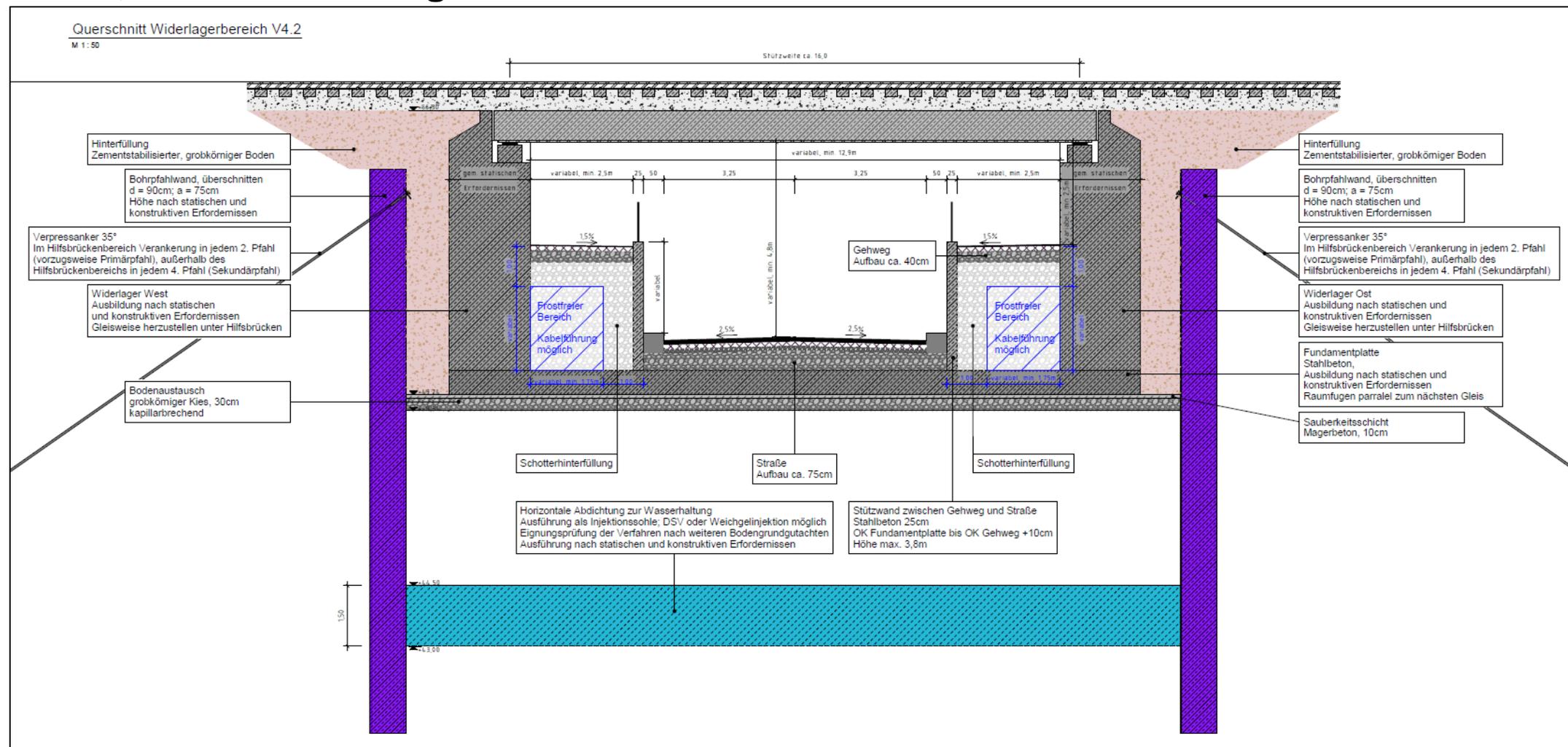


Ausschnitt eines Lageplans

Neues von der Strecke

Kreuzungen

Wieren, Straßenüberführung der L270



Ausschnitt eines Querschnittes

Neues von der Strecke

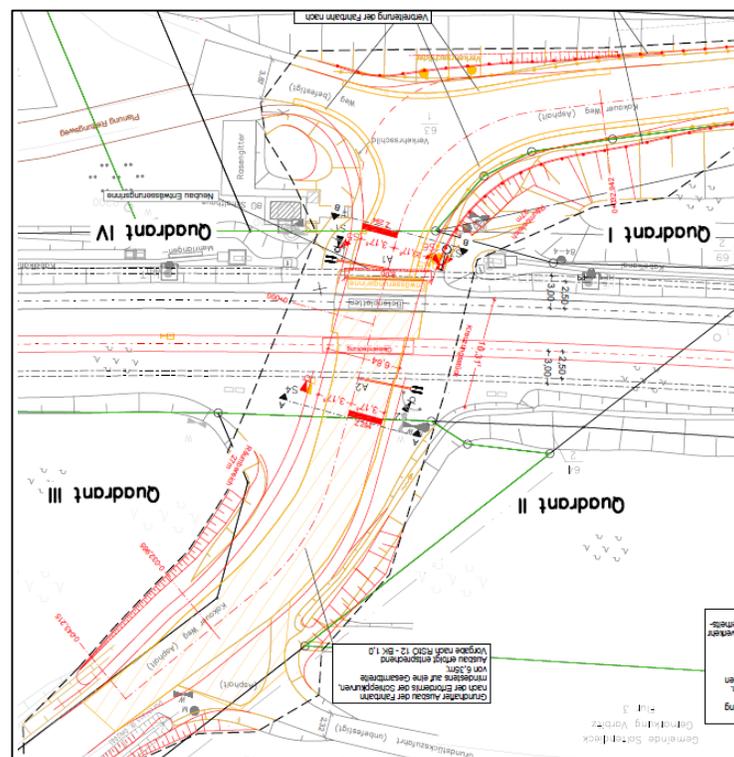
Kreuzungen

Anpassungen der übrigen Bahnübergänge

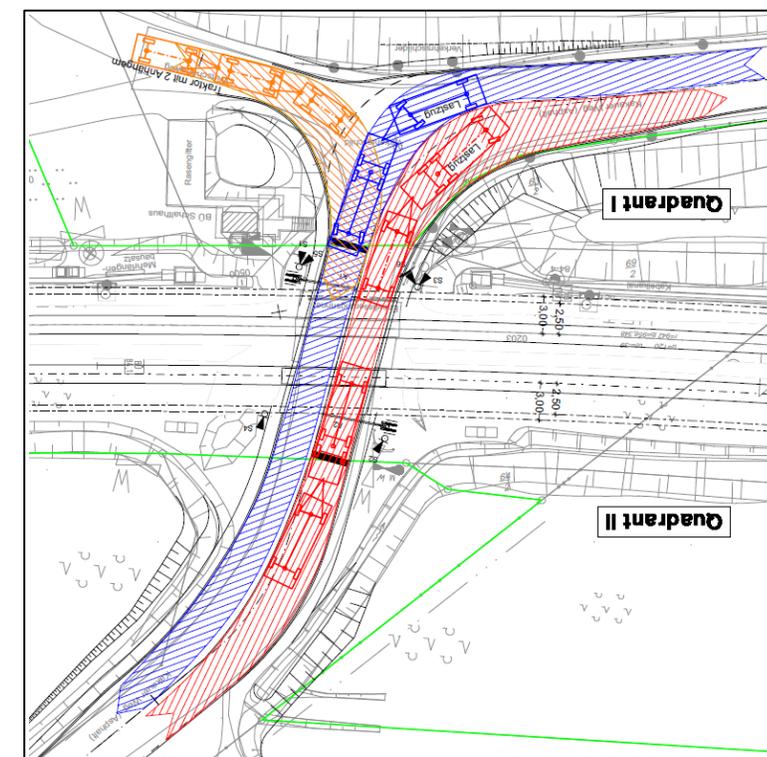
- Straßenbreiten, Kuppen und Wannen, Schleppkurven
- Schrankenanlagen, LST



Luftbild Bahnübergang km 84,1 (Kakauer Weg)
Quelle: DB Netz AG



Ausschnitt eines Lageplans



Ausschnitt eines Schleppkurvenplans

Neues von der Strecke

Kreuzungen

Schrankenschließzeiten - Grundsätzliches

Die durch das Projekt vorab ermittelten Schrankenschließzeiten sind eine Prognose, die aufgrund der Vielzahl von Prämissen und Annahmen nur einen groben Anhalt darstellen können. Prämissen sind unter anderem:

- Länge, Art und Geschwindigkeit des Zuges
- Tatsächlicher Kreuzungszeitpunkt der Züge (Fahrplan & -abweichungen)
- Zugkreuzungen

- ! *Schließzeit pro Zugdurchfahrt berücksichtigt nicht die Möglichkeit sich kreuzender Züge*
- ! *Die durchschnittliche Schließzeit in min/h stellt die Summe der Einzelschließzeiten dar*

Neues von der Strecke

Kreuzungen

Schrankenschließzeitenprognose

aktuell



Prognose 2030

Straße	BÜ km	Kategorie	Durchschnittliche Schließzeit (ca.)			Durchschnittliche Schließzeit (ca.)		
			Tag summiert in min/h	Nacht summiert in min/h	Minuten pro Zugfahrt	Tag summiert in min/h	Nacht summiert in min/h	Minuten pro Zugfahrt
L 6 (bei Klein Grabenstedt)	69,8	Landesstraße	6-7	7-8	03:00	17-18	22-23	02:10
K 25 (bei Nienbergen)	72,0	Kreisstraße	4-5	5-6	02:10	14-15	19-20	01:50
Thune (Kirchweg)	74,2	Gemeindestraße	6-7	6-7	02:40	16-17	21-22	02:00
bei Gledeberg	79,1	Gemeindestraße	3-4	4-5	01:40	13-14	18-19	01:40
Varbitzer Bahnhof	82,6	Gemeindestraße	5-6	6-7	02:30	16-17	22-23	02:10
Varbitz (Stummelbergstraße)	83,5	Gemeindeverbindungsstraße	5-6	6-7	02:30	15-16	19-20	01:50
Varbitz (Kakauer Weg)	84,1	Gemeindeverbindungsstraße	4-5	4-5	02:00	25-26	32-33	02:50
L 265 (in Soltendieck)	86,2	Landesstraße	7-8	8-9	03:10	26-27	35-36	03:20
bei Heuerstorf (Hans-Grün Str.)	88,1	Gemeindeverbindungsstraße	4-5	5-6	02:00	16-17	23-24	02:10
bei Heuerstorf (Auf der Masch)	88,7	Gemeindestraße	4-5	5-6	02:00	17-18	23-24	02:10
bei Köнау	90,2	Gemeindestraße	3-4	4-5	01:50	11-12	16-17	01:30

Neues von der Strecke

Kreuzungen

Schrankenschließzeitenprognose

aktuell



Prognose 2030

Straße	BÜ km	Kategorie	Durchschnittliche Schließzeit (ca.)			Durchschnittliche Schließzeit (ca.)		
			Tag summiert in min/h	Nacht summiert in min/h	Minuten pro Zugfahrt	Tag summiert in min/h	Nacht summiert in min/h	Minuten pro Zugfahrt
K 6 (bei Drohe)	91,4	Kreisstraße	4-5	5-6	02:00	11-12	16-17	01:30
Drohe	91,9	Gemeindeverbindungsstraße	6-7	7-8	02:50	17-18	23-24	02:10
Bollensen (Forstweg)	95,6	Gemeindeverbindungsstraße	4-5	4-5	01:30	12-13	16-17	01:30
Klein Bollensen	96,8	Gemeindeverbindungsstraße	6-7	5-6	02:00	23-24	27-28	02:30
Stederdorf (Braune-Hirsch-Str.)	98,1	Gemeindestraße	5-6	3-4	01:40	22-23	25-26	02:10
K 17 Stederdorf (Bahnhofstraße)	98,3	Kreisstraße	7-8	5-6	02:00	30-31	36-37	03:10
K 7 Niendorf II (An den Bruchwiesen)	101,1	Kreisstraße	4-5	4-5	01:30	15-16	19-20	01:40
Niendorf II (Holdenstedter Weg)	101,4	Gemeindestraße	4-5	4-5	01:30	12-13	16-17	01:30
Veerßen (Celler Straße)	103,9	Gemeindestraße	6-7	5-6	02:00	17-18	22-23	01:50
Veerßen (Parkstraße)	104,5	Gemeindestraße	6-7	5-6	02:10	17-18	22-23	01:50

1. Begrüßung

2. Das Projekt im Überblick
 - Aktueller Projektstand & Planfeststellung
 - Meilensteine
 - ? *Fragen & Antworten*

3. Neues von der Strecke
 - Lärm- & Erschütterungsschutz
 - ? *Fragen & Antworten*
 - Kreuzungen
 - ? *Fragen & Antworten*

- 4. Abschluss & Ausblick**

Informieren und auf dem Laufenden bleiben:

- Relaunch der Webseite ostkorridor.de als zentrale Informationsplattform
- Fortsetzung der Runden Tische mit Politik, Verwaltung und Vereinen/Verbänden
- Regelmäßige Bürgerinformationsveranstaltungen vor Ort (entlang der gesamten Strecke & im Knoten)

 Sie haben eine spezifische Frage und möchten mit uns in Kontakt treten? Schreiben Sie uns: OstkorridorNord@deutschebahn.com

 Sie möchten mehr über das Projekt erfahren und auf dem Laufenden bleiben? Besuchen Sie uns unter: www.ostkorridor.de/nord

Vielen Dank