

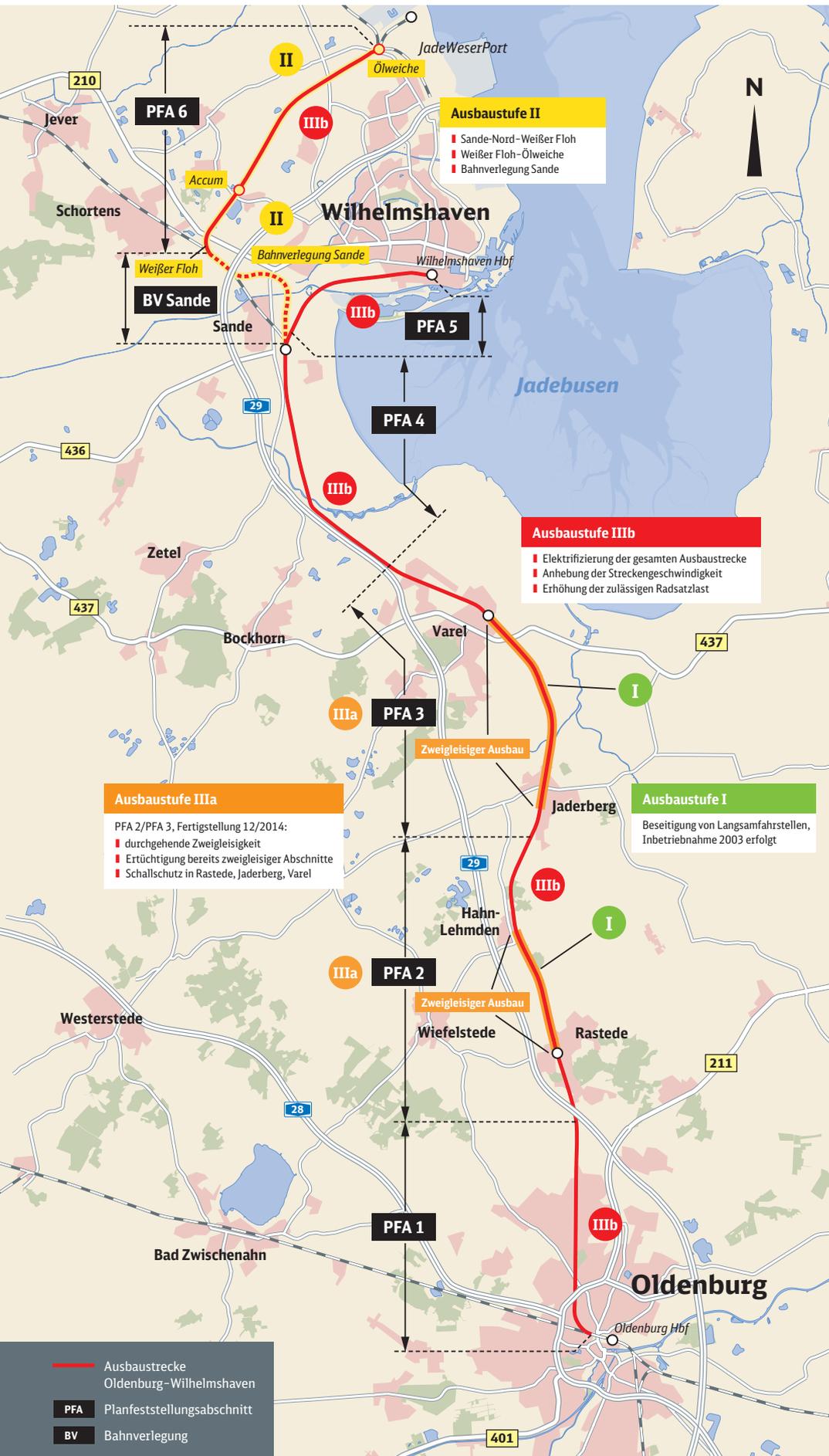
# Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven

## Bahnverlegung Sande

Zweigleisiger Neubau und Elektrifizierung der Strecke  
Bahnverlegung und Gleisneubau  
**Die Basis der Zukunft.**



Kofinanziert von der Fazilität  
„Connecting Europe“ der Europäischen Union



Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven



Der Streckenabschnitt zwischen Rastede und Varel ist seit 2012 durchgehend zweigleisig ausgebaut.

# Erneuerung und zweigleisiger Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven

Mit dem Ausbau der bestehenden Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven soll eine leistungsfähige Anbindung des Containerhafens JadeWeserPort an das nationale und europäische Schienennetz geschaffen werden. Der im September 2012 in Betrieb genommene Tiefwasserhafen kann von den weltgrößten Containerschiffen angelaufen werden. Für die Zukunft wird deshalb für die Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven ein deutlich höheres Güterzugaufkommen prognostiziert. Der durchgehend zweigleisige Ausbau sowie die Erneuerung der Strecke Oldenburg–Sande–Wilhelmshaven/Containerhafen sollen sicherstellen, dass die Eisenbahninfrastruktur auch künftigen Anforderungen gerecht wird.

Auf der Basis von Verkehrsgutachten zur Schienenhinterlandanbindung sowie Festlegungen im Bundesverkehrswegeplan wurde ein mehrstufiger Ausbauplan für die Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven entwickelt. Im Rahmen der Ausbaustufen I und II wurden vor allem die Langsamfahrstellen auf der Strecke beseitigt und der JadeWeserPort an die Strecke angebunden.

Darüber hinaus sieht die Ausbaustufe IIIb auch die Elektrifizierung der Strecken Oldenburg–Wilhelmshaven

und Sande–JadeWeserPort vor. Weitere Maßnahmen sind die Errichtung von Schallschutzanlagen und die Erneuerung von Signal- und Gleisanlagen. Zur Erhöhung der zulässigen Achslast (Radsatzlasten) sowie der Geschwindigkeit auf 120 Kilometer pro Stunde wird der Schienenuntergrund umfangreich ertüchtigt.

Die zum Teil sehr aufwendigen Maßnahmen zur Verbesserung des Untergrundes, vor allem in den nördlichen Streckenabschnitten in allen Baustufen, bilden dabei den umfangreichsten Teil des Gesamtprojekts.

## Die Ausbaustufen in der Übersicht:

### Ausbaustufe I (seit 2003 in Betrieb):

- Beseitigung von Langsamfahrstellen

### Ausbaustufe II:

- Weißer Floh–Ölweiche (seit 2011 in Betrieb): Einrichtung Kreuzungsbahnhof Accum, Aufrüstung des Industriestammgleises mit Einbau neuer Leit- und Sicherungstechnik, Einführung des Regelzugbetriebes (bisher nur Rangierbetrieb), Schallschutzmaßnahmen Accum
- Sande–Nord–Weißer Floh: Neubau 2. Gleis, Schallschutzmaßnahmen (Fertigstellung 2016)

- Bahnverlegung Sande: Neubau eines zweigleisigen Streckenabschnitts östlich der Ortschaft Sande und Rückbau des bisherigen eingleisigen Streckenabschnittes sowie der Bahnübergänge im Ort, Schallschutzmaßnahmen

### Ausbaustufe IIIa (2014 fertiggestellt):

- durchgehend zweigleisiger Ausbau zwischen Rastede und Varel
- Untergrundverbesserung zwischen Rastede und Varel
- Ertüchtigung der bereits vorhandenen zweigleisigen Abschnitte
- Schallschutzmaßnahmen in Rastede, Jaderberg und Varel

### Ausbaustufe IIIb:

- Elektrifizierung der gesamten Ausbaustrecke
- Streckenertüchtigung und Untergrundverbesserung Oldenburg–Rastede und Varel–Sande
- Schallschutzmaßnahmen in den Planfeststellungsabschnitten 1, 4, 5 und 6
- Anhebung der Streckengeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h
- Erhöhung der zulässigen Radsatzlast von 22,5 auf 23,5 Tonnen
- Neubau Elektronisches Stellwerk (ESTW) im Bahnhof Sande
- Einrichtung Kreuzungsbahnhof Ölweiche

Die eingleisige Strecke wird vollständig zurückgebaut.



## Bahnverlegung Sande und Gleisneubau Sande bis Abzweigstelle „Weißer Floh“

Die vorhandene Bahnstrecke Sande–Jever (Strecke 1540) ist eine für maximal 80 Kilometer pro Stunde ausgelegte eingleisige Nebenbahn. Sie befindet sich nahezu auf Geländeneiveau und hat keine nennenswerte Längsneigung. Die Strecke durchquert von Südosten kommend die Gemeinde Sande, Landkreis Friesland, parallel zur Kreisstraße 294 und grenzt teilweise unmittelbar an die Wohnbebauung.

Im Rahmen des Projekts Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven sollte auch dieser rund 4,7 Kilometer lange eingleisige Streckenabschnitt für die künftigen Anforderungen ausgebaut werden. Eine bedarfsgerechte Anpassung der vorhandenen Strecke an das prognostizierte Verkehrsaufkommen ist in diesem Abschnitt aus technischer Sicht nicht möglich. Der zunehmende Schienengüterverkehr würde zu einer deutlichen Zunahme der Schrankenschließungen auf den vier im Ortsbereich vorhandenen Bahnübergängen führen. Die damit verbundene Verlängerung der Schrankenschließzeiten

würde insbesondere den Verkehr auf den innerörtlich und überregional wichtigen Kreisstraßen K 312 und K 294 massiv behindern. Zudem lässt sich das betrieblich notwendige zweite Gleis in der Ortslage aufgrund angrenzender Wohnbebauung nicht realisieren. Aus diesen Gründen wird die bisherige eingleisige innerörtliche Bestandsstrecke durch den Neubau einer rund sechs Kilometer langen zweigleisigen Trasse östlich der Ortschaft Sande ersetzt. Nach Abschluss der Arbeiten wird die Bestandsstrecke in diesem Bereich komplett zurückgebaut. Damit entfällt künftig auch der Haltepunkt Sanderbusch.

Die neue Trasse der Bahnverlegung Sande beginnt nördlich des Bahnhofs Sande. Sie quert die Kreisstraße K 312 und führt in einem großen Bogen in Hochlage über den „Ems-Jade-Kanal“. Mit Kreuzung der Landesstraße L 815 folgt die neue Trasse in westlicher Richtung dem Verlauf eines Baches, um eine großflächige Zerschneidung der Bewirtschaftungsflächen zu ver-

meiden. Nach Querung der verlegten Kreisstraße K 294 trifft die neue Trasse auf die bestehende Bahnstrecke und unterquert die Straßenbrücke der Autobahn A 29. Bis zum Abzweig „Weißer Floh“ wird dieser Abschnitt ebenfalls zweigleisig ausgebaut. Die am „Weißen Floh“ nach Nordosten abzweigende eingleisige Güterverkehrsstrecke bindet den JadeWeserPort und die Industriegebiete nördlich von Wilhelmshaven an. Nach Nordwesten setzt sich die bestehende Strecke Richtung Jever und Esens fort. Die Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnitts ist für 2021 und die Gesamteinbetriebnahme der Elektrifizierung für 2022 vorgesehen.

Zu den weiteren geplanten Maßnahmen der Bahnverlegung Sande zählen die Elektrifizierung der Strecke, der Bau neuer Straßen- und Eisenbahnüberführungen und der Bau von Schallschutzwänden. Bestehende Bahnübergänge können im Anschluss der Arbeiten beseitigt werden. Auch die Leit- und Sicherungstechnik wird an die künftigen Anforderungen angepasst.



Geplanter Streckenverlauf der Bahnverlegung Sande



Am Ems-Jade-Kanal entsteht ein landschaftlich angepasstes Brückenbauwerk.

## Ingenieurbauwerke

### Eisenbahnüberführungen (EÜ) und Straßenüberführungen (SÜ)

#### SÜ Kreisstraße K 312

Die neue Trasse der Bahnverlegung Sande kreuzt östlich der Ortschaft die Kreisstraße K 312. Diese wird über Rampen und ein Brückenbauwerk künftig über die Bahntrasse geführt. Auch die in diesem Bereich verlaufende Ölpipeline wird durch ein Schutzbauwerk gesichert. Die Straßenüberführung wird mit einem Geh- und Radweg ausgestattet und zeitgleich mit der neuen Bahntrasse errichtet.

#### Amphibiendurchlass

Das Rahmenbauwerk ermöglicht den Amphibien das gefahrlose Unterqueren der Bahnanlage. Schräge Flügelwände an den Durchlassöffnungen dienen als Leiteinrichtung für die wandernden Tiere.

#### EÜ Viehtrift

Rund 500 Meter nördlich der SÜ Kreisstraße K 312 ist der Neubau der EÜ Viehtrift geplant. Dieses Bauwerk soll

das Unterqueren der Bahnanlage für den Viehtrieb sicherstellen.

#### Durchlass Neufelder Graben

200 Meter vor dem Ems-Jade-Kanal entsteht ein Durchlass mit einer lichten Weite von 1,7 Metern und einer lichten Höhe von 1,8 Metern. Der Durchlass führt den Neufelder Graben unter der neuen Eisenbahntrasse hindurch. Zusätzlich wird hier durch einen Absatz (Berme) oberhalb des Wasser-

spiegels eine Querungsmöglichkeit für Kleintiere geschaffen. Die beidseits der neuen Bahntrasse liegenden Entwässerungsgräben werden an den Neufelder Graben angeschlossen.

#### EÜ Ems-Jade-Kanal

Die Eisenbahnüberführung über den Ems-Jade-Kanal ist das größte Brückenbauwerk der Bahnverlegung Sande. Die Brücke erreicht eine lichte Höhe von rund 4,5 Metern über dem Wasserspiegel des Ems-Jade-Kanals. Die 83 Meter lange Brücke besteht aus drei Feldern, deren Stützweiten 25 Meter, 33 Meter und 25 Meter betragen. Das Bauwerk wird auf einer Bohrpfahlgründung (bis zu 20 Meter tief) mit Pfahlkopfplatten, zwei massiven Widerlagern und zwei massiven Pfeilern errichtet. Aus statischen und gestalterischen Gründen werden die Träger abgeschrägt, was die Konstruktion leichter erscheinen lässt.



Wichtige Leitungen und Pipelines queren die Trasse.

#### SÜ Landesstraße L 815 und SÜ Maade

Die Trasse der Bahnverlegung Sande kreuzt nördlich von Sanderbusch die Landesstraße L 815. Die Straßenbrücke wird mit einem Geh- und Radweg über die künftige Bahntrasse geführt. Die



Visualisierung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Ems-Jade-Kanal

Straßenüberführung wird zeitgleich mit der neuen Bahntrasse errichtet. Im weiteren Verlauf der neuen Straßenüberführung wird über der Maade ein weiteres Brückenbauwerk mit Geh- und Radweg realisiert.

#### **SÜ Kreisstraße K 294**

Die K 294 wird mit einem neuen Brückenbauwerk über die Bahnverlegung Sande geführt. Das Bauwerk wird mit Geh- und Radweg ausgestattet und zusammen mit der Bahntrasse errichtet. Die „Roffhausener Landstraße“ wird höhengleich an die neue K 294 angeschlossen. Der „Sillandweg“ wird verlegt und ebenfalls an die neue K 294 angebunden.

#### **SÜ Bundesautobahn A 29**

Bei der 1982 gebauten Autobahnbrücke der A 29 handelt es sich um eine 7-feldrige Spannbetonplattenbrücke mit einer Gesamtlänge von circa 250 Metern. Diese wird ohne bauliche Maßnahmen am Brückenbauwerk durch die neue Bahntrasse unterquert. Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung ist lediglich der Anbau eines Berührungsschutzes erforderlich.

#### **EÜ Upjeversches Tief**

Die neue eingleisige Eisenbahnüberführung quert das Upjeversche Tief in einem Abstand von circa 25 Metern südöstlich der bereits 2016 im ersten Planungsabschnitt gebauten eingleisigen Eisenbahnüberführung. Wegen des instabilen Baugrunds erhalten die Widerlager eine Tiefgründung mit Bohrpfählen.

#### **Schutzbauwerk für Pipelines**

Rund 250 Meter nördlich des Upjeverschen

Tiefs kreuzt die neue Bahntrasse Rohrleitungen. Das vorhandene Pipelinebündel mit drei Leitungen sowie zwei verlegten Leerrohren wird durch ein Bauwerk vor möglichen Einwirkungen aus der Dammerstellung und dem Bahnverkehr wirksam geschützt.

#### **Beseitigung von Bahnübergängen (BÜ)**

Durch den Bau der Bahnverlegung Sande werden alle im Bereich der Bestandsstrecke vorhandenen Bahnübergänge und Kreuzungsbauwerke zurückgebaut. Im Ortsbereich Sande betrifft dies vier gesicherte Bahnübergänge:

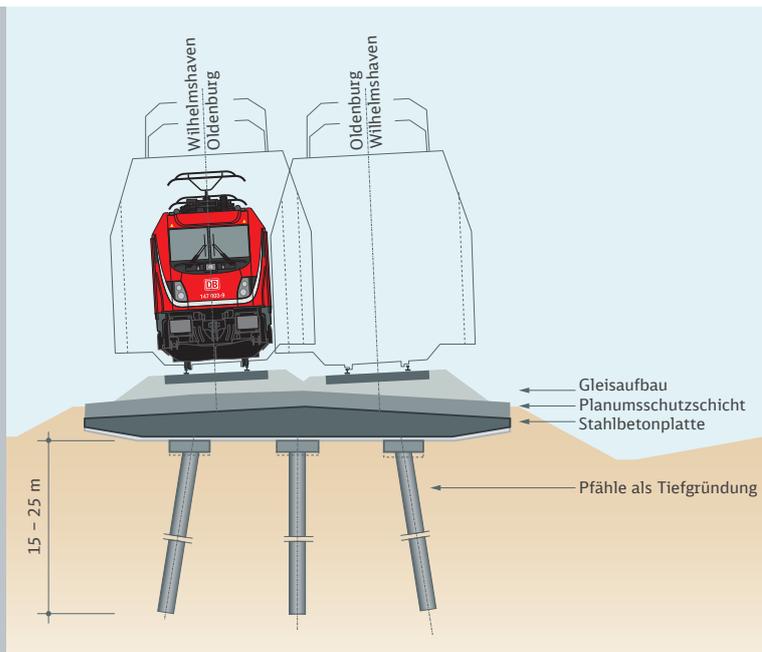
- BÜ Kreisstraße K 312 Wilhelmshavener Straße
- BÜ Fuß- und Radweg Am Bulsterdeich
- BÜ Kreisstraße K 294 Hauptstraße
- BÜ Sillandweg

Darüber hinaus entfallen künftig die höhengleichen, nicht technisch gesicherten Bahnübergänge im Verlauf des Wanderwegs Ems-Jade-Kanal und einer Privatzufahrt.



Haltepunkt Sanderbusch

Fahrweg-  
tiefgründung



### Sonderbauverfahren

Der Baugrund im Planungsbereich der Bahnverlegung und des weiteren Streckenabschnitts bis zum Abzweig Weißer Floh ist relativ instabil und für den Bau von Verkehrswegen daher sehr ungünstig. Die Böden stammen aus historischen Überflutungen (Kleiböden) oder sind durch das Vorkommen organischer Schichten wie zum Beispiel Torf weich und sehr kompressibel. Mit speziellen Bauverfahren werden die Untergrundsichten deshalb stabilisiert, um den Beanspruchungen des künftigen Schienenverkehrs gerecht zu werden.

### Dammvorschüttung mit Auflast

Ziel des gewählten Auflastverfahrens ist die Verdichtung (Konsolidierung) des Untergrundes. Das dabei austretende Wasser wird in eine Filterschicht unter der Dammaufstandsfläche und von dort in Seitengräben abgeleitet. Der Dammaufbau erfolgt mit Sand in einzelnen Schüttagungen von bis zu einem Meter Dicke. Der bauzeitliche Damm wird gegenüber dem Endzustand um drei Meter höher sowie mit einer steileren Böschungsneigung hergestellt, um eine entsprechende Auflast zu erzielen. Die Gesamtliegezeit wurde aus

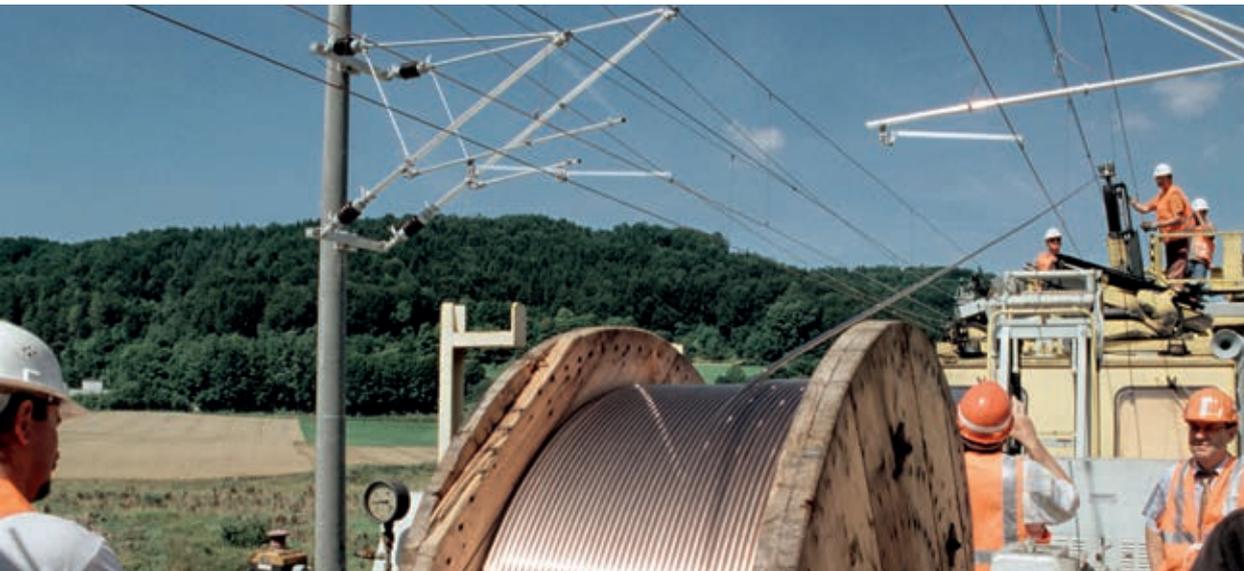
wirtschaftlichen und zeitlichen Gründen auf 450 Tage angesetzt. Danach wird die Auflast zurückgebaut. Das gleiche Bauverfahren wird zeitgleich auch für die Straßendämme der SÜ K 312, L 815 und K 294 angewandt. Um die erforderliche Sandmenge insbesondere hinsichtlich der Auflast zu reduzieren, werden im Bereich der Bahn- und Straßendämme geokunststoffummantelte Säulen eingesetzt. Insgesamt werden 950.000 Kubikmeter Dammbaumaterial benötigt. Der Transport des Dammbaumaterials erfolgt über öffentliche Straßen in das Baufeld.

### Fahrwegtiefgründung

In Bereichen, in denen das Auflastverfahren aus Platzgründen nicht angewandt werden kann oder in Bereichen, in denen der Straßenverkehr während der Bauzeit aufrecht erhalten werden muss, kommen Fahrwegtiefgründungen zum Einsatz. Dabei dient eine Stahlbetondecke auf Pfählen als stabiler Untergrund für das Schotterbett und die Gleise. Zunächst werden dazu zwischen 15 und 25 Meter lange Bohrpfähle in den Boden eingebracht. Anschließend erfolgen die Betonarbeiten für die rund 1 Meter dicke und 11 Meter breite Stahlbetondecke. Mit diesem Verfahren wird der Untergrund in vier Abschnitten mit einer Gesamtlänge von rund 885 Metern stabilisiert.



Freilegen der Bohrpfahlköpfe der Fahrwegtiefgründung



Arbeiten zur Elektrifizierung der Strecke (Beispielbild)

---

## Technische Ausrüstung

### Leit- und Sicherungstechnik

Die Bahnverlegung Sande wird mit moderner, elektronischer Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet. Es werden Signale und die dazugehörigen technischen Anlagen errichtet und miteinander verkabelt.

### Oberleitungsanlagen

Die Bahnverlegung Sande sowie der anschließende Streckenabschnitt bis zum Abzweig Weißer Floh werden im Zuge des Streckenausbaus elektrifiziert. Die Oberleitungsmasten werden mit einem maximalen Abstand von rund 65 Metern errichtet. In Gleisbögen, auf Brückenbauwerken, Weichen usw. werden die Mastabstände an die jeweilige Situation angepasst. Nur für besondere technische Gegebenheiten, wie z. B. Maste auf Brücken (Ems-Jade-Kanal) sowie auf den Tragplatten der Fahrwegtiefgründung integrierte Maste, werden diese nicht gesondert gegründet, sondern auf den Bauwerken verankert. Im Planungsbereich betragen die Mastlängen in der Regel circa 10,5 Meter, die Fahrdrachthöhen 5,5 Meter über Schienenoberkante.

---

## Maßnahmen zum Immissions- und Naturschutz

### Lärmschutzwände

Bei Ausbau- und Neubaustrecken tritt die Lärmvorsorge in Kraft, die auf den gesetzlichen Bestimmungen des

Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) basiert. Paragraph 41 des Gesetzes sieht vor, dass beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche hervorgerufen werden dürfen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nur wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen in keinem angemessenen Verhältnis zum Schutzzweck stehen, kann von diesem Grundsatz abgewichen werden.

In einem Schallgutachten – von einem unabhängigen Gutachter im Auftrag der Bahn erstellt – werden die Schallimmissionswerte und die Veränderung durch die Baumaßnahme errechnet. Die Berechnungen basieren auf den aktuellen Verkehrsprognosen für das Jahr 2025. Für die Bemessung der Schallschutzmaßnahmen sind die Schallimmissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) verbindlich.

Im Rahmen des Streckenneubaus werden sieben Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 1.500 Metern errichtet. Die Höhen der Wände variieren in Abhängigkeit von der erforderlichen Schutzwirkung zwischen 1 und 3,5 Metern über Schienenoberkante. Die geplanten Lärmschutzwände bestehen in der Regel aus Aluminiumelementen, die auf der Gleisseite hochabsorbierend ausgeführt sind, um möglichst wenig Schall zu reflektieren.

Mit den geplanten Schallschutzwänden werden im gesamten Streckenbereich die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten, ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster sind deshalb nicht erforderlich.

---

## Erschütterungen

Beim Betrieb von Schienenverkehrswegen lassen sich Erschütterungen nicht vollständig vermeiden. Aufgrund der großen Abstände benachbarter Wohnhäuser zur neuen Bahntrasse sind Beeinträchtigungen durch Erschütterungen nicht zu erwarten.

---

## Baustellenlärm

Im gesamten Bauabschnitt werden die ausführenden Firmen dahingehend verpflichtet, lärmarme Bauverfahren und Baumaschinen einzusetzen. Jedoch sind im Zuge des Streckenbaus Lärmemissionen durch die Baumaschinen nicht vermeidbar. Bei der Beurteilung der zu erwartenden bauzeitlichen Lärmbelastungen wurde davon ausgegangen, dass die Arbeiten fast ausschließlich tagsüber stattfinden.

Alle Anwohner werden vor Baubeginn vom Vorhabenträger über den Ablauf der Bauarbeiten und die möglichen Lärmschutzmaßnahmen umfassend informiert. Außerdem sind während der Bautätigkeiten Ansprechpartner der örtlichen Bauüberwachung und der

Lärmschutzwand  
in der Ortschaft  
Ellenserdammersiel  
(zwischen Varel und  
Sande)



Baufirma ständig erreichbar. Das Baubüro mit Sitz der Bauüberwachung befindet sich am Sander Bahnhof (Bahnhofstraße 15 a). Die Ankündigungen von Nachtarbeiten werden rechtzeitig vorher an die Anwohner (per Handzettel) und die lokale Presse gegeben und im Internet unter [www.oldenburg-wilhelmshaven.de](http://www.oldenburg-wilhelmshaven.de) veröffentlicht.

Mit der frühzeitigen Information betroffener Anlieger sollen bauzeitliche Konflikte durch Lärmbelästigungen vermieden oder zumindest minimiert werden.

### **Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege**

Bei der Bahnverlegung Sande handelt es sich gemäß Anlage 1, Gesetz über Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), um ein Vorhaben, für das eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Auf Basis der umfangreichen Bestandsaufnahme und -bewertung der Schutzgüter und der Ermittlung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens zeigten die Konfliktanalyse und die Eingriffsbewertung folgende Ergebnisse: Das Vorhaben ist mit Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen/Tiere, Klima/Luft sowie Landschaft und Erholung verbunden. Durch Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen können Beeinträchtigungen vermieden bzw. in ihren Auswirkungen auf ein unerhebliches Maß

reduziert werden. Die verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen werden durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Insgesamt verbleiben nach Umsetzung der Maßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sowie der Erholungseignung.

### **Flurbereinigung**

Bei einem Neubau von Infrastrukturmaßnahmen mit komplexen Eingriffen in die Flächenstruktur wird zur Durchführung des Grunderwerbs ein Flurbereinigungsverfahren eingeleitet. Dieses

Verfahren wird vom Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems durchgeführt. Ziel des Flurbereinigungsverfahrens ist es, dass die landeskulturellen Nachteile aus dem Neubau der Eisenbahnstrecke gemildert oder vermieden werden. Darüber hinaus sollen die Flächen für das Projekt rechtzeitig und lagerichtig zur Verfügung stehen. Durch geeignete Flächentausche soll der Eingriff in die gewachsene Bewirtschaftungsstruktur gemildert werden. Das Wege- und Gewässernetz soll neu strukturiert werden, so dass den Betrieben keine schwerwiegenden Nachteile verbleiben und die Erreichbarkeit der Flächen sichergestellt ist.



Für Kühe und andere Vierbeiner wird ein Durchgang zur Unterquerung geschaffen.

<p><b>Übersicht: Ausgleichs- und Ersatz- maßnahmen</b></p>	<p>Anlage eines Amphibien- durchlasses bei Streckenkilometer <b>1,6</b></p>	<p>Anbringen von Nistkästen für Vögel <b>15</b></p>	<p>Entsiegelung von Straßen und Wegen <b>2,9 Hektar</b></p>
<p>Anlegen von flächigen Gehölz- strukturen <b>6,1 Hektar</b></p>	<p>Pflanzung von Einzelbäumen <b>150</b></p>	<p>Grünlandextensi- vierung, Anlage von Kleingewäs- sern und weitere Maßnahmen zur Entwicklung von Lebensräumen feuchter Standorte <b>21,2 Hektar</b></p>	<p>Aufforstung in den Landesforst- revieren Wildkamp und Hopels <b>2,9 Hektar</b></p>





## Infopunkt Bahnverlegung Sande

Der Infopunkt Bahnverlegung Sande liegt am Ems-Jade-Wanderweg auf der nördlichen Uferseite des Kanals und ist zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Die Aussichtsplattform im oberen Teil ist jederzeit frei zugänglich. Sie umfasst ein Fernrohr sowie Infotafeln zum Projekt. Im Erdgeschoss befindet sich zudem ein kleiner Ausstellungsraum. Hier sind weitere Hintergrundinformationen zu finden und zwei Exponate ausgestellt: ein Teil einer Schallschutzwand sowie eine Bremssohle. Termine für Infoveranstaltungen und geführte Begehungen werden auf der Projektwebseite angekündigt.

## Impressum

Herausgeber:  
DB Netz AG  
Regionalbereich Nord (I.NG-N-O)  
Ausbaustrasse Oldenburg-Wilhelmshaven  
Lindemannallee 3  
30173 Hannover  
E-Mail: [abs-ol-whv@deutschebahn.com](mailto:abs-ol-whv@deutschebahn.com)

Fotos:  
Harald Ganser/DB AG (Titel)  
Detlev Knauer/DB AG  
(S. 3, 4, 8, 10)  
Milena Chryssos/DB AG (S. 6, 12)  
AnyMotion (S. 7)  
Claus Weber/DB AG (S. 9)  
Zitzke – Fotolia (S. 11)

Änderungen vorbehalten,  
Einzelangaben ohne Gewähr.  
Stand April 2019



[www.oldenburg-wilhelmshaven.de](http://www.oldenburg-wilhelmshaven.de)