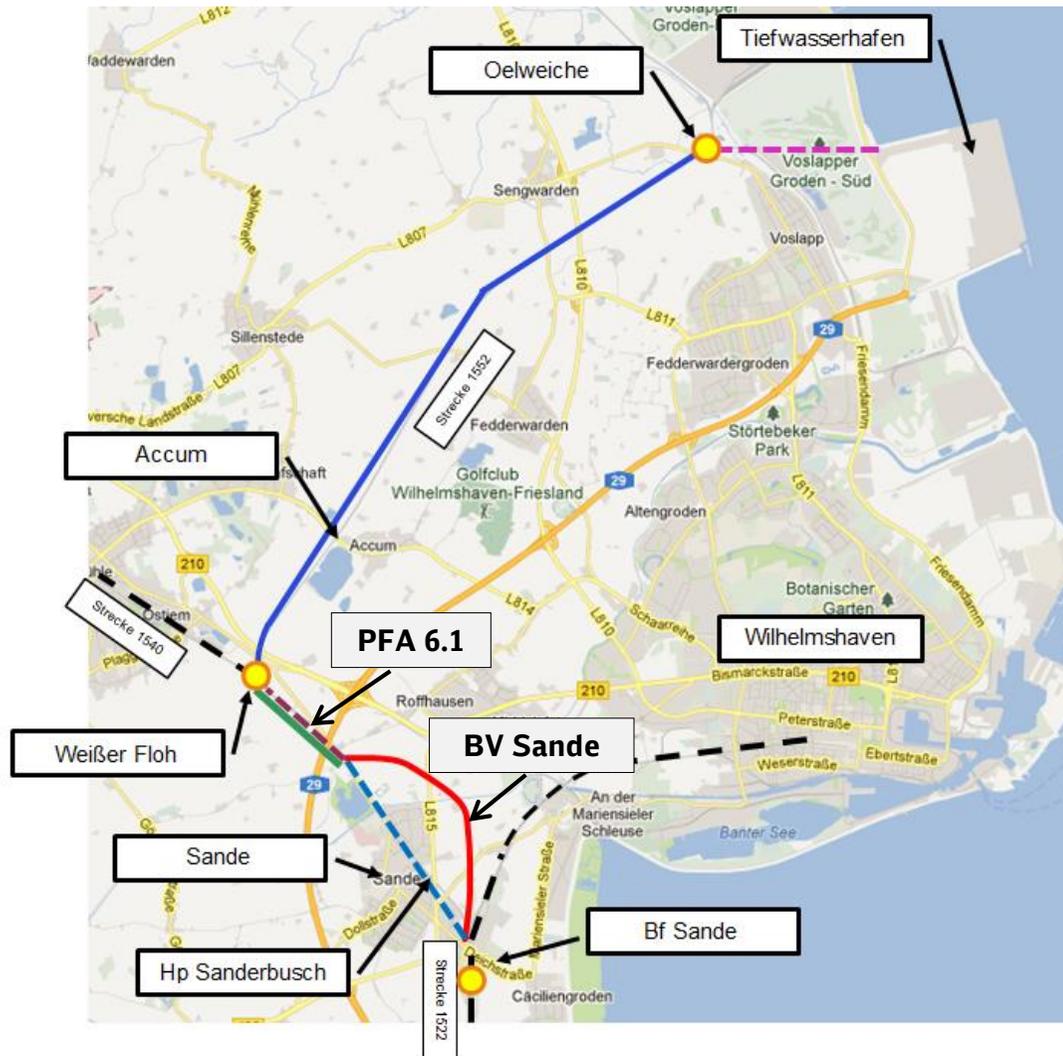




Foto: Volker Emersleben

Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven (ABS OL-WHV) Ausbaustufe IIa, Bahnverlegung Sande

ABS OL-WHV, Bahnverlegung Sande Lage im Netz



ABS Oldenburg-Wilhelmshaven

Ausbaustufe II (Anbindung JadeWeserPort)

Planungsabschnitt 1 (realisiert)

Planungsabschnitt 2 (realisiert)

Ausbaustufe IIa (Bahnverlegung Sande)

Geplante Bahnverlegung

Bestandsstrecke (Ortsdurchfahrt Sande)

Weitere Strecken

Bestandsstrecke PFA 6, Los 1 (Ausbau im Zuge der ABS IIIb (zweites Gleis))

Gleisanschluss JadeWeserPort

Infrastruktur Dritter

Sonstige Strecken

ABS OL-WHV, Bahnverlegung Sande Stand heute

- **Eingleisiger Streckenabschnitt** von **4,7 Kilometern** Länge
- Teilweise **unmittelbare Angrenzung** an die **Wohnbebauung**
- Daher **Ausbau** der vorhandenen Strecke aus technischer Sicht **nicht möglich**



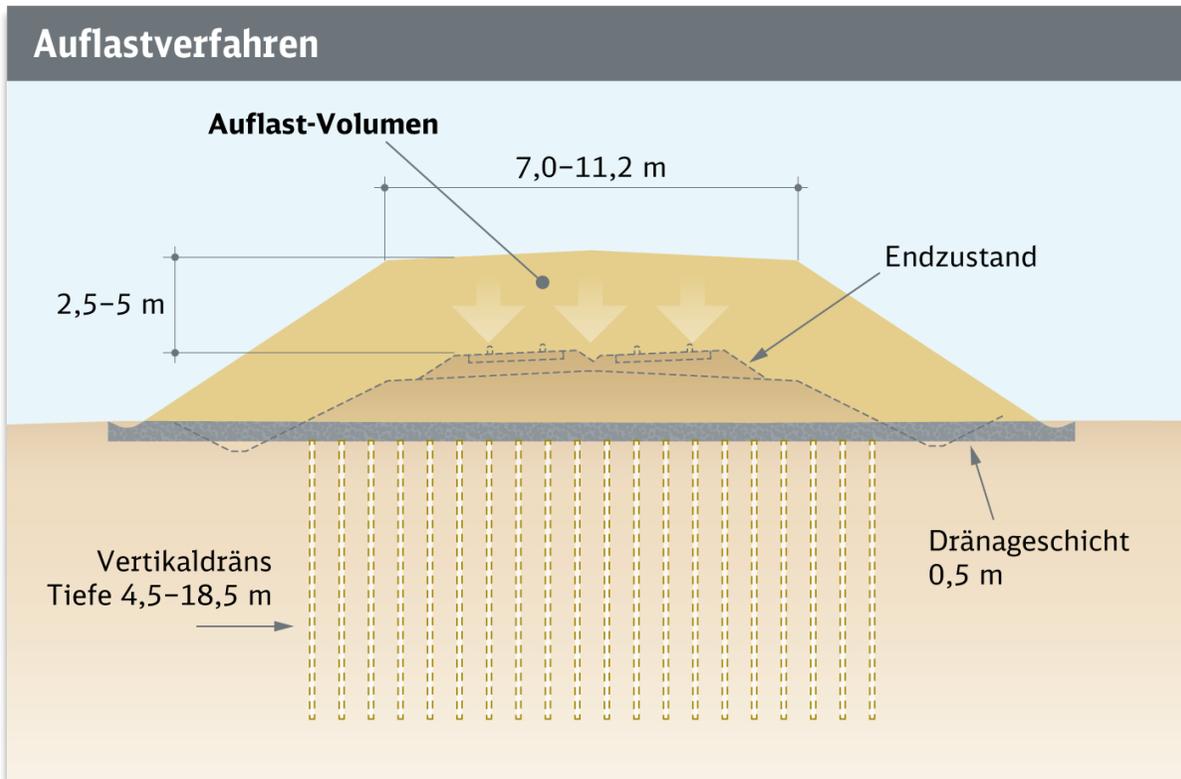
Moderne Infrastruktur

- **Neubau** einer rund **6 Kilometer** langen **zweigleisigen Trasse** östlich der Ortschaft Sande
- **Vollständiger Rückbau** der innerörtlichen **Bestandsstrecke** nach Abschluss der Bauarbeiten
- **Elektrifizierung** der gesamten Strecke
- Bau von **7 Schallschutzwänden** mit einer Gesamtlänge von **1,5 Kilometern**
- Anpassung der **Leit- und Sicherungstechnik**

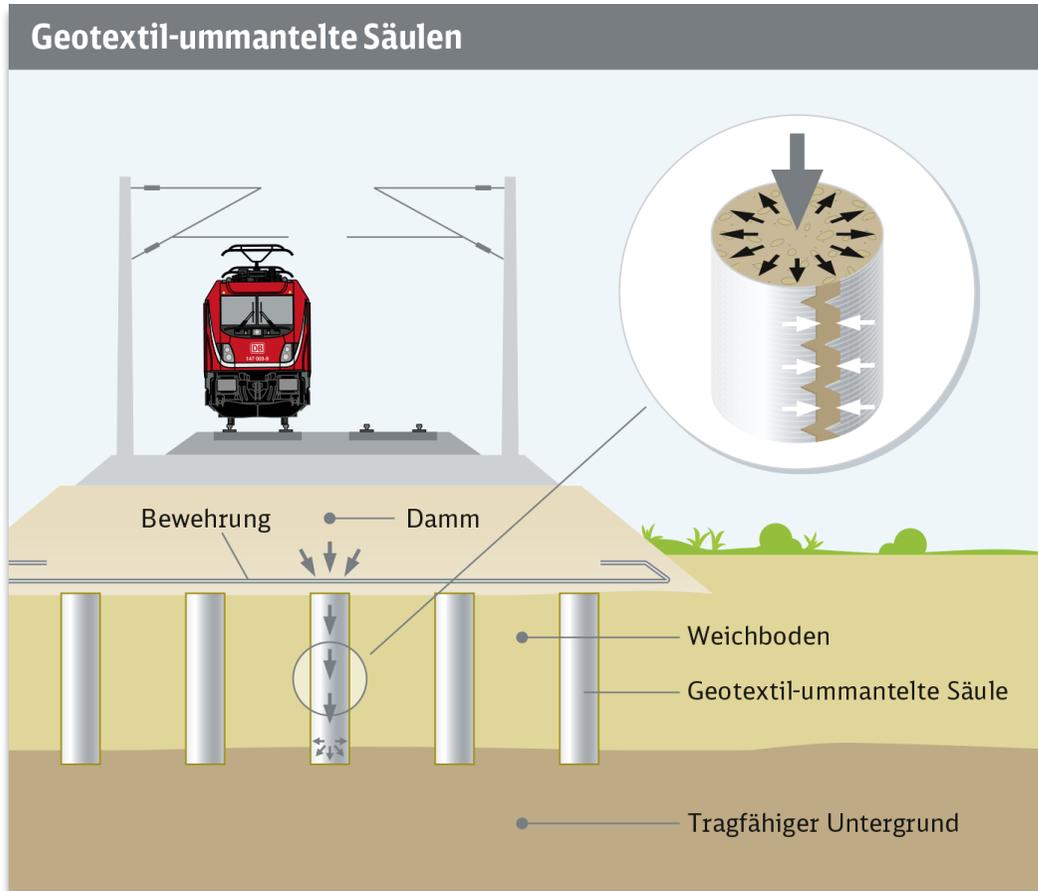


ABS OL-WHV, Bahnverlegung Sande

Maßnahmen zur Untergrundverbesserung, Auflastverfahren

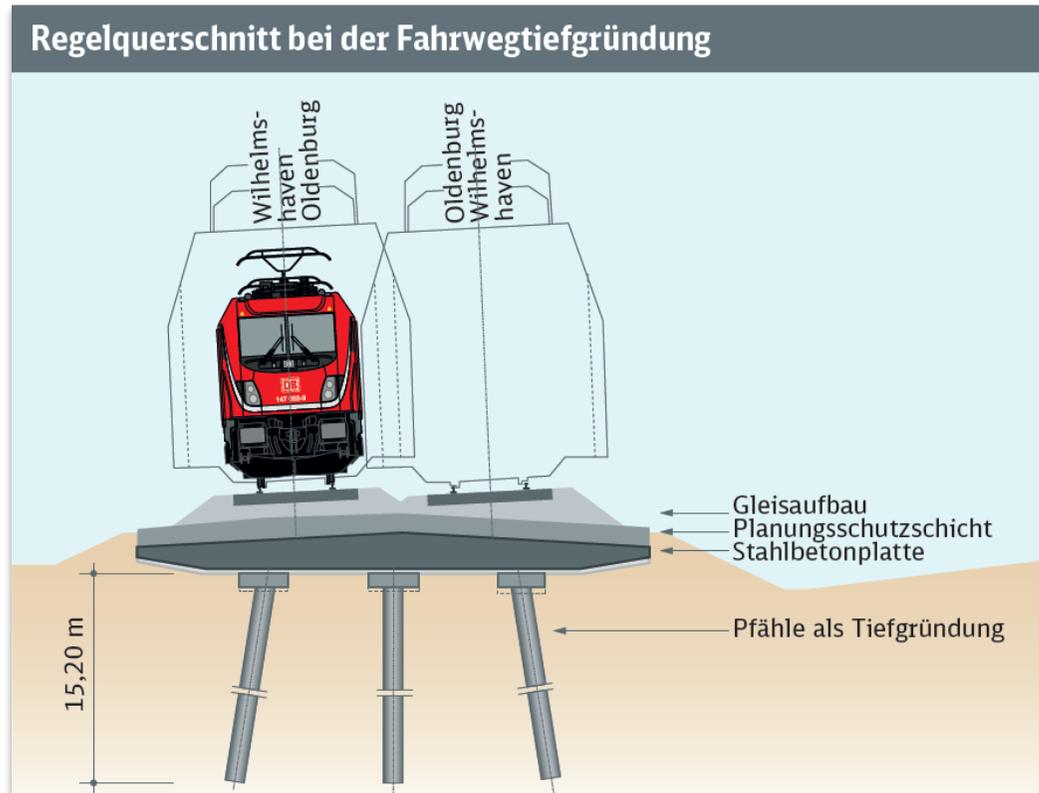


Das **Auflastverfahren** dient dazu, den Untergrund durch ein Gewicht, die sogenannte „Auflast“, zu verdichten. Dazu werden große Mengen an Sand zu einem sehr hohen Bahndamm aufgeschüttet. Der Dammaufbau erfolgt in einzelnen Lagen mit jeweils bis zu einem Meter dicke und ist ca. 3 Meter höher als im Endzustand. Sobald der Untergrund ausreichend verdichtet ist, wird das nicht weiter erforderliche Material entfernt und die Böschung abgeflacht. Die Auflast ist nahezu auf der gesamten neuen Bahntrasse und im Bereich der geplanten Straßenüberführungen vorgesehen.



Geotextil-ummantelte Säulen (GEC) sind eine neue innovative Lösung zur Stabilisierung weniger tragfähiger Böden. Zur Herstellung werden Stahlrohre in den Untergrund eingebracht. Eine Hülle aus Geotextil im Stahlrohr wird mit örtlich vorhandenem Lockermaterial befüllt, zum Beispiel Sand oder Kies, das sich beim Herausziehen des Stahlrohrs verdichtet. Das Geotextil verhindert die seitliche Ausdehnung der Säulen, die damit an der Oberfläche die gewünschte Tragfähigkeit für den zukünftigen Bahn- bzw. Straßendamm gewährleisten.

ABS OL-WHV, Bahnverlegung Sande Maßnahmen zur Untergrundverbesserung, Fahrwegtiefergründung



Bei der **Fahrwegtiefergründung** werden zur Stabilisierung des Bodens lange Betonpfähle tief in den Grund gebohrt und darauf eine Stahlbetonplatte installiert. Somit wird eine Art unterirdisches Brückenbauwerk erstellt, auf welchem dann der Oberbau, also Schotterbett und Gleise, angelegt werden. Das Bauwerk ist im Endzustand nicht mehr sichtbar. Ein solches Verfahren kommt insbesondere dann zum Einsatz, wenn die Weichschichten im Boden sehr mächtig sind und sich tief in das Erdreich erstrecken. Das Verfahren wird auf einer Gesamtlänge von rund 900 Metern eingesetzt.

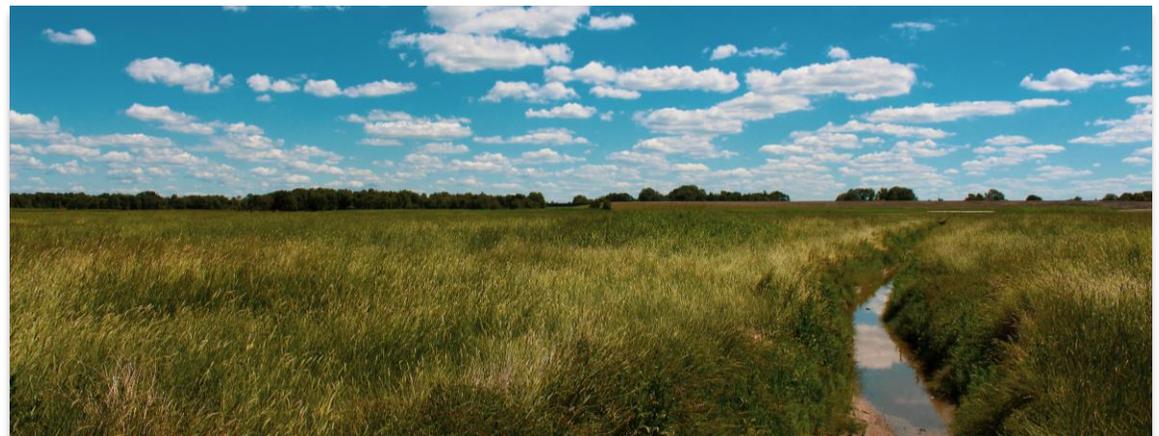
ABS OL-WHV, Bahnverlegung Sande

Umweltplanung

- Für die Genehmigung der Bahnverlegung wurden eine Umweltverträglichkeitsprüfung und eine landschaftspflegerische Begleitplanung durchgeführt.
- Durch Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen können Beeinträchtigungen vermieden bzw. in ihren Auswirkungen auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.
- Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Aufforstung	2,9 ha
Entsiegelung von Straßen / Wegen	2,9 ha
Anlegen flächiger Gehölzstrukturen	6,1 ha
Grünlandextensivierung	21,2 ha
Pflanzung von Einzelbäumen	150 Stück
Anbringen von Nistkästen	15
Anlage Amphibiendurchlass	1 Durchlass



ABS OL-WHV, Bahnverlegung Sande

Übersicht einzubauender Massen

Neubau Bahn- und Straßendämme mit Auflast (Material Sand)	950.000 m³
Einbau Vertikaldrainagen (Tiefe in Meter 12,0 m)	2.500.000 m
Einbau Geotextil-ummantelter Säulen (Tiefe in Meter 12,0 m)	160.000 m
Einbau Geogitter	300.000 m²
Neubau Kabelführungssystem	6,5 km
Fahrwegtiefundung (Gesamtlänge)	900 m
Neubau Oberbau Schotter	25.000 t
Neubau Oberbau Schwellen	20.000 Stk.
Neubau Oberbau Gleis	12 km
Neubau Oberbau Weichen	2 Stk.
Neubau Eisenbahnüberführungen	3 Stk.
Neubau Straßenüberführungen	4 Stk.
Neubau Durchlässe	6 Stk.
Neubau Elektrifizierung	6 km
Neubau Leit- und Sicherungstechnik und Anpassungsarbeiten	4 Signale
Schallschutzwände (Höhe in Meter 2,0 m)	1,5 km

ABS OL-WHV, Bahnverlegung Sande

Rahmentermine

Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses	Januar 2017
Vergabe der Bauleistung	August 2018
Spatenstich	29. Oktober 2018
Herstellung Baustraßen und Baustelleneinrichtungsfläche sowie Weide- und Bauzäune	4. Quartal 2018
Oberbodenabtrag	4. Quartal 2018
Dammschüttung und Liegezeit	1. Quartal 2019 bis 4. Quartal 2019
Schutzbauwerke	4. Quartal 2018 bis 1. Quartal 2019
Inbetriebnahme Straßenbrücken (K294, K312, L818)	bis 31.05.2021
Inbetriebnahme Bahnverlegung Sande	Ende 2021
Gesamtbauzeit	40,5 Monate

ABS OL-WHV, Bahnverlegung Sande Aktuelle Baumaßnahmen

Vertikaldrainagen: Der Einbau aller Vertikaldrainagen steht kurz vor der Fertigstellung.



ABS OL-WHV, Bahnverlegung Sande Aktuelle Baumaßnahmen

Geotextil: Verlegung von Geotextil und erste Schüttlagen an verschiedenen Stellen des Bahndamms.



ABS OL-WHV, Bahnverlegung Sande

Aktuelle Baumaßnahmen

GEC-Säulen: Einbau von GEC-Säulen im Bereich

→ der Kreisstraße 294 (K 294)

→ des Bahndamms südlich des Ems-Jade-Kanals



ABS OL-WHV, Bahnverlegung Sande

Aktuelle Baumaßnahmen

Schutzbauwerke:

Sicherung der Leitungen durch Schutzbauwerke, zum Beispiel als Fahrwegtieferündung mit Bohrpfählen oder Spundwandkonstruktionen.



Alle **Infos, Aktuelles und Hintergründe** zum Projekt
finden Sie auch auf unserer Projekt-Webseite

www.oldenburg-wilhelmshaven.de