

# Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven

## Planfeststellungsabschnitt 6 Weißer Floh–Ölweiche (PFA 6)

Erneuerung und zweigleisiger Ausbau der Strecke  
Oldenburg–Wilhelmshaven

Planfeststellungsabschnitt 6: Weißer Floh–Ölweiche  
Das Galeriebauwerk Sengwarden



Kofinanziert von der  
Europäischen Union

# 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 angefahren werden. Für die Zukunft wird deshalb für die Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven ein höheres Güterzugaufkommen prognostiziert. Der durchgehend zweigleisige Ausbau sowie die Erneuerung der Strecke Oldenburg–Sande–Wilhelmshaven sollen sicherstellen, dass die Eisenbahninfrastruktur auch künftigen Anforderungen gerecht wird.

Auf der Basis von Verkehrsgutachten zur Schienenhinterlandanbindung sowie Festlegungen im Bundesverkehrsweplan wurde ein mehrstufiger Ausbauplan für die Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven entwickelt. Im Rahmen der ersten beiden Ausbaustufen wurden vor allem die Langsamfahrstellen auf der Strecke beseitigt und der JadeWeser-Port Wilhelmshaven an die Strecke angebunden. In der dritten Ausbaustufe ist unter anderem die Elektrifizierung der Strecken Oldenburg–Wilhelmshaven und Sande–JadeWeserPort vorgesehen. Weitere Maßnahmen sind die Errichtung von Schallschutzanlagen, die Erneuerung von Signal- und Gleisanlagen sowie die Anpassung des Schienenuntergrundes zur Erhöhung der zulässigen Achslast (Radsatzlasten) und zur Erhöhung der Geschwindigkeit auf 120 Kilometer pro Stunde. 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

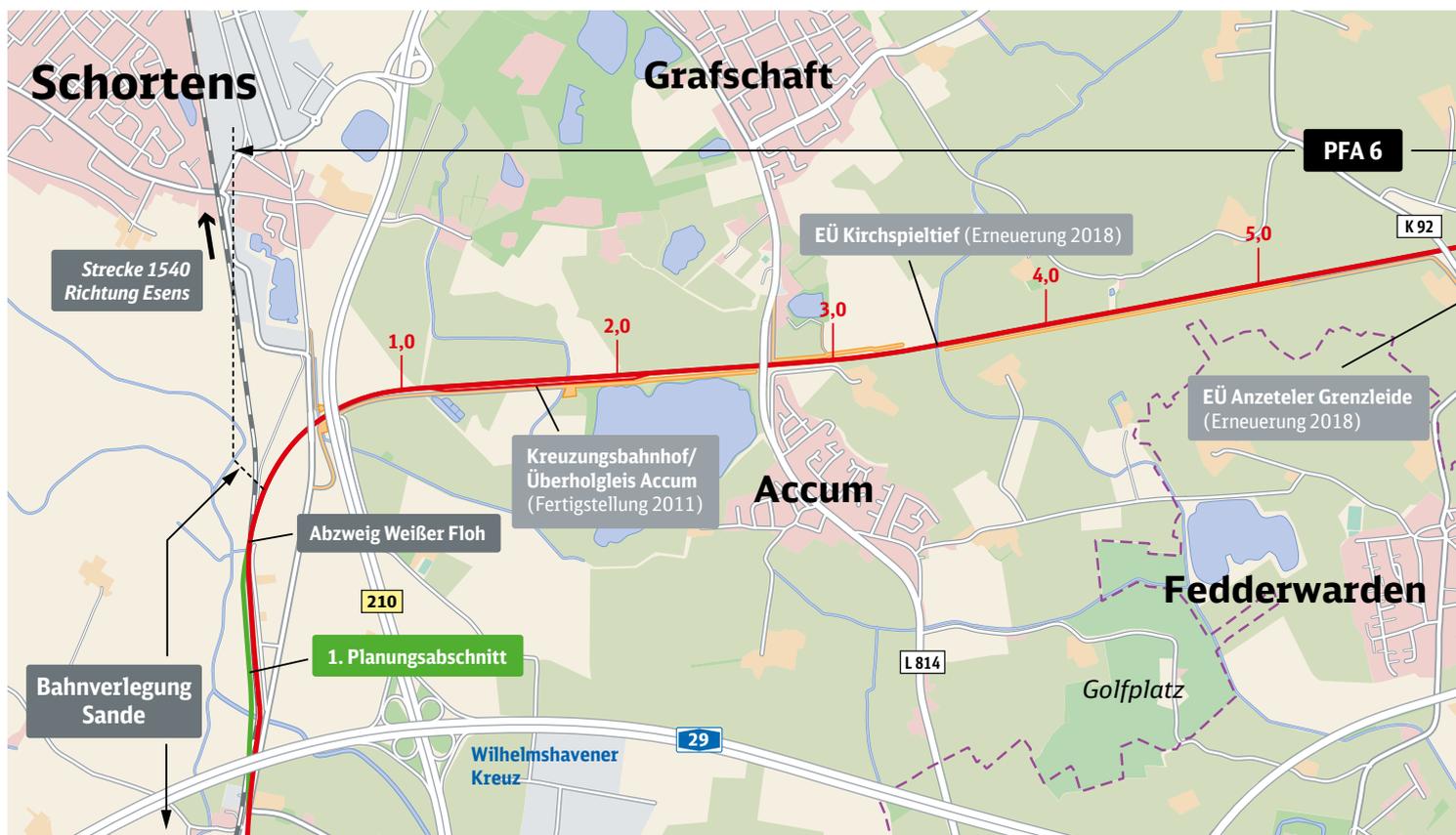
- Bahnverlegung Sande: Neubau eines zweigleisigen Streckenabschnitts östlich der Ortschaft Sande und Rückbau des bisherigen eingleisigen Streckenabschnittes sowie der Bahnübergänge im Ort, Schallschutzmaßnahmen

### 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
- Streckenerüchtigung und Untergrundverbesserung Oldenburg–Rastede und Varel–Sande
- Schallschutzmaßnahmen in den Planfeststellungsabschnitten 1, 4, 5 und 6
- Anhebung der Streckengeschwindigkeit von 100 auf 120 Kilometer pro Stunde in den Planfeststellungsabschnitten 1–5
- Erhöhung der zulässigen Radsatzlast von 22,5 auf 23,5 Tonnen
- Neubau Elektronisches Stellwerk (ESTW)
- Einrichtung Kreuzungsbahnhof Ölweiche



## Planfeststellungsabschnitt 6: Weißer Floh-Ölweiche

Der Planfeststellungsabschnitt 6 (PFA 6) der Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg–Wilhelmshaven ist rund elf Kilometer lang. Er beginnt nördlich von Sande ab dem Abzweig „Weißer Floh“. In Richtung Nordosten verläuft er entlang des Stadtteils Accum, der Stadt Schortens, bis zum Abzweig „Ölweiche“ in Wilhelmshaven. Im Rahmen der zweiten Ausbaustufe erfolgte bereits 2011 die direkte Schienenanbindung an den JadeWeserPort. Die Bahn statete das vorhandene Industriestammgleis – ein für den Schienengüterverkehr angelegtes Gleis in einem Industriegebiet – mit moderner Leit- und Sicherungstechnik aus. Außerdem errichtete sie den neuen Kreuzungsbahnhof Accum. Dadurch ist eine bessere Steuerung des Schienenverkehrs möglich. Güterzüge befahren den Streckenabschnitt seitdem mit Geschwindigkeiten von bis zu 80 Kilometer pro Stunde.

### Geplante Maßnahmen

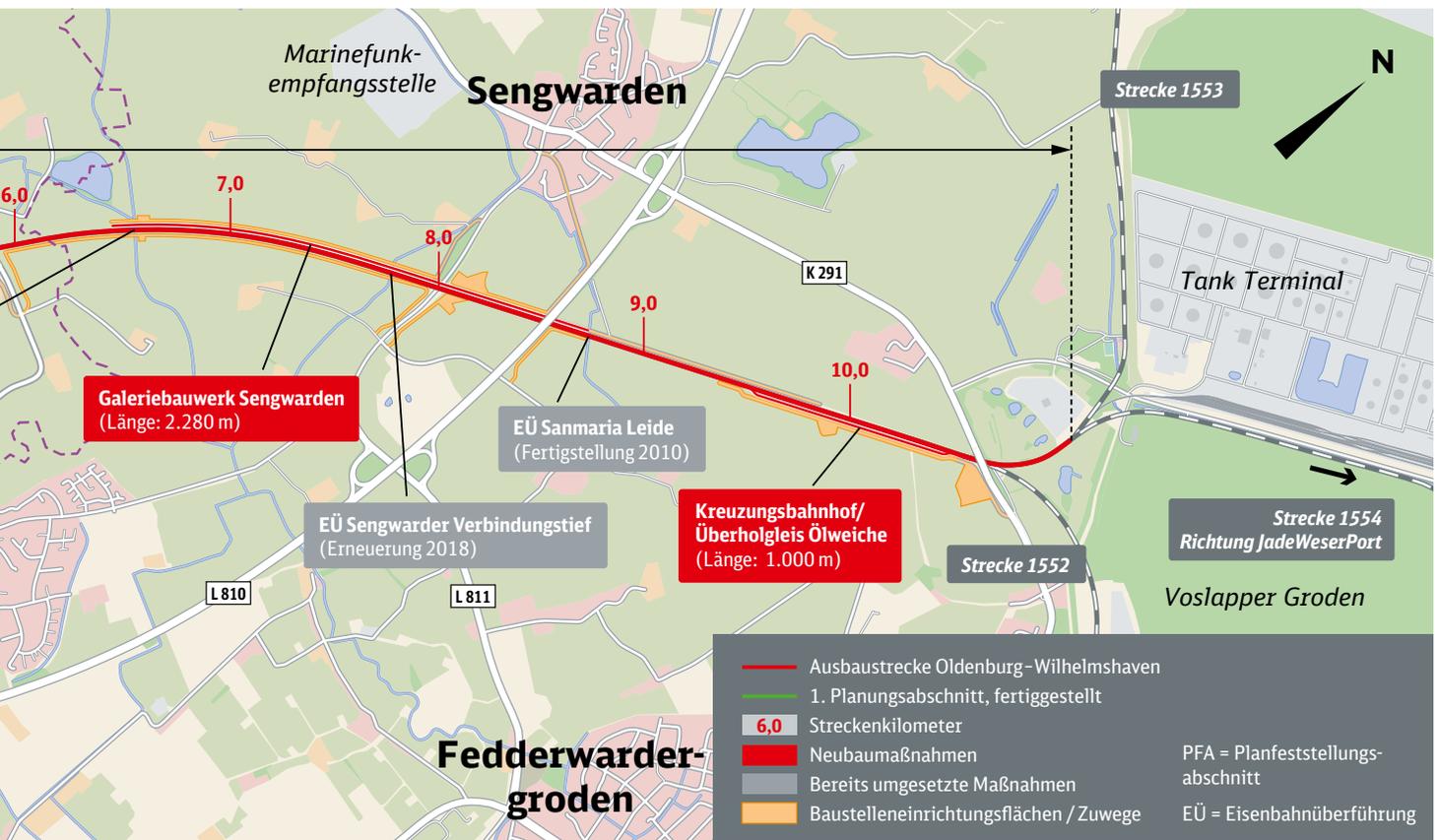
In der dritten Ausbaustufe elektrifiziert die Bahn die Strecke Weißer Floh bis Ölweiche. Dafür sind Maßnahmen zum Berührungsschutz an den bestehenden Straßenüberführungen notwendig. Außerdem ist der Bau des Kreuzungsbahnhofs Ölweiche geplant. Dazu stellt die Bahn ein rund 1.000 Meter langes Überholgleis westlich der Kreisstraße (K) 291 her.

### Tiefbaumaßnahmen

Der Baugrund im PFA 6 muss aufgrund seiner bodenmechanischen und bodendynamischen Eigenschaften verbessert werden. Instabiler Boden ist im eingedeichten Marschland weitverbreitet. Die Weichschichten bestehen aus Sedimenten historischer Überflutungen (Kleiböden) oder organischem Material

wie zum Beispiel Torf. Zuletzt wurde in den 1970er Jahren am Betriebsgleis ein Bodenaustausch bis zwei Meter Tiefe vorgenommen. Im Zuge der Ausbaustufe II baute die Bahn eine Planumschutzschicht unter dem Schotter ein. Die aktuelle Baugrundverbesserung betrifft nur den Bereich des neuen Überholgleises Ölweiche. Zur Stabilisierung des Untergrundes kommt das Kasten-Bodenaustausch-Verfahren zum Einsatz.

Das Kasten-Bodenaustausch-Verfahren dient zur Untergrundertüchtigung in Bereichen mit hohem Grundwasserstand und großen Austausch Tiefen. Bei dem Verfahren rüttelt die Bahn oben und unten offene Stahlkästen mittels Vibration bis zu sieben Meter tief in den Untergrund. Im Bereich des Kastens hebt sie anschließend den instabilen Boden aus und ersetzt ihn durch ein gut verdichtbares Kies-Sand-



Gemisch. Während das Mäklergerät den Kasten unter Vibration wieder herauszieht, verdichtet sich gleichzeitig der Boden.

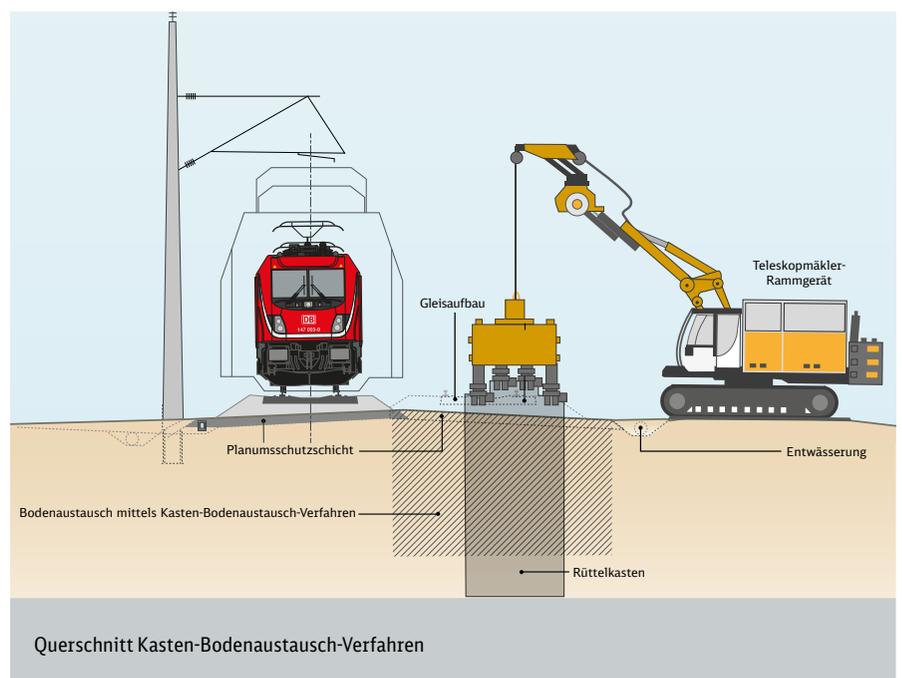
Aufgrund des großen Abstands der Strecke zur Wohnbebauung besteht nur bei drei Gebäuden in der Ortslage Utters der grundsätzliche Anspruch

auf passive Schallschutzmaßnahmen. Dieser ergibt sich aus geringen Grenzwertüberschreitungen durch den Neubau des Kreuzungsbahnhofs Ölweiche.

Pro Arbeitsgang kann eine Bodenfläche von rund 4,5 Quadratmetern ausgetauscht werden. Der Stahlkasten ist in der Regel drei Meter lang und 1,5 Meter breit.

### Schallschutz

In Accum ist es bereits seit 2011 deutlich ruhiger. In der zweiten Ausbaustufe entstand dort eine 370 Meter lange Lärmschutzwand. Zusätzlichen Schutz erhalten die bewohnten Bereiche durch das Galeriebauwerk. Es ist auf der nördlichen Seite in Richtung Sengwarden durch Lärmschutzwände geschlossen. Auf der anderen, offenen Seite integriert die Bahn auf einem 450 Meter langen Teilstück eine weitere 3 Meter hohe Lärmschutzwand in das Bauwerk. Dadurch schützt sie eine benachbarte Hofanlage vor zu starken Lärmbeeinträchtigungen.



# Das Galeriebauwerk Sengwarden

Im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke zwischen Weißer Floh und Ölweiche baut die Bahn ein Galeriebauwerk im Bereich des Wilhelmshavener Stadtteils Sengwarden. Die unmittelbare Nähe der Strecke zur Marinefunkempfangsstelle Sengwarden erfordert den Bau des Galeriebauwerks.

Der elektrische Zugbetrieb kann den Funkempfang der Marinstation stören. Er ist daher in einem Umkreis von 1.500 Metern um die Marinefunkempfangsstelle grundsätzlich nicht zulässig. Um die Elektrifizierung der Strecke dennoch zu ermöglichen, haben die Bahn, die Bundeswehr und das Fraunhofer-Institut für Kommunikation, Informationsverarbeitung und Ergonomie verschiedene Lösungsvarianten entwickelt und untersucht.



Visualisierung Galeriebauwerk Sengwarden

eine Gesamthöhe von 8,5 Metern ab Schienenoberkante erreicht. Mit diesem abschirmenden Galeriebauwerk werden Beeinträchtigungen der Marinefunkempfangsstelle vermieden.

Die südliche Seite in Richtung Fedderwarden bleibt weitestgehend offen. Hier entstehen Stützen für die Dachkonstruktion und in einem Teilbereich von etwa 450 Meter Länge zusätzlich Lärmschutzwände bis drei Meter Höhe.

## Variantenuntersuchung

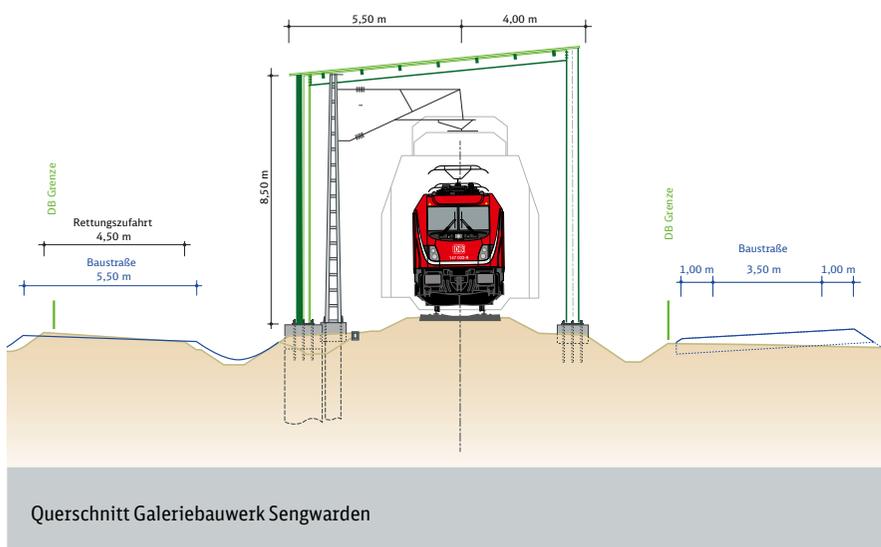
Das Fraunhofer-Institut und die Bahn prüften fünf Lösungsansätze auf ihre Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Gemeinsam mit der Bundeswehr, ansässigen Verbänden und Trägern öffentlicher Belange sowie Anlieger:innen entschieden sich die Bahn und das Fraunhofer-Institut für den Bau eines Galeriebauwerks. Durch die Dachkonstruktion über der Oberleitungsanlage wird

## Daten und Fakten

Das Galeriebauwerk Sengwarden entsteht 120 Meter westlich vor der Anzelter Grenzleide und zieht sich über 2,3 Kilometer bis zur Samaria Leide. Die nördliche Seite in Richtung Sengwarden und Marinefunkempfangsstelle wird vollständig mit Aluminium-Lärmschutzelementen verkleidet. Die Farbwahl stimmt die Bahn gemeinsam mit dem Ortsrat Sengwarden und der Stadt Wilhelmshaven ab. Das Dach besteht aus Stahl-Trapez-Blechen.

## Planungsverfahren

Von 2017 bis 2019 hat die Bahn gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut und allen Betroffenen über die verschiedenen Lösungsansätze diskutiert. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile fiel die Entscheidung zugunsten des Galeriebauwerks. Im Oktober 2019 reichte die Bahn den Planänderungsantrag für den zweiten Ausbauabschnitt im PFA 6 ein. Am 25. Juni 2021 erteilte das Eisenbahn-Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss. Die vorbereitenden Arbeiten haben im Juni 2021 begonnen. Die Hauptbaumaßnahmen beginnen voraussichtlich ab Herbst 2021. Die Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke ist für 2022 geplant.



Querschnitt Galeriebauwerk Sengwarden

## Baustellenverkehr

Der Baustellenverkehr für das Galeriebauwerk wird größtenteils über die Sengwarder Landstraße abgewickelt. Neu geschaffene Zufahrtsmöglichkeiten führen zu den Baustraßen und zur Baustelle. Im Bereich der Straßenbrücke Sengwarder Landstraße legt die Bahn außerdem neue Zufahrten zur Bahnstrecke an. Die Hauptzufahrt für den Neubau des zweiten Gleises im Bereich des Kreuzungsbahnhofs Ölweiche erfolgt über die Utterser Landstraße.

## Übersicht: Landschaftspflegerische Maßnahmen

### Vermeidungsmaßnahmen

- Begrünungstreifen mit Gehölzen beiderseits des Galeriebauwerks (ca. 4,6 Hektar)
- Wildschutzzaun auf der offenen Seite des Galeriebauwerks (ca. 2,3 Kilometer)

### Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

- Ansaat der Böschungen und Bahnseitengräben (Gräser mit beigemengten Kräutern aus gebietsheimischem Saatgut, ca. 1,6 Hektar)
- Maßnahmenkomplex Westerhausen (ca. 25,8 Hektar):
  - Aufwertung von Habitaten für Wiesenbrüter und Limikolen
  - Neuanlage von Offenlandbiotopen
  - Extensivierung von Böden (Grünlandnutzung)
  - Pflanzung von Einzelgehölzen

## Impressum

Herausgeber:  
DB Netz AG  
Infrastrukturprojekte Nord  
Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven

Lindemannallee 3, 30173 Hannover  
E-Mail: abs-ol-whv@deutschebahn.com

Fotos: Fotolia/Aul Zitzke (S. 6)

Änderungen vorbehalten  
Einzelangaben ohne Gewähr  
Stand November 2021