
Zuarbeit Erläuterungsbericht

zum

Planfeststellungsverfahren

Neubau einer Eisenbahnüberführung über die K 515 in Sarstedt und Aufhebung des Bahnüberganges Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße in km 17,730

Strecke: 1732 (Hannover Hbf.) Abzw. Bismarckstr. – Kassel Hbf.
Planungsabschnitt: Sarstedt
Bahn-/Bau-km: km 17,650 – km 18,100
Projektbezeichnung: Sarstedt – Planfreier Bü K515
Projektnummer:

Stand: 01.12.2017

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Die geplante Baumaßnahme befindet sich in Sarstedt im Bereich der zweigleisigen elektrifizierten Hauptbahn 1732 Hannover Hbf. Abzweig Bismarckstraße - Kassel Hbf. Im Bahn-km 17,730 kreuzt die bituminös befestigte Kreisstraße 515 sowie straßenbegleitende gepflasterte Gehwege die Bahnstrecke über einen beschränkten Bahnübergang.

4.1 Oberbau, Kabeltiefbau und Gleisanlage

Die im Planungsbereich zweigleisige elektrifizierte Strecke besteht aus einem Schotteroberbau mit Betonschwellen der Oberbauform W-60-B70-1667 und verläuft in der Regel auf Geländeneiveau. Der Gleisabstand beträgt $\geq 4,50$ m. Gleisbögen sowie Gleisüberhöhungen sind im Planabschnitt nicht vorhanden, die maximale Längsneigung der Gleise beträgt 2,2 Promille. Zwischen Km 17,9 und 18,0 befinden sich zwei Weichen 60-500-1:12. Bis Km 17,980 entwässert die Strecke in das angrenzende Gelände sowie in z.T. streckenbegleitende schwach ausgeprägte Versickerungsgräben. Ab Km 17,980 ist eine Tiefenentwässerung vorhanden. Die Streckenbelastung beträgt größer 60.000 Lasttonnen pro Richtung und Tag und ist somit als hoch einzustufen. Die Streckengeschwindigkeit ist mit $v=160$ km/h angegeben. Beidseitig der Gleise verlaufen z.T. Kabelkanäle aber auch erdverlegte Kabeltrassen.

4.2 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Die Signalanlagen des Bf Sarstedt werden durch das örtlich besetzte Spurplanstellwerk vom Typ SpDrS60 „Sf“ in km 18,467 bedient. Das Stellwerk ist mit H/V- Signalen, Gleiskreisen in 100Hz-Technik und Achszähltechnik ausgerüstet. Im Bereich der geplanten EÜ ist vor der Weiche W2 ein Rangiersignal vorhanden.

4.3 Bahnübergänge

Der vorhandene Bahnübergang in km 17,730 liegt im Bereich der Ortsbebauung Sarstedt. Der bestehende BÜ ist mit einer technischen Sicherung der Bauart BÜS 72-D LzHH-HP mit Kameraüberwachung ausgerüstet. Für die Sicherung der Fahrbahn und des Gehweges sind Lichtzeichen sowie Ein- und Ausfahrshranken vorhanden. Das Betonschaltheus steht im Quadranten II, im Kreuzungsbereich sind am Bahnübergang zwei Gleise vorhanden. Die Hauptsignalabhängigkeit besteht zum SpDrS60 Stellwerk im Bf Sarstedt. Der Fahrdienstleiter ist für die Gefahrenraumfreimeldung verantwortlich.

BÜ - Belag und Oberbau

Beide Gleise sind im Fahrbahnbereich mit Betonkleinflächenplatten (Innen- und Außenplatten mit Auflagerstein) ausgelegt. Der BÜ-Belag im Bereich der beidseitigen Gehwege ist bituminös befestigt. Der nach Ril 815 erforderliche seitliche Überstand von 30 cm ist vorhanden. Die Fahrbahnanschlüsse bestehen aus bituminösem Oberbau. Der BÜ-Belag ist in einem äußerlich intakten Zustand. Der Oberbau beider Gleise besteht durchgängig aus Betonschwellen B70 mit Schienen UIC 60.

Die BÜ-Sicherungsanlage besteht aus:

- 4 Ein- und Ausfahrshranken als Vollschrakenabschluss für die Fahrbahn und Gehwege
- 4 Lichtzeichen (rot/gelb) mit Andreaskreuz
- 3 Seitenlichter (rot/gelb) für Seitenwege

- Ausschaltkontakten
- Bahnübergangsbelegtmeldern
- 1 Betonschaltheus (Quadrant II)

- 1 Kamera für Gefahrenraumfreimeldung

4.4 Anlagen der Telekommunikation

Entlang der Strecke 1732 Hannover - Kassel befinden sich folgende Streckenfernmeldekabel:

- F 3324, 62“ pupinisiert
- F 3378, 34“ unpupinisiert

Von Hannover kommend verläuft das Streckenfernmeldekanal F 3324 erdverlegt, entlang der bahnrechten Seite bis zum Bahn-km 17,775. Bei km 17,775 quert das Kanal die Gleise sowie die angrenzende Ladestraße und verläuft weiter Richtung Stw. Sarstedt (Sf). Das Kanal liegt im Planungsbereich teilweise außerhalb der DB-Grenzen.

Das Streckenfernmeldekanal F 3378 ist von Hannover kommend entlang der bahnlinken Seite erdverlegt. Ab km 17,950 verläuft das Kanal in einem Kanaltrug Richtung Stw. Sf. das Kanal ist im gesamten Planungsabschnitt innerhalb der DB-Grenze verlegt.

Im Planungsbereich kreuzt die Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. km 17,7 die Strecke 1732. Der am BÜ vorhandene Fernsprecher ist außer Betrieb, aber noch über eine Stichelabelausführung an das Streckenfernmeldekanal F 3324 angebunden, weiter ist eine Fernbeobachteranlage (Videoanlage) am BÜ vorhanden. Das Kamerabild ist auf einem Monitor am Fdl-Arbeitsplatz im Stellwerk Sarstedt aufgeschaltet.

Der Planungsabschnitt ist mit GSM-R Zugfunk inklusive der Applikation Fernsprechen betriebsführender Stellen (FbS) ausgerüstet. Bei km 17,735 unmittelbar neben dem BÜ befindet sich ein GSM-R-Repeater mit Stichelabelanbindung an das Streckenfernsprecherkanal F 3324.

4.5 Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom

Oberleitungsanlage

Die Strecke wurde in der Mitte der 60er Jahre elektrifiziert. Die Oberleitungsanlage ist in Stahlmasten mit Einzelstützpunkten, Mehrgleisauslegern und Querfeldern errichtet worden und ist mit der Fahrleitungs Bauart Ezs V160/ Re 160, Fahrdrat Ri 100 und Tragseil Bz 50 ausgerüstet. Die Fahrdrathöhe liegt bei 5,75m und die Systemhöhe bei 1,80m.

Ortsteuereinrichtung

Die bestehende Ortsteuereinrichtung (OSE) zur Bedienung der Oberleitungsschalter befindet sich im Stellwerksgebäude. Im Baufeld verläuft ein Kanal von der OSE bis zu den Schalter 3 und 4 an der elektr. Bahnhofsgrenze auf den Masten 17-21 und 17-22.

4.6 Elektrotechnische Energieanlagen Licht- und Kraftstrom

Weichenheizung

Die Weichenheizung EWHA-W3 ist am Oberleitungsmast 17-27 montiert, die 15kV-Einspeisung erfolgt über einen auf dem OL-Mast 17-27 montierten Masttrennschalter. Die Weichenheizung versorgt die Heizstäbe der Weichen W2 und W3 mit elektrischer Energie.

Die Weichenheizanlage wird aus der Stromversorgung des Bahnübergangs in km 17,730 mit 230V Steuerspannung versorgt.

Stromversorgung BÜ 17,7

Die Energieversorgung des BÜ 17,7 erfolgt aus dem öffentlichen Verteilnetz. Der Stromverteiler steht im Bereich des GSM-R Repeaters im Quadrant II und versorgt außer den BÜ auch die TK- Anlagen und die BÜ- Beleuchtung. Der Verteiler verfügt über eine Erdungsanlage, bestehend aus HPAS mit Anschluss an Gleis- und Tiefenerder.

Der Bahnübergang ist beleuchtet, die Einschaltung erfolgt über einen Dämmerungsschalter.

4.7 Lärmschutzwände

Nicht vorhanden

5 Beschreibung des geplanten Zustandes

5.1 Oberbau, Kabeltiefbau und Gleisanlage

Im Jahre 2019 erfolgt über ein anderes Projekt der DB Netz AG eine Streckenerüchtigung (neue Trassierung, Schienen, Schwellen, Schotter neu) im Planungsbereich Sarstedt der Strecke 1732. Diesbezügliche Gleisveränderungen sind bereits in den Planungen zur EÜ Sarstedt und in den Planungen zu den Lärmschutzwänden enthalten.

Grundsätzlich sind durch das Vorhaben EÜ und Lärmschutzwände keine baulichen Veränderungen am Oberbau und in der Trassierung geplant. Es werden nur bauzeitliche Zwischenzustände erforderlich. Im Einzelnen:

Herstellung der EÜ: Zum Einbau der Hilfsbrücke wird der Oberbau zwischen Bahn-km ca. 17,83 bis 17,86 ausgebaut und nachfolgend die Schienen auf der Hilfsbrücke wieder eingebaut. Nach Herstellung des neuen Bauwerkes werden Schienen und Hilfsbrücke wieder ausgebaut und der Oberbau auf dem neuen Bauwerk gem. Ril 820 unter Verwendung der vorhandenen Schienen wieder hergestellt. Im Bauwerksbereich werden Unterschottermatten vorgesehen.

Rückbau Bahnübergang: Herstellung des Regelprofils der freien Strecke gem. Ril 820.

Allgemein: Nach Fertigstellung der neuen EÜ, der Lärmschutzwände und nach Rückbau des Bahnüberganges wird von Bahn-km ca. 17,725 bis 18,035 die Sollgleislage durch Stopfarbeiten hergestellt. Derzeit wird von einer Gleisregulierung von i.d.R. 2 bis 4 cm in der Höhe und 1 bis 3 cm in der Lage ausgegangen. Die Anpassungsbereiche an den Bestand werden gemäß Ril 824 geplant.

Im Zuge des neuen Kreuzungsbauwerkes wird auf einer Länge von ca. 220 m ein streckenbegleitender Kabelkanal Größe II erforderlich. Der neue mindestens 3,25 m von der Gleisachse entfernte Kanal wird an Bestandsanlagen angeschlossen. In den Kabeltrog werden die neuen Kabel für LST, OSE, TK und Whz gelegt.

Bauzeitlich wird an den Kabelhilfsbrücken ein provisorischer Kabeltrog errichtet und mit Fertigstellung der Brücke die Kabel in den Kabeltrog der Brücke umverlegt. Für das Umschwenken der Kabel werden in den Kabeln Mehrlängen vorgesehen. Es werden beidseitig der Brücke Mehrlängenbausätze für die Aufnahme der Kabel vorgesehen.

5.2 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Aufgrund der Lage neuen EÜ ist das Rangiersignal Ls W1 aus dem Kreuzungsbereich in Richtung des Weichenanfangs der Weiche W2 zu verschieben. Da das LS W1 gleichzeitig den D- Weg für das Ausfahrtsignal P2 über den rechten Strang der Weiche W3 begrenzt, ist der erforderliche Abstand des Ls zum Weichenanfang einzuhalten.

Zum Herstellen der Baufreiheit sind die erdverlegten Signalkabel aus dem Baufeld zu verschwenken, dazu sind die Bestandskabel im Bereich der Querung am Bü 17,7 und am KS 501/601 in zwei neue Kabelschränke KSI und KSII aufzulegen, zwischen den Kabelschränken werden neue Stammkabel verlegt.

Nach der Inbetriebnahme der neuen K515, wird der Bü 17,7 und die Signalabhängigkeit des Bü zum Spurplanstellwerk in den Stellwerksschaltungen zurückgebaut.

5.3 Bahnübergänge

Der Bahnübergang in km 17,730 wird einschließlich der Bü- Ausplattungen, angrenzender Straßenbefestigungen, der Bahnübergangssicherungstechnik, des Betonschalthauses und vorhandener Fundamente zurückgebaut. Zur Sicherung der Gleisanlagen gegen unbefugtes Befahren / Betreten wird beidseitig entlang der Gleise ein Zaun und eine Schutzplanke errichtet. Zusätzlich wird hinter den Schutzplanken ein bepflanzter Wall vorgesehen. Im Bereich der Gleisanlagen wird gem. Ril 820 das Regelprofil der freien Strecke hergestellt, angrenzende Flächen werden entsiegelt und mit Oberboden aufgefüllt.

5.4 Anlagen der Telekommunikation

Durch den Neubau der Eisenüberführung und der damit verbundenen BÜ-Auflassung sind die Streckenfernmeldekanäle in das, für die Baufeldfreimachung entstehende Kabelführungssystem zu verlegen und die Anlagen der Telekommunikation am BÜ bzw. im Stw. Sf anzupassen.

Grundsätzlich sind alle Anlagen der Telekommunikation während der Bauzeit störungsfrei weiter zu betreiben.

Maßnahmen am Streckenfernmeldekanal F 3324, 64“:

Zur Baufeldfreimachung ist das Streckenfernmeldekanal F 3324 zu verlegen. Das Kabel ist durch einmuffen einer neuen Teillänge in das neue Führungssystem zu integrieren. Hierfür sind die Muffen

M 43.2A (km 17,395) und SM 44.1A (18,072) zu erneuern. Aufgrund der marginalen Längenänderungen des zu erneuernden Kabelabschnittes, gegenüber dem Bestand, bleiben die Eigenschaften einer pupinisierten Leitung erhalten. Der nicht mehr benötigt Kabelabschnitt ist innerhalb der DB-Grenze zurückzubauen und fachgerecht zu entsorgen. Außerhalb der DB-Grenze ist das Kabel im Erdreich zu belassen. Die Lage des neuen Kabelabschnittes ist dem beiliegenden Kabellageplan Tk zu entnehmen.

Maßnahmen am Streckenfernmeldekanal F 3378, 34“:

Zur Baufeldfreimachung ist das Streckenfernmeldekanal F 3378 zu verlegen. Das Kabel ist durch einmuffen einer neuen Teillänge in das neue Führungssystem zu integrieren. Der neue Kabelabschnitt ist mit einer Verbindungsmuffe (M 16A, km 17,745) an das bestehende Kabel anzumuffen, im neuen Führungssystem zu verlegen und durch Erneuerung der Muffe M16/17 (km 18,060) wieder mit dem bestehenden Kabel zu verbinden. Der nicht mehr benötigt Kabelabschnitt ist zurückzubauen und fachgerecht zu entsorgen. Die Lage des neuen Kabelabschnittes ist dem beiliegenden Kabellageplan Tk zu entnehmen.

Maßnahmen am BÜ Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. km 17,7:

Der BÜ-Fernsprecher ist zurückzubauen und fachgerecht zu entsorgen. Die Stichkabelauführung aus dem Streckenfernmeldekanal f 3324 ist ebenfalls zurückzubauen und fachgerecht zu entsorgen. Die Fernbeobachteranlage ist inkl. Kameramast zu demontieren. Die Kamera ist zur Wiederverwendung anzubieten. Alle anderen Komponenten der Fernbeobachteranlage sind inkl. Abschlusseinrichtungen und Anschlussleitungen fachgerecht zu entsorgen.

5.5 Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom

Oberleitungsanlage

An der Oberleitungsanlage sind für den Endzustand keine umfangreichen Änderungen vorgesehen, während der Bauzeit sind die Kettenwerke im Umbaubereich zu trennen und die Schaltgruppen aufzuteilen. Es sind dafür provisorische Maste aufzustellen und Streckentrenner einzubauen. In Abstimmung mit der Baubetriebsplanung der DB Netz AG müssen die Fahrten über die Weichen W2 und W3 jederzeit sichergestellt werden. Die Erdung der OL- Maste und die Lage der Isolatoren in den Querfeldern ist an den Neubau der Lärmschutzwand anzupassen.

Als Baufreiheitsmaßnahme wird im Bereich der EÜ auf einer Länge von ca. 220 m das OSE Kabel neu verlegt und im Kabeltrog bzw. an der Kabelhilfsbrücke abgelegt.

5.6 Elektrotechnische Energieanlagen Licht- und Kraftstrom

Mit dem Rückbau des Bahnübergangs entfällt die Stromversorgung des BÜ- Schalthauses und der BÜ- Beleuchtung. Der Stromanschluss bleibt für die Energieversorgung der TK- Anlagen und der Weichenheizung weiter bestehen.

Das Stromversorgungskabel von der Verteilung zur Weichenheizung ist vor Beginn der Brückenarbeiten in den neuen Kabeltrog umzuverlegen.

5.7 Lärmschutzwände

5.7.1 Allgemeines

Gemäß Schallgutachten (Unterlage Nr. 17.1, Aufsteller Ingenieurgesellschaft Bonk-Maire-Hoppmann GbR) wird unter Beachtung der Grenzwerte für ein „Allgemeines Wohngebiet“ und der Beachtung der neu geplanten Eisenbahnüberführung als Vorzugsvariante eine 3,0 m hohe Lärmschutzwand erstellt.

Parallel zur Bahnstrecke werden auf beiden Seiten Lärmschutzbauwerke mit einer Gesamtlänge von je 275 m und einer Gesamthöhe von 3,0 m ab Schienenoberkante ausgeführt. Die Lärmschutzwand verläuft zum einen im Bereich der freien Strecke und zum anderen auf dem neu errichteten Ingenieurbauwerk. Die Lärmschutzwände verlaufen jeweils parallel zur Ladestraße und zur Ziegeleistraße.

In den vorliegenden Unterlagen wird nur die Anlage des aktiven Schallschutzes behandelt. Passive Maßnahmen sind nicht erforderlich und damit nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

5.7.2 Abgrenzung der Planfeststellung

Die nördliche Grenze der Planfeststellung für das Gewerk Lärmschutzwand wird durch den Beginn der Lärmschutzwand bei km 17,7+36 (bahnrechts) bzw. km 17,7+43 (bahnlinks) und die südliche Grenze durch das Ende der LSW bei km 18,0+11 (bahnrechts) bzw. km 18,0+18 (bahnlinks) festgelegt. Zusätzlich für die Abgrenzung der Planfeststellung sind die BE-Flächen mit einzuschließen.

5.7.3 Lage

Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen erstrecken sich nach den Ergebnissen des Schallgutachtens auf folgende Bereiche:

km 17,7+36 bis km 18,0+11, bahnrechts	Länge: 275 m
km 17,7+43 bis km 18,0+18, bahnlinks	Länge: 275 m

5.7.4 Querschnitt und Abmessungen der LSW an der Strecke

Die zulässige maximale Streckengeschwindigkeit beträgt im Planungsbereich 160km/h.

Die Vorderkante der LSW wird entsprechend der Ril 800.0130 („Netzinfrastuktur Technik entwerfen; Streckenquerschnitte auf Erdkörpern“) für den Geschwindigkeitsbereich bis zu 160 km/h mit einem Mindestabstand von 3,30 m zur maßgebenden Gleisachse ausgeführt. In der Regel verläuft die Achse der Lärmschutzwand zwischen 3,30 m (Bereich EÜ, Gesamtlänge von 24,5 m) und 3,80 m (Bereich freie Strecke), sodass ausreichend Platz für den Randweg und den Kabelkanal zur Verfügung steht. Der Abstand vergrößert sich in Abhängigkeit von den vorgefundenen Gegebenheiten, wie Kabeltrassen, Kabelkanälen, Oberleitungsmasten und anderen Hindernissen auf maximal 5,80 m.

Im Bereich des Oberleitungsmastes 17-27, welcher außerhalb der Lärmschutzwand liegt, wird für die Zugänglichkeit zu dem Mast eine Servicetür vorgesehen.

Die Lärmschutzwand erhält entsprechend dem Schallgutachten vom 00.00.2017 eine Höhe von 3,0 m über Schienenoberkante.

5.7.5 Konstruktion der LSW

Der Regelabstand der Pfosten wird nach Ril. 804.5501 außerhalb von Ingenieurbauwerken auf 5,0 m und auf Ingenieurbauwerken mit 2,0 m gewählt.

Die Gründung der Schallschutzwände erfolgt außerhalb der EÜ durch eine Tiefgründung. Diese besteht aus Stahlrohren, die durch Rammen oder Rütteln eingebracht werden. Die Länge der Rohre

ergibt sich aus den statischen Erfordernissen. Im Bereich der Eisenbahnüberführung wird die Lärmschutzwand gemäß Richtzeichnung LS 1 auf den Stahlbeton-Kappen angeschlossen. Die LSW wird darauf mit einem Pfostenabstand von 2,0 m verankert.

In die Stahlrohre der Tiefgründungen werden Stahlträger einbetoniert. Auf der EÜ erfolgt der Anschluss der Pfosten mittels vorher einbetonierter Pfostenanker bzw. nachträglicher Verankerung. Als unterer Abschluss der Lärmschutzwand werden im Bereich der freien Strecke Stahlbetonsockelelemente zwischen den Stahlträgern abgesetzt. Die Oberkante der Sockelelemente reicht bis Schienenoberkante. Die Sockelelemente der Lärmschutzwände binden in den Boden ein. In Bereichen, in denen ein Einbinden der Sockelelemente durch örtliche Gegebenheiten nicht ausführbar ist, werden die Lärmschutzwände mit einem Schlitz zwischen anstehendem Gelände und Sockelelement ausgeführt. Auf diesen Sockelelementen werden beidseitig hochabsorbierende Schallschutzelemente aus Aluminium bis zur Solloberkante der Lärmschutzwand verlegt.

Die Lärmschutzelemente erhalten eine Farbgebung nach Vorgabe der Stadt.

Es werden Erdarbeiten für die Gründung der Lärmschutzwand sowie für die Einbindung der Sockelelemente und der Herstellung des Randweges und zur Profilherstellung durchgeführt.

Im Rahmen der Baufeldfreimachung für die Herstellung der Lärmschutzwände werden vorhandene Kabelkanäle auf dem Gelände der DB zurückgebaut. Weiterhin werden bereichsweise Betonbauteile, vorhandene Zaunanlagen sowie Begrenzungsmauern auf dem Gelände der DB zurückgebaut oder bauzeitlich gesichert.

Zur Herstellung der Lärmschutzwände und Schaffung der Zugänglichkeit zum Baufeld wird ein Rückschnitt von Büschen und Gestrüpp durchgeführt.

Für nahegelegene und von der Baumaßnahme betroffene Gebäude, Straßen und Kanäle werden Beweissicherungsverfahren durchgeführt, um den Bestand zu dokumentieren.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten wird die LSW zum Teil von den Anliegerseiten (Ladestraße bahnlinks sowie Ziegeleistraße bahnrechts) und zum Teil vom Gleis im Rahmen von Gleissperrungen hergestellt.

Bauzeitlich werden Zufahrtsrampen hergestellt. Parallel zu den Gleisen werden Baustraßen angelegt, für die zusätzliche Erdbaumaßnahmen erforderlich sind.

5.7.6 Führung der LSW im Bereich von Zwangspunkten

In Bereichen, bei denen in der Wandflucht Oberleitungsmasten oder andere Hindernisse wie Bestandsschächte liegen, wird die LSW entsprechend der Ril 804.5501 umfahren.

5.7.7 Kabel DB AG

Die Lärmschutzwand wird entlang der vorhandenen Kabeltrassen gebaut, im Zusammenhang mit den Baud der LSW-ist eine Anpassung der vorhandenen Kabeltrassen und Querungen erforderlich, die Kabel im Baufeld werden bauzeitlich gesichert.

5.7.8 Ingenieurbauwerke

Die Maßnahme sieht einen Neubau einer EÜ in km 17,8+48 vor. Unterhalb der EÜ verläuft die neugeplante Straßenführung. Von den 275 m langen Lärmschutzbauwerken erstrecken sich je 24,50 m über die Eisenbahnüberführung. Die Ausführung der LSW wird gemäß Ril. 804.5501 und den entsprechenden Richtzeichnungen für das Erstellen einer Lärmschutzwand auf Ingenieurbauwerken erstellt. Dabei wird der Pfostenabstand auf 2,0 m angesetzt und der Abstand von der LSW zur Gleisachse beträgt die geforderten 3,30 m.

5.7.9 Bauablauf

Vorbereitende Maßnahmen für die Rammrohrgründung werden von außerhalb der Gleise erbracht. Anschließend werden die Stahlrammrohre in Sperrzeiten vom Gleis aus eingebracht. Nachfolgende Arbeiten an der LSW werden von außerhalb des Gleises ausgeführt. Zu beachten ist, dass in einigen Bereichen Oberleitungsabspannungen oberhalb der LSW verlaufen, Arbeiten in der Nähe der Abspannungen werden in Gleissperrpausen ausgeführt.

6 Tangierende Planungen

Im Jahre 2019 erfolgt über ein anderes Projekt der DB Netz AG eine Streckenerüchtigung (neue Trassierung, Schienen, Schwellen, Schotter neu) im Planungsbereich Sarstedt der Strecke 1732. Trassierungselemente und neuer Oberbau sind maßgebend für die Planungen der neuen EÜ und der Lärmschutzwände.

Der Bahnhof Sarstedt wird mit einem neuen elektronischen Stellwerk ausgerüstet, die Inbetriebnahme des ESTW hat Schnittstellen zur vorliegenden Planung. Das ESTW geht davon aus, dass der Bahnübergang zurückgebaut ist und die neue EÜ in Betrieb ist. Weiter ist bei der Planung der Lärmschutzwände die neu geplante Kabeltrasse des Stellwerksneubaus zu berücksichtigen.