



Projekt

Ostkorridor (Nord)

1. PA – Abzw Glindenberg - Stendal(a)

Stadt Wolmirstedt

11.10.2022

1. Kurze Projekteinführung

2. Betroffenheiten der im Stadtgebiet liegenden BÜ's (Schrankenschließzeiten)
3. Personenunterführung am BÜ 14,2 (Gartenstr.)
4. Vorstellung Ersatzmaßnahme am BÜ 14,5 (Bahnhofstr.)
5. Stand Ortsumfahrung „Nord-Ost-Spange“
6. Abstimmung zum weiteren Vorgehen

Projektvorstellung – Projektumfang OKN (G.016140230)

I Stendal (a) – Glindenberg (a)

II Glindenberg (e) – Schönebeck (e)

III Schönebeck (a) – Halle (a) inkl. DSTW Wulfen



- 740m Überholgleise in Tangerhütte, Angern-Rogätz
- Überleitstellen, Flankenschutzweichen, Weichentrapeze
- Blockverdichtung über ETCS-Ausrüstung
- Umbau BÜs

- DSTW Angern-Rogätz
- Vst Angern-Rogätz: Auflassung BÜ, neue Bahnsteige
- Anpassung OLA im Umbaubereich
- ggf. V-Erhöhung
- Schallschutzmaßnahmen

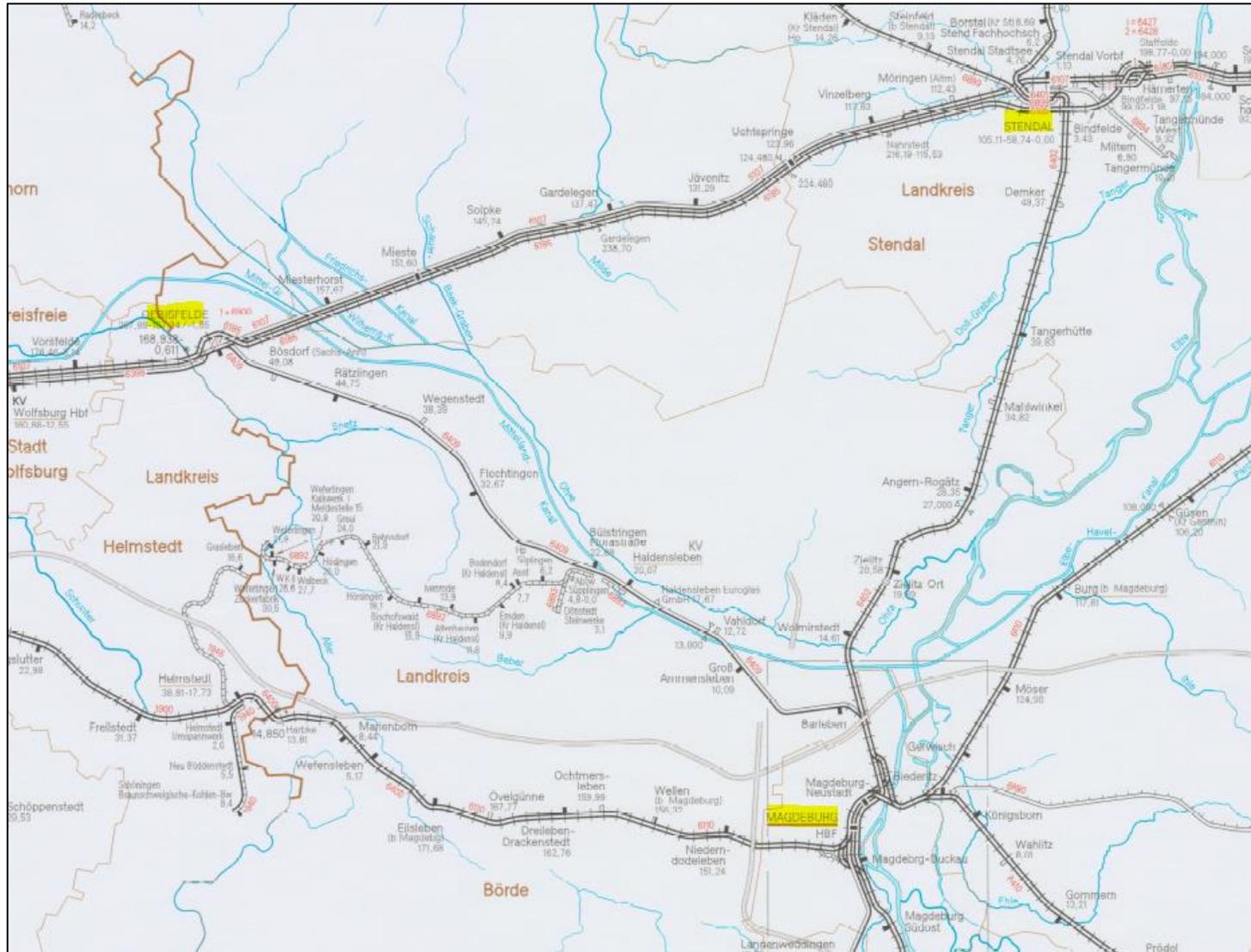
- 740m Überholgleise in Bft Mg-Sudenburg, Bf Mg-Rothensee
- Ersatzneubau EÜs
- Anpassung OLA
- Anpassung Gleisabstände Bf Schönebeck, Pbf Mg-Buckau

- Blockverdichtung über ETCS-Ausrüstung
- V-Erhöingungen
- Schallschutzmaßnahmen

- 740m Überholgleise in Calbe, Sachsendorf
- Überleitstellen, Weichentrapeze
- Errichtung Verbindungskurve Ri. Bernburg
- Blockverdichtung über ETCS-Ausrüstung

- Anpassung OLA im Umbaubereich
- DSTW Wulfen: Anpassung Stellwerkstechnik
- Schallschutzmaßnahmen

Projektvorstellung – OKN (1. PA, Abzw Glindenberg – Stendal)



Gesamtübersicht - 1.PA

Str 6402

OKN (1.PA, Glindenberg – Stendal)

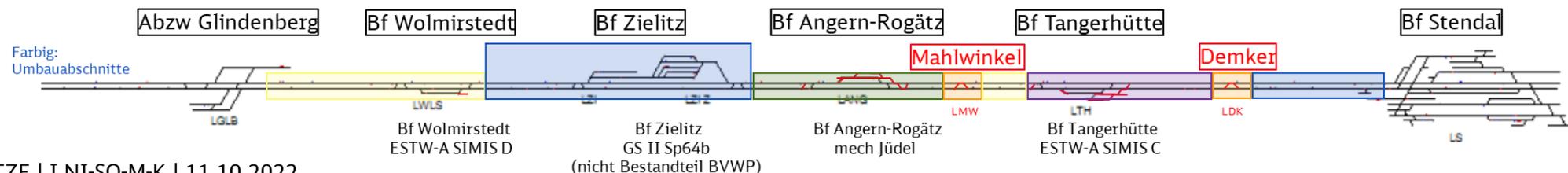
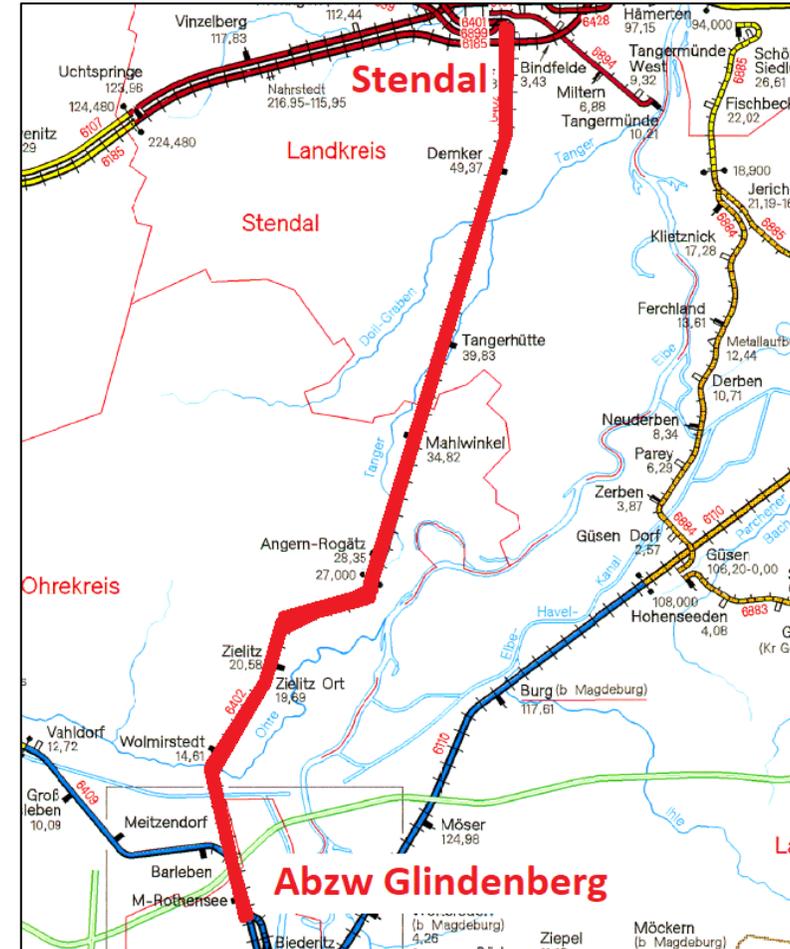
Projektvorstellung – OKN (1. PA, Abzw Glindenberg – Stendal)

Steckbrief

- Korridor: Halle – Magdeburg – Stendal
- Strecke: 6402 (Magdeburg – Wittenberge)
- Abschnitt: Abzw Glindenberg (a) – Stendal (a), von km 9,6 bis km 56,8
- Zweigleisig elektrifiziert (verschiedene Bauarten)
- Streckenstandard M160; Streckenklasse D4 (22,5 t Radsatzlast)
- Hg 120 km/h
- 14 Bahnübergänge

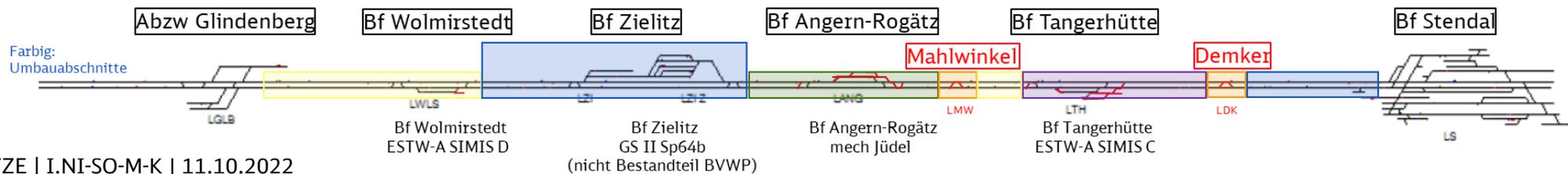
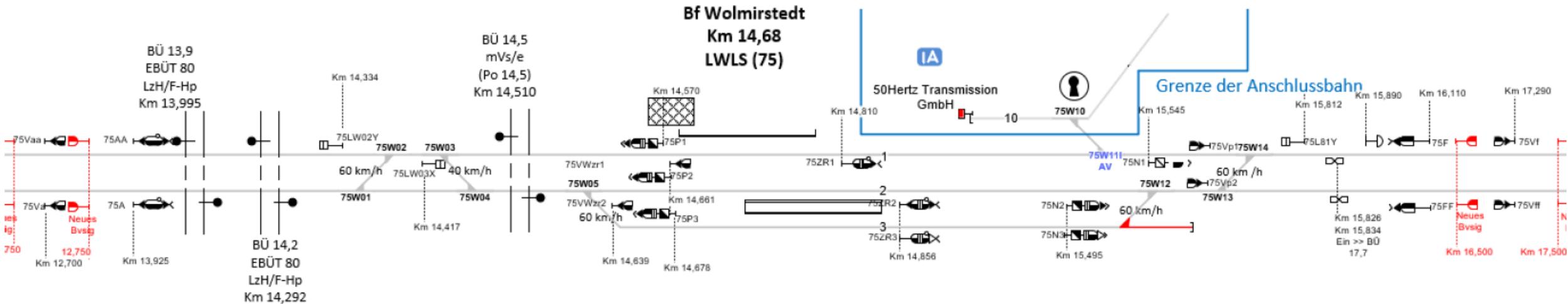
Maßnahmen

- neue Überleitstellen (Mahlwinkel und Demker)
- Blockverdichtung ohne ortsfeste Signale (ETCS L2 oS)
- Spurplananpassungen (Tangerhütte und Wolmirstedt)
- Kompletterneuerung Bahnhof Angern-Rogätz (einschl. Stw)
- Maßnahmen im Bf Zielitz noch offen (nicht im BUV-Projekt)
- Hg. Anhebung perspektivisch auf 160 km/h (Ermittlung der Sprungkosten in der VP)



Projektvorstellung – OKN (1. PA, Abzw Glindenberg – Stendal)

Baumumfang im Bf Wolmirstedt



Projektvorstellung – OKN (1. PA, Abzw Glindenberg – Stendal)



südlicher Abschnitt



mittlerer Abschnitt

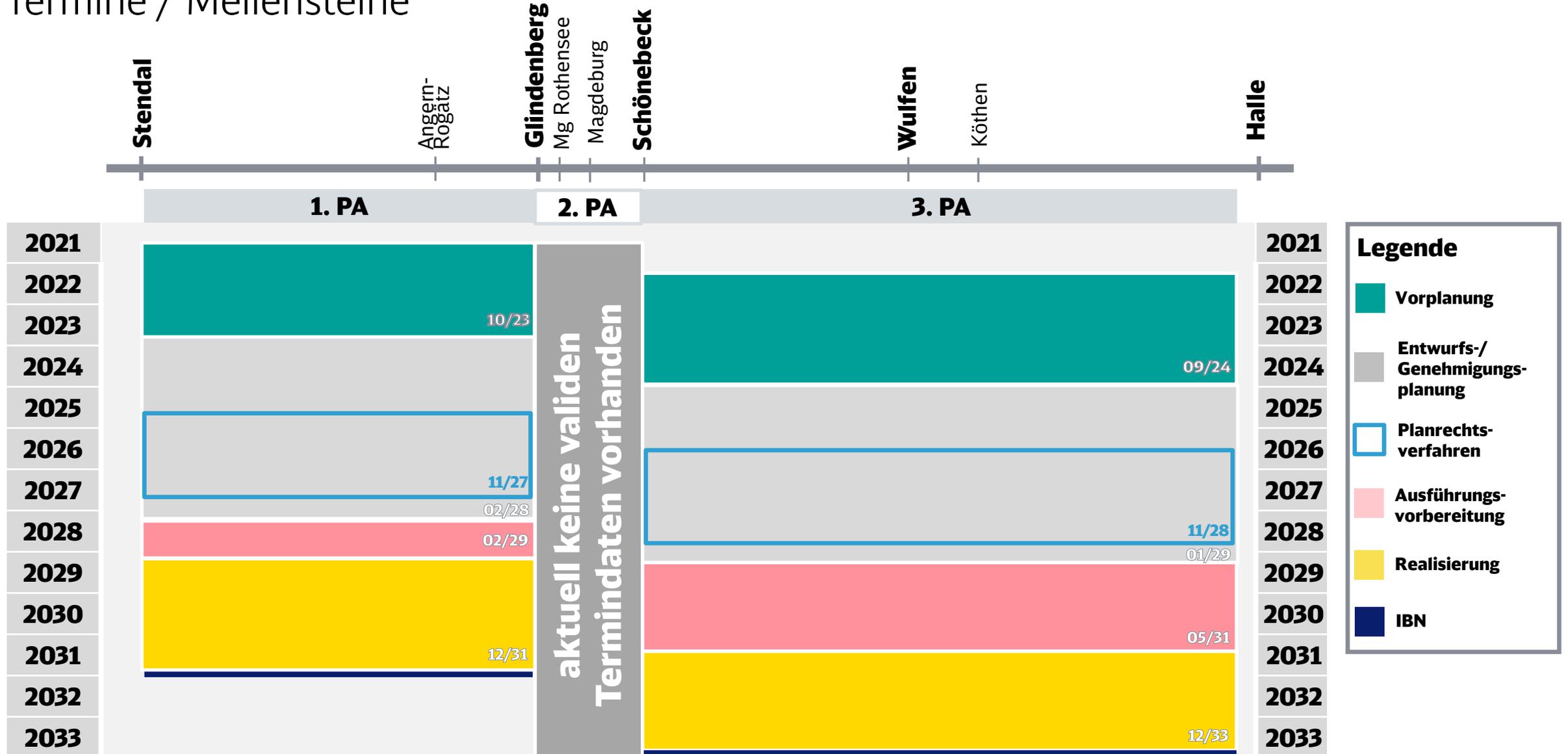


nördlicher Abschnitt

Gemäß Vor-
untersuchung
vorgesehene
Schallschutz-
maßnahmen im
Stadtgebiet von
Wolmirstedt

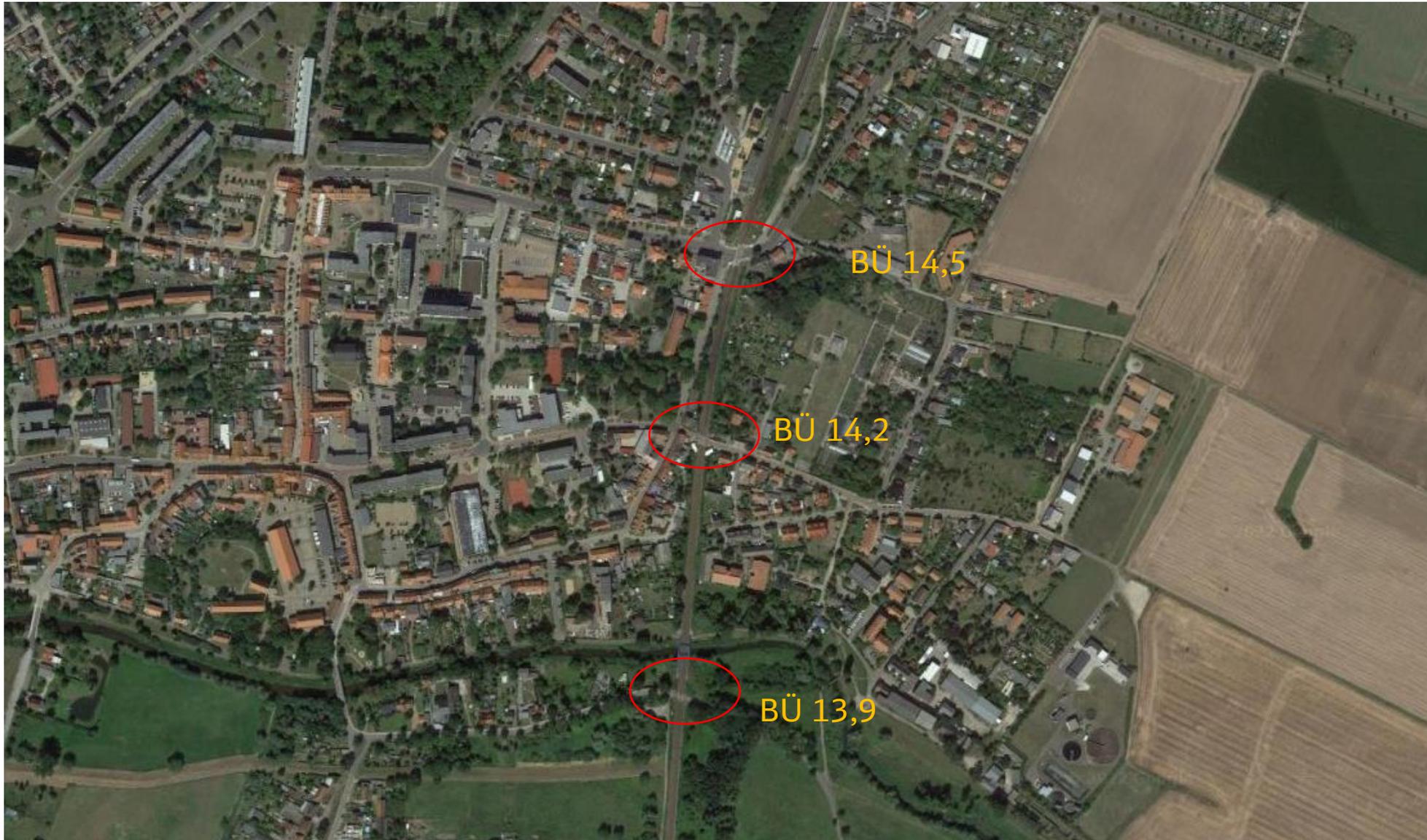
Projektvorstellung

Termine / Meilensteine



1. Kurze Projekteinführung
- 2. Betroffenheiten der im Stadtgebiet liegenden BÜ's (Schrankenschließzeiten)**
3. Personenunterführung am BÜ 14,2 (Gartenstr.)
4. Vorstellung Ersatzmaßnahme am BÜ 14,5 (Bahnhofstr.)
5. Stand Ortsumfahrung „Nord-Ost-Spange“
6. Abstimmung zum weiteren Vorgehen

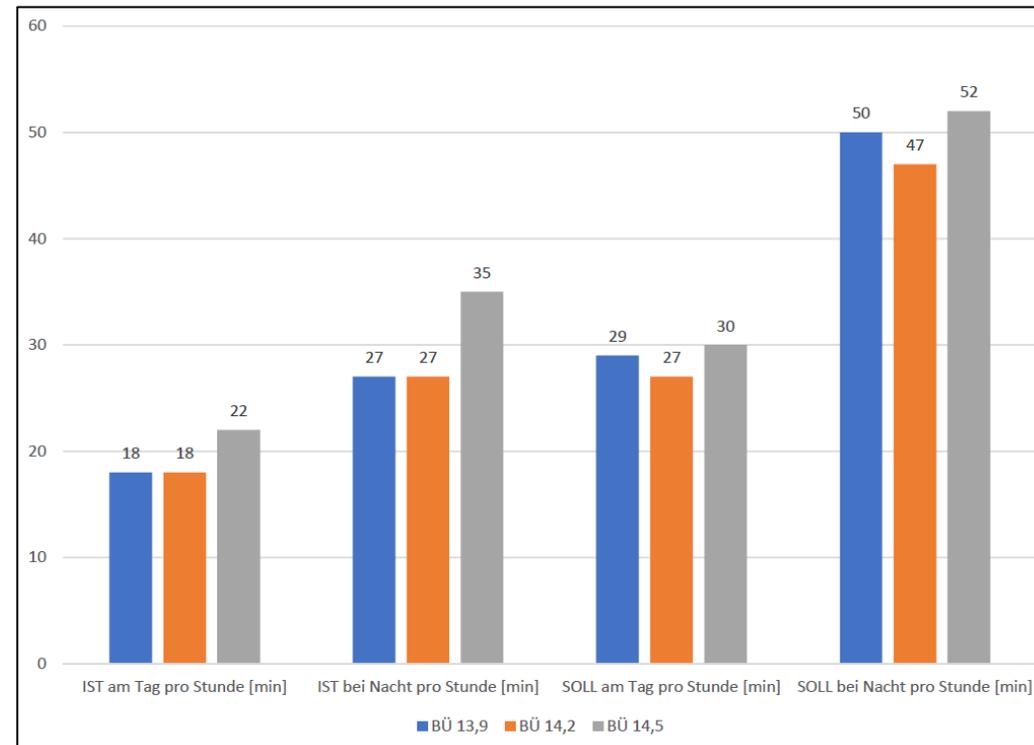
Betroffenheiten der im Stadtgebiet liegenden BÜ's



Betroffenheiten der im Stadtgebiet liegenden BÜ's

| BÜ Nr. | BÜ Name | BÜ Schließzeiten IST - Zustand | | | | | BÜ Schließzeiten Soll - Zustand | | | | | BÜ Schließzeiten Delta IST - Soll |
|--------|--------------------------|-----------------------------------|-------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|------------------------------------|-------|----------------|------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| | | Angaben in Minuten | | | | | Angaben in Minuten | | | | | |
| | | Tag | Nacht | Gesamt pro 24h | IST am Tag pro Stunde [min] | IST bei Nacht pro Stunde [min] | Tag | Nacht | Gesamt pro 24h | SOLL am Tag pro Stunde [min] | SOLL bei Nacht pro Stunde [min] | |
| 1 | | | | | | | | | | | | |
| 2 | BÜ 13,9 Am Küchenhorn | 310 | 160 | 470 | 18 | 27 | 509 | 295 | 804 | 29 | 50 | 334 |
| 3 | BÜ 14,2 Gartenstr. | 311 | 161 | 472 | 18 | 27 | 478 | 277 | 755 | 27 | 47 | 283 |
| 4 | BÜ 14,5 Bahnhofstr. | 391 | 207 | 598 | 22 | 35 | 525 | 312 | 837 | 30 | 52 | 239 |

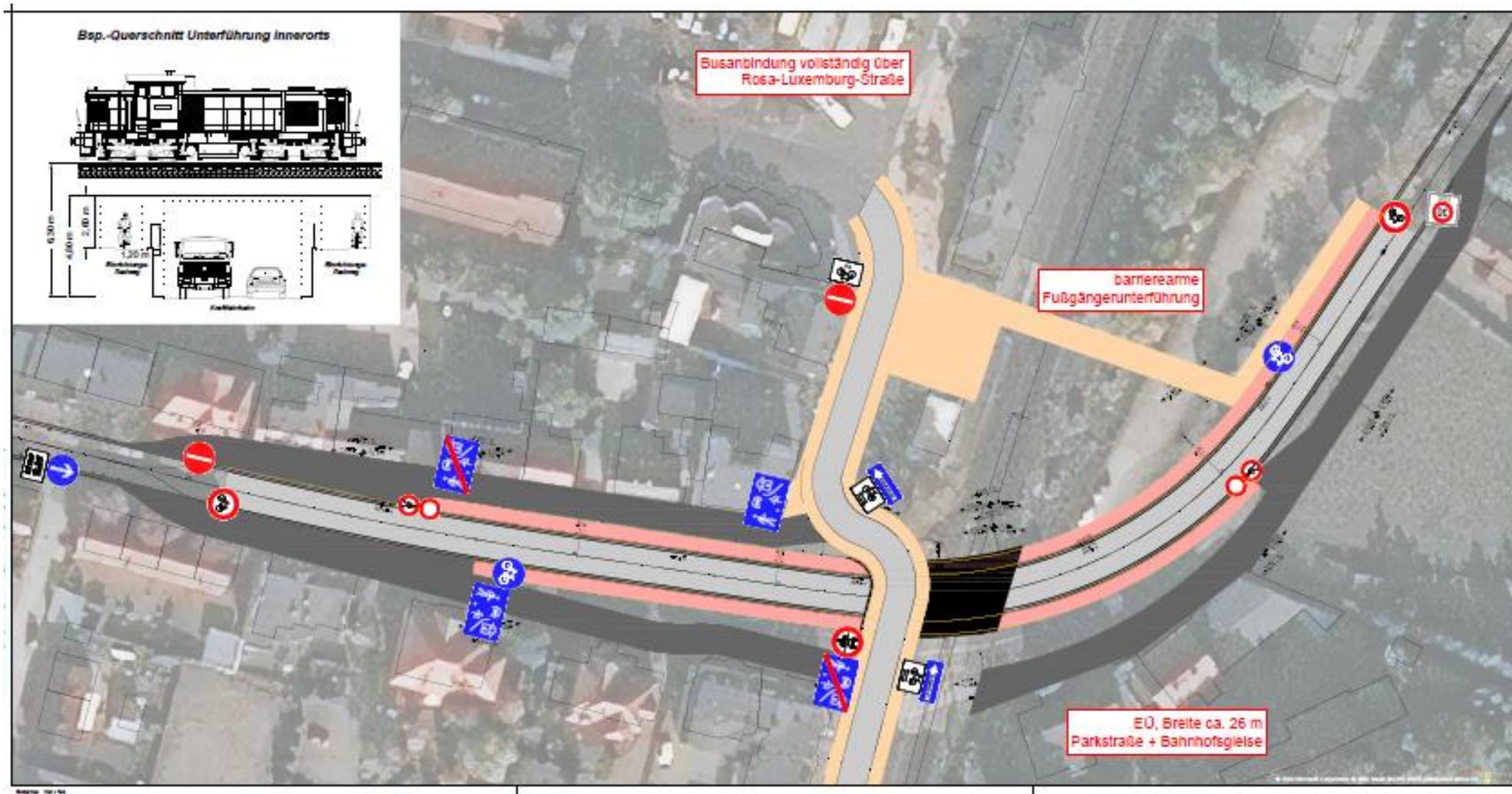
Schrankenschließzeiten unter Berücksichtigung der Zugzahlen (IST / SOLL „2030“)



1. Kurze Projekteinführung
2. Betroffenheiten der im Stadtgebiet liegenden BÜ's (Schrankenschließzeiten)
- 3. Personenunterführung am BÜ 14,2 (Gartenstr.)**
4. Vorstellung Ersatzmaßnahme am BÜ 14,5 (Bahnhofstr.)
5. Stand Ortsumfahrung „Nord-Ost-Spange“
6. Abstimmung zum weiteren Vorgehen

1. Kurze Projekteinführung
2. Betroffenheiten der im Stadtgebiet liegenden BÜ's (Schrankenschließzeiten)
3. Personenunterführung am BÜ 14,2 (Gartenstr.)
- 4. Vorstellung Ersatzmaßnahme am BÜ 14,5 (Bahnhofstr.)**
5. Stand Ortsumfahrung „Nord-Ost-Spange“
6. Abstimmung zum weiteren Vorgehen

Vorstellung Ersatzmaßnahme am BÜ 14,5 (Bahnhofstr.)



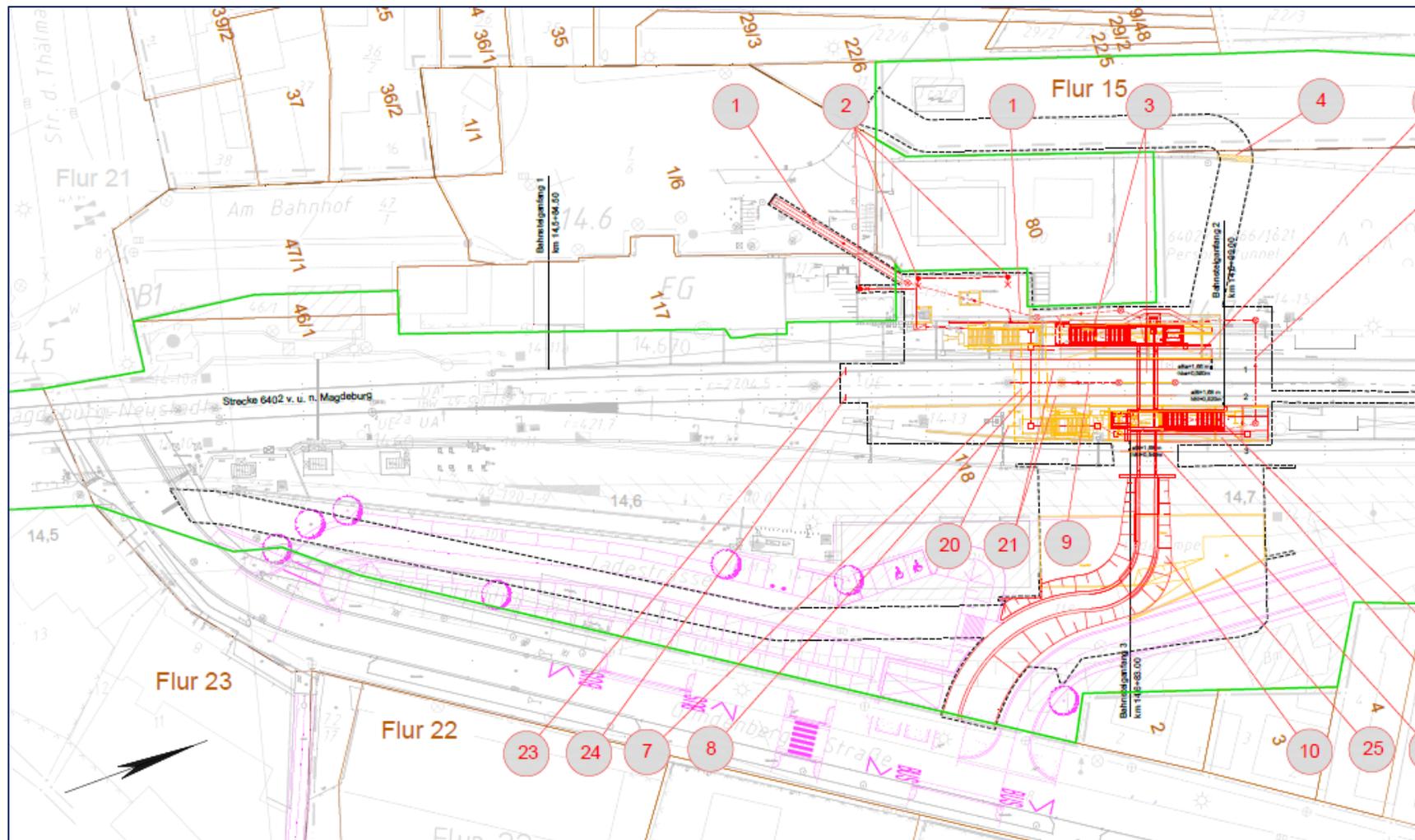
Vorstellung Ersatzmaßnahme am BÜ 14,5 (Bahnhofstr.)



aktuell laufender Neubau einer
Personenunterführung am
Bf Wolmirstedt
(Bauherr: DB Station & Service)

... in Kombination mit einer
P+R Fläche
(Bauherr: Stadt Wolmirstedt)

Vorstellung Ersatzmaßnahme am BÜ 14,5 (Bahnhofstr.)

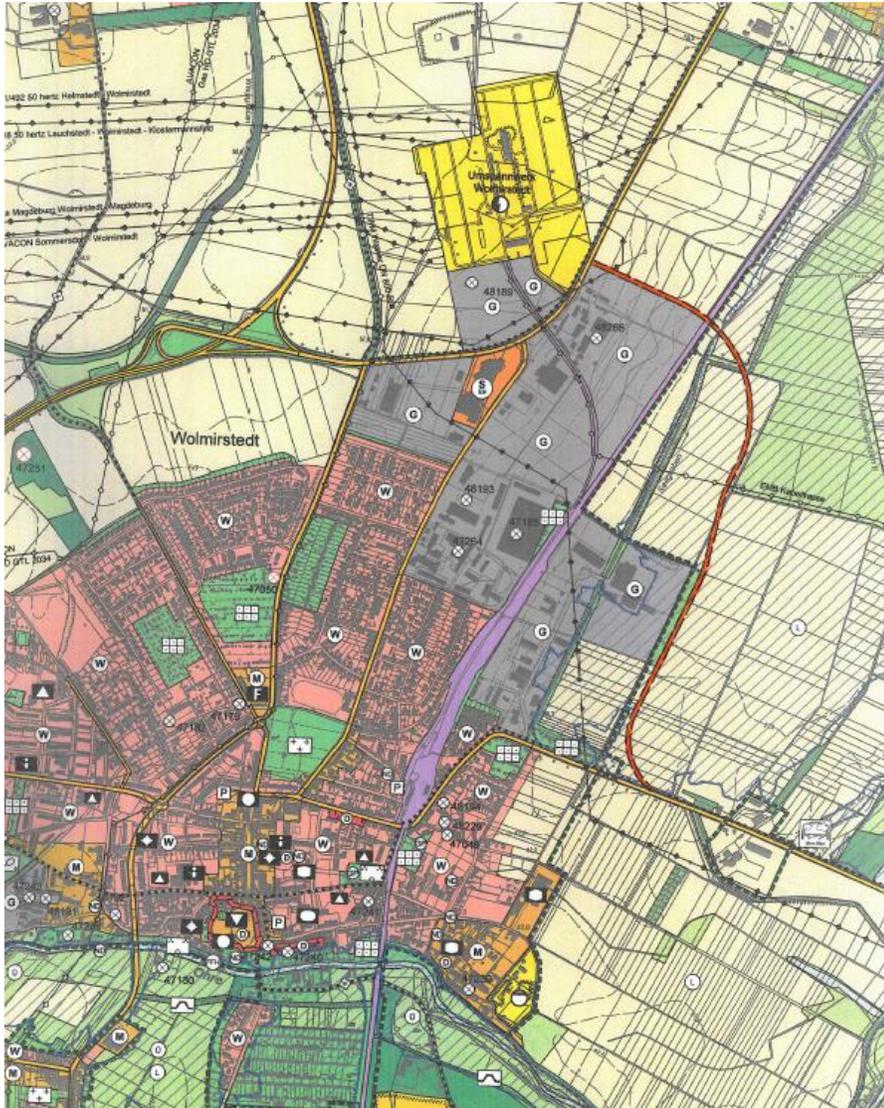


aktuell laufender Neubau einer
Personenunterführung am
Bf Wolmirstedt
(Bauherr: DB Station & Service)

... in Kombination mit einer
P+R Fläche
(Bauherr: Stadt Wolmirstedt)

1. Kurze Projekteinführung
2. Betroffenheiten der im Stadtgebiet liegenden BÜ's (Schrankenschließzeiten)
3. Personenunterführung am BÜ 14,2 (Gartenstr.)
4. Vorstellung Ersatzmaßnahme am BÜ 14,5 (Bahnhofstr.)
- 5. Stand Ortsumfahrung „Nord-Ost-Spange“**
6. Abstimmung zum weiteren Vorgehen

Stand Ortsumfahrung „Nord – Ost – Spange“



Die Ortsumfahrung (Nord-Ost-Spange) ...

- wurde 1994 in den Flächennutzungsplan der Stadt Wolmirstedt aufgenommen
- seither keine weiteren Aktivitäten / Planungen

1. Kurze Projekteinführung
2. Betroffenheiten der im Stadtgebiet liegenden BÜ's (Schrankenschließzeiten)
3. Personenunterführung am BÜ 14,2 (Gartenstr.)
4. Vorstellung Ersatzmaßnahme am BÜ 14,5 (Bahnhofstr.)
5. Stand Ortsumfahrung „Nord-Ost-Spange“
- 6. Abstimmung zum weiteren Vorgehen**

Abstimmung zum weiteren Vorgehen:

- Ausgehend von den perspektivisch erwarteten Schrankenschließzeiten ist durch das Projekt „Ostkorridor Nord“ im BackUp die Vorzugslösung (DB) darzustellen und zu bewerten.
- In die Betrachtung der Vorzugslösung ist die von der Stadt Wolmirstedt bisher verfolgte Lösungsansatz einer Ortsumfahrung („Nord-Ost-Spange“) mit einzubeziehen. Hierfür sind seitens der Stadt Wolmirstedt sowie des Landkreises Börde notwendige Planungsgrundlagen beizustellen.
- Das gesamte BÜ-Thema soll im Rahmen einer Stadtratssitzung (vsl. in der 3. KW 2023) offiziell vorgestellt und diskutiert werden. (Hinweis: Es handelt sich hierbei um eine öffentliche Stadtratssitzung.)

A woman with curly hair, wearing sunglasses and a colorful patterned shirt, is seen from the side, looking at a smartphone. The phone screen displays a map with a red route. The background is a blurred outdoor setting, possibly a street or plaza. The text "Vielen Dank" is overlaid in the center of the image.

Vielen Dank

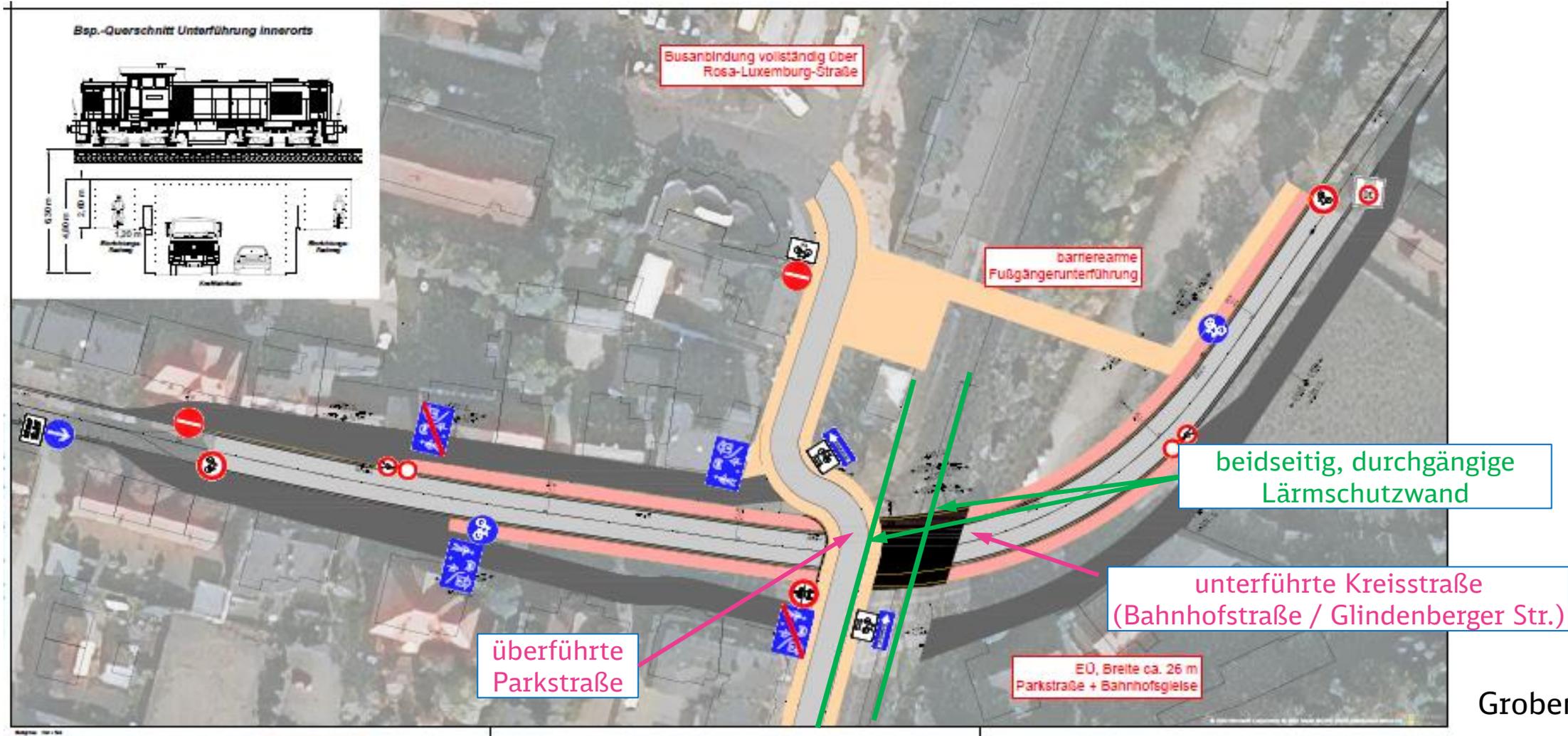
Mit den zukünftig steigenden Zugzahlen auf dem Ostkorridor (Str 6402) werden sich die Schrankenschließzeiten der im Stadtgebiet liegenden Bahnübergänge 14,5 (Bahnhofstr.) und 14,2 (Gartenstr.) stark erhöhen. Bereits die heutigen Schrankenschließzeiten führen zu starken Behinderungen im innerstädtischen Verkehr (Rückstau; Behinderung bei Rettungseinsätzen), so dass im Rahmen der Vorplanung nach einer Alternative gesucht wurde.

Erschwerend kommt hinzu, dass der BÜ 14,2 (Gartenstr.) auf Basis der prognostizierten Zugzahlen und Zugdichte ggf. mit einem Vollabschluss (analog BÜ 14,5) auszustatten wäre. Zudem entspricht die bestehende Straßenbreite nicht dem Verkehrserfordernis entsprechenden Regelmaß, welches ein gefahrloses Räumen des BÜ ermöglicht. Ein weiteres Sicherheitsdefizit stellt der fehlende Sicherheitsraum zwischen Straße und über den BÜ führenden Gehweg dar. Ein Umbau des BÜ 14,2 ist somit obligatorisch.

Im Ergebnis wird von der DB folgende Lösung als Vorzugsvariante favorisiert ...

1. Auflassung des BÜ 14,5 (Bahnhofstr.) durch den Ersatzneubau einer EÜ an gleicher Stelle
2. Auflassung des BÜ 14,2 (Gartenstr.) mit dem Neubau einer barrierefreien Unterführung (Geh-/Radweg) in annähernd gleicher Lage
3. Schaffung einer neuen Straßenanbindung (bzw. Ausbau einer vorhandenen) an die Glindenberger Chaussee, aufgrund Entfall des BÜ 14,2

1. Auflassung des BÜ 14,5 (Bahnhofstr.) durch den Ersatzneubau einer EÜ an gleicher Stelle



Grobentwurf

1. Auflassung des BÜ 14,5 (Bahnhofstr.) durch den Ersatzneubau einer EÜ an gleicher Stelle



Visualisierung
Lösungsansatz „EÜ“
(aus vergleichbarem
Bauvorhaben in
Wieren)

Ausgangszustand

1. Auflassung des BÜ 14,5 (Bahnhofstr.) durch den Ersatzneubau einer EÜ an gleicher Stelle



Visualisierung
Lösungsansatz „EÜ“
(aus vergleichbarem
Bauvorhaben in
Wieren)

Zielzustand

1. Auflassung des BÜ 14,5 (Bahnhofstr.) durch den Ersatzneubau einer EÜ an gleicher Stelle



Visualisierung
Lösungsansatz „EÜ“
(aus vergleichbarem
Bauvorhaben in
Wieren)

Zielzustand

2. Auflassung des BÜ 14,2 (Gartenstr.) mit dem Neubau einer barrierefreien Unterführung (Geh-/Radweg) in annähernd gleicher Lage



Neue Personenunterführung am BÜ 14,2

- Grobentwurf einer möglichen Anordnung
- aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse lassen sich die Rampen nur abgewinkelt herstellen

3. Schaffung einer neuen Straßenanbindung an die Glindenberger Chaussee (aufgrund Entfall des BÜ 14,2)



Mit dem Entfall des BÜ 14,2 ist die Notwendigkeit eines partiellen Straßenausbaus zu prüfen (Anbindung der Grundstücke in der Gartenstraße an die Glindenberger Chaussee K1171)

Bewertung der Vorzugslösung (DB)

- mit dem Neubau der EÜ am ehemaligen BÜ 14,5 (Bahnhofstr.) entfallen zukünftig die Wartezeiten für Fußgänger, Radfahrer und Fahrzeuge (Schaffung einer niveaufreien Kreuzung der Eisenbahnstrecke)
- die funktionale Gestaltung der EÜ ist in Anteilen möglich (harmonische Integration ins Stadtbild)
- mit dem Neubau der EÜ entfällt die direkte Zufahrt zur Parkstr. und Bahnhofstr.
- mit der Auflassung des BÜ 14,2 (Gartenstr.) entfällt der vormals in diesem Bereich vorhandene Durchgangsverkehr; der gleichzeitige Neubau einer barrierefreien Personenunterführung (Fußgänger; Radfahrer) ermöglicht die schnelle und ungehinderte Querung der Eisenbahnstrecke
- mit der Auflassung des BÜ 14,2 (Gartenstr.) erfolgt ein Ausbau vorhandener Straßen/Wege in Richtung Glindenberger Chaussee („neue“ Anbindung des Stadtteils an das öffentliche Straßennetz)

Bewertung der Vorzugslösung (DB)

- Aus Gründen der Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs sowie der Erhöhung der Sicherheit auf den sich kreuzenden Verkehrswegen, handelt es sich bei den BÜ-Beseitigungen mit Ersatz um Maßnahmen nach §§ 3 EKrG mit Kostenfolge nach 13 Abs. 2 EKrG; demnach regelt sich die Finanzierung der beschriebenen Ersatzmaßnahmen wie folgt ...

1/3 Bahn • 1/6 Land • 1/2 Bund

- für die Kreuzungsbeteiligten Stadt Wolmirstedt und Landkreis Börde besteht **keine Kostenbeteiligung**
(Entlastung kommunale Baulastträger im Rahmen des Planungsbeschleunigungsgesetzes des Bundes ab 13.03.2020)
- Eigentum und Unterhaltung der neu gebauten Anlagen regeln sich nach § 14 EKrG
- Art und Umfang der Maßnahmen werden gem. § 5 EKrG innerhalb einer Kreuzungsvereinbarung zwischen DB, Stadt Wolmirstedt und Landkreis Börde geregelt

Einbeziehung der Ortsumfahrung (Nord-Ost-Spange) in die Betrachtung

- Für die Umsetzung der Ortsumfahrung fehlt derzeit der notwendige Planungsvorlauf, um die Baumaßnahme parallel zum geplanten Streckenausbau (Ostkorridor) realisieren zu können. (derzeit nur im Flächennutzungsplan; seit 1994 keine Planungsaktivitäten)
- Fehlendes Raumordnungsverfahren für die Streckenführung der neuen Ortsumfahrung
- Die Finanzierung der Ortsumfahrung ist bisher nicht gesichert.
- Die Ortsumfahrung würde im Rahmen der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung als tangierendes Vorhaben der Stadt/ des Landkreises bei der BÜ-Beseitigung 14,5 berücksichtigt werden.

Einbeziehung der Ortsumfahrung (Nord-Ost-Spange) in die Betrachtung

- Der Umfang der kreuzungsbedingten Ersatzmaßnahme (§§ 3, 13 Abs. 2 EKrG) unter Federführung der DB beschränkt sich dabei auf:
 - Beseitigung des BÜ 14,5 (Bahnhofstraße)
 - Herstellung einer niveaufreien Kreuzung (EÜ oder SÜ) am neuen Schnittpunkt Ortsumfahrung - DB-Strecke 6402
- Voraussetzung dafür ist eine belastbare Planung der Stadt/ des Landkreises zur Ortsumfahrung, eine gemeinsame Schnittstellenabstimmung und eine Synchronisierung beider Vorhaben unter Beachtung der Terminalschiene OKN.
- Die Neuerrichtung einer EÜ oder SÜ (bei Übernahme durch die DB) wäre an die Auflassung des BÜ 14,5 (Bahnhofstr.) gekoppelt. Daher sind zeitgleich mit Errichtung der SÜ die erforderlichen Straßenanbindungen herzustellen und die Ortsumfahrung in 12/2031 in Betrieb zu nehmen.
- Hinweis: Notwendige Maßnahmen am BÜ 14,2 (Gartenstraße) sind damit nicht abgedeckt.