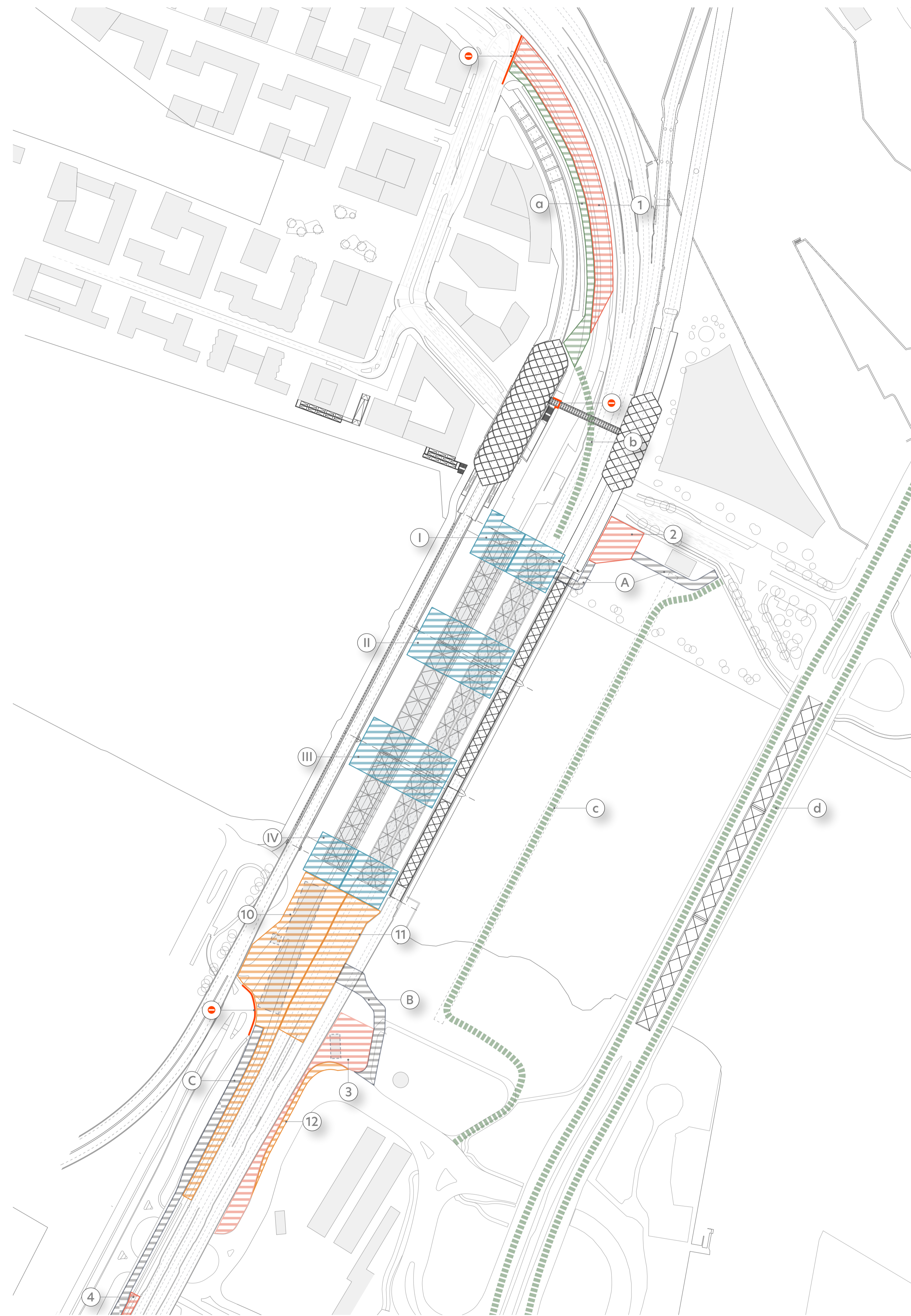


BAULOGISTIKKONZEPT
M 1:2000



LEGENDE

- Permanente BE Flächen:**
1. Zentrale BE Nord, ca. 3800m²; Container, Geräte, Material, Anlieferung
 2. BE Nord Unterbauten, ca. 1000m²; Anlieferung, Material
 3. Zentrale BE Süd, ca. 2600m²; Container, Kran
 4. BE Süd Gleisbau, ca. 3600m²; Länge ca. 300m; Anlieferung, Zufahrt, Material, Geräte
- Temporäre Montageflächen:**
10. Montagefläche für ENB, ca. 6500m²
 11. Demontagefläche für Bestand, ca. 3100m²
 12. Aufstellfläche für Abtransport Bestand, ca. 600m²
- Wasserbaustelle:**
- I - IV. Wasserbaustelle, Arbeiten weitestgehend von Ponton aus

- Baustraßen:**
- A. Baustraße für Andienung Unterbauten Nordufer, Breite ca. 8m
 - B. Bauzeitliche Gleisquerung S-Bahn, Breite ca. 6m
 - C. Temporäre Baustraße (bis zur Herstellung Vollumfahrung), Anlieferung und Anbindung BE-Fläche Gleisbau im Süden an Baufeld
- Rettungswege, Umleitungen:**
- a. Rettungsweg / Zufahrt zu Station Elbbrücken
 - b. Möglichkeit zweiter Rettungsweg über Ausbohrung EÜ
 - c. Umleitung Geh- und Radweg über Kabelbrücke
 - d. Umleitung MIV über B75

GRUNDRISS TRASSIERUNGSPLANUNG
VOLLUMFAHRUNGSZUSTAND WÄHREND BAUZEIT
M 1:2000



LEGENDE

- Trassierungsänderung für den Bauzustand
- Bestand

Erläuterung Umfahrung

Für den Bauzustand „Vollumfahrung“ sind insgesamt ca. 5,5km Gleise zu verlegen. Es sind außerdem 4 Weichenverbindungen herzustellen, um alle Wegebeziehungen aufrecht zu erhalten. Die Straßenüberführung für den Vollumfahrungs Zustand zu ersetzen, da sie die Lasten des Eisenbahnverkehrs im Bauzustand und auch im Endzustand für die Strecke 2200 Kapazitätserweiterung nicht aufnehmen kann.

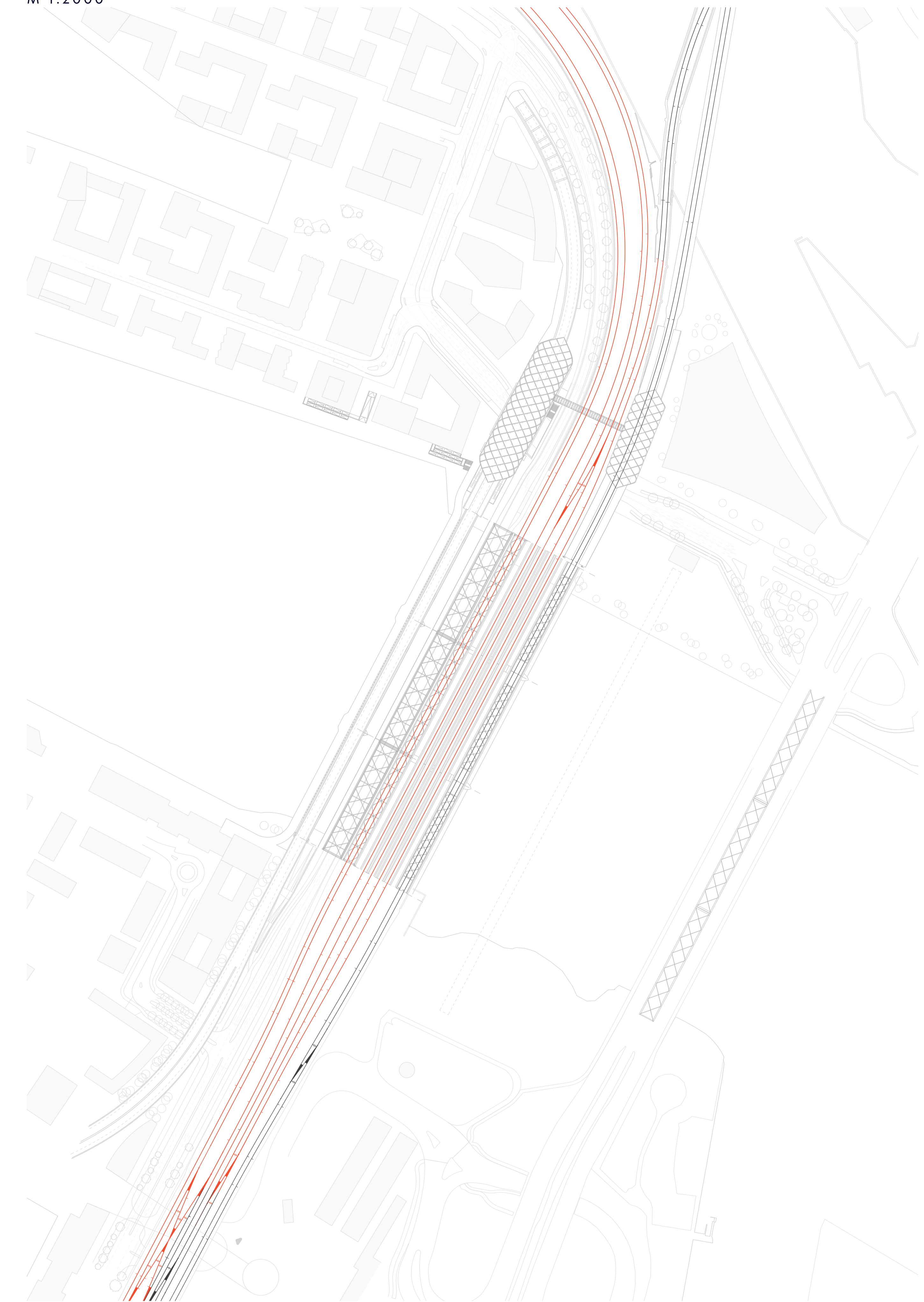
Die Gleise für die Strecken 2200 und 1280 werden nördlich der bestehenden EÜ Bahndamm an das Bestandsnetz angeschlossen. In Fahrtrichtung Norden folgt eine Verschenkung auf die in Seitenlage befindlichen Ersatzneubauten.

Nach Überquerung der Norderelbe wird der Güterverkehr der Strecke 1280 an die Bestandsgleise in Richtung Rothenburgsort

angeschlossen. Eine Weiche stellt sicher, dass auch die Einfahrt Richtung Hauptbahnhof über die Strecke 1250 mit Güterverkehr möglich ist. Ein Gleiswechsel zwischen Strecke 2200 und 1250 wird im weiteren Verlauf gewährleistet.

Die zulässige Geschwindigkeit im Planungsraum wurde auf 60 km/h begrenzt. Dieser Vollumfahrungs Zustand besteht für eine Dauer von ca. 2 Jahren beginnend ab 02/2032.

GRUNDRISS TRASSIERUNGSPLANUNG
ENDZUSTAND
M 1:2000



LEGENDE

- Trassierungsänderung für den Endzustand
- Bestand

Erläuterung Endzustand

Für den Endzustand sind insgesamt ca. 6,9km Gleise zu verlegen. Es sind außerdem 9 Weichenverbindungen herzustellen, um alle bestehenden und neuen Wegebeziehungen zu bedienen.

Von den Gleisen, die für den Bauzustand verlegt wurden, können weit über die Hälfte (ca. 3,1km) auch für den Endzustand verwendet werden. Die Weichenanschlüsse werden jedoch teilweise verschoben. Durch die Weiternutzung der Gleise wird viel Bauzeit eingespart und Arbeitskapazität geschaffen, um an anderer Stelle die Anschlüsse schneller realisieren zu können. Die Trassierung der Strecken 1280 für den Güter- und 1250 für den Personenverkehr erfolgt weitestgehend identisch zum Bestand. Die geänderten Gleisachsabstände auf der EÜ Norderelbe erfordern eine Anpassung des Anschlussbereichs unmittelbar hinter den Brücken im Endzustand gegenüber dem Bestand,

wobei diese Anpassung bereits im Bauzustand realisiert wurde. Für die Kapazitätserweiterung, die künftig die Strecke 2200 sein soll, sind neue Gleise zu verlegen.

Der Anschluss im Norden kann dabei an die bereits verlegten Gleise im Kurvenbereich auf Höhe der Versmannstraße erfolgen. Im Rahmen des Querverschubes der Ersatzneubauten in ihre endgültige Lage ist jeweils eine Strecke für ein Wochenende zu sperren.

Die zulässige Geschwindigkeit im Planungsraum wurde wie vorgegeben mit 120 km/h angesetzt. Der Endzustand wird ab 08/2034 erreicht sein.