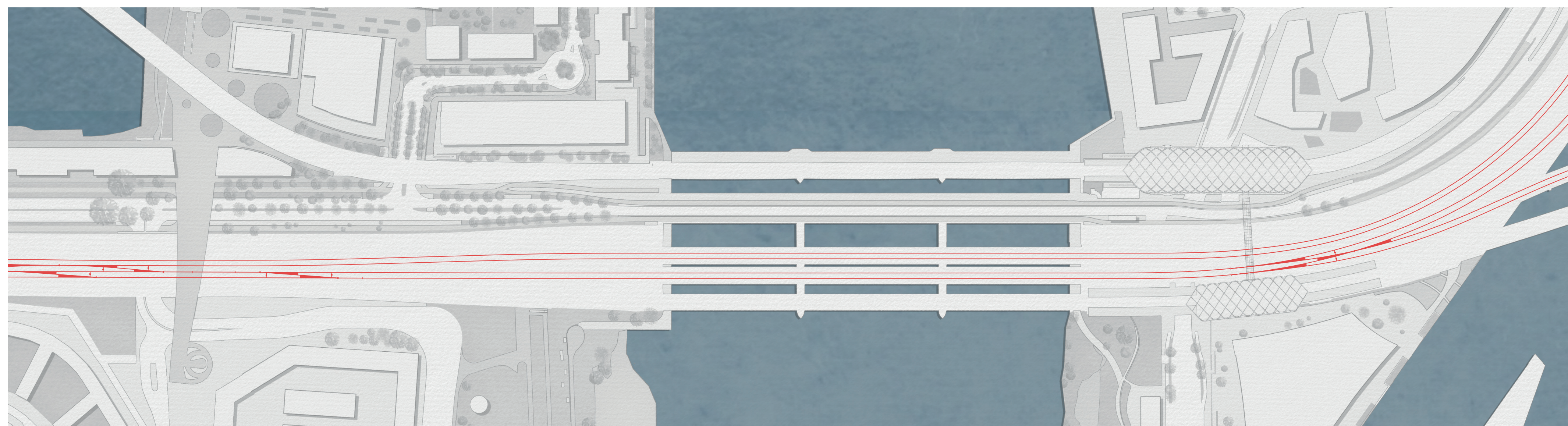
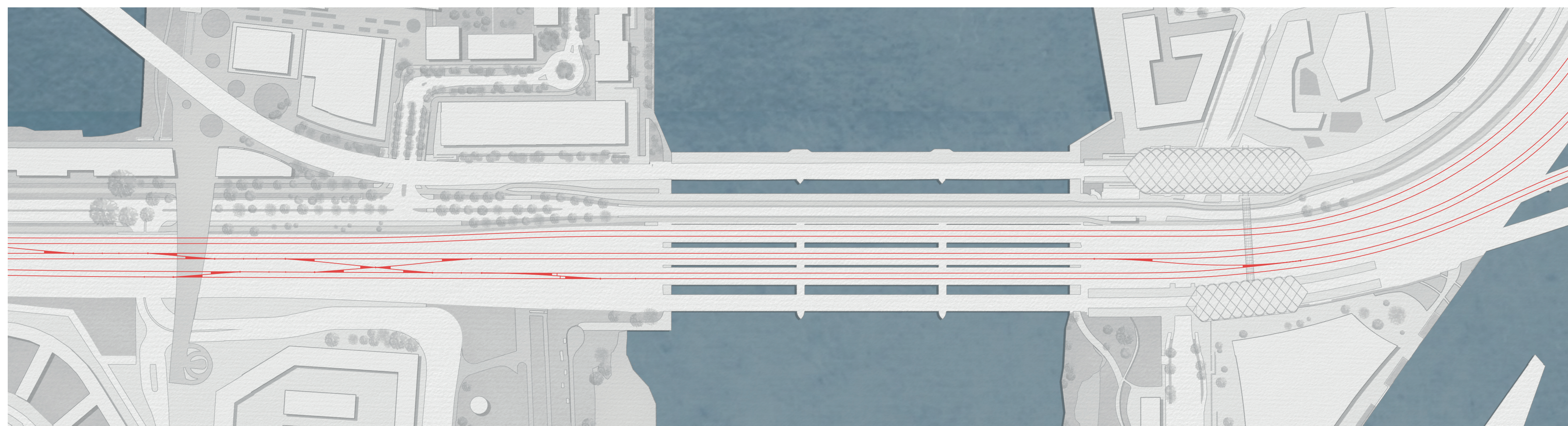


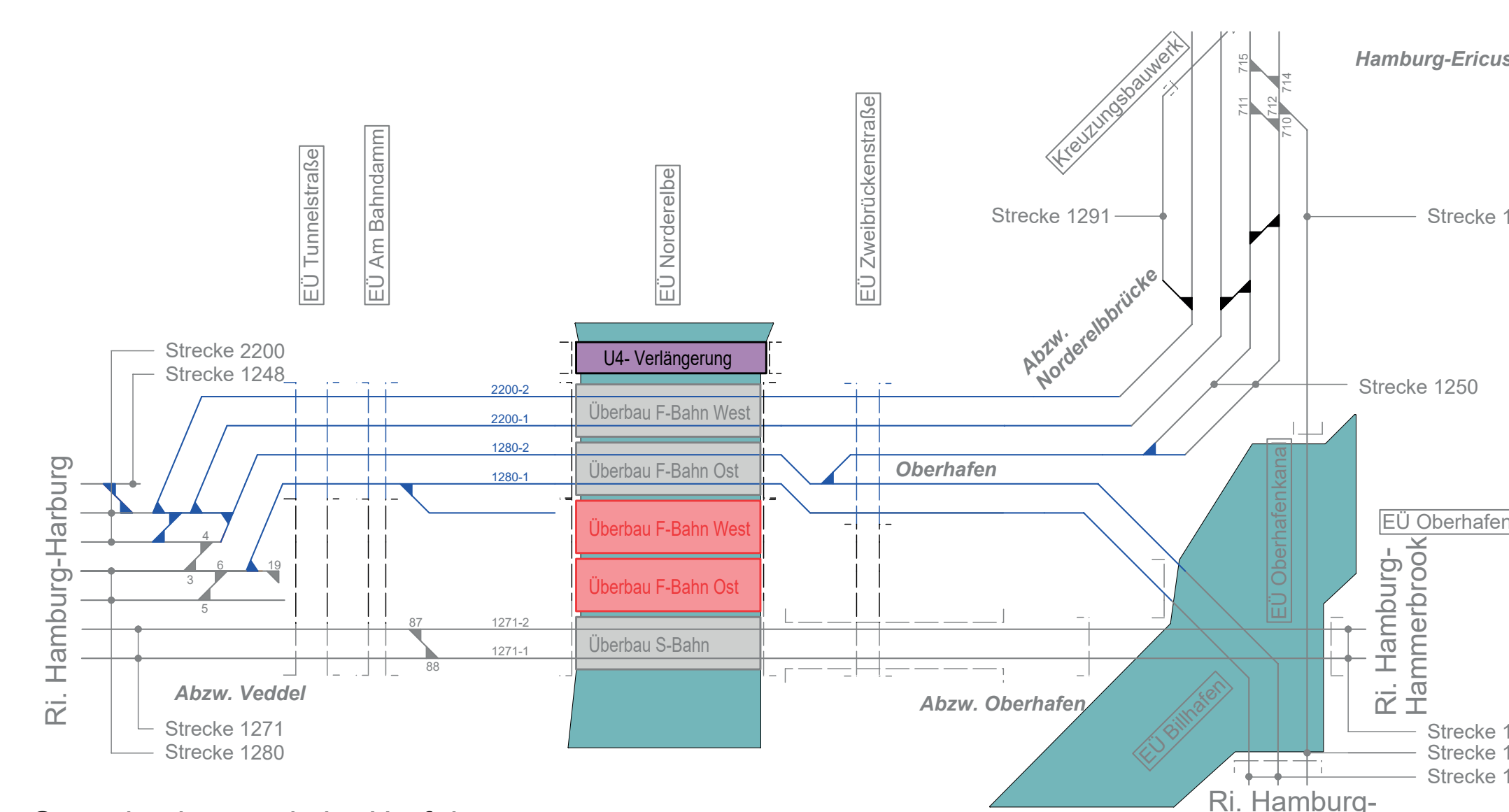
Trassierungslageplan bauzeitliche Umfahrung - M 1:2000



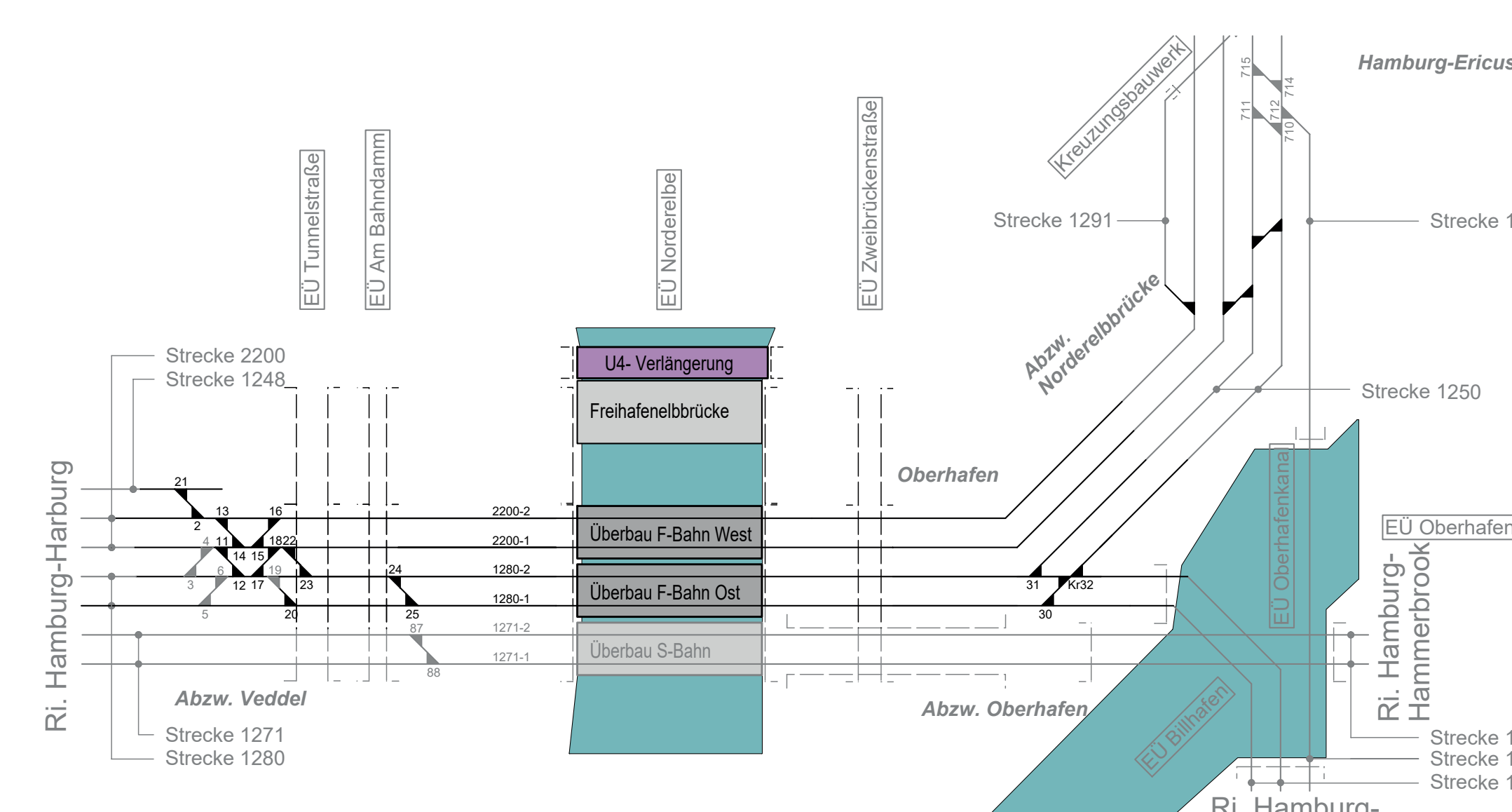
Trassierungslageplan Zwischenzustand 4-gleisig - M 1:2000



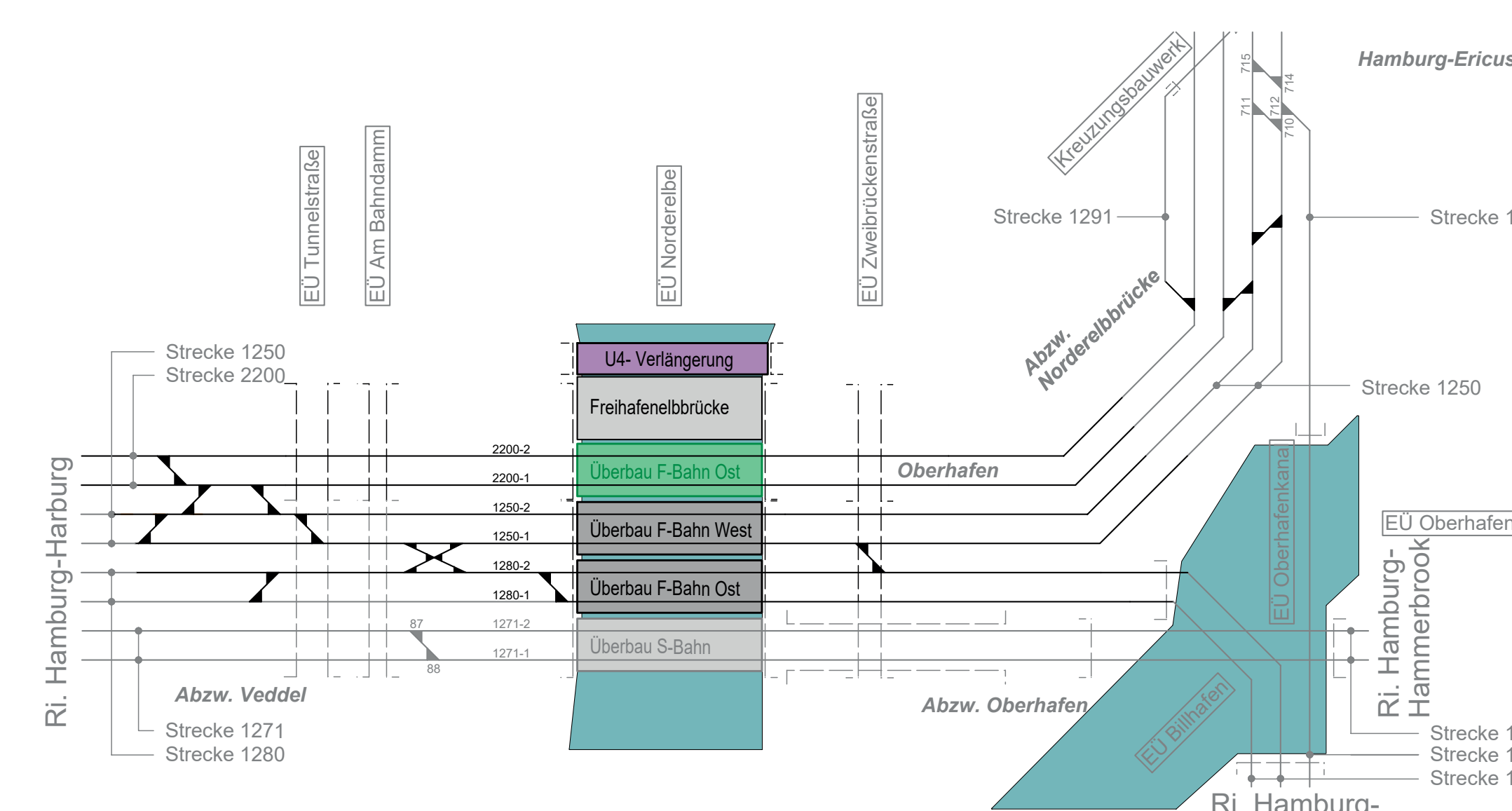
Trassierungslageplan Endzustand 6-gleisig - M 1:2000



Spurplan bauzeitliche Umfahrung



Spurplan Zwischenzustand 4-gleisig



Spurplan Endzustand 6-gleisig

## Bauzeitliche Umfahrung

Zur Freimachung des Baufeldes der Ersatzneubauten werden die Strecken 2200 und 1280 sukzessive nach Westen in Umfuhrlage verschwenkt. Hierbei bleibt immer mindestens eine Strecke in Betrieb.

Die Umfuhrgleise werden auf den Bestandsüberbauten überführt, welche mittels Querverschub in die Umfuhrlage verschoben werden.

## Zwischenzustand 4-gleisig

Nach Fertigstellung der neuen Überbauten können die Strecken 2200 und 1280 sukzessive wieder in ihre jeweils ursprüngliche Lage zurück gelegt werden.

Dieser viergleisige Zustand wird im Rahmen des Wettbewerbes als Zwischenzustand bis zur Realisierung der Kapazitätserweiterung geplant.

## Endzustand 6-gleisig

Im Rahmen einer avisierten Kapazitätserweiterung wird das Gleislayout im Bereich der EÜ Nordderelbe um zwei Gleise erweitert. Dies bedingt einen Umbau der Strecken 2200, 1250 und 1280.

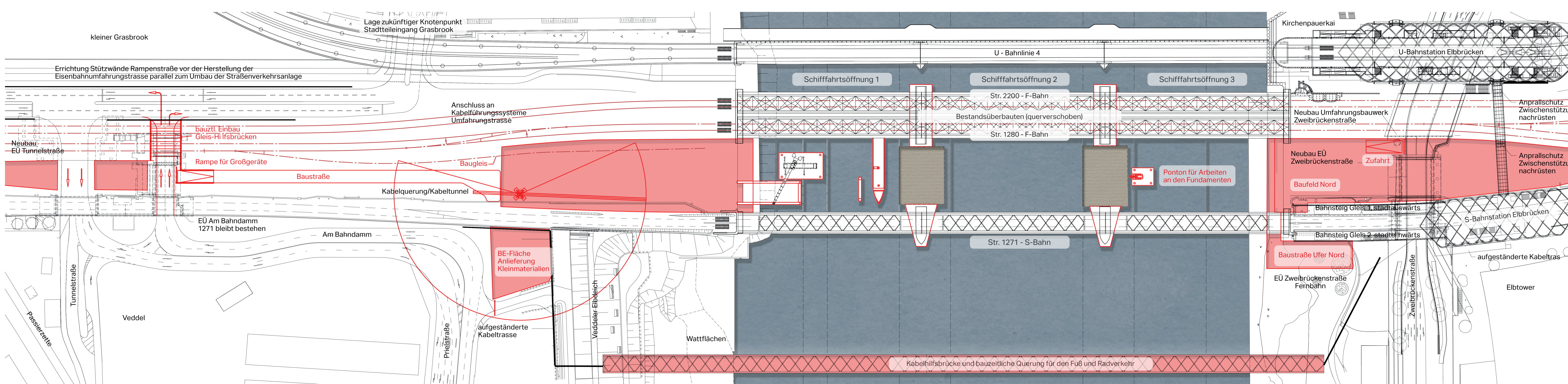
Die Herstellung einer Strecke erfolgt jeweils unter Betrieb der anderen beiden Strecken, sodass die Verkehrseinschränkungen auf ein Minimum reduziert werden.

Die zwei Gleise der Kapazitätserweiterung können mit einem denkmalgerecht sanierten Bestandsüberbau über die Elbe überführt werden.

## Bauablauf und Logistik

Ziel der vorgeschlagenen Montagetechnologie für die Überbauten der neuen Elbbrücken ist eine Entflechtung der Bauabläufe der Baumaßnahmen der Deutschen Bahn und des Landes Hamburg (HPA und Hamburger Hochbahn). Gleichzeitig wird dadurch die Baulogistik deutlich vereinfacht.

- Die Anlieferung der Überbauten in Schüssen und die Montage erfolgen über Wasser. Die Anlieferung per Schiff erlaubt eine Vormontage absits des Baufeldes im Hafenbereich oder in einer Stahlbaufirma mit Schiffsanleger. Ein Transport von großen Bauteilen über Straße oder Schiene wird vermieden.
- Das Baufeld Süd (Insellage) wird nicht als Vormontagefläche benötigt und kann kleiner ausfallen
- Massentransporte wie Oberbaustoffe erfolgen schienengebunden über ein Logistikgleis zum Baufeld.
- Die Bestandsüberbauten werden bereits frühzeitig in die Lage der Freihafenelbbrücke verschoben. So können Sie mit Rückbau der Umfahrung im Zuge des Einschwimmens der sanierten Freihafenelbbrücke für eine Weiterverwendung im Ganzen nach Westen ausgeschwommen werden.
- Die Einschränkungen der Schiffbarkeit der Elbe erfolgt nur abwechselnd in Schiffsfahrtsöffnung 1 und 3 oder 2, wie erlaubt.



Lageplan Baustelleneinrichtung und Baulogistik