

Informationsveranstaltung Ellerau

13. Oktober 2015

Elektrifizierung AKN/ S-Bahn S21 Hamburg - Kaltenkirchen



1. Begrüßung

Herr Bürgermeister Urban/ Herr Seyb (AKN AG)

2. Vorstellung des Ablaufs der Veranstaltung

Herr Märtens (Moderator)

3. Das Achsenkonzept Hamburg/ Schleswig-Holstein

Herr Knipping (NAH.SH GmbH)

4. Erläuterung des Gesamtprojekts

*Herr Moje/ Herr Gohlke (AKN AG)/ Herr Plank
(Spiekermann)*

5. Erläuterung des geplanten Fahrplans

Herr Hüttel (S-Bahn Hamburg GmbH)

6. Der Abschnitt Quickborn – Tanneneck

6.1. Abschnitt Quickborn - Ellerau

Herr Gerlach/ Herr. Dr. Pfeiffer (Sellhorn)/

Herr Schwolow (AKN AG)

6.2. Abschnitt Ellerau – Tanneneck

Herr Gerlach (Sellhorn)/ Herr Schwolow (AKN AG)

7. Gutachten

7.1. Schallgutachten

Frau Krüger (Lärmkontor)

7.2. Erschütterungsgutachten

Herr Rosenquist (Baudyn)

7.3. Elektromagnetische Verträglichkeit

Herr Neumann (IfB)

7.4. Grunderwerb

Herr Moje (AKN AG)

1. Begrüßung

Herr Bürgermeister Urban/ Herr Seyb (AKN AG)

2. Vorstellung

Herr Märtens (Moderator)

3. Das Achsenkonzept Hamburg/ Schleswig-Holstein

Herr Knipping (NAH.SH GmbH)

4. Erläuterung des Gesamtprojekts

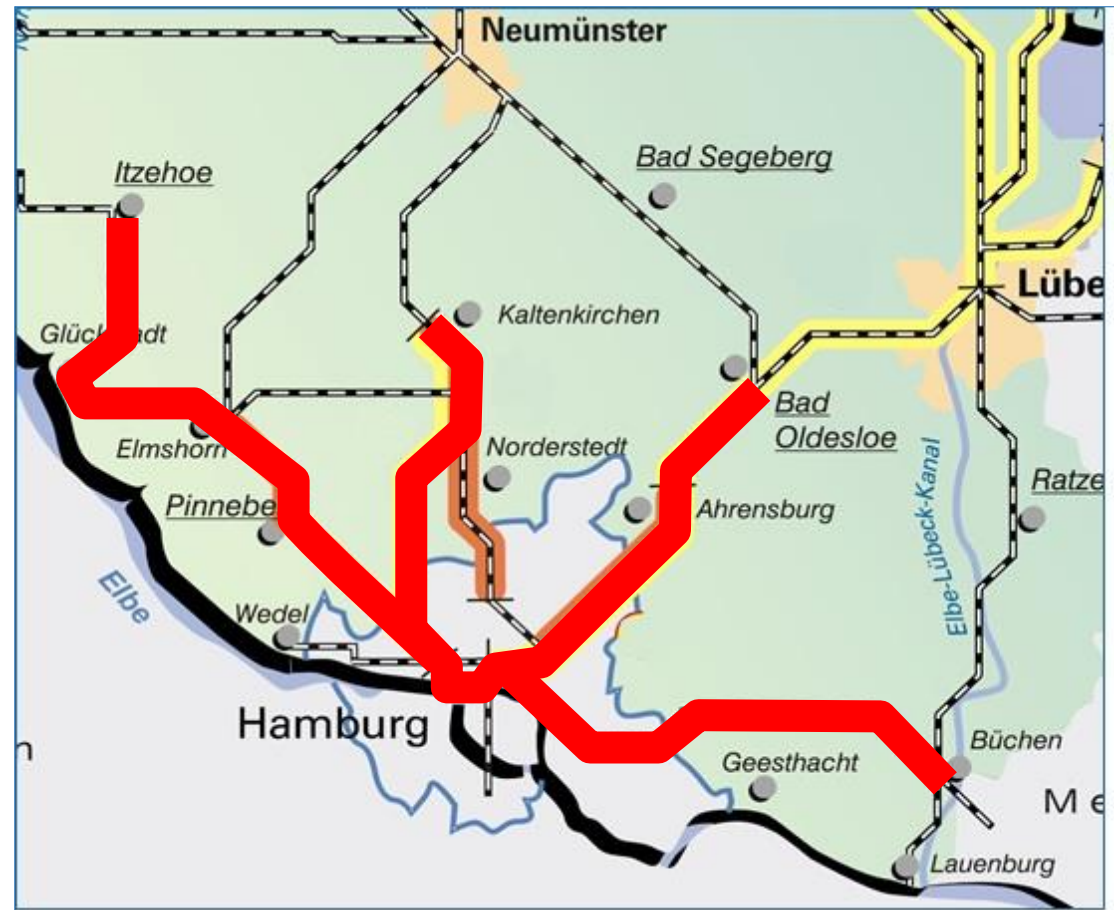
*Herr Moje/ Herr Gohlke (AKN AG)/ Herr Plank
(Spiekermann)*

5. Erläuterung des geplanten Fahrplans

Herr Hüttel (S-Bahn Hamburg GmbH)

Das Achsenkonzept Hamburg/ Schleswig-Holstein

- Siedlungsschwerpunkte im Hamburger Umland
- Hohe Nutzerzahlen und prognostizierte Zuwächse im SPNV
- S21 als Alternative zur Autobahn A7 für Pendler



Projektraum und Charakteristika (Derzeit)



- 20 min-Takt Eidelstedt – Kaltenkirchen, 60 min-Takt bis Neumünster
- in der HVZ 10 min-Takt Eidelstedt – Quickborn
- Umsteigezwang in HH-Eidelstedt in/aus Richtung Innenstadt (S-Bahn)
- Bedienung mit Dieseltriebwagen (nicht barrierefrei)

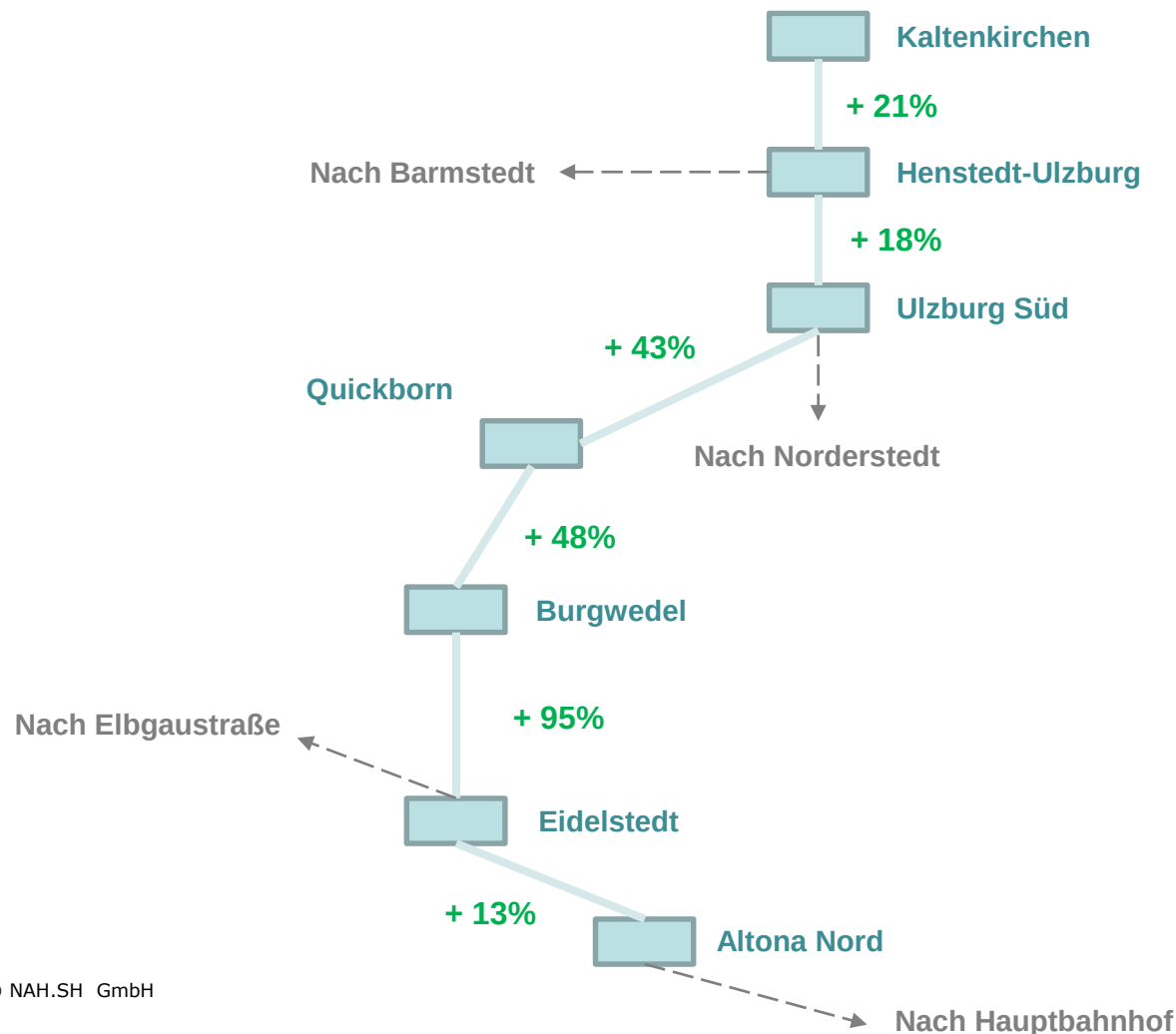
Ziele des Projekts

- Direkte (umstiegsfreie) Verbindung zum Hamburger Hauptbahnhof und weiteren Zielen der Innenstadt
- Einsatz von modernen, barrierefreien Fahrzeugen
- Elektrifizierung der Strecke für ein nachhaltiges Verkehrsangebot
- Barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen
- Verringerung der Fahrzeit um bis zu 5 Minuten je Fahrt
- Schaffung einer attraktiven Alternative für Berufspendler

Wesentliche Maßnahmen

- Ausbau und Herrichtung der AKN-Strecke Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen für S-Bahn-Verkehr auf rund 30 Kilometer Länge
- Errichtung einer 15 kV/16,7 Hz Oberleitungsanlage
- Aufhöhung und Verlängerung der Bahnsteige
- Zweigleisiger Ausbau der Verknüpfung in Eidelstedt zum/ vom S-Bahn-Bestandsnetz und des Abschnitts Quickborn – Tanneneck

Prognose für die Nachfrage einer S21 Hamburg – Kaltenkirchen 2025 im Vergleich mit A1 (Querschnittsbelastung Personenfahrten/ Werktag)



1. Begrüßung

Herr Bürgermeister Urban/ Herr Seyb (AKN AG)

2. Vorstellung

Herr Märtens (Moderator)

3. Das Achsenkonzept Hamburg/ Schleswig-Holstein

Herr Knipping (NAH.SH GmbH)

4. Erläuterung des Gesamtprojekts

*Herr Moje/ Herr Gohlke (AKN AG)/ Herr Plank
(Spiekermann)*

5. Erläuterung des geplanten Fahrplans

Herr Hüttel (S-Bahn Hamburg GmbH)

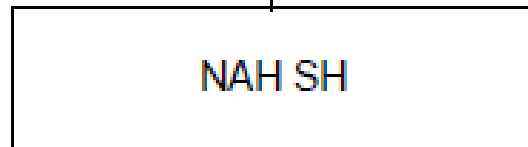
Projektorganigramm

Schleswig-Holstein

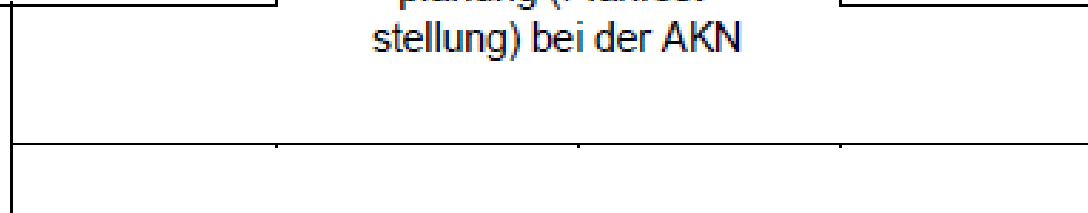
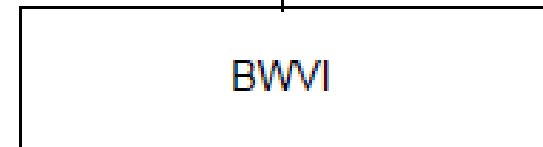
Hamburg

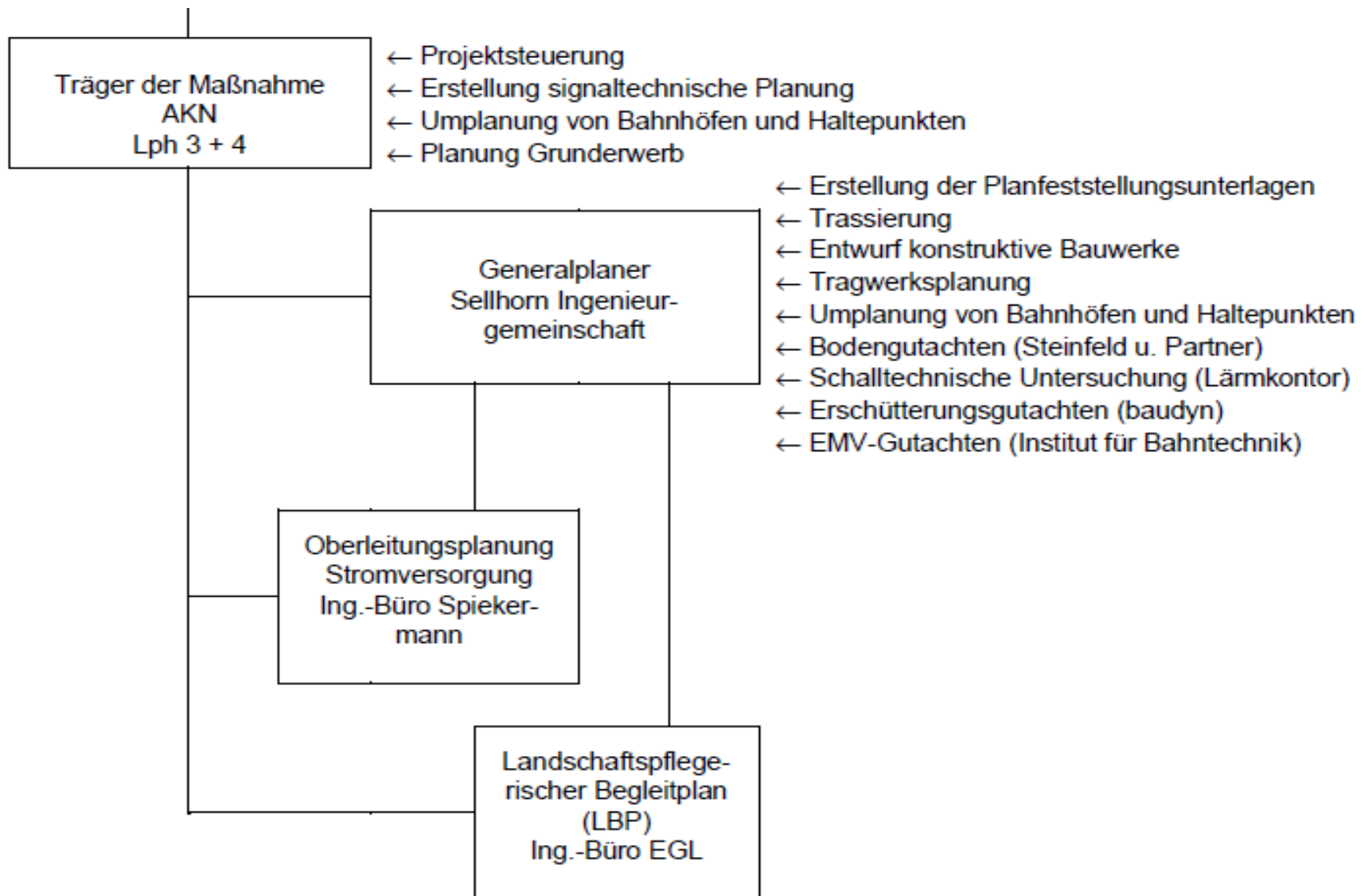


Besteller der Leistungen
bei der NAH SH und der
BWVI, Amt für Verkehr
und Straßenwesen



Besteller der Entwurfs-
und Genehmigungs-
planung (Planfest-
stellung) bei der AKN





Machbarkeitsstudie erarbeitet durch AKN

Standardisierte Bewertung, beauftragt durch: NAH.SH
erarbeitet durch: Intraplan

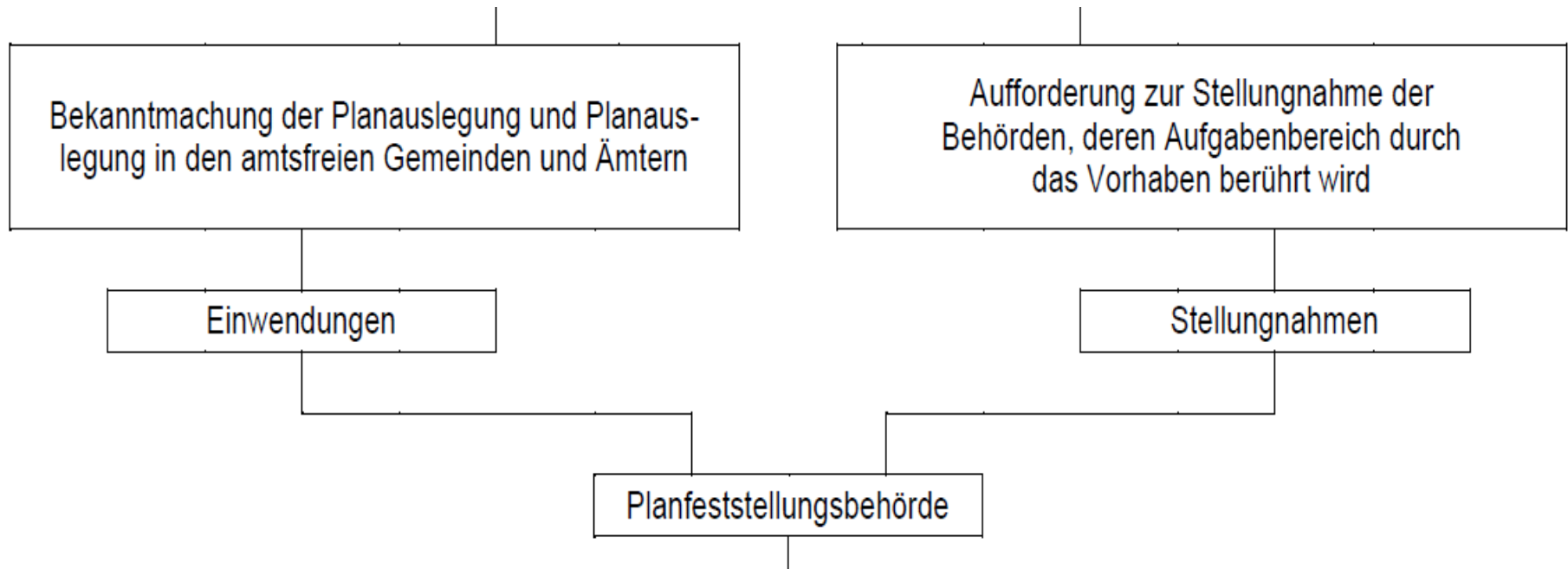
Entscheidung Länder SH und FHH Planungen bis
Planfeststellung erarbeiten zu lassen

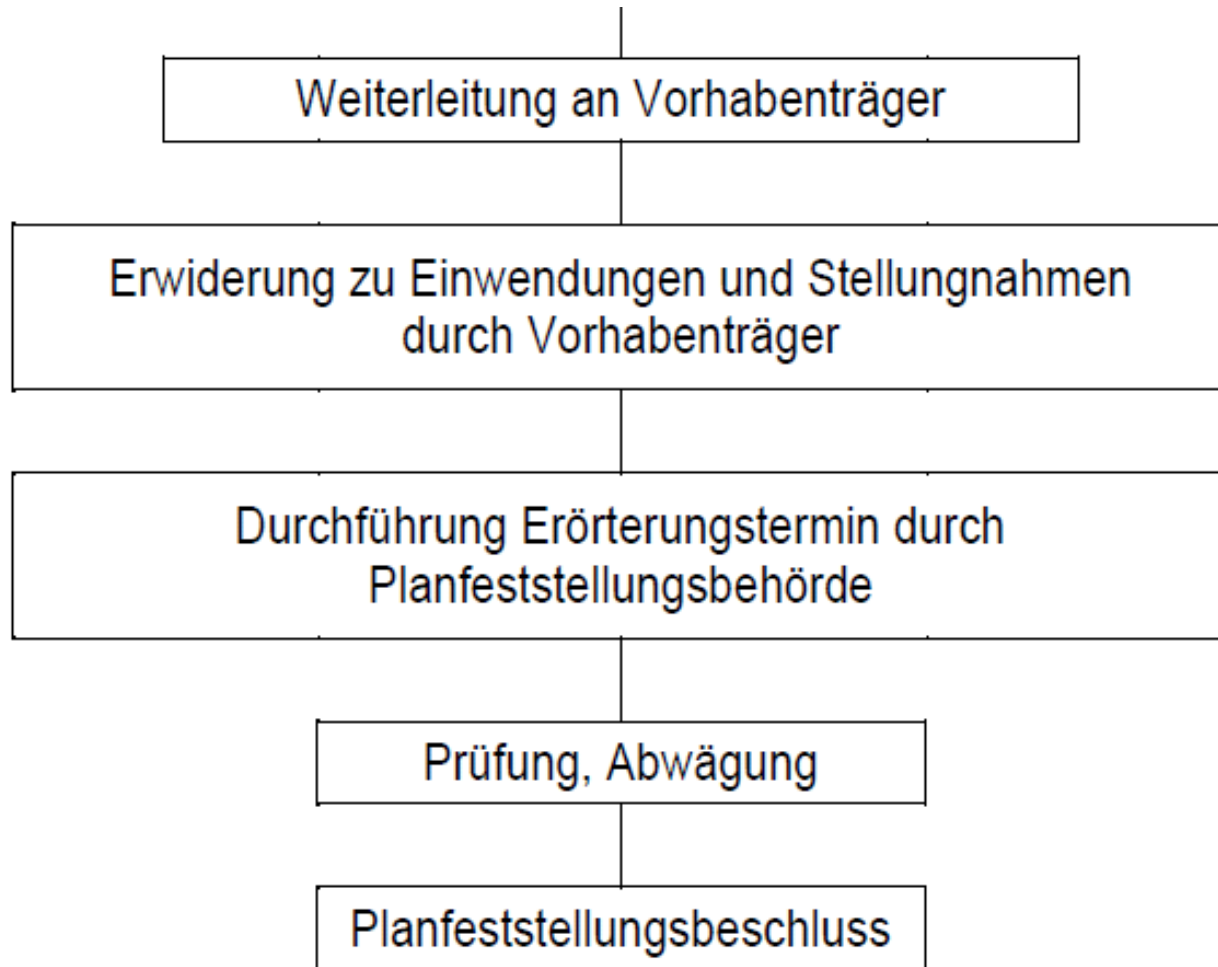
Beauftragung AKN durch NAH.SH und BWVI

Erstellung Planfeststellungsanträge durch AKN als
Vorhabenträger

Frühzeitige Bürgerbeteiligung

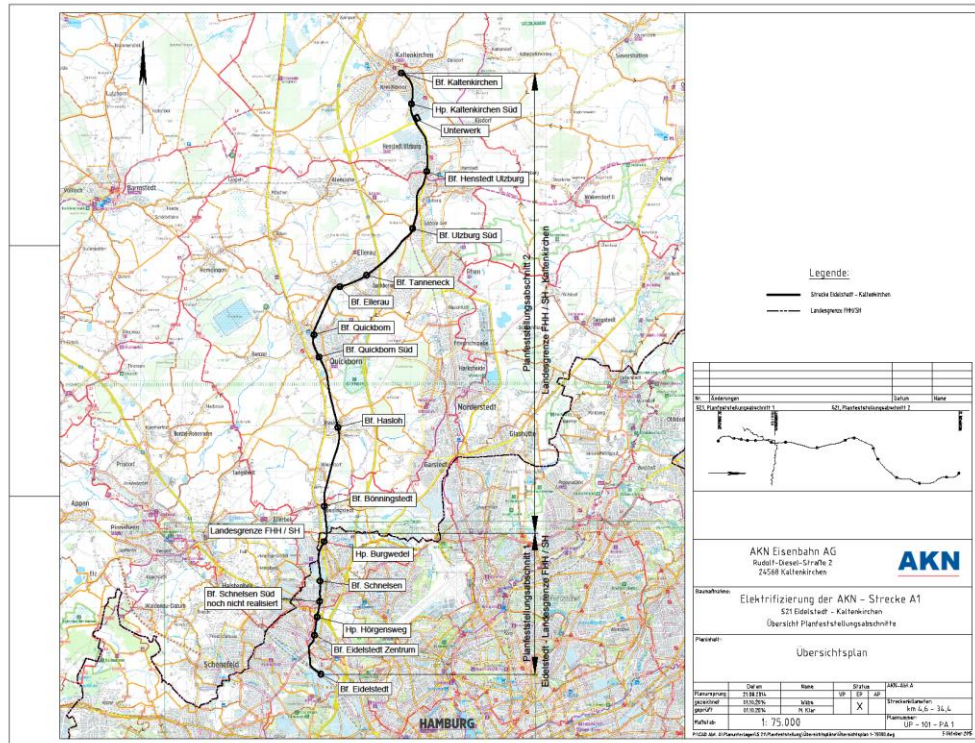
Einreichung Planfeststellungsantrag bei Planfest-
stellungsbehörde



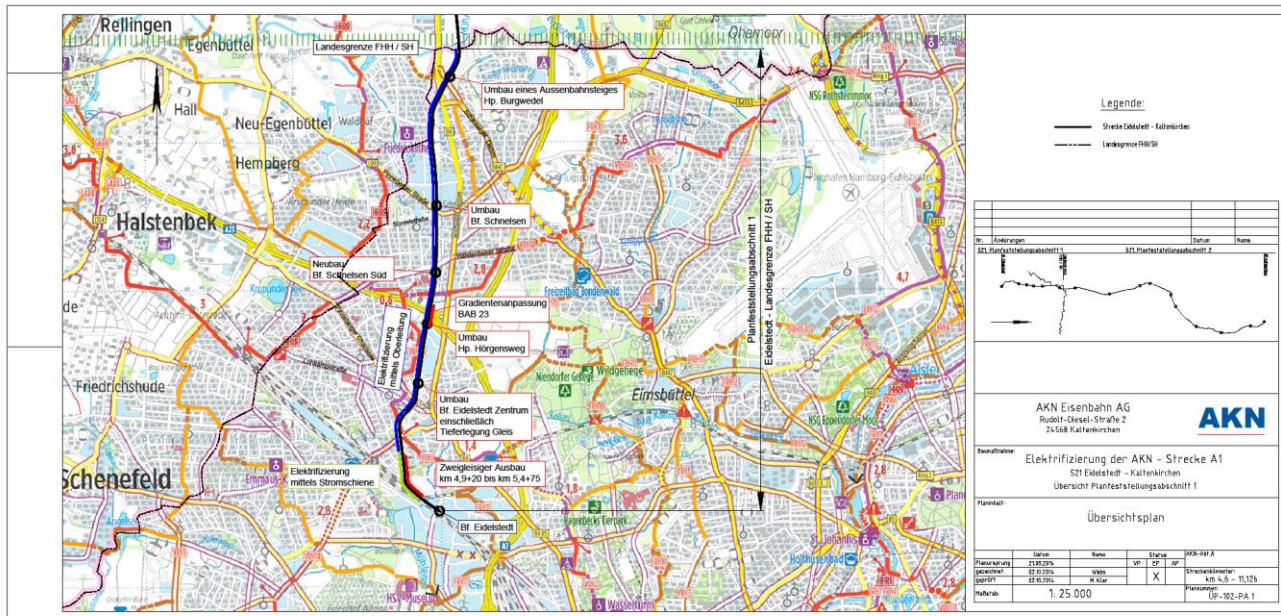


Maßnahmenbeschreibung

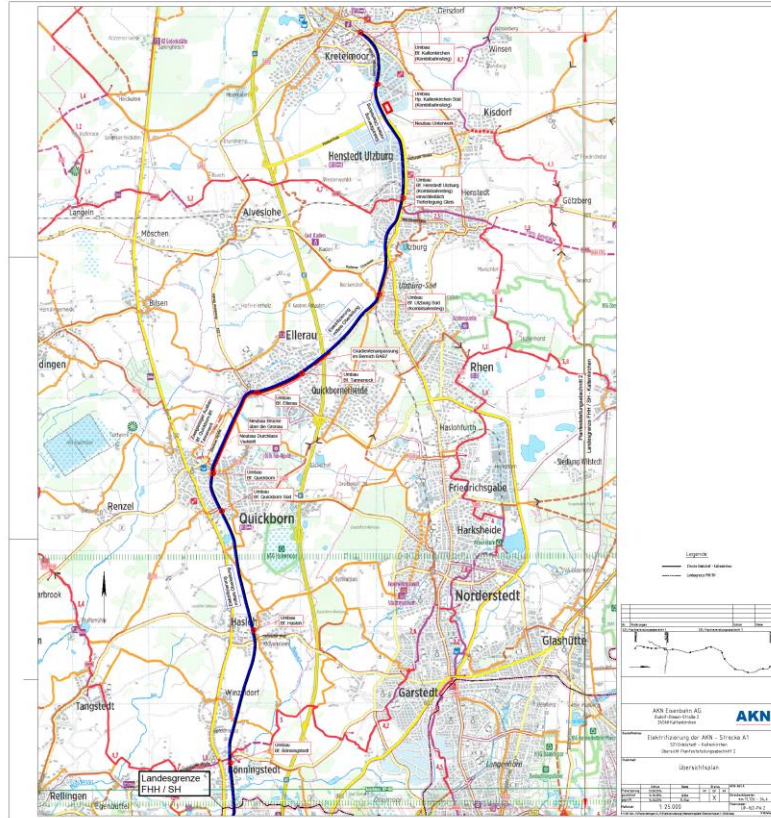
Zweigleisige Abschnitte Hamburg / Schleswig Holstein (Plan)



Bereich Hamburg (Plan)



Bereich Schleswig-Holstein (Plan)



1. Begrüßung

Herr Bürgermeister Urban/ Herr Seyb (AKN AG)

2. Vorstellung

Herr Märtens (Moderator)

3. Das Achsenkonzept Hamburg/ Schleswig-Holstein

Herr Knipping (NAH.SH GmbH)

4. Erläuterung des Gesamtprojekts

*Herr Moje/ Herr Gohlke (AKN AG)/ Herr Plank
(Spiekermann)*

5. Erläuterung des geplanten Fahrplans

Herr Hüttel (S-Bahn Hamburg GmbH)

Erweiterungsprojekt S21

Fahrzeug Baureihe 490



- Bereits bestellt:
27 Fahrzeuge mit Mehrsystemtechnik
- Noch zu bestellen (möglichst bis Ende 2016):
13 Fahrzeuge mit Mehrsystemtechnik
18 Fahrzeuge mit Einsystemtechnik (S32)
- 66 m Wagenlänge
- 190 Sitzplätze
- Durchgängigkeit
- Klimaanlage

Erweiterungsprojekt S21

Fahrplan

- Die Linie S21 verkehrt ab 2020 umsteigefrei zwischen Aumühle und Kaltenkirchen.

- Startfahrplan:

	Hauptverkehrszeit morgens	Tages- und Abendverkehr	Hauptverkehrszeit abends	Spätverkehr
Aumühle - Bergedorf	alle 10min	alle 20min	alle 20min	alle 20min
Bergedorf - Eidelstedt	alle 10min	alle 10min	alle 10min	alle 20min
Eidelstedt - Quickborn	alle 10min	alle 20min	alle 10min	alle 20min
Quickborn - Kaltenkirchen	alle 20min mit Verstärkern	alle 20min	alle 20min mit Verstärkern	alle 20min
Eidelstedt - Elbgaustraße	S32 statt S21	alle 20min	S32 statt S21	alle 20min

- Für den Nachtbetrieb an Wochenenden ist ein Stundentakt angedacht.
- Fahrzeit Kaltenkirchen – Eidelstedt: 39min in beiden Richtungen (heute 39/45min)
Fahrzeit Kaltenkirchen – Hauptbahnhof: 55min in beiden Richtungen (heute 60/57min)
Fahrzeit Kaltenkirchen – Altona: 54/53min (heute 50/62min)
- Fahrgaststeigerung durch Umsteigefreiheit und Fahrzeitverkürzung um 15-95% je nach Abschnitt prognostiziert.

6. Der Abschnitt Quickborn – Tanneneck

6.1. Abschnitt Quickborn - Ellerau

Herr Gerlach/ Herr. Dr. Pfeiffer (Sellhorn)/

Herr Schwolow (AKN AG)

6.2. Abschnitt Ellerau – Tanneneck

Herr Gerlach (Sellhorn)/ Herr Schwolow (AKN AG)

7. Gutachten

7.1. Schallgutachten

Frau Krüger (Lärmkontor)

7.2. Erschütterungsgutachten

Herr Rosenquist (Baudyn)

7.3. Elektromagnetische Verträglichkeit

Herr Neumann (IfB)

7.4. Grunderwerb

Herr Moje (AKN AG)

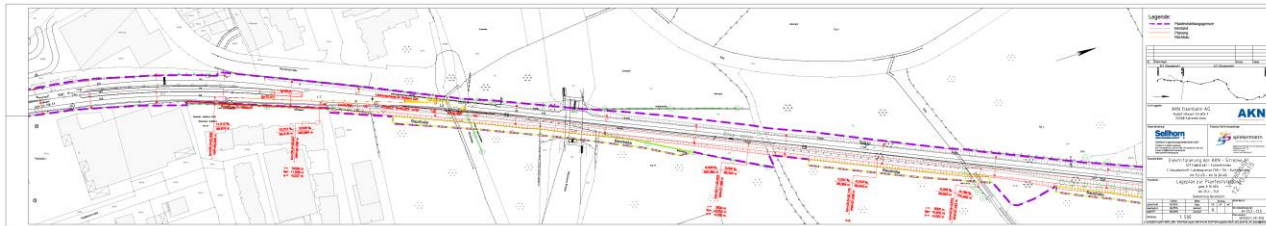
6.1. Abschnitt Quickborn – Ellerau km 19,0 -19,5 (Plan)



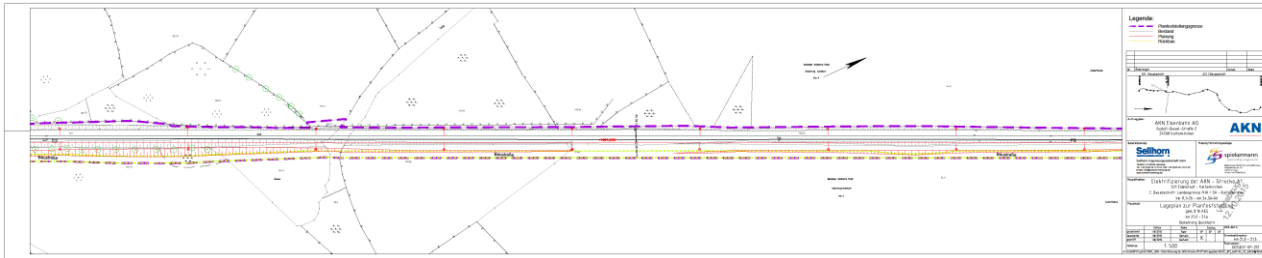
6.1. Abschnitt Quickborn – Ellerau km 19,87 -20,3 – Bf Quickborn (Plan)



6.1. Abschnitt Quickborn – Ellerau km 20,3 – 21,0 (Plan)



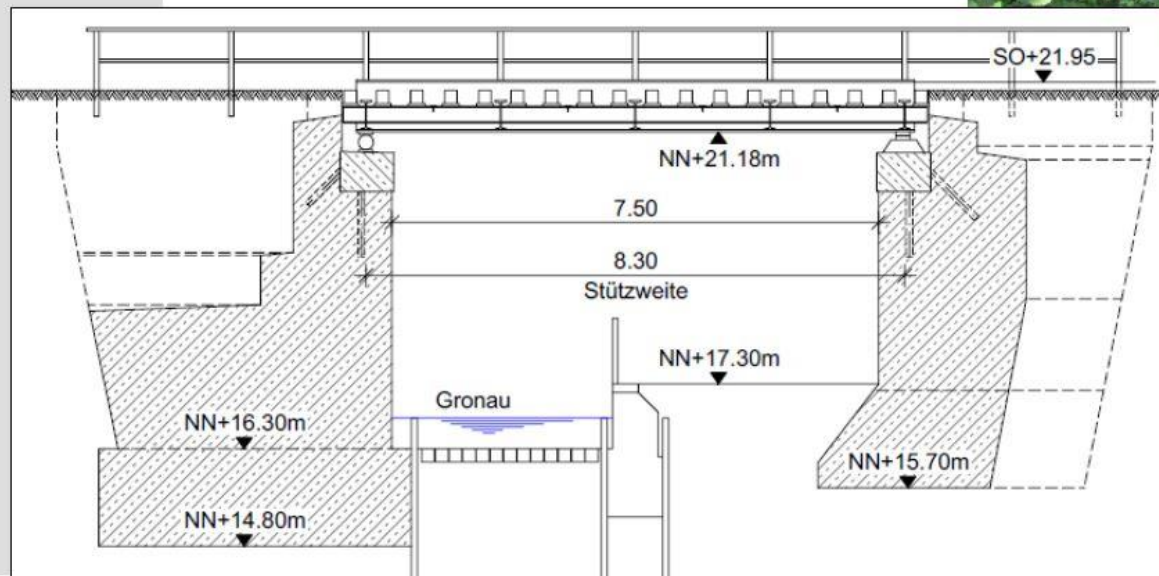
6.1. Abschnitt Quickborn – Ellerau km 21,0 -21,6 (Plan)



- Bahnsteige Quickborn
- Trassierung Quickborn - Ellerau
- **Brücke Gronau**
- Durchlass Viehtrift
- Fußgängertunnel

Brücke über die Gronau, Bestand

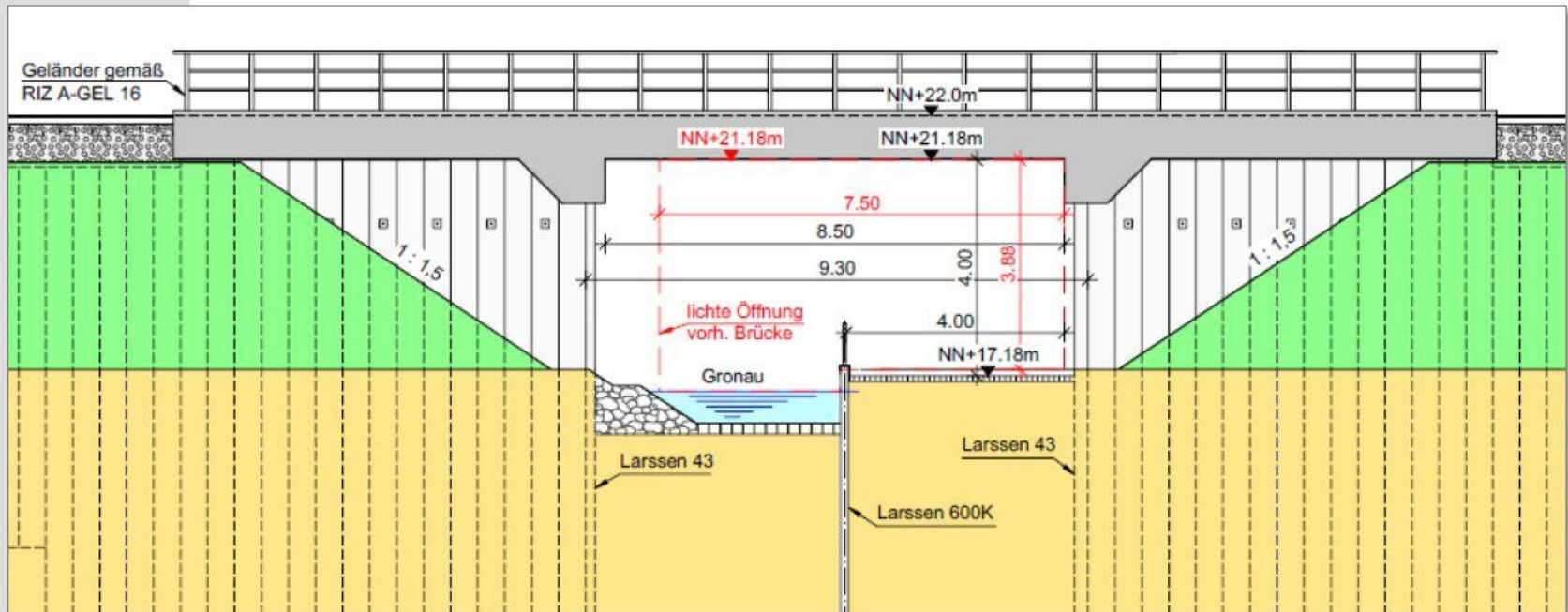
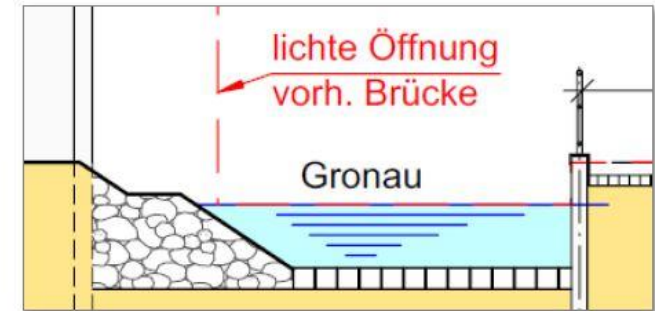
- Offene Stahlträger-Brücke
lichte Weite = 7,5 m
- Gronau mit ca. $b = 3,25$ m
- Fahrweg mit ca. $b = 4,0$ m
Durchfahrtshöhe 3,88 m



Brücke über die Gronau, Neubau

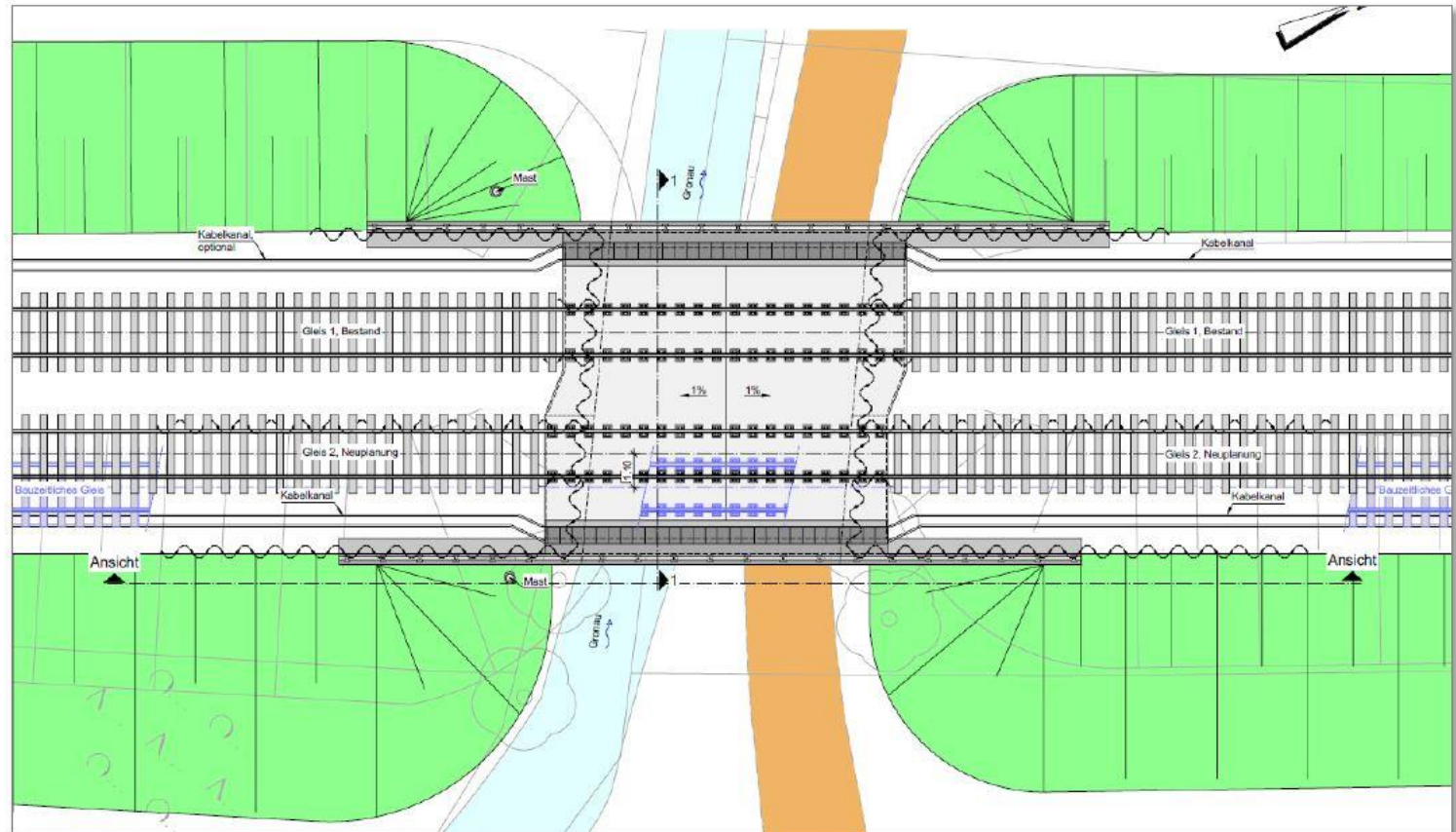
- Bahnsteige Quickborn
- Trassierung Quickborn - Ellerau
- **Brücke Gronau**
- Durchlass Viehtrift
- Fußgängertunnel

- Brücke als Walzträger in Beton
lichte Weite 8,50 m (alt = 7,50 m)
- Gronau mit ca. $b = 4,25$ m
- Fahrweg mit ca. $b = 4,0$ m
Durchfahrtshöhe 4,00 m



Brücke über die Gronau, Neubau

- Grundriss, 2-gleisig, Gesamtbreite ca. 11,2 m



- Bahnsteige Quickborn
- Trassierung Quickborn - Ellerau
- **Brücke Gronau**
- Durchlass Viehtrift
- Fußgängertunnel

- Bahnsteige Quickborn
- Trassierung Quickborn - Ellerau
- Brücke Gronau
- Durchlass Viehtrift
- Fußgängertunnel

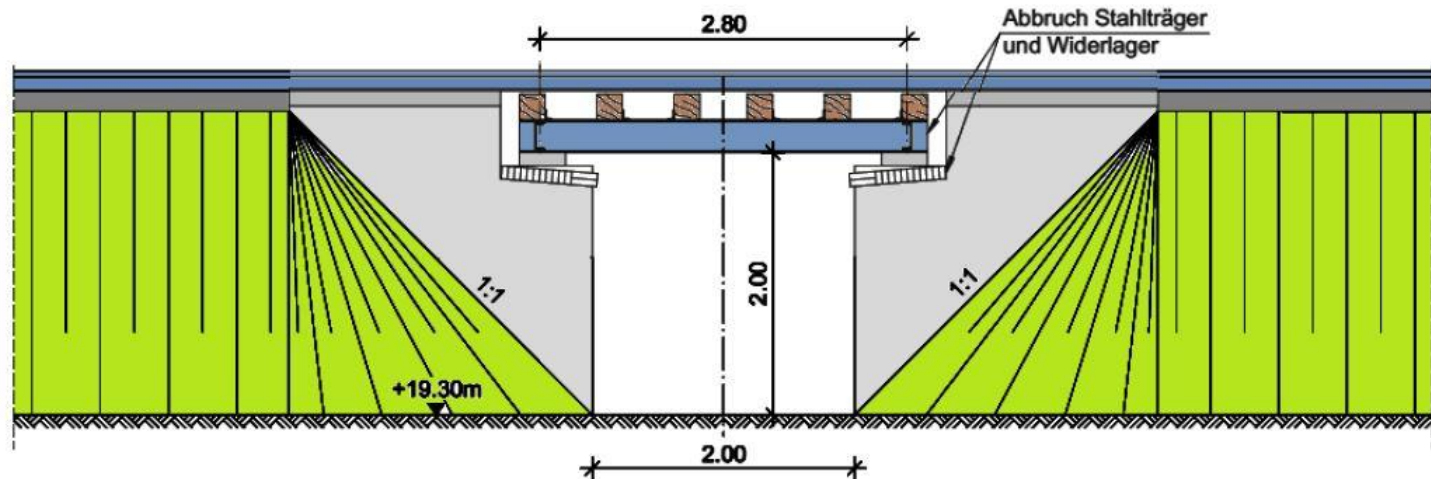
Durchlass Viehtrift, Bestand

- Offene Stahlträger-Brücke
- Öffnung Durchlass 2,0 m x 2,0 m



Seitenansicht

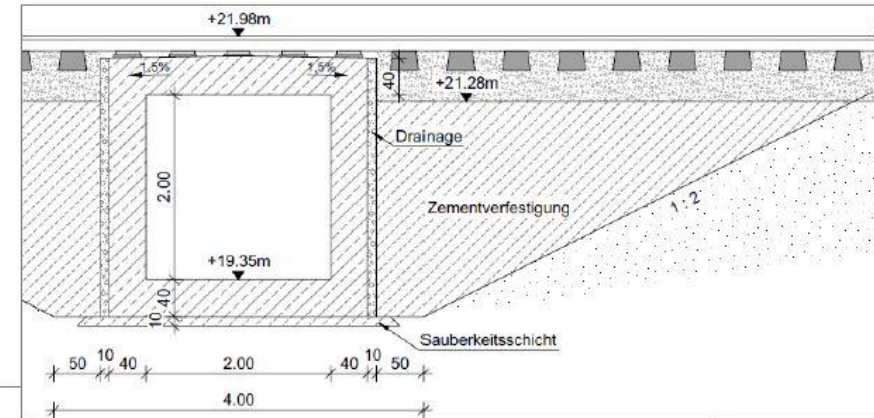
M. 1:50



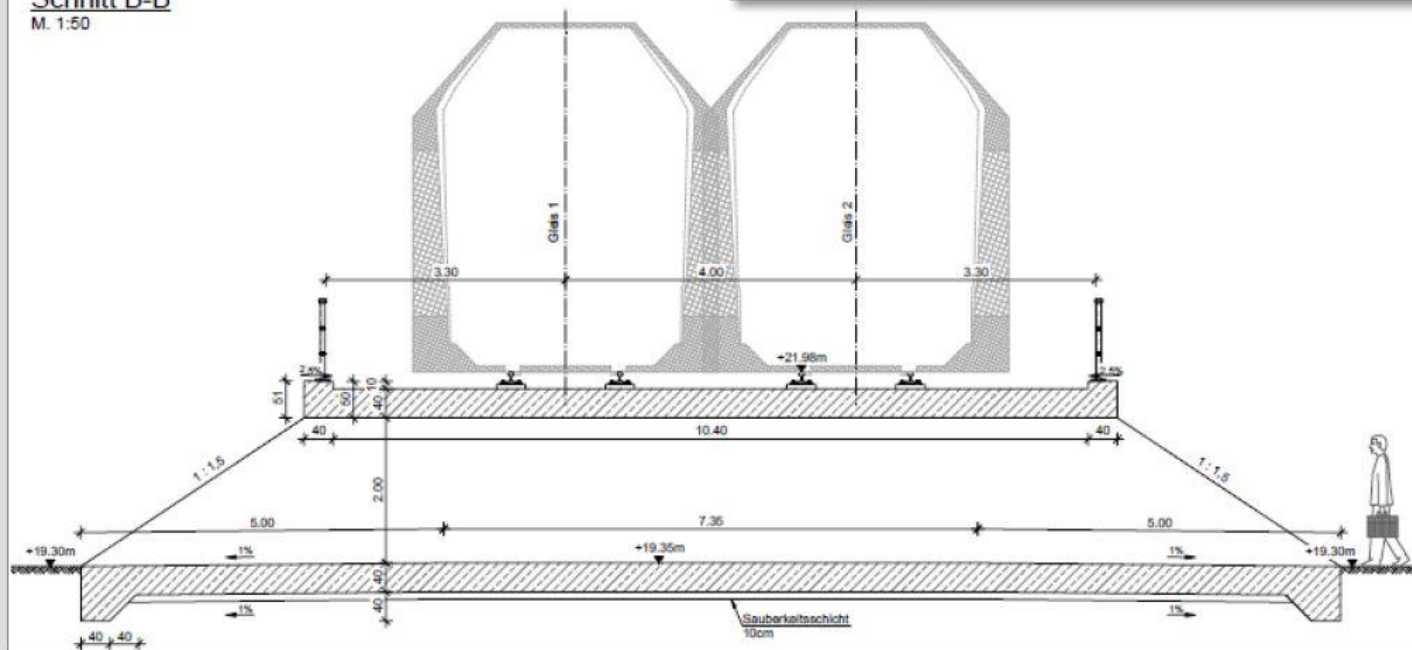
- Bahnsteige Quickborn
- Trassierung Quickborn - Ellerau
- Brücke Gronau
- **Durchlass Viehtrift**
- Fußgängertunnel

Durchlass Viehtrift, Neubau

- Stahlbetonrahmen
- Öffnung Durchlass 2,0 m x 2,0 m



Schnitt B-B
M. 1:50



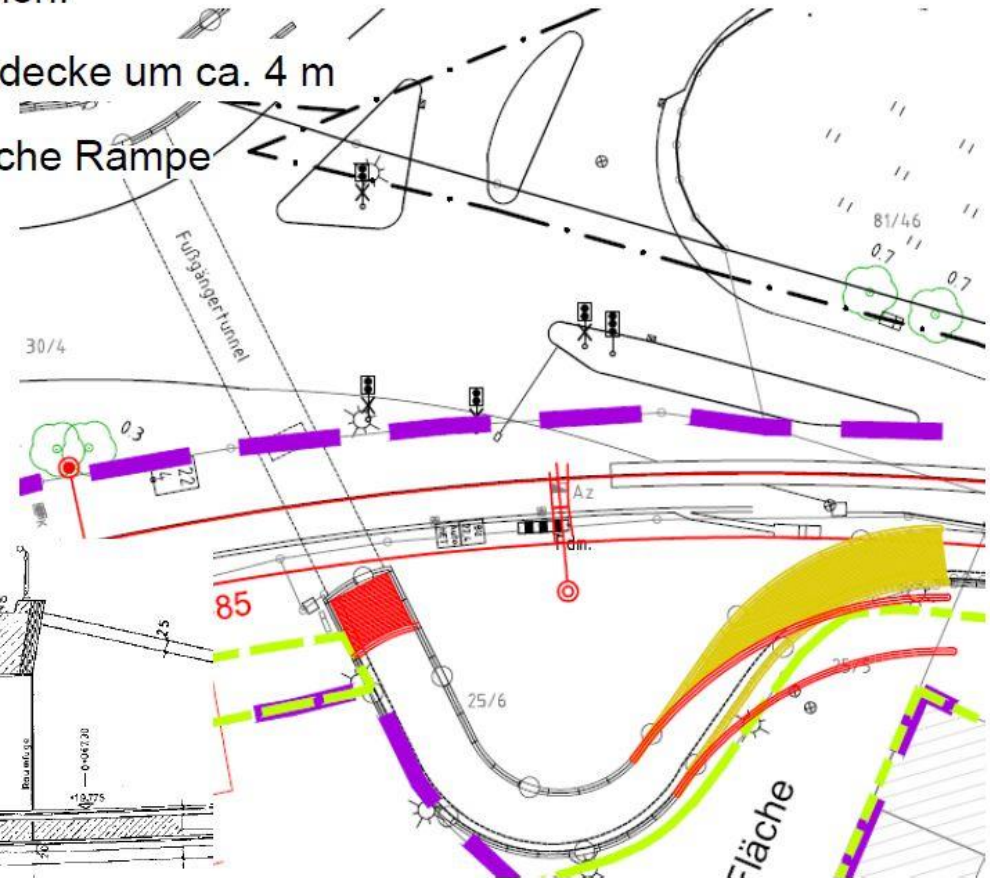
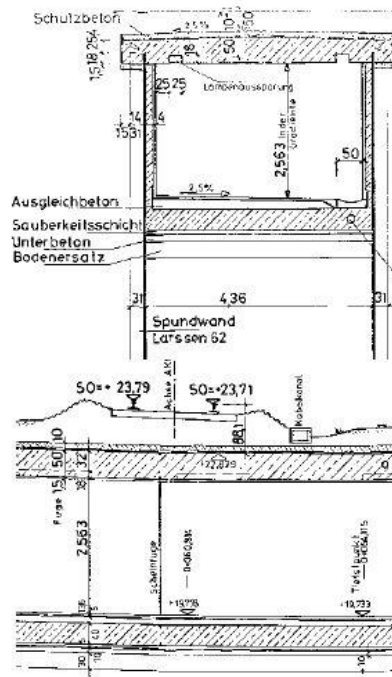
- Bahnsteige Quickborn
- Trassierung Quickborn - Ellerau
- Brücke Gronau
- Durchlass Viehtrift
- Fußgängertunnel

Fußgängertunnel, L76 Bahnstraße

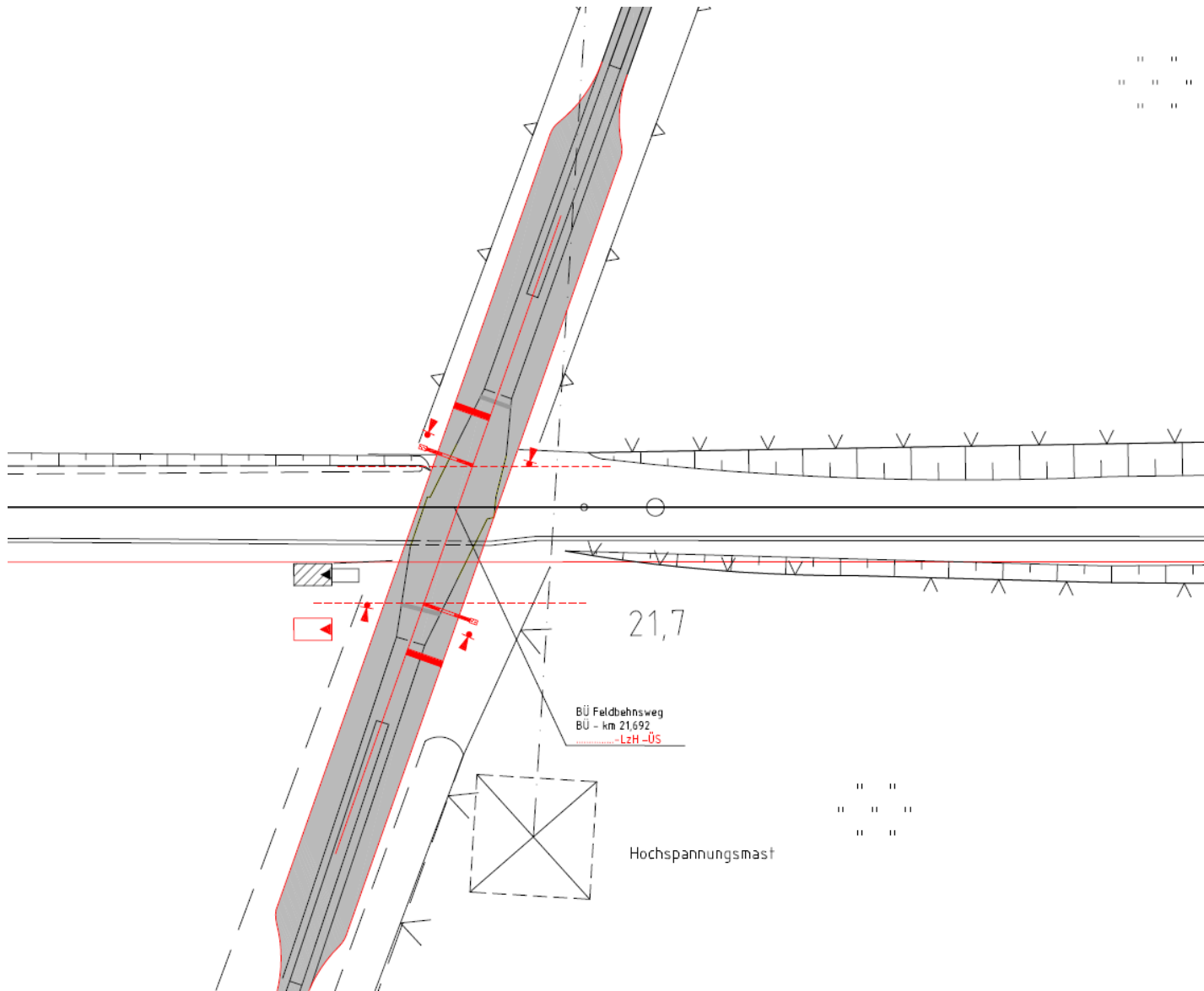
- Stahlbetonrahmen, auf Spundwänden gegründet

Erforderliche Maßnahmen:

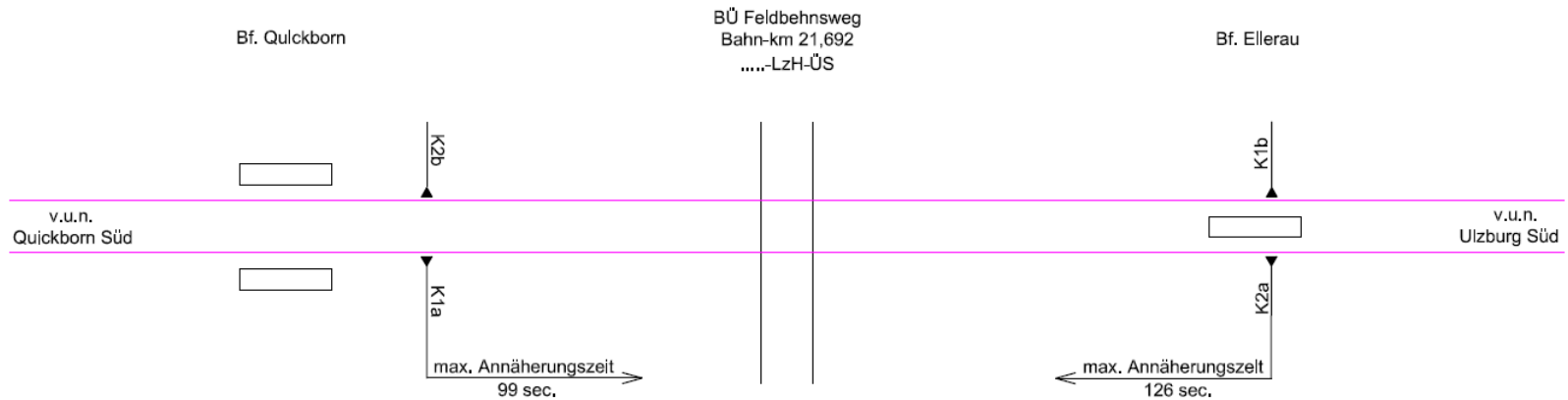
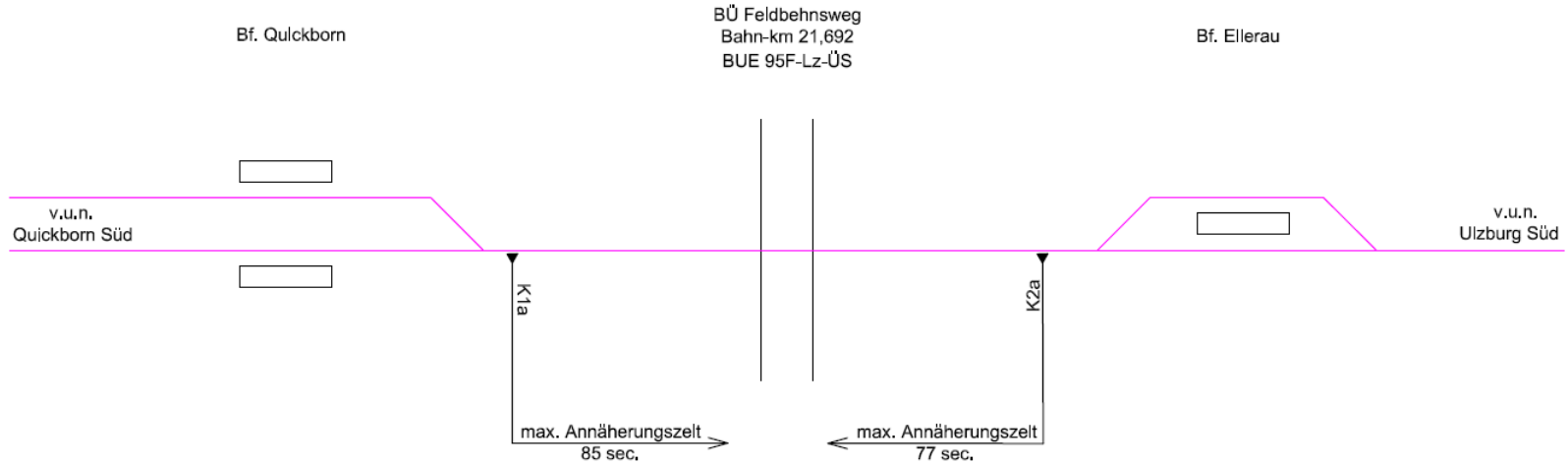
- Verlängerung Tunneldecke um ca. 4 m
- Verschwenkung östliche Rampe



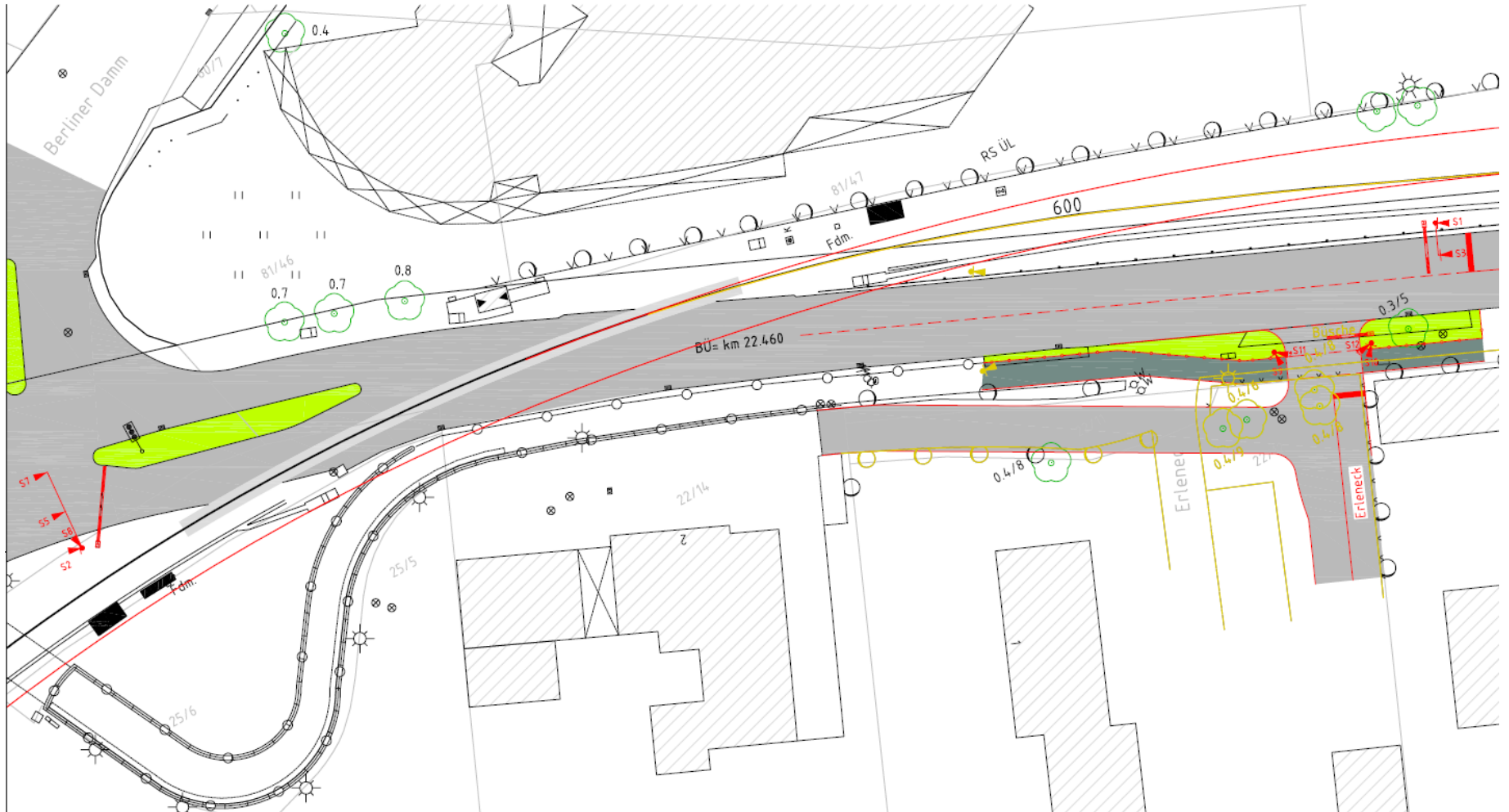
BÜ Feldbehnsweg



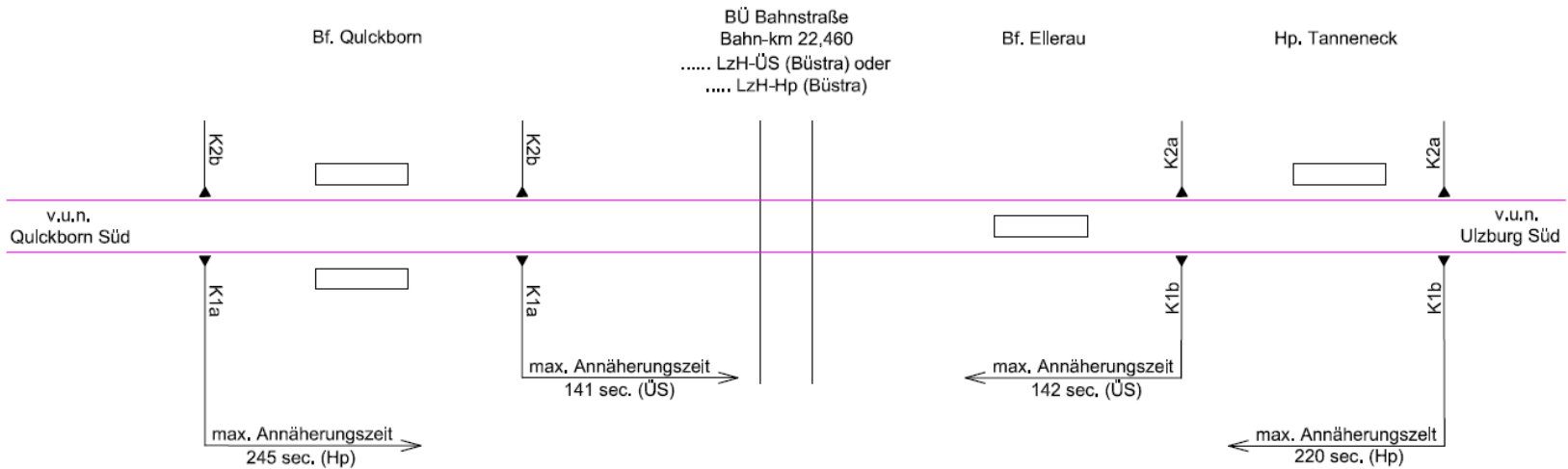
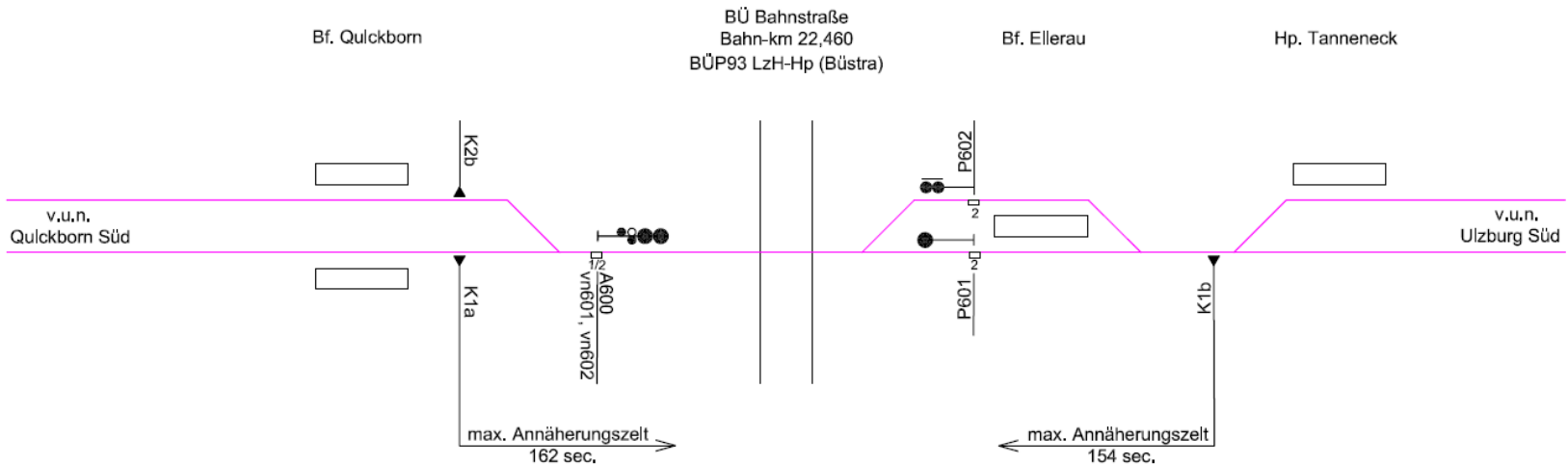
BÜ Feldbehnsweg: Schließzeiten



BÜ Bahnstraße



BÜ Bahnstraße: Schließzeiten



6. Der Abschnitt Quickborn – Tanneneck

6.1. Abschnitt Quickborn - Ellerau

Herr Gerlach/ Herr. Dr. Pfeiffer (Sellhorn)/

Herr Schwolow (AKN AG)

6.2. Abschnitt Ellerau – Tanneneck

Herr Gerlach (Sellhorn)/ Herr Schwolow (AKN AG)

7. Gutachten

7.1. Schallgutachten

Frau Krüger (Lärmkontor)

7.2. Erschütterungsgutachten

Herr Rosenquist (Baudyn)

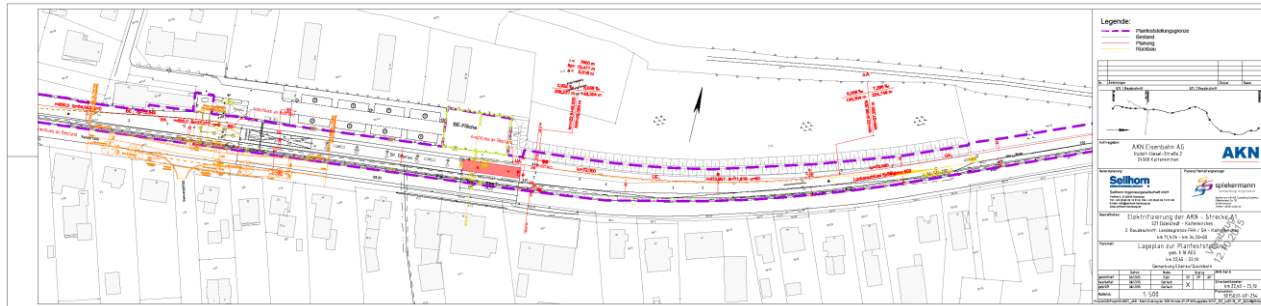
7.3. Elektromagnetische Verträglichkeit

Herr Neumann (IfB)

7.4. Grunderwerb

Herr Moje (AKN AG)

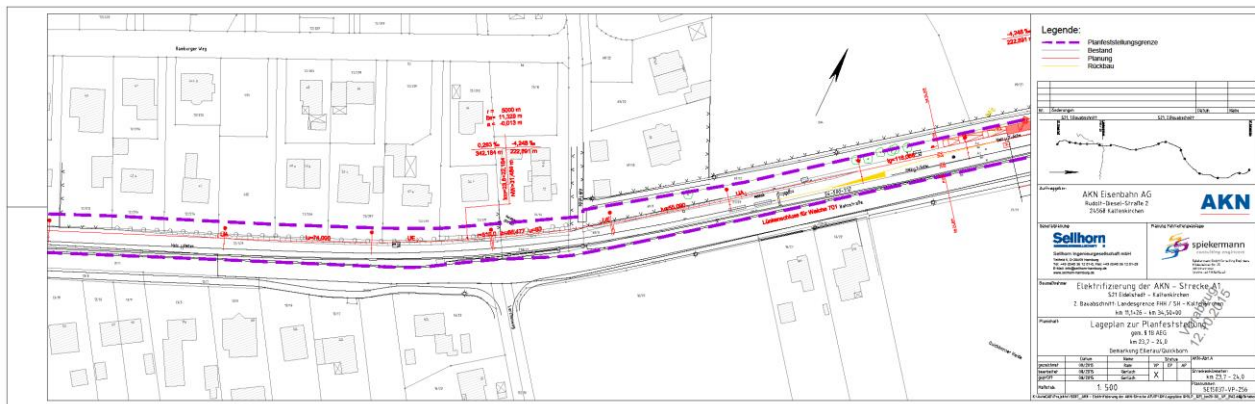
6.2. Abschnitt Ellerau – Tanneneck Km 22,65 – 23,1 – Bf Ellerau (Plan)



6.2. Abschnitt Ellerau – Tanneneck Km 23,1 – 23,7 (Plan)



6.2. Abschnitt Ellerau – Tanneneck Km 23,7 – 24,0 (Plan)

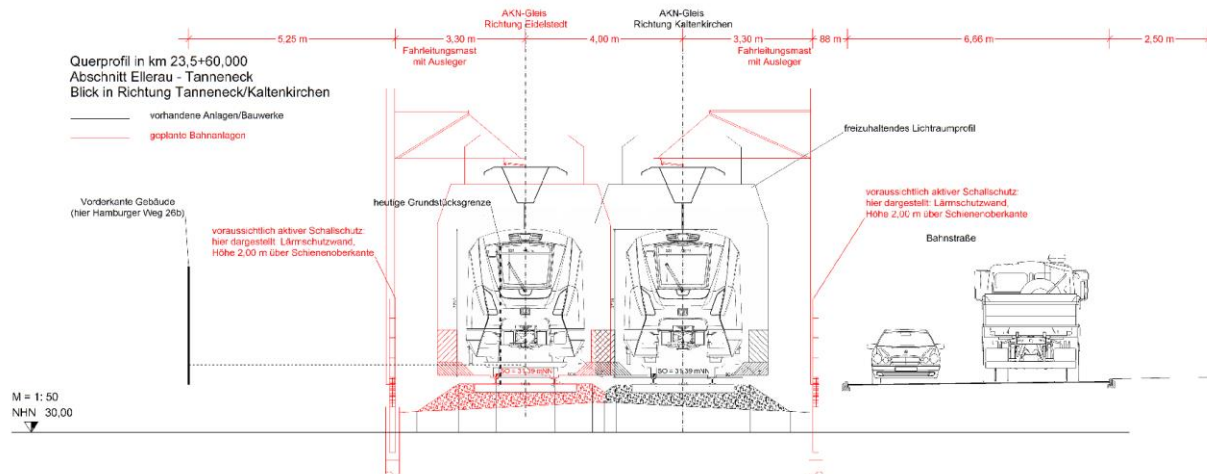


6.2. Abschnitt Ellerau – Tanneneck Km 24,0 – 24,4 (Plan)

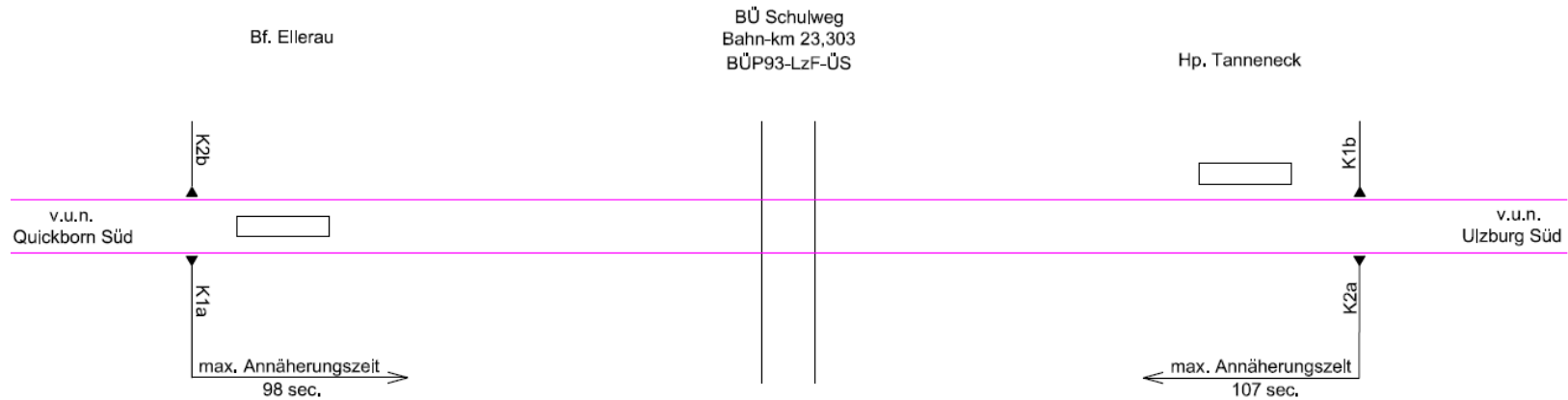
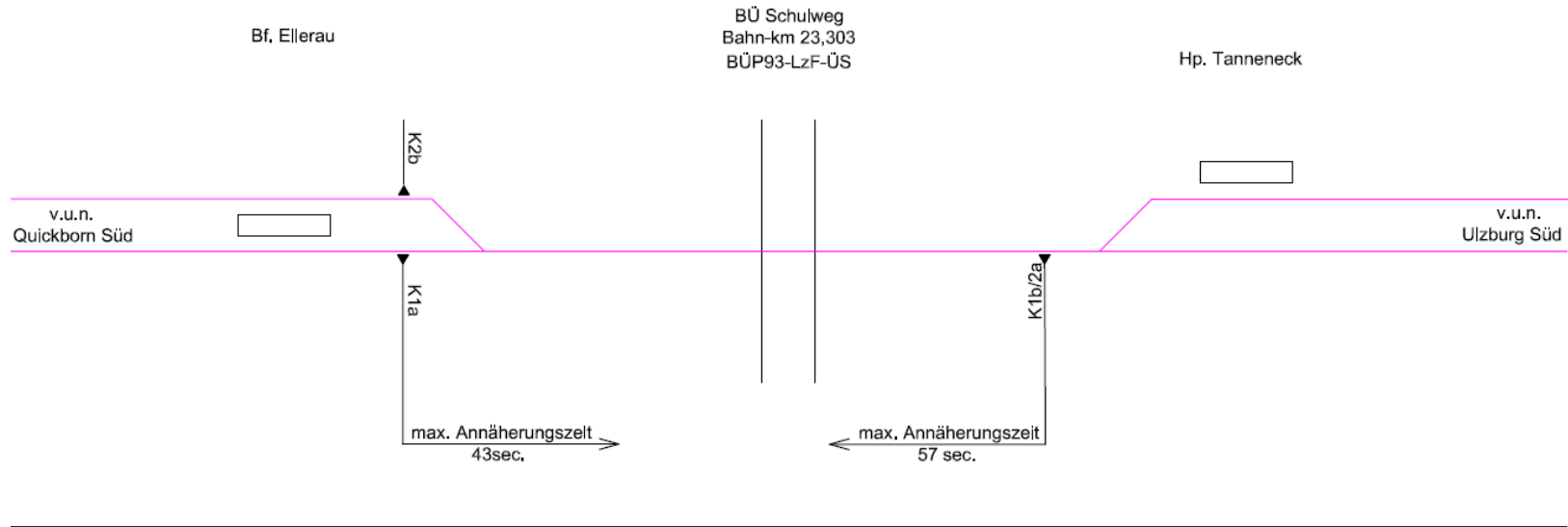


6.2. Abschnitt Ellerau – Tanneneck

Km 24,0 – 24,4: Querschnitt Ellerau



BÜ Schulweg: Schließzeiten



6. Der Abschnitt Quickborn – Tanneneck

6.1. Abschnitt Quickborn - Ellerau

Herr Gerlach/ Herr. Dr. Pfeiffer (Sellhorn)/

Herr Schwolow (AKN AG)

6.2. Abschnitt Ellerau – Tanneneck

Herr Gerlach (Sellhorn)/ Herr Schwolow (AKN AG)

7. Gutachten

7.1. Schallgutachten

Frau Krüger (Lärmkontor)

7.2. Erschütterungsgutachten

Herr Rosenquist (Baudyn)

7.3. Elektromagnetische Verträglichkeit

Herr Neumann (IfB)

7.4. Grunderwerb

Herr Moje (AKN AG)

► Grundlagen

- **Rechtsgrundlage** zur Beurteilung von Lärmschutzmaßnahmen **beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen** sind die **§§ 41 - 43 BImSchG** in Verbindung mit der **16. BImSchV**.
- In der 16. BImSchV sind lärmschutzauslösende Kriterien festgelegt, wie die **Definition der wesentlichen Änderung**, die zu beachtenden **Immissionsgrenzwerte** und die **Einstufung betroffener Bebauung in eine Gebietskategorie**.
- Nach **§ 41 (1) BImSchG** muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sichergestellt werden, dass durch Verkehrsräusche **keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen** werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (**aktiver Lärmschutz**). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.
- Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach **§ 42 ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen** an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (**passiver Lärmschutz**).

► 16. BImSchV - Wesentliche Änderung

- Voraussetzung für die wesentliche Änderung ist ein **erheblicher baulicher Eingriff** in die Substanz des Schienenwegs.
- **Elektrifizierung einer Strecke** stellt **keine wesentlichen Änderung** dar, **wenn keine Kausalität zwischen Elektrifizierung und Lärmsteigerung besteht**, d. h. wenn die Elektrifizierung keine Lärm erhöhenden betrieblichen Maßnahmen wie z.B. Erhöhung der Zugzahlen und -längen, Anhebung der Streckengeschwindigkeit oder eine Ausweitung von Güterverkehr ermöglicht.
- Eine **wesentliche Änderung** ist dann gegeben, wenn
 - der Verkehrsweg um **ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert** wird (**Ausbau 2. Gleis**) oder
 - durch einen erheblichen baulichen Eingriff der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende **Lärm um mindestens 3 dB(A) steigt (nicht gegeben)** oder
 - durch einen erheblichen baulichen Eingriff der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Lärm auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird bzw. zusätzlich erhöht wird, auch wenn eine solche Erhöhung weniger als 3 dB(A) ausmacht (**in den Bahnhofsbereichen zu prüfen – voraussichtlich nicht gegeben**).

► 16. BImSchV - Grenzwerte

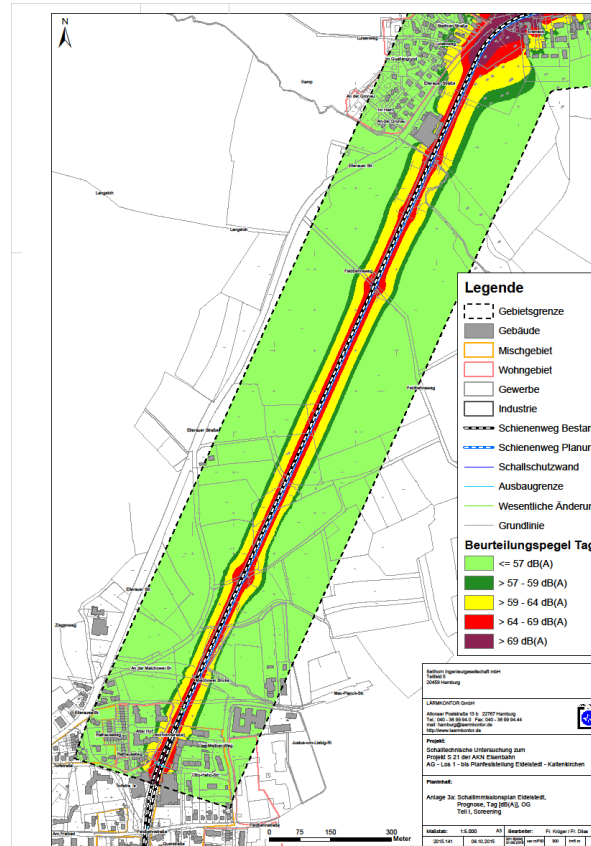
Nutzung	Grenzwert (16. BImSchV)	
	Tag (6 - 22 Uhr)	Nacht (22 - 6 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
Reine u. allgemeine Wohngebiete (WR, WA)	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- u. Mischgebiete (MK, MD, MI)	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiete (GE)	69 dB(A)	59 dB(A)

► Berechnungsgrundlage

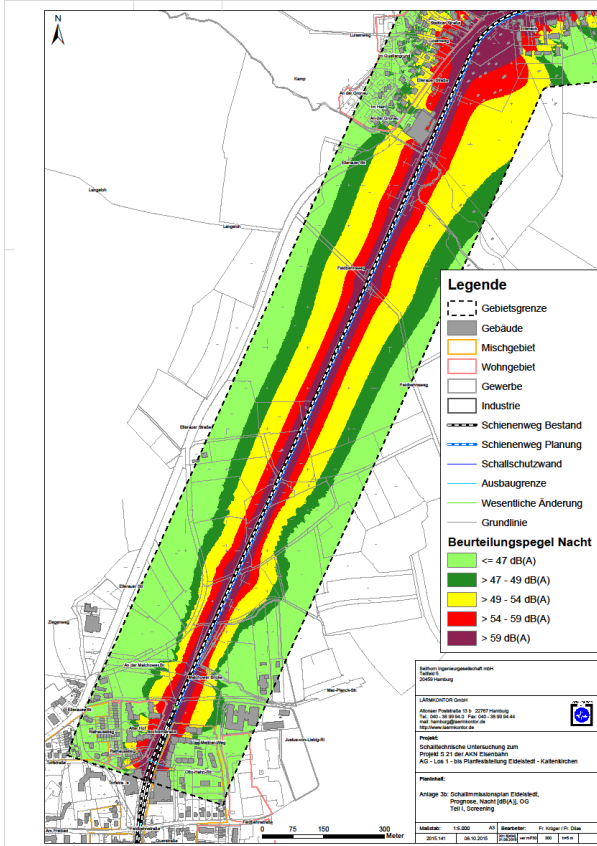
- Für Lärmschutzmaßnahmen nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImSchV ist es erforderlich, dass der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Lärms erhöht wird. Der zu erwartende Beurteilungspegel ist jeweils für denselben **Prognosezeitpunkt für den Zustand mit und für den Zustand ohne baulichen Eingriff zu bestimmen**. Die Differenz der beiden Beurteilungspegel ergibt die Pegelerhöhung aus dem baulichen Eingriff.
- Berechnung nach **Schall 03**:
 - Schallkennwerte der Zugarten
 - Verkehrszahlen: Anzahl der Einheiten je Kategorie, Geschwindigkeit
 - Schallquellarten: Rollgeräusche (Rad / Schiene), Aerodynamische Geräusche, Aggregatgeräusche, Antriebsgeräusche
 - Einflüsse auf dem Ausbreitungsweg
 - Zuschläge für Bahnübergänge, Brücken, Kurvenradien

7.1. Schallgutachten

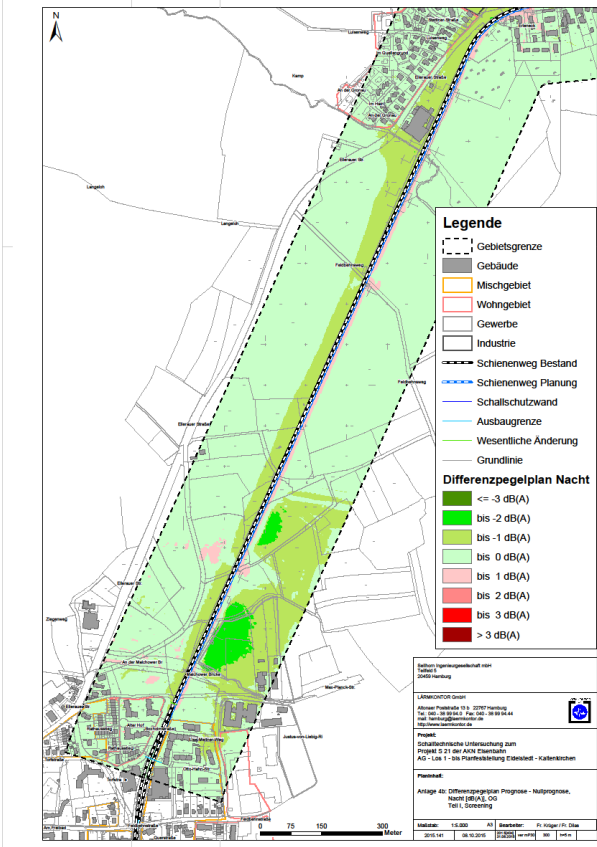
Abschnitt Quickborn – Ellerau: Prognose Tag (Plan)



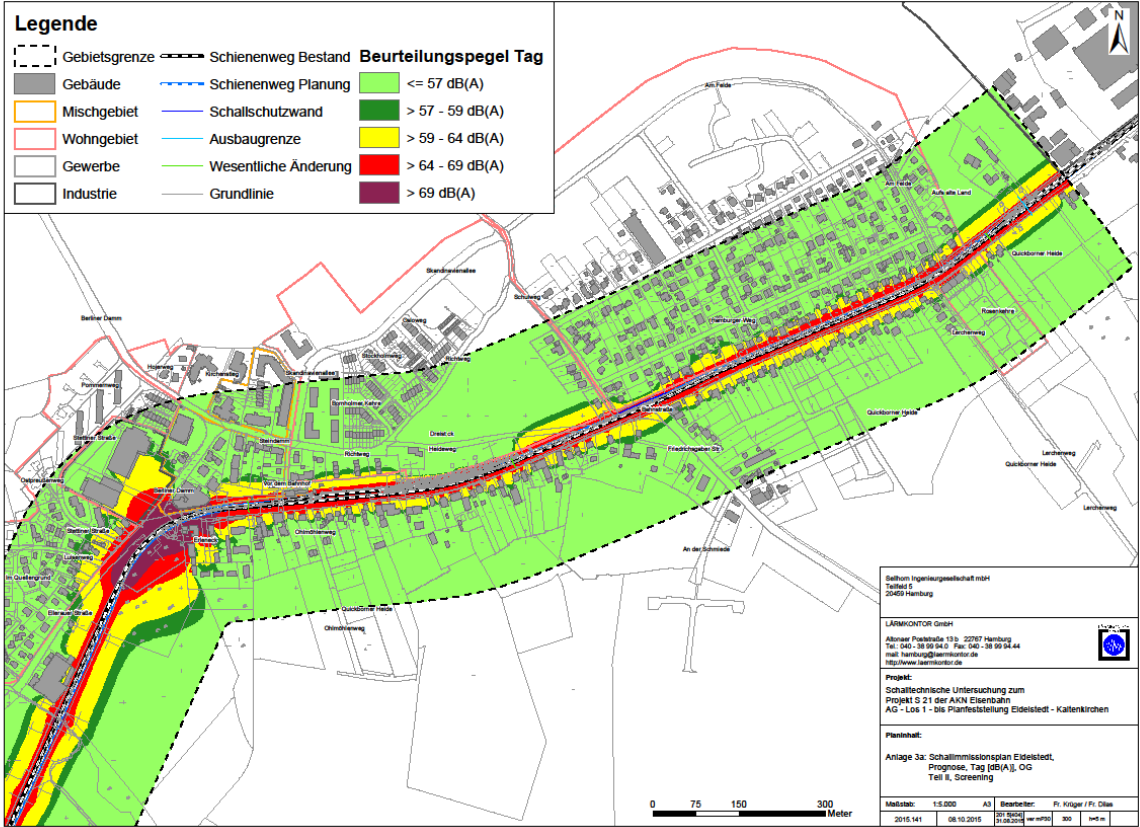
Abschnitt Quickborn – Ellerau: Prognose Nacht (Plan)



Abschnitt Quickborn – Ellerau: Differenz Nacht (Plan)

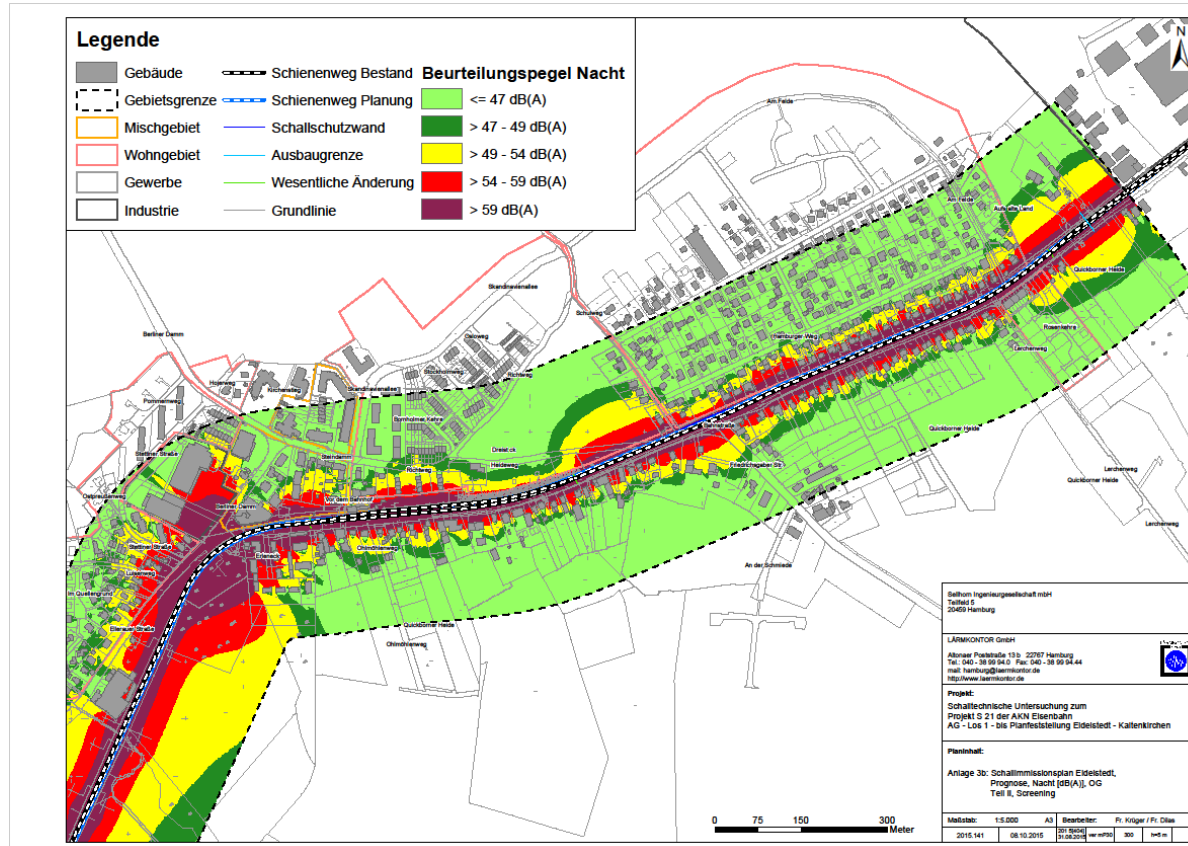


Abschnitt Ellerau - Tanneneck: Prognose Tag (Plan)



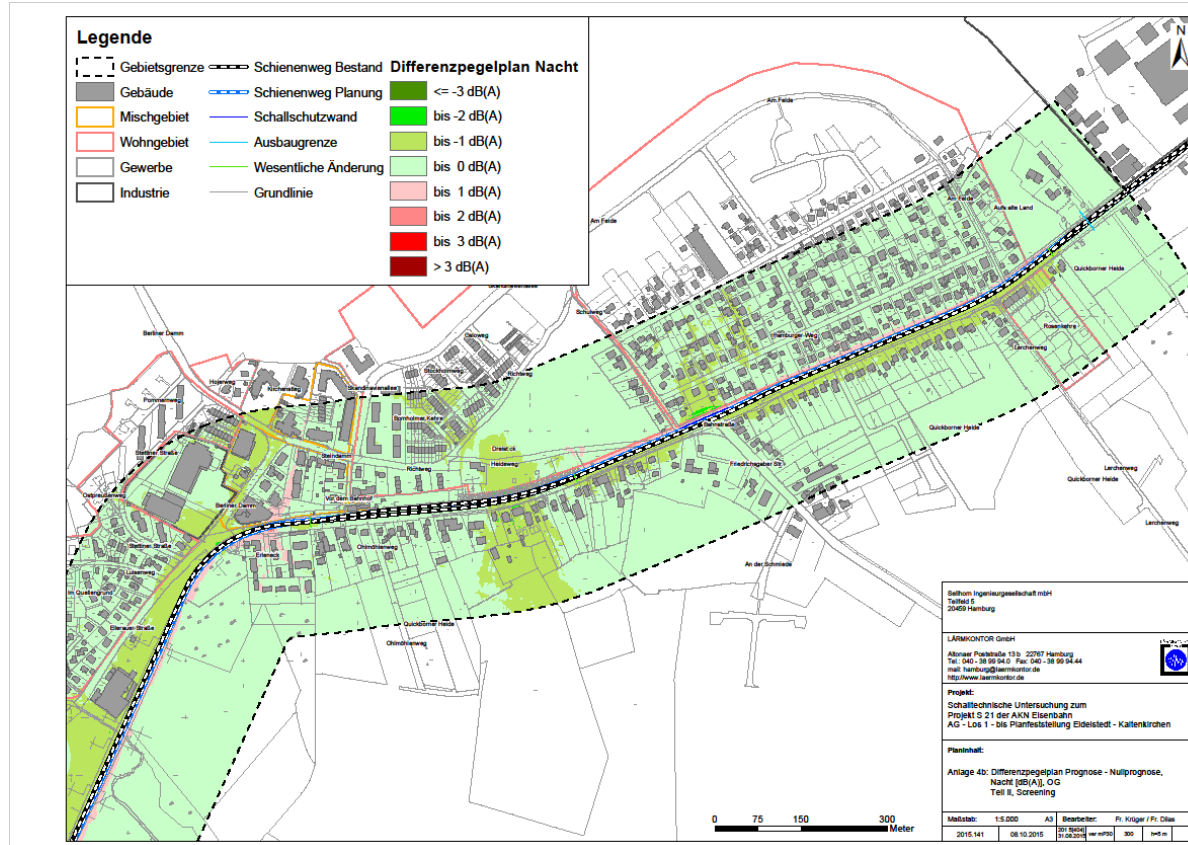
7.1. Schallgutachten

Abschnitt Ellerau - Tanneneck: Prognose Nacht (Plan)



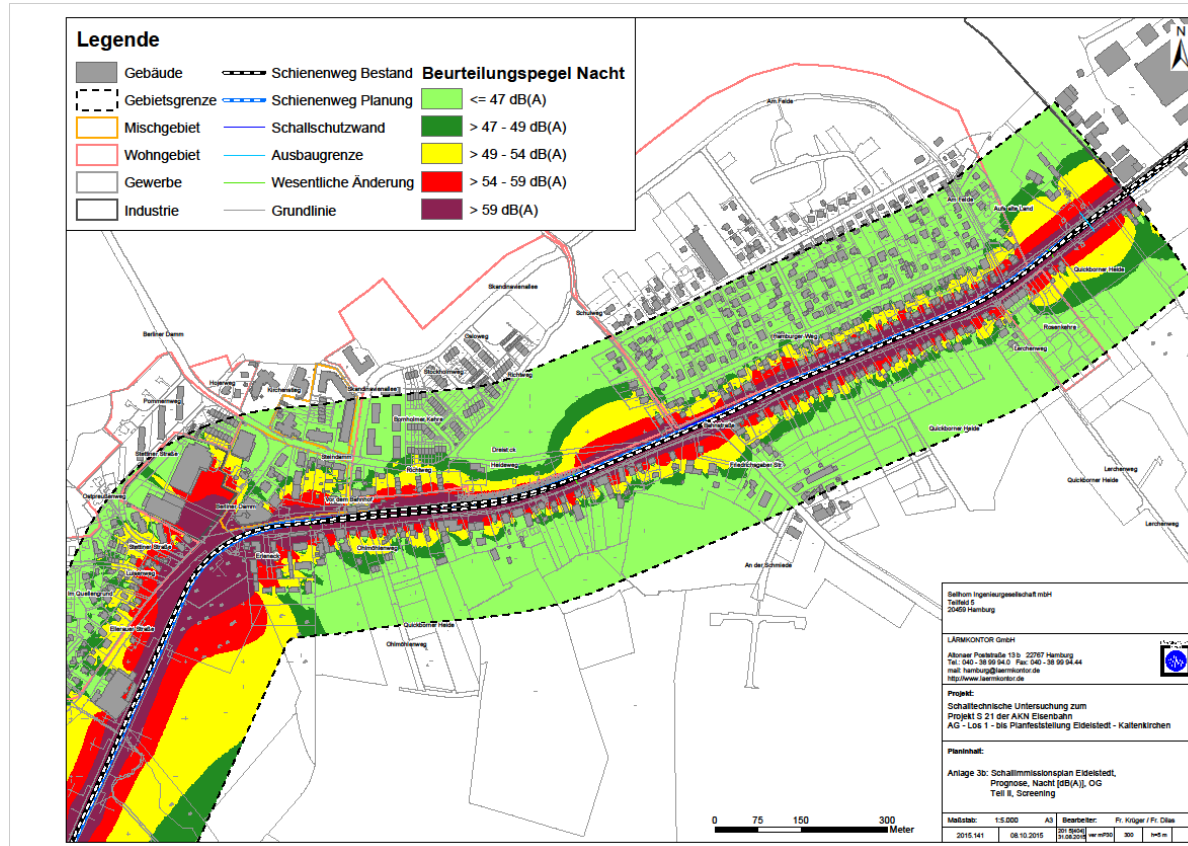
7.1. Schallgutachten

Abschnitt Ellerau - Tanneneck: Differenz Nacht (Plan)



7.1. Schallgutachten

Abschnitt Ellerau - Tanneneck: Beurteilung Nacht (Plan)



6. Der Abschnitt Quickborn – Tanneneck

6.1. Abschnitt Quickborn - Ellerau

Herr Gerlach/ Herr. Dr. Pfeiffer (Sellhorn)/

Herr Schwolow (AKN AG)

6.2. Abschnitt Ellerau – Tanneneck

Herr Gerlach (Sellhorn)/ Herr Schwolow (AKN AG)

7. Gutachten

7.1. Schallgutachten

Frau Krüger (Lärmkontor)

7.2. Erschütterungsgutachten

Herr Rosenquist (Baudyn)

7.3. Elektromagnetische Verträglichkeit

Herr Neumann (IfB)

7.4. Grunderwerb

Herr Moje (AKN AG)

Elektrifizierung der AKN-Strecke A1 – S21 Eidelstedt -Kaltenkirchen

Erschütterungstechnische Untersuchung

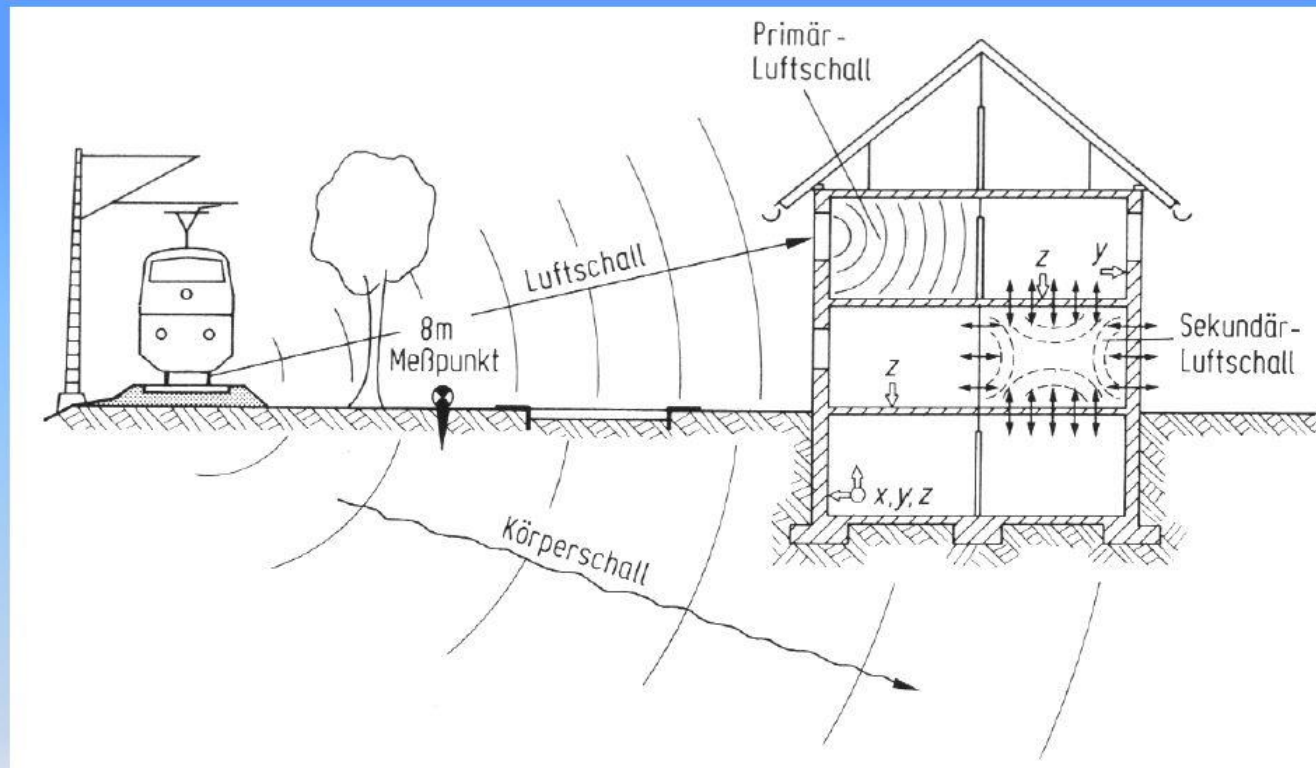
Dipl.-Ing. Marc Oliver Rosenquist*

* von der Handelskammer Hamburg öffentlich bestellter und vereidigter
Sachverständiger für Schwingungen und Erschütterungen im Bauwesen

baudyn GmbH
Mühlenkamp 43 D-22303 Hamburg – www.baudyn.de



Schienenverkehrserschütterungen und Immissionen



Taschenbuch der Technischen Akustik



Beurteilungskriterien: Erschütterungen

- Beurteilungsgröße
Beurteilungs-Schwingstärke KB_{FTr} (Mittelwertgröße)
- Anhaltswerte
DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“
Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“
 - abhängig von Gebietsausweisung
 - tags 6-22 Uhr, nachts 22-6 Uhr
- Differenzierungsschwelle
Änderung der Einwirkungen um mehr als 25 %



Beurteilungskriterien: sekundärer Luftschall

- Beurteilungsgröße
Beurteilungspegel (Mittelungspegel)
- Immissionsrichtwerte
16. BImSchV in Verbindung mit der 24. BImSchV
 - Schlafräume nachts von 30 dB(A)
 - Wohnräume tags von 40 dB(A)
- Differenzierungsschwelle
Änderung der Einwirkungen um mehr als 3 dB



Erschütterungstechnische Untersuchung

Vorgehensweise

- Untersuchungsgebiet
Gebiet mit zusätzlichem Gleis
- Schwingungsmessungen
in repräsentativen Wohngebäuden
- Ermittlung der Einwirkungen
für plangegebene Situation
- Prognose der Einwirkungen
bei Umsetzung des Vorhabens



Erschütterungstechnische Untersuchung

Einflussgrößen

- Zugverkehrshäufigkeit
- Ausbreitungsabstand
Gleis-Wohngebäude



Erschütterungseinwirkungen auf bauliche Anlagen

- Beurteilungsgröße
Schwinggeschwindigkeit
- Anhaltswerte
DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“
Teil 3 „Einwirkung auf bauliche Anlagen“
 - abhängig von Gebäudeart
 - Frequenzabhängig
- Kriterium
keine neuen Schäden infolge
der Erschütterungseinwirkungen



Erschütterungseinwirkungen auf bauliche Anlagen

- Schienenverkehrserschütterungen
Einhaltung der Anhaltswerte
- Erschütterungen bei Baumaßnahmen
keine erschütterungsintensiven Verfahren

Bohrpfähle anstelle Schlagrammpfählen
Rüttelplatten anstelle Rüttelwalzen

→ keine neuen Schäden an Gebäuden



6. Der Abschnitt Quickborn – Tanneneck

6.1. Abschnitt Quickborn - Ellerau

Herr Gerlach/ Herr. Dr. Pfeiffer (Sellhorn)/

Herr Schwolow (AKN AG)

6.2. Abschnitt Ellerau – Tanneneck

Herr Gerlach (Sellhorn)/ Herr Schwolow (AKN AG)

7. Gutachten

7.1. Schallgutachten

Frau Krüger (Lärmkontor)

7.2. Erschütterungsgutachten

Herr Rosenquist (Baudyn)

7.3. Elektromagnetische Verträglichkeit

Herr Neumann (IfB)

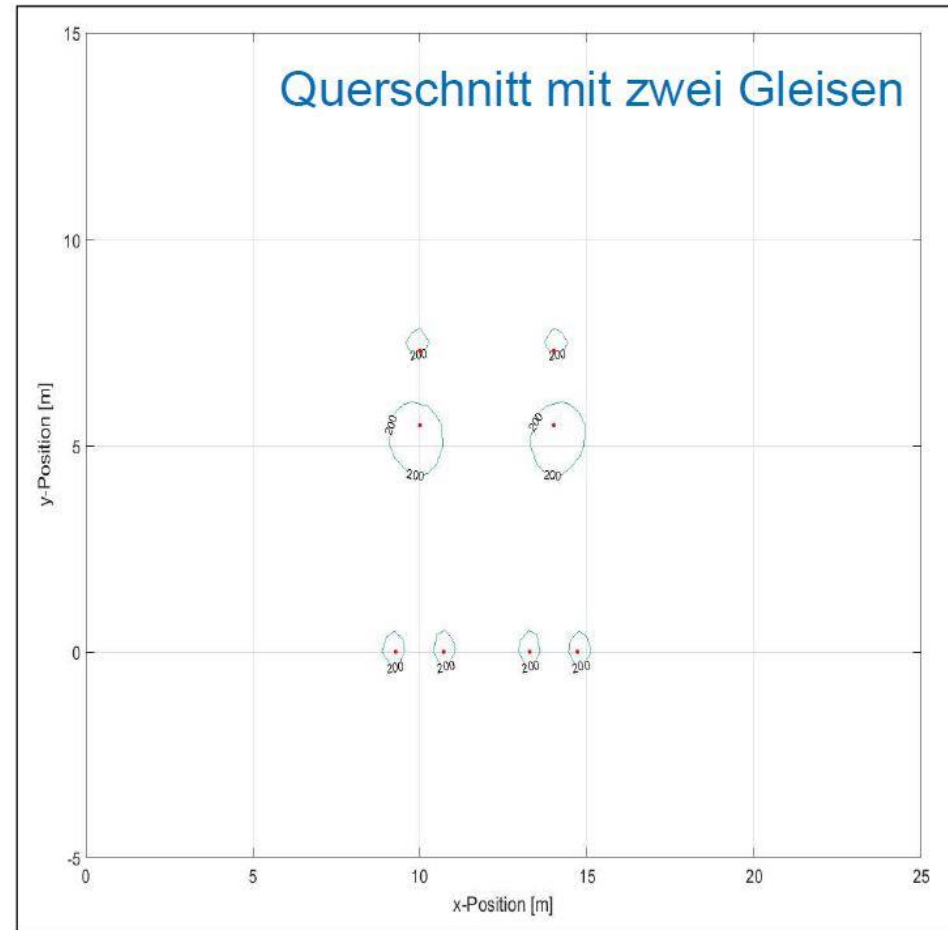
7.4. Grunderwerb

Herr Moje (AKN AG)

AKN S21/A1

Elektromagnetische Flussdichte Speisefrequenz 16,7 Hz

- Rechnung für 2000 A (je Gleis 1000 A).
- Zum Vergleich: maximale Stromaufnahme eines Zuges 215 A, bei Doppeltraktion 430 A.
- 2000 A entspricht also vier Doppeltraktions-Zügen mit maximaler Leistung plus einem mit halber Leistung.
- Grenzwert 26. BImSchV: 300 μ T
- Das Bild zeigt blau die Stellen für 200 μ T und als rote Punkte Schienen und Fahrleitung. Außerhalb der Kreise niedrigere Werte, innerhalb höhere Werte (die 300- μ T-Linien sind nicht zu sehen, sie verliefen an den Leitern).



6. Der Abschnitt Quickborn – Tanneneck

6.1. Abschnitt Quickborn - Ellerau

Herr Gerlach/ Herr. Dr. Pfeiffer (Sellhorn)/

Herr Schwolow (AKN AG)

6.2. Abschnitt Ellerau – Tanneneck

Herr Gerlach (Sellhorn)/ Herr Schwolow (AKN AG)

7. Gutachten

7.1. Schallgutachten

Frau Krüger (Lärmkontor)

7.2. Erschütterungsgutachten

Herr Rosenquist (Baudyn)

7.3. Elektromagnetische Verträglichkeit

Herr Neumann (IfB)

7.4. Grunderwerb

Herr Moje (AKN AG)

Grunderwerb

Voraussetzungen für den Beginn der Grunderwerbsverhandlungen:

1. Verbindliche Planunterlagen
2. Finanzierungszusage vom Aufgabenträger (NAH.SH und BWVI)
3. Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Grunderwerb

Aktive Kaufvertragsverhandlungen

4. Kontaktaufnahme mit den betroffenen Grundstückseigentümern
5. Auswahl des öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen

bei Wohn- und Gewerbegrundstücken:

<http://www.ihk-schleswig-solstein.de/recht/sachverstaendige/infossvwesen>

bei landwirtschaftlichen Grundstücken:

<http://lksh.de/fileadmin/dokumente/Service/sv-liste.pdf>

6. Gemeinsame Formulierung des Sachverständigengutachtens
7. Aushändigung an den betroffenen Grundstückseigentümer/-in und angemessenes Angebot auf Grundlage des Sachverständigengutachtens
8. Einigung und notarieller Kaufvertrag.

Kosten

Die Kosten des Sachverständigen, Gerichts- und Notarkosten, Grunderwerbssteuer sowie die gerichtlichen und notariellen Kosten einer Pfandhaftentlassung gehen zu Lasten des Maßnahmenträgers.

AKN

Meine tägliche Verbindung.

Vielen Dank!



AKN

Meine tägliche Verbindung.

Mehr Informationen unter:
www.nah.sh/s21