Die Eifelstrecke

Wiederaufbau, Modernisierung, Elektrifizierung

November 2023 | DB Netz AG | Infrastrukturprojekte Mitte

Wiederaufbau & Modernisierung

Die Flut hat einen Großteil der Eifelstrecke zerstört.

Die Flut hat einen Großteil der Eifelstrecke zerstört.

DB NETZE

- Massive Zerstörungen der Bahninfrastruktur in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen
- Sachschäden i. H. v. 1,3 Milliarden Euro
- Besonders starke Beschädigung des Abschnitts rund um Nettersheim

Kyllburg-Birresborn

Euskirchen – Nettersheim

Kyllburg-Birresborn

Gerolstein

Wir bauen die Strecke wieder auf.

Eifelstrecke

Fahrbahn und Stützbauwerke

- Beschädigung und Zerstörung von Stützbauwerken und Flussböschungen

-> Instandgesetzt

- Beschädigung von knapp 1/3 der Gleisanlagen

-> Wiederhergestellt

- Beschädigung und Zerstörung von ca. 10 km Bahndamm entlang der Strecke

-> Wiederhergestellt (bis auf 50 m)

Brücken

- Eisenbahnüberführung Kyllburg „Herzwäldchen“: der Mittelpfeiler ist weggespült worden;

-> Neubau

- Schäden an über 20 weiteren Brücken

-> Wiederhergestellt

Wir bauen die Strecke wieder auf.

Eifelstrecke

Verkehrsstationen

- 6 Verkehrsstationen mit beschädigten Bahnsteigen

->Wiederhergestellt

Ausrüstung

- 29 Bahnübergänge beschädigt oder zerstört

-> 25 Bahnübergänge instandgesetzt

-> an 15 Bahnübergängen die Technik erneuert

- Beschädigung der Stellwerkstechnik auf der gesamten Strecke

-> Instandsetzung der Stellwerkstechnik von Gerolstein bis Nettersheim

- Zerstörung der alten Stellwerkstechnik (L20, L30 und L60) zwischen Gerolstein und Trier-Ehrang

-> Komplett-Erneuerung der Stellwerkstechnik zwischen Gerolstein und Trier-Ehrang

Wir modernisieren die Strecke: Hochwasserschutz

Sommer 2023: Einheben der ESTW-Module in Speicher/ DB Netz AG

- Wir errichten Anlagen, die widerstandsfähiger gegen Hochwasser sind,
  - D.h. schlankere Brücken ohne Mittelpfeiler
  - D.h. Bahnsteige, die in Modulbauweise gebaut sind
  - D.h. Stellwerke auf höher gelegenen Standorten einrichten
- Erhöhte Schutzanforderungen an die Kabelanlagen

Wir modernisieren die Strecke: Elektrische Stellwerkstechnik

Herbst 2023: VOB Abnahme ESTW-A Densborn / DB Netz AG

- Wir ersetzen die alte Relais-Stellwerkstechnik durch Elektronische Stellwerke (ESTW). D.h.:
  - **Stellwerkszentrale Gerolstein** bauen
  - **7 ESTW-A Module** errichten
  - **Stromversorgung** für alle Bahnanlagen erneuern
  - **195 neue Signale** aufstellen
  - **An 13 Bahnübergängen** vorhandene Technik in das neue Stellwerk einbinden
  - **An 17 Weichen** von gasbetriebenen Weichenheizungen auf elektrische Weichenheizungen wechseln
  - **nicht-technisch gesicherte Reisendenüberwege** werden durch technische Sicherung mit Schranken und Lichtzeichen ersetzt

Ab 2024 ist die Eifelstrecke wieder durchgängig befahrbar.

DB NETZE

- **Juni 2022**: Euskirchen – Kall
- **2024**: Gerolstein via Nettersheim bis Kall
- **April 2023**: Ehrang – Gerolstein
- **Juni 2022**: Ehrang – Kyllburg
- **Februar 2022**: Ehrang – Auw a. d. Kyll

Eifelstrecke

Ab 2024 ist die Eifelstrecke wieder durchgängig befahrbar.

- Im Abschnitt **Nettersheim** (NRW) **bis Kall** (NRW) verzögern sich die Arbeiten:
  - Der **Untergrund** unter bestimmten Gleisabschnitten ist **nicht ausreichend belastbar**. Diese „Schlammstellen“ wurden erst jetzt entdeckt und müssen nun zunächst gesichert werden.
- Im Abschnitt **Gerolstein** (RLP) **bis Nettersheim** (NRW) verzögern sich die Arbeiten:
  - Arbeiten sind **zeitaufwändiger** als gedacht, realer **Fachkräftemängel** seitens der Bauwirtschaft, **Lieferschwierigkeiten** für Baumaterial aufgrund von derzeitigen Krisen wie dem Krieg in der Ukraine.

Bhf. Kyllburg, DB Netz AG

Nordabschnitt: das passiert hier aktuell.

Gerolstein – Nettersheim (Nord: km 61-98)

- **Kabelmessungen und Kabelzugarbeiten**
- Ausstehende **Muffenschränke** herstellen
- **Gleisquerungen** wiederherstellen (z.B. Km 95 Bewingen)
- Abschluss der **Oberbaumaßnahmen**
- Gründungen 4 neuer **Signale** bis Ende 1. Quartal 2024
- Reparaturen an **Signalfundamente**
- Diverse **Leit- und Sicherungstechnische** (LST) Arbeiten
  - Herstellung von LST-Muffen
  - Rückbau und Erneuerung Geschwindigkeitsüberwacher, Achszähler und Induktive Schaltungs-/Sicherungstechnik
  - Austausch Mastkabel an den Bahnübergangs-Signalen
- **Vegetationsrückschnitt** im Winter 2023/24
- **Funktionsprüfung und Abnahme** aller Anlagen

Südabschnitt: das passiert hier aktuell.

Trier-Ehrang – Gerolstein

- Diverse **Signalgründungen** bis Ende des 1. Quartals 2024
- Diverse **Leit- und Sicherungstechnische** (LST) Arbeiten
  - Herstellung von LST-Muffen
  - Rückbau und Erneuerung Geschwindigkeitsüberwacher, Achszähler und Induktive Schaltungs-/Sicherungstechnik
  - Austausch Mastkabel an den Bahnübergangs-Signalen
- **Kabelverlegearbeiten**
- **Vegetationsrückschnitt** im Winter 2023/24
- **Funktionsprüfung und Abnahme** aller Anlagen

Folgende Haltepunkte bauen wir um.

- Modulare Bauweise bei 6 Bahnhöfen umsetzen:
  - BF Philippsheim, BF Speicher, BF Daufenbach, BF Auw an der Kyll, BF St. Thomas und BF Densborn
- Die Vergabe von 3 Bahnhöfen hat bis jetzt stattgefunden:
  - BF Densborn, BF Daufenbach und Bahnhof Speicher
- Die Vergabe der übrigen 3 Bahnhöfe erfolgt voraussichtlich nach wiederholter Ausschreibung
- Besonderheit Bf St. Thomas:
  - Bahnsteig wird Ende 2024 / 2025 erneuert, aufgrund ausstehender Arbeiten an einer Stützwand, die durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz Mitte 2024 ausgeführt werden

Folgende Arbeiten an dem ESTW stehen noch aus.

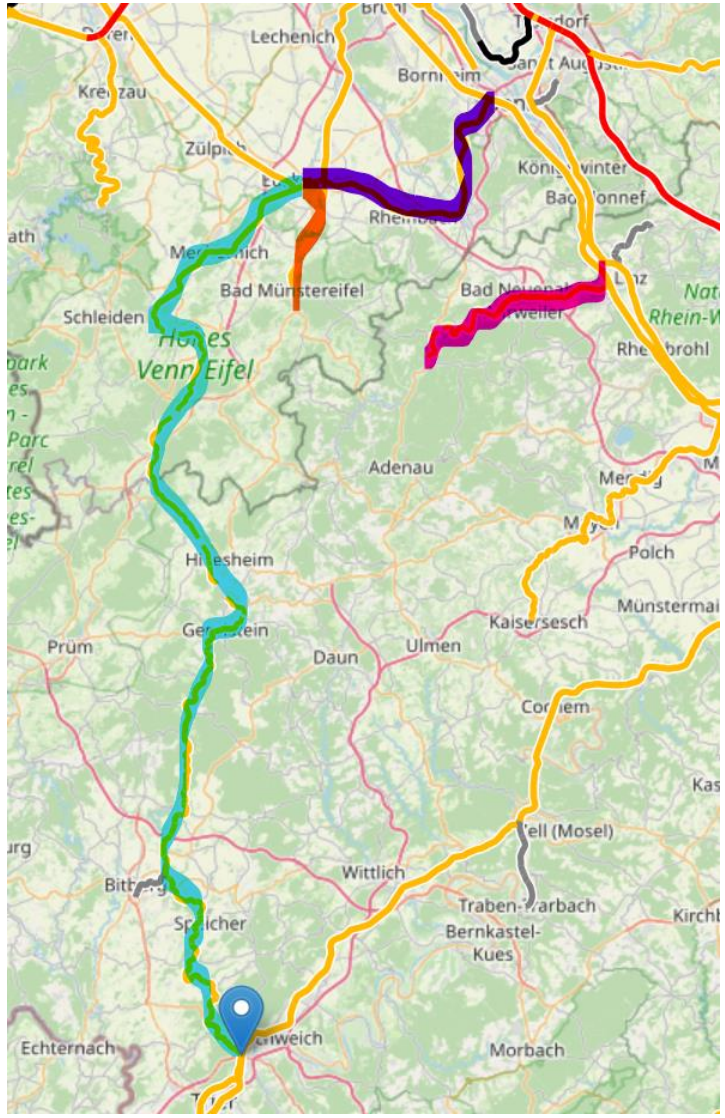
- Alle elektrischen Stellwerke sind bereits gestellt. Lediglich das ESTW Daufenbach wird voraussichtlich April / Mai 2024 gestellt
    - In Summe handelt es sich um 7 Neubauten (Birresborn, Densborn, Kyllburg, Bitburg-Erdorf, Speicher, Daufenbach, Kordel) und einen Umbau (ESTW Gerolstein)
- Der Innenausbau sowie Hochrüstung der ESTW auf die aktuelle Software erfolgt bis Ende Mai 2024
- Die fehlenden LWL-Stichverbindungen befinden sich im Bau (LWL = Lichtwellenleiter)

Elektrifizierung

Ab 2027 soll die Eifel elektrisch befahrbar sein.

Die Flut als Chance für die Elektrifizierung.

- Flutbedingt erfolgte die **Neuordnung der Bahnprojekte** in der Eifelregion.
- Ergebnis: Eifelbahn, Voreifelbahn, Erfttalbahn sowie Ahrtalbahn werden **jetzt elektrifiziert.**
- Die **gemeinsame Finanzierung** des Projekts erfolgt durch den Bund und das Land Rheinland-Pfalz bzw. Nordrhein-Westfalen (GVFG).
- Die Finanzierungsvereinbarungen wurden **2022 beschlossen**. Der Bund übernimmt 90 % der Baukosten.
- Die Elektrifizierung wird **gemeinschaftlich** durch DB Netz AG, DB Energie und DB Station & Services **ausgeführt**.



- Voreifelbahn
- Eifelbahn
- Erfttalbahn
- Ahrtalbahn

Die Elektrifizierung bringt die Eifel voran.

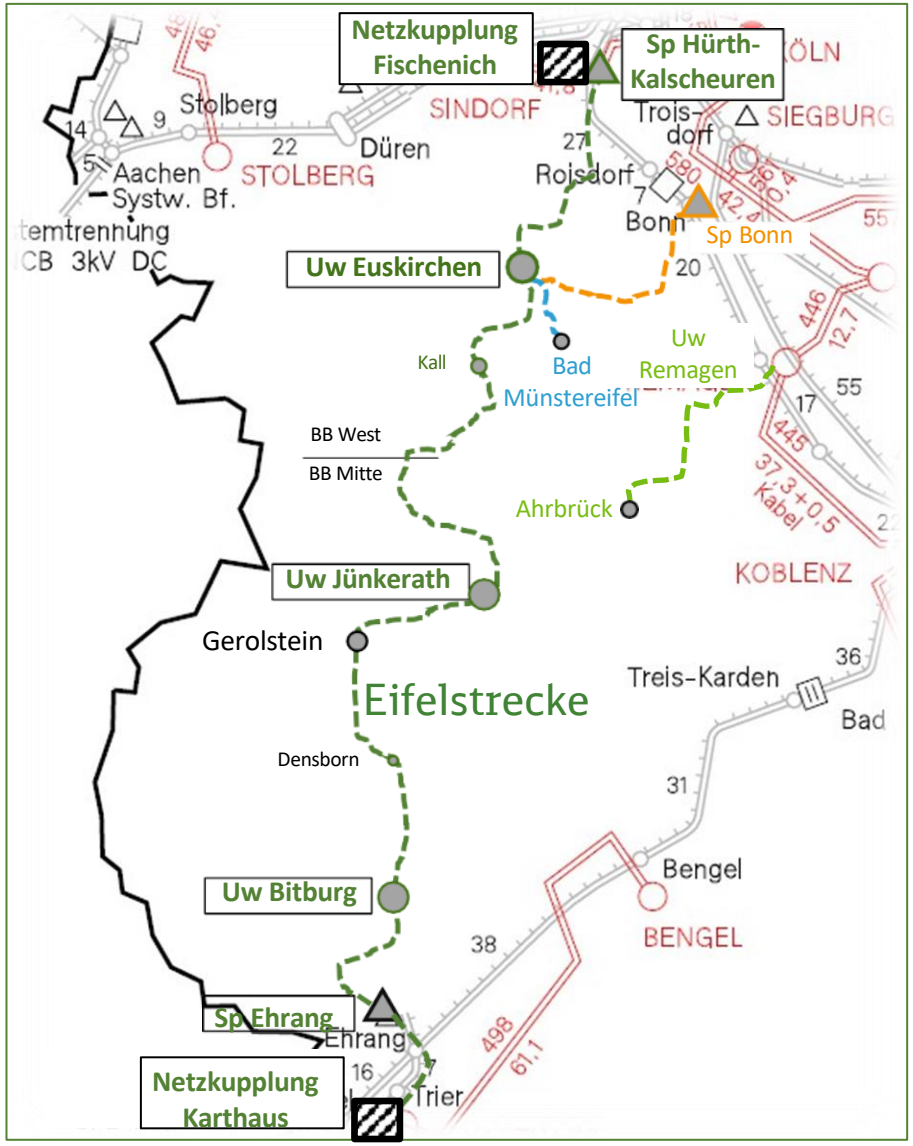
- Elektrisch betriebene Züge sind zum einen **zuverlässiger.**
- Das erhöht die **Qualität des Bahnbetriebs.**
- Elektrisch betriebene Züge sind zum **anderen sauberer und leiser.**
- Das erhöht die **Aufenthaltsqualität** entlang der Strecke.
- Die Eifelregion wird dadurch **zuverlässig** mit der **Metropolregion Köln / Bonn verbunden.**

Eifelstrecke Richtung Speicher, DB AG

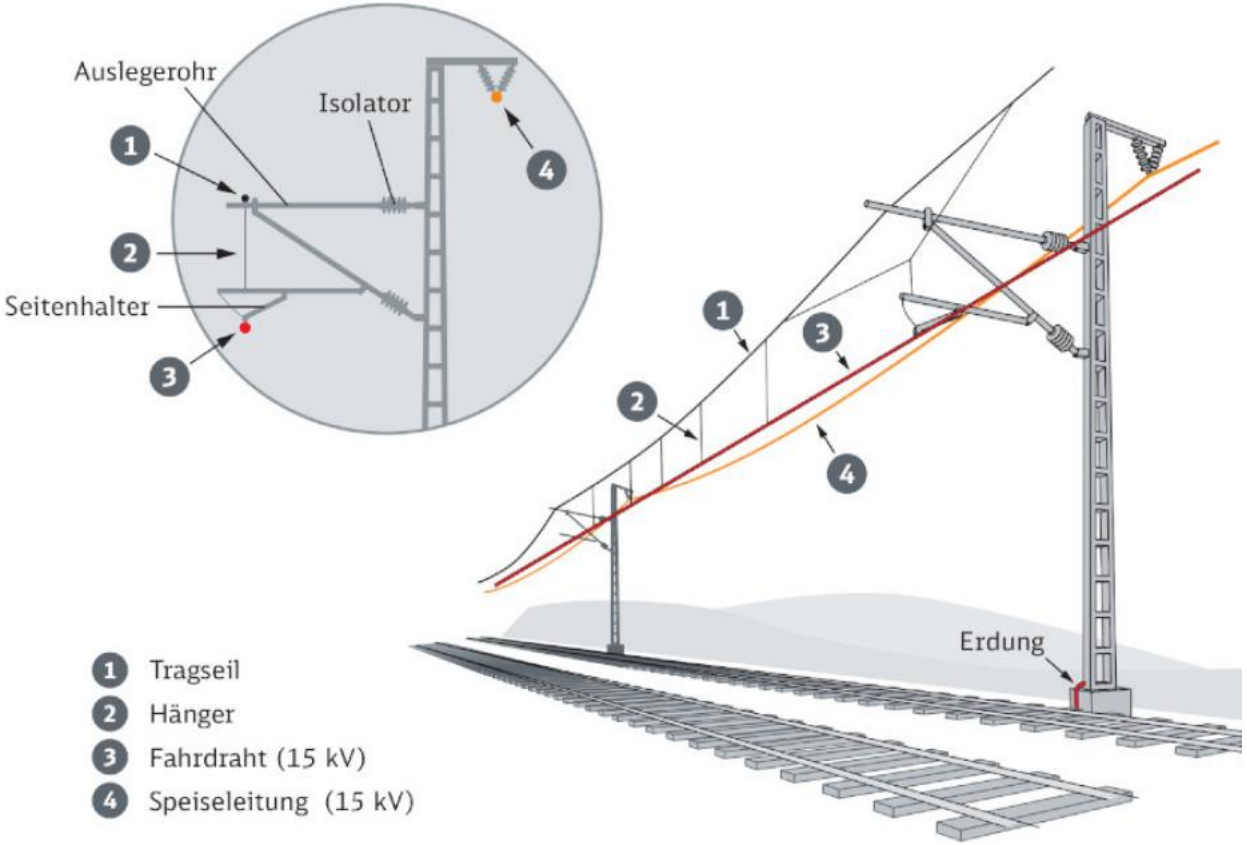
So kommt der Strom zur Strecke.

Geplante Unterwerke, Schaltposten und Netzkupplungen entlang der Strecke.

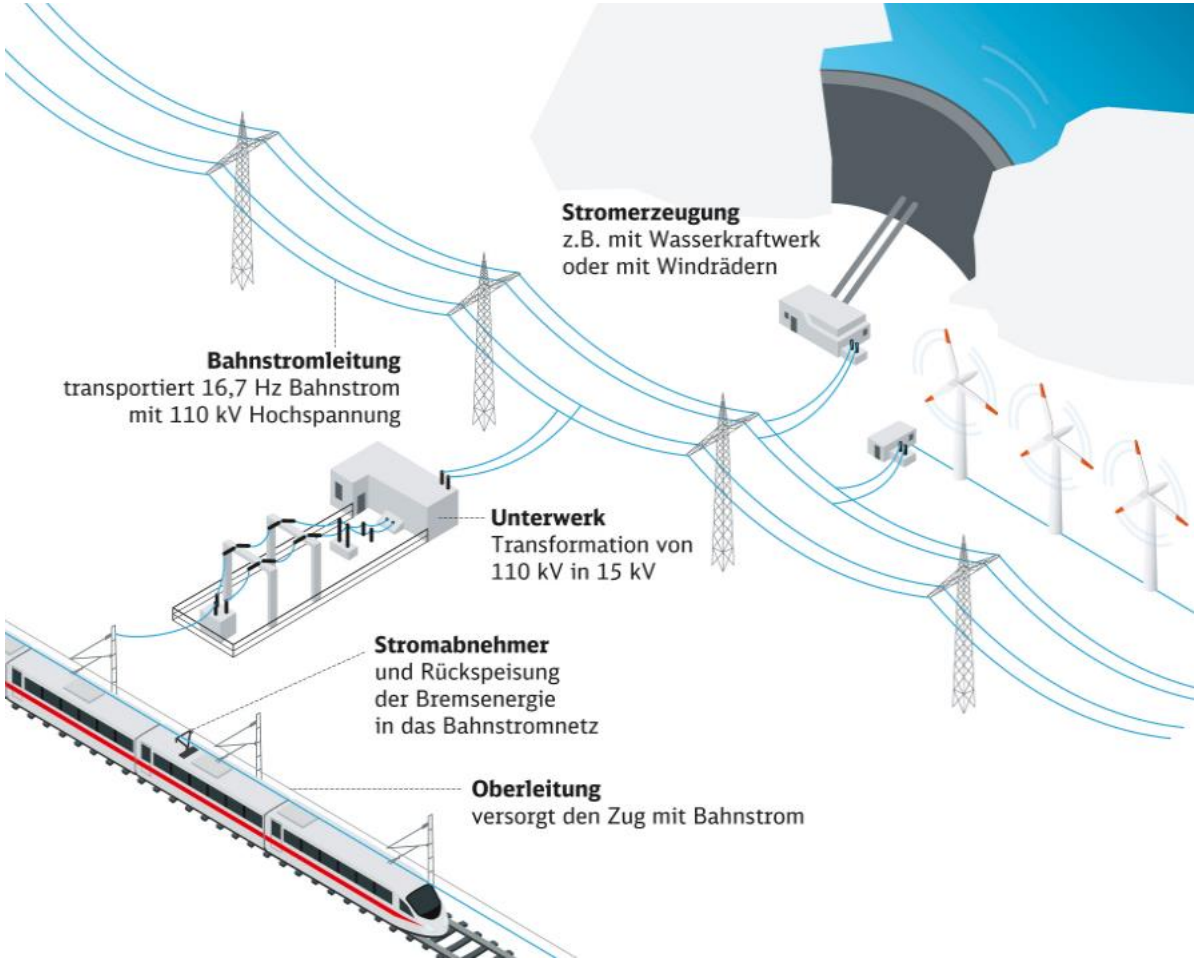
- Entlang der Strecke werden **neun Anlagen** errichtet:
  - Zwei Netzkupplungen
  - Drei Schaltposten
  - Vier Unterwerke
- Zudem werden **50 Hz Trafostationen** und Betongebäude für **Fernwirkunterstationen** errichtet.
- Diese **Bahnstromversorgunganlagen** speisen den Strom auf die Oberleitung, durch die der Zug betrieben wird.



So kommt der Strom zum Zug.



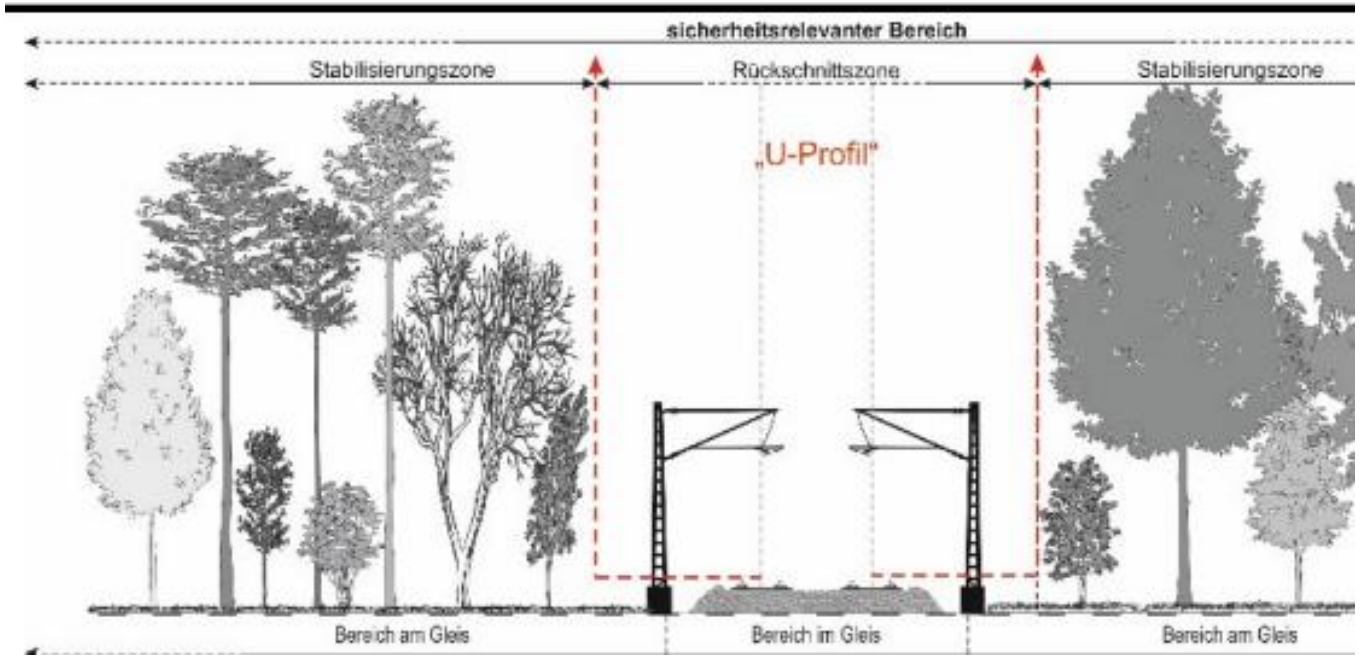
Aufbau Oberleitung auf freier Strecke (Deutsche Bahn AG)



So läuft die Elektrifizierung baulich ab.

- Durchführung von Rückschnittarbeiten, um das erforderliche **U-Profil** herzustellen.
- Errichtung eines Betonfundaments im Boden (**Gründung**)
- Montage der **Oberleitungsmasten** auf dem Fundament
- Montage der **Ausleger**
- Montage der **Oberleitungen**
- Einrichtung von **Netzkupplungen und Umrichterwerken** zur Anbindung an das Stromnetz

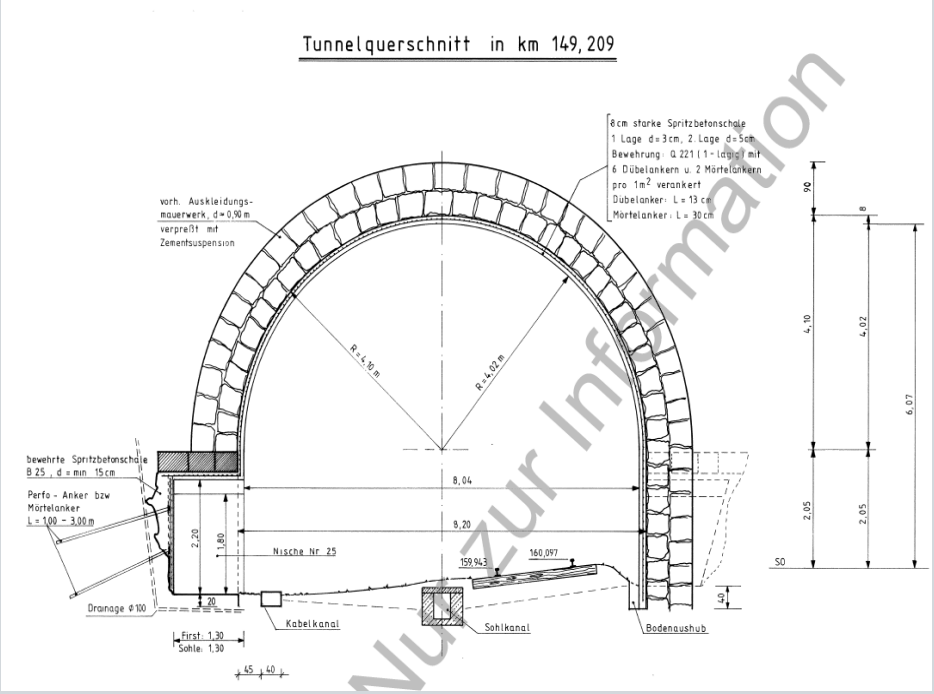
Abb. 1: sicherheitsrelevanter Bereich



So läuft die Elektrifizierung baulich ab.

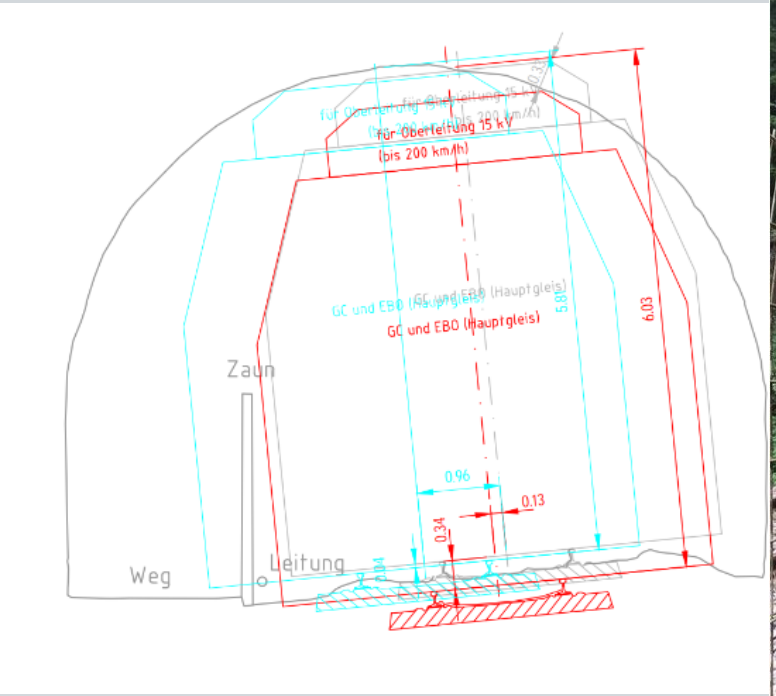
Prüfung der Tunnelabschnitte für die Elektrifizierung

Bestandsaufnahme



Nur zur Information

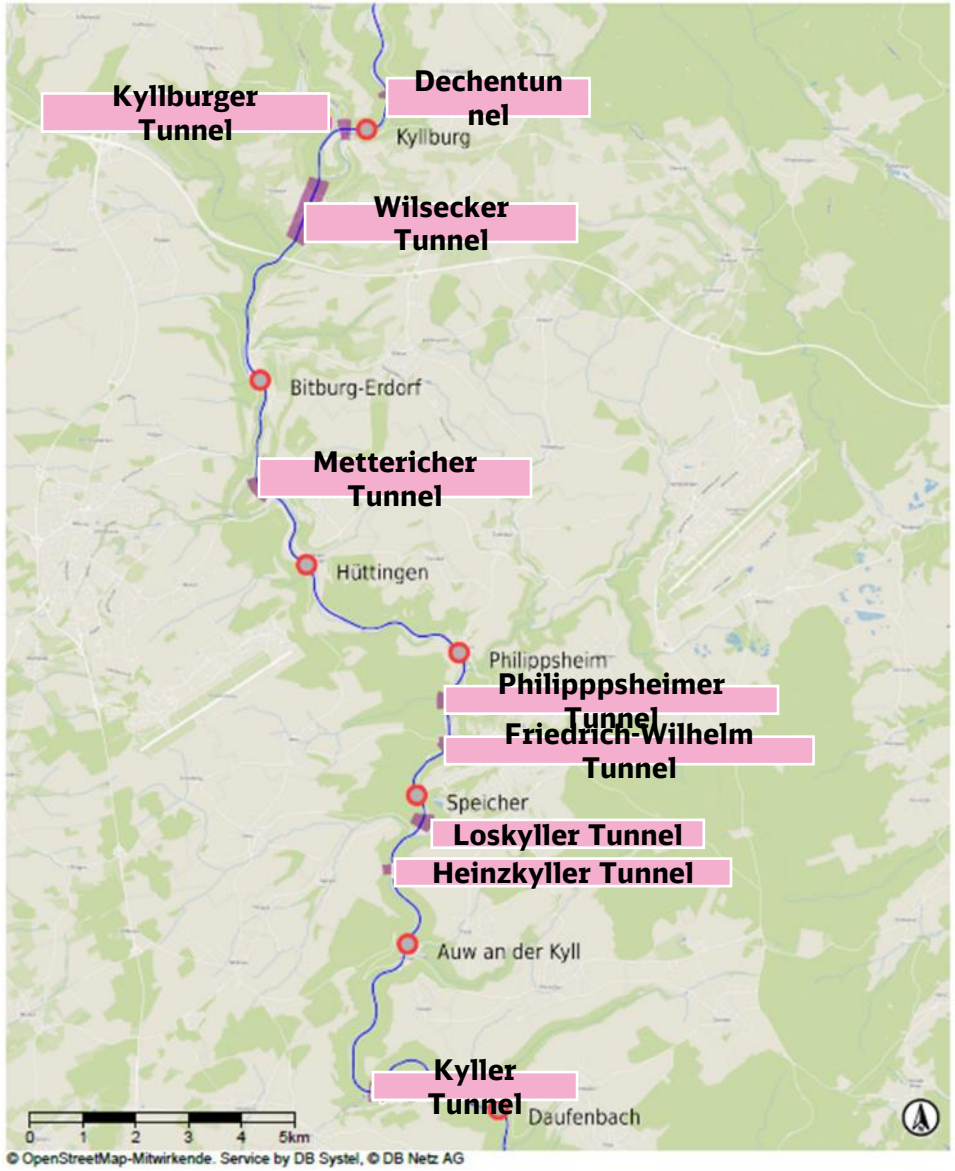
Zusammenhangmaßnahmen Elektrifizierung



So läuft die Elektrifizierung baulich ab.

In folgenden Tunneln werden die Gleise verschoben oder abgesenkt:

Tunnel	KM	Länge
Dechen	124,417 - 124,594	177 m
Kyllburger	125,693 - 125,911	217 m
Wilsecker	127,001 - 128,267	1266 m
Metteric her	133,294 - 133,714	421 m
Philippsheimer	140,118 - 140,386	268 m
Friedrich-Wilhelm	140,929 – 141,262	333 m
Loskyller	142,650 – 143,125	293 m
Heinzkyller	143,921 –144,121	200 m
Kyller	149,147 –149,285	138 m



So läuft die Elektrifizierung baulich ab.

Folgende Maßnahmen an Bauwerken sind geplant:

- **12 Eisenbahnüberführungen** (EÜ)
  - Neubau von acht EÜ
  - Anpassung (Fahrbahnplatte / Geländer) von vier EÜ
  - Erneuerung von einem Durchlass
- **33 Straßenüberführungen** (SÜ)
  - Neubau einer Straßenüberführung
  - Rückbau von drei SÜ
  - Erneuerung / Anhebung des Überbaus bei sieben SÜ
  - Anbringung Torsionsbalken / Berührschutz an 15 SÜ
  - Anpassung Berührschutz / Geländer bei sieben SÜ
- **15km Oberbauanpassung**
  - Gleislageanpassung auf ca.15 km
  - Rückbau und Neubau von Weichen

Quelle: DB Netz AG

Fragen?

Informationen & Kontakt

- **Informationen im Internet unter:**
  - https://www.eifel-strecke.de/
  - https://flut-aufbau.deutschebahn.com/
- **Ansprechpartner per E-Mail:**
  - Projektteam: eifel-strecke@deutschebahn.com
  - Projektkommunikation: annegret.scheffler@deutschebahn.com

Vielen Dank

DB NETZE