DB NETZE

Die Eifelstrecke

Wiederaufbau, Modernisierung, Elektrifizierung

Dezember 2023 | DB Netz AG | Infrastrukturprojekte Mitte

Wir bauen die Eifelstrecke wieder auf!

Sturmtief Bernd verursacht am 14. bis 15. Juli 2021 massive Sachschäden.

DB NETZE

Fahrbahn und Stützbauwerke

- Beschädigung und Zerstörung von Stützbauwerken und Flussböschungen
  -> Instandsetzung
- Beschädigung von knapp 1/3 der Gleisanlagen
  -> Wiederherstellung
- 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
  -> Wiederherstellung

Verkehrsstationen

- 6 Verkehrsstationen mit nicht technisch gesicherten Reisendenüberwegen sowie Beschädigung durch die Hochwasserkatastrophe
  -> in Ausschreibung

Ausrüstung

- Bahnübergänge beschädigt oder zerstört
  -> 25 Bahnübergänge instand setzen
  -> an 15 Bahnübergängen die Technik erneuern
- Beschädigung der Stellwerkstechnik auf der gesamten Strecke
  -> Instandsetzung der Stellwerkstechnik zwischen Nettersheim und Gerolstein
- Zerstörung der alten Stellwerkstechnik zwischen Gerolstein und Trier-Ehrang
  -> Komplett-Erneuerung der Stellwerkstechnik zwischen Gerolstein und Trier-Ehrang

Dabei stellen wir nicht nur den Zustand vor der Flut wieder her.

Wir modernisieren und elektrifizieren die Strecke.

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

- Wir errichten Anlagen, die gegenüber Hochwasser widerstandsfähiger sind.
- Wir erhöhen die Schutzanforderungen an die Kabelanlagen.
- Wir ersetzen die alte Relais-Stellwerkstechnik durch Elektronische Stellwerke (ESTW). Das heißt:
  - In Gerolstein ein ESTW-Z sowie entlang der Strecke sieben ESTW-A Module errichten.
  - Für alle Bahnanlagen die Stromversorgung erneuern
  - 195 neue Signale aufstellen
  - An 13 Bahnübergängen die vorhandene Technik in das neue Stellwerk einbinden.
  - An 17 Weichen von gasbetriebenen Weichenheizungen auf elektrische Weichenheizungen wechseln.
  - An den nicht-technisch gesicherten Reisenden-Überwegen technische Sicherung mit Schranken und Lichtzeichen installieren.

Im besonders stark zerstörten Bereich von und nach Nettersheim verzögern sich die Arbeiten.

U.a. durch Lieferkettenunterbrechung und Fachkräftemangel

Eifelstrecke

- **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

Die Bauteams arbeiten parallel im nördlichen und südlichen Teil der Strecke.

Diese Arbeiten finden aktuell bis in das Jahr 2024 statt:

Nettersheim - Gerolstein

- **Kabelmessungen und Kabelzugarbeiten**
- **Gleisquerungen** wiederherstellen
- Abschluss der **Oberbaumaßnahmen**
- Gründung 4 neuer **Signale**
- Reparaturen an **Signalfundamenten**
- Diverse **Leit- und Sicherungstechnische** (LST) Arbeiten
- **Vegetationsrückschnitt** im Winter 2023/24
- **Funktionsprüfung und Abnahme** aller Anlagen

Gerolstein – Ehrang

- **Gründung 4 neuer Signale**
- Diverse **Leit- und Sicherungstechnische** (LST) Arbeiten
- **Kabelverlegearbeiten**
- **Vegetationsrückschnitt** im Winter 2023/24
- **Funktionsprüfung und Abnahme** aller Anlagen

Auch an den Stationen und Stellwerken kommen wir voran.

Folgende Arbeiten stehen noch aus:

DB NETZE

Stationen

- **Modulare Bauweise** bei 6 Bahnhöfen umsetzen:
  - BF Philippsheim, BF Speicher, BF Daufenbach, BF Auw an der Kyll, BF St. Thomas und BF Densborn
- Folgende drei Bahnhöfe **wurden bisher vergeben**: Densborn, Daufenbach und Speicher
- Die **Vergabe** folgender übrigen 3 Bahnhöfe **erfolgt** vsl. nach wiederholter Ausschreibung.
- Besonderheit Bf St. Thomas: **Bahnsteig** wird Ende 2024 / 2025 **erneuert**

Stellwerke (ESTW)

- Sechs von sieben elektronischen Stellwerksgebäuden sind **bereits errichtet**:
  - **Neubau** von Stellwerksgebäuden in Birresborn, Densborn, Kyllburg, Bitburg-Erdorf, Speicher, Daufenbach, Kordel
  - **Umbau** des ESTW in Gerolstein
  - Das geplante ESTW Daufenbach **wird** vsl. im April 2024 **aufgestellt**.
- Der **Innenausbau** sowie **Hochrüstung** der elektronischen Stellwerksgebäude **auf** die **aktuelle Software** erfolgt bis Ende Mai 2024.
- Neue **Lichtwellenleiter-Stichverbindungen** im Bau.

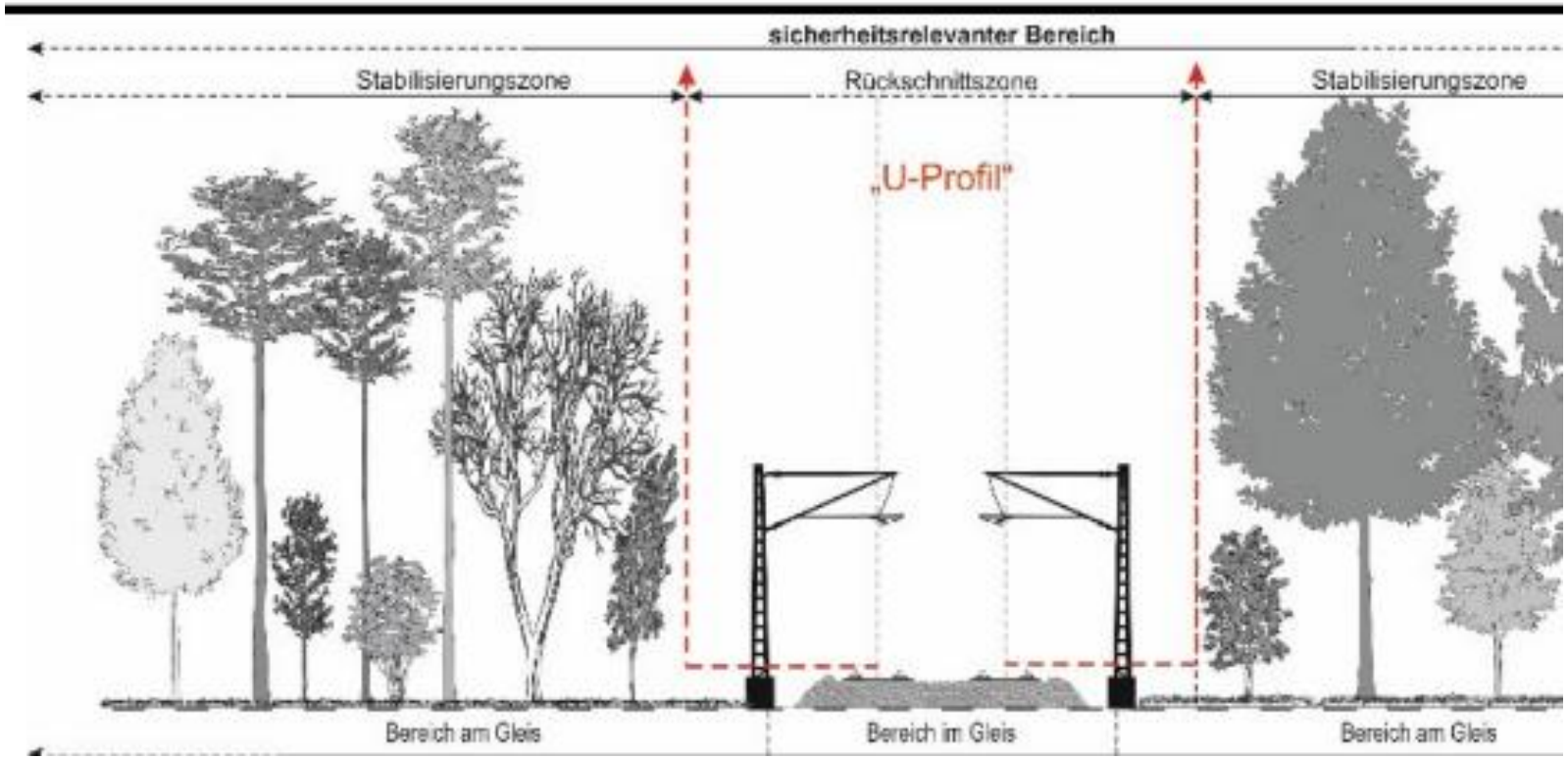
Elektrifizierung: Für eine ökologischere Zukunft

Die Finanzierung ist gesichert und erhöht die Qualität.
Voraussetzungen und Folgen der Elektrifizierung:

- Finanzierung:
  - Die Finanzierung des Projekts erfolgt durch den **Bund** (90%) und **das Land** Rheinland-Pfalz bzw. Nordrhein-Westfalen (GVFG).
- Bessere Betriebsqualität:
  - Elektrisch betriebene Züge sind zuverlässiger und erhöhen damit die **Qualität des Bahnbetriebs**.
- Höhere Aufenthaltsqualität:
  - Außerdem sind sie sauberer und leiser, was die **Aufenthaltsqualität** in der Tourismusregion Eifel weiter steigert.

Für die Elektrifizierung werden Oberleitungen an der Strecke errichtet.

Wir schaffen die Bedingungen dafür.

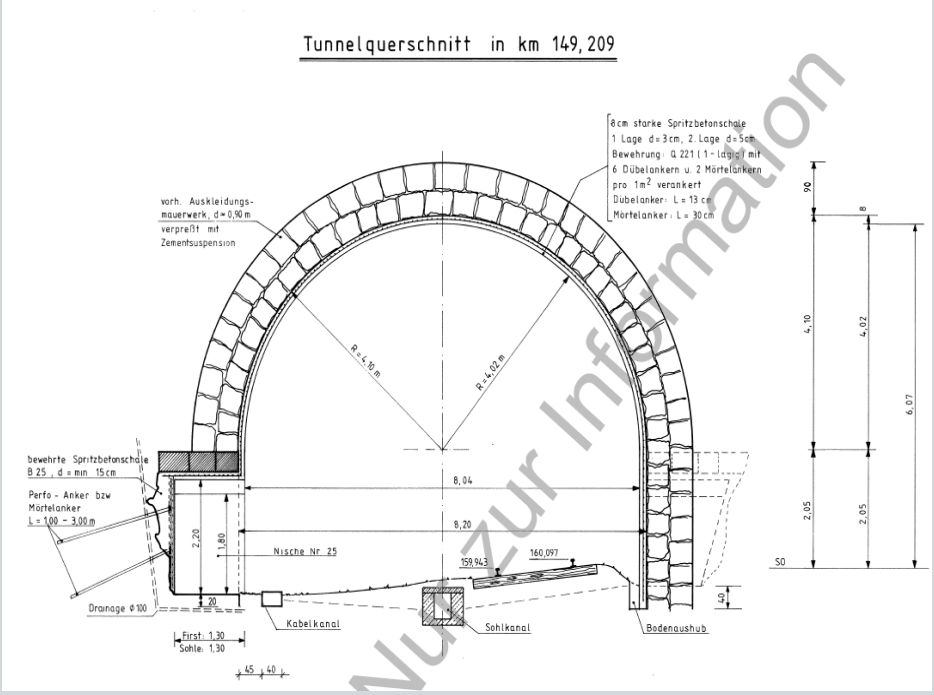


- Durchführung von Grünschnitt, um das erforderliche **U-Profil** herzustellen.
- Errichtung von Betonfundamenten im Boden (**Gründung**)
- Montage der **Oberleitungsmasten**
- Montage der **Ausleger**
- Montage der **Oberleitungen**
- Einrichtung von **Netzkupplungen und Umrichterwerken** zur Anbindung an das Stromnetz

Die Tunnel stellen eine besondere Herausforderung dar.

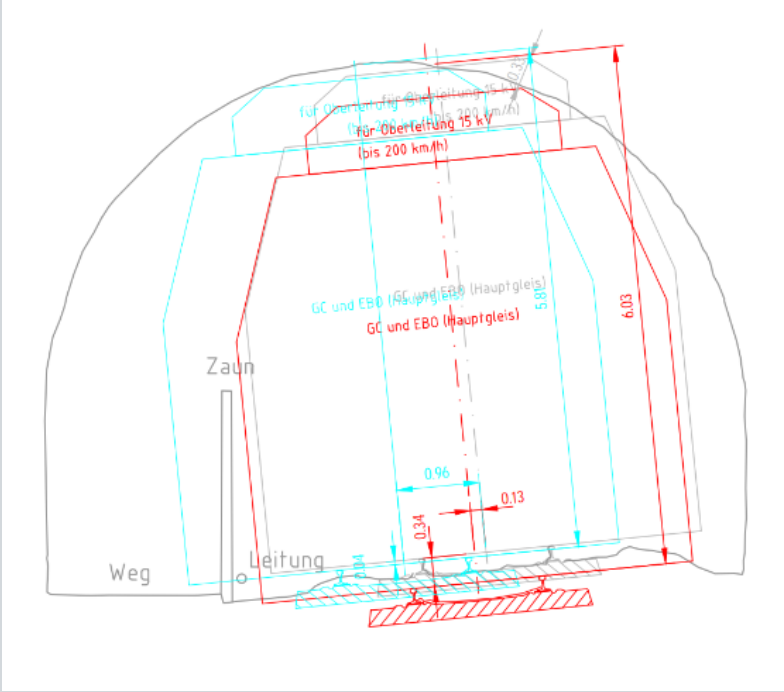
Die Tunnelabschnitte werden für die Elektrifizierung individuell geprüft.

Bestandsaufnahme



Nur zur Information

Zusammenhangmaßnahmen



Kyllradweg durch den Dechentunnel / DB Netz AG

Außerdem müssen zahlreiche Bauwerke angepasst werden.

Hier setzen wir individuelle Lösungen um.

- **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 Oberbau**
  - Gleislageanpassung auf ca. 15 km
  - Rückbau und Neubau von Weichen
- **9 Tunnel**
  - Gleislageanpassungen

Eisenbahnüberführung
(km 141,344)

Straßenüberführung
Kreuzung B51/Buba (km 75,777)

Eisenbahnunterführung
Loskyllertunnel (km 142,730)

Quelle: DB Netz AG

Leider sind bauzeitliche Einschränkungen unvermeidlich.

Ein Beispiel hierfür ist der Kyll-Radweg

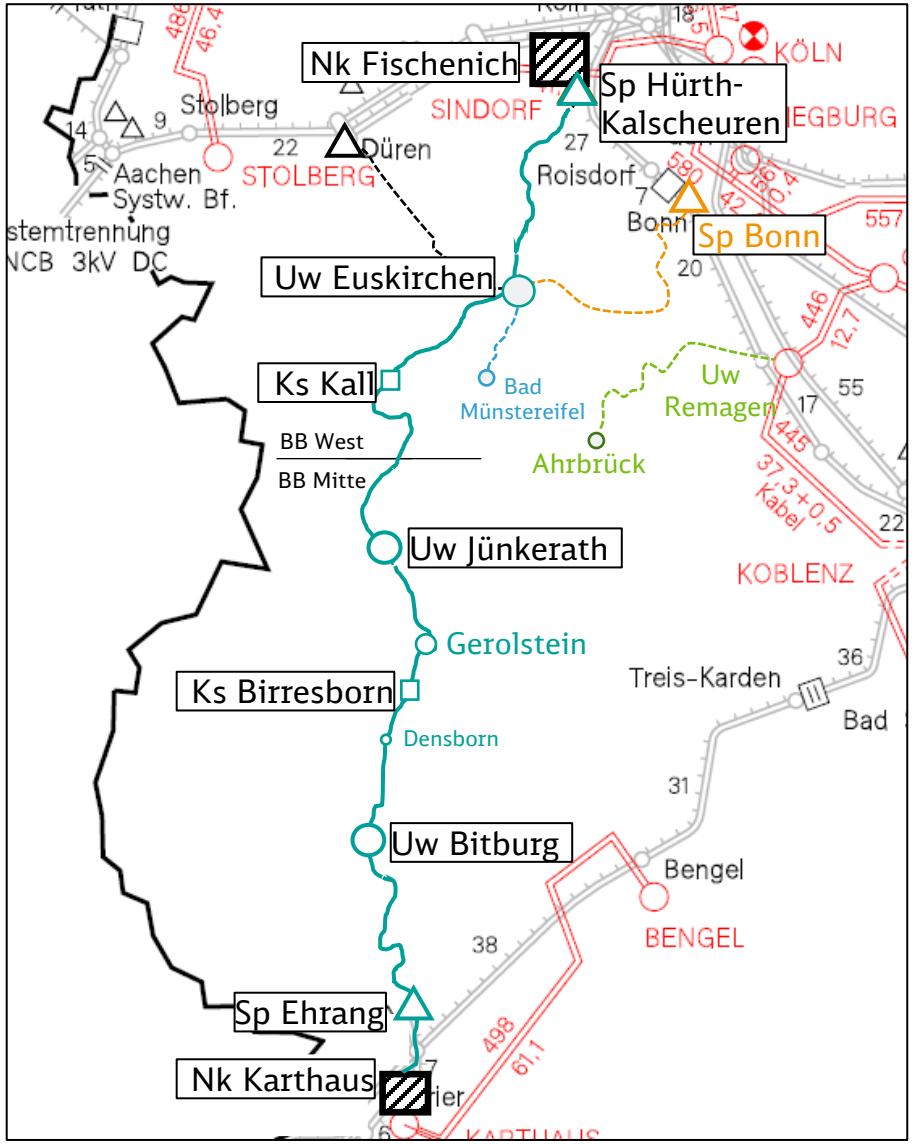
- Die wirtschaftliche und touristische Bedeutung des Radwegs ist uns bewusst.
- Daher geben wir alles, um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.
- Dennoch sind Sperrungen und Umleitungen aufgrund der beengten Situation an vielen Stellen unvermeidlich.
- Konkrete Informationen zu betroffenen Abschnitten und Zeiträumen geben wir sobald vorliegend weiter.

DB Netz AG

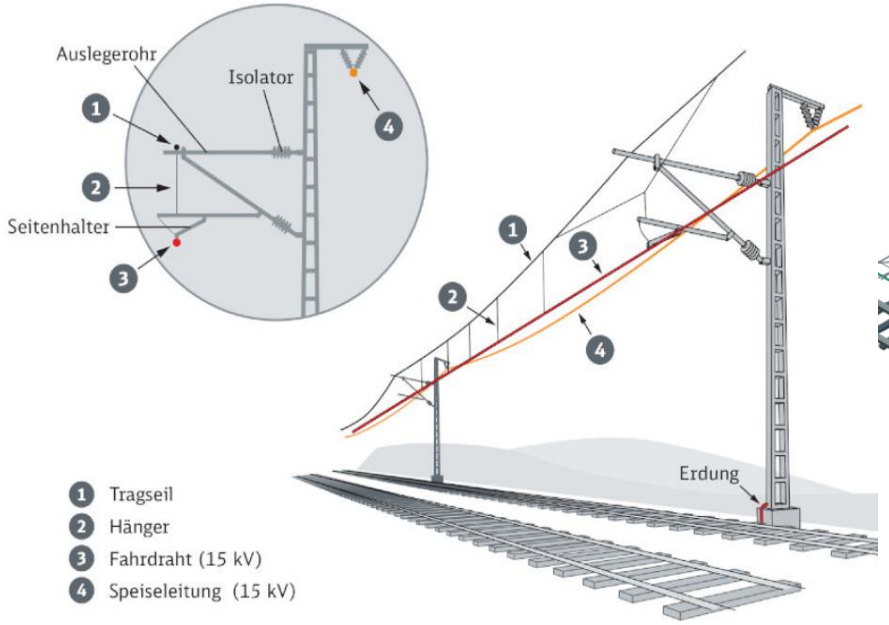
Damit Strom durch die Oberleitungen fließen kann, errichten wir Bahnstromversorgungsanlagen.

Insgesamt 9 Anlagen entlang der Strecke.

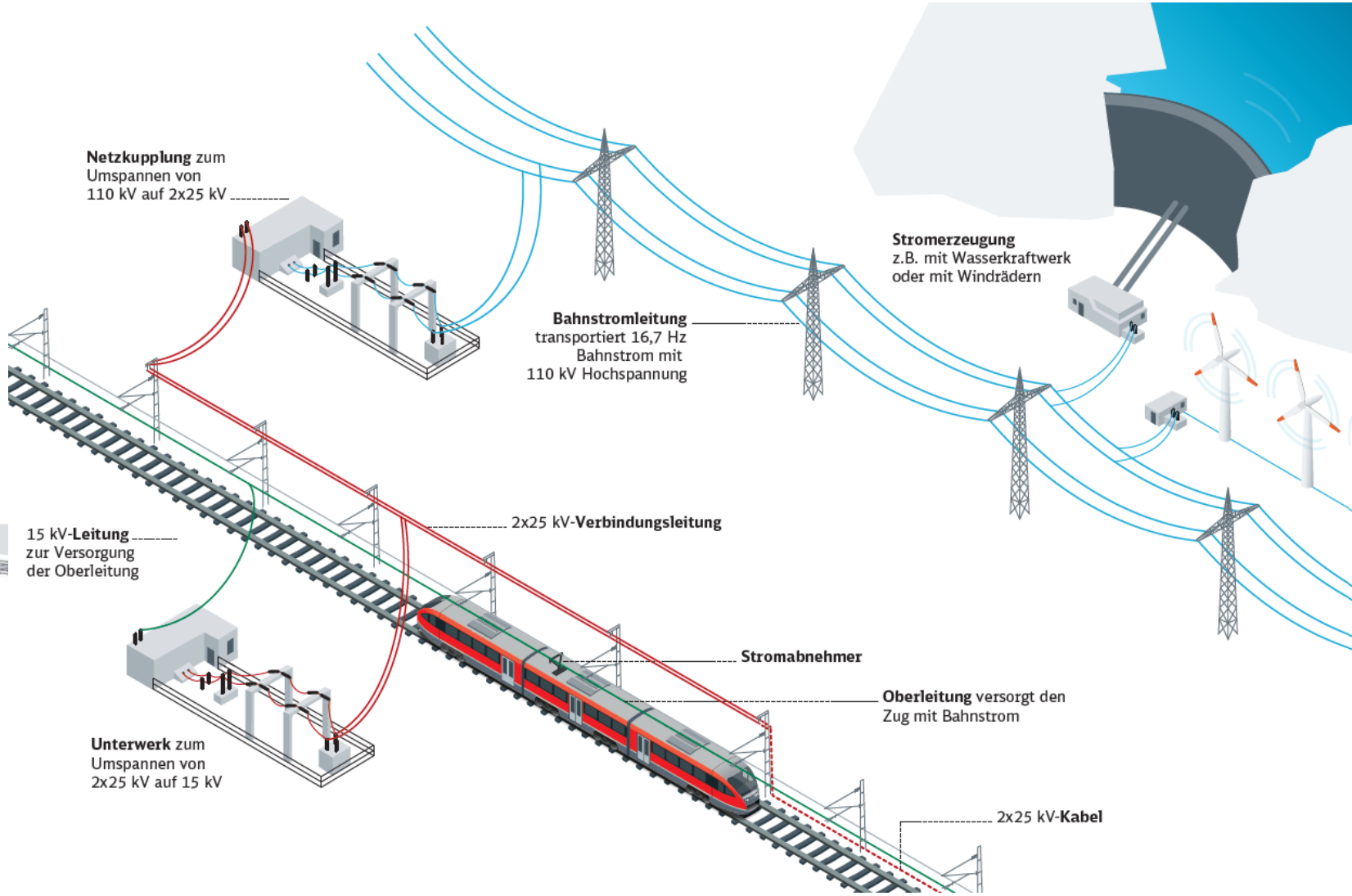
- Zwei **Netzkupplungen** (Nk) in Fischenich und Karthaus
- Drei **Unterwerke** (Uw) in Euskirchen, Jünkerath, und Bitburg
- Zwei **Schaltposten** (Sp) in Ehrang und Hürth
- Zwei **Kuppelstellen** (Ks) in Kall und Birresborn
- Zudem werden **50 Hz Trafostationen** und Betongebäude für **Fernwirkunterstationen** errichtet.



Das ist grün:
So kommt der ökologische Bahnstrom zu den Zügen.



Aufbau Oberleitung auf freier Strecke (Deutsche Bahn AG)



Informationen & Kontakt

- **Informationen im Internet unter:**

  www.eifel-strecke.de

  flut-aufbau.deutschebahn.com

- **Ansprechpartner per E-Mail:**

  Projektteam: eifel-strecke@deutschebahn.com

  Projektkommunikation: annegret.scheffler@deutschebahn.com

DB