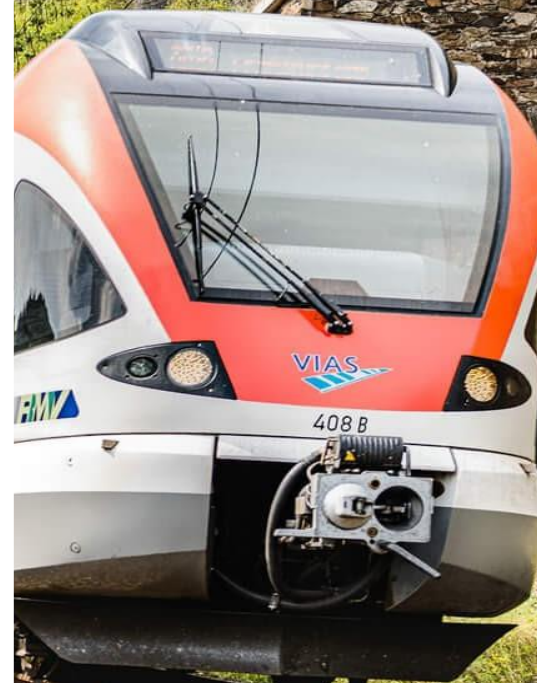




Infoveranstaltung

Generalsanierung „Rechter Rhein“

29.02.2024 | digital | Landkreise und Kommunen



- 1. Generalsanierung Hochleistungsnetz allgemein**
2. Generalsanierung "Rechter Rhein"
3. Modernisierung der Verkehrsstationen
4. Weitere Zusammenarbeit und nächste Schritte
5. Fragen und Antworten

Um die Verkehrswende zu schaffen, müssen wir in der Infrastruktur andere Wege gehen

Darum kann es ein „Weiter so“ in der Infrastruktur nicht geben

Das Verkehrsvolumen steigt

Noch nie waren mehr Personen und Güter auf unserem Schienennetz unterwegs wie heute



Die Infrastruktur ist überaltert

Durch überalterte und unterfinanzierte Infrastruktur wächst das hochbelastete Netz weiter

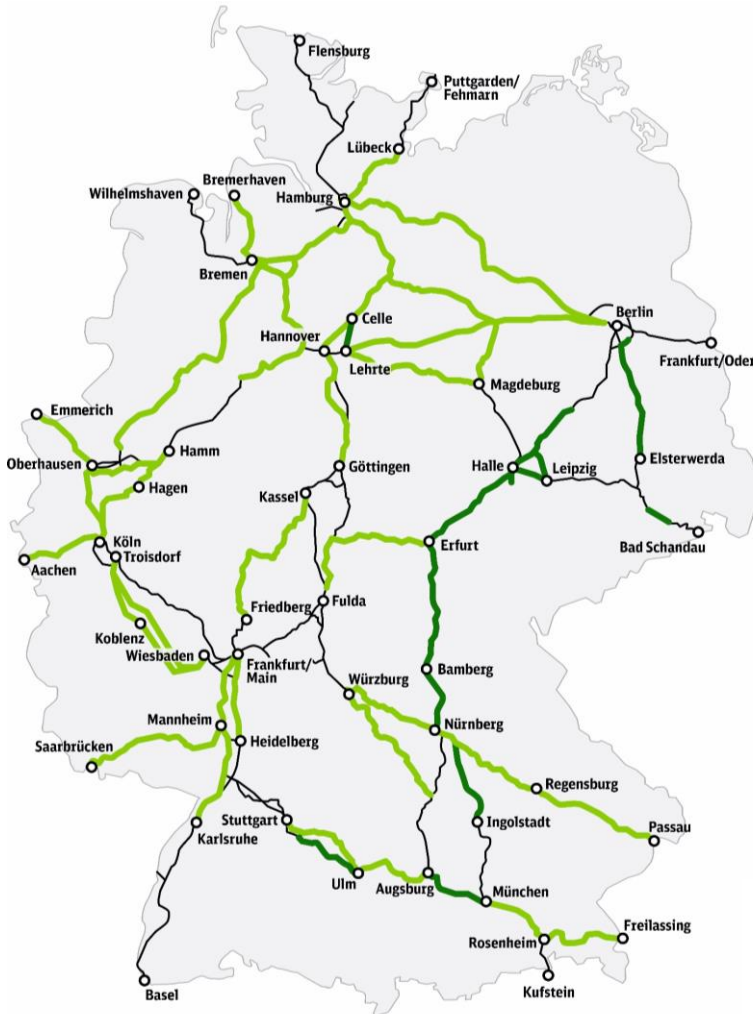


Die Pünktlichkeit ist auf Rekordtief

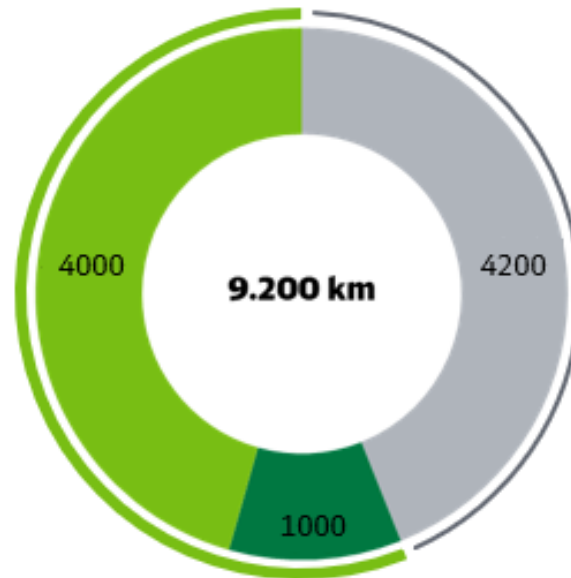
Qualitätsprobleme sind heute deutlich spürbar, Potenziale für kundenfreundliches Bauen werden nicht ausgeschöpft



Bis 2030 ist die Generalsanierung von über 4.000 Streckenkilometern vorgesehen



Hochleistungsnetz in 2030 [in Strecken-Km]



- Generalsanierung
- guter Zustand
- Instandhaltung

Störungsresistente Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere** Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

Optimale Ausrüstungs- und Layoutstandards erhöhen die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe** und gut **organisierten Schienenersatzverkehr**

Wir **reduzieren zukünftige verkehrliche Einschränkungen** auf ein Mindestmaß und schaffen so mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden

Die Realisierung der Generalsanierung wird wesentliche Veränderungen in der Herangehensweise bringen

— Bisheriges Vorgehen —

— **Generalsanierung** —



Bauen

viele kurze Baustellen



Eine lange Baustelle



Betrieb

ingleisiger Betrieb



Kein Betrieb: Totalsperrung



Gewerke

Fokus auf ein Gewerk



Alle Gewerke parallel



Erneuerung

1:1 Austausch



**Verbessertes Layout
Verbesserte Ausrüstung**



**Fahrplan
und Betrieb**

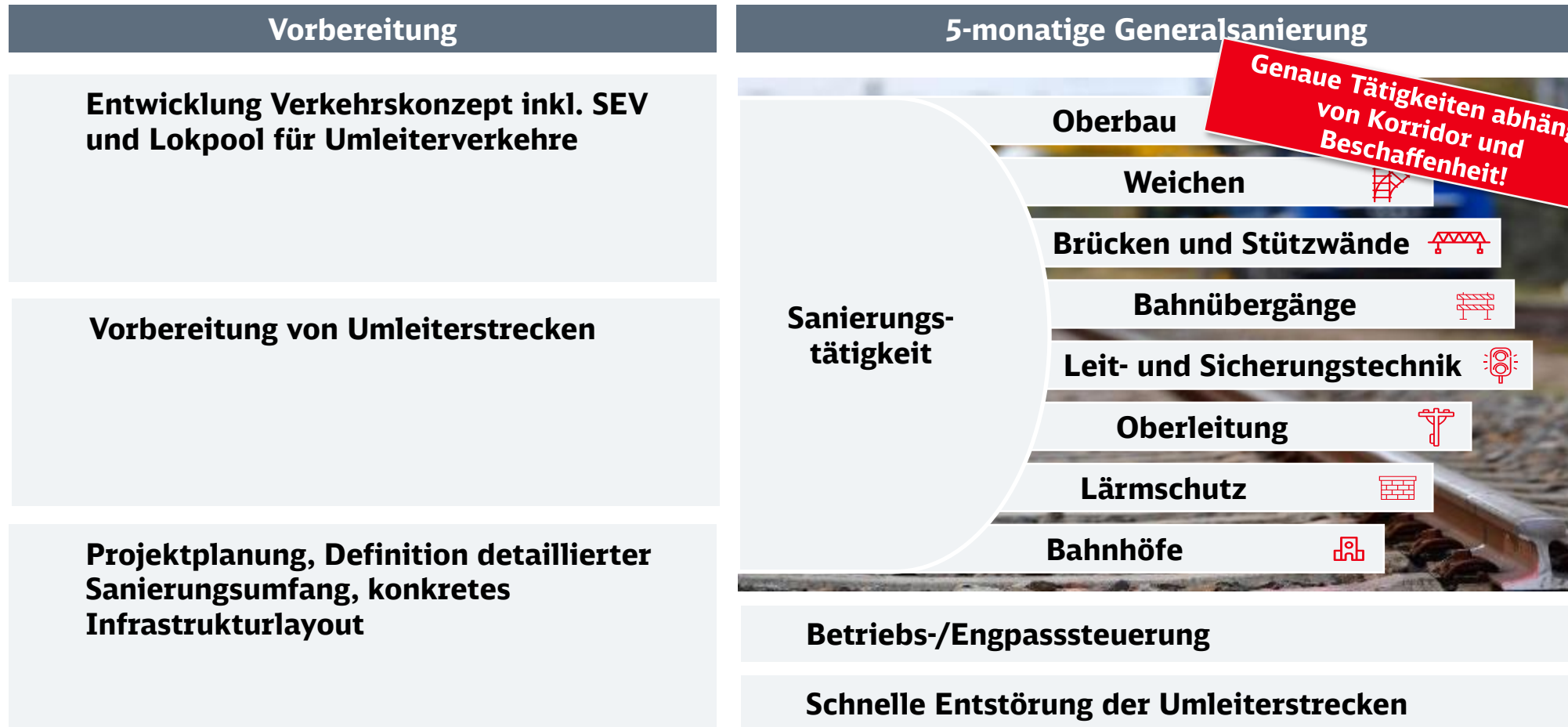
oft instabil



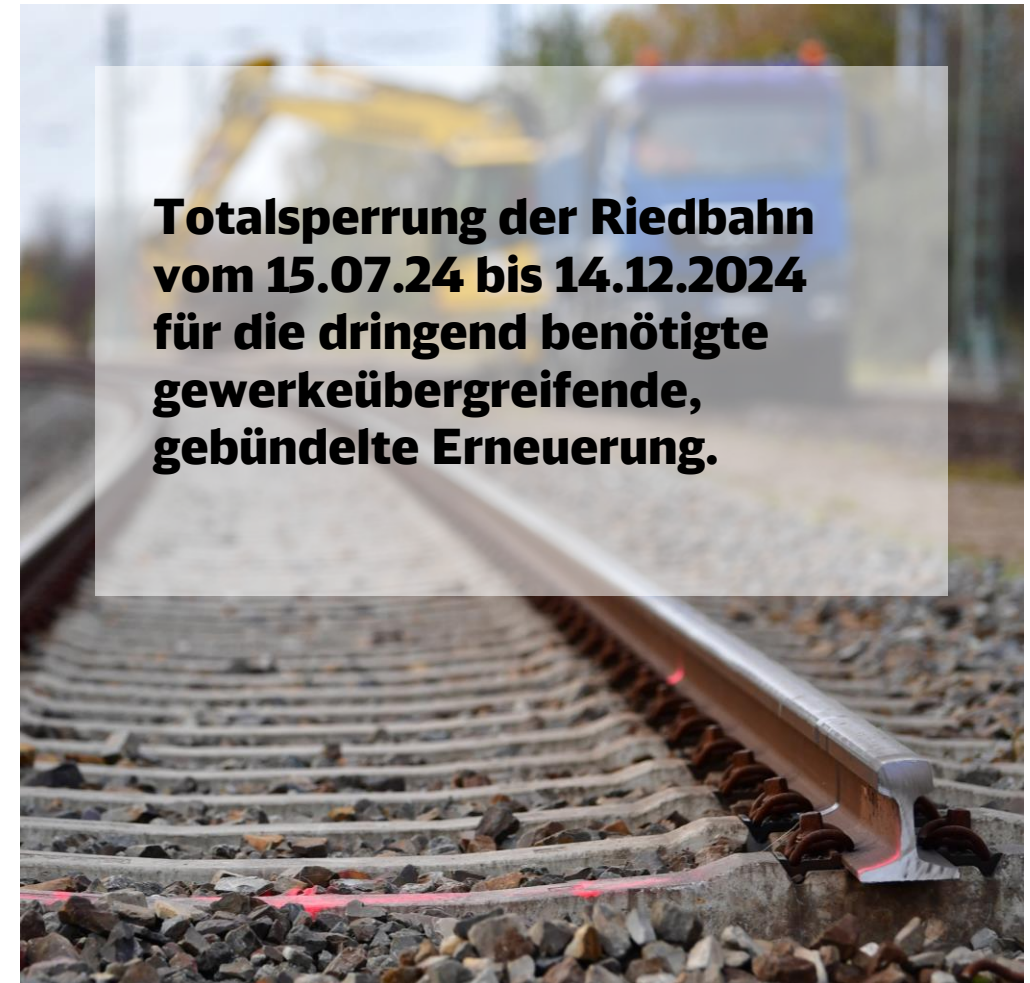
**Stabil auf der Schiene und
hochwertiger Ersatzverkehr auf der
Straße**

Eine Generalsanierung beinhaltet folgende wesentliche Aktivitäten

Inhalte / Tätigkeiten der Generalsanierung

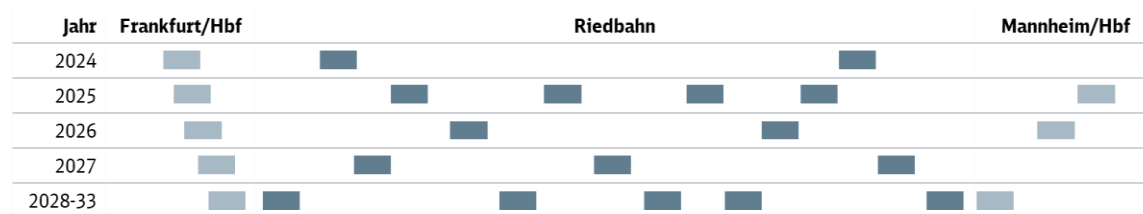


Für die erste Generalsanierung ist die Riedbahn geeignet



Das Prinzip der Generalsanierung reduziert den Bedarf an Sperrpausen deutlich

konventionelle Sanierung unterm rollenden Rad



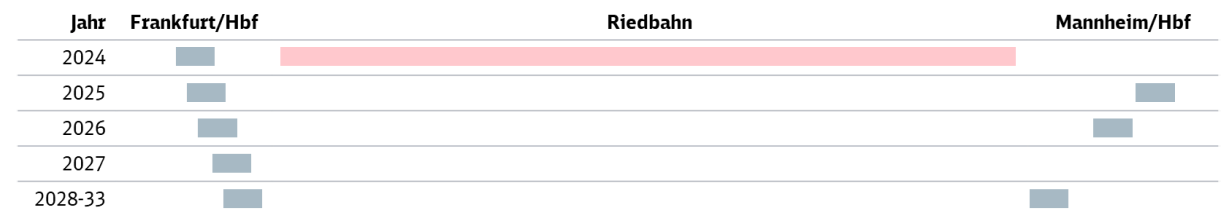
- Hoher Zeitverlust durch wiederkehrendes Auf- und Abrüsten
- Geringere Produktivität durch kleinteilige Arbeiten und Wartezeiten
- Einzelmaßnahmenbezogene und serielle Umsetzung



ca. 16.000 h Sperrzeitenbedarf

dv ca. 4.000 h geographisch kürzere Totalsperrung,
dv ca. 12.000 h einseitige Sperrung

Generalsanierung



- Wegfall von Auf- und Abrüstzeiten
- Höhere Produktivität durch Großmaschineneinsatz
- Parallelisieren und Taktung von Tätigkeiten



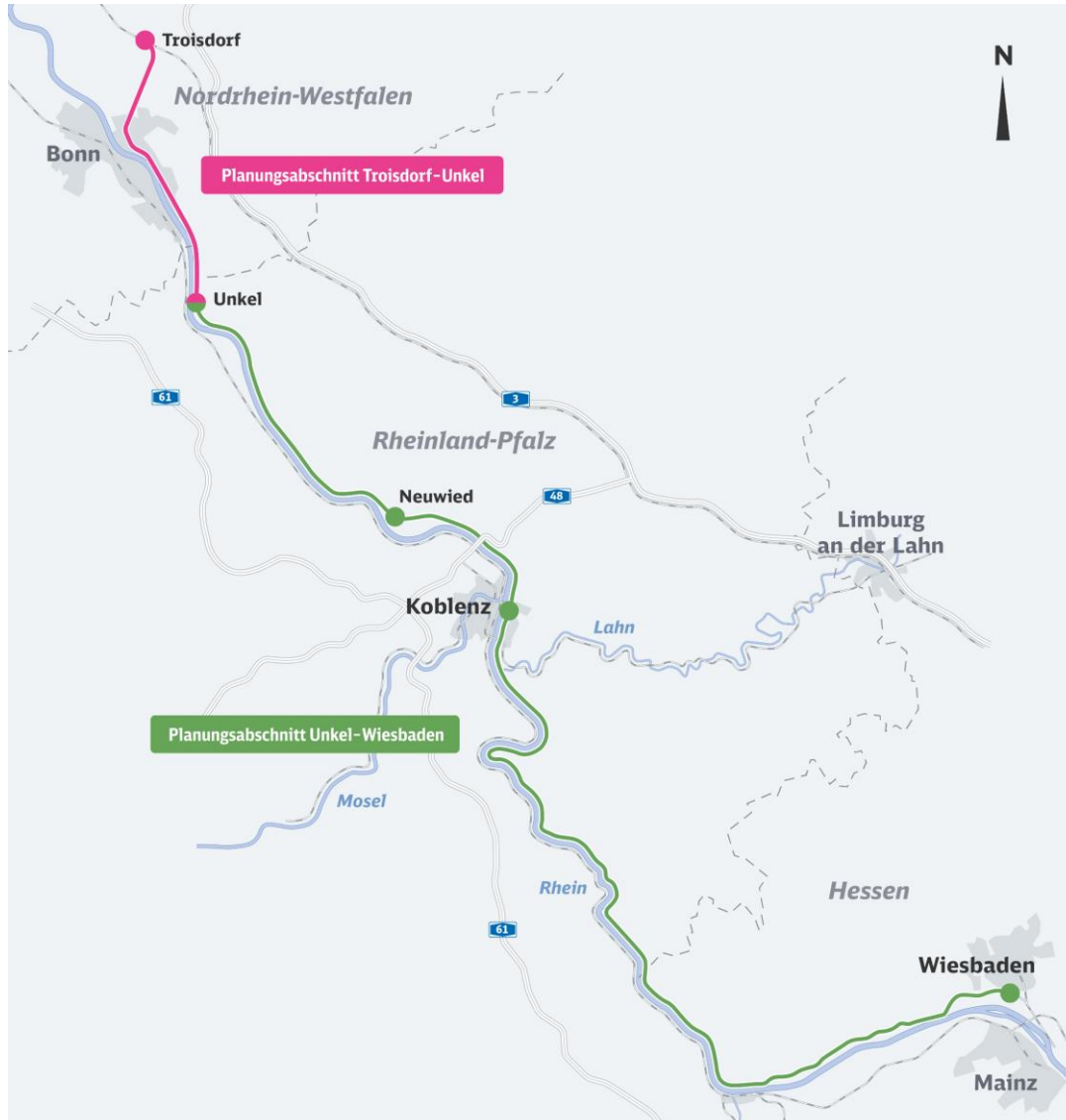
ca. 4.000 h Sperrzeitenbedarf

in einer geographisch ausgedehnten Totalsperrung

Reduktion des Sperrzeitenbedarfs um den Faktor 4 (4.000h/16.000h) für den Korridor Riedbahn

1. Generalsanierung Hochleistungsnetz allgemein
- 2. Generalsanierung "Rechter Rhein"**
3. Modernisierung der Verkehrsstationen
4. Weitere Zusammenarbeit und nächste Schritte
5. Fragen und Antworten

Im zweiten Halbjahr 2026 steht die Generalsanierung des Korridors „Rechter Rhein“ von Troisdorf bis nach Wiesbaden an



Das Projekt besteht aus der Generalsanierung der beiden Streckenabschnitte **Troisdorf-Unkel** und **Unkel-Wiesbaden**

Der Planungsabschnitt **Troisdorf bis Unkel** liegt bei der **Region West**.

Der Planungsabschnitt von **Unkel bis Wiesbaden** liegt in der **Region Mitte**.

In der Totalsperrung im zweiten Halbjahr 2026 gelingt es uns, eine enorme Baumenge umzusetzen

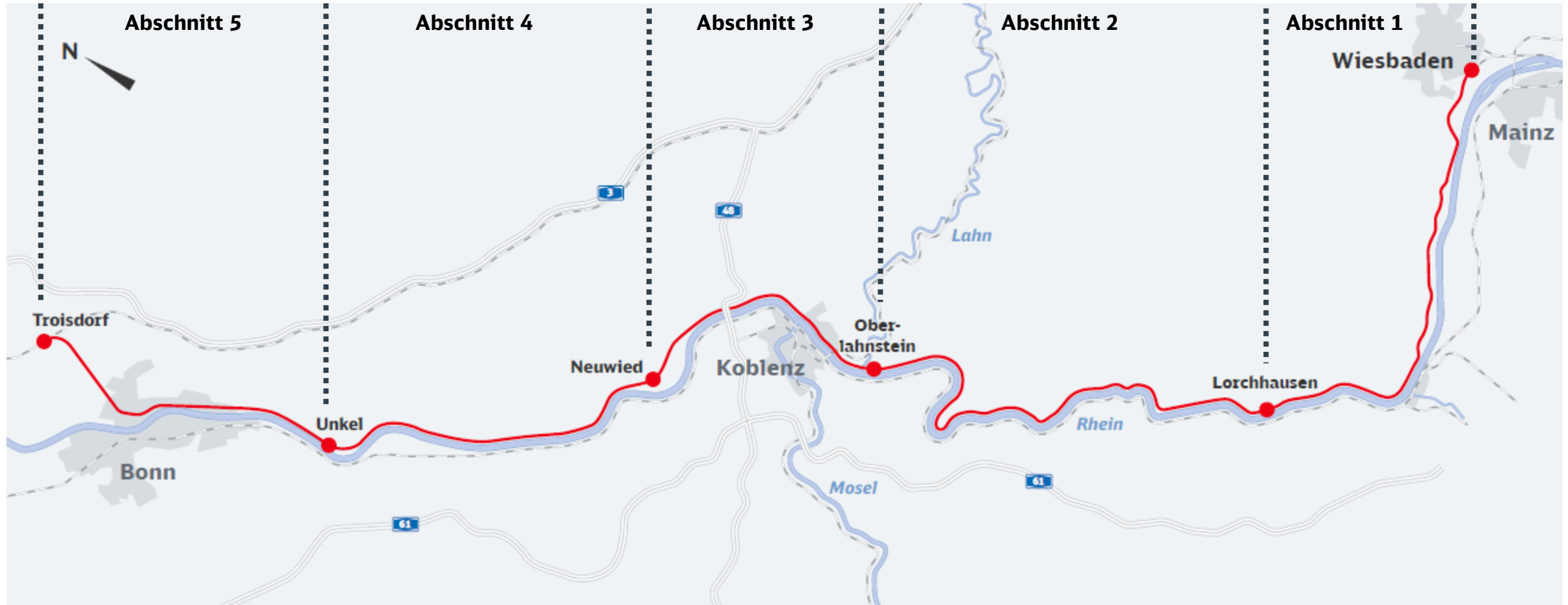
Eine Totalsperrung der Rechten Rheinstrecke vom 10.07.26 bis 11.12.2026 ermöglicht uns die dringend benötigte gewerkeübergreifende, gebündelte Erneuerung

Erneuerung und Neubau von unter anderem ...*

- 996** Stelleinheiten neues Elektronisches Stellwerk (ESTW)
- 3.500** Balisen für European-Train-Control System ETCS-Level 2
- 111** Weichen
- 67** Gleiskilometer
- 2** aufgelassener Bahnübergänge
- 13** erneuerte Bahnübergänge
- 5** Überleitstellen
- 140** Fahrdrachtkilometer
- bis zu **32** Bahnhofsaktivierungen
- 11** Konstruktive Ingenieurbauwerke
- 11** Felshangsicherungen

Um die Bauzeit kurz zu halten, wird in fünf Bereichen parallel gearbeitet

Aufteilung des Korridors in fünf Abschnitte



Geplante Instandhaltungsarbeiten und Bauschwerpunkte entlang der Strecke

Abschnitt 1: Wiesbaden-Biebrich bis Lorchhausen



- A** Oberbau (Gleise, Weichen, Schwellen etc.)
- B** Konstruktiver Ingenieurbau (Brücken, Tunnel etc.)
- C** Leit- und Sicherungstechnik
- D** Felshangssicherung
- E** Überleitstellen
- F** Oberleitung
- Bauschwerpunkte

Wiesbaden-Biebrich bis Eltville:

- Schienen-, Gleis- und Weichenerneuerungen
- 1:1-Ersatz und Instandsetzung von Stützwänden
- Neubau von Überleitstellen

Rüdesheim:

- Schienen-, Gleis- und Weichenerneuerungen
- Neubau eines Elektronischen Stellwerks (ESTW) in Rüdesheim

Geplante Instandhaltungsarbeiten und Bauschwerpunkte entlang der Strecke

Abschnitt 2: Kaub bis Oberlahnstein




Kaub:

- Schienen-, Gleis- und Weichenerneuerungen
- Felshangssicherung
- Erweiterung des Elektronischen Stellwerks (ESTW) Kaub

Sankt Goarshausen:

- Gleiserneuerungen
- Instandsetzung von Stützwänden
- Erneuerung von Brücken
- Neubau von Überleitstellen
- Felshangssicherung

- A** Oberbau (Gleise, Weichen, Schwellen etc.)
- B** Konstruktiver Ingenieurbau (Brücken, Tunnel etc.)
- C** Leit- und Sicherungstechnik
- D** Felshangssicherung
- E** Überleitstellen
- F** Oberleitung
-  Bauschwerpunkte


Geplante Instandhaltungsarbeiten und Bauschwerpunkte entlang der Strecke

Abschnitt 3: Niederlahnstein bis Neuwied



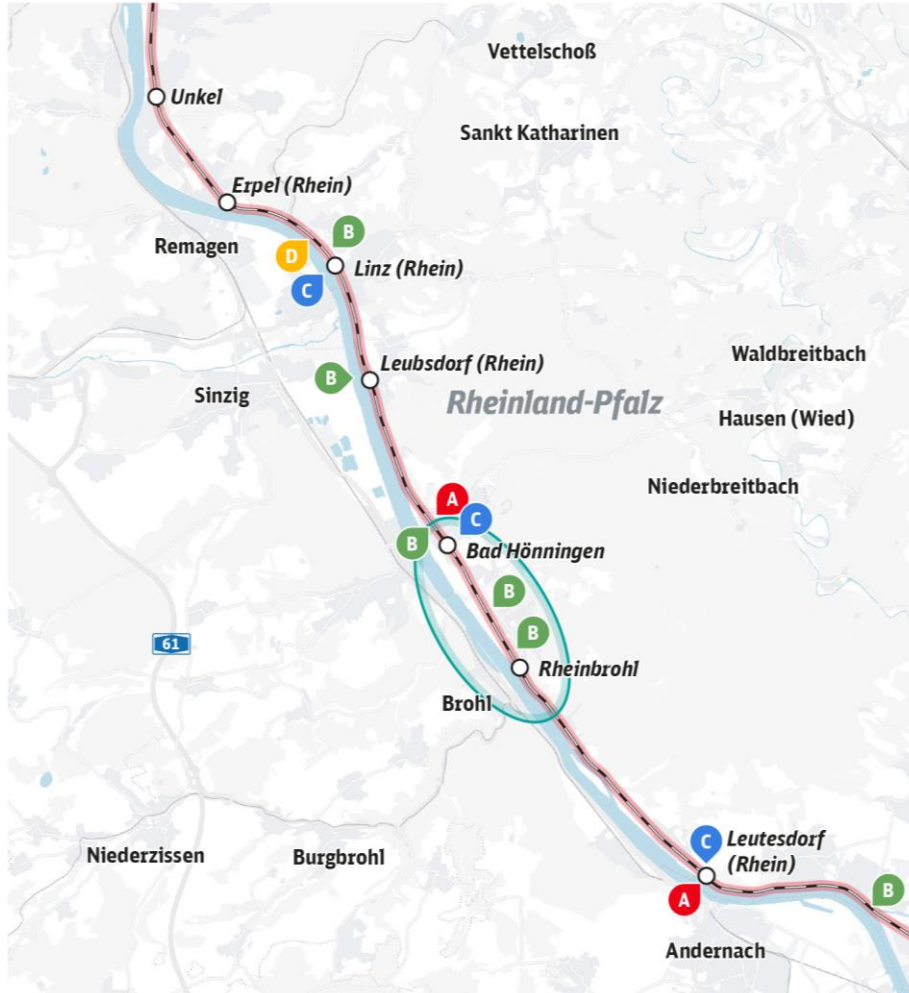
Neuwied:

- Schienen-, Gleis- und Weichenerneuerungen; Weichen- und Gleisrückbau
- Anpassung der Oberleitung und Erneuerung des Fahrdrachts
- Neubau eines Elektronischen Stellwerks (ESTW) in Neuwied

- A** Oberbau (Gleise, Weichen, Schwellen etc.)
- B** Konstruktiver Ingenieurbau (Brücken, Tunnel etc.)
- C** Leit- und Sicherungstechnik
- D** Felshangsicherung
- E** Überleitstellen
- F** Oberleitung
-  Bauschwerpunkte

Geplante Instandhaltungsarbeiten und Bauschwerpunkte entlang der Strecke

Abschnitt 4: Leutesdorf bis Unkel



Bad Hönningen/Rheinbrohl:

- Gleis- und Weichenerneuerungen
- Erweiterung des Elektronischen Stellwerks (ESTW) Bad Hönningen
- Instandsetzung von Stützwänden und Brückenerneuerungen

Zusätzlich zur laufenden Lärmsanierung im Mittelrheintal (Eltville - Koblenz) wird der Abschnitt Koblenz bis Unkel im Hinblick auf weiteren Lärmschutz untersucht



- Das Programm der **freiwilligen Lärmsanierung** für ein leiseres **Mittelrheintal** (Eltville - Koblenz) wird **komplett** bis zum Ende der Generalsanierung im Dezember 2026 **umgesetzt**.
- Nördlich von Koblenz wird **geprüft, ob** unter den gleichen Rahmenbedingungen **Lärmschutzmaßnahmen** (Lärmschutzwände, Schienenstegdämpfer) **realisiert werden können** (Gutachten ist beauftragt).
- Überall dort, wo die **Streckengleise erneuert** werden, bauen wir während der Generalsanierung **besohlte Schwellen** ein (Menge ist in Ermittlung).

⇒ Mehr zum Lärmsanierungsprogramm Mittelrheintal unter www.leiseres-mittelrheintal.de

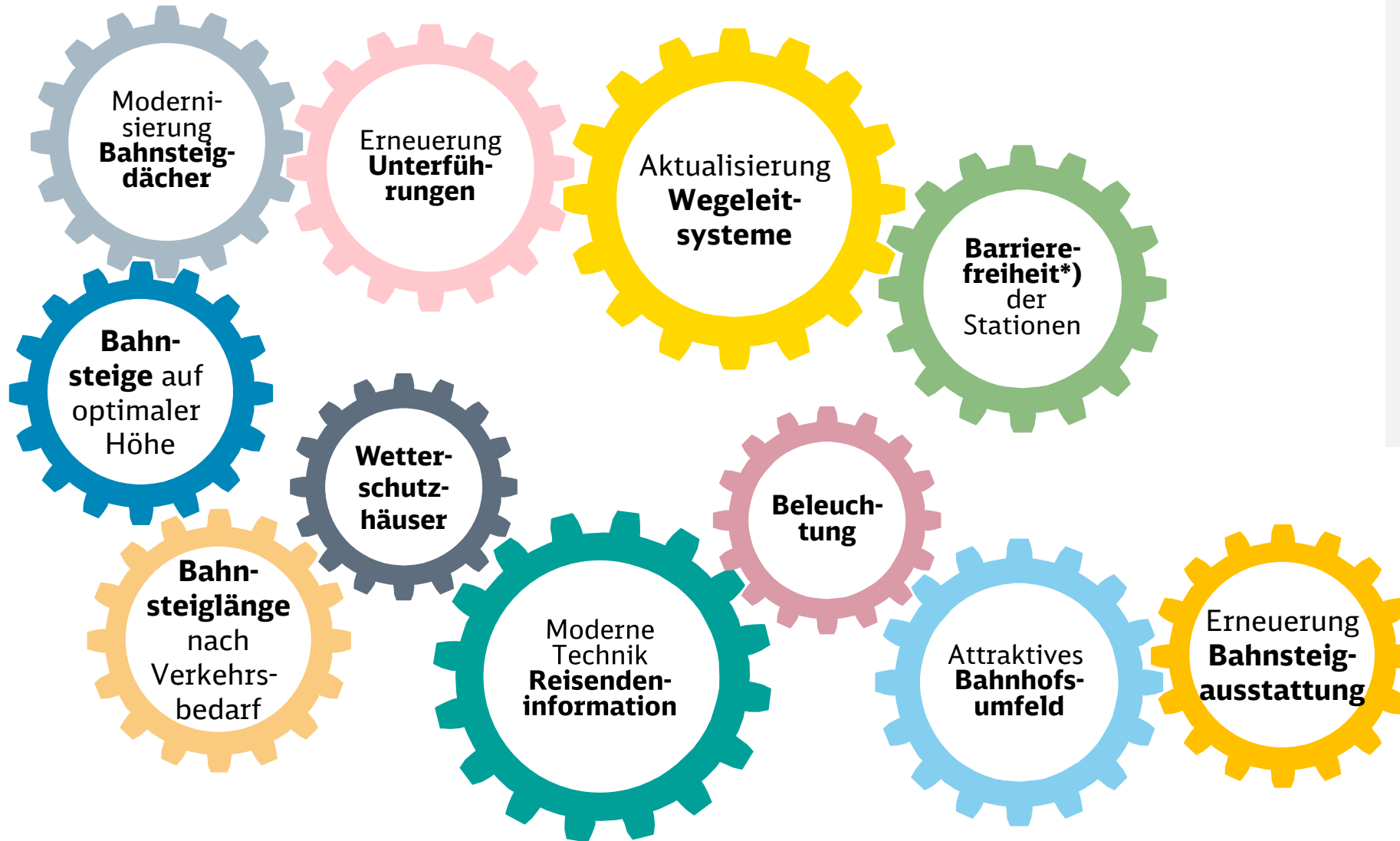
1. Generalsanierung Hochleistungsnetz allgemein
2. Generalsanierung "Rechter Rhein"
- 3. Modernisierung der Verkehrsstationen**
4. Weitere Zusammenarbeit und nächste Schritte
5. Fragen und Antworten

Im Rahmen der Generalsanierung „Rechter Rhein“ werden bis zu 32 Verkehrsstationen modernisiert



- 20 Stationen liegen in Rheinland-Pfalz
- 12 Stationen liegen in Hessen
- Die Generalsanierung 2026 erfolgt vor der BUGA 2029
- Das Mobilitätskonzept der BUGA setzt als Rückgrat auf die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur

Die Modernisierungsmaßnahmen an den Bahnhöfen dienen der Verbesserung der Aufenthaltsqualität

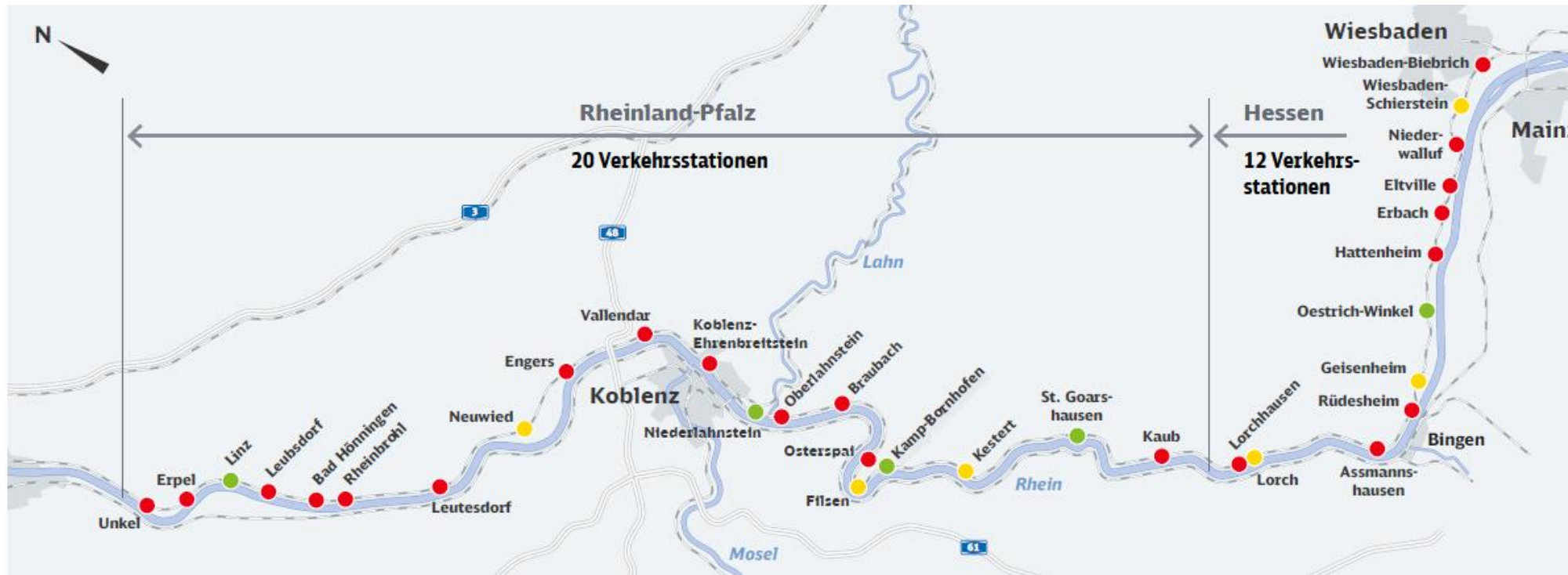


Gemeinsam mit

- Kommunen
- Ländern
- Aufgabenträgern und
- privaten Initiativen

wollen wir individuelle gesamthafte Konzepte für die einzelnen Stationen erarbeiten.

Je nach aktuellem Zustand der Stationen fällt der Umfang der Modernisierung unterschiedlich aus



Modernisierungsbedarf:

- Hoch** ● Überwiegend Ersatz-/Neubau-Maßnahmen
- Maßnahmen an Personenunterführungen (Neubau/Ersatzneubau)
 - Ersatz-Neubau Bahnsteige
 - Neubau von Bahnsteigdächern und Wetterschutzhäusern
- Mittel** ● Teilweise Ersatz-/Neubau und teilweise Sanierungsmaßnahmen bzw. Verlängerung Bahnsteig
- Gering** ● Überwiegend Modernisierungsmaßnahmen
- Verlängerung Bahnsteige und Sanierung von Bahnsteigdächern
 - Sanierung von Personenunterführungen

Baustelleneinrichtungsfläche pro Verkehrsstation

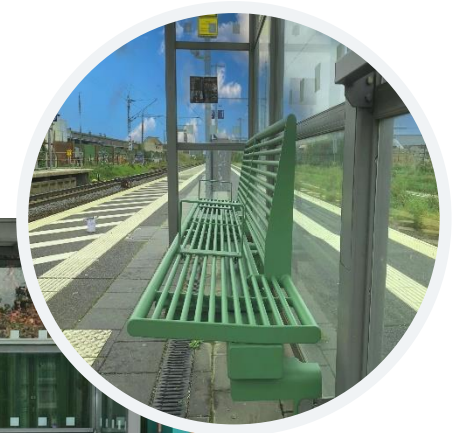
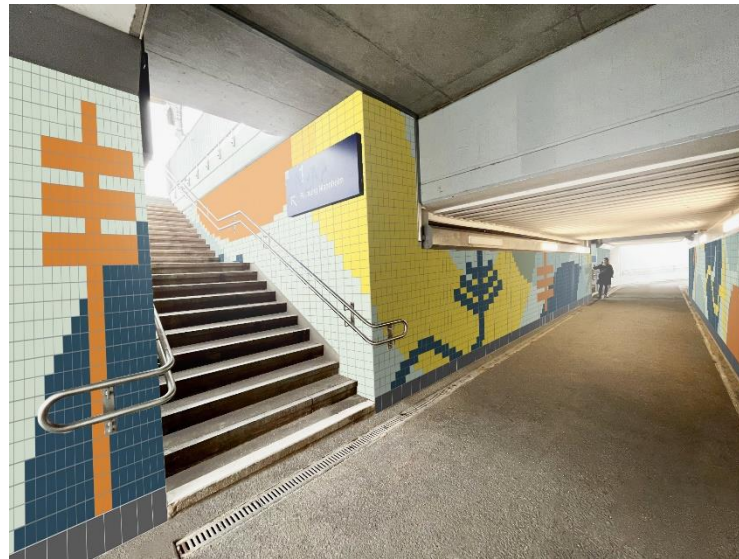
> 3.000m²

3.000m²

1.500m²

Die Baustelleneinrichtungsflächen werden teilweise schon in 2025 spätestens aber ab Anfang 2026 benötigt bis Q4 2027

Bahnstationsmodernisierung am Beispiel der Riedbahn



Weitere Beispiele für Bahnstationsmodernisierungen



1. Generalsanierung Hochleistungsnetz allgemein
2. Generalsanierung "Rechter Rhein"
3. Modernisierung der Verkehrsstationen
- 4. Weitere Zusammenarbeit und nächste Schritte**
5. Fragen und Antworten

Wir bleiben sowohl in der Vorbereitungs- als auch in der Bauphase mit allen Beteiligten im Dialog

29. Februar 2024

Informationsveranstaltung für
Landkreise und Kommunen

Q3 2024

Vergabe der Bauleistungen

10.07.2026 – 11.12.2026

Generalsanierung

Kontinuierlicher Austausch mit allen Beteiligten und Information der Öffentlichkeit: Website, Gespräche, Presseinformationen, Ersatzverkehr etc.

Q1 2024 – Q2 2024

Erste Abstimmungen mit
HessenMobil und LBM,
BuGA, Gleisanschließern,
EVU, Ländern


Q1 2024 – Q2 2024

Individuelle, bilaterale
Abstimmungsgespräche mit allen
Betroffenen
⇒ Vor-Ort-Gespräche mit den Kommunen
⇒ Vor-Ort-Gespräche in Sitzungen des
Landrats mit seinen Bürgermeistern

Q1 – Q4 2025


Bauvorbereitende
Maßnahmen
(Ausführungsplanung,
Baustelleneinrichtung)


Die Gründe und Vorteile der Generalsanierung „Rechter Rhein“ auf einen Blick


 Wir möchten mit der Generalsanierung wieder den **Normalzustand** der Strecke „Rechter Rhein“ herstellen.

 Eine **gebündelte Sanierung** statt vieler kleiner Baustellen.

 Die **Stationen** an der Strecke sollen **moderner** und **attraktiver** werden.

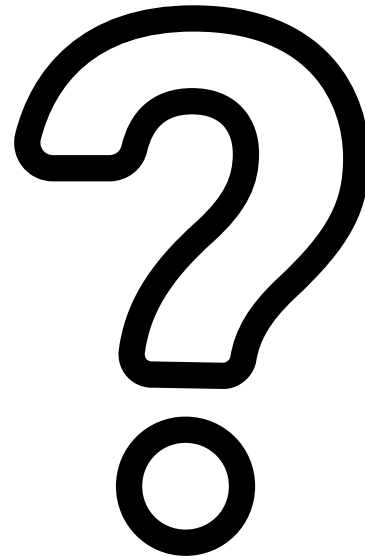
 **Lärmschutzwände** aus dem Lärmsanierungsprogramm Mittelrheintal werden umgesetzt. **Zusätzlicher Lärmschutz** nördlich von Koblenz wird **geprüft**.

 Bei der Generalsanierung geht es um **bessere Betriebsqualität**. Die Strecke könnte schon heute deutlich mehr Züge aufnehmen. Die Generalsanierung ändert nichts an den bestehenden Zugzahlenprognosen.

 **Fokus auf Qualität:** Wir streben einen störungsfreien Zustand an und damit mehr **Pünktlichkeit**.

1. Generalsanierung Hochleistungsnetz allgemein
2. Generalsanierung "Rechter Rhein"
3. Modernisierung der Verkehrsstationen
4. Weitere Zusammenarbeit und nächste Schritte
- 5. Fragen und Antworten**

Welche Fragen können wir Ihnen beantworten?



Bei Fragen sprechen Sie uns bitte einfach an

Frank Schmidt

Projektleiter
Generalsanierung Rechter Rhein
DB InfraGO AG

T: 069 265-40615



Julia Katzenbach-Trosch

Leiterin Kommunikation
Infrastrukturprojekte Mitte
DB InfraGO AG

T: 069 265-47136



E-Mail: Generalsanierung-Rechter-Rhein@deutschebahn.com

**Vielen
Dank**

