



# Infoveranstaltung

Generalsanierung „Rechter Rhein“

---

29.02.2024 | digital | Landkreise und Kommunen



Prolog 1

# Agenda

- 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

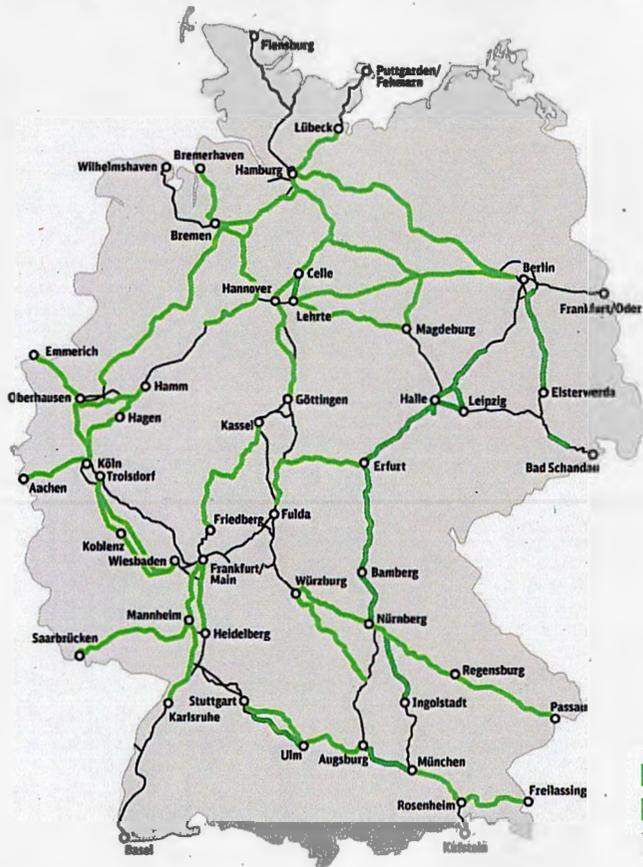


## Die Pünktlichkeit ist auf Rekordtief

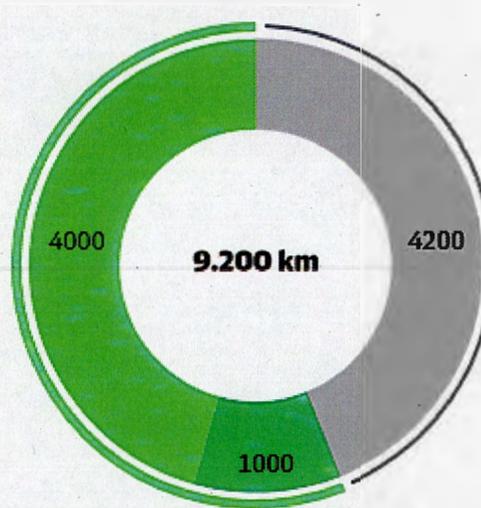
Qualitätsprobleme sind heute deutlich spürbar, Potenziale für kundenfreundliches Bauen werden nicht ausgeschöpft



# 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**

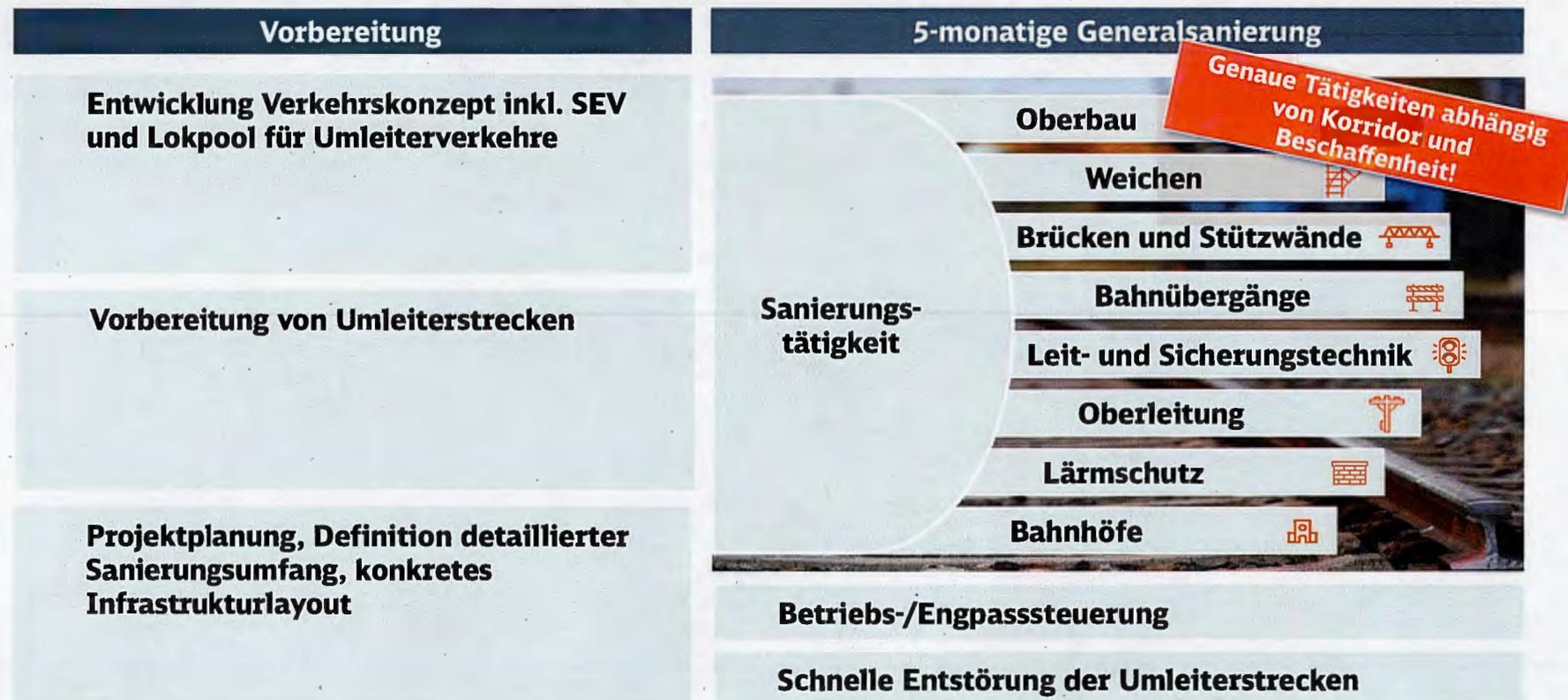
Wir **reduzieren zukünftige verkehrliche Einschränkungen** auf ein Mindestmaß und schaffen so mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden

# Die Realisierung der Generalsanierung wird wesentliche Veränderungen in der Herangehensweise bringen

	<b>Bisheriges Vorgehen</b>		<b>Generalsanierung</b>
 <b>Bauen</b>	viele kurze Baustellen		Eine lange Baustelle
 <b>Betrieb</b>	ingleisiger Betrieb		Kein Betrieb: Totalsperrung
 <b>Gewerke</b>	Fokus auf ein Gewerk		Alle Gewerke parallel
 <b>Erneuerung</b>	1:1 Austausch		Verbessertes Layout Verbesserte Ausrüstung
 <b>Fahrplan und Betrieb</b>	oft instabil		Stabil auf der Schiene und hochwertiger Ersatzverkehr auf der Straße

# Eine Generalsanierung beinhaltet folgende wesentliche Aktivitäten

## Inhalte / Tätigkeiten der Generalsanierung



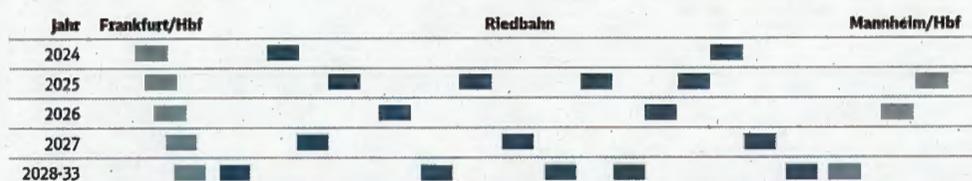
# Für die erste Generalsanierung ist die Riedbahn geeignet



# Das Prinzip der Generalsanierung reduziert den Bedarf an Sperrpausen deutlich



## konventionelle Sanierung unterm rollenden Rad



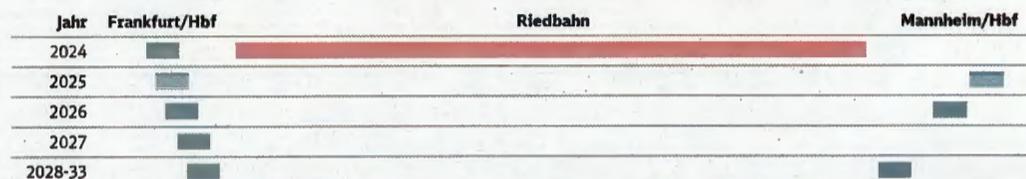
- Hoher Zeitverlust durch wiederkehrendes Auf- und Abrüsten
- Geringere Produktivität durch kleinteilige Arbeiten und Wartezeiten
- Einzelmaßnahmenbezogene und serielle Umsetzung



### 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

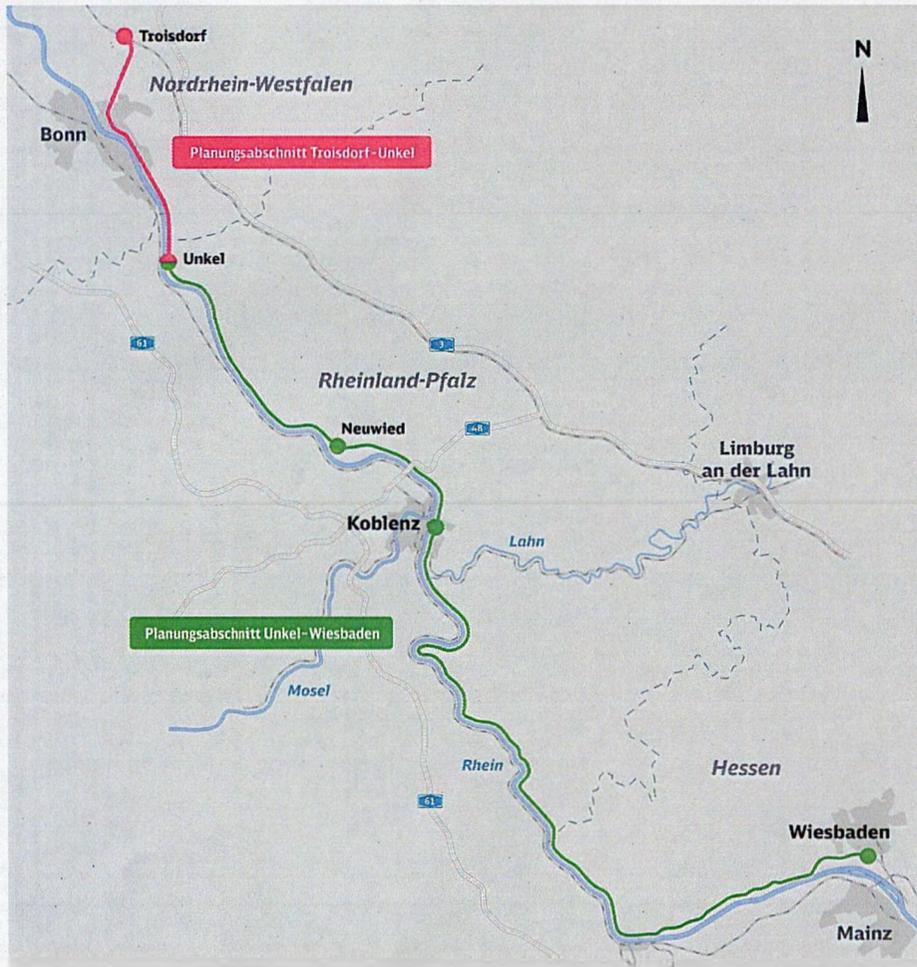
**Reduktion des Sperrzeitenbedarfs um den Faktor 4 (4.000h/16.000h) für den Korridor Riedbahn**

# Agenda



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

**DB** InfraGO

Aktueller  
Arbeitsstand

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



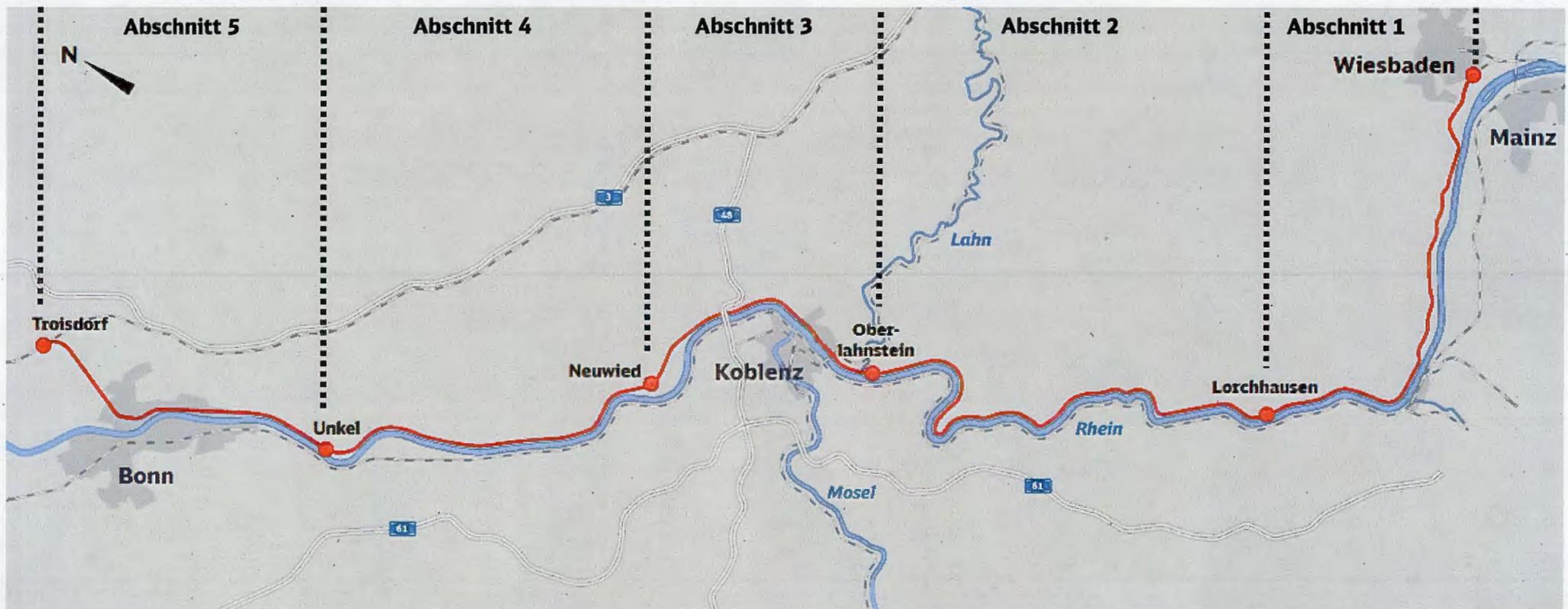
### Erneuerung und Neubau von unter anderem ...\*

- 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** Bahnhofsattraktivierungen
- 11** Konstruktive Ingenieurbauwerke
- 11** Felshang Sicherungen

\*Stand Februar 2024

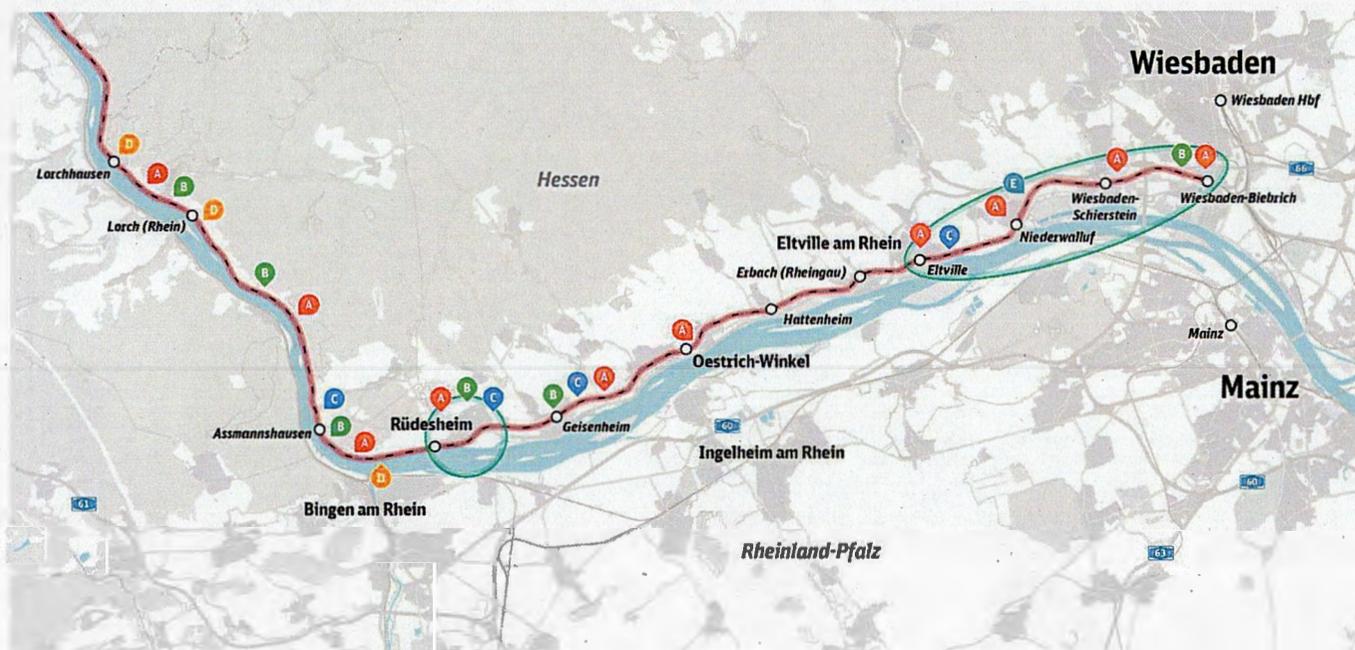
# Um die Bauzeit kurz zu halten, wird in fünf Bereichen parallel gearbeitet

## 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** Felshangsicherung
- E** Überleitstellen
- F** Oberleitung
- Bauschwerpunkte

### Wiesbaden-Biebrich bis Eltville:

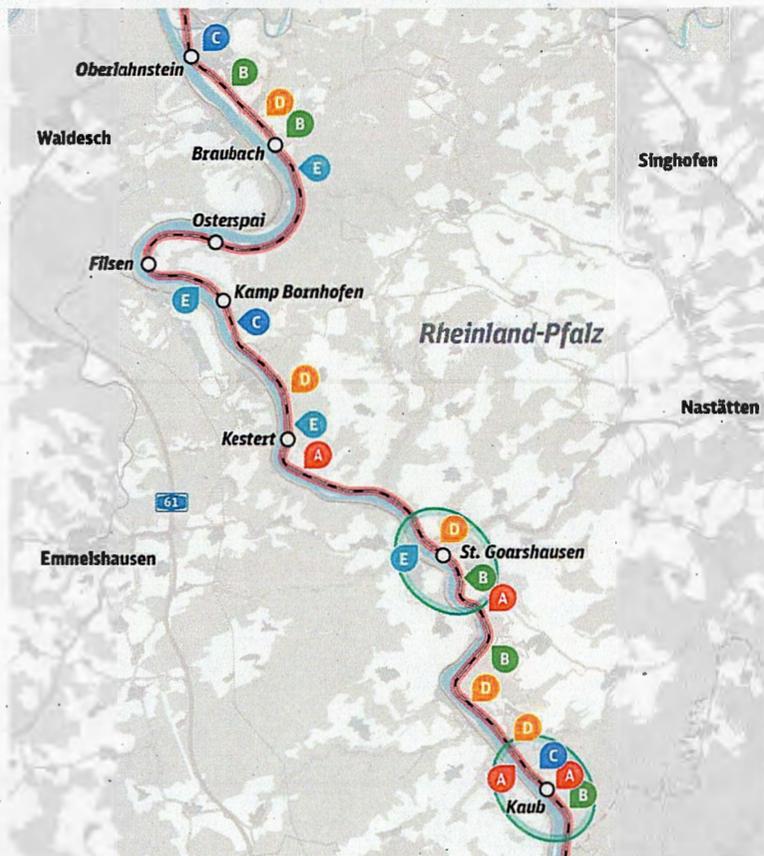
- Schienen-, Gleis- und Weichenerneuerungen
- 1:1-Ersatz und Instandsetzung von Stützwänden
- Neubau von Überleitstellen

### 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

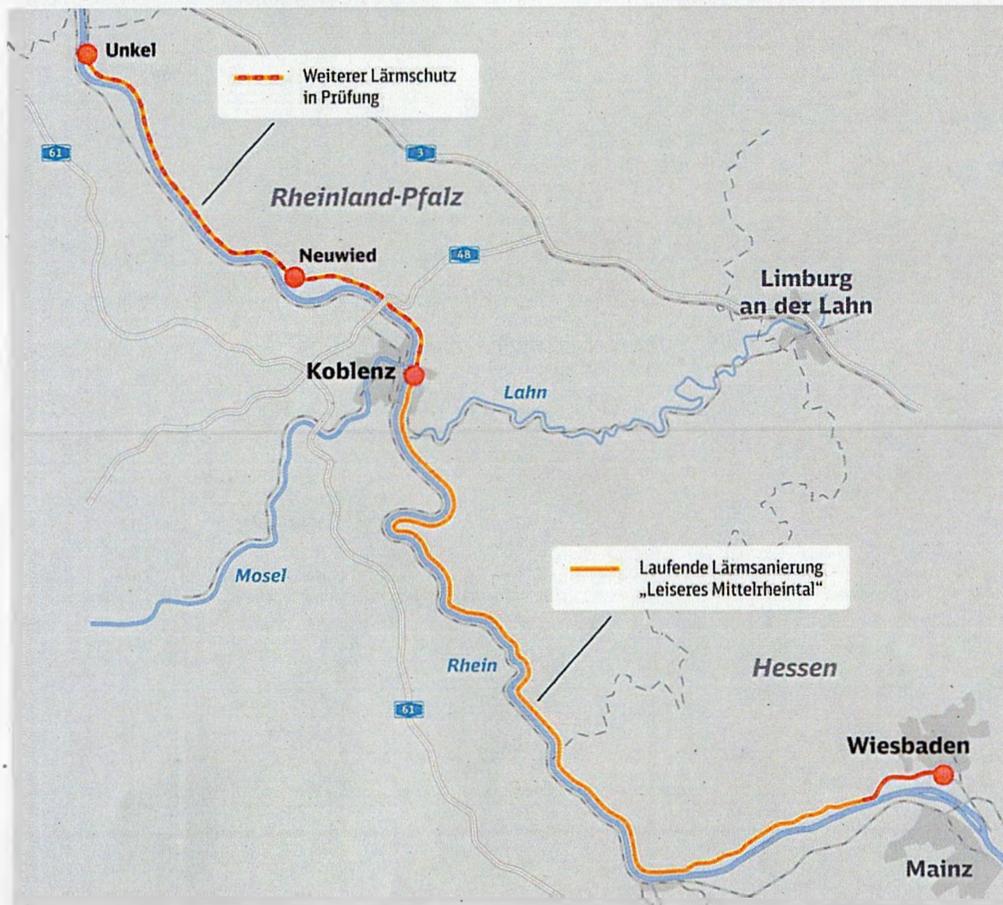


### Bad Hönningen/Rheinbrohl:

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

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

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



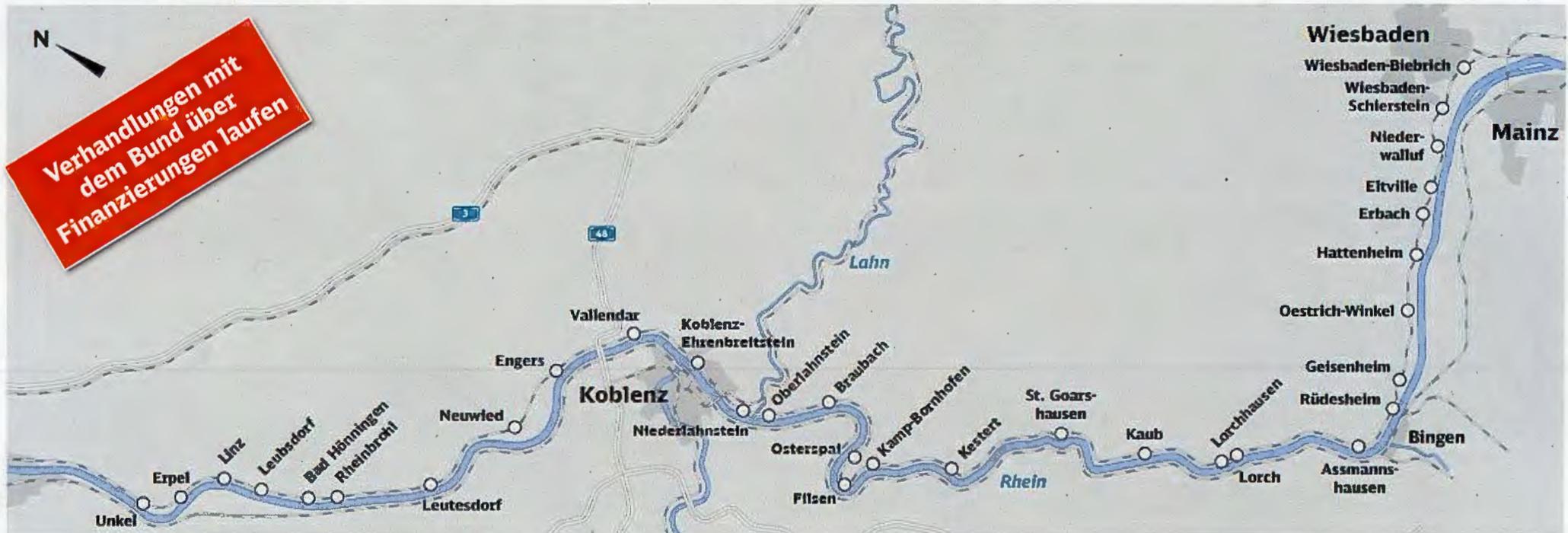
- Das Programm der **freiwilligen Lärmsanierung** für ein leiseres **Mittelrheintal** (Eltville - Koblenz) wird **komplett** bis zum Ende der Generalsanierung im Dezember 2026 **umgesetzt**.
- Nördlich von Koblenz wird **geprüft, ob** unter den gleichen Rahmenbedingungen **Lärmschutzmaßnahmen** (Lärmschutzwände, 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](http://www.leiseres-mittelrheintal.de)

# Agenda

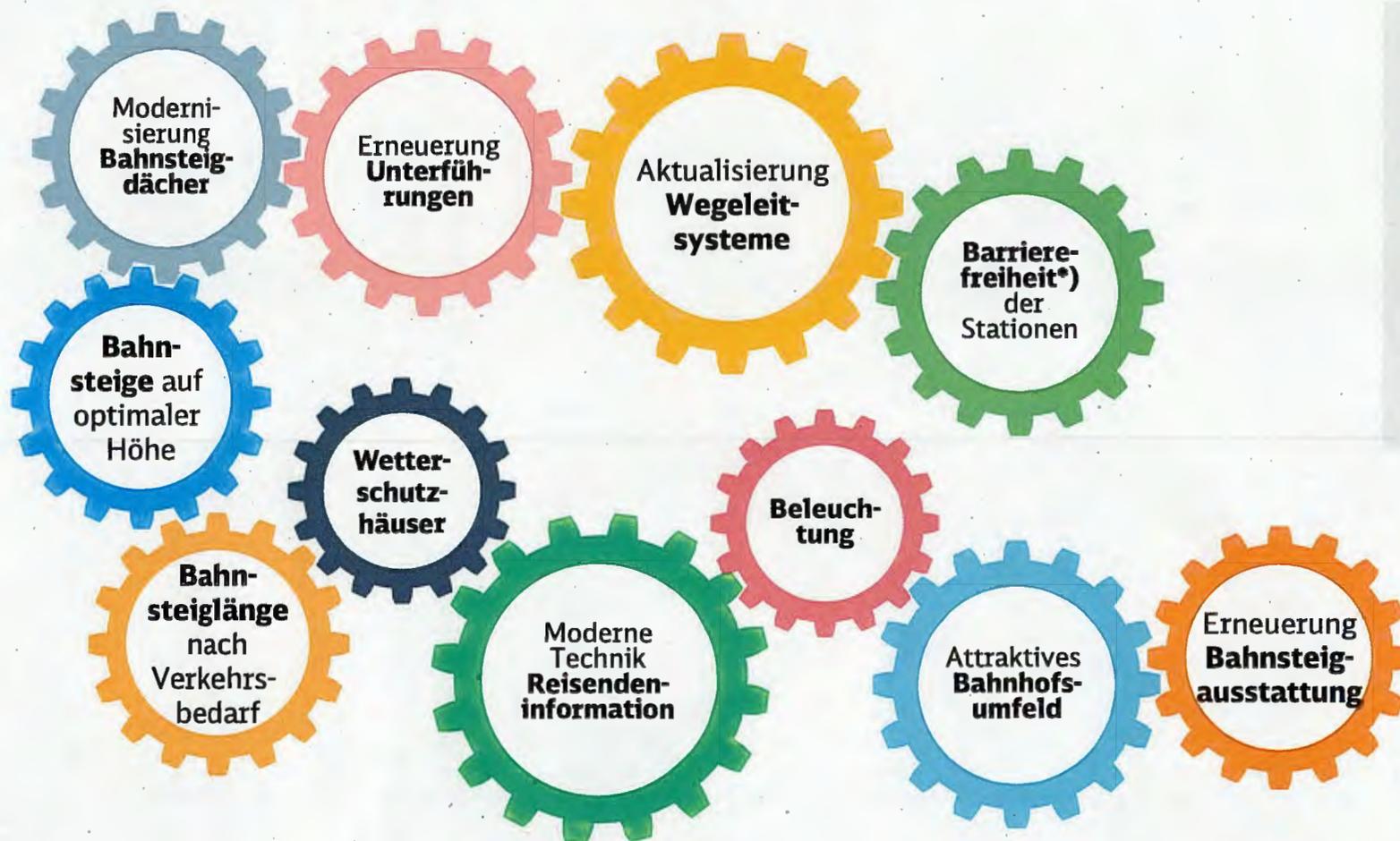
1. Generalsanierung Hochleistungsnetz allgemein
2. Generalsanierung "Rechter Rhein"
- 3. Modernisierung der Verkehrsstationen**
4. Weitere Zusammenarbeit und nächste Schritte
5. Fragen und Antworten

# 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

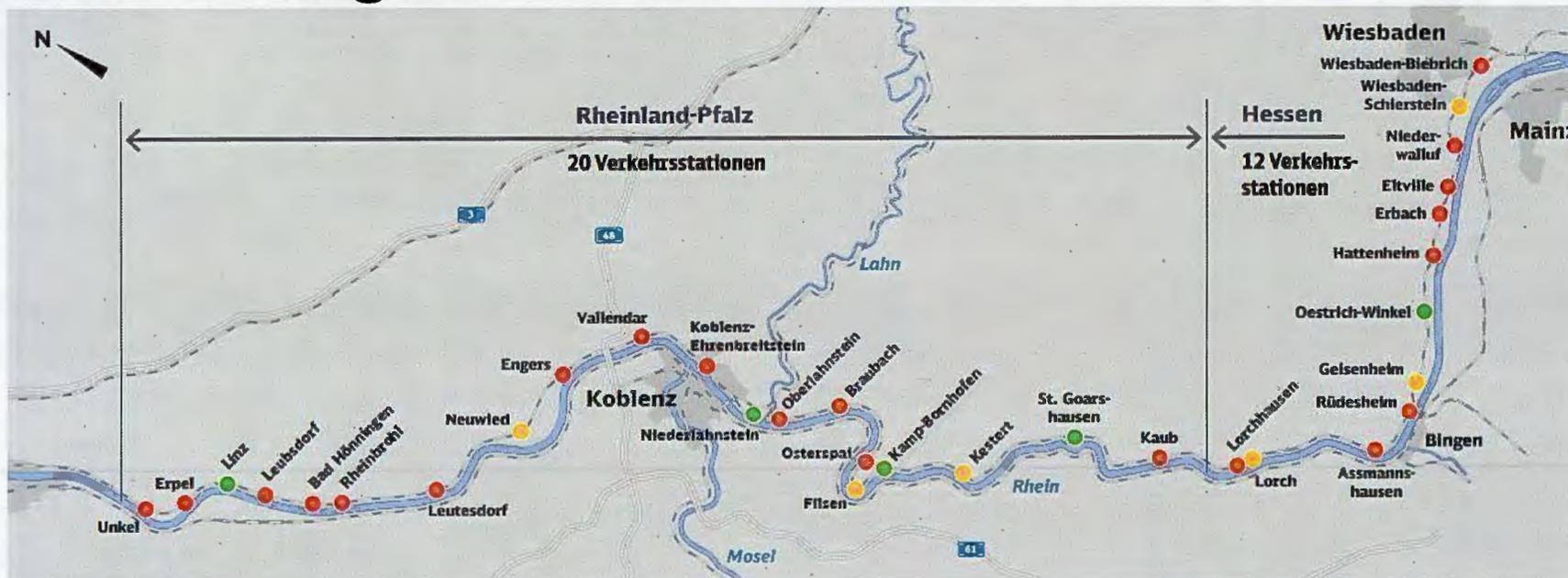


Gemeinsam mit

- 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

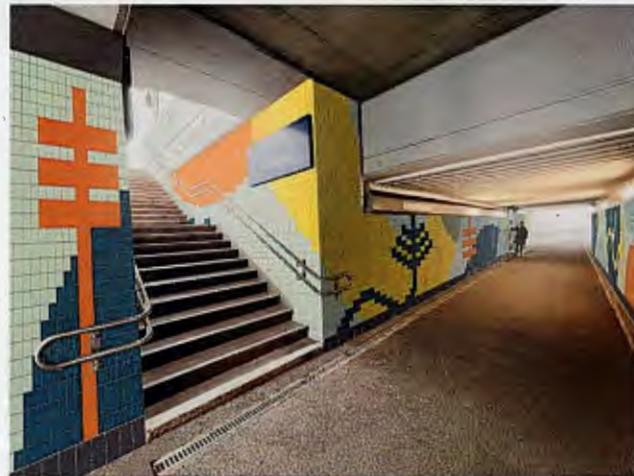
> 3.000m<sup>2</sup>

3.000m<sup>2</sup>

1.500m<sup>2</sup>

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

# Bahnstationsmodernisierung am Beispiel der Riedbahn



# Weitere Beispiele für Bahnhofsmodernisierungen



# Agenda

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**.

# Agenda



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](mailto:Generalsanierung-Rechter-Rhein@deutschebahn.com)**

Vielen  
Dank

