



NETZE

Wiederaufbau im Überblick

Nach Sturmtief Bernd Eifelstrecke/Ahrtalbahn

Koblenz | 13.05.2022

Ahrtalbahn – Schäden im Überblick

Remagen km 1,1 bis Ahrbrück km 29,0 (28 km)

Wiederinbetriebnahme:

- In Betrieb
- Nach 2022
- Stark betroffene Bahnhöfe (Neubau teilweise erforderlich)

Ahrtalbahn

Walporzheim – Ahrbrück

Prognose für die Wiederinbetriebnahme
Ende 2025

Wiederherstellung der kompletten Strecke
erforderlich u.a. Neubau von Brücken,
Gleisen, Stützbauwerken, Bahnübergängen
und Neukonzeption eines Elektronischen
Stellwerks (ESTW)



Verkehrsstationen

- **5 Verkehrsstationen** zerstört, eine durch Aufräumarbeiten schwer beschädigt, weitere überflutet bzw Instandhaltung notwendig



Brücken

- **8 Brücken** sind auf der Strecke zerstört im Abschnitt Walporzheim bis Ahrbrück



Stützbauwerke

- Im Abschnitt Walporzheim bis Ahrbrück sind weitestgehend **alle** Stützbauwerke zerstört worden



Ausrüstung

- **4** Bahnübergänge beschädigt
- **3** Bahnübergänge zerstört
- Das bereits in Bau befindliche **ESTW Ahrtalbahn** (Walporzheim bis Ahrbrück) ist komplett zerstört worden.



Fahrbahn

- Ab Walporzheim km 15,630 ist die Strecke nicht mehr befahrbar und weitestgehend zerstört (**14 km**)
- Auf min. **5 km** muss dort zusätzlich der **Bahnkörper komplett** neu wieder hergestellt werden.



Eifelstrecke – Schäden im Überblick

Ehrang km 163,4 bis Nettersheim km 62,8 (100,6 km)



Verkehrsstationen

- **6 Verkehrsstationen** mit stark beschädigten Bahnsteigen, über- und unterspülte inaktive Bereiche. Technikraum und Personenunterführung wurden überflutet



Brücken

- **EÜ Kyllburg Herzwäldchen km 123,348** der Mittelpfeiler ist weggespült worden, bei über 20 weiteren Brücken wurden Schäden festgestellt.



Stützbauwerke

- **Stützbauwerke und Flussböschungen** wurden entlang der Strecke von Nettersheim bis Ehrang erheblich beschädigt oder zerstört



Ausrüstung

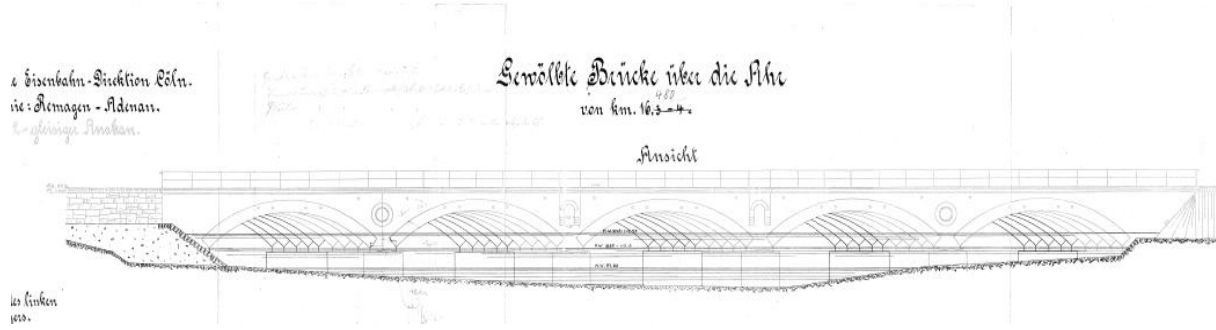
- **14** Bahnübergänge beschädigt
- **15** Bahnübergänge zerstört
- Zwischen **Gerolstein und Ehrang** ist die alte Stellwerkstechnik (L20, L30 und L60) zum größten Teil zerstört worden



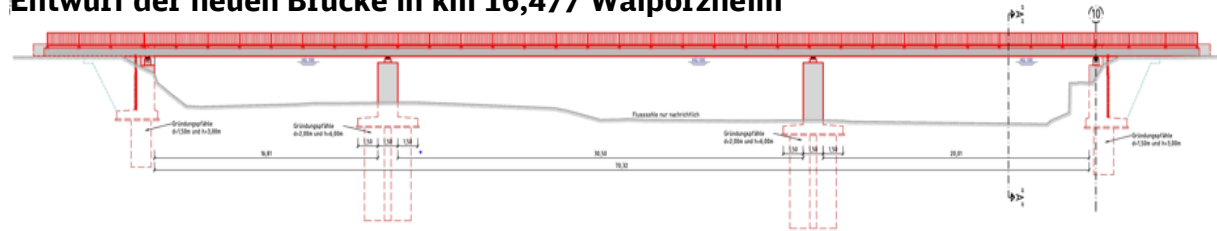
Fahrbahn

- ca. **50 km Gleis** (verteilt auf der Strecke) sind beschädigt und nicht befahrbar.
- **Bahndämme:** Prüfung der Tragfähigkeit erforderlich
- Auf ca. **10 km** muss der **Bahndamm** wieder neu hergestellt werden.

Ursprüngliche Bauplanung Gewölbte Brücke in km 16,477 Walporzheim



Entwurf der neuen Brücke in km 16,477 Walporzheim



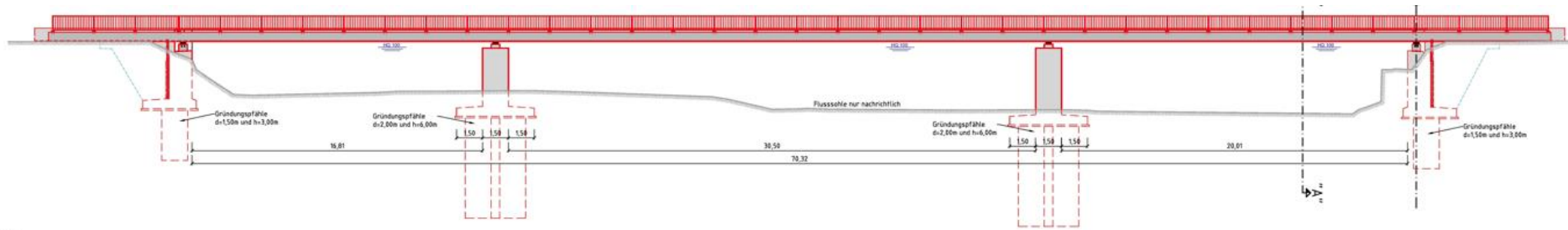
3D-Visualisierung der Hochwasser-resilienten Brücke



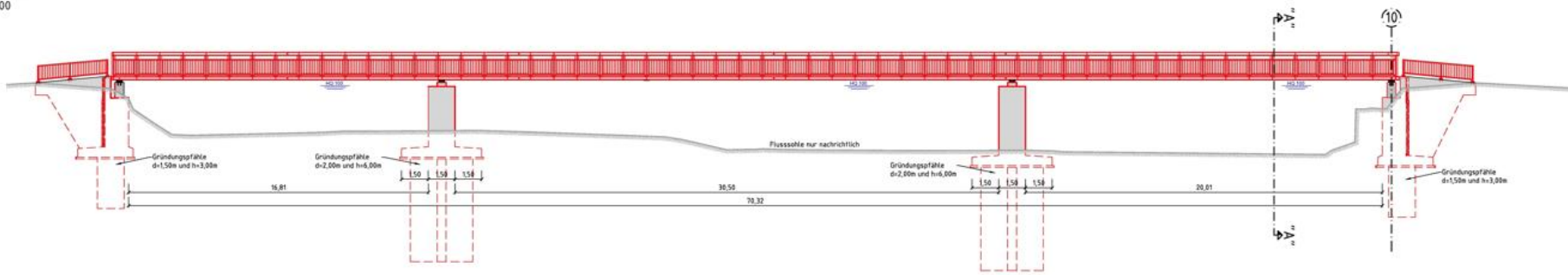
- ✓ Keine Mittelpfeiler in der Ahr
- ✓ Schlanke Konstruktion wegen Überströmung der Brücke
- ✓ Keine oberliegenden Tragwerke (wegen Verklausung)
- ✓ Ausschließlich Tiefgründungen
- ✓ Die Brücken werden mit einem entsprechenden Anprallschutz bemessen
- ✓ Ziel: Bau eines Brückenbauwerks inkl. Rad- & Gehweg
- ✓ Bahndämme werden in enger Abstimmung mit SGD Nord geplant (mit bspw. neuen Durchlässen)

Zusammen mit dem LBM wird ein **Architekturbüro** für die Gestaltung der Brücken eingekauft

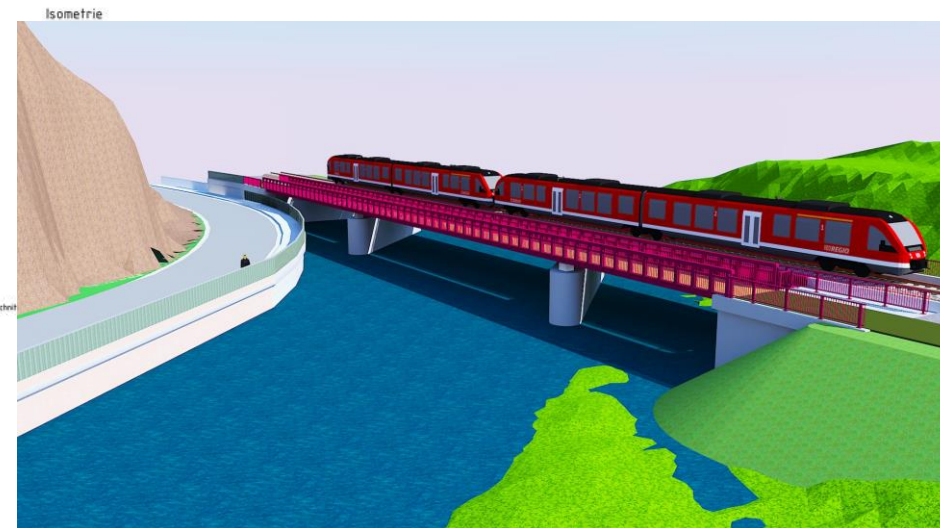
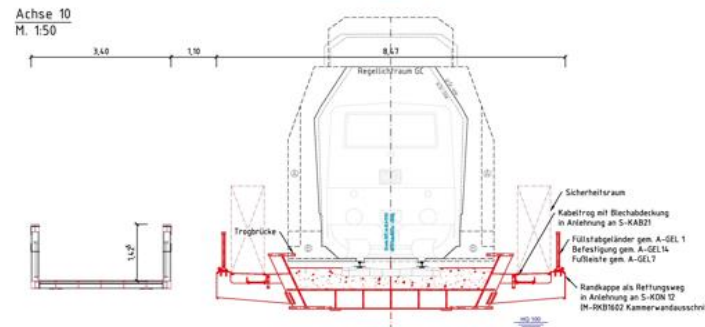
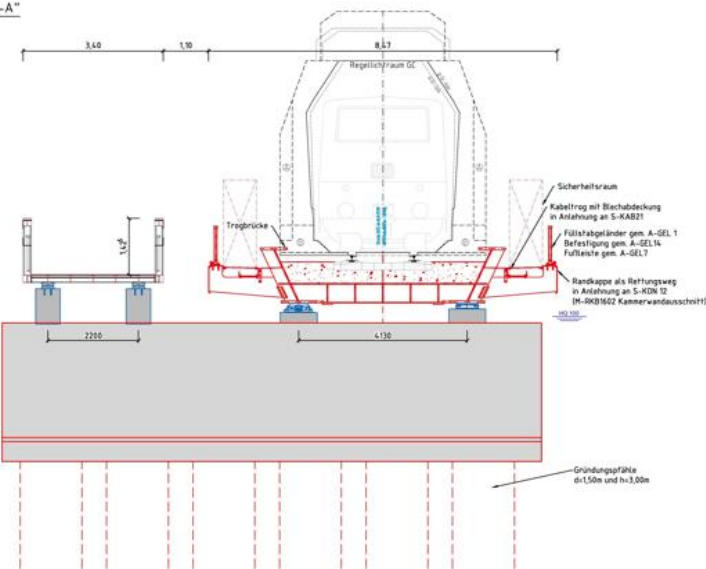
Geplante Ausführung der Brückenbauwerke (Neubau)



Grundriss
M. 1:100



Schnitt "A-A"
M. 1:50



Ahrtalbahn – Kapazitätserweiterung

Remagen km 1,1 bis Ahrbrück km 29,0 (28 km)



Ahrtalbahn

Walporzheim – Ahrbrück

Prognose für die Wiederinbetriebnahme
Ende 2025

Wiederherstellung der kompletten Strecke
erforderlich u.a. Neubau von Brücken,
Gleisen, Stützbauwerken, Bahnübergängen
und Neukonzeption eines Elektronischen
Stellwerks (ESTW)

Wiederinbetriebnahme:

- In Betrieb
- Nach 2022
- Stark betroffene Bahnhöfe
(Neubau teilweise erforderlich)

Geplante/Mögliche Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung

- › Geschwindigkeitsanhebung zwischen Remagen km 1,1 bis Bad-Neuenahr km 10,2
- › Zweigleisigkeit inkl. Haltepunkt Walporzheim km 15,6
- › **Bahnhof** bzw. Haltepunkt Altenahr km 25,2
- › Bahnhof bzw. **Haltepunkt** Kreuzberg km 26,6

Eifelstrecke – Kapazitätserweiterung

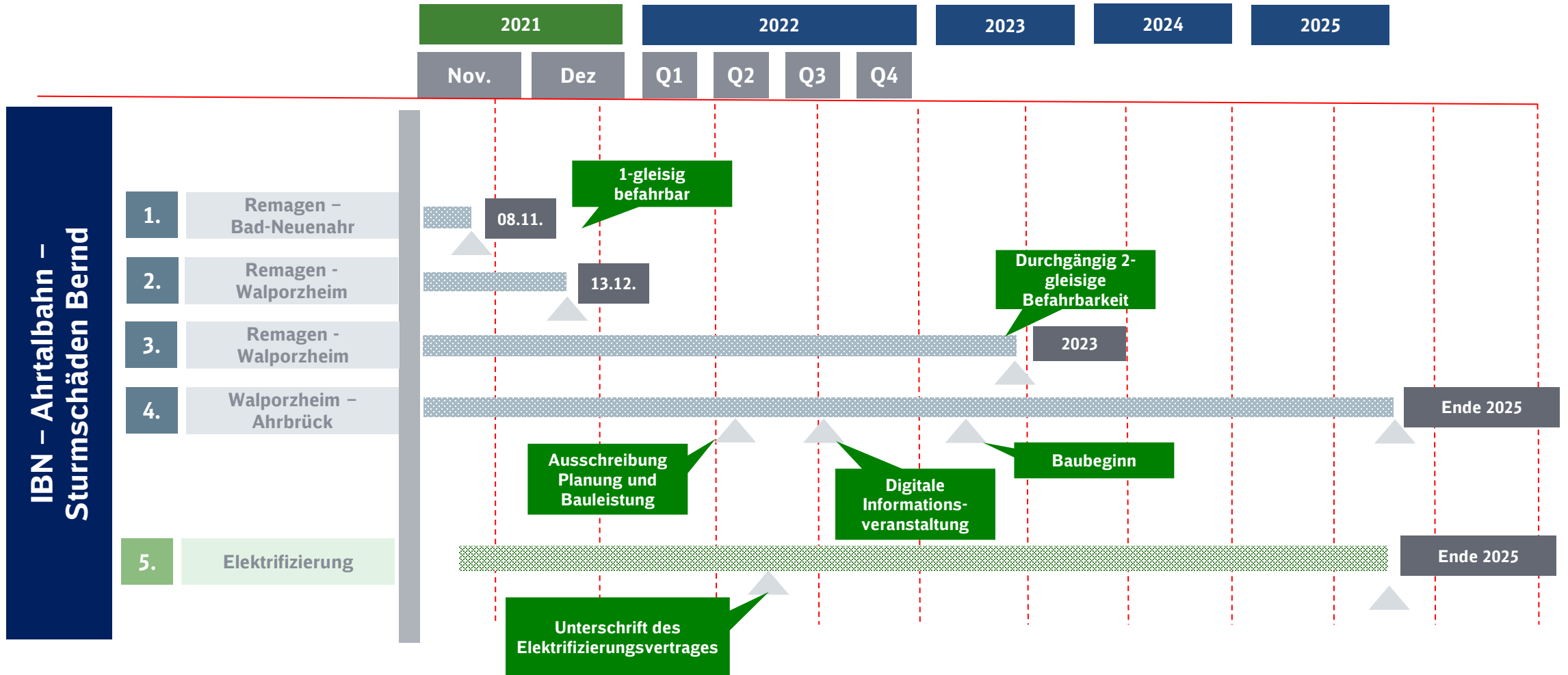
Ehrang km 163,4 bis Nettersheim km 62,8 (100,6 km)



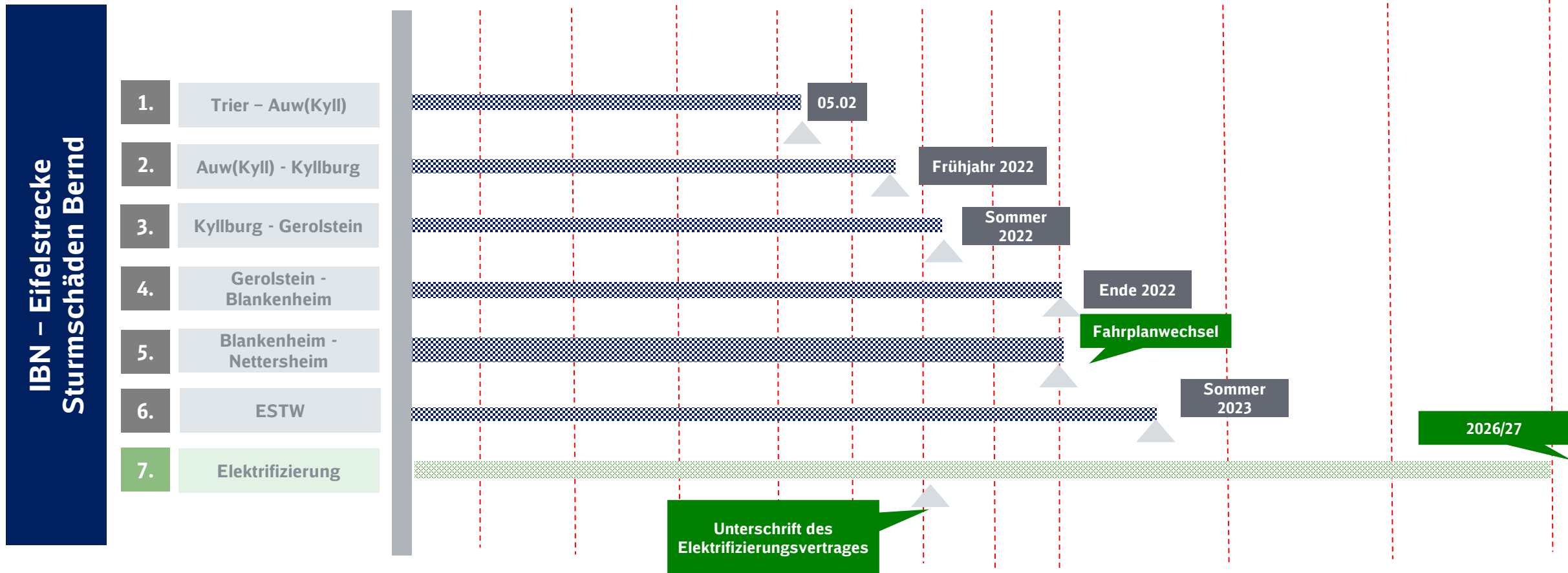
Geplante/Mögliche Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung

- 1 Inbetriebnahme** des zweiten Streckengleises von **Oberbettingen-Hillesheim** km 90,2 bis inkl. Brücke Oberbettingen
- 2 Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises** Usch-Zendscheid km 118,0 (3,8 km) bis Densborn km 115,4
- 3 Wiederinbetriebnahme des zweiten Streckengleises** zwischen St. Thomas km 121,8 bis Usch-Zendscheid km 118,0 (3,8 km)
- 4 Wiederinbetriebnahme des zweiten Streckengleises** zwischen Bitburg-Erdorf km 131,3 bis Wilsecker Tunnel Südportal km 128,2 (3,1 km)
- 5 Wiederinbetriebnahme des zweiten Streckengleises** zwischen Daufenbach km 152,0 bis Kyller-Tunnel km 149,2 (2,8 km)

Meilensteinplan: 3 Inbetriebnahme-Stufen bis zur Vollständigen Wiederherstellung in 2025 inkl. neuem ESTW



Meilensteinplan: 4 Inbetriebnahme-Stufen bis zur Vollständigen Wiederherstellung in 2023 inkl. neuem ESTW





DB

NETZE