



Schutz der Leit- und Sicherungstechnik am HBF Köln

Klebebordsteine für pünktliche Züge

Pünktlicher, verlässlicher und profitabler möchte die Deutsche Bahn (DB) werden. Hierzu beschloss der Aufsichtsrat Ende 2024 umfassende Sanierungsmaßnahmen. Das „S3“-Programm (Sanierung, Stabilisierung, Stärkung) zielt darauf ab, die DB bis 2027 in den Bereichen Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit grundlegend zu sanieren. Geplant sind Investitionen von insgesamt 53 Milliarden Euro, darunter 8 Milliarden Euro für 13 Generalsanierungen auf stark befahrenen Streckenabschnitten. Weitere Maßnahmen umfassen den Austausch von 200 veralteten Stellwerken, die Modernisierung von 400 Bahnhöfen sowie die Digitalisierung zentraler Knotenpunkte und Korridore. Um insbesondere zwischen Köln und Bonn für einen zuverlässigeren und robusteren Zugverkehr zu sorgen, nimmt die DB in 2025 gleich zwei neue elektronische Stellwerke (ESTW) in Betrieb. Bereits im Mai ist das Stellwerk „Linker Rhein“ ans Netz gegangen, Ende des Jahres geht mit dem Stellwerk Köln HBF ein weiteres Stellwerk in Betrieb. In den vergangenen fünf Jahren hat die DB hierfür u.a. 400 Kilometer Kabel verlegt und 200 neue Signale installiert. Im Zuge dieser Maßnahmen wurde auch auf den Bahnsteigen des Kölner Hauptbahnhofs eine neue Leit- und Sicherungstechnik installiert. Um diese vor Beschädigungen zu schützen, setzten die Verantwortlichen auf ein ganz besonderes Bordsteinsystem.

Bild oben: Auf dem Kölner Hauptbahnhof gibt es „Gepäckbahnsteige“, die ausschließlich für das Servicepersonal der DB bestimmt und nicht für Reisende zugänglich sind.

NEWS ♦ Klebebordsteine für pünktliche Züge ♦ Juni 2025

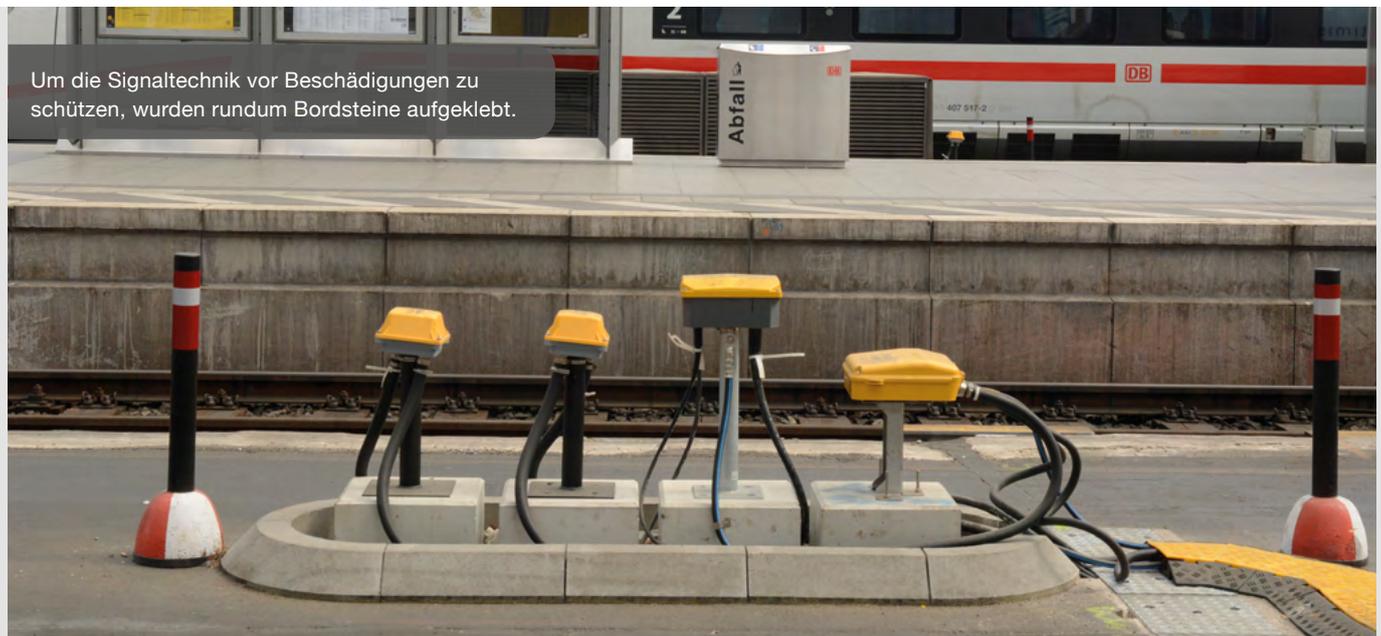
Der Schienenverkehr ist wie ein riesiges Orchester. Dirigent dieses Ensembles ist die Leit- und Sicherungstechnik. Sie koordiniert den Schienenverkehr, gibt das Signal für den punktgenauen Einsatz jedes Zuges. Bedingt durch die elektronische Neuanbindung der beiden Stellwerke, mussten auch auf dem Kölner Hauptbahnhof eine Menge neuer Kabel verlegt und zahlreiche Verteiler neu installiert werden. Aus Platzgründen wurde die neue Technik für die Stellwerke auf den „Gepäckbahnsteigen“ installiert, die ausschließlich für das Serviceper-

sonal der DB bestimmt und nicht für Reisende zugänglich sind. Sie dienen lediglich für betriebliche Abläufe, wie z.B. der Belieferung der Züge mit Lebensmitteln und Getränken sowie der Verladung von Gepäck.

Bordsteinklebeteknik vom Betonwerk Hermann Meudt

„Um die empfindliche Leit- und Sicherungstechnik vor Beschädigungen durch die Transportwagen der DB zu schützen, wurden sämtliche Kabelverteilerpunkte und

elektronische Schaltkästen mit umlaufenden Bordsteinen geschützt“, erklärt Bauleiter Daniel Drösch von der Geschw. Balter Bauunternehmung GmbH aus Losheim. „Eine Rampenkonstruktion schied aus Kostengründen aus. Weil wir einen konventionellen Einbau der Flachborde samt Aufgrabungen verhindern wollten, haben wir uns für die Bordsteinklebeteknik vom Betonsteinwerk Hermann Meudt aus Wallmerod entschieden“, so Drösch. Sämtliche verwendeten Flachbordsteine im Querschnitt 20 x 25 cm wurden werkseitig auf



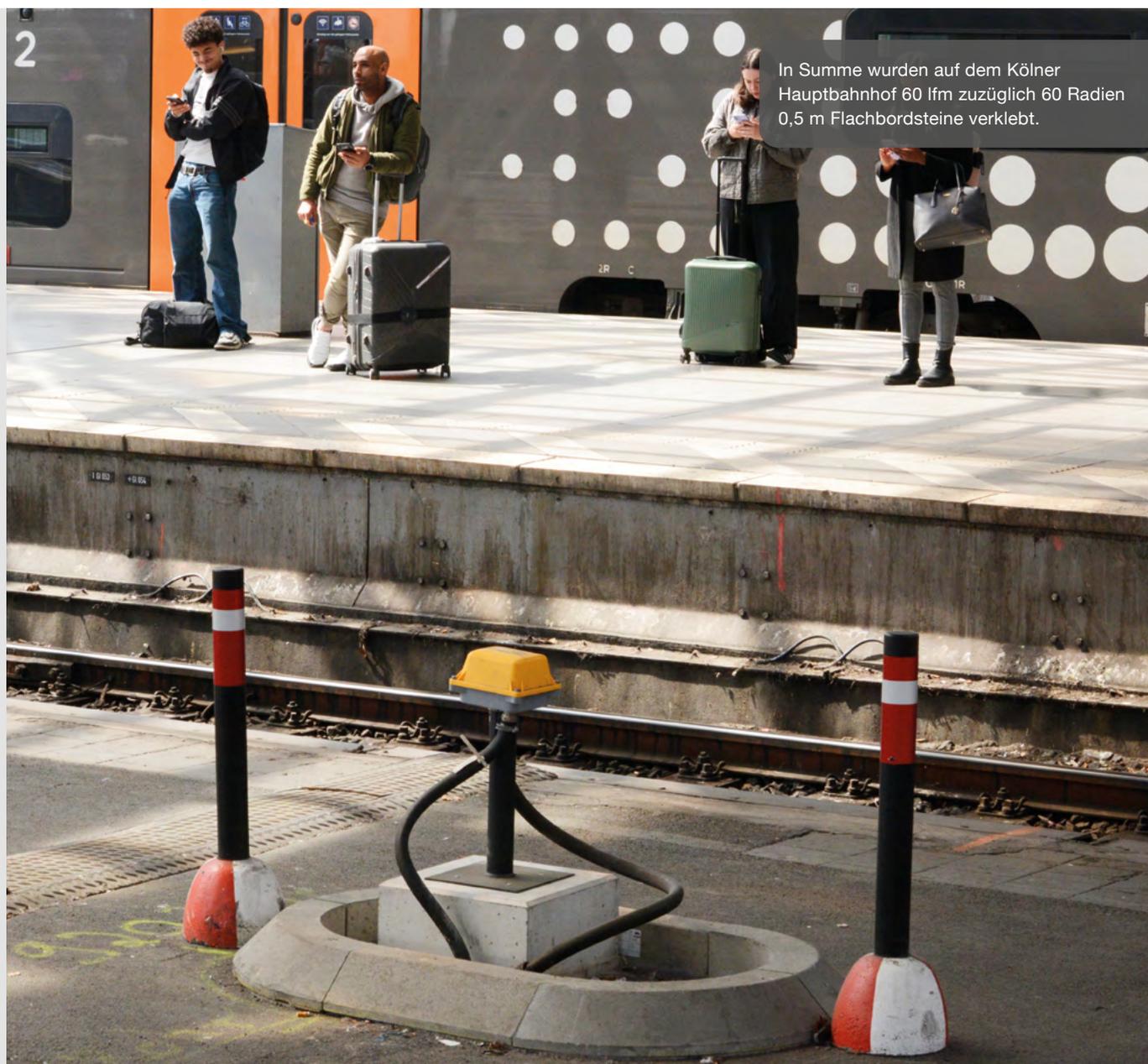
eine exakt gleiche Bedarfshöhe von 12 cm geschnitten und auf dem asphaltierten Bahnsteig verklebt. In Summe waren dies 60 lfm zuzüglich 60 Radien 0,5 m. Daniel Drösch: „Im Vergleich zum konventionellen Einbau der Bordsteine spart man so eine Menge Zeit ein. Außerdem hält die Verklebung auf den glatten Flächen der geschnittenen Steine sehr gut.“ Ein weiterer Vorteil: Durch den werkseitigen Schneidprozess werden die sonst üblichen fertigungsbedingten Höhenschwankungen bei den Bordsteinen eliminiert und damit die Steine für die Verklebung

sozusagen kalibriert. Maßtoleranzen sind damit nahezu ausgeschlossen.

Zukünftig sorgen die neuen Stellwerke dafür, dass die Züge im Bahnknoten Köln flexibler und weniger störungsanfällig verkehren können. Die verbaute Technik ist zudem auch mit künftigen Technikgenerationen kompatibel. Letztlich bildet ESTW die Grundlage für die Digitalisierung der Schiene in Deutschland (ETCS). Allein in die beiden neuen Stellwerke im Knoten Köln investiert die DB rund

360 Millionen Euro. Ob die Bahn durch die Sanierungsmaßnahme künftig pünktlicher kommt, bleibt abzuwarten. Störungen der Signalanlagen aufgrund von Beschädigungen der verlegten Kabel sind dank der aufgeklebten Flachbordsteine zumindest nicht zu befürchten.

Nähere Informationen zur Bordsteinklebetechnik sind unter www.meudt-betonsteinwerk.de abrufbar.



NEWS ♦ NEWS ♦ NEWS



Saubere Lösung: Durch den werkseitigen Schneideprozess werden die sonst üblichen fertigungsbedingten Höhenschwankungen bei den Bordsteinen eliminiert und damit die Steine für die Verklebung sozusagen kalibriert. Maßtoleranzen sind damit nahezu ausgeschlossen.