

Das Projekt „ESTW-Dillingen“ im Saarland

10.11.2026 | Saarbrücken

Agenda

1. Die DB InfraGO – Regionalbereich Südwest
2. Projektübersichtsplan
3. Warum ist dieses Projekt notwendig?
4. Umfang des Projektes
5. Welche Ziele verfolgt das Projekt?
6. Sperrungen und Lärm
7. Investitionen für das Projekt

Übersichtskarte

DB InfraGO AG – Regionalbereich Südwest



Kennzahlen Deutschland

- 33.400 km Schienennetz
- ca. 40.000 Zugfahrten pro Tag
- 5.400 Bahnhöfe
- 61.000 Mitarbeiter bei DB InfraGO

Projektübersichtsplan

- Im Bahnhof (Bf) Dillingen wurde eine Unterzentrale (UZ) für ein elektronisches Stellwerk (ESTW) errichtet, sowie fünf zusätzliche elektronische Stellwerksaußenanlagen (ESTW-A).

- Die ESTW-A in Bous, Ensdorf, Saarlouis und Dillingen wurden an die UZ in Dillingen angebunden und das ESTW-A Luisenthal an die bereits vorhandene UZ in Saarbrücken.

- Bisher werden beide UZ von der Betriebszentrale (BZ) in Karlsruhe aus ferngesteuert.

- In der aktuellen und letzten Baustufe wird die bestehende UZ zu einem ESTW-Z mit Bedienplätzen vor Ort hochgerüstet.

Warum ist dieses Projekt notwendig?



- Wegen der veralteten Stellwerkstechnik (teilweise aus den 50er Jahren).
- Die derzeitigen Stellwerkstechniken besitzen eine höhere Störungsanfälligkeit und verursachen höhere Instandhaltungskosten.
- Außerdem ist momentan kein Gleiswechselbetrieb vorhanden, somit kann im Falle einer Störung oder einer Sperrung nur mit hohem betrieblichen Aufwand auf dem Gegengleis gefahren werden.

Umfang des Projektes



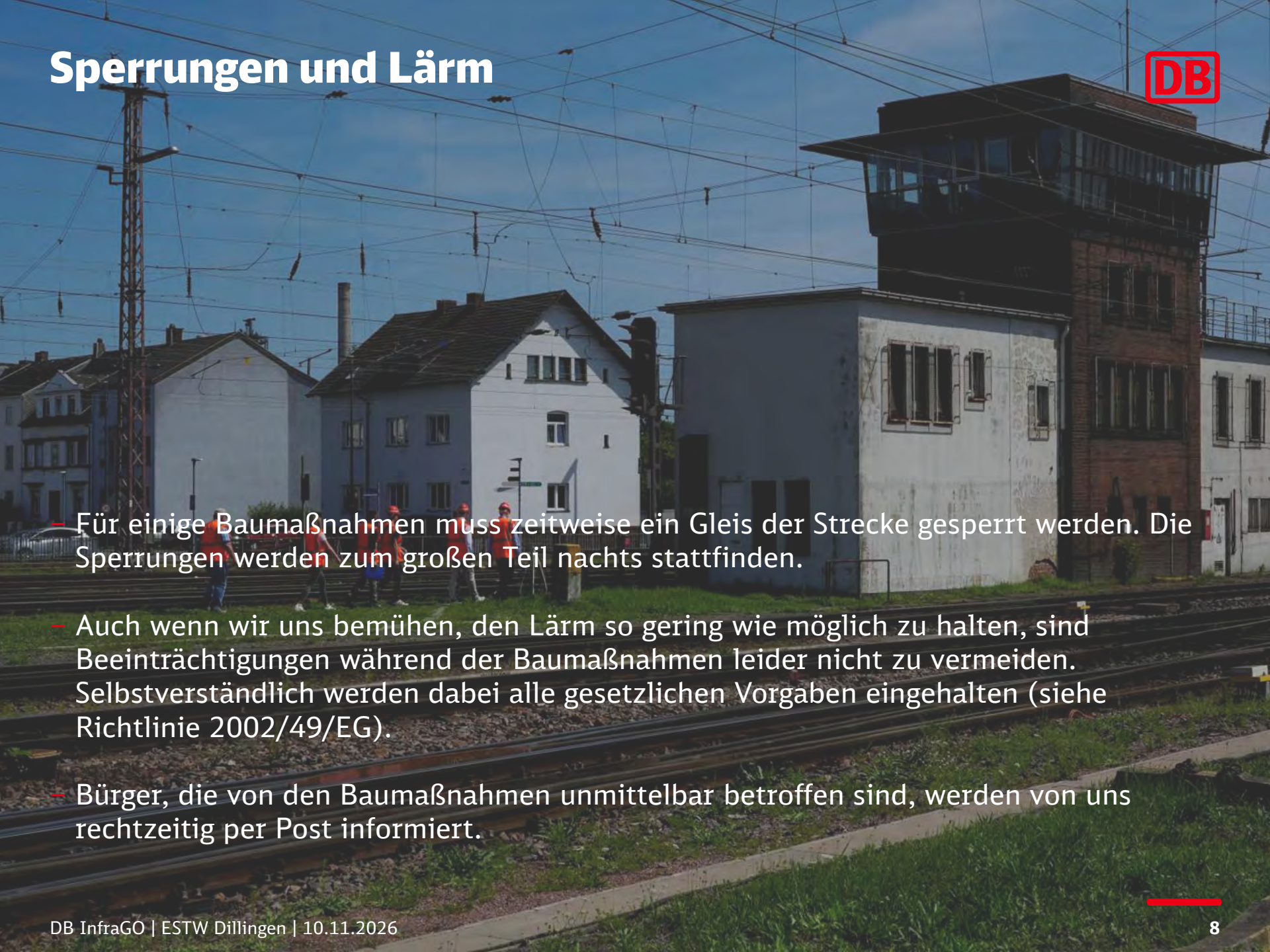
- Es wird eine neue UZ in Dillingen errichtet, die zum ESTW-Z hochgerüstet wird und an die vier neue ESTW-A angebunden werden. Ein fünftes ESTW-A wird in die bestehende UZ Saarbrücken integriert.
- Das Relaisstellwerk im Bahnhof Völklingen wird an die neue Stellwerkstechnik in Bous und Luisenthal angepasst. Außerdem wird das bestehende ESTW-A Burbach an das ESTW-A Luisenthal angebunden.
- Zur Erhöhung der Verfügbarkeit der Strecke wird ein Gleiswechselbetrieb eingerichtet.
- Um den Tierschutz zu gewährleisten werden ökologische Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen.

Welche Ziele verfolgt das Projekt?

- Die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik mit dem Ziel, die Instandhaltungskosten und den Instandhaltungsaufwand zu senken.
- Wir machen die Strecke fit für ein zukünftig erhöhtes Verkehrsaufkommen.
- Es kann beispielsweise der, durch die Modernisierung der Hochleistungskorridore umgeleitete, Güterverkehr von der Saar-Strecke aufgenommen werden.



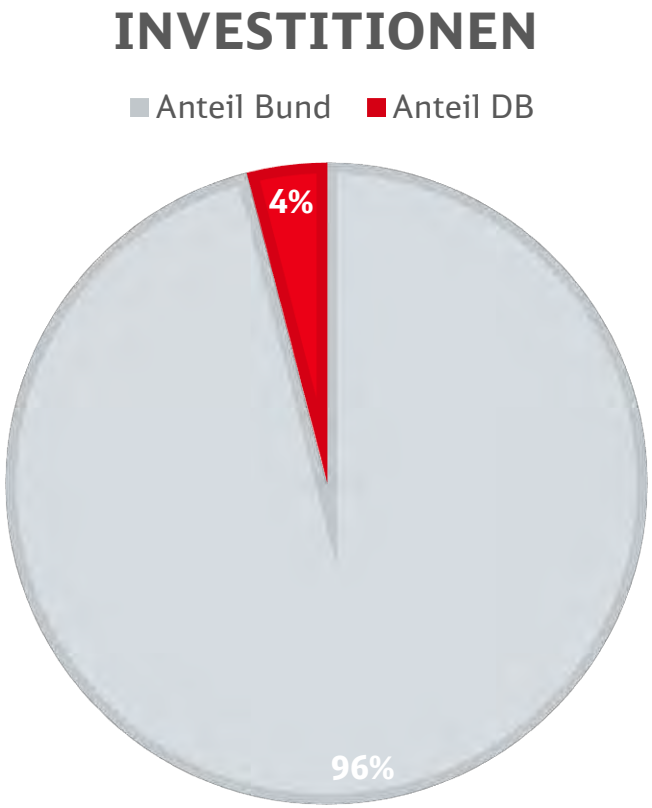
Sperrungen und Lärm



- Für einige Baumaßnahmen muss zeitweise ein Gleis der Strecke gesperrt werden. Die Sperrungen werden zum großen Teil nachts stattfinden.
- Auch wenn wir uns bemühen, den Lärm so gering wie möglich zu halten, sind Beeinträchtigungen während der Baumaßnahmen leider nicht zu vermeiden. Selbstverständlich werden dabei alle gesetzlichen Vorgaben eingehalten (siehe Richtlinie 2002/49/EG).
- Bürger, die von den Baumaßnahmen unmittelbar betroffen sind, werden von uns rechtzeitig per Post informiert.

Investitionen für das Projekt

- Gesamtkosten ca. 140 Millionen Euro
- Anteil der Deutschen Bahn ca. 6 Millionen Euro
- Anteil des Bundes ca. 134 Millionen Euro



Impressum

Dies ist eine Seite der
DB InfraGO AG

Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main
Sitz der Gesellschaft: Frankfurt am Main

Registergericht: Frankfurt am Main, HRB 50879
USt-IdNr.: DE 199861757

Vorstand: Dr. Philipp Nagl (Vorstandsvorsitzender),
Gerd-Dietrich Bolte (Vorstand Infrastrukturplanung und -projekte),
Dr. Imke Kellner (Vorständin Fahrweg, COO),
Dr. Katja Hüske (Vorständin Personenbahnhöfe),
Jens Bergmann (Vorstand Finanzen und Controlling) und
Ralf Thieme (Vorstand Personal)

