



Reaktivierung der Weststrecke Trier

Das Projekt aus der Perspektive des SPNV-Aufgabenträgers

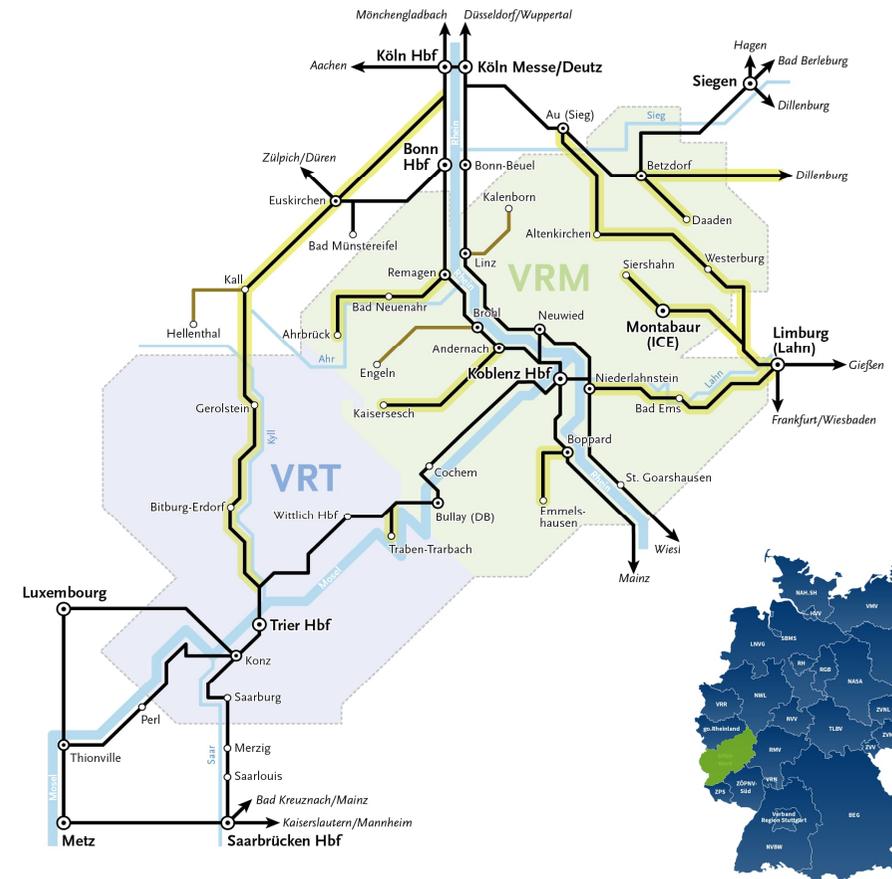
SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

17.04.2024
15. Deutscher Nahverkehrstag
Koblenz

1. Der SPNV-Nord
2. Historie der Weststrecke Trier und ihrer Reaktivierung
3. Stadtumbau Trier West und städtische Umfeldmaßnahmen
4. Das SPNV-Angebot ab 12/2024
5. Ausblick RPT 2030+

1. Der SPNV-Aufgabenträger im Norden von Rheinland-Pfalz

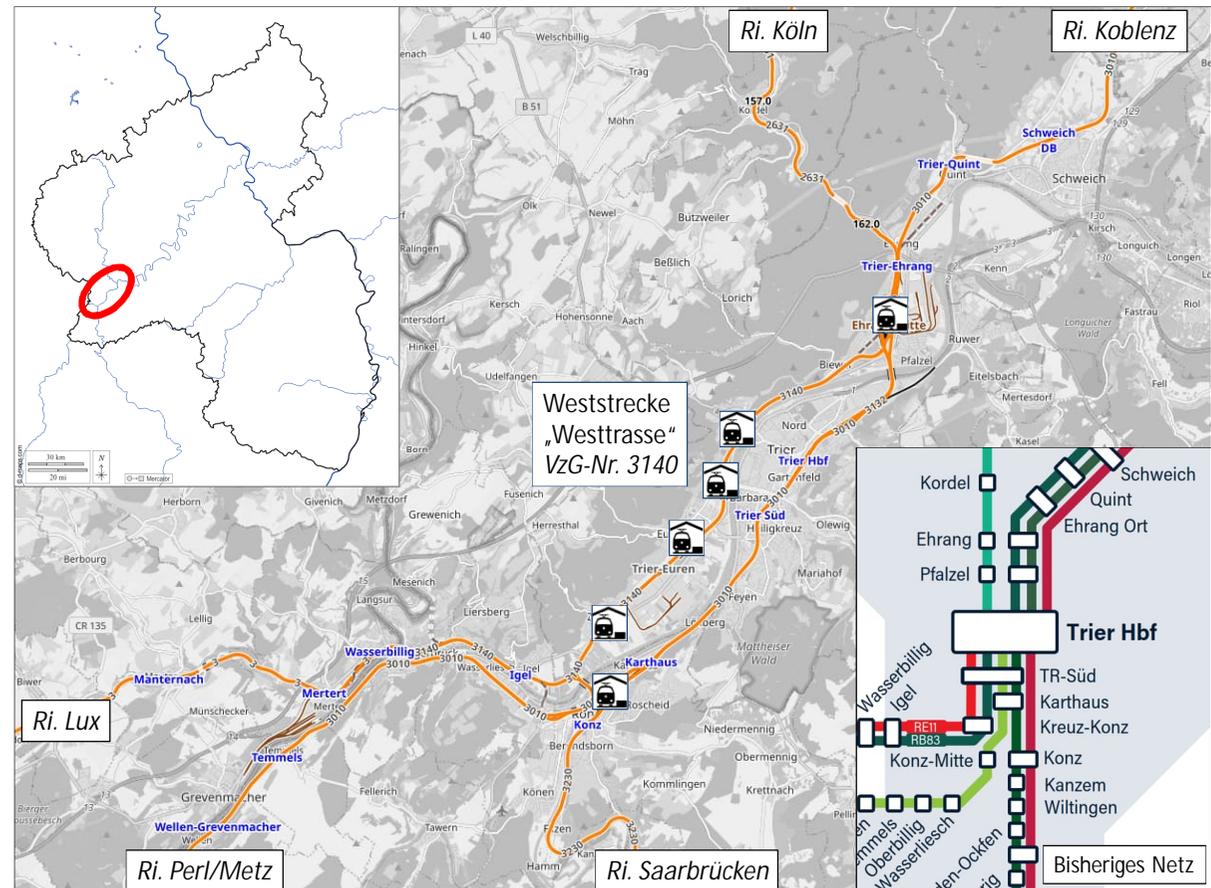
- SPNV-Aufgabenträger in Norden von RLP
- Gesetzlicher Zweckverband in RLP mit 15 Mitgliedern, Land RLP, Städte KO und TR, 12 LK
- Verbandsvorsteher: Achim Hallerbach, Landrat LK Neuwied
- Planung, Vergabe, Finanzierung und Kontrolle im Norden von RLP mit einem Auftragsvolumen von über 200 Mio. Euro.
- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – d.h. Regionalbahnen und Regionalexpress – sowie Regio-Buslinien und div. Radbusse
- Mitwirkung zur Attraktivitätssteigerung von Haltepunkten und Bahnhöfen
- Streckenreaktivierungen
- Produkt-Marketing
- Uvm.



2. Lage der Weststrecke Trier

Weststrecke Trier

- Verlauf: Ehrang – Trier-West – Igel
- „Links der Mosel“
- VzG-Nr. 3140
- Länge: ca. 14 km
- Stromsystem: 15 kV 16,7 Hz ~
- *Zum Vergleich, Lux: 25 kV 50 Hz ~*
- Vmax: 90 km/h
- Durchgehend zweigleisig



2. Historie der Weststrecke Trier und ihrer Reaktivierung

- 1856 - 1860: Bau; Teilabschnitt bis Merzig eröffnet.
- Militärische Gesichtspunkte; neue Absatzwege saarländischer Kohlebergbau und Dillinger Hütte
- 1861: Reststück zwischen der Konzer Moselbrücke und der Stadt Luxemburg eröffnet.
- Gesamtkosten: 5,6 Millionen Taler.
- 1871: Eifelstrecke Kall – Trier, primär aus militärischen Gründen.
- 1879: Eröffnung Moselstrecke („Kanonenbahn“) zwischen Koblenz und Trier.

- 1983: Einstellung Personenverkehr.
- 1990er: Abnahme überregionaler Güterverkehr. Stilllegung der kompletten Weststrecke beantragt. Stilllegung am 14. November 1997 genehmigt, jedoch nie vollzogen! Heute wieder bedeutsam für Güterverkehr.

- 2011: Treffen der Verkehrsminister Claude Wiseler und Peter Ramsauer:
 - Strecke zwischen Bf Igel und Igel West (1,8 Km Engpass) für 19,6 Millionen Euro wieder zweigleisig auszubauen.
 - Acht Millionen Euro hiervon trug Großherzogtum Luxemburg!
 - Mai – Dez 2014: Brücke am westlichen Ortsausgang Igel über B 49 abgerissen und erweitert neu gebaut.
 - Effekt: Anhebung Vmax auf 90 km/h und erhöhte Kapazität zwischen Trier und Luxemburg.



2. Historie der Weststrecke Trier und ihrer Reaktivierung

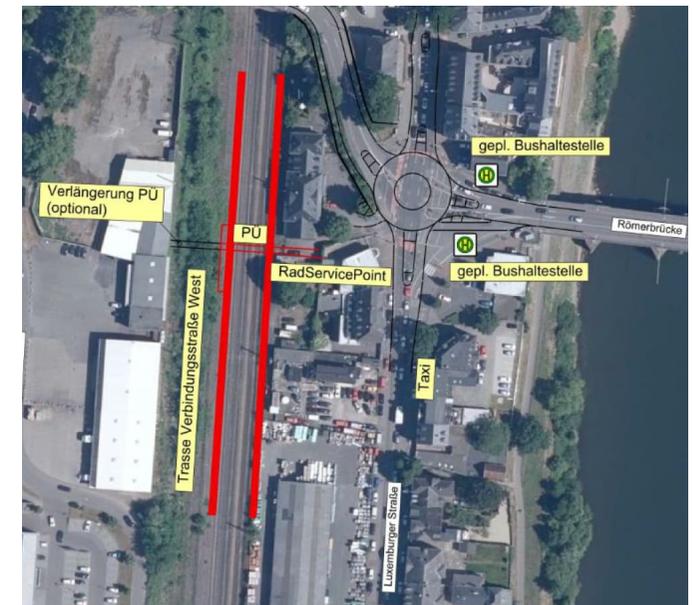
- Seit 1992: Bemühungen der Reaktivierung des Personenverkehrs
- 2005: Gutachten „Weiterentwicklung der Angebotskonzeption im SPNV in der Region Trier“ (ETC GmbH)
- 2008: Konzeption RLP-Takt 2015 (ZVe Nord & Süd, Land RLP)
- 2008: Beschluss des SPNV-Nord zur Reaktivierung; aus RLP-Takt 2015 heraus!
- 2012: Machbarkeitsstudie Weststrecke (STADTLANDBAHN & SPNV-Nord)
- 2013: Städt. Beschluss Mobilitätskonzept Trier 2025 (Stadtrat Trier)
- 2013: Beschluss Landesregierung Förderung Weststrecke
- 2014: Beginn der konkreten Planung: Haltepunkte, Überleitungskurve (DB AG / Land)
- Oktober 2018: Planfeststellungsverfahren Trierer Weststrecke vom LBM RLP eröffnet. Div. Verzögerungen.
- Mai 2021: Planfeststellungsbeschluss durch Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
- 2020 ff.: Umbaumaßnahmen Umfeld Haltepunkt Trier West / Div. Umfeldplanungen Fuß / Rad / Bus (Stadt Trier)
- 2021 – 23: Ausführungs- und Ausschreibungsplanung (DB Netz und DB St&S)
- 2023 – 24: Bau der Überleitungskurve, der 5 neuen Stationen & zusätzlicher ABS Kreuz Konz (DB AG/DB InfraGO)
- Dezember 2024: Inbetriebnahme

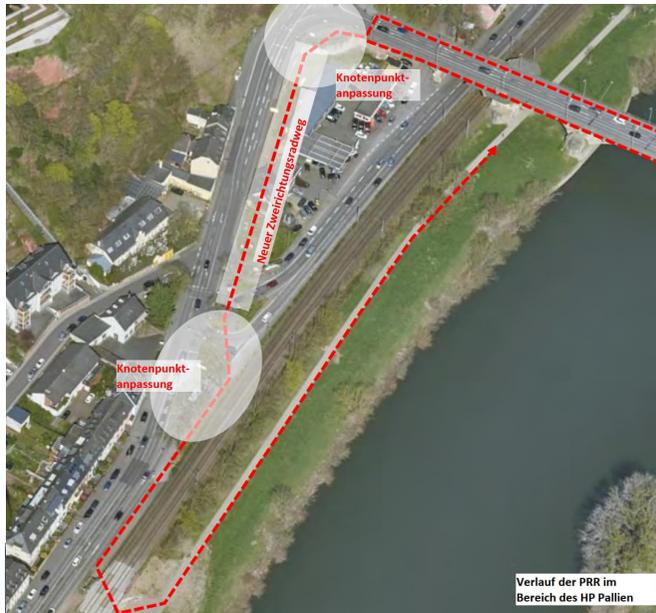


3. Stadtumbau Trier West und städtische Umfeldmaßnahmen

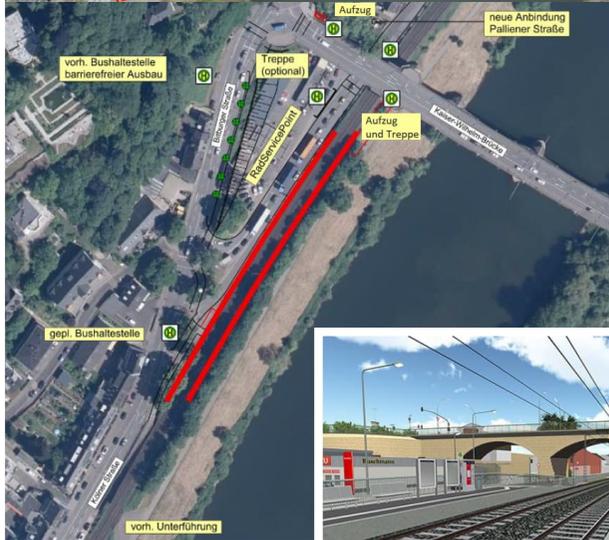
Beispiel Stadtteil Trier-West

- Auflösung des Bahn-Ausbesserungswerks 1986 (bis zu 1.500 MA) als Beispiel für wirtschaftlichen Niedergang des Stadtteils
- Die 5 neuen Haltepunkte in unmittelbarem Kontext mit Städtebauförderprogramm „Stadtumbau Trier West“
- Riesige Aufwertung der westlichen Stadtteile!
- Städtische Umfeldmaßnahmen: LVFGkom und div. Städtebaufördermittel
- Integration in „Integrierte Rad- und SPNV-Achse Region Trier“ mit ca. 9,5 Mio Euro vom BMDV gefördert.





Verlauf der PRR im Bereich des HP Pallien



Tamandua GBR
Wilhelmine - Gen
10179 Berlin



3. Stadtumbau Trier West und städtische Umfeldmaßnahmen

Finanzierung Stationen:

- **RuFV „Reaktivierung der Trierer Weststrecke für den SPNV“** zwischen SPNV-Nord, MKUEM und DB St&S
- Land RLP finanziert insbesondere Rückbau der Station Ehrang (alt)
- Das größte Volumen der Bauleistungen aus der LuFV, Anlage 8.7
- Bund & DB: Instrument für qualitätsorientierten Erhalt der Schieneninfrastruktur; Anlage 8.7: „20 % des Gesamtvolumens für Maßnahmen „die dem SPNV dienen“ zu verwenden“.
- Knappe Verfügbarkeit Bauleistungen/-überwachungsressourcen; mehrfache Ausschreibungen notwendig!
- Gesamtkosten (Planung & Bau) aller sechs Stationen: Ca. __ **Mio. EUR.**

Finanzierung Streckeninfrastruktur:

- **RuFV „Reaktivierung des stillgelegten Teils der Strecke Ehrang – Trier-West (Westtrasse Trier)“** zwischen RLP, SPNV-Nord und DB Netz
- U.a. EÜ Mäusheckerweg, 2 km Streckengleis, Weichen etc.
- Durch Anlage 8.7 der LuFV III gedeckt.
- Gesamtkosten (Planung & Bau): Ca. __ **Mio. Euro.**

- Bilder aktueller Baufortschritt...



TR Hafenstraße / EÜ Mäusheckerweg
Februar/April 2024
Eigene Aufnahmen



TR Hafenstraße / EÜ Mäusheckerweg
April 2024
Eigene Aufnahmen

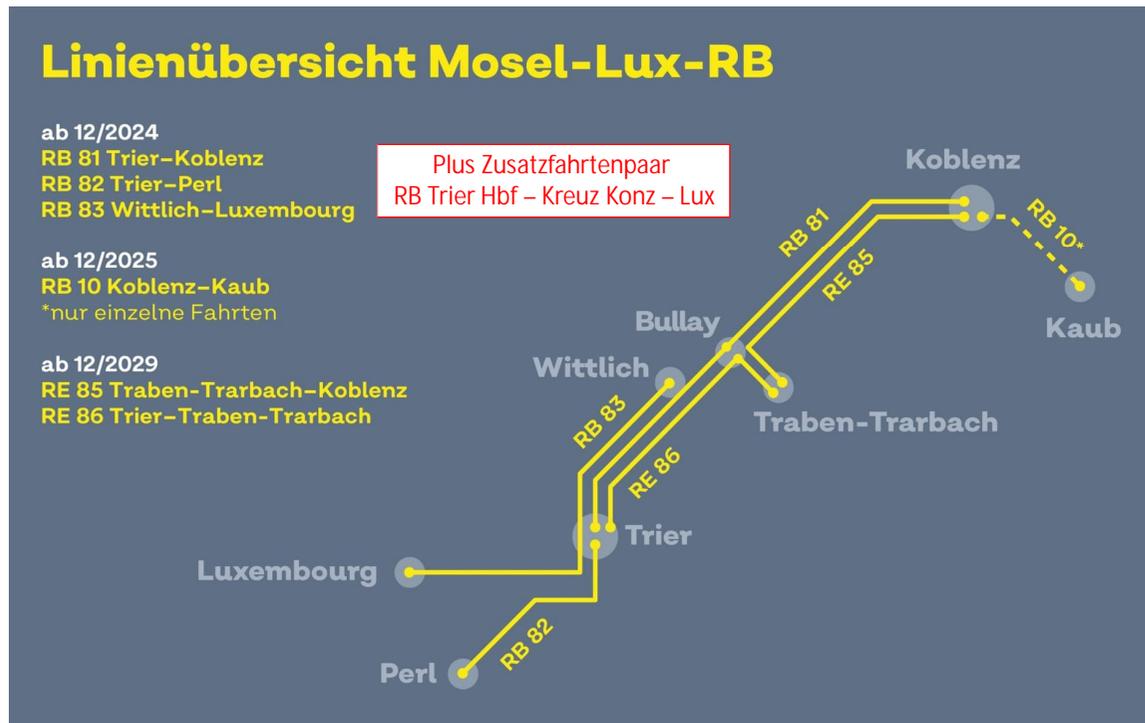
TR Pallien / Kaiser-Wilhelm-Brücke
April 2024
Eigene Aufnahme



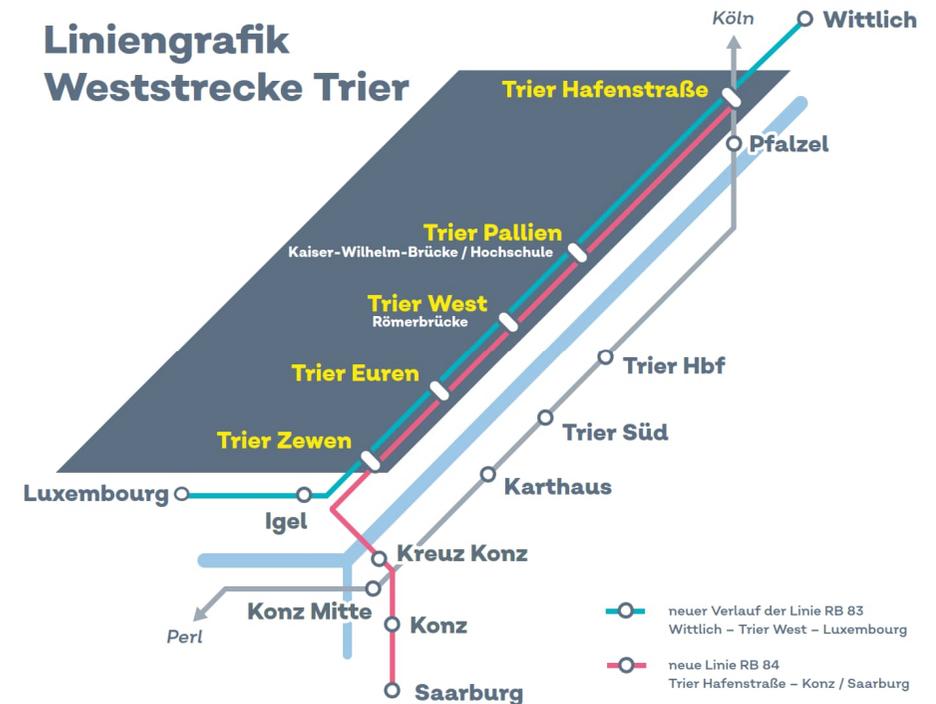
TR West / Römerbrücke
Februar/April 2024
Eigene Aufnahmen

Kreuz Konz
April 2024
Eigene Aufnahme

4. Das SPNV-Angebot ab 12/2024



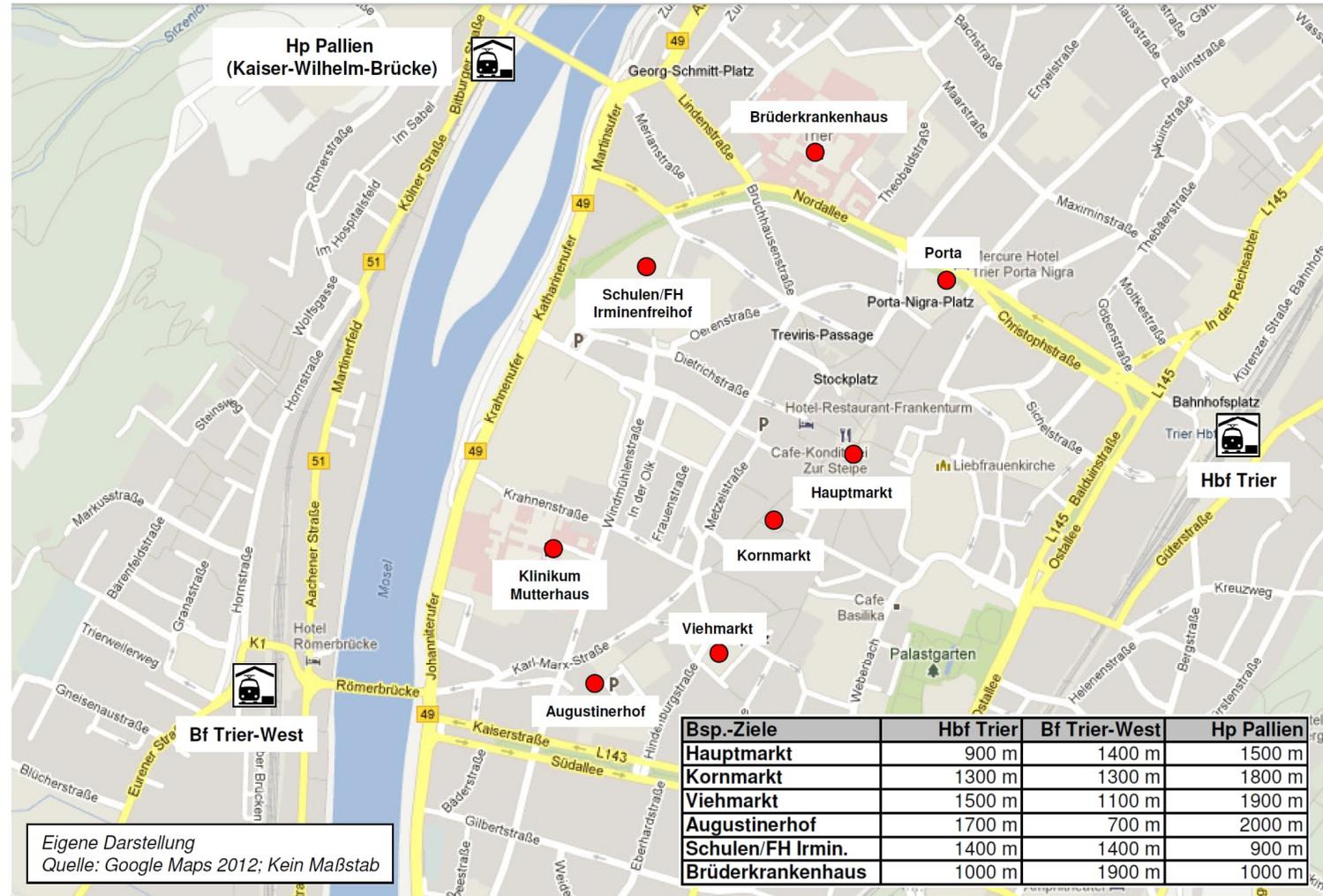
Liniengrafik Weststrecke Trier



4. Das SPNV-Angebot ab 12/2024

- Neue Stationen Pallien (KWB) und Trier West erschließen nicht nur westliche Stadtteile, sondern ebenso Innenstadt.
- Zusätzlich: Verknüpfung mit div. städtischen und regionalen Buslinien der LKe und des Landes RLP.

FuBI. Erreichbarkeit innerstädtischer Ziele vom Hbf Trier, Bf Trier-West und Hp Pallien



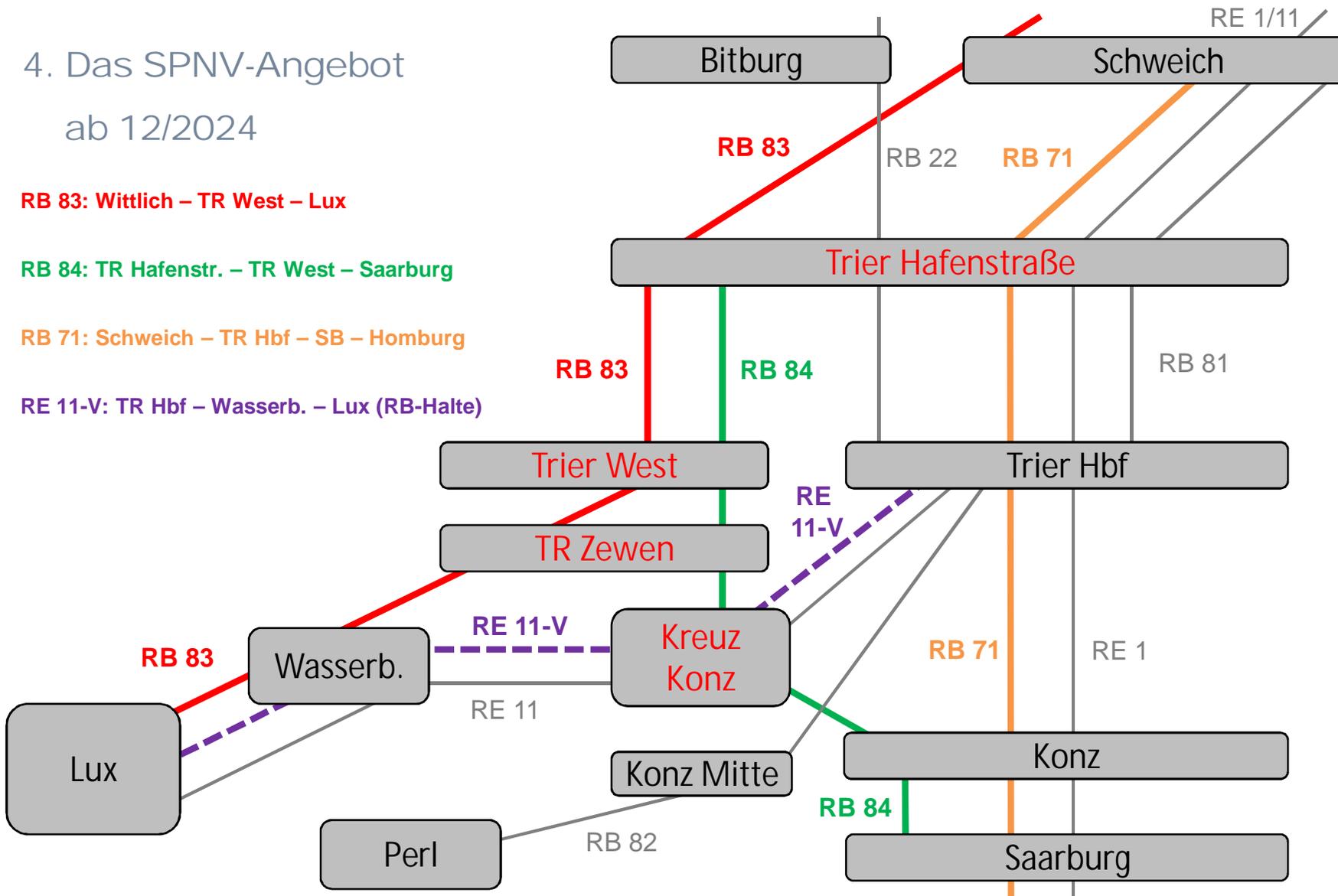
4. Das SPNV-Angebot ab 12/2024

RB 83: Wittlich – TR West – Lux

RB 84: TR Hafenstr. – TR West – Saarburg

RB 71: Schweich – TR Hbf – SB – Homburg

RE 11-V: TR Hbf – Wasserb. – Lux (RB-Halte)



5. Ausblick RPT 2030+

**PNM
2035**

Nationaler
Mobilitätsplan



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics



- „Gesamtkonzept, das in der Lage ist, 40 % mehr Fahrten als im Jahr 2017 zu bewältigen. Er setzt die Ansätze um, die in der Strategie für nachhaltige Mobilität „Modu 2.0“ empfohlen werden.“
- „Das Bahnangebot auf der **CFL30-Linie wird nach Trier-West und Trier-Hauptbahnhof auf vier Züge pro Stunde** erhöht. Der vierte Zug setzt den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Sandweiler – Oetrange voraus.“

- Fpl 2025: SPNV-Nord/CFL planen ergänzende Fahrten zwischen Lux und Trier Hbf.
- Mittel- bis Langfrist: Gespräche SPNV-Nord/Ministerium für Mobilität (Lux)/CFL über Erweiterung grenzüberschreitender Verbindungen/Linien.
- ZVe und MKUEM arbeiten seit Ende 2022 am Folgekonzept RLP-Takt 2030+.
- U.a. Fahrzeitverkürzungen, Durchbindungen über Trier Hbf, mehr Verbindungen Lux und Erweiterung Knoten Trier.

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!



Zweckverband SchienenPersonenNahVerkehr
Rheinland-Pfalz Nord

Dennis Klees, Fachbereichsleiter Verkehrsmanagement