

Trier/Berlin, 07.11.2019

Stärkung der Region Trier, Verbesserung der Mobilität und effektiver Klimaschutz: Andreas Steier schlägt neue Bahnverbindungen für Trier und Trier-Saarburg vor

Der direkt gewählte Bundestagsabgeordnete für Trier und Trier-Saarburg hat gemeinsam mit dem Verband der Deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) eine Analyse zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Trier durchgeführt.

„Zahlreiche neue Bahnverbindungen würden die Mobilität der Menschen im ländlichen Raum sowie in der Stadt Trier verbessern, die Attraktivität unserer Region als sozialen und wirtschaftlichen Standort stärken und einen wichtigen Beitrag zur Senkung der CO2-Emissionen leisten“, sagt Steier. Ziel sei die Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen in Stadt und Land und eine Verbesserung der Situation für Pendler in Richtung Luxemburg. Steier weiter: „Ich bin selbst 20 Jahre nach Luxemburg gependelt und möchte, dass sich die Situation auf den Straßen entspannt – dazu kann auch ein gut funktionierender Nahverkehr auf der Schiene erheblich beitragen. Das Herzogtum hat in den vergangenen Jahren in den ÖPNV investiert und wir sollten nicht hinten anstehen.“

STRECKENVORSCHLÄGE

- Aus-/Neubaustrecke Luxemburg – Trier – Nahetal – Rhein/Main Richtung Frankfurt/Main über Cents-Hamm (Luxemburg), Münsbach Nord (Luxemburg), Mertert (Luxemburg), Wasserbillig (Luxemburg), Igel an der Mosel, Abzweigung Konz West, Trier Hbf, Ruwer, Hermeskeil, Sötern, Abzweigung Neubrücke West, Gau Algesheim und Frankfurt/Main Hbf
 - Fahrzeitverkürzung zwischen Luxemburg Hbf und Trier Hbf um voraussichtlich 20 min von 48 min auf 28 min
 - Fahrzeitverkürzung zwischen Luxemburg Hbf und Frankfurt/Main von derzeit rund 4:16 h auf voraussichtlich 2:42 h
 - Nutzung teils vorhandener Strecken und Bahnhofsinfrastruktur
- Durchbindung Saartal – Luxemburg über Konzer Moselbrücke
 - Fahrzeitverkürzung um rund 30 Minuten im Vergleich zu bisherigen Bahnverbindungen
 - Nutzung vorhandener Strecken- und Bahnhofsinfrastruktur
- Ringverkehr Ehrang Hafenstraße – Trier-Pallien – Trier-West – Trier-Euren – Trier-Zewen – Kreuz Konz – Karthaus – Trier Süd – Trier Hbf – Pfalzel – Ehrang Hafenstraße
 - Verbesserungen der Mobilität, Entlastung der Straßen
- Regionalverkehr zwischen Ruwer (Ruwerer Straße), Kenn (Bahnhofstraße), Longuich (Trierer Straße/L 145), Fastrau (Moselstraße/L 150), Lorscheid/Bescheid (L 149), Hermeskeil (Gusenburger Straße/L 147), Nonnweiler (Kostenbacher Straße/L 149), Otzenhausen (L 147 L) und Sötern (L 325)

FINANZIERUNG

Die Finanzierung der oben genannten Projekte wird durch entscheidende Gesetzesänderungen, die von CDU und CSU vorangetrieben werden, möglich. Im Rahmen des sog.

Klimapakets der Bundesregierung plant der Bund, die bisherigen Mittel für den Ausbau regionaler Schienenverkehre von rund 332,5 Millionen EUR im Jahr 2020 auf 665,134 Millionen Euro insgesamt und mit einem Mehrvolumen von rund 667,4 Millionen Euro ab 2021 auf rund 1 Milliarde EUR jährlich zu erhöhen.

Ab dem Jahr 2025 sollen die Mittel für die Infrastrukturfinanzierung insgesamt 2 Milliarden EUR betragen und ab 2026 um jeweils 1,8 Prozent jährlich weiter ansteigen. Für Länder und Kommunen entstehen dabei keine großen finanziellen Aufwendungen, ihnen wird ein erheblicher Teil der Mittel zufließen. Dies sieht der Reform-Entwurf des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vor, der am 6. November 2019 im Bundeskabinett beschlossen werden ist.

„Als CDU-Politiker kämpfe ich im Bundestag für eine bessere Anbindung unserer Region an das Schienennetz. Umso mehr freue ich mich, dass sowohl das Bundesverkehrsministerium als auch das Heimatministerium die Weichen für eine deutlich bessere Finanzierung des Nahverkehrs gestellt haben. Am Ende wird es für die SPD-geführte Landesregierung bei uns in Rheinland-Pfalz wenig Spielraum für Ausreden geben. Vom Bund kommt das Geld – um neue Strecken und Bahnverbindungen muss sich dann Mainz kümmern.“

MEHR DETAILS IN DER ANLAGE AB SEITE 3

Ansprechpartner für Medien

Philipp Gräfe
Mobil: +49 1520 288 38 23
Büro: +49 30 227 73239
andreas.steier.ma03@bundestag.de

Porträtfotos im Presseportal

www.andreas-steier.de/presse
© Anne Hoffmann

Über Andreas Steier

Andreas Steier (47) ist seit 2017 Mitglied des Deutschen Bundestages und vertritt als direkt gewählter CDU-Abgeordneter die Interessen der Menschen in Trier und Trier-Saarburg. Seine Schwerpunkte sind Bildung, Forschung, Wirtschaft und Europa – er ist ordentliches Mitglied im Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung sowie Stellvertreter im Ausschuss für Wirtschaft und Energie und im Petitionsausschuss. Andreas Steier ist Berichterstatter für Künstliche Intelligenz, Mobilitätsforschung und Förderung außeruniversitärer Forschung sowie Mitglied der Enquete-Kommission Künstliche Intelligenz des Deutschen Bundestages. Zudem ist er seit 2004 Mitglied des Kreistages Trier-Saarburg und seit 2016 Vorsitzender des MIT-Kreisverbandes Trier und Trier-Saarburg. Vor seinem Bundestagsmandat arbeitete der gelernte Maschinenbauer (Diplom-Ingenieur) als Entwickler von Sensortechnologien und ist Inhaber mehrerer Patente. Andreas Steier lebt mit seiner Familie in Pellingen bei Trier.

Trier/Berlin, 07.11.2019

Maßnahmen zur verbesserten Erschließung der Region Trier durch den Eisenbahnverkehr

1. Kurzfristige Maßnahmen

a. Eisenbahnringverkehr Trier

Bei den derzeitigen Reaktivierungsplanungen zur Trierer Weststrecke stehen Verbindungen vom Westteil Triers in das untere Moseltal, das Saartal sowie an Luxemburg im Vordergrund der Überlegungen. Die Weststrecke bietet darüber hinaus aber noch unerschlossenes Potenzial für den engeren Bereich Triers. Dieses Potenzial könnte durch einen Ringverkehr Ehrang Hafenstraße – Trier-Pallien – Trier West – Trier-Euren – Trier-Zewen – Kreuz Konz – Karthaus – Trier Süd – Trier Hbf – Pfalzel – Ehrang Hafenstraße erschlossen werden. Dabei steht weniger der Verkehr von Trier Hbf und Trier West im Vordergrund, der besser per Bus, Rad oder zu Fuß abzuwickeln ist; vielmehr geht es um Verbindungen der anderen nördlich der Mosel gelegenen Orte bzw. Ortsteile wie Pallien, Euren und Zewen mit dem Hauptbahnhof sowie von Karthaus in Richtung der Trierer Weststrecke. Zusätzliches Potenzial ließe sich leicht durch die Einrichtung weiterer Haltepunkte in Trier-Feyen, Trier Aulstraße und Trier Nord (Industriegebiet) erschließen. Auf diese Weise würde die Region Trier nicht nur besser mit Zielen in der Trierer Innenstadt verbunden, sondern es ließen sich auch die Stadt querende Verkehre von einem Vorort zum anderen weit besser auf der Schiene abwickeln. Gerade diese Verkehre tragen derzeit zur Überlastung des Straßennetzes erheblich bei.

Da die Streckeninfrastruktur mit Ausnahme der Verbindungskurve Biewer – Ehrang Hafenstraße bereits als elektrifizierte Hauptbahn existiert und das noch fehlende Streckenstück bereits in Planfeststellung ist, fallen gegenüber dem ohnehin geplanten Umfang der Reaktivierung der Weststrecke keine zusätzlichen Investitionskosten an. Bei Realisierung der o.a. zusätzlichen Haltepunkte fielen Baukosten von ca. 5 Mio. € an. Dieser Betrag ist vergleichsweise niedrig, da für alle drei Haltepunkte keine größeren Eingriffe in Landschaft oder Bebauung nötig würden und in Feyen und an der Aulstraße die Bahnsteige auf einfache Weise mit Rampen an vorhandene Brückenbauwerke angeschlossen werden könnten.

b. Durchbindung Saartal – Luxemburg

Nach Reaktivierung der Trierer Weststrecke soll die Konzer Moselbrücke für Verbindungen von Trier Hbf nach Luxemburg (wie bisher) und vom Saartal in Richtung Trier West genutzt werden. Mit dem oben genannten Ringverkehr käme eine weitere Verkehrsrelation hinzu. Bislang fehlt in den Planungen aber die Verbindung aus dem Saartal in Richtung Wasserbillig – Luxemburg. Auch für eine solche Verkehrsrelation wäre ein hohes Potenzial vorhanden, da zahlreiche Einwohner des Saartales nach Luxemburg pendeln. Eine leistungsfähige Verbindung vom Saartal in Richtung Luxemburg wird seit langem gefordert, wurde aber nie verwirklicht. Bei Nutzung der Konzer Moselbrücke für eine Durchbindung einer Regionalexpress – Verbindung aus dem Saartal nach Luxemburg würden die Fahrzeiten 50 Minuten von Saarburg, 65 Minuten von Mettlach und 70 Minuten von Merzig nach Luxemburg betragen. Diese Fahrzeiten sind ca. 30 Minuten kürzer als bei bisherigen Bahnverbindungen und dürften für viele Pendler attraktiver sein als die Fahrt mit dem Auto, zumal die Zeit im Zug anderweitig genutzt werden kann.

Für die vorgeschlagene Verbindung existiert die Strecken- und Bahnhofsinfrastruktur komplett als elektrifizierte Hauptbahn. Investitionskosten könnten allenfalls durch einen für die Flüssigkeit des Verkehrs sinnvollen zweigleisigen Ausbau der Konzer Moselbrücke entstehen. Da die Brücke früher zweigleisig war und die noch vorhandenen Überbauten des zweiten Gleises noch vorhanden sind, dürften sich die Investitionskosten auf einen einstelligen Millionenbetrag beschränken. Darin wäre eine Verlegung des auf dem Planum des zweiten

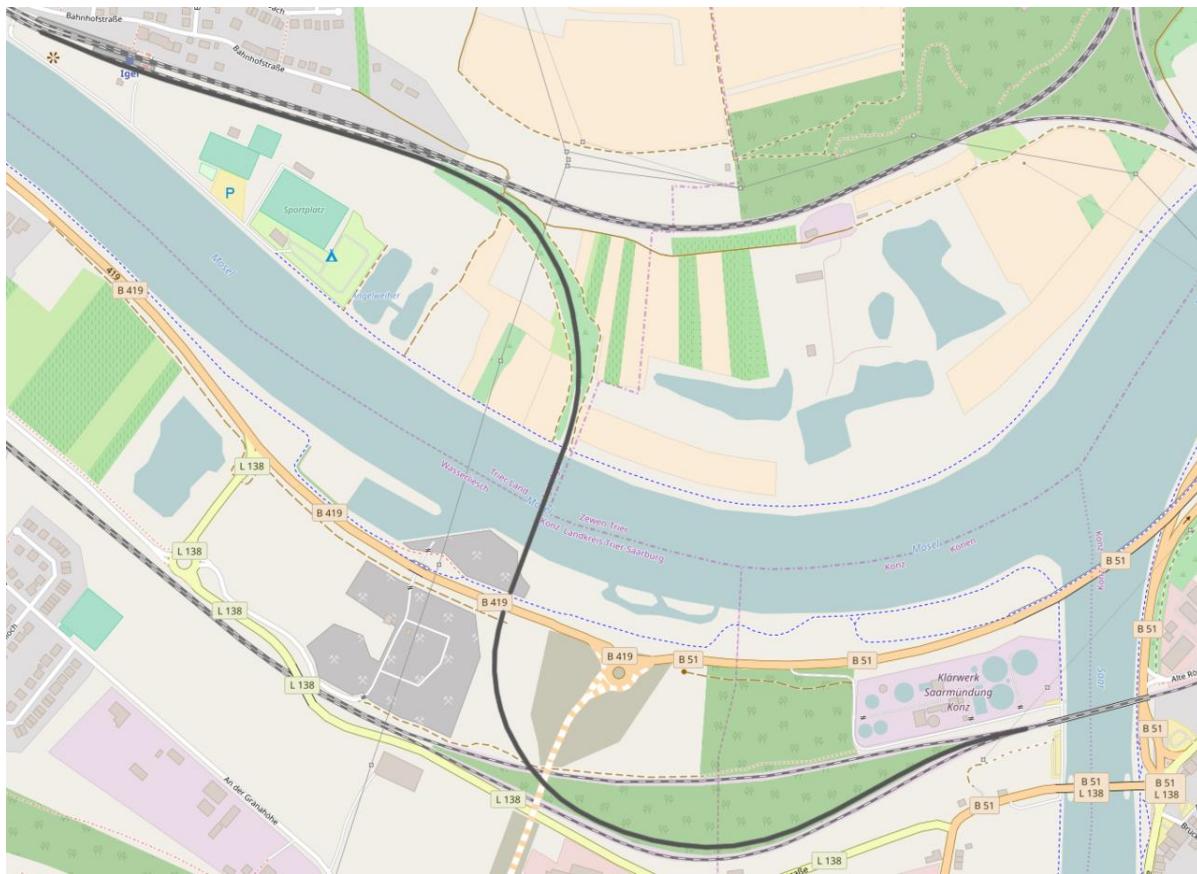
Gleises liegenden Radweges auf einen angebauten Seitenweg auf der Nordseite der Brücke bereits enthalten. Grundsätzlich ist allerdings der zweigleisige Ausbau der Brücke keine zwingende Voraussetzung für die vorgeschlagene Verkehrsverbindung, sonder eher eine qualitätssteigernde Maßnahme.

2. Mittelfristige Maßnahme: Aus-/Neubaustrecke Luxemburg – Trier – Nahetal – Rhein/Main

Bei der Entstehung des deutschen Eisenbahnnetzes war die spätere Entwicklung des Raumes Trier/Luxemburg noch nicht absehbar. Für die eisenbahnmäßige Erschließung war weniger das Verkehrsbedürfnis von Bevölkerung und Wirtschaft des seinerzeit weit weniger entwickelten Raumes maßgeblich als militärstrategische Entscheidungen. Für den damaligen Bedarf, insbesondere für die nach heutigen Vorstellungen sehr langsamem Militärzüge reichenden Verbindungen, die zur Vermeidung hoher Baukosten den Flussläufen folgten. Die historisch gewachsene unzureichende Nutzstruktur hat für den Raum Trier zur Konsequenz, dass in Richtung der Landeshauptstadt Mainz und zur Finanzmetropole Frankfurt am Main mit ihrem Flughafen keine attraktive Verbindung besteht. Auch die Verbindung nach Luxemburg entspricht trotz erfolgten zaghaften Ausbaus nicht mehr heutigen Ansprüchen. Dies gilt umso mehr, wenn man die Entwicklung Luxemburgs in den letzten Jahrzehnten in die Betrachtung einbezieht. Luxemburg und Frankfurt sind als europäische Finanzmetropolen erster Ordnung auf eine akzeptable Verbindung untereinander im Bahnverkehr angewiesen. Die Achse Luxemburg – Trier – Mainz – Frankfurt stellt demgegenüber im mitteleuropäischen Eisenbahnnetz die im Verhältnis zum Verkehrsbedürfnis wohl am schlechtesten entwickelte Fernverkehrsrelation dar. Die derzeitige Anbindung über Koblenz ist –unabhängig davon, ob dort Fernverkehr angeboten wird oder nicht – für Reisende Richtung Mainz – Frankfurt unattraktiv und kaum Entwicklungsfähig. Die Tatsache, dass der Raum Trier/Luxemburg trotz seiner Lage in der Mitte Europas keine brauchbare Anbindung an diesen Raum hat, ist ein gravierender Nachteil für die Entwicklung der Region, den es zu beseitigen gilt.

Eine Lösung dieses Problems muss zu vertretbaren Kosten eine wesentlich kürzere Fahrzeit erreichen. Hierzu ist keine Strecke erforderlich, die für Güterverkehr und Personenverkehr trassiert ist und dadurch hohe Baukosten verursacht. Aufgrund der Entferungen Luxemburg nach Frankfurt von weniger als 200 km Luftlinie ist kein Hochgeschwindigkeitsverkehr nach dem Muster herkömmlicher ICE- und TGV-Strecken erforderlich. Schon mit einer Trassierungsgeschwindigkeit von 160 km/h ließen sich in dieser Verkehrsrelation attraktive Fahrzeiten erreichen. Reine Personenverkehrsstrecken mit dieser Auslegung können vergleichsweise hohe Steigungen bewältigen und vorhandenen Verkehrswegen – insbesondere Autobahnen – folgen. Sie benötigen nur wenige Tunnels und Großbrücken und kosten damit viel weniger als Höchstleistungsstrecken.

Unter den genannten Voraussetzungen wäre eine Linienführung von Luxemburger Stadtbahnhof zunächst bis Cents-Hamm auf der bisherigen Strecke, von dort entlang der Autoroute 1 (mit Option der Einbindung des Luxemburger Flughafens) bis Mertert, von Mertert über Wasserbillig bis Igel auf der vorhandenen Strecke sinnvoll. Von Igel aus würde nicht die für den Fernverkehr ungünstig trassierte Konzer Brücke für die Moselüberquerung genutzt, sondern der wiederaufgebaute Brückenzug Igel – Wasserliesch, der seit der Sprengung Ende des Zweiten Weltkrieges brachliegt, nach Wiederaufbau wesentlich höhere Geschwindigkeiten zuließe und für den die Moselstrecke bereits so trassiert ist, dass eine kreuzungsfreie Einfädelung problemlos möglich ist. Von der Einfädelung an der Saarmündung bis Trier Nord kann die vorhandene Strecke durch Trier mitbenutzt werden.



(Quelle: Wikipedia)

Von Trier Nord würde die Strecke bis Ruwer die Trasse der früheren Hochwaldbahn nutzen, um westlich des früheren Bahnhofes Ruwer an die Trasse der Bundesautobahn 602 anzuschwenken, der sie bis zum Autobahndreieck Moseltal folgen würde. Von dort würde die Strecke der A 1 bis zum Autobahndreieck Nonnweiler folgen, um dann entlang der Bundesautobahn 62 bis Neubrücke fortgesetzt zu werden. Dort würde der Neubauabschnitt enden und der Verkehr über die zu elektrifizierende zweigleisige Nahestrecke via Idar-Oberstein und Bad Kreuznach Gau Algesheim geführt. Ab dort sind keine weiteren Anpassungsmaßnahmen erforderlich, da die Strecke Gau Algesheim –Mainz Hbf –Frankfurt Flughafen Fernbahnhof – Frankfurt Hbf bereits den erforderlichen Ausbaustandard aufweist.

Insgesamt hätte der Streckenzug Luxemburg – Frankfurt folgende Abschnitte:

Abschnitt	Land	Art	km	Elektrifizierung	Kosten
Luxemburg – Cents-Hamm	L	B	3	Vorhanden (25 KV)	---
Cents-Hamm – Münsbach Nord	L	N	14	Neubau (25 KV)	210 Mio. €
Münsbach Nord - Mertert	L	N	17	Neubau (25 KV)	250 Mio. €
Mertert - Wasserbillig	L	B	2	Vorhanden (25 KV)	---
Wasserbillig - Igel	D	B	4	Vorhanden (15 KV)	---
Igel – Abzw Konz West (Brücke)	D	R	2	Neubau (15 KV)	40 Mio. €
Abzw Konz West – Trier Hbf	D	B	9	Vorhanden (15 KV)	---
Trier Hbf – Ruwer	D	R	2	Neubau (15 KV)	10 Mio. €
Ruwer – Hermeskeil - Sötern	D	N	46	Neubau (15 KV)	550 Mio. €
Sötern – Abzw Neubrücke West	D	N	7	Neubau (15 KV)	80 Mio. €
Abzw Neubr. West – Gau Alg.	D	B	92	Neubau (15 KV)	140 Mio. €
Gau Algesheim – Frankfurt Hbf	D	B	59	Vorhanden (15 KV)	---
INSGESAMT			257		1.280 Mio.

Erläuterung zur Spalte „Art“: B=Bestand, N=Neubau, R=Reaktivierung

Die beiden Neubauabschnitte wären damit die kostenmäßig günstigsten Fernverkehrsstrecken im europäischen Eisenbahnnetz.

Die Kostenangaben verstehen sich für eine zweigleisige durchgängig elektrifizierte Strecke mit Schotteroerbau. Die bisherigen Erfahrungswerte für den Bau zweigleisiger Neubaustrecken ohne Hochgeschwindigkeitsausstattung mit für reinen Personenverkehr optimierter Trassierung lassen den angesetzten Durchschnittswert für die Neubauabschnitte von ca. 14 Mio. €/km als realistisch erscheinen, zumal angesichts der autobahnparallelen Lage die Risiken aus Grunderwerb, Baugrundqualitäten und Planungsverzögerungen überschaubar sein dürften. Alle aufgeführten Neubauabschnitte bieten auch einzeln einen hohen Nutzwert und lassen sich sinnvoll in das Bestandsnetz einbinden, so dass ein stufenweiser Ausbau möglich ist. Möglich ist auch ein – ggf. zunächst – eingleisiger Ausbau der Neubauabschnitte, der für einen 1-Stunden-Takt ausreichen und Einsparungen von mindestens 300 Mio. € erbringen würde. Beim Einsatz von modernster Oberleitungs-/Batteriehybridtriebwagen könnte trotz vollelektrischen Betriebs auf die Elektrifizierung der Neubauabschnitte verzichtet werden, da die Fahrzeuge in der Lage sind, bis zu 80 km Fahrstrecke ohne Oberleitung zu fahren. Dies würde weitere Einsparungen in Höhe von mindestens 120 Mio. € ermöglichen. In diesem Falle würden die im Fahrzeug befindlichen Batterien auf den bereits elektrifizierten Abschnitten Luxemburg – Cents-Hamm, Merpert – Igel, Konz West – Trier Hbf und Gau Algesheim – Mainz Hbf – Frankfurt Hbf sowie auf dem zu elektrifizierenden Abschnitt Abzw Neubrücke West – Gau Algesheim geladen, was zur Überbrückung der restlichen Abschnitte ausreichen würde. Allerdings ist in diesem Falle mit erhöhten Fahrzeugkosten gegenüber der reinen Oberleitungsvariante zu rechnen.

Die Fahrzeiten der Fernverkehrsverbindungen vor und nach dem Ausbau:

Strecke	Vorher	Nachher
Luxemburg – Trier Hbf	0:48 h	0:28 h*
Trier Hbf – Mainz Hbf	2:22 h	1:35 h
Trier Hbf – Frankfurt (Main) Flughafen Fernbf.	3:02 h	1:55 h
Trier Hbf – Frankfurt (Main) Hbf	3:20 h	2:12 h
Luxemburg – Frankfurt (Main) Hbf	4:18 h	2:42 h

*ohne Halt am Flughafen Luxemburg

Die Fahrzeiten nach Realisierung des Ausbaus sind somit wesentlich attraktiver als derzeit. Dies gilt sowohl dann, wenn das Ziel ohne Umsteigen von Luxemburg oder Trier erreichbar ist als auch im Falle eines Umstiegs. Insbesondere Umsteigeverbindungen im deutschen Fernverkehrsnetz über Mainz Hbf, Frankfurt Flughafen Fernbahnhof sowie Frankfurt Hbf werden aus Richtung Luxemburg und Trier erst durch den Ausbau wirklich konkurrenzfähig.

Option für zusätzlichen Regionalverkehr:

Neben der Funktion für den Fernverkehr kann der Abschnitt Trier Hbf – Neubrücke auch Nahverkehrsfunktionen übernehmen. Haltepunkte des Nahverkehrs bieten sich auf diesem Streckenabschnitt in Ruwer (Ruwerer Straße), Kenn (Bahnhofstraße), Longuich (Trierer Straße/L 145), Fastrau (Moselstraße/L 150), Lorscheid/Bescheid (L 149), Hermeskeil (Gusenburger Straße/L 147), Nonnweiler (Kostenbacher Straße/L 149), Otzenhausen (L 147 L) und Sötern (L 325) an. Zur Anbindung von Türkismühle mit guten Anschlüssen Richtung Neunkirchen – Saarbrücken und von Nohfelden ist eine Überleitung der Züge des Regionalverkehrs in Sötern auf die dort kreuzende Altbaustrecke Richtung Türkismühle sinnvoll. Die Neubaustrecke umfährt beide Orte nördlich. Die Altbaustrecke ist derzeit außer Betrieb und wäre auf vier Kilometern zu reaktivieren, um Türkismühle und Nohfelden anfahren zu können. Auf dem reaktivierten Streckenabschnitt selbst wäre kein Haltepunkt einzurichten. Eine Durchführung der Regionalzüge bis mindestens Idar-Oberstein wäre sinnvoll.

Für die zusätzlichen Haltepunkte wären Neubauten erforderlich. In einigen der bedienten Orte könnten zwar vorhandene Bahnhofsstandorte der Altbaustrasse Trier – Hermeskeil – Türkismühle genutzt werden, die z.T. nahe der Neubaustrecke liegen. Aufgrund der damit verbundenen ungünstigeren und teureren Trassierung sollte jedoch davon abgesehen werden und neue Standorte in Autobahnnähe mit großzügigen Park&Ride-Parkplätzen und Haltebuchten für den Verkehr von Anschlussbussen vorgesehen werden.

Die Nutzung durch den Nahverkehr setzt darüber hinaus einen zweigleisigen Ausbau, mindestens aber die Einrichtung von Kreuzungsgleisen und Begebungsabschnitten voraus, die zu (vertretbaren) Mehrkosten führen würden.