LANDTAGSWAHL
In Trier und dem Kreis sind noch nicht alle Kandidaten gekürt. Seite 10

MEINE HILFE ZÄHLT
TV-Leser unterstützen Kinder in Trier und weltweit. Seite 14

TRIER MIT 19 STADTTEILEN, SCHWEICH, WALDRACH, TRIERWEILER, ZEMMER, FÖHREN, NEWEL, WELSCHBILLIG, ...

Eine neue Bahnstation! Aber wohin?

Die Deutsche Bahn will einen Haltepunkt im Bereich St. Matthias in Trier bauen. Die Stadt setzt auf einen anderen Standort.

VON RAINER NEUBERT

TRIER Die neuen Haltepunkte für die Trierer Weststrecke sind längst beschlossene Sache und sollen nach Aussage der Deutschen Bahn (DB) ab 2023 gebaut werden. Auch die Verkehrsplaner der Stadtverwaltung hoffen nach der langen Verzögerung auf den Abschluss des Planfeststellungsverfahrens, das Voraussetzung für Baurecht ist. Wenn dann ab Ende 2024 tatsächlich wie geplant wieder Personenzüge über die Gleise im Westen rollen, soll die Stationsoffensive der Bahn auch auf der anderen Seite der Mosel zusätzliche Stationen ermöglichen.

40 Millionen Euro wollen die DB und das Land laut einer Ende November unterzeichneten Rahmenvereinbarung für insgesamt 17 neue und barrierefreie Stationen in Rheinland-Pfalz bereitstellen. Damit sollen mehr als 5200 Neukunden gewonnen werden, die die Verbindung täglich nutzen. Prognostizierter Baubeginn für die meisten Projekte: 2027.

Für Trier steht der Haltepunkt St. Matthias/Aulstraße auf der DB-Prioritätenliste. Stationen an den Kaiserthermen und in Trier-Nord sollen ebenso wie fünf weitere Haltepunkte im Land auf ihre Machbarkeit überprüft werden. Das haben das Verkehrsministerium Mainz, die Deutsche Bahn und der Zweckverband SPNV-Nord angekündigt.

Hier könnte laut Prioritätenliste von Deutscher Bahn und Land ein neuer Haltepunkt entstehen. Doch der Bereich St. Matthias/Aulstraße in Trier-Süd ist nicht erste Wahl der Stadt. FOTO: ARCHIV/ROLAND MORGEN

Dass Trier bei diesem Großprojekt möglicherweise sogar dreifach profitieren wird, stößt bei den Verantwortlichen der Stadtverwaltung auf Wohlwollen. „Die Stadt Trier ist in die entsprechenden Überlegungen eng eingebunden und befürwortet grundsätzlich die Stationsoffensive“, sagt Verkehrsdezernent Andreas Ludwig. Damit könne das Regionalbahnkonzept Trier aus den 1990er Jahren endlich weiter umgesetzt werden. Nur der Haltepunkt Ehrang Ort habe bislang profitiert.

Ganz froh ist Ludwig mit der Zusage für St. Matthias/Aulstraße nicht. Denn eine neue Bahnstation dort wäre mit größter Wahrscheinlichkeit deutlich früher fertig als der geplante komplexe Ausbau der Aulstraße inklusive neuer Brücke über die Gleise bei der Abtei St. Matthias. Würde das nicht im Gleichschritt realisiert, wären Aufwand und Kosten für die Stadt deutlich größer.

Priorität bei den großen Straßenbauprojekten hat für die Stadt aber eindeutig die Umgehung Kürenz (der TV berichtete). Die Neuanbindung des Aveler Tals würde über eine Brücke geführt und auf die Dasbachstraße in Trier-Nord münden. Dort soll mit einer neuen Bahnstation und Bushaltestellen ein echter Umsteigeknoten entstehen. So ist es im Mobilitätskonzept 2025 beschrieben. Dezernent Ludwig: „Wir gehen nach wie vor davon aus, dass für den Haltepunkt in Trier-Nord im Rahmen der Detailuntersuchungen eine Lösung gefunden wird und diese Station im Zuge der Stationsoffensive prioritär realisiert wird.“ Einige Jahre später könnte dann auch der neue Haltepunkt im Süden im Gleichschritt mit dem Ausbau der Aulstraße entstehen.

Für den Dezernenten ist allerdings noch nicht sicher, ob ein neuer Haltepunkt tatsächlich an der Aulstraße oder etwas weiter südlich im Bereich Schammat sinnvoll ist. Das sei Gegenstand einer Variantenuntersuchung, auf deren Ergebnisse er warte. Im Mittelpunkt steht dabei auch die Frage, welcher der beiden Standorte dem nahen Bahnhof Trier-Süd weniger Bahngäste wegnehmen würde. Dieser darf nach Ansicht der Trierer Verkehrsplaner durch die Stationsoffensive nicht durchs Raster fallen. Er müsse dringend barrierefrei ausgebaut werden.

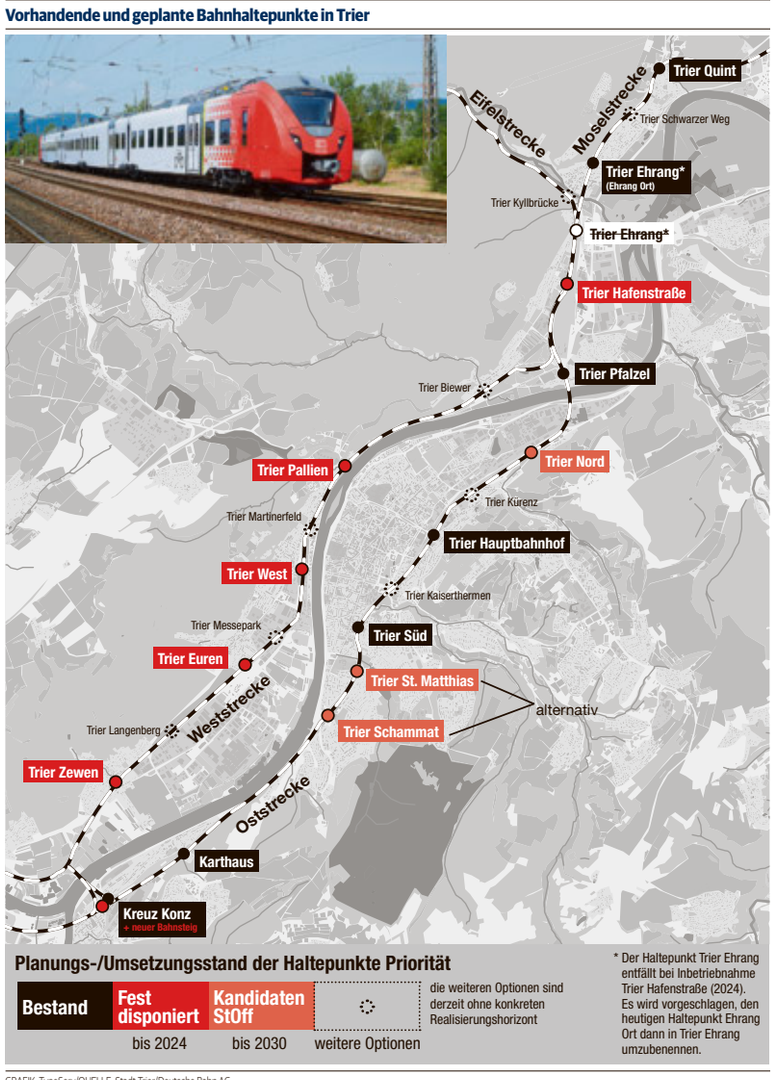
Nicht ganz einig sind sich die Stadt und die Verantwortlichen der Vereinbarung zur Stationsoffensive auch bei der Finanzierung. Während Land und Bahn verkünden, dass sie sich die Kosten dafür teilen, rechnet die Stadt bislang mit der Übernahme von 85 Prozent der Baukosten für die neuen Haltepunkte. Der 15-prozentige Eigenanteil müsste dann von der Kommune selbst aufgebracht werden.

INFO

Das lange Warten auf die Weststrecke

Die Wiederbelebung der Bahngleise im Trierer Westen zwischen Ehrang und Eisenbahnbrücke Konz für den Personenverkehr sollte ursprünglich im Dezember 2020 erfolgen. Doch das Planfeststellungsverfahren ist bis heute nicht abgeschlossen. So wurde der Termin für die ersten Nahverkehrszüge zunächst auf 2022 und inzwischen auf Ende 2024 verschoben. Zwei Bahnlinien sollen dann von Ehrang beziehungsweise Wittlich jeweils im Stundentakt in die Stadt Luxemburg beziehungsweise über Konz bis Saarburg fahren. Die neuen Haltepunkte (siehe Grafik) will die Deutsche Bahn ab 2023 bauen. Die Stadt Trier ist für die Gestaltung des Umfelds verantwortlich.

Vorhandende und geplante Bahnhaltepunkte in Trier



GRAFIK: TypoServ/QUELLE: Stadt Trier/Deutsche Bahn AG

MEINUNG

Das letzte Wort ist noch nicht gesprochen

Grundsätzlich ist die Stationsoffensive eine gute Sache für Trier. Auch wenn es noch viele Jahre dauern wird, bis die Pläne für weitere Haltepunkte an der Hauptstrecke östlich der Mosel fertig sind. Wer die langen Verzögerungen auf der Weststrecke bedenkt, kann kaum glauben, dass die Deutsche Bahn ihren Zeitplan im Osten einhalten wird. Angesichts des Klimawandels und der dringend notwendigen Änderung des Mobilitätsverhaltens der Menschen auch in der Region Trier erscheint schon das anvisierte Jahr 2027 unendlich weit entfernt.

Es ist also noch nicht zu spät, um über die tatsächliche Reihenfolge der neuen Haltepunkte zu diskutieren. Denn für die Stadt Trier wäre eine Anbindung im Norden, wo viele Menschen arbeiten und als Bahnpendler infrage kommen, zunächst wichtiger als der Süden, wo mit dem Bahnhof Trier-Süd bereits ein leistungsfähiger Haltepunkt existiert – der allerdings dringend barrierefrei ausgebaut werden muss. Da das aus einem anderen Investitionsprogramm der Bahn finanziert wird, sollte die Stationsoffensive darauf keinen negativen Einfluss haben.

Auch wenn in Trier-Süd, Feyen/Weismark und Teilen von Heiligkreuz die Zeitplanung der Stadt auf wenig Begeisterung stößt. Die Umgehung Kürenz und damit der neue Brückenschlag nach Trier-Nord muss Priorität haben. Es ist ein riesiges Projekt und muss im Gleichklang mit einer neuen Bahnstation realisiert werden.

r.neubert@volksfreund.de

Rainer Neubert

Stadtrat Trier trauert um die Opfer

TRIER (r.n.) Mit einer Schweigeminute hat der Trierer Stadtrat am Dienstag bei seiner letzten Sitzung im Jahr 2020 an die Opfer der Amokfahrt gedacht. Dazu wurde bei der digitalen Veranstaltung ein schwarzer Bildschirm mit dem weißen Stadtlogo und einer Trauerbotschaft gezeigt. Die Sitzung des Rats wurde von Bürgermeisterin Elvira Garbes in Vertretung von Oberbürgermeister Wolfram Leibe geleitet.

Eine Woche nach der Amokfahrt hat sich Leibe gestern erneut für die große finanzielle und ideelle Unterstützung bedankt. „Ich bin sprachlos und überwältigt.“ Jedes einzelne Licht in der Fußgängerzone sei für die trauernden Angehörigen ein Zeichen der Anteilnahme und des gemeinsamen Trauerns. Nach Angaben des städtischen Presseamts sind inzwischen Hunderte Kondolenzbriefe aus aller Welt eingegangen, dazu Tausende Trauerbekundungen auf den Social-Media-Kanälen und fast 500 000 Euro an Spenden von mehr als 6000 Einzelspendern. Das Geld des offiziellen Spendenkontos ist für die Angehörigen der Todesopfer und die Schwerst- und Schwerverletzten gedacht. Weitere Aktionen zum Gedenken oder zur Unterstützung der Opfer des 1. Dezember sollten mit der Stadtverwaltung abgestimmt werden (Telefon 0651/718-2062; trierstehtzusammen@trier.de).

Produktion dieser Seite:
Sabine Ganz, Rainer Neubert

Anzeige