

Was wird aus der Weststrecke der Bahn?

Auf der Weststrecke in Trier sollen 2024 wieder Personenzüge fahren. Dazu ist ein wichtiger Planungsschritt erfolgt. Doch bringen die Hochwasserschäden an den Gleisen durch die Eifel Verzögerungen bei dem auch für das Saartal bedeutenden Nahverkehrsprojekt? Wir haben nachgefragt.

VON RAINER NEUBERT

TRIER/KONZ/SAARBURG Eine schnellere und regelmäßige Zugverbindung zwischen Wittlich, Trier und Luxemburg. Mit der Reaktivierung der Weststrecke für den Personennahverkehr soll das ebenso realisiert werden wie das stündliche Linienangebot zwischen Trier-Ehrang, Konz und Saarburg. 2016 wurden die Pläne dafür und die notwendigen neuen Haltepunkte erstmals vorgestellt. Da war von einer Eröffnung im Jahr 2019 die Rede. Mehrfach musste dieser Wunschtermin verschoben werden. Ende 2024, so die aktuellste Prognose, sollte es so weit sein. Doch dann kam die Flutkatastrophe im Juli, mit massiven Schäden an der wichtigen Bahnstrecke durch die Eifel nach Köln.

SPNV Nord Für die Fahrpläne auf der Strecke ist der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) zuständig. Lieber heute als morgen würde Verbandsdirektor Thorsten Müller dort moderne und leise Züge fahren lassen. Einen schnelleren Fortschritt hatt er mehrfach



Mit dem Personenzug auf der Weststrecke unterwegs, kurz vor der Kaiser-Wilhelm-Brücke: Bei einer Nostalgiefahrt 2017 war das ausnahmsweise möglich. Ab Dezember 2024 soll es mit modernen Zügen zur stündlichen Routine werden.

FOTO: ARCHIV/RAINER NEUBERT

angemahnt. „Wir haben in einigen Tagen ein erneutes Abstimmungs-gespräch mit der DB Netz AG“, sagt er auf TV-Anfrage. Müller ist optimistisch: „Bislang ist nicht erkennbar, dass die Hochwasserzerstörungen die Inbetriebnahme der Weststrecke gefährden.“

Die DB Netz sei glücklicherweise ein derart großes Unternehmen, das solche Situationen bundesweit häufiger durchstehen müsse und auch könne. „Bei der Eifelstrecke ist nach unserem Kenntnisstand schon im Herbst mit dem Start der Bauarbeiten zu rechnen. Die Bauarbeiten an der Weststrecke starten deutlich später. Wir gehen gegenwärtig immer noch davon aus, dass die Weststrecke uns spätestens im Dezember 2024 zum Fahrplanwechsel zur Verfügung steht.“

Deutsche Bahn Eine Sprecherin der Deutschen Bahn bestätigt diese Vermutung: „Die DB arbeitet auf Basis der bisherigen Festlegungen gemäß Planfeststellungsverfahren an der weiterführenden Planung der Verkehrsstationen“, sagt sie im Gespräch mit unserer Zeitung. Dabei stimme sich die DB fortlaufend mit der Stadt und anderen an der Planung Beteiligten ab. Und welchen Einfluss haben die Hochwasserschäden auf der Eifelstrecke? „Derzeit sind keine Einflüsse bekannt oder zu erwarten“, lautet die klare Antwort.

Nach Angaben der Deutschen Bahn gab es im Planfeststellungsverfahren auch keine wesentlichen Änderungen an der Planung. Demnach bleibt es bei den neuen Haltepunkten Ehrang-Hafenstraße, Trier-Pallien (Kaiser-Wilhelm-Brücke), Trier-West (Römerbrücke), Trier-Euren, Trier-Zewen und Kreuz Konz. „Die DB führt die Baumaßnahmen in den Jahren 2023/2024 durch.“ Der Bahnhof Ehrang, der im Gegenzug zu der neuen Verkehrsstation in der Hafenstraße stillgelegt wird, werde 2025 rückgebaut. Klare Aussage: „Die Strecke geht zum Fahrplanwechsel Dezember 2024 für den Schienenpersonennahverkehr in Betrieb.“

Zu den Kosten will die Deutsche Bahn sich aktuell nicht äußern, da die Gespräche darüber mit dem Land noch nicht abgeschlossen

seien. Im Sommer 2020 war von 42 Millionen Euro für die neuen Haltepunkte die Rede. Weitere 38 Millionen Euro, so die Einschätzung damals, werde die Reaktivierung der Schienentrasse und die Erneuerung der Gleisverbindung von der Hafensstraße auf die Westtrasse kosten. Den Großteil dieser Summen soll das Land Rheinland-Pfalz tragen.

Stadt Trier Die Stadt Trier muss sich nicht an diesen Kosten beteiligen. Für die Umfeldmaßnahmen an den fünf neuen Haltepunkten im Stadtgebiet ist sie allerdings zuständig. Gemeint sind damit zum Beispiel hochwertige Radabstellanlagen, barrierefreie Zugänge, digitale Informationsangebote zu verbesserten ÖPNV-Anschlussmöglichkeiten und – in Euren und Ehrang-Hafenstraße – Park&Ride-Plätze. Die Kosten dafür wurden in einer Untersuchung des Landes vor vier Jahren auf etwa 4,4 Millionen Euro geschätzt, dürften sich aber inzwischen deutlich erhöht haben.

Besonders weit sind die vorbereitenden Maßnahmen der Stadt im Bereich des zukünftigen Haltepunkts Trier-West. Beim Bau des Kreisverkehrs Römerbrücke, der nur 50 Meter entfernt liegt, entstehen barrierefreie Bushaltestellen und Fußgängerquerungen. Der Zugang zum Bahnhof, Radabstellanlagen und die Platzgestaltung stehen nach Angaben von Rathausprecher

Michael Schmitz ab 2023 auf dem Bauprogramm der Stadt.

In Pallien hat die Stadt die Fläche des ehemaligen Autohauses Buschmann erworben. Dort soll die ergänzende Infrastruktur für den Haltepunkt an der Kaiser-Wilhelm-Brücke entstehen. Zu der neuen Bahnstation und der dort geplanten Aufzugs- und Treppenanlage soll ein Fußgängerübergang mit Ampel gebaut werden. Für Radfahrer ist eine Wegeführung vom Moselradweg über die verbreiterte Rampe der Bitburger Straße zur Kaiser-Wilhelm-Brücke geplant. Sie wird auch Teil der Pendleradroute Schweich-Trier – Konz sein. „Die Maßnahmen im unmittelbaren Zusammenhang der Erschließung der Haltepunkte sollen Ende 2024 zum Start der Reaktivierung der Weststrecke fertiggestellt sein“, sagt Michael Schmitz. Bei größeren Projekten wie der Rampe über dem Buschmann-Gelände könne es allerdings länger dauern.

Kreuz Konz Der Haltepunkt Kreuz Konz ist ebenfalls Teil der Planung für die Wiederbelebung der Weststrecke. Dort will die Bahn 1,2 Millionen Euro investieren, um unter anderem ein zweites Gleis und einen zusätzlichen Bahnsteig zu bauen. Notwendig ist dieses Projekt, damit dort Züge halten können, die aus Richtung Saartal kommen und künftig über die Mosel und die Trierer Westtrasse Richtung Ehrang fahren können.

MEINUNG

Der Glaube stirbt zuletzt

Geführt ist das Projekt, wieder Personenzüge auf die Weststrecke zu bringen, bereits jetzt eine fast unendliche Geschichte. Ankündigungen, Verschiebungen, neue Planungsvorgaben, ein sich ewig hinziehendes Planfeststellungsverfahren ... Wie können sich fünf Jahre doch hinziehen. Tatsächlich sind 2016 mit ziemlich großem Tamtam die Pläne vorgestellt worden, die nun – trotz der enormen Hochwasserschäden auf den ungleich wichtigeren Gleisen durch die Eifel – tatsächlich bis zum Dezember 2024 umgesetzt sein sollen.

Wer's glaubt, wird selig - so lautet ein gern genutzter Spruch, um größte Zweifel zu formulieren. Ganz so schlimm sollte es bei dem für den Trierer Westen, alle Luxemburg-Pendler zwischen Wittlich und Landesgrenze und auch für die Menschen an der Saar bedeutsamen Verkehrsprojekt nicht sein. Doch je näher das Jahresende 2022 rückt, desto größer scheint die Herausforderung, dass alle neuen Haltepunkte bis dahin fertig werden.

Wer denkt beim Blick auf das Megaprojekt Haltepunkt Kaiser-Wilhelm-Brücke nicht an die Geisterbaustellen der Bahn bei diversen Unterführungen an West- und Oststrecke? Die sollten auf keinen Fall als Maßstab für das Bautempo gelten, das bald notwendig sein wird, um die beiden neuen Regionalbahnlinien zur Vorweihnachtszeit in drei Jahren auf den neuen Weg zu bringen.

Der Glaube stirbt zuletzt. Wie sehr die Wiederbelebung der Gleise den Trierer Westen aufwertet, ist jedenfalls bereits jetzt an den Neubauprojekten dort zu erkennen. Die werden zu Preisen vermarktet, die bei jedem „normalen“ Trierer-Wester Schwindel erzeugen. r.neubert@volksfreund.de



Rainer Neubert

INFO

Die beiden neuen Linien für die Weststrecke

Die Züge auf der Weststrecke werden von der DB Regio betrieben. Verantwortlich für den Fahrplan ist der Zweckverband SPNV-Nord. Zu mindest eine der beiden neuen Linien, die Verbindung zwischen Wittlich, Trier und Luxemburg (**RB 83**), ist bereits in Betrieb. Die Züge fahren im Stundentakt, müssen allerdings bis zur Fertigstellung der

Westtrasse den Umweg über den Hauptbahnhof auf der östlichen Moselseite nehmen. Die zweite Linie, die **RB 84** (Saarburg – Konz – Trier-West – Trier-Hafenstraße) soll ebenfalls im Stundentakt fahren, ist noch nicht in Betrieb. Es macht nach Angaben des SPNV Nord keinen Sinn, diese Linie ersatzweise ebenfalls über den Hauptbahnhof Trier zu führen, da der Abschnitt zwischen Konz und Trier-Hauptbahnhof bereits gut abgedeckt sei.