Eisenbahnbrücke Trier-West - Bäume müssen für Neubau weichen

Mit der Winterruhe ist es bald vorbei. Besonders im Trierer Westen geht es in ein paar Tagen weiter mit Straßenbauarbeiten. Dort werden 19 Millionen Euro verbaut. Auch an anderer Stelle steckt die Stadt Trier viel Geld in die Verkehrsinfrastruktur.

VON HARALD JANSEN

Die alte Brücke über die Bahngleise ist in einem so schlechten Zustand, dass sie ersetzt werden muss. Foto rechts: Aktuell endet der Asphaltbelag der neuen Verbindungsstraße in der Nähe der Eisenbahnüberführung. Nun wird weitergebaut. Dafür müssen Gebäude (rechts im Bild) abgerissen werden. FOTOS (2): HARALD JANSEN

TRIER-WEST Der Winter ist beim Straßenbau normalerweise die Zeit, wo es auf vielen Baustellen manchmal gar nicht vorangeht. Im Trierer Westen ist das anders. Denn dort drängt die Zeit. Bis Ende 2024 will die Stadt dort 19 Millionen Euro verbaut haben. Denn dann sollen wieder regelmäßig Personenzüge auf der Weststrecke zwischen Ehrang und Zewen fahren.

Mitte Januar beginnen nach Auskunft der Stadtverwaltung die Arbeiten für die neue Brücke über die Weststrecke und die neue Verbindungsstraße zwischen dem Römerbrückenkopf-Kreisel und der Eurener Straße. Michael Schmitz, Sprecher der Stadtverwaltung Trier: „Das ist eines der größten Straßenbau- und Brückenbauprojekte der vergangenen Jahre.“ Rund elf Millionen Euro wird es kosten, die bisherige, in die Jahre gekommene Konstruktion zu ersetzen. Verwaltungssprecher Ralph Kießling ergänzt, dass für den Neubau der Eisenbahnüberführung in der zweiten Januarhälfte die ersten vorbereitenden Arbeiten mit kurzzeitigen Sperrungen geplant sind.

Baumfällungen nötig Die Sperrungen sind nötig, da rund zwei Dutzend Bäume gefällt werden müssen, die an den Auffahrten auf der westlichen Seite direkt neben der Fahrbahn in der Böschung stehen. Da sich die Fahrbahn aufgrund der neuen Fahrradstreifen im Vergleich zum Ist-Zustand verbreitert und die Rampen an die neue Höhenlage der Brücke angepasst werden müssen, können die Bäume nicht erhalten bleiben. Die Fällarbeiten werden zeitlich vorgezogen, da diese nur außerhalb der Nist- und Brutzeiten der Vögel erlaubt sind.

Für die Rodungsarbeiten wird die Rampe aus Richtung Eurener Straße ab Montag, 16. Januar, ab der Einmündung Über Brücken gesperrt. Die Umleitung führt über die Rampe Hornstraße. Am 23. Januar wechseln die Arbeiten auf die Rampe aus Richtung Hornstraße, die ab der Zufahrt zum DM-Markt gesperrt wird. Die Umleitung erfolgt über die Rampe Eurener Straße. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Samstag, 28. Januar.

Als weitere vorbereitende Maßnahme wird eine provisorische Fußgängerbrücke über die Bahngleise errichtet. Fußgänger müssten sonst auf der Strecke von der Innenstadt/Römerbrücke nach Trier-West für mehrere Jahre sehr große Umwege in Kauf nehmen. Das Provisorium wird etwa auf Höhe des DM-Markts an der Hornstraße errichtet und soll mit einem Aufzug ausgestattet werden.

Bau der Verbindungsstraße Nahezu unbemerkt, da ohne größere Auswirkungen auf den Verkehr, schreitet hingegen der im vergangenen Jahr begonnene Bau der Verbindungsstraße voran. Im Bereich des geplanten Verkehrskreisels an der Ecke Eurener-, Horn- und Markusstraße ist die neue Straße bereits asphaltiert. Derzeit endet der Straßenbelag in der Nähe der Eisenbahnüberführung. Nun geht es weiter mit den Arbeiten. Die Straße wird bis auf das Gelände des früheren Eisenbahnausbesserungswerks weitergeführt. Dort ist bereits eine Anbindung an den Kreisel in der Straße Im Speyer vorhanden.

Laut Stadtverwaltung belaufen sich die Kosten für das Projekt auf rund acht Millionen Euro. Teil der Arbeiten ist der Abriss von früher gewerblich genutzten Hallen unweit des E-Centers. Der Abriss soll in der zweiten Januarhälfte beginnen und bis Mitte März abgeschlossen sein. Die Grundstücke, auf denen die Hallen stehen, werden teilweise für die Trasse der neuen Straße benötigt. Ein anderer Teil wird später Teil der neuen Mitte von Trier-West.

Möglich ist der Bau der Verbindungsstraße und der neuen Mitte für den Stadtteil, weil die Bahn einen Teil der früheren Trasse aufgegeben hatte. Wo früher Gleise lagen, sollen später Autos fahren. Die Bahn ist auch Grund dafür, dass die Arbeiten für die Straße und die neue Brücke zu einem bestimmten Termin fertig werden müssen. Schließlich muss auch während der Baumaßnahmen gewährleistet sein, dass weiter Züge auf der Weststrecke fahren können. Das bedeutet auch, dass beispielsweise der Ausbau der alten und der Einbau der neuen Brückenkonstruktion nur während vorher festgelegten Zeiten möglich ist.

Weitere Verkehrsprojekte Neben diesen beiden Großprojekten wirken andere städtische Verkehrsprojekte für dieses Jahr nahezu bescheiden. Die Verwaltung nennt als größere Vorhaben mit einem Volumen von rund zwei Millionen Euro die weiteren Arbeiten an der Radachse zwischen dem Hauptbahnhof und Trier-Nord, den dritten Abschnitt der Arbeiten in den Seitengassen der Niederstraße in Trier-Ehrang sowie den achten Bauabschnitt bei den Straßensanierungen im Stadtteil Mariahof. Ebenfalls ein großes Projekt ist der sogenannte Endausbau der Infrastruktur im Filscher Baugebiet BU 14.

Natürlich stehen auch auf den Straßen im Kreis Trier-Saarburg wieder zahlreiche Bauprojekte an. Nach Auskunft von Hans-Michael Bartnick, stellvertretender Dienststellenleiter des Landesbetriebs Mobilität, sind verlässliche Aussagen über die Projekte derzeit noch nicht möglich. Unter anderem deshalb, weil der Kreistag Trier-Saarburg erst Mitte Februar über das sogenannte Kreisstraßenbauprogramm abschließend abstimme. Zudem stehen erst für Mitte Februar Haushaltsbesprechungen mit Bund und Land an. Was jedoch fest steht, ist die für das Frühjahr geplante Sanierung der Fahrbahn der Bundesstraße 51 zwischen Neuhaus und Sirzenich.

INFO

Warum eine neue Brücke her muss

Die Eisenbahnüberführung wurde laut Stadtverwaltung Trier bei der bisher letzten Bauwerksprüfung mit der Note 3,5 bewertet. Ab Note 4 müsste die Brücke aus Sicherheitsgründen für den Verkehr gesperrt werden. Die schlechte Bewertung führte dazu, dass bereits jetzt Schwerlastverkehr ab 7,5 Tonnen die Brücke nicht mehr befahren darf. Davon betroffen sind auch die Stadtbuslinien 1 und 81. Neben dem Brückenbauwerk aus Stahlbeton werden auch die Widerlager und die drei Auffahrtsrampen inklusive Stützmauern aus Richtung Eurener Straße, Hornstraße und Luxemburger Straße erneuert. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die neue Brücke 70 Zentimeter über dem bisherigen Niveau liegt, um den Sicherheitsabstand zu den Oberleitungen der Bahnlinie einzuhalten. Der Querschnitt der Fahrbahn gliedert sich in zwei 3,25 Meter breite Fahrstreifen mit beidseitigem Angebotsstreifen für Radfahrerinnen und Radfahrer (1,85 Meter) und 2,50 Meter breiten Gehwegen. Auf den westlichen Auffahrten sind begrünte Verkehrsinseln und Querungsstellen vorgesehen.