

# Verkehrsleitbild

der Industrie- und Handelskammer Trier



## INHALTSVERZEICHNIS

1.	Mobilität ist Zukunft – Zukunft braucht Mobilität .....	3
2.	Straßenverkehr: Straßenausbau vorantreiben .....	8
2.1	A 1–Lückenschluss zwischen AS Kelberg – AS Blankenheim .....	9
2.2	B 50 neu mit Hochmoselübergang und vierstreifiger Ausbau B 327/B 50 zwischen Longkamp und Flughafen Frankfurt–Hahn .....	11
2.3	B 51 neu: Westumfahrung Trier .....	13
2.4	A 64: Nordumfahrung Trier .....	15
2.5	B 51: Dreistreifiger und kreuzungsfreier Ausbau Trier (A 64) – AS Bitburg (A 60) .....	18
3.	Schienenverkehr: Schienennetz ausbauen .....	19
3.1	Infrastruktur Schiene .....	20
	Ausbau der Moselstrecke .....	20
	Ausbau der Saarstrecke .....	20
	Ausbau der Eifelstrecke als Direktverbindung nach Köln .....	20
	Eifelquerbahn .....	20
	Ausbau der Obermoselstrecke .....	21
	Weiterbau der Regionalbahn Trier .....	21
3.2	Nahverkehr .....	21
3.3	Fernverkehr .....	22
3.4	Güterverkehr .....	23
3.5	Erneuerung und Modernisierung von Bahnhöfen, Haltepunkten und Fahrzeugmaterial .....	23
4.	Luftverkehr: regionales Angebot verbessern und ausbauen .....	24
5.	ÖPNV attraktiver gestalten .....	25
6.	Binnenschifffahrt: Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraßen sicherstellen .....	26

## 1. Mobilität ist Zukunft – Zukunft braucht Mobilität

Die Mobilität in all ihren Facetten bestimmt unser Leben und prägt unsere Gesellschaft heute mehr denn je. Ein Verlust der Mobilität würde für viele Menschen eine deutliche Einschränkung ihrer Lebensqualität bedeuten. Auch für unsere moderne Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft ist die Mobilität von Personen, Gütern und Dienstleistungen unverzichtbar und sichert Deutschland die Teilhabe am langfristigen Wachstum der Weltwirtschaft auf globalisierten Märkten. Mobilität ist somit wesentliche Basis unseres heutigen Wohlstands und wichtige Voraussetzung für die Zukunft des Wirtschaftsstandorts Deutschland.

Ein leistungsfähiges System aus Straßen, Schienennetz, Flughäfen und Wasserstraßen ist die wesentliche Grundlage für die erreichte Mobilität unserer Gesellschaft. Doch die Vermeiden-Verlagern-Verteuern-Strategie der Verkehrspolitik der vergangenen Jahre, die chronische Unterfinanzierung des Verkehrswegehaushalts, zunehmende Konflikte mit den Belangen eines ausgeweiteten Natur- und Umweltschutzes und eine schwindende Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen in Teilen der Bevölkerung haben Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den letzten Jahren ins Stocken gebracht. Der Verkehrswegebau hinkt der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung daher seit Jahren hinterher.

### Verkehrspolitik läuft Entwicklung hinterher

Die Verkehrspolitik hat es in den vergangenen Jahrzehnten leider nicht geschafft, die drängenden Fragen einer nachhaltigen und vorausschauenden Verkehrspolitik zu beantworten. Trotz intensiver öffentlicher Diskussion und Befassung mehrerer Expertengremien mit dem Thema Infrastrukturfinanzierung im Vorfeld der letzten Bundestagswahl ist es bislang nicht gelungen, die seit Jahren chronische Unterfinanzierung des Verkehrswegehaushalts zu beenden. Während die Einnahmen aus dem KFZ-Verkehr in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht wurden und mit der Ökosteuern eine zusätzliche Abgabe eingeführt wurde, sind die Straßenbaumittel in Relation hierzu zurückgegangen. Insbesondere die Mineralölsteuer wird kaum noch als Wegeabgabe des Straßenverkehrs angesehen, sondern als allgemeine Verbrauchssteuer. Auch die 2005 eingeführte

entfernungsabhängige LKW-Maut wurde – entgegen ursprünglicher Aussagen – nicht zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt. Vielmehr hat der Bund die Investitionen in die Verkehrswege aus allgemeinen Haushaltsmitteln nach Einführung der Maut um über 2 Milliarden Euro gekürzt. Die Politik steht damit weiterhin in der Pflicht, über politische Lippenbekenntnisse hinaus eine solide Infrastrukturfinanzierung zu gewährleisten. Die ursprünglich für die aktuelle Legislaturperiode vorgesehenen zusätzlichen fünf Milliarden Euro zeigen zwar in die richtige Richtung, reichen aber angesichts von 7,2 Milliarden Euro, die laut Daehre-Kommission jährlich bundesweit für den Betrieb, Erhalt und Nachholbedarf unseres Bestandnetzes (ohne Berücksichtigung des Bedarfsnetzes, also der Neu- und Ausbaumaßnahmen) fehlen, bei weitem nicht aus. Fasst man die Finanzierungslücken für das Bestandsnetz und das Bedarfsnetz (Neu- und Ausbau des Bundesverkehrswegeplans 2003) zusammen, so ergibt sich laut einer aktuellen Untersuchung im Auftrag des DIHK (KE-Consult, 2015) eine jährliche Unterdeckung von 10,5 Milliarden Euro, bis zum Jahr 2030 gerechnet somit 157,8 Milliarden Euro. Das von der Bundesregierung inzwischen beschlossene Zukunftsinvestitionsprogramm und die damit verbundene Erhöhung der Mittel für den Verkehrshaushalt bis 2019 ist daher zu begrüßen, sollte mit Blick auf die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2015 jedoch auch über 2019 hinaus Bestand haben.



## Jährliche Finanzierungslücken im Bestands- und Bedarfsnetz nach Verkehrsträgern in Mio. Euro

	Bestandsnetz		Bedarfsnetz	Summe
	Erhaltung & Betrieb	Nachholbedarf	Neu- und Ausbau	
Straße gesamt	2500	2200	1270	5970
Bundesfernstraßen	800	500	1270	2570
Landesstraßen	450	300	k.A.	750
Kreis- und Gemeindestraßen	1250	1400	k.A.	2650
Schiene (+ ÖSPV / ÖPNV)	1480	500	1880	3860
Wasserstraße	330	220	140	690
<b>Summe</b>	<b>4310</b>	<b>2920</b>	<b>3290</b>	<b>10520</b>

Quelle: KE-Consult, DIHK (2015)

Laut einer aktuellen Studie im Auftrag des DIHK (KE-Consult, 2015) stehen den Einnahmen aus dem Verkehrsbereich in Höhe von bis zu 64,6 Milliarden Euro Ausgaben für die Infrastruktur (Straße, Schiene, Wasserwege) von insgesamt rund 31,4 Milliarden Euro gegenüber. Eine zusätzliche Belastung der Nutzer, zum Beispiel aus einer Erhöhung oder

Ausweitung der Maut, wird vor diesem Hintergrund von der regionalen Wirtschaft abgelehnt. Sofern die öffentliche Hand zusätzliche Einnahmen aus dem Verkehr generiert, müssen diese zweckgebunden und zusätzlich für Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden.

## Verteilung der Einnahmen aus dem Verkehrsbereich und Ausgaben für die Infrastruktur in Mio. Euro

	Gesamt	davon			
		Bund	Länder	Kommunen	Infrastrukturbetreiber
<b>Einnahmen</b>					
Energiesteuer Straße	33 300	33 300			
MwSt. auf Energiesteuer	6300	3364	2810	126	
Kfz-Steuer	8400	8400			
LKW-Maut	4400	4400			
Trassen-/ Stationsentgelte	5144				5144
Energiesteuer Schiene (+ MwSt.)	876	811	62	3	
Abgaben Schifffahrt	84	84			
<b>Summe (1)</b>	<b>58 204</b>	<b>50 359</b>	<b>2872</b>	<b>129</b>	<b>5144</b>
Anliegerbeiträge, Gebühren	5400			5400	
Bußgelder*	1000			1000	
<b>Summe (2)</b>	<b>64 604</b>	<b>50 359</b>	<b>2872</b>	<b>6529</b>	<b>5144</b>
<b>Ausgaben</b>	<b>31 400</b>	<b>14 780</b>	<b>1600</b>	<b>14 100</b>	<b>920</b>

\* Es wird unterstellt, dass die Bußgelder den kommunalen Haushalten zufließen

Quelle: KE-Consult, DIHK (2015)

### **Verfall der Infrastruktur stoppen und gezielt Engpässe beseitigen**

Die über Jahre hinweg unzureichenden Investitionen in den Erhalt unserer Verkehrswege haben über alle Verkehrsträger hinweg zu einem erheblichen Sanierungsstau geführt. Die aktualisierte Erhaltungsbedarfsprognose des Bundesverkehrsministeriums aus dem Jahr 2012 kommt zu dem Ergebnis, dass bei zwölf Prozent der Bundesautobahnen und bei 24 Prozent der Bundesstraßen in den nächsten fünf Jahren Substanz verbessernde Maßnahmen notwendig sind. Von den Straßenbrücken sind nach Angaben der Gutachter 13 Prozent der Brücken an Autobahnen und sieben Prozent der Brücken an Bundesstraßen in einem kritischen Zustand. Die Zahlen unterstreichen damit den Handlungsbedarf bei der Erhaltung. Die möglichen Konsequenzen vernachlässigter Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen zeigen sich nicht zuletzt an prominenten Beispielen wie der Leverkusener Brücke und Rader Hochbrücke, die aufgrund von Schäden kurzfristig gesperrt werden mussten. Eine stärkere Berücksichtigung des Erhalts beim neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 ist daher auch aus Sicht der Wirtschaft ein richtiger Schritt.

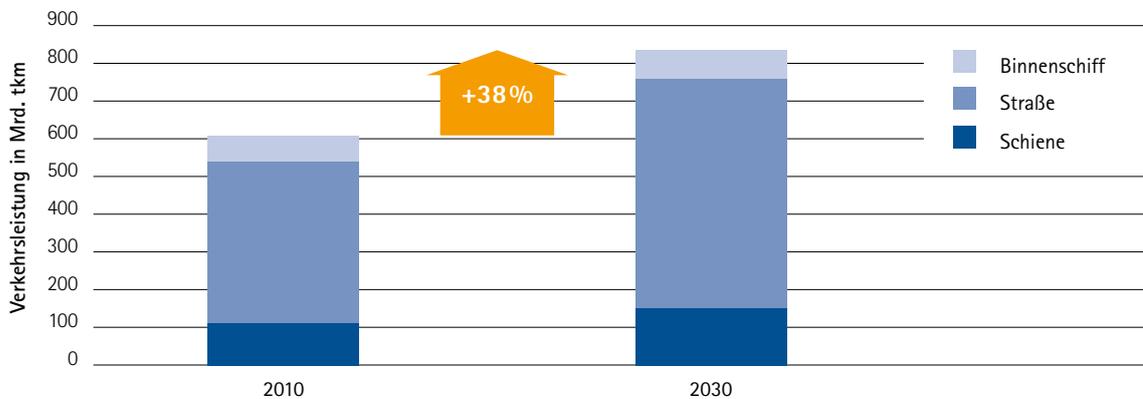
Mit Blick auf den weiterhin stark wachsenden Güterverkehr muss allerdings auch in Zukunft der notwendige Ausbau der Infrastruktur im Blick behalten und insbesondere Engpässe und Lücken im Netz zügig aufgelöst beziehungsweise geschlossen werden. Die für den Bundesverkehrswegeplan 2015 vorgesehene Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten, die sich am tatsächlichen Bedarf und der Bedeutung der Maßnahmen orientieren soll, ist in diesem Zusammenhang grundsätzlich zu begrüßen. Neben den zentralen Fernverkehrsverbindungen sollten jedoch auch künftig regional bedeutende Projekte berücksichtigt werden können, selbst wenn im Einzelfall ein niedrigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis gegeben ist. Ein Teil der Infrastrukturmittel sollte daher weiterhin den Regionen zur Verfügung gestellt werden.

### **Verkehr und Umwelt**

Dass Finanzmittel alleine nicht ausreichen, um einen bedarfsgerechten Infrastrukturausbau zu gewährleisten, zeigte sich 2009 bei den von der Bundesregierung verabschiedeten Konjunkturpaketen. Eine Vielzahl strategisch wichtiger Projekte hätte durch die zusätzlichen Mittel angeschoben werden können, es mangelte jedoch an einer rechtskräftigen Planung. Neben der wachsenden Problematik unzureichender Personalkapazitäten in den Planungsbehörden, erweisen sich insbesondere die gestiegenen Natur- und Umweltschutzaufgaben zunehmend als nur schwer zu überwindende Hürde auf dem Weg zum Baurecht. Planungsverfahren für Neubauvorhaben dauern dadurch nicht selten Jahrzehnte, häufig verzögert durch jahrelangen Rechtsstreit. Heute stellen nicht zuletzt diverse EU-Richtlinien sicher, dass die Belange der biologischen Vielfalt bei der Planung zu beachten sind. Dieses stellen wir nicht in Frage, Zweifel an den Instrumenten erscheinen jedoch zunehmend berechtigt, denn sie hemmen, verteuern oder verhindern zu viele notwendige Investitionen. Die Regelung schießt weit über das Ziel hinaus.

Dies zeigt auch die Entwicklung zentraler Projekte in der Region Trier. Gerade die beiden aus Sicht der Wirtschaft bedeutsamsten Infrastrukturprojekte A 1-Lückenschluss und B 50 neu stellen die Planer aufgrund der gestiegenen Natur- und Umweltschutzaufgaben vor äußerst komplexe Herausforderungen. Während bei der geplanten B 50 neu mit Hochmoselübergang das Baurecht nach einem langjährigen Rechtsstreit um die Beachtung naturschutzfachlicher Belange dank einer aufwendigen Nachbesserung der Planung endlich zugesprochen werden konnte und mit einer voraussichtlichen Fertigstellung im Jahr 2018 der Brückenschlag von der Eifel in den Hunsrück und das Rhein-Main-Gebiet in greifbare Nähe rückt, gestaltet sich die Baurechtsbeschaffung beim A 1-Lückenschluss aufgrund der naturschutzfachlichen Auflagen auch nach jahrelanger Planung weiterhin sehr zäh. Der Abschluss der Planfeststellungsverfahren ist ebenso wie die vollständige Realisierung des Projekts weiterhin nicht endgültig gesichert.

## Prognose: Güterverkehr plus 38 Prozent bis 2030



Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030, eigene Darstellung

### Expandierender Verkehr verlangt eine schnelle Lösung

Gelingt es nicht, zu einem vernünftigen Kompromiss zwischen Umweltschutz und wirtschaftlichen Notwendigkeiten zu gelangen sowie die finanzielle Basis für eine vorausschauende Verkehrswegeplanung zu legen, steht der Verkehr und damit der Wirtschaftsstandort Deutschland vor erheblichen Problemen. Von 1996 bis 2006 wuchs die Güterverkehrsleistung auf Straße, Schiene und Wasserwegen um 45 Prozent. Die aktuellen Prognosen des Bundesverkehrsministeriums zum Bundesverkehrswegeplan 2015 sehen zwischen 2010 und 2030 einen weiteren Anstieg der Güterverkehrsleistung von 38 Prozent voraus. 73 Prozent des Güterverkehrs werden dabei 2030 auf der Straße abgewickelt. Die Straße ist und bleibt damit absehbar im Güterverkehr und auch im Personenverkehr der mit Abstand bedeutendste Verkehrsträger.

### Engpässe zügig beheben!

Die Verkehrspolitik steht in Deutschland, aber auch auf europäischer Ebene, in Anbetracht der aufgezeigten Probleme vor großen Herausforderungen. Ohne ausreichende Infrastrukturfinanzierung wird sich die Schere zwischen Investitionen und Verkehrsentwicklung in den kommenden Jahren immer weiter öffnen und der Verkehrswegebau damit der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung auch in Zukunft hinterher laufen beziehungsweise für diese zunehmend ein gefährlicher Engpass werden.

Bereits heute stößt unser Verkehrsnetz an einigen Stellen an seine Grenzen. Im Schienennetz sind zahlreiche Knoten verstopft; auf vielen Hauptstrecken sind die Kapazitätsgrenzen erreicht. Die Luftverkehrsdrehkreuze können nicht mehr alle Slots bedienen und der uneinheitliche europäische Luftraum produziert Umwege und Warteschleifen. Auch das Wasserstraßennetz weist Engpässe auf. Sie schränken die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt ein, deren Kapazitätsreserven daher nicht genutzt werden können. Wie der vom DIHK veröffentlichte Stau-Atlas zeigen konnte, waren bereits 2009 zudem fast 1000 Kilometer des deutschen Autobahnnetzes überlastet. Das waren etwa acht Prozent des Gesamtnetzes von 12 531 Kilometern, Tendenz weiter steigend. Auf 215 km des Autobahnnetzes besteht schon jetzt die Gefahr eines Verkehrsinfarktes – zu Lasten der Bürger und der Wirtschaft. Denn Staus verursachen erhebliche Kosten durch Zeitverluste, die Notwendigkeit der Vorhaltung zusätzlicher Fahrzeuge und die Erschwernisse bei Produktionsprozessen, die eine pünktliche Anlieferung erfordern.

Mit dem Stau-Atlas hat der DIHK bereits erste Prioritäten aufgezeigt, wo deutschlandweit Autobahnen zügig ausgebaut werden müssen, damit der Verkehr auch künftig noch rollt. Die aus Sicht der Wirtschaft der Region Trier wichtigsten Infrastrukturprojekte, die die Verkehrsinfrastruktur der Region Trier an die heutige Verkehrsbelastung anpassen und fit für die zu erwartenden Bedarfe machen sollen, hat die IHK Trier im vorliegenden Verkehrsleitbild zusammen-



## 2. Straßenverkehr: Straßenausbau vorantreiben

Die Region Trier kann als Drehscheibe der europäischen Straßenverkehrsachsen bezeichnet werden. Die Verteilfunktion obliegt insbesondere unserem Nachbarn Luxemburg. Der Straßenverkehr hat hier die Möglichkeit, sich in Richtung Nordwesten,

Nordosten und Süden Europas zu verteilen. Diese Drehscheibe funktioniert nur dann, wenn auf allen Seiten entsprechende Maßnahmen zur Autobahnanbindung getroffen und Lücken geschlossen werden. Dazu zählen folgende Projekte:

### **A 1 Lückenschluss AS Kelberg – AS Blankenheim**

### **B 50 neu mit Hochmoselübergang und vierstreifiger Ausbau B 327 / B 50 zwischen Longkamp und Flughafen Frankfurt-Hahn**

### **B 51 neu: Westumfahrung Trier**

### **A 64: Nordumfahrung Trier**

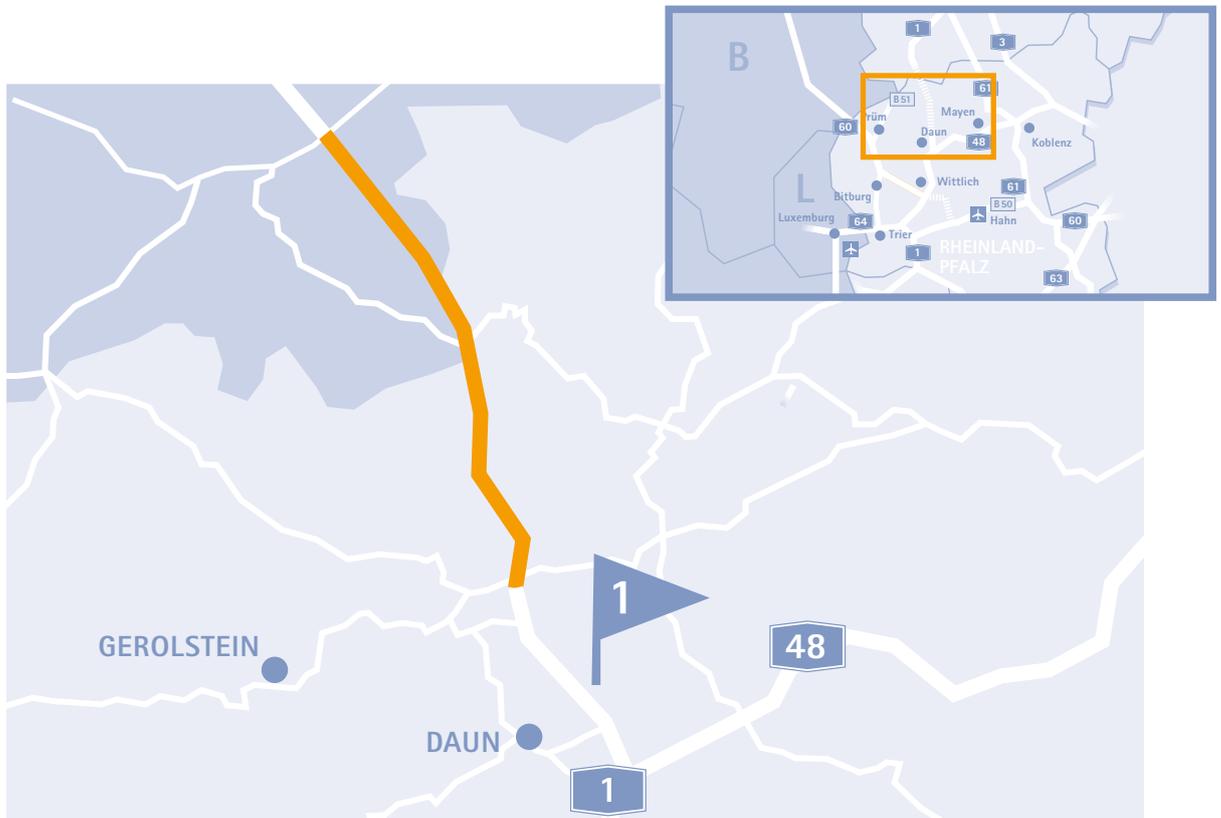
**Kurzfristig:** Ausbau der vorhandenen Streckenführung via Ehrang auf vier Fahrstreifen, insbesondere durch Ausbau der Biewerbachtalbrücke. Möglichkeiten zur Optimierung der Leistungsfähigkeit der bereits überlasteten Ehranger Brücke und der Anschlussstelle B 52 / A 602 sind zu prüfen und ggf. umsetzen.

**Mittelfristig:** Nordumfahrung Trier mit Anbindung an die A 1

### **B 51: Dreistreifiger und kreuzungsfreier Ausbau Trier (A 64) – AS Bitburg (A 60)**



## 2.1 A 1-Lückenschluss zwischen AS Kelberg – AS Blankenheim



### Bedeutung

Der von der regionalen Wirtschaft und der IHK seit über 40 Jahren geforderte A 1-Lückenschluss würde für die Region zu einer erheblichen Verbesserung der Erreichbarkeit der Hauptabsatzgebiete in Nordrhein-Westfalen führen und eine unterbrechungsfreie Autobahnverbindung von Lübeck bis Spanien ermöglichen. Nur noch etwa 25 km fehlen, um die Verkehrsinfrastruktur in der Eifel erheblich zu verbessern und damit die Wettbewerbsfähigkeit der in der Region angesiedelten Unternehmen maßgeblich zu stärken, da diese in der Vergangenheit besonders durch die ineffiziente Infrastruktur belastet waren.

Wenn die A 1 und die A 60 durchgehend befahrbar sind, werden diese über 60 Prozent des regionalen Güterverkehrs aufnehmen und abwickeln. Insbesondere auf den nahezu parallel verlaufenden Fernverkehrsstrecken A 61 und B 51 würde der A 1-Lückenschluss eine deutliche Entlastung bewirken. So würde die A 61 durch die Verlagerung der Übereckbeziehung A 61 – A 48 laut vorliegenden Prognosen um rund 7000 bis 8000 KFZ/24h entlastet werden. Die B 51 würde um rund 3700 KFZ/24h entlastet werden.

Verkehrsbelastung			
	KFZ in 24h 2008	Prognose 2025	Kosten in Mio. Euro
AD Vulkaneifel – AS Daun	5000	33 000	insgesamt ca. 417 Mio. Euro 197 Mio. Euro (Kelberg-Adenau) ca. 216 Mio. Euro (Blankenheim-Adenau) (Stand 2014)
AS Daun – AS Gerolstein		26 800	
AS Gerolstein – AS Kelberg		25 100	
AS Kelberg – AS Adenau		23 600	
AS Adenau – AS Lommersdorf		26 200	
AS Lommersdorf – AS Blankenheim		29 800	

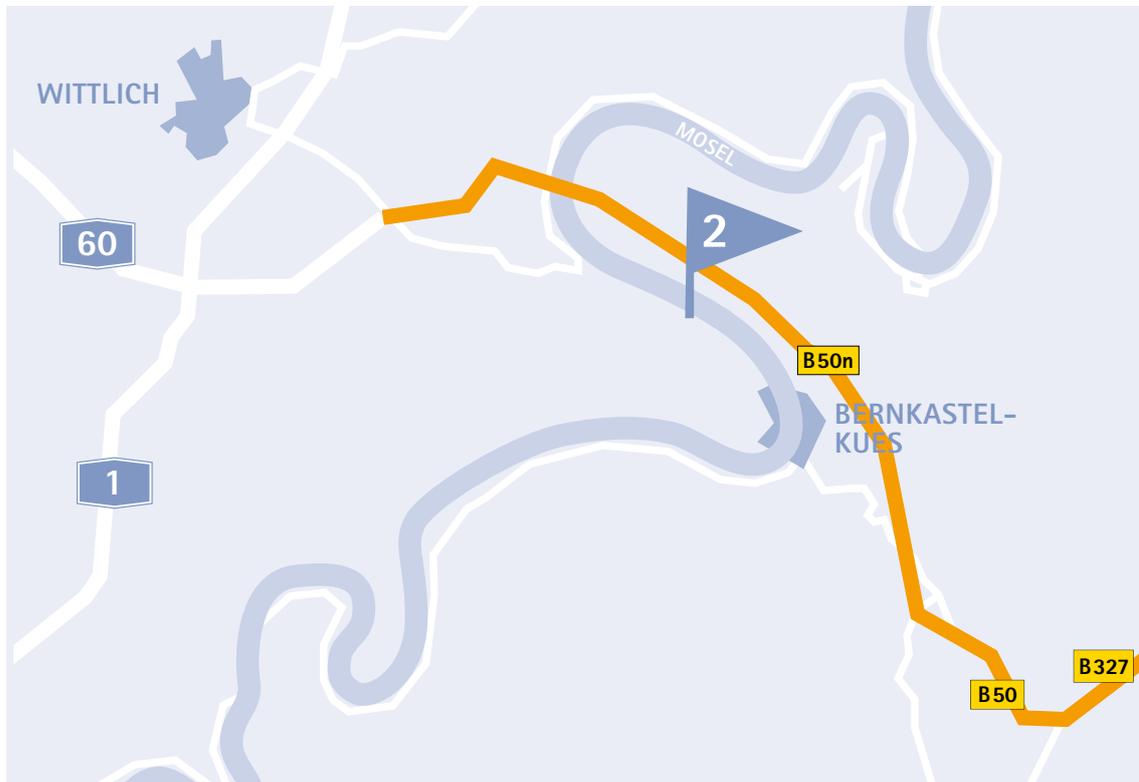
Planungsstand			
	Länge in km	Bundesverkehrswegeplan 2003	Bundesverkehrswegeplan 2015
AS Adenau – AS Kelberg	10	VB, neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Plaungsauftrag	Angemeldet
AS Lommersdorf – AS Adenau	4	VB, neue Vorhaben	Angemeldet
AS Blankenheim – AS Lommersdorf	9,3	VB, neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Plaungsauftrag	Angemeldet

Sachstand	
AS Daun – AS Kelberg:	fertiggestellt
AS Lommersdorf – AS Blankenheim:	Baurechtsbeschaffung, Planfeststellungsverfahren läuft seit 2012
2012 fordern 36 000 Bürger in einer Unterschriftensammlung die <b>Fertigstellung der A 1!</b>	
AS Kelberg – AS Adenau:	Baurechtsbeschaffung, Beginn Planfeststellungsverfahren 2015 vorgesehen
AS Adenau – AS Lommersdorf:	Baurechtsbeschaffung, Beginn Planfeststellungsverfahren 2016 vorgesehen

### Forderungen der Wirtschaft

- Umgehende Baurechtsbeschaffung
- Schnellstmögliche Realisierung des Lückenschlusses
- Lückenschluss auch auf NRW-Seite stärker vorantreiben

## 2.2 B 50 neu mit Hochmoselübergang und vierstreifiger Ausbau B 327 / B 50 zwischen Longkamp und Flughafen Frankfurt-Hahn



### Bedeutung

Mit dem Bau des Hochmoselübergangs und der vierspurigen B 50 neu zwischen der A 1 / A 60 bei Wittlich und Longkamp erfolgt derzeit die Realisierung eines der größten Straßenbauvorhaben in Deutschland. Das Projekt ist Teil einer großräumigen europäischen West-Ost-Achse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und Südwestdeutschland verbinden soll. Für weite Teile von Rheinland-Pfalz und insbesondere die Region Trier bietet sich damit absehbar die Chance auf eine deutliche Aufwertung ihrer Verkehrsinfrastruktur und Standortqualität. Hiermit wird nicht nur eine Verknüpfung mit dem Rhein-Main-Gebiet, der Landeshauptstadt Mainz und dem Flughafen Frankfurt/Main hergestellt, sondern ebenso eine Anbindung an die für die Wirtschaft bedeutsamen ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen). Dies ermöglicht eine engere wirtschaftliche Verflechtung mit dem Saar-Lor-Lux- und BeNeLux-Raum und auch eine Vernetzung der Luft-

verkehrsstandorte Frankfurt-Hahn, Frankfurt/Main, Lüttich und Luxemburg. Für die gesamte Region, insbesondere jedoch für den Industriestandort Wittlich, werden von der Verbindung wichtige Impulse für die wirtschaftliche Weiterentwicklung erwartet.

Durch die Bündelung von Fernverkehrsbeziehungen sowie regionalen Verkehren auf der B 50 neu werden sich die Entlastungswirkungen insbesondere im nachgeordneten Netz sowie in den Ortsdurchfahrten bemerkbar machen. Außer einer massiven Entlastung der Ortslage Wengerohr verteilt sich die Entlastung auf die Ortslagen in der Fläche in einer Größenordnung von 400 bis 3700 KFZ/24h. Der Hochmoselübergang, als 1700 m lange und 160 m hohe Brücke, ist dabei die Grundlage für die Entlastung der Moseltalgemeinden vom Durchgangsverkehr. Mit der durchgehenden Verbindung von den ARA-Häfen ins Rhein-Main-Gebiet wird auch die linksrheinische A 61 entlastet.

Um eine durchgehende Leistungsfähigkeit der Strecke zu gewährleisten und damit Entlastungseffekte voll ausschöpfen zu können, ist eine durchgehende Vierstreifigkeit der gesamten Strecke zu gewährleisten. Hierzu sind die noch zweistreifigen Abschnit-

te der B50/B327 zwischen Longkamp und dem Flughafen Frankfurt-Hahn umgehend auszubauen. Mittelfristig ist zudem auch ein Ausbau des bislang zweistreifigen Streckenabschnitts zwischen belgischer Grenze und der AS Prüm sicherzustellen.

Verkehrsbelastung			
	KFZ in 24h 2008	Prognose 2025	Kosten in Mio. Euro
B 50, Platten – Zubringer mit Hochmoselbrücke		25 100 (bis zu 25% LKW-Anteil)	ca. 456 Mio. Euro Gesamtkosten (Stand 2014)
Zubringer – B 50 alt (Longkamp)	-	22 500	

Planungsstand			
	Länge in km	Bundesverkehrswegeplan 2003	Bundesverkehrswegeplan 2015
A 1 / A 60 – B 50 alt (Platten)	5,3	Vordringlicher Bedarf, laufende und fest disponierte Vorhaben	Bereits fertiggestellt
B 50 alt (Platten) – Zubringer B 53 neu	5,9	Vordringlicher Bedarf, laufende und fest disponierte Vorhaben	Laufende Vorhaben
Zubringer B 53 neu – B 50 alt (Longkamp)	13,8	Vordringlicher Bedarf, laufende und fest disponierte Vorhaben	Laufende Vorhaben
A 60 AS Winterspelt – AS Prüm	18,2	Weiterer Bedarf, neue Vorhaben	Angemeldet

Sachstand	
AS B 50 alt (Platten) bis B 50 alt (Longkamp):	Nach Abkehr von geplanter Privatfinanzierung (F-Modell) hat der Bund einer vollständigen Haushaltsfinanzierung zugestimmt. Am 27. April 2009 ist der Spatenstich für den 2. Bauabschnitt erfolgt.
A 1 / A 60 AK Wittlich bis AS B 50 alt (Platten)	wurde im Dezember 2014 fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben.
Die ursprünglich für 2016 geplante Freigabe	wurde auf frühestens 2018 verschoben.
Die Baukosten	haben sich um rund 81 Mio. Euro auf 456 Mio. Euro erhöht (Stand 2014).

### Forderungen der Wirtschaft

- Schnellstmögliche Fertigstellung der B 50 neu mit Hochmoselübergang
- Durchgehend vierstreifiger Ausbau zwischen Longkamp und Rheinböllen
- Mittelfristig ist auch der vierstreifige Ausbau der A 60 zwischen der belgischen Grenze und der AS Prüm anzustreben

## 2.3 B 51 neu: Westumfahrung Trier

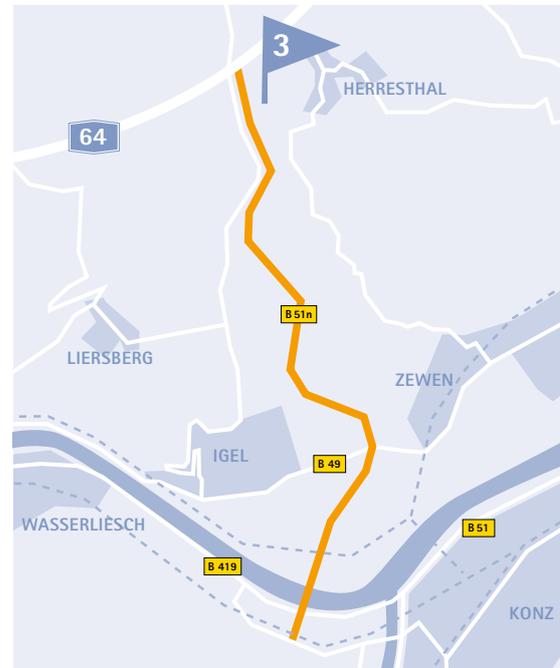
### Bedeutung

Auch fast 50 Jahre nach der Umwidmung der Eurener Flur zum Gewerbe- und Industriegebiet im Südwesten von Trier liegen dort immer noch oder wieder Flächen ungenutzt brach. Gelingt es nicht zeitnah, die seit Jahrzehnten versprochene Direktanbindung der dortigen Flächen an die Autobahn zu realisieren, ist eine Fortsetzung dieses Trends zugunsten verkehrsgünstig gelegener Standorte außerhalb der Stadt und damit zu Lasten des städtischen Gewerbesteueraufkommens zu befürchten. Der Anschluss der Gewerbe- und Industriegebiete im Südwesten der Stadt Trier, ebenso wie die Anbindung des Konz-Saarburger Wirtschaftsraumes an die A 64 durch die Realisierung der Westumfahrung Trier mit neuer Moselquerung zwischen Zewen und Igel, ist daher von zentraler Bedeutung, um die Potenziale dieser Gewerbeflächen voll ausschöpfen zu können, und würde diesem Raum neue wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven eröffnen.

Die Stadt Trier würde vom Schwerverkehr entlastet und damit nicht nur für den Einzelhandel sondern auch die dort lebende Wohnbevölkerung attraktiver. Auch die positiven Umweltaspekte durch die Verhinderung der regelmäßigen Staus auf der Moseluferstraße sind von großer Bedeutung. So ist die Stau-Belastung in Trier für eine Stadt dieser Größenordnung ungewöhnlich hoch. Laut Untersuchungen des Verkehrsinformationsdienstes Inrix schlug Trier 2010 mit einem Stau-Plus von 30,3 Prozent der staufreien Fahrzeit sogar die großen deutschen Ballungsräume und lag europaweit auf einem der vorderen Plätze.

Wie Untersuchungen im Auftrag des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums gezeigt haben, kann auch ein ambitionierter Ausbau des ÖPNV im Raum Trier keine vergleichbare Entlastung bewirken. Ebenso konnten bislang sämtliche Untersuchungen alternativer Trassen keine der bereits planfestgestellten Westumfahrung zwischen Igel und Zewen vergleichbaren Effekte nachweisen.

Da die Westumfahrung Trier im Wesentlichen die Anbindung des nördlichen Saarraums, Konz und Saarburs an das übergeordnete Straßennetz und somit auch an das europäische Fernstraßennetz



verbessert, entlastet sie damit vor allem die Trierer Talstadt von Verkehren aus den genannten Räumen in Richtung Norden (B 51 – A 60) und Osten (A 1 – A 60/A 48). Die Entlastung dürfte nach bisherigen Angaben des Landesbetriebs Mobilität insgesamt bis zu 11 000 KFZ/24h im Bereich der Trierer Innenstadt betragen, wobei der überwiegende Anteil mit 7900 KFZ/24h die B 51 am rechten Moselufer betrifft. Etwa 3100 KFZ/24h könnten vom linken Moselufer auf die Westumfahrung verlagert werden.

Für die Trierer Talstadt ist diese Umfahrung allein zur Kompensation der künftigen Verkehrsentwicklung notwendig. Die Entlastungsprognosen haben jedoch nur bei vollständiger Realisierung ihre Gültigkeit. Sofern lediglich die Moselbrücke im Zuge der B 51 neu gebaut würde, fehlt die Anbindung an das Autobahnnetz. Somit wäre der zur Entlastung notwendige Streckenzug unvollständig.

In diesem Kontext sollte nach erfolgter Umsetzung der Ortsumfahrung Konz-Könen (geplante Freigabe 2016) mittelfristig auch die Ortsumgehung Ayl realisiert werden.

Verkehrsbelastung			
	KFZ in 24h 2008	Prognose 2025	Kosten in Mio. Euro
B 51 Konz – AS A 64 (Moselaufstieg) 1. BA (B 419–B 49)		17 500	60,1 Mio. Euro (Stand 2014)
B 51 Konz – AS A 64 (Moselaufstieg) 2. BA (B 49 – A 64)	-	14 700 bis 16 300	

Planungsstand			
	Länge in km	Bundesverkehrswegeplan 2003	Bundesverkehrswegeplan 2015
B 51 Konz – AS A 64 (Moselaufstieg) 1. BA (B 419 – B 49)	1,4	Weiterer Bedarf, neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	Vom Bund nachgemeldet
B 51 Konz – AS A 64 (Moselaufstieg) 2. BA (B 49 – A 64)	4,6	Weiterer Bedarf, neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	Vom Bund nachgemeldet

Sachstand	
	Auf der Grundlage der vordringlichen Einstufung im alten Bedarfsplan 1992 wurde für die Maßnahme das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2003 wurde das Projekt in den weiteren Bedarf eingestuft. Gegen den Planfeststellungsbeschluss wurde daraufhin geklagt und dieser vom Oberverwaltungsgericht aufgehoben, da nach Ansicht der Richter eine Finanzierung des Projektes innerhalb der nächsten zehn Jahre nicht gesichert erschien. Eine Revision hat das OVG nicht zugelassen, die Klage auf Zulassung der Revision wurde vom Bundesverwaltungsgericht abgelehnt.
	Anfang 2007 hat der Stadtrat Trier die Prüfung einer Alternativtrasse ab der Konrad-Adenauer-Brücke in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse der Untersuchung bestätigen die Planfeststellungsvariante als aus regionaler Sicht beste Lösung.
	Im 2013 vom Stadtrat einstimmig verabschiedeten Mobilitätskonzept Trier spricht sich die Stadt für eine Realisierung der Westumfahrung aus.
	Seitens Luxemburg wird über eine weitere Moselbrücke beim Hafen Mertert nachgedacht. Der Nutzen einer solchen Verbindung dürfte keineswegs an die Westumfahrung Trier heranreichen, insbesondere für die Industrie- und Gewerbegebiete in Trier-Euren wäre die Moselquerung keine Alternative.
	Die Ortsumfahrung Konz-Könen wird nach Angaben des LBM 2016 fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben.
	Die Landesregierung hat sich gegen eine Anmeldung des Projekts zum Bundesverkehrswegeplan 2015 ausgesprochen.
	Das Bundesverkehrsministerium hat entgegen dem Votum der Landesregierung Rheinland-Pfalz eine Überprüfung des Projekts im Rahmen des BVWP 2015 beschlossen.
	Die vom LBM aktualisierte Kostenberechnung hat eine Verteuerung des Projekts auf voraussichtlich 60,1 Mio. Euro (+40 Prozent) ergeben.

### Forderungen der Wirtschaft

- Wiederaufnahme Westumfahrung Trier (B 51 neu) in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2015
- Erneute Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und zeitnahe Realisierung der Baumaßnahme
- Mittelfristig Aufnahme der Ortsumfahrung Ayl in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans

## 2.4 A 64: Nordumfahrung Trier



### Bedeutung

Der Bau einer vierstreifigen Nordumfahrung Trier als Bundesautobahn zur besseren Verbindung der Region Trier mit der Region Luxemburg/Frankreich ist zur Stärkung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts zwingend erforderlich. Bereits heute zeigt der Abschnitt zwischen dem Autobahnende an der Bieberbachtalbrücke und der A 602 täglich mehrfach erhebliche Überlastungserscheinungen und mindert dadurch die Effizienz und Attraktivität der Strecke erheblich. Starke Pendlerverkehre in Verbindung mit den intensiven wirtschaftlichen Verknüpfungen der Region Trier mit Luxemburg haben Verkehrsströme zur Folge, die mit der vorhandenen, lückenhaften Infrastruktur in diesem Abschnitt nicht mehr bewältigt werden können. Eindrucksvoll verdeutlichen lässt sich diese Entwicklung anhand der vom LBM Rheinland-Pfalz veröffentlichten Zahlen der Verkehrszählstelle Sauerthalbrücke. So hat der Verkehr auf der A 64 seit dem Bau der Sauerthalbrücke vor rund 20 Jahren dramatisch zugenommen. Die Zahl der Fahrzeuge, die innerhalb von 24 Stunden die Sauerthalbrücke überqueren, ist von 6800 KFZ im Jahr 1990 auf 29 099 Fahrzeuge im Jahr 2011 nach oben geschneilt. Der LKW-Anteil hat sich in diesem Zeitraum von 9,2 auf 15 Prozent deutlich erhöht.

Nach Angaben des Landesbetriebs Mobilität könnte durch die Nordumfahrung insbesondere auf dem Streckenzug A 602 – B 52, auf der B 53 im Bereich Schweich und in der Talstadt eine deutliche Entlastung bewirkt werden. Bei einer Durchbindung der A 64 von der L 47 bis zum Anschluss der B 52 läge die geschätzte Minderbelastungen bei rund 16 000 KFZ/24h. Bei Betrachtung der A 64 ist jedoch das Zusammenwirken mit der B 51 neu – Westumfahrung Trier von wesentlicher Bedeutung für die volle Entlastungswirkung. Ein Großteil der zu verlagerenden Verkehrsbeziehungen ist in den nördlichen Saarraum zwischen Konz und Saarburg orientiert. Folgerichtig würde für deren Verlagerung aus der Talstadt heraus eine komplette Lösung bestehend aus Nord- und Westumfahrung benötigt. Die Notwendigkeit einer Entlastung der vorhandenen Trasse und Knotenpunkte verdeutlichen exemplarisch die nachfolgenden Tabellen. Demnach ist im Bereich der Ehranger Brücke die Kapazitätsgrenze bereits heute überschritten, im Bereich der A 602 bei Kenn droht dies absehbar der Fall zu sein. Sollte eine Realisierung der Nordumfahrung Trier scheitern, besteht demnach erheblicher Handlungsbedarf an der Bestandstrasse.

	B 52 Ehranger Brücke Kapazitätsgrenze: rund 30 000 KFZ/24 h			A 602 Kenn Kapazitätsgrenze: rund 60 000 KFZ/24 h		
	%	PKW (DTV in KFZ/24h)	LWK (DTV in KFZ/24h)	%	PKW (DTV in KFZ/24h)	LWK (DTV in KFZ/24h)
Analyse 1990	60	18 900	2500	55	30 400	3600
Analyse 2008	100	33 000	6000	100	55 800	7000
Prognose Null-Fall plus 2025	<b>125</b>	<b>40 700*</b>	<b>6700*</b>	<b>120</b>	<b>67 100*</b>	<b>8500*</b>
Prognose Plan-Fall West- und Nordumfahrung	90	28 900*	4400*	97	54 300*	6300*

\* VERTEC - Großräumige Verkehrsuntersuchung Mosel-Saar-Eifel - Fenster A 64 Nordumfahrung, Werte gerundet  
DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

Quelle: LBM Trier

Die Nordumfahrung Triers würde eine unmittelbare Anbindung des luxemburgischen Wirtschaftsraums an das deutsche Autobahnnetz sowie die Anbindung der Region Trier an den französischen beziehungsweise südeuropäischen Raum ermöglichen und so eine stärkere wirtschaftliche Vernetzung des Saar-Lor-Lux-Raums fördern.

Aufgrund der zeitlichen Komponente und der durch die aktuellen Probleme nachgewiesenen Dringlich-

keit einer kurzfristigen Entlastung sind bereits im Vorfeld des geplanten Autobahnlückenschlusses zeitnahe Maßnahmen zur spürbaren Entlastung zwingend erforderlich, um Schaden von den florierenden wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Region Trier und Luxemburg abzuwenden. Dringend erforderlich sind daher insbesondere der kurzfristige Ausbau der Biewerbachtalbrücke und ein Ausbau des Knotens „Kenner Haus“.



Verkehrsbelastung			
	KFZ in 24h 2008	Prognose 2025	Kosten in Mio. Euro
A 64 (Sauertalbrücke)	32 400	44 100	315 Mio. Euro (Stand 2014)
Bereits bestehender Streckenzug B 52 – A 64	25 300	33 900	
A 64 neu – Nordumfahrung		24 700 bis 26 600	

Planungsstand			
	Länge in km	Bundesverkehrswegeplan 2003	Bundesverkehrswegeplan 2015
A 64 – Nordumgehung Trier, 1. BA	2,7	Weiterer Bedarf, Neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	Vom Bund nachgemeldet
A 64 – Nordumgehung Trier, 2. BA	7,3	Weiterer Bedarf, Neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	Vom Bund nachgemeldet
A 64 – Biewerbachtalbrücke			Laufende Vorhaben

Sachstand	
	Wegen der nachrangigen Einstufung im Bedarfsplan sind bisher keine weiteren planerischen Aktivitäten möglich.
	Die Landesregierung hat sich gegen eine Anmeldung des Projekts zum Bundesverkehrswegeplan 2015 ausgesprochen.
	Das Bundesverkehrsministerium hat entgegen dem Votum der Landesregierung Rheinland-Pfalz eine Überprüfung des Projekts im Rahmen des BVWP 2015 beschlossen.
	Aufgrund neuerer Untersuchungen haben sich die erwarteten Projektkosten von bislang 144 Mio. Euro auf 315 Mio. Euro (+ 120 Prozent) erhöht (Stand 2014).

## Forderungen der Wirtschaft

### Kurzfristig

- Sofortiger Ausbau der vorhandenen Strecke auf vier Fahrstreifen durch Fertigstellung der Biewerbachtalbrücke (vierstreifiger Ausbau).
- Gewährleistung einer durchgehenden Zweistreifigkeit von der Ehranger Brücke Richtung Luxemburg durch Bau einer zusätzlichen Abbiegespur am Damm in Ehrang.
- Optimierung der Leistungsfähigkeit der bereits überlasteten Ehranger Brücke und der Anschlussstelle B 52 / A 602 (Ausbau Knoten „Kenner Haus“).
- Prüfung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Strecke.

### Mittelfristig

- Realisierung Nordumfahrung Trier als Lückenschluss zwischen A 64 und A 1. Hierzu ist eine Aufnahme der Nordumfahrung Trier in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2015 zu gewährleisten.
- Zeitnahe Umsetzung mit Westumfahrung Trier, da eine maximale Entlastungswirkung nur im Zusammenspiel beider Projekte erreicht werden kann.

## 2.5 B 51: Dreistreifiger und kreuzungsfreier Ausbau Trier (A 64) – AS Bitburg (A 60)



### Bedeutung

Diese Verbindung mit rund 20000 Kraftfahrzeugen pro Tag zählt zu den am intensivsten belasteten Streckenabschnitten in der Region Trier. Weiter verstärkt wird diese Belastung durch einen Güterverkehrsanteil von ca. 20 Prozent und einen Schwerverkehrsanteil von etwa 17 Prozent jeweils am Gesamtverkehrsaufkommen. Vor allem die kurze Entfernung zwischen A 60 und A 64 macht diese Strecke auch langfristig zur wichtigen Verbindung zwischen der Eifel sowie Ostbelgien und Luxemburg / Frankreich. Aufgrund der Topographie und der erheblichen Verkehrsbelastung ist auf dieser Verbindung von Bitburg nach Trier kurzfristig ein durchgehend dreistreifiger und kreuzungsfreier Ausbau notwendig.

Verkehrsbelastung			
	KFZ in 24h 2008	Prognose 2025	Kosten in Mio. Euro
B 51 – Bitburg – Trier	21 000		

Planungsstand			
	Länge in km	Bundesverkehrswegeplan 2003	Bundesverkehrswegeplan 2015
B 51 Bitburg–Trier		-	-

Sachstand	
Im Rahmen eines Ausbaukonzepts wird die B 51 zwischen Trier (A 64) und Bitburg zu einem ortsdurchfahrten- und kreuzungsfreien Straßenzug mit Zusatzfahrstreifen in den Steigungsstrecken und Ersatzwegen für den landwirtschaftlichen Verkehr ausgebaut.	
Insbesondere aufgrund von Anwohnerprotesten in Neuhaus und Hohensonne wurde die Möglichkeit eines Nachtfahrverbots für den Schwerlastverkehr geprüft. Aus IHK-Sicht ist dies jedoch abzulehnen.	
B 51/ L 43/ K 8: Kreuzungsfreier Anschluss bei Hohensonne Planfeststellungsverfahren 2012 eingeleitet; Klage gegen Projekt 2014 erfolgreich abgewehrt	

### Forderungen der Wirtschaft

- Zügiger Abschluss des Ausbaus zu einem ortsdurchfahrten- und kreuzungsfreien Straßenzug mit Zusatzfahrstreifen
- Kein Nachtfahrverbot, Transitverbot oder Verbot für Gefahrguttransporte



### 3. Schienenverkehr: Schienennetz ausbauen

#### Bedeutung

Der bis vor einigen Jahren noch stagnierende regionale Schienenverkehr hat aufgrund der starken Verflechtungen mit dem luxemburgischen und französischen Wirtschaftsraum stark zugenommen. Das anhaltende Wachstum auf dem Güterverkehrsmarkt in Verbindung mit dem zunehmenden SPNV-Anteil und zusätzlichen Verbindungen des TGV nach Paris und Südfrankreich stellen die Verkehrspolitik vor erhebliche Herausforderungen. Insbesondere auf den grenzüberschreitenden Verbindungen Richtung Luxemburg und Frankreich, vor allem aber auch in Ehrang und Trier Hbf ist das Potenzial vollständig ausgeschöpft.

Im Güterverkehrsmarkt sind die logistischen Anforderungen wie Pünktlichkeit, absolute Zuverlässigkeit, Flexibilität und informatorische Einbindung in Logistikketten sehr stark angestiegen. Hier hat die Bahn noch erhebliche Anpassungsprobleme. Hinzu kommt eine völlig unzureichende internationale Zusammenarbeit der europäischen Bahnen, obwohl gerade die grenzüberschreitenden Gütertransporte am schnellsten wachsen.

### 3.1 Infrastruktur Schiene

#### Ausbau der Moselstrecke

Die Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur der Moselstrecke als Grundlage attraktiver, d.h. schneller und leistungsfähiger Fernverkehrsverbindungen ist notwendig. Nach Einführung des Rheinland-Pfalz-Takts 2015 sind Fahrzeitverkürzungen unabdingbar, um die Wendezeit in Koblenz zu erhöhen und somit die Zuverlässigkeit des Angebots deutlich zu erhöhen. Jeglicher Rückbau von Ausweich- und Überholgleisen in den Bahnhöfen muss unterbleiben.

#### Ausbau der Saarstrecke

Zur besseren Anbindung der Region Trier an den Eurobahnhof Saarbrücken sollten im Bereich der Saarstrecke Maßnahmen zur Ertüchtigung der Leistungsfähigkeit und zur Sicherung der Betriebsstabilität erfolgen. Die Möglichkeit einer Fahrzeitverbesserung durch den Ausbau der Saarstrecke sollte geprüft und entsprechende Maßnahmen ggf. realisiert werden.

#### Ausbau der Eifelstrecke als Direktverbindung nach Köln

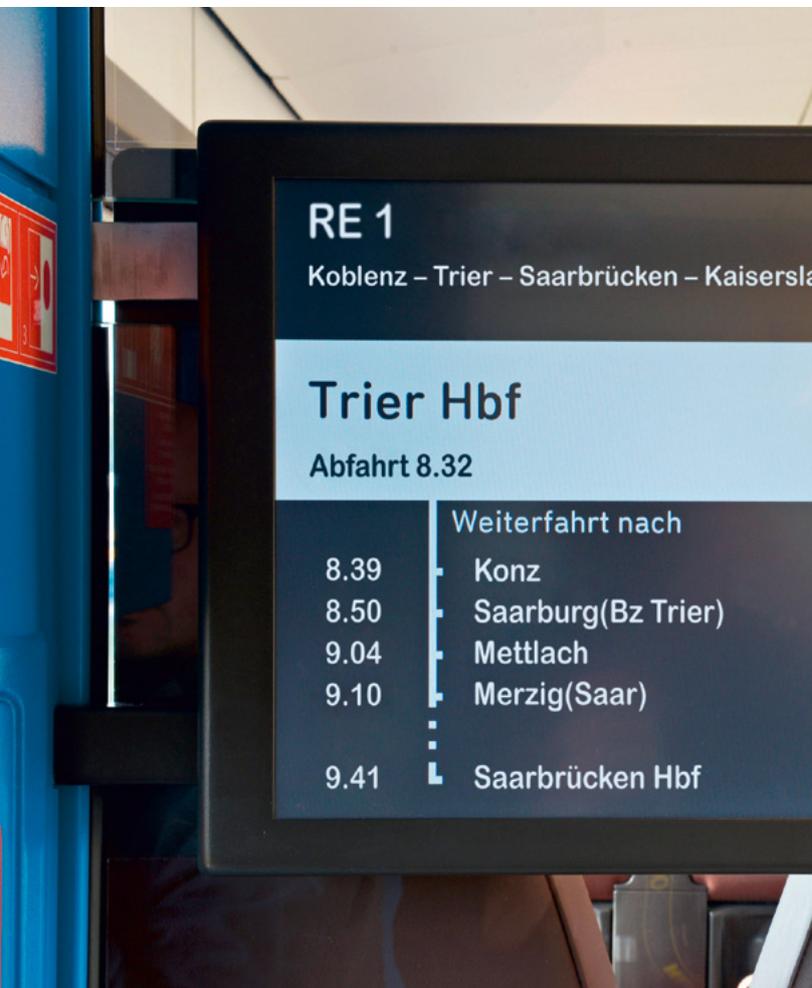
Die Eifelstrecke ist vorerst die einzige Direktverbindung aus der Region Trier nach Köln. Zur Optimierung der Leistungsfähigkeit der Strecke müssen die eingleisigen Teile der Strecke zweigleisig ausgebaut werden und gleichzeitig noch mehr Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten geschaffen werden. Der Wiederherstellung der Zweigleisigkeit ist gegenüber dem Neigetechnikeinsatz Vorrang einzuräumen, da die hierdurch möglichen Zeitvorteile allen Zugarten und Nutzern zu Gute kommen. Der Neigetechnikeinsatz hat sich aufgrund der hohen Investitionen in Material und Infrastruktur sowie der anhaltenden gravierenden Fahrzeugmängel in der Praxis nicht bewährt.

Mit Blick auf eine stärkere Nutzung der Strecke für den Güter- und Personenverkehr sollte die Möglichkeit einer Elektrifizierung geprüft werden. Mittelfristig ist auch auf dieser Strecke Fernverkehr vorstellbar, beispielsweise durch Urlaubzüge über Trier und die Obermoselstrecke nach Frankreich.

#### Eifelquerbahn

Wie Untersuchungen des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung und die touristischen Wochenendverkehre auf der landschaftlich reizvollen Strecke gezeigt haben, besitzt die Eifelquerbahn Gerolstein-Kaisersesch durchaus Potenzial im Personen- und Güterverkehr für eine mögliche Reaktivierung der Strecke. Aus Sicht der Wirtschaft wäre eine Reaktivierung zu begrüßen, sollte langfristig betrachtet ein wirtschaftlicher Betrieb der Strecke möglich sein. Vor einer Reaktivierung der Strecke sollte daher die Wirtschaftlichkeit durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung auf Basis aktueller Zahlen geprüft werden. Einer möglichen Erbringung der Schienenleistungen mit dem Bus sollte hierbei gebührend Rechnung getragen werden.

Auch im Hinblick auf die Westeifelbahn, die Hunsrückbahn West und andere stillgelegte Bahnstrecken sollten vor einem endgültigen Rückbau grundsätzlich die Möglichkeiten einer Reaktivierung geprüft werden, um die Option einer späteren Nutzung nicht frühzeitig zu verlieren. Langfristiges Ziel muss jedoch ein wirtschaftlicher Betrieb der Strecken sein.



### Ausbau der Obermoselstrecke

Auch zwecks Erschließung der touristischen Potenziale beider Städte sollte eine umsteigefreie, grenzüberschreitende Verbindung Trier-Metz mit Anschluss an den TGV-Est am neuen TGV-Bahnhof Lorraine (Metz-Nancy) geschaffen werden.

### Weiterbau der Regionalbahn Trier

Im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Takts 2015 soll in den kommenden Jahren die Trierer Weststrecke links der Mosel für den Personenverkehr reaktiviert und durch den Bau von fünf neuen Haltepunkten voraussichtlich ab 2020 für eine neue Regionalbahn Wittlich-Trier-Luxemburg genutzt werden. Insbesondere den stark gestiegenen Pendlerzahlen nach Luxemburg und den begrenzten Kapazitäten im Trierer Hauptbahnhof soll damit Rechnung getragen werden. Grundlage für die Umsetzung des Regionalbahnkonzepts und die Realisierung möglicher Haltepunkte sollte eine Kosten-Nutzen-Untersuchung sein, die die Wirtschaftlichkeit der Haltepunkte belegt. Bei der Planung und Realisierung der Haltepunkte sind ausreichende Parkmöglichkeiten vorzusehen, um mit dem Auto oder dem Fahrrad anreisenden Bahnkunden einen problemlosen Umstieg zu gewährleisten.

Da bisherige Untersuchungen zur Regionalbahn Trier insbesondere den Bau weiterer Haltepunkte auf der Osttrasse als vordringlich erachtet haben, sollte zeitnah auch auf der Relation Konz-Wittlich mit dem Bau neuer Haltepunkte begonnen werden, insbesondere beim Industriegebiet Trier-Nord sowie in der Nähe von Siedlungsschwerpunkten. Damit könnte eine weitere Attraktivitätssteigerung des Gewerbe- und Industriestandorts Trierer Tal erreicht werden.

Neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur setzt sich die IHK Trier für den Erhalt und die Verbesserung der Verkehrsverbindungen im Fern- und Nahverkehr ein.

## 3.2 Nahverkehr

Die im Rahmen des Konzepts „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ erfolgte Verbindungsoptimierung durch die Schaffung attraktiver Direktverbindungen mit Regionalexpresslinien zwischen den Oberzentren Trier und Koblenz sowie zu den Zentren Köln, Mainz, Luxemburg, Saarbrücken und Mannheim wird von der IHK Trier begrüßt, da es dadurch regelmäßige Direktverbindungen vom Hauptbahnhof Trier nach Koblenz, Saarbrücken und Luxemburg im Stundentakt, nach Köln und Mannheim im 2-Stundentakt, mit verbesserten Anschlüssen an die dortigen IC-/ICE-Verbindungen gibt. Die Effizienz des Konzepts sollte regelmäßig evaluiert werden. Dabei sollte stets kritisch geprüft werden, ob Schienenleistungen nicht sinnvoller und günstiger mit dem Bus erbracht werden können.

Vor dem Hintergrund notwendiger Anpassungen der Bussysteme ans SPNV-Konzept des Rheinland-Pfalz-Takts 2015 und mit Blick auf eine zunehmend problematische ÖPNV-Versorgung im ländlichen Raum wird vom Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz, dem Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord, dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) und dem Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier seit 2012 eine ÖPNV-Gesamtkonzeption für den Norden von Rheinland-Pfalz erarbeitet. Laut den Initiatoren soll hierbei erstmals gemeinsam mit den Aufgabenträgern für regionale und lokale Verkehre ein integriertes Gesamtkonzept erarbeitet werden, mit dem eine Neu- beziehungsweise Überplanung von RegioLinien und lokalen Linien aus einem Guss entsteht und Linien nach wirtschaftlichen und verkehrsplanerischen Maßgaben zu Linienbündeln zusammengefasst werden. Da dem straßengebundenen ÖPNV mit dem Bus in der Region Trier eine herausragende Bedeutung zukommt, ist aus Sicht der Wirtschaft die geplante Weiterentwicklung grundsätzlich zu begrüßen. Wichtig ist hierbei jedoch eine umfassende Einbindung aller Akteure, was insbesondere auch eine Beteiligung der Verkehrsunternehmen und relevanten Verbände an der Konzepterstellung einschließen sollte. Bei der Umsetzung sind die in Kapitel 5 genannten Anforderungen, insbesondere an Ausschreibungen und die Erstellung von Linienbündeln, zu beachten. Dem Erhalt eigenwirtschaftlicher Verkehre und der damit verbundenen Betriebervielfalt mittelständischer Busunternehmen ist bei der Konzeptumsetzung eine zentrale Rolle beizumessen.



### 3.3 Fernverkehr

Das Fernverkehrsangebot der DB AG wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgedünnt und im Dezember 2014 unter Verweis auf die Neuerungen des Rheinland-Pfalz Takts 2015 und eine mangelnde Wirtschaftlichkeit endgültig eingestellt. Die IHK Trier bedauert diesen Schritt als herben Rückschlag für die Bemühungen um eine verbesserte Bahnanbindung Triers und hält eine erneute Fernverkehrsanbindung Triers für dringend erforderlich. Eine bedeutende Tourismusdestination, eine Universitätsstadt und wichtiges Oberzentrum wie Trier und eine Hauptstadt mit europäischem Rang und Sitz diverser europäischer Institutionen wie Luxemburg vom deutschen Fernverkehr abzukoppeln ist nicht hinnehmbar. Die IHK Trier sieht daher Land und Bund in der Pflicht, gemeinsam Lösungen für eine Wiederanbindung Triers an den Fernverkehr zu erarbeiten. Die im März 2015 vorgestellte Angebotsinitiative der Deutschen Bahn im Fernverkehr ist aus Sicht der IHK insgesamt zu begrüßen, die hierbei vorgesehene Wiederherstellung der zwei-stündlichen IC-Verbindung Trier - Norddeutschland im Jahr 2030 jedoch zu spät.

Seit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Deutschland Anfang 2013 haben sich auch in der Region Trier mehrere Fernbuslinien etabliert und stellen seither eine Anbindung der Region an benachbarte Zentren sicher. Die IHK begrüßt diese Entwicklung als zusätzliches Mobilitätsangebot für die Menschen der Region Trier und steht einer möglichen Weiterentwicklung offen gegenüber.

### 3.4 Güterverkehr

Trotz des von der damaligen DB Cargo AG (jetzt DB Schenker Rail AG) unter dem Titel „marktorientiertes Angebot“ (MORA-C) umgesetzten Konzepts, mit einer Ausdünnung der Angebotsleistungen, hat der Güterverkehr grenzüberschreitend stark zugenommen. Der Güterbahnhof in Ehrang mit der seinerzeit stark eingeschränkten Kapazität ist wegen zahlreicher gesperrter Gleise am Rande seiner Möglichkeiten angekommen. So wurden zum Beispiel von CFL Cargo Deutschland bereits 2004 mehrere Gleise angemietet und wieder für den Frachtverkehr reaktiviert.

Die IHK Trier setzt sich dafür ein, dass künftig die Rahmenbedingungen und Strukturen für die Vorhaltung nutzbarer Infrastruktur geschaffen werden und der Abbau von Gleis- und Abstellkapazitäten seitens der DB Netz AG unterbleibt.

Für die Region Trier geht es auch darum, die Voraussetzungen zu nutzen, die mit dem Hafen Trier und dem dortigen Güterverkehrszentrum insbesondere für die Realisierung intermodaler Verkehre vorhanden sind.

### 3.5 Erneuerung und Modernisierung von Bahnhöfen, Haltepunkten und Fahrzeugmaterial

Die Attraktivität des Schienenverkehrs hängt nicht zuletzt von der Attraktivität seiner Bahnhöfe und Haltepunkte ab. Neben der Steigerung der allgemeinen Attraktivität durch eine moderne, rundum erneuerte Ausstattung sollte dabei der Aspekt der Barrierefreiheit angemessen berücksichtigt werden. Diese Aufwertung der Verkehrsstationen sollte mit der städtebaulichen Aufwertung ihres Umfelds inklusive der Optimierung der Verknüpfung von Bahn und Bus einhergehen, wobei auch dem wachsenden Fernbusangebot durch baulich ausreichend dimensionierte, zentrale Haltepunkte in direkter Nähe zum Bahnhof und Busbahnhof gebührend Rechnung getragen werden sollte. So könnten die Bahnhöfe und Haltepunkte wieder zu Visitenkarten der Kommunen werden.

Durch den Einsatz von zeitgemäßem und zielgruppengerechtem Fahrzeugmaterial kann die Akzeptanz des SPNV-Angebotes zusätzlich erhöht und neue Fahrgäste gewonnen werden. Die im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Takts 2015 neu eingeführten Fahrzeuge sind vor diesem Hintergrund zu begrüßen.



#### 4. Luftverkehr: regionales Angebot verbessern und ausbauen

Der Flughafen Frankfurt-Hahn grenzt östlich unmittelbar an den IHK-Bezirk an und hat positive Auswirkungen auf die gewerbliche und touristische Entwicklung in der Region Trier. Die IHK Trier setzt sich für eine konsequente Fortsetzung der Sanierungsbemühungen am Flughafen Frankfurt-Hahn ein, um den für die Region wichtigen Flughafen zu erhalten und absehbar auf wirtschaftlich feste Beine stellen zu können.

Die IHK Trier unterstützt die Bemühungen für eine bessere infrastrukturelle Anbindung und eine engere Vernetzung mit dem Rhein-Main-Flughafen Frankfurt/Main. Gleichzeitig setzt sich die IHK für eine Verbesserung der Straßenverbindung vom Flughafen Frankfurt-Hahn nach Westen ein, die nicht nur eine engere wirtschaftliche Verflechtung mit dem Saar-Lor-Lux- und BeNeLux-Raum, sondern auch eine Vernetzung der Luftverkehrsstandorte Lüttich, Luxemburg und Frankfurt-Hahn ermöglichen würde.





## 5. ÖPNV attraktiver gestalten

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sichert die unabhängige Mobilität aller Bevölkerungsgruppen und trägt wesentlich zur Entlastung der Straßen und Eindämmung von Schadstoff- und Lärmemissionen bei. Die IHK Trier fordert daher eine attraktivere Gestaltung des ÖPNV. Damit dieser von den Bürgern als wirkliche Alternative zum Individualverkehr wahrgenommen und für Fahrten von und zur Arbeitsstelle, für Einkaufsfahrten, touristische Verkehre, Behördengänge etc. genutzt wird, müssen sich die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge, die Fahrzeiten und -preise sowie die Taktungen stärker an den Bedürfnissen der Kunden orientieren. Marktwirtschaftliche Grundsätze sind dabei so weit wie möglich zu berücksichtigen. Bahn- und Buslinien müssen sich im Sinne einer integrierten Verkehrsbedienung gegenseitig ergänzen und aufeinander abgestimmt sein. Gerade im ländlichen Raum gilt es dabei, angesichts des demografischen Wandels und damit einhergehender sinkender Schülerzahlen neue Konzepte der Finanzierung zu finden, damit die Mobilität der nicht-motorisierten Bevölkerung auch außerhalb der Ballungsräume gesichert werden kann. Grundsätzlich ist auch in Zukunft kommerzi-

ellen Verkehren, die in der Regel außer Ausgleichszahlungen für die Schüler- und Schwerstbehindertenförderung keine öffentlichen Mittel erhalten, bei der Erbringung von ÖPNV-Leistungen Vorrang zu gewähren.

Soweit es zu Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen kommt, sollten diese im Sinne einer Verbesserung der ÖPNV-Leistungen nicht nur auf den Preis, sondern auch auf die Qualität abstellen. Bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen muss es faire und gleichberechtigte Ausschreibungsteilnahmebedingungen für alle Busunternehmen geben. An diesem Ziel haben sich die Aufgabenträger der Region und deren Nahverkehrspläne zu orientieren.

Dazu müssen die Losgrößen unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte so gewählt werden, dass sich auch mittelständische Unternehmen an den Ausschreibungen mit Aussicht auf Erfolg beteiligen können. Dies gilt vom Grundsatz her auch für die geplante Bildung von Linienbündeln.

Nur ein fairer Genehmigungswettbewerb, in dem die unternehmerische Eigenverantwortung auch in der Planung und Organisation des ÖPNV erhalten bleibt, kann der Region Trier dienen. An diesem Ziel haben sich die Aufgabenträger der Region und deren Nahverkehrspläne zu orientieren. Die Nahverkehrspläne sind dabei unter Einbeziehung der vorhandenen Verkehrsunternehmen zu erstellen. Damit gerade im kommunalen Bereich Planung und Genehmigung des ÖPNV nicht in einer Hand liegen, muss auch in Zukunft die Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen durch eine neutrale Genehmigungsbehörde erhalten bleiben.

Wo es der Errichtung alternativer Bedienungsformen bedarf, muss dies unter Einbeziehung der lokalen Unternehmen des Bus-, Taxi- und Mietwagen-gewerbes geschehen. Nur dort, wo durch unternehmerisches Engagement kein bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot gewährleistet werden kann, sollten Bedienungsformen unter Einsatz von ehrenamtlichen Fahrern geprüft werden. Dabei gilt es grundsätzlich, die einschlägigen Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu beachten und den Fahrpreis am örtlichen ÖPNV-Tarif auszurichten, um die Schaffung eines konkurrierenden Parallelangebots zu vermeiden.

## 6. Binnenschifffahrt: Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraßen sicherstellen

Die Binnenschifffahrt ist der Verkehrsträger mit den relativ geringsten Umweltbelastungen. Auch aus diesem Grund wird sie in der Zukunft einen wesentlich größeren Transportanteil am Gesamtverkehrsaufkommen haben und damit mittelfristig an Bedeutung gewinnen. Mit einer jährlichen Verkehrsleistung von 3,5 Mrd. Tonnenkilometern und einem jährlichen Gütervolumen von 15 bis 16 Mio. Tonnen zählt die Mosel zu den bedeutendsten Binnenwasserstraßen Europas. Sie weist eine Kapazitätsauslastung von 110 Prozent auf. Dies stellt einen Engpassfaktor für die von den dortigen Transporten abhängigen Unternehmen dar. Staus auf dem Wasser treten gerade in der Tourismussaison gehäuft auf, wobei insbesondere die vorrangige Schleusung

für die Personenschifffahrt nach wie vor zu Fahrzeitverlängerungen und Attraktivitätsminderung des Verkehrsträgers Binnenschiff führt. Das Ende des Saarkohlebergbaus dürfte durch die hierdurch zu erwartenden zusätzlichen Kohletransporte auf der Mosel die Situation zusätzlich verschärfen. Durch den Ausfall einer der 35 Jahre alten und reparaturbedürftigen Schleusen würde der Durchgangsverkehr auf der Mosel komplett lahm gelegt. Der unverzügliche Bau der zweiten Schleusenkammern ist daher für eine zukunftsgerichtete Leistungssteigerung der Europäischen Wasserstraße Mosel unentbehrlich. Die Realisierung ist deutlich vor dem aktuell kommunizierten Datum 2036 anzustreben.



---

## IMPRESSUM

### Herausgeber



Industrie- und Handelskammer Trier  
Herzogenbuscher Straße 12  
54292 Trier  
Verantwortlich:  
Dr. Jan Glockauer  
Hauptgeschäftsführer

### Redaktion und Ansprechpartner



Wilfried Ebel  
Referent Verkehrspolitik und  
Raumordnung  
Telefon: (06 51) 97 77-9 20  
Fax: (06 51) 97 77-5 05  
E-Mail: ebel@trier.ihk.de

Verabschiedet von der IHK-Vollversammlung  
am 21. Juli 2015

### Quellenverzeichnis

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Berlin
- KE-Consult Kurte & Esser GbR im Auftrag des DIHK (2015): Verkehrsinfrastruktur – Investitionsbedarf, Einnahmen- und Ausgabeströme sowie Finanzierungsmodelle, Berlin
- VERTEC (2010): Großräumige Verkehrsuntersuchung Mosel-Saar-Eifel – Fenster A64 Nordumfahrung Trier

### Bildnachweis

Am Zehnhoff-Söns, Dan Race – Fotolia.com, DB Regio AG, Deutsche Bahn AG, Flughafen Frankfurt-Hahn, Kara – Fotolia.com, Landesbetrieb Mobilität Trier, petair – Fotolia.com, Thewalt, thomaslerchphoto – Fotolia.com. Wasser- und Schifffahrtsamt Trier

Industrie- und Handelskammer Trier  
Herzogenbuscher Straße 12  
54292 Trier  
[www.ihk-trier.de](http://www.ihk-trier.de)

