



Bahn Anschluss sichern!

Wichtige Schienenprojekte Region Trier

Herausforderung

Die Erreichbarkeit mit der Bahn ist für Unternehmen, Fach- und Führungskräfte ein wichtiges Standortkriterium und mit Blick auf ambitionierte Klimaschutzziele von zunehmender Bedeutung. Nur mit attraktiven Anbindungen im Regional- und Fernverkehr und Schienengüterverkehr kann die Verkehrswende gelingen. Das die Region Trier von diesem Ziel noch weit entfernt ist und weitere Maßnahmen zur verbesserten Anbindung an die Schiene erforderlich sind, verdeutlichen die Ergebnisse der IHK-Mobilitätsumfrage 2021. 41 Prozent der befragten Unternehmen zeigten sich darin mit der überregionalen Schienenanbindung der Region Trier überhaupt nicht zufrieden. Neben der weiteren Optimierung der Leistungsfähigkeit der Bestandsstrecken durch Beseitigung von Engpässen und Langsamfahrstellen, Digitalisierung, Elektrifizierung oder Einsatz alternativer Antriebe, ist daher zeitnah eine erneute Anbindung der Region an den Fernverkehr der Bahn erforderlich. Auch die Reaktivierung von Strecken gilt es in diesem Kontext ergebnisorientiert zu prüfen (Eifelquerbahn, Hunsrückbahn) und wo diese erfolgt ist, zügig umzusetzen (Westtrasse Trier). Auch die Modernisierung der Bahnhöfe und der Einsatz modernen Wagenmaterials (mit WLAN) muss für eine verbesserte Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene ambitioniert voranzutreiben.

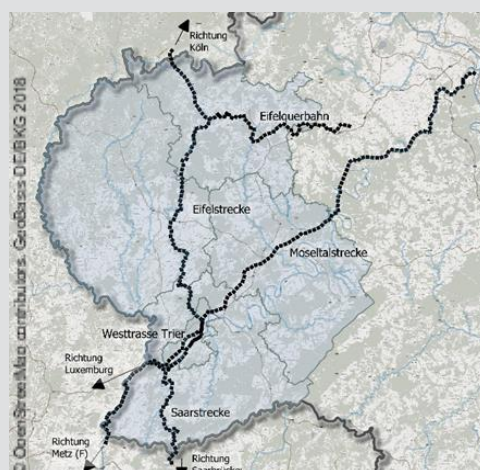
Ansprechpartner

Wilfried Ebel

Leiter Verkehr und
Digitalisierung

☎ (06 51) 97 77-9 20

@ ebel@trier.ihk.de



Forderungen im Überblick

- Optimierung der Moseltalstrecke als schnelle, leistungsfähige Fernverkehrsverbindung
- Leistungsfähiger Ausbau und Elektrifizierung der Eifelstrecke als Direktverbindung von Trier nach Köln
- Realisierung einer umsteigefreien, grenzüberschreitenden Verbindung Trier-Metz mit Anschluss TGV-Est
- Ertüchtigung Saarstrecke zur besseren und schnelleren Anbindung an den Eurobahnhof Saarbrücken
- Reaktivierung der Westtrasse Trier und Prüfung weiterer Reaktivierungen (z.B. Eifelquerbahn)
- Digitalisierung des Schienennetzes durch Ausstattung mit neuer Leit- und Sicherungstechnik (ETCS – European Train Control System) und digitalen Stellwerken (DSTW)
- Herstellung eines langfristig tragfähigen und intelligenten Taktverkehrs zwischen dem Regional- und dem Fernverkehr sowie dem Busverkehr



Mosel- und Obermoselstrecke

Nur mit attraktiven Anbindungen im Regional- und Fernverkehr kann die Verkehrswende gelingen. Vor diesem Hintergrund ist die Abkopplung der Region Trier vom Fernverkehr ein erheblicher regionaler Nachteil, den es zeitnah zu korrigieren gilt. Die Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur der Moselstrecke mit einer Modernisierung der dortigen Leit- und Sicherungstechnik und Digitalisierung der Stellwerke als Grundlage attraktiver, d.h. schneller und leistungsfähiger Fernverkehrsverbindungen, ist hierzu weiter voranzutreiben. Ob ein verkehrlich und tariflich integriertes Angebot von Nah- und Fernverkehr geeignet ist, die Anbindung an den Fernverkehr zu erreichen, sollte vor einer möglichen Neuauflage des Rheinland-Pfalz-Taktes geprüft werden.

Auch zwecks Erschließung der touristischen Potenziale beider Städte sollte eine umsteigefreie, grenzüberschreitende Verbindung Trier-Metz mit Anschluss an den TGV-Est am TGV-Bahnhof Lorraine (Metz-Nancy) geschaffen werden. Der ab 2024 täglich im Zwei-Stunden-Takt geplante Einsatz des deutsch-französischen Triebwagens „Régiolis“, zwischen Trier und Metz, greift diese Forderung auf und wird daher ausdrücklich begrüßt.

IHK-Forderungen



- *Optimierung Strecke Luxemburg-Trier-Koblenz als schnelle, leistungsfähige Fernverkehrsverbindung durch kontinuierliche Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur*
- *Prüfung eines verkehrlich und tariflich integrierten Angebotes von Nah- und Fernverkehr*
- *Ausschluss eines weiteren Rückbaus von Ausweich- und Überholgleisen in Bahnhöfen*
- *Digitalisierung der Strecke durch Ausstattung mit neuer Leit- und Sicherungstechnik*
- *Realisierung einer umsteigefreien, grenzüberschreitenden Verbindung Trier-Metz mit Anschluss an TGV-Est*

Eifelstrecke Trier-Ehrang – Köln und Eifelquerbahn

Die Eifelstrecke zwischen Trier-Ehrang und Köln war bis zur Zerstörung während der verheerenden Flutkatastrophe im Sommer 2021 die einzige Direktverbindung aus der Region Trier nach Köln. Mangels Elektrifizierung, fehlender Zweigleisigkeit und einer anspruchsvollen Topografie, war die Leistungsfähigkeit der Strecke allerdings bislang stark limitiert. Frühere Versuche zum Neigetechnikeinsatz auf der Strecke haben sich in der Praxis nicht bewährt.

Der zurzeit laufende Wiederaufbau der Strecke bietet die einmalige Gelegenheit, die bestehenden Hemmnisse abzubauen und die in Nordrhein-Westfalen bereits vor der Flutkatastrophe beschlossene Elektrifizierung der Strecke auch in Rheinland-Pfalz zu realisieren. Da Zugkreuzungen bislang südlich von Kall nur in Bahnhöfen und den wenigen verbliebenen zweigleisigen Streckenabschnitten erfolgen konnten, gilt es für einen zukunfts-sicheren Wiederaufbau der Strecke und eine verbesserte Nutzung auch im Schienengüterverkehr, zumindest in Teilstrecken auch die frühere Zweigleisigkeit der Strecke wieder herzustellen und zusätzliche Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten zu schaffen. Mittelfristig wäre dann auch Fernverkehr auf der Eifelstrecke vorstellbar, beispielsweise von Köln über Trier nach Saarbrücken oder Luxemburg oder durch Urlauberzüge über Trier und die Obermoselstrecke nach Frankreich.



Für die Eifelquerbahn Gerolstein-Kaisersesch sollten zügig die seit vielen Jahren laufenden Überlegungen zu einer Reaktivierung abgeschlossen werden. Nachdem in den vergangenen Jahren wiederholt Gutachten ein ausreichendes Potenzial der Strecke für Personen- und Güterverkehr sowie touristische Verkehre nachweisen konnten, sollten nach Abschluss des 2022 vom Zweckverband SPNV Nord in Auftrag gegebenen erneuten Gutachtens, zügig mögliche Umsetzungsschritte folgen.

IHK-Forderungen



- *Zukunftssicherer Wiederaufbau der Eifelstrecke unter Einsatz moderner Technik.*
- *Elektrifizierung der Strecke für eine zeitgemäße und verstärkte Nutzung im Güter- und Personenverkehr.*
- *Zweigleisiger Ausbau, mindestens auf relevanten Teilstrecken und Schaffung zusätzlicher Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten für eine erhöhte Leistungsfähigkeit der Strecke.*
- *Zeitnahe Entscheidung über Reaktivierung der Eifelquerbahn auf Basis der Ergebnisse des vom ZV SPNV Nord beauftragten Gutachtens.*

Saarstrecke

Für die Anbindung der Region Trier an den Eurobahnhof Saarbrücken und das süddeutsche Schienennetz ist die Saarstrecke von großer Bedeutung. Maßnahmen zur Ertüchtigung der Leistungsfähigkeit und zur Sicherung der Betriebsstabilität auf der Saarstrecke sind daher wichtig. Die Möglichkeit einer Fahrtzeitverbesserung durch den Ausbau der Strecke sollte geprüft werden und entsprechende Maßnahmen ggf. realisiert werden. Möglichkeiten zur Optimierung des Fahrplanangebotes und Fernverkehrsanbindung über die Saarstrecke sollten ebenfalls geprüft werden.

IHK-Forderungen



- *Ertüchtigung der Leistungsfähigkeit der Saarstrecke zur besseren und schnelleren Anbindung der Region Trier an den Eurobahnhof Saarbrücken*
- *Prüfung und Umsetzung möglicher Fahrplanverbesserungen über die Saarstrecke im Regional- und Fernverkehr.*

Modernisierung Bahnhöfe, Haltepunkte und Fahrzeugmaterial

Die Attraktivität des Schienenverkehrs hängt nicht zuletzt von den der Attraktivität seiner Bahnhöfe und Haltepunkte ab. Neben der Steigerung der allgemeinen Attraktivität durch eine moderne, rundum erneuerte Ausstattung und einem leistungsfähigen WLAN-Angebot für Kunden und Besucher, 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. Bahnhöfe und Haltepunkte könnten so wieder zu Visitenkarten der Kommunen werden.



Darüber hinaus gilt es die Attraktivität der Bahn durch kontinuierliche Modernisierung des Wagenmaterials zu steigern. Ein leistungsfähiger WLAN-Zugang für die Kunden sollte hierbei gewährleistet sein.

Um die hoch gesteckten Wachstumsziele beim Schienenverkehr zu realisieren und europäische Vorgaben zu erfüllen, ist zudem eine sukzessive Digitalisierung der Schiene durch Ausstattung mit neuer Leit- und Sicherungstechnik (ETCS – European Train Control System) und digitalen Stellwerken (DSTW) erforderlich.

IHK-Forderungen



- *Städtebaulich angepasste und barrierefreie Gestaltung der Bahnhöfe und Haltepunkte als Visitenkarten der Kommunen*
- *Gewährleistung eines leistungsfähigen WLAN-Zugangs in allen Bahnhöfen und dem eingesetzten Wagenmaterial*
- *Konsequente Digitalisierung des Schienennetzes durch Ausstattung mit neuer Leit- und Sicherungstechnik (ETCS – European Train Control System) und digitalen Stellwerken (DSTW)*

