

Stellungnahme des VCD-Kreisverbandes Trier-Saarburg e.V. zur Reaktivierung der Weststrecke Trier für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Derzeit existiert kein durchgehendes ÖPNV-Angebot für die Stadtteile links der Mosel; eine ÖPNV-Fahrt ist immer mit Umsteigen verbunden, wenn man auf dem linken Moselufer verbleiben will. Dabei beträgt die Gesamtverkehrsnachfrage der westlichen Stadtteile untereinander etwa ein Fünftel der Verkehrsnachfrage der gesamten Stadt Trier (Verkehrsuntersuchung Schaechterle-Siebrand 1996), dieses findet aber nur zu ca. fünf Prozent im ÖPNV statt. Ein durchgehendes ÖPNV- bzw. SPNV-Angebot, wie es die Weststrecke darstellt, lässt vermuten, dass der ÖPNV-Anteil dieser Verkehrsnachfrage merklich zunehmen wird.

Die Zunahme der Motorisierung hatte ab den 1960er Jahren dazu, dass das Fahrgastaufkommen kontinuierlich zurückging. Als nacheinander der Haltepunkt Pallien und der Bahnhof Biewer geschlossen wurden, gab es auf einer über acht Kilometer langen Strecke zwischen dem Bahnhof Ehrang und dem Westbahnhof keine einzige Bahnstation mehr. Somit fuhren die Züge lediglich die Strecke ab ohne irgendeine Erschließungswirkung, was das Fahrgastaufkommen noch weiter zurückgehen ließ. Zeitweise war die Strecke neben gelegentlichen Güterzugfahrten nur noch interessant für bahnhinterne Betriebsfahrten des Eisenbahnausbesserungswerks (EAW Trier-West) „Rund um den Dom“, was aber nach der Schließung des EAW auch keinen Sinn mehr machte.

Im Jahr 1983 stellte die Deutsche Bundesbahn (DB) den Personenverkehr auf der Trierer Weststrecke völlig ein. Kurze Zeit später stellte die DB den Antrag auf Stilllegung und Rückbau eines der beiden Gleise. Hiervon nahm sie aber wieder Abstand nach heftigen Protesten der Stadt und der Wirtschaftsverbände. Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre aber in einer Eingleisigkeit der Weststrecke eine gewisse Chance zu sehen gewesen: Unter der Voraussetzung, dass das dritte Gleis parallel zur Hauptstrecke über den Südbahnhof hinaus bis nach Konz verlängert würde, hätte der Güterzugverkehr ganz auf der Hauptstrecke verbleiben können (was den Interessen der Bewohner von Pallien, Trier-West, Euren und Zewen sehr entgegengekommen wäre), und die Einrichtung eines SPNV an einer eingleisigen Weststrecke wäre z.B. mit erheblich einfacheren Haltpunktgestaltung möglich, als dies die jetzige Planung des künftigen Haltepunkts Pallien an der Kaiser-Wilhelm-Brücke vorsieht.

Überdachte und bequem erreichbare Abstellanlagen für Fahrräder gehören unseres Erachtens zur Grundausrüstung eines jeden Bahnhalt punkts.

Anzahl der Haltepunkte

Der Erläuterungsbericht sagt, dass die künftige Fahrplangestaltung der Weststrecke bis zu sechs Zwischenhalten zulassen würde. Die jetzige Konzeption sieht insgesamt fünf Stationen

- Ehrang-Hafenstraße
- Pallien (Kaiser-Wilhelm-Brücke)
- Trier-West (Römerbrücke)
- Euren
- Zewen

vor; somit wäre ein weiterer Haltepunkt durchaus vertretbar; die Frage ist nur, wo er am sinnvollsten liegen könnte. Andererseits sind im städtischen Flächennutzungsplan längerfristig die Standorte weiterer Stationen

- Biewer

- Martinerfeld-Irminensteg
- Messepark Trier-West

ausgewiesen, so dass ohnehin auf lange Sicht mit einer Änderung des Fahrplankonzepts zu rechnen ist. Aus stadtstruktureller Sicht ist hier unseres Erachtens einem Haltepunkt **Martinerfeld-Irminensteg** die höchste Priorität einzuräumen, auch wenn er in relativ geringen Abstand vom Haltepunkt Pallien zu liegen käme; in seiner unmittelbaren Nähe sind künftig viele städtische Aktivitäten (z.B. die künftige Kammerspielstätte des Stadttheaters in der Kunstakademie) über den Irminensteg erreichbar – „In zehn Minuten zu Fuß am Hauptmarkt“ – so dass der geringe Aufwand, mit dem er zu realisieren ist – nur zwei Außenbahnsteige ohne Über- oder Unterführung – ihm einen hohen Nutzen-Kosten-Quotienten verschafft.

Für den Stadtteil **Biewer** mit über 2.000 Einwohnern sehen wir ein ausreichendes Fahrgastpotential. Hier sollte ein weiterer Halt vorgesehen werden.

Ein Haltepunkt **Messepark** erschließt vor allem die dortigen Parkplätze, die über die Konrad-Adenauer-Brücke bequem zu erreichen sind. Über diese Brücke erschließt er auch weite Bereiche von Trier-Süd/St-Matthias.

A: Rückbau Bahnhof Ehrang

Schließung und Rückbau des Bahnhofs Ehrang bedeuten, dass der Ehranger Ortskern von der Eifelstrecke abgehängt wird. Daher sieht der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Trier auch als Konsequenz aus dem Rückbau des Bahnhofs Ehrang die Schaffung eines neuen Haltepunkts **Ehrang-Kyllbrücke** vor. Dieser Haltepunkt, der außerhalb der Weststreckenreaktivierung zu sehen ist, liegt zum Ehranger Ortskern noch günstiger als der alte Bahnhof Ehrang, und er erfordert nur die Anlage von zwei neuen Außenbahnsteigen; der Bau einer Über- oder Unterführung erübrigt sich, weil der Haltepunkt am schienengleichen Bahnübergang Kyllstraße anzuordnen ist, so wie die künftigen Haltepunkte Euren und Zewen.

Der Haltepunkt an der Kyllbrücke bietet auch günstige Umsteigemöglichkeiten zwischen der Bahn und den Linienbussen der Stadtwerke Trier (SWT). Wir sind der Meinung, dass ein Haltepunkt Ehrang-Kyllbrücke für den Ehranger Ortskern von höchster Bedeutung ist.

B: Haltepunkt Ehrang-Hafenstraße

Die Baumaßnahmen für die Anlage der neuen Bahnsteige und die Gleisverlegung im Bereich des Haltepunkts Ehrang-Hafenstraße machen den Bau von Lärmschutzanlagen erforderlich. Diese werden über den SPNV hinaus auch den Zügen der übrigen Zuggattungen zugute kommen.

Die Anordnung von Parkplätzen für eine P+R-Anlage gehört lt. Erläuterungsbericht nicht zum Planfeststellungsverfahren.

Nach dem derzeitigen Busfahrplan verkehrt die Linie 87 im Sternbusverkehr über die Hafenstraße. Demnach ist hier eine Umsteigemöglichkeit zwischen Bus und Bahn vorzusehen.

C: Haltepunkt Pallien (Kaiser-Wilhelm-Brücke)

Der alte Haltepunkt Pallien lag nördlich der Brücke etwa in dem Bereich, wo ein Fußgängerdurchlass den Bahndamm unterquert und eine Rampe zur Bonner Straße aufsteigt. Die enge örtliche Situation erfordert aber eine Lage unmittelbar an der Brücke, um eine gute Erreich-

barkeit des Haltepunkts von der Brücke aus zu gewährleisten. Die Station erschließt über den unmittelbaren Bereich hinaus die Hochschule auf dem Schneidershof und über die Brücke weite Bereiche in Trier-Nord (Zurlauben, Brüderkrankenhaus etc.) und in der westlichen Altstadt (Hochschulabteilungen am alten Standort Paulusplatz, Berufsschulen etc.)

Die örtliche Situation erfordert für die Erreichbarkeit des moselseitigen Bahnsteigs (2) von der Brücke aus die Anlage eines Treppenturms mit Lift. Wie im Erläuterungsbericht nachzulesen ist, erhält der Haltepunkt Pallien seinen wesentlichen Verkehrswert durch die Verknüpfung der Regionalbahn mit den Buslinien. Da „die heutige Lage der Bushaltestellen als zwingende Randbedingung anzusehen“ ist, sind wir der Meinung, dass die Fußgängerführung zwischen den Bahnsteigen und den Haltestellen im Detail durchzuplanen ist, vor allem die Fußgängerführung von der Brücke zum westlichen Bahnsteig (1). Zu begrüßen ist die Absicht, die Treppe am westlichen Brückenkopf durch einen Lift zu ergänzen; dies müsste aber unseres Erachtens schon Antragsinhalt sein und nicht nur eine Absichtserklärung. Im Übrigen sind wir der Meinung, dass der ganze Brückenkopf vor allem hinsichtlich des allgemeinen Fußgängerverkehrs zu überplanen ist (z.B. durch Vorampeln auf der Bonner Straße und auf der Brücke selbst), was natürlich auch den Umsteigern zwischen Bahn und Bus zugute käme.

Die Enge der örtlichen Situation lässt von P+R-Plätzen in größerem Rahmen nicht zu. Zudem wäre ein zusätzlicher Kfz-Verkehr auf der Kaiser-Wilhelm-Brücke absolut nicht wünschenswert.

Die räumliche Nähe zwischen einem zukünftigen Haltepunkt **Martinerfeld-Irminensteg** und dem Haltepunkt Pallien soll nicht von vernünftigen Überlegungen abhalten, dieses Projekt zu verfolgen, das stadtstrukturell eine besondere Bedeutung und damit seinen eigenen Verkehrswert hat. Dieser eine zusätzliche Haltepunkt passt ohnehin in das Fahrplankonzept der Weststrecke.

D: Haltepunkt Trier-West (Römerbrücke; ehem. Westbahnhof)

Der Standort des ehemaligen Trierer Westbahnhofs bietet sich an für den Bau des neuen Haltepunkts Trier-West, der unmittelbar am neuen Stadtteilzentrum zu liegen kommt. Weiter erschließt er über die Römerbrücke das sog. Karl-Marx-Quartier in der südwestlichen Altstadt (Rathaus, Stadttheater etc., das hierdurch einen bedeutsamen Entwicklungsimpuls erhalten wird) und das Barbaraquartier in Trier-Süd (Alt-Barbeln mit den Resten der römischen Barabarathermen). Die Bedeutung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV/SPNV, Fuß- und Fahrradverkehr) für das Karl-Marx- und das Barbaraquartier wird noch zunehmen, wenn auf der Römerbrücke nur noch Fuß-, Fahrrad- und Busverkehr gestattet sein wird.

Die beiden Personenaufzüge erlauben einen barrierefreien Zugang zu den beiden Bahnsteigen. Wir empfehlen, den Steg zwischen den beiden Aufzugtürmen weiter nach Westen über die künftige Entlastungsstraße fortzusetzen, damit die Bahnsteige auch vom künftigen zentralen Platz des Stadtteils Trier-West gefahrlos erreichbar sind. In diesem Sinne haben wir uns auch schon im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens BW 80 an die Stadtverwaltung Trier gewandt.

Die Verknüpfung Bahn/Bus ist problemlos zu realisieren, da die Bushaltestellen sowohl am künftigen zentralen Platz (westlich) als auch am westlichen Römerbrückenkopf (östlich) lie-

gen. Die Anordnung von Parkplätzen für eine P+R-Anlage ist auch wegen der künftigen Sperrung der Römerbrücke für den motorisierten Individualverkehr nicht zu empfehlen.

E: Haltepunkt Euren und F: Haltepunkt Zewen

Diese neuen Stationen sind im Prinzip Modernisierungen der früheren Haltepunkte an der Eisenbahnstraße (Euren) und an der Kantstraße (Zewen): Neue Bahnsteighöhe, neue Bahnsteiglänge, neue Sicherung des schienengleichen Bahnübergangs. Daher ist ihr barrierefreier problemlos machbar. Ebenso problemlos ist das Umsteigen auf kreuzende Buslinien möglich.

Am Haltepunkt Zewen existieren bereits einige Parkplätze, in der Nähe des Haltepunkts Euren will die Stadt Trier einige Parkplätze neu bauen. Das ist zwar nicht zu abzulehnen, aber unseres Erachtens ist der Haltepunkt Euren nicht geeignet für einen P+R-Platz. Diesen sehen wir vielmehr bei einem weiteren Haltepunkt **Messepark**, den wir bereits im Bebauungsplanverfahren BW 61 gefordert haben und dessen großer Parkplatz über die Konrad-Adenauer-Brücke bequem von den Stadtteilen rechts der Mosel erreichbar ist.