

Regionalbahnkonzept Trier

Beschlussvorlage 438/2013

Erläuterung der Inhalte

Agenda

Erläuterung der Inhalte und Hintergründe der Vorlage 438/2013

1. Überblick / Rahmenbedingungen
2. Machbarkeitsstudie Weststrecke
3. Details zu einzelnen Bereichen
4. Oststrecke
5. Gesamtkonzept
6. Weiteres Vorgehen
7. Fragen und Anregungen

1. Überblick / Rahmenbedingungen



Chronologie

- 1992 – 98 Machbarkeitsanalysen Regionalbahn Trier
- 2000 – 02 Bau HP Ehrang-Ort
- 2005 ETC-Gutachten SPNV Trier – Lux.
- 2006 Potenzialanalyse HP Trier-Nord (ZV SPNV-Nord)
- 2006 Grundsatzbeschluss Stadtrat
- 2007 Potenzialanalyse HP Hafenstraße
- 2008 Konzeption RLP-Takt 2015
- 2012 weitgehende Streichung der IC-/ICE-Anbindung
- 2012 Machbarkeitsstudie Westtrasse (ZV SPNV-Nord)
- 2013 Beschluss Mobilitätskonzept Trier 2025 (Stadtrat)
- 2013 Beschluss Landesregierung Förderung Westtrasse
(19 Mio. Euro)

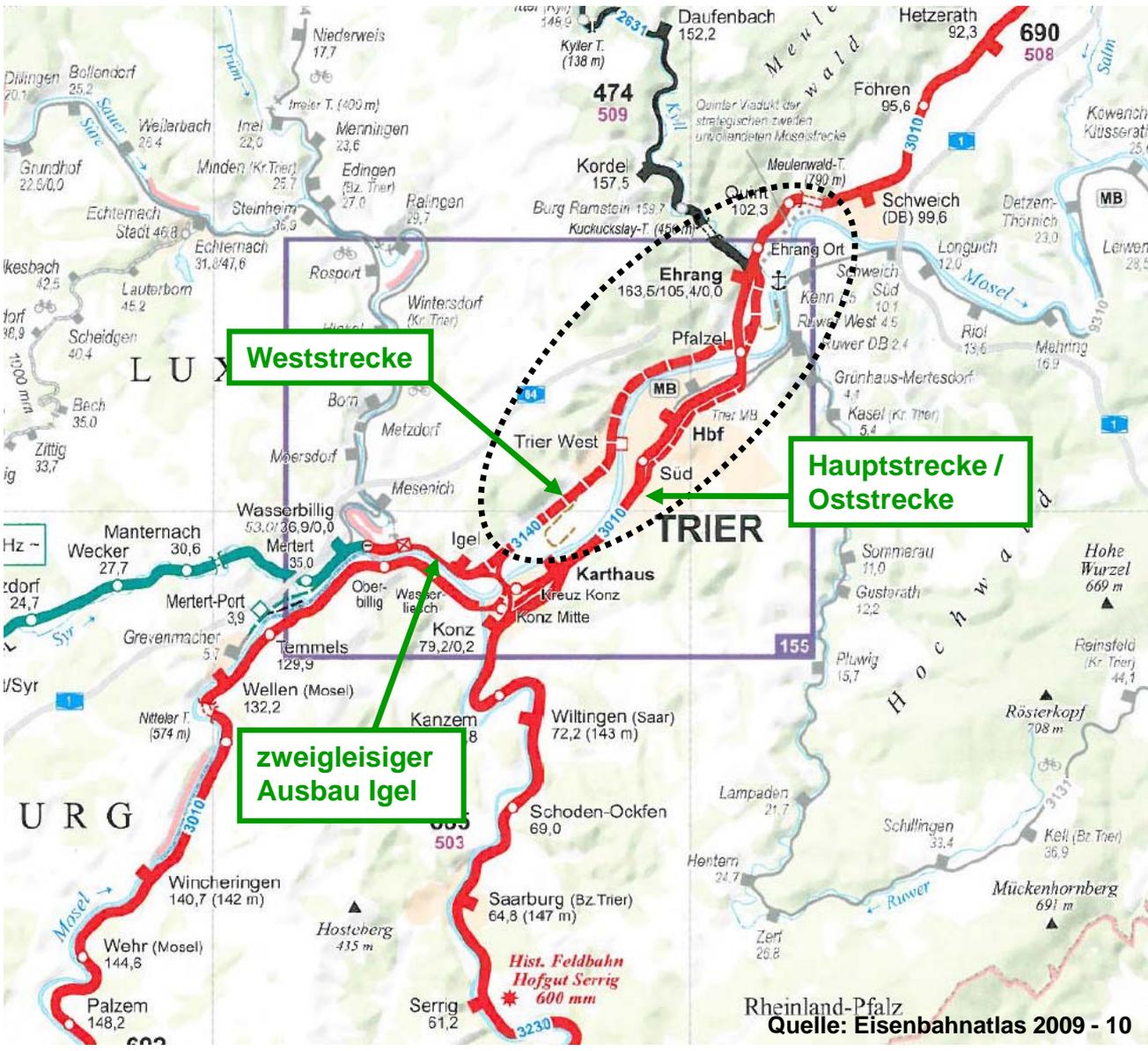
Fokus
Ost-
trasse

Fokus
West-
trasse



TRIER

Schienenstrecken in und um Trier

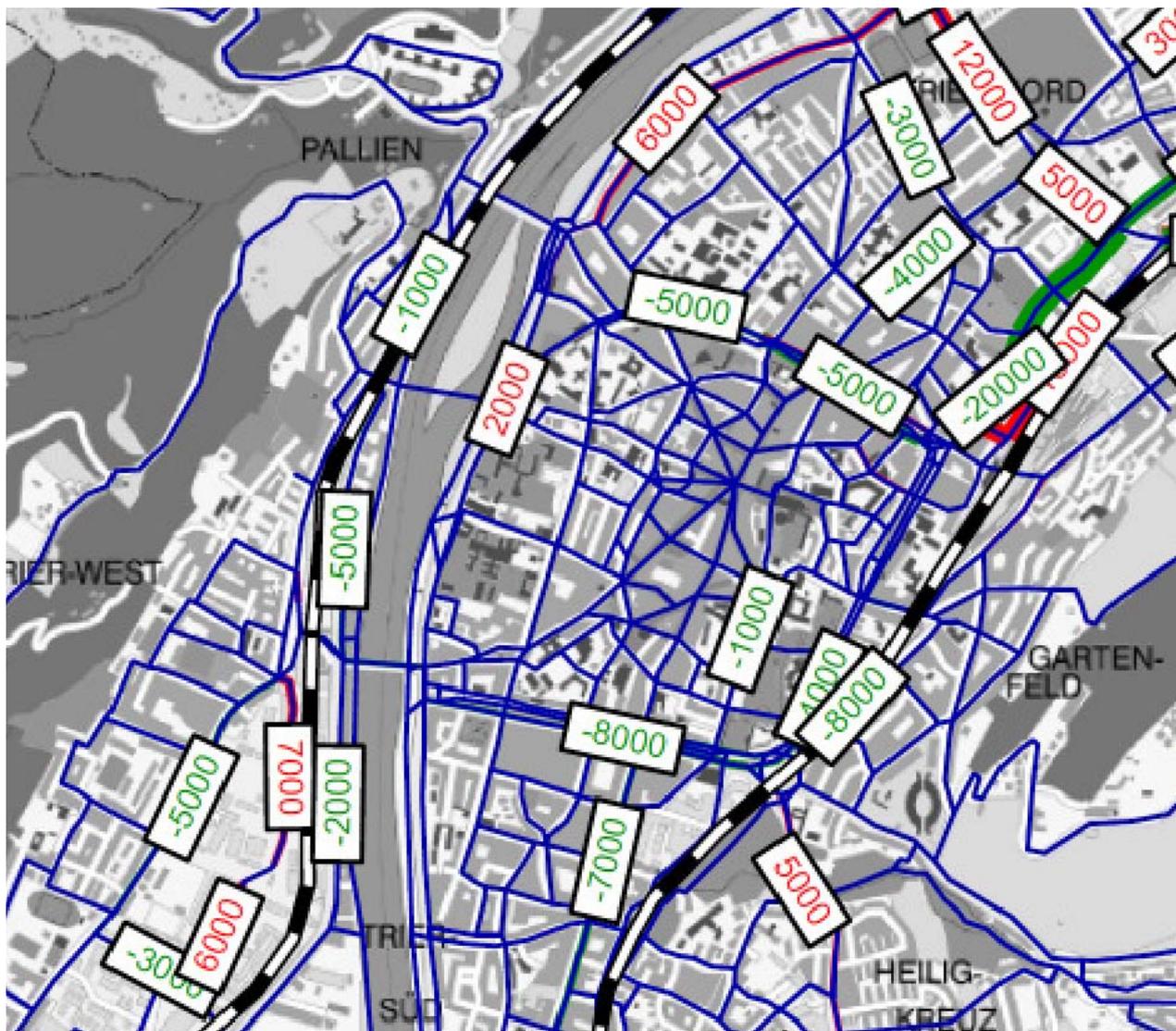


Mobilitätskonzept Trier 2025

Zielsetzung ÖPNV

Steigerung des ÖPNV-Anteils von 16 auf 20 %

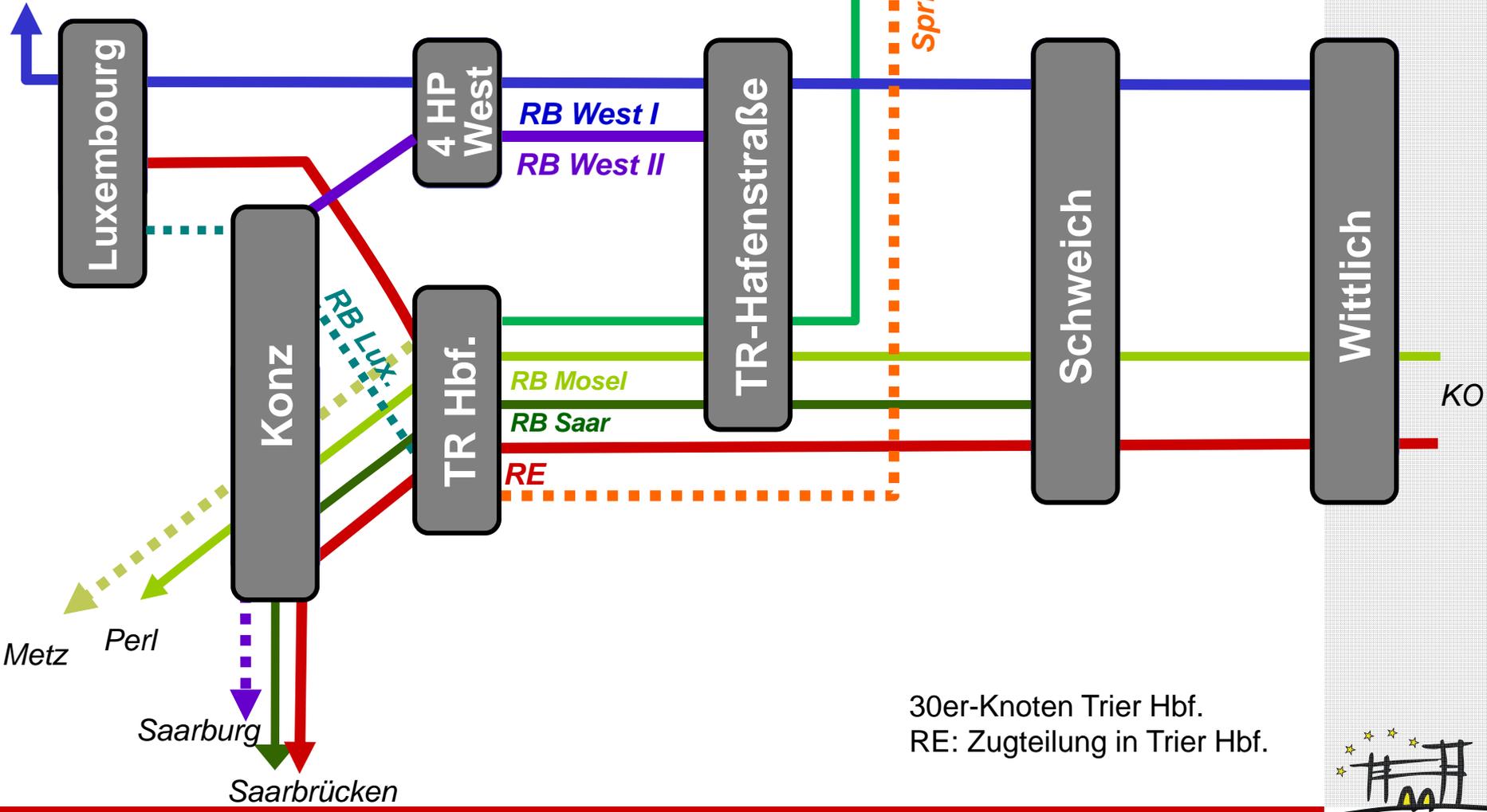
Dadurch Reduzierung der Verkehrsbelastungen durch den MIV



Rheinland-Pfalz-Takt 2015

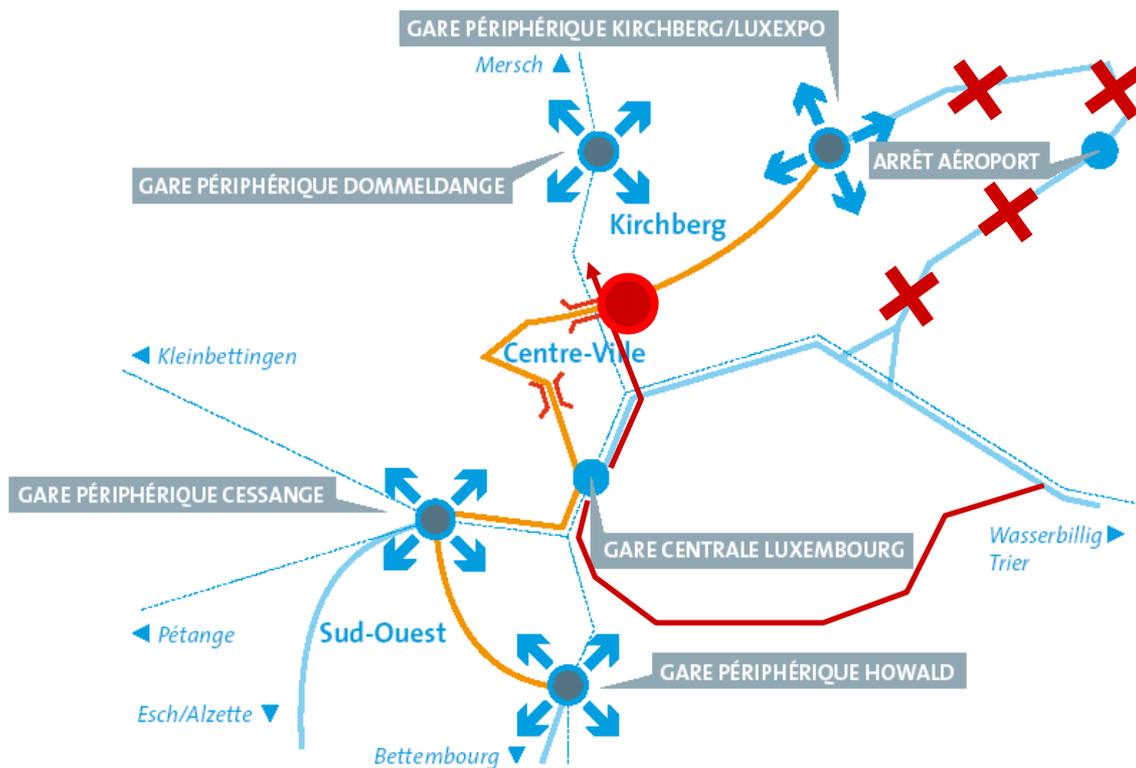
Geplante Angebotsstruktur

Luxemburg
Rote Brücke



Westtrasse – Verknüpfung nach Luxemburg

Stand bis 2010



LÉGENDE // LEGENDE

Voies ferrées existantes
Bestehende Strecken

Tracé tram léger
Straßenbahnlinien

Extension réseau train classique
Ausbau klassische Eisenbahnstrecke

Gares / Arrêts
Bahnhöfe / Haltestellen

Quelle: Ministère des Transports LU: mobil 2020



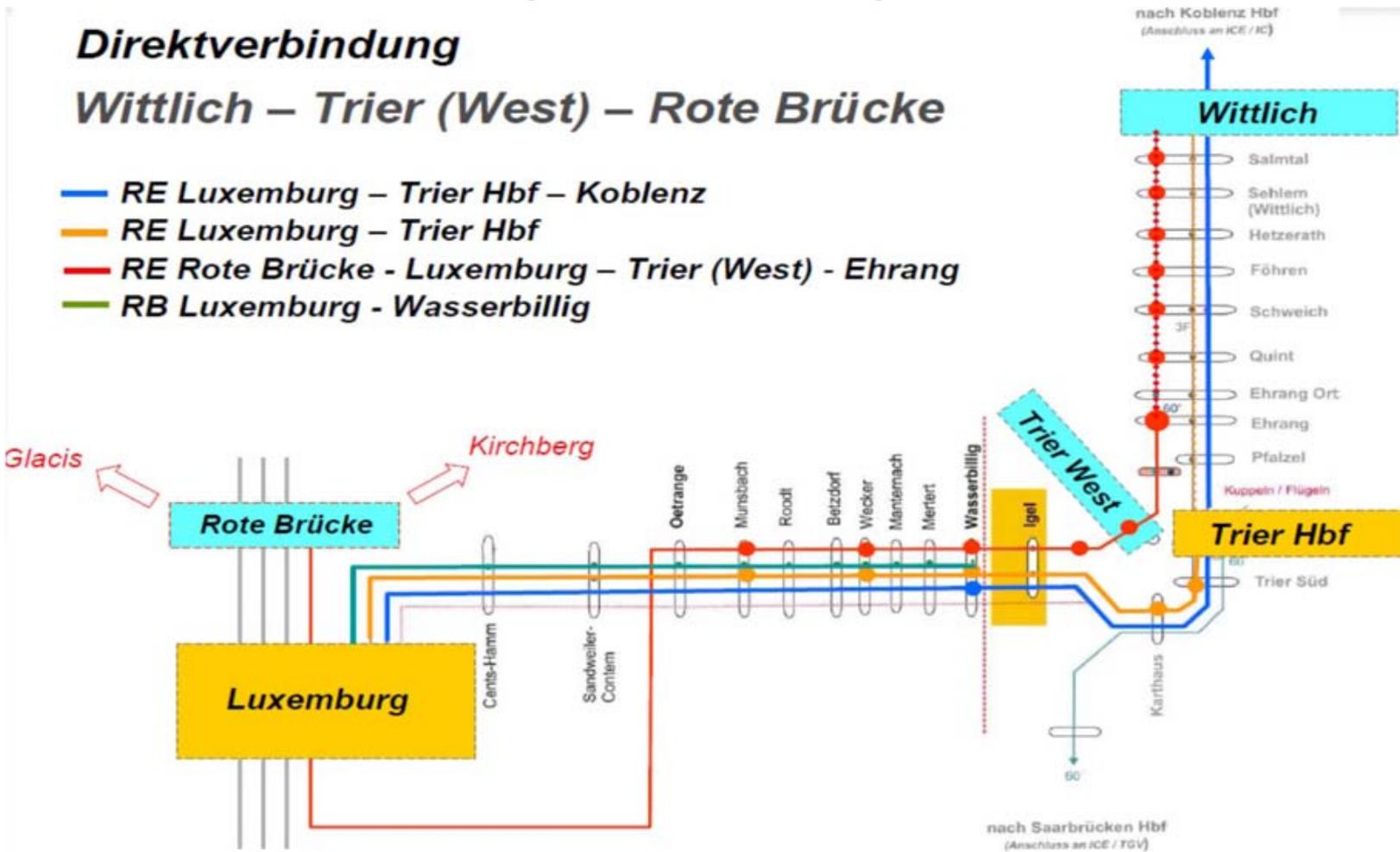
TRIER

Westtrasse – Verknüpfung nach Luxemburg

Direktverbindung

Wittlich – Trier (West) – Rote Brücke

- RE Luxemburg – Trier Hbf – Koblenz
- RE Luxemburg – Trier Hbf
- RE Rote Brücke - Luxemburg – Trier (West) - Ehrang
- RB Luxemburg - Wasserbillig



Quelle: CFL, Marc Hoffmann, 2011



TRIER

Westtrasse – Verknüpfung nach Luxemburg

Umsteigepunkt Gare Pont Rouge



Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures



Westtrasse – Verknüpfung nach Luxemburg

Umsteigepunkt Gare Pont Rouge



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des infrastructures

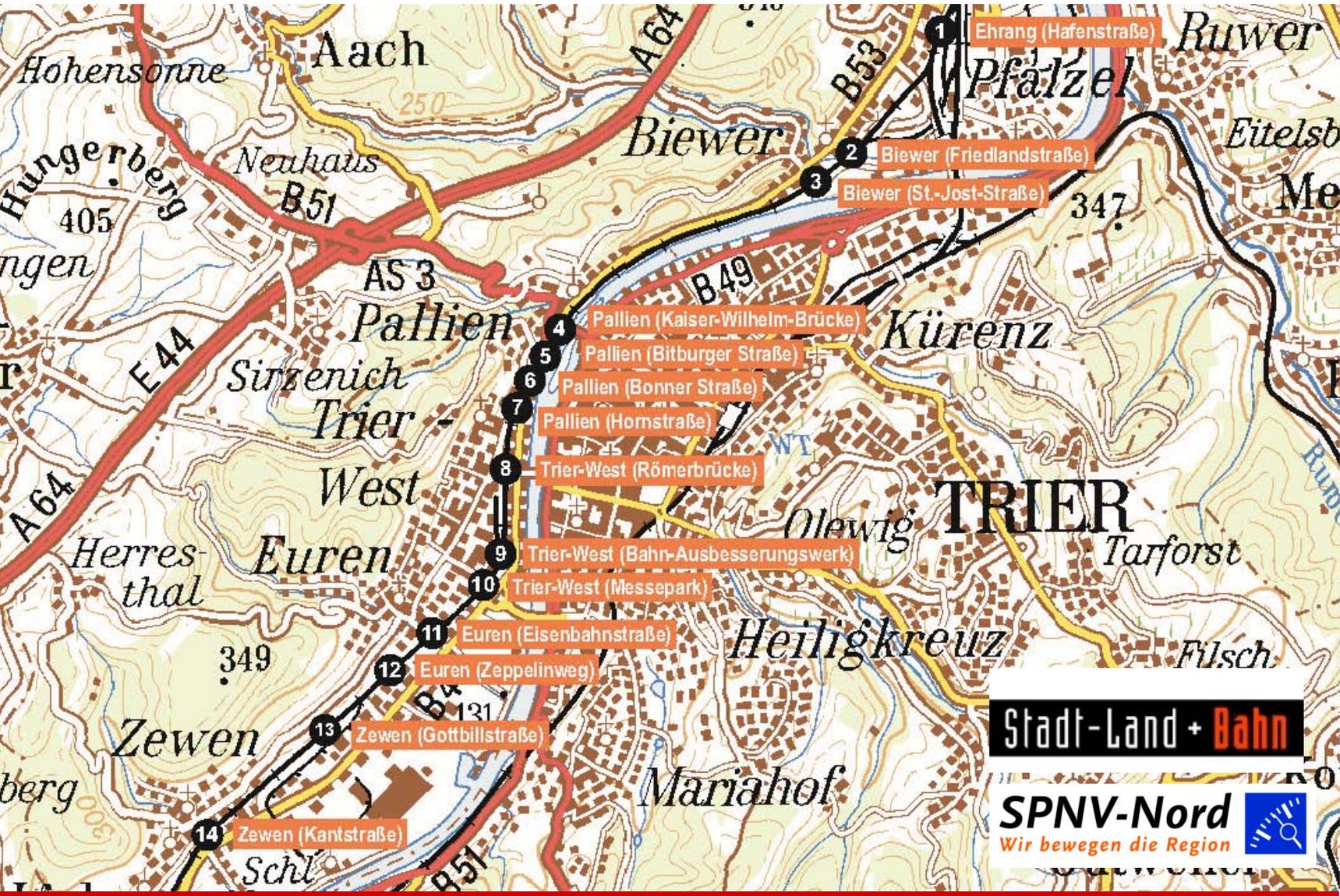


2. Machbarkeitsstudie Weststrecke



Machbarkeitsstudie Reaktivierung Westtrasse

Untersuchte Standorte für neue Haltepunkte



Stadt-Land + Bahn

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region



TRIER

Machbarkeitsstudie Reaktivierung Westtrasse

Potenzialermittlung

Berücksichtigte Potenziale Weststrecke:

- Auspendler in Richtung Luxemburg, Wittlich und Saarburg
- Einpendler in den Einzugsbereich der Weststrecke
- Einpendelnde FH-Studenten und Schüler des Berufsschulzentrums
- Schüler und FH-Studierende im Binnenverkehr, sowie aus Ehrang/Quint
- Besucher des Messeparks
- Luxemburg-Pendler aus dem Bereich Wittlich als Transitverkehr
- Entwicklung gemäß Masterplan Trier West (Konversionsflächen)
- Annahme: HP „Pont Rouge“ in Luxemburg realisiert
- Mögliche Neubauf Flächen gemäß Flächennutzungsplan
- Moselstege als Zukunftsoption

→ Anteilsabschätzung, der die Züge nutzen wird



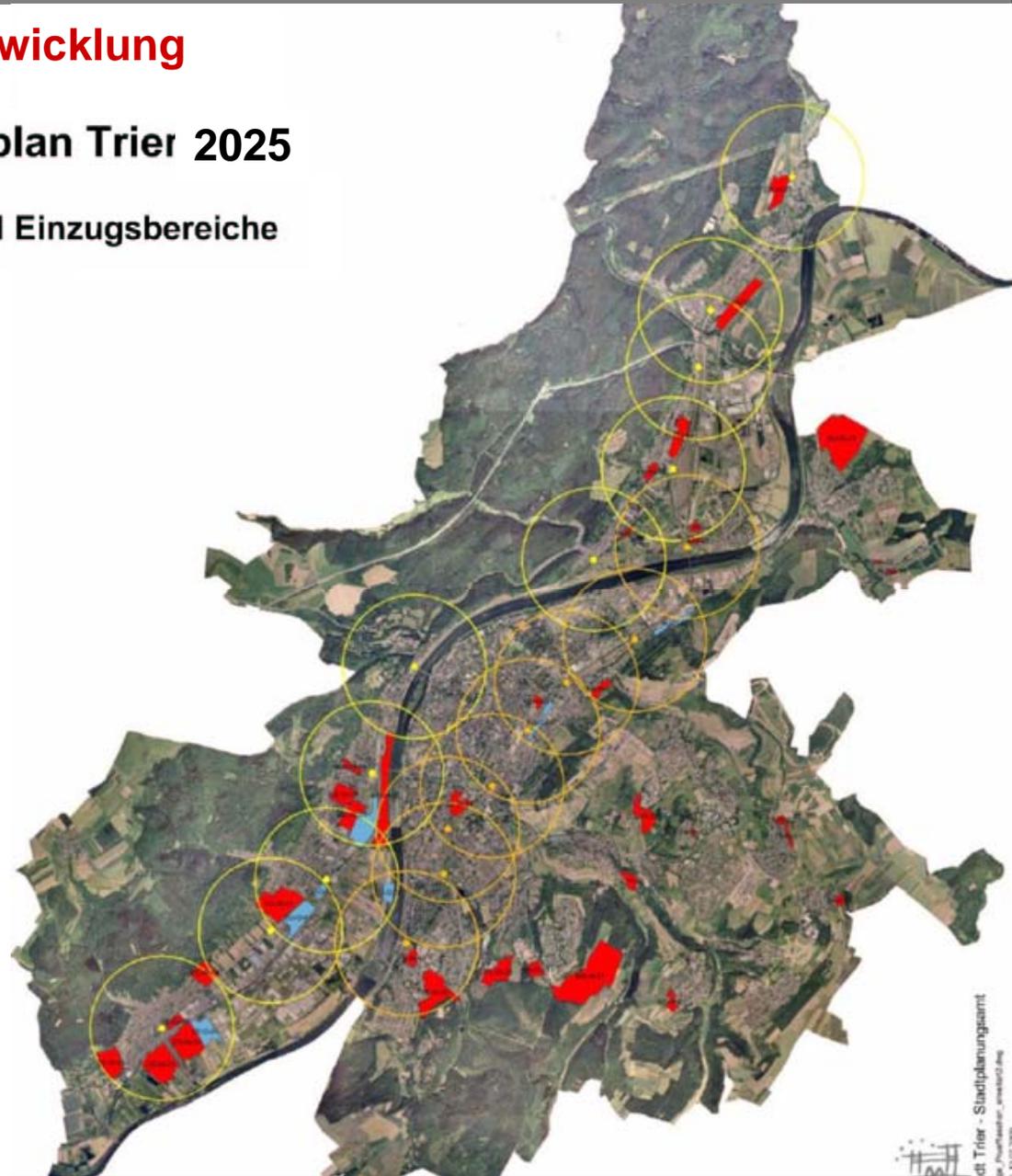
Abstimmung mit Stadtentwicklung



Flächennutzungsplan Trier 2025

Baulandpotenziale und Einzugsbereiche

-  Prüfflächen Wohnungsbau
-  Prüfflächen Gewerbe
-  Haltestelle und Einzugsbereich (1 km) auf der Weststrasse
-  Haltestelle und Einzugsbereich (1 km) auf der Ostrasse



Stadt Trier - Stadtplanungsamt
10.07.2009



TRIER

Machbarkeitsstudie Reaktivierung Westtrasse

Potenzialermittlung

Vernachlässigte Potenziale Weststrecke:

- Ein- und Auspendler mit Umsteigezwang (Eifelstrecke)
- Binnenverkehre außer Schülerverkehr, da nur kurze Fahrten bei langen Zugangswegen und gutem Busangebot
- Tagestouristen nach Luxemburg, da Zahlen nicht zu erheben
- Einkaufs- und Freizeitverkehr nach Trier, da eingeführte Wege über Trier Hbf
- Anreise zu touristischen Zielen (Eifelsteig), da stark saisonal

➔ dienen der Absicherung der Ergebnisse

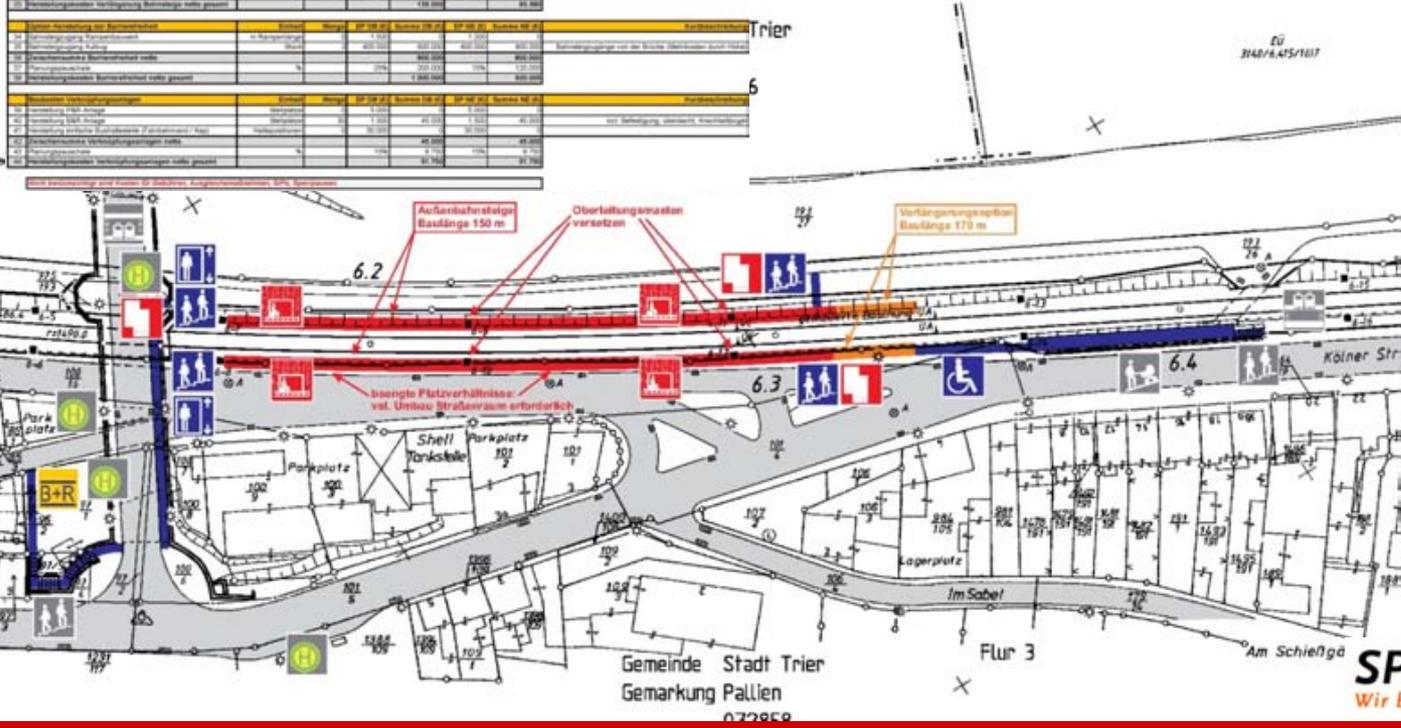
Machbarkeitsstudie

Kostenermittlung anhand Testentwurf (Beispiel)

Station 1 - Pallen (Stationenlänge 100m)					
Maßnahme	Einheit	Menge	NP (M 2)	Summe (M 2)	NP (M 2)
Gründungsarbeiten	m²	200	400	80.000	80.000
... (rest of table content) ...					
Stationenlänge 100m				1.200.000	1.200.000

Station 2 - Pallen (Stationenlänge 100m)					
Maßnahme	Einheit	Menge	NP (M 2)	Summe (M 2)	NP (M 2)
Gründungsarbeiten	m²	200	400	80.000	80.000
... (rest of table content) ...					
Stationenlänge 100m				1.200.000	1.200.000

Station 3 - Pallen (Stationenlänge 100m)					
Maßnahme	Einheit	Menge	NP (M 2)	Summe (M 2)	NP (M 2)
Gründungsarbeiten	m²	200	400	80.000	80.000
... (rest of table content) ...					
Stationenlänge 100m				1.200.000	1.200.000



Machbarkeitsstudie

Übersicht über die Bewertungsergebnisse (1. Potentiale)

	Rang	Ein-/Aussteiger / a
Hafenstraße	2	431.352
Friedlandstr	12	45.826
St-Jost-Str	13	35.975
Kaiser-Wilhelm-Brücke	1	444.060
Bitburger Straße	3	361.892
Bonner Straße	4	284.609
Hornstraße	7	118.195
Römerbrücke	5	292.025
Ausbesserungswerk	10	65.035
Messepark	9	67.002
Euren	8	85.895
Zeppelinweg	11	47.262
Gottbillstraße	14	22.577
Kantstraße	6	158.724

Machbarkeitsstudie

Übersicht über die Bewertungsergebnisse (2. Kosten)

Rangfolge Baukosten Vekehrsstation (Bahnsteige 150 m, DB-Standard)

- | | | |
|-----|---|---|
| 1. | Zewen (Kantstraße) | ca. 1,3 Mio. € netto / barrierefrei (BÜ) |
| 2. | Euren (Eisenbahnstraße) | ca. 1,4 Mio. € netto / barrierefrei (BÜ) |
| 3. | Euren (Zeppelinweg) | ca. 1,5 Mio. € netto / barrierefrei (BÜ) |
| 4. | Pallien (Hornstraße)
Trier-West (Messepark) | ca. 1,6 Mio. € netto / barrierefrei (BÜ)
ca. 1,6 Mio. € netto / nicht barrierefrei |
| 5. | Pallien (Bonner Straße)
Biewer (St.-Jost-Straße) | ca. 1,7 Mio. € netto / barrierefrei (Rampen)
ca. 1,7 Mio. € netto / nicht barrierefrei |
| 6. | Zewen (Gottbillstraße) | ca. 1,8 Mio. € netto / nicht barrierefrei |
| 7. | Pallien (Bitburger Straße) | ca. 1,9 Mio. € netto / barrierefrei (Rampen) |
| 8. | Trier-West (Bahn-Aw) | ca. 2,1 Mio. € netto / nicht barrierefrei |
| 9. | Biewer (Friedlandstraße) | ca. 2,4 Mio. € netto / nicht barrierefrei |
| 10. | Trier-West (Römerbrücke) | ca. 2,6 Mio. € netto / barrierefrei (Aufzüge) |
| 11. | Pallien (Kaiser-Wilhelm-Br.) | ca. 2,9 Mio. € netto / barrierefrei (Aufzüge) |

Machbarkeitsstudie

Übersicht über die Bewertungsergebnisse (3. Kosten/Nutzen)

Rangfolge Nutzen-Kosten-Verhältnis

Als Messgröße werden die geschätzten Baukosten (DB-Standard) zu den prognostizierten täglichen Ein- und Aussteigern in Beziehung gesetzt.

1. Pallien (Bitburger Straße)	ca. 1.300 € / Ein-Aussteiger
2. Pallien (Bonner Straße)	ca. 1.500 € / Ein-Aussteiger
3. Pallien (Kaiser-Wilhelm-Brücke)	ca. 1.800 € / Ein-Aussteiger
4. Zewen (Kantstraße)	ca. 2.100 € / Ein-Aussteiger
5. Trier-West (Römerbrücke)	ca. 2.500 € / Ein-Aussteiger
6. Euren (Eisenbahnstraße)	ca. 4.800 € / Ein-Aussteiger
7. Trier-West (Messepark)	ca. 6.200 € / Ein-Aussteiger
8. Pallien (Hornstraße)	ca. 7.300 € / Ein-Aussteiger
9. Euren (Zeppelinweg)	ca. 7.900 € / Ein-Aussteiger
10. Trier-West (Bahn-Ausbesserungswerk)	ca. 8.000 € / Ein-Aussteiger
11. Biewer (St.-Jost-Straße)	ca. 11.800 € / Ein-Aussteiger
12. Biewer (Friedlandstraße)	ca. 15.600 € / Ein-Aussteiger
13. Zewen (Gottbillstraße)	ca. 28.600 € / Ein-Aussteiger

Machbarkeitsstudie

Haltepunkte Realisierungsempfehlung

Mikrostandort		Fahrgastprognose	Gesamtkosten ne
Nr.	Name	Ein-/Aussteiger / d	Standard DB AG
4	Pallien (Kaiser-Wilhelm-Brücke)	1.666	2.937.500 €
8	Trier-West (Römerbrücke)	1.022	2.588.125 €
11	Euren (Eisenbahnstraße)	297	1.417.500 €
14	Zewen (Kantstraße)	617	1.301.250 €

ggf. in einer 2. Stufe realisierbar

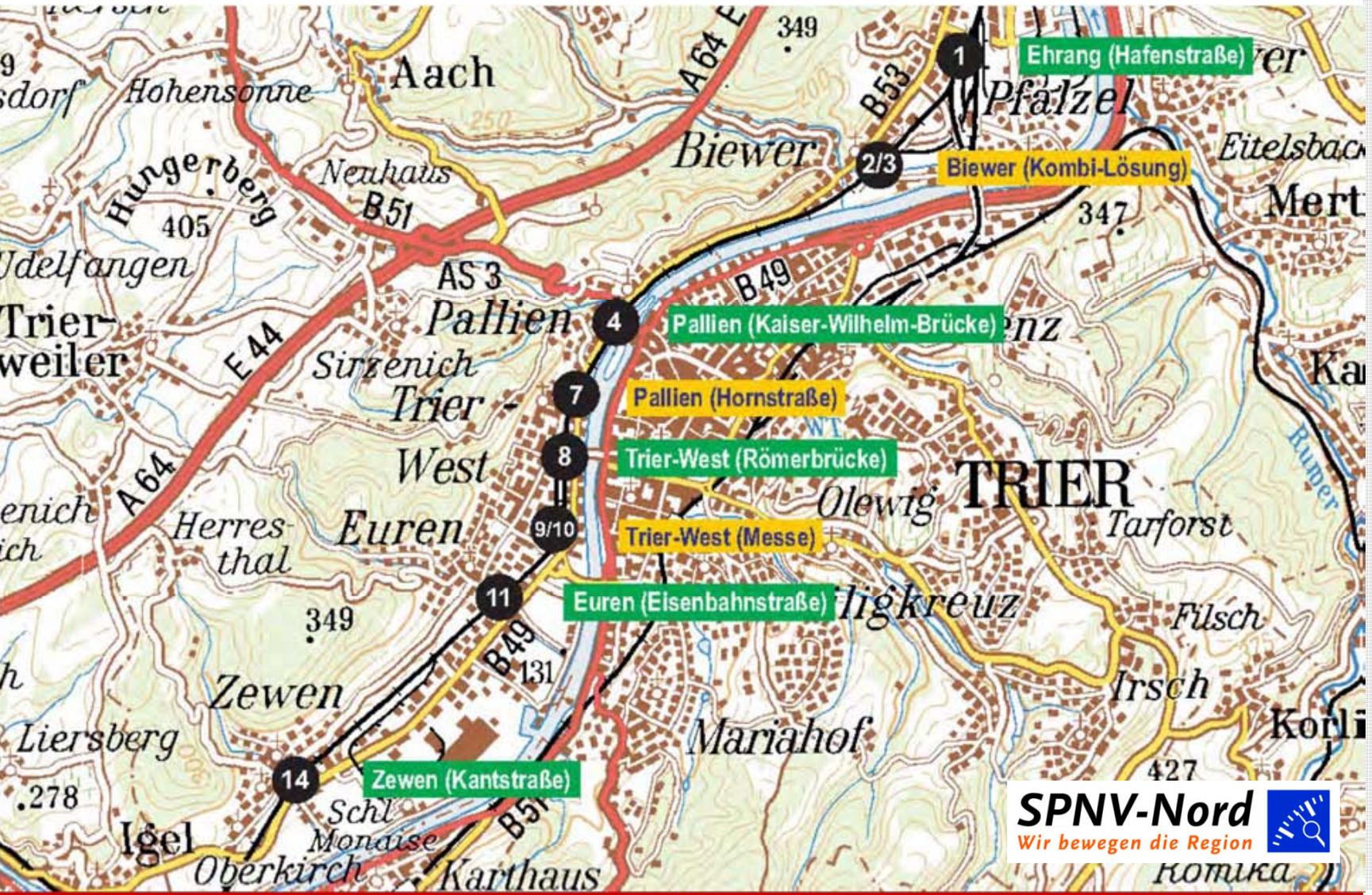
Mikrostandort		Fahrgastprognose	Gesamtkosten ne
2 / 3	Biewer (Kombination)	180	1.463.750 €
7	Pallien (Hornstraße)	217	1.586.250 €
9 / 10	Trier-West (Messe, Kombination)	150	2.172.375 €
9 / 10	Trier-West (Messe, Kombination)	330	2.172.375 €

nachrichtlich:

Mikrostandort		Fahrgastprognose	Gesamtkosten ne
1	Ehrang (Hafenstraße)	1.694	3.000.430 €

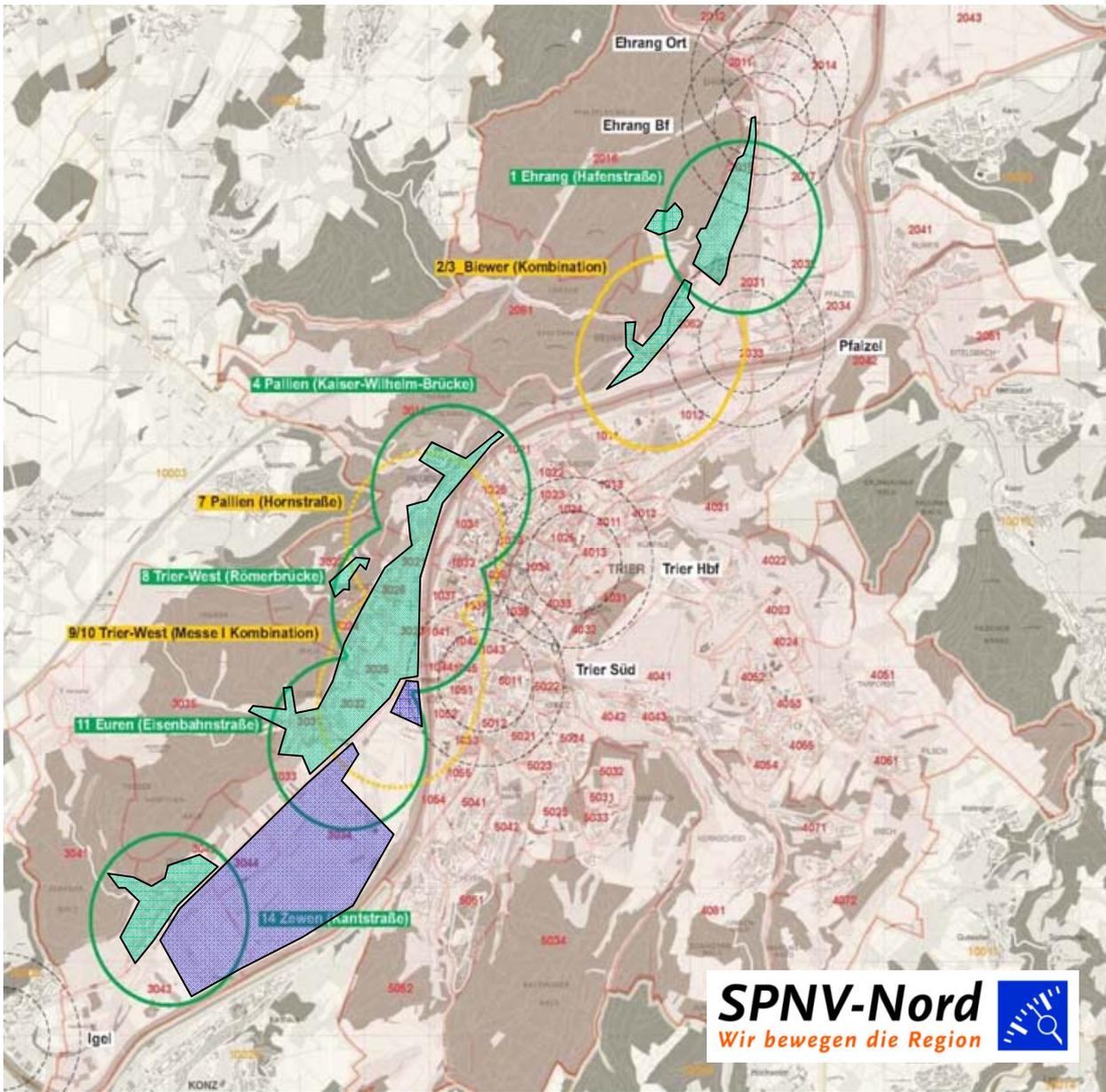
Machbarkeitsstudie

Empfehlung des Gutachters



Machbarkeitsstudie

Einzugsbereiche



TRIER

3. Detailinformationen zu einzelnen Bereichen



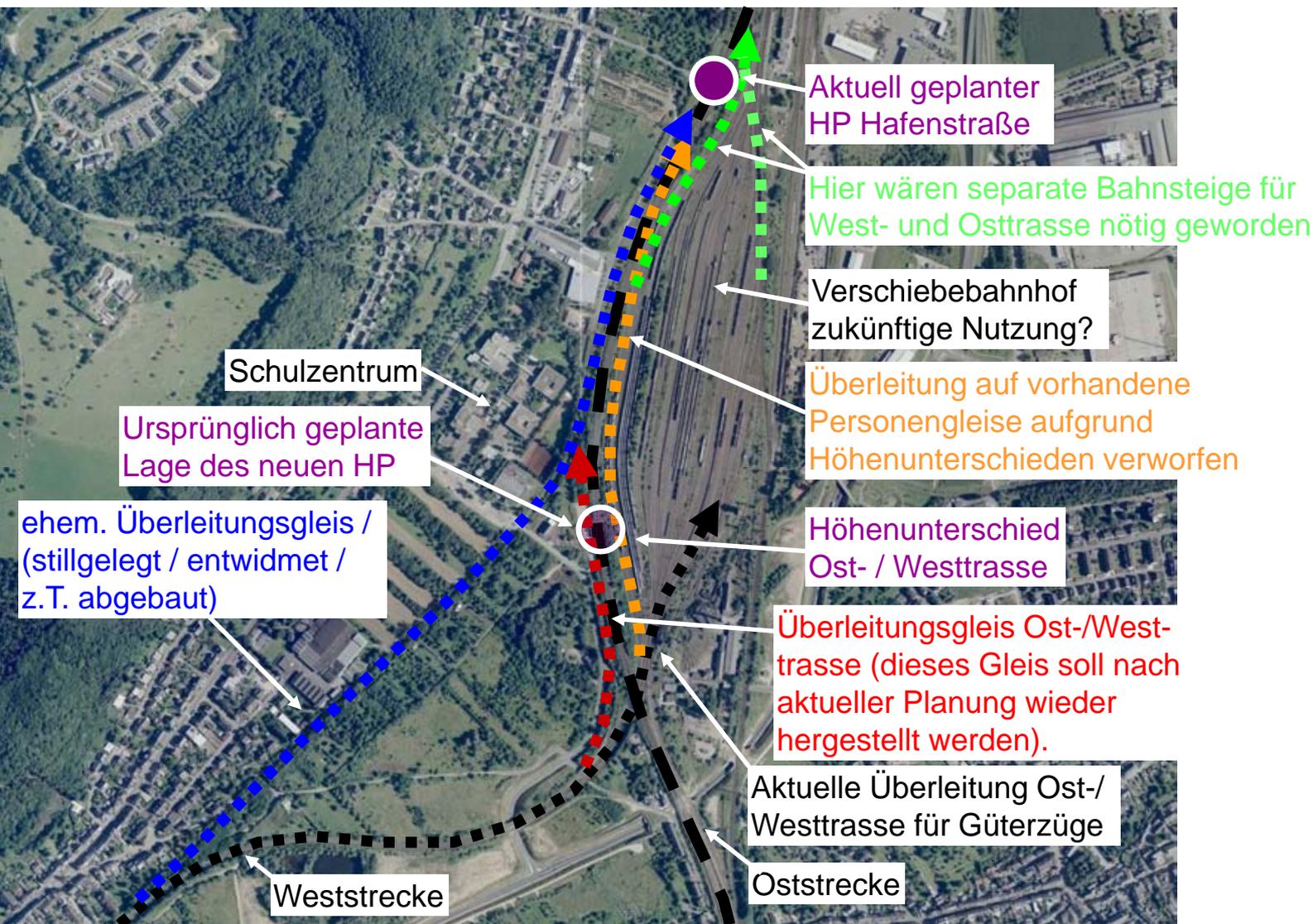
3.1 Ehrang



Haltepunkte in Ehrang



Verknüpfungsoptionen West- / Oststrecke in Ehrang



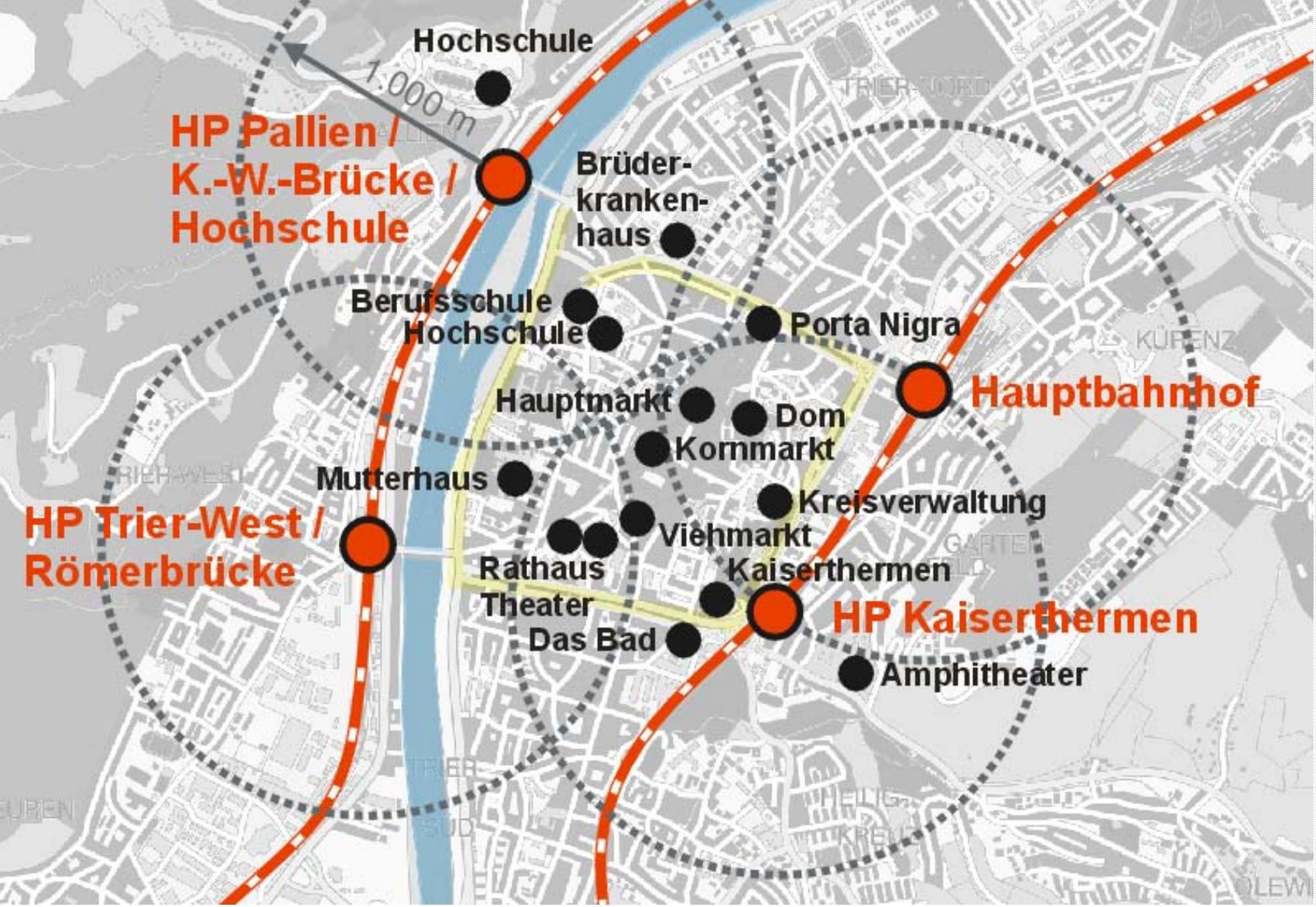
Haltepunkte Ehrang



3.1 Brückenköpfe / Innenstadt



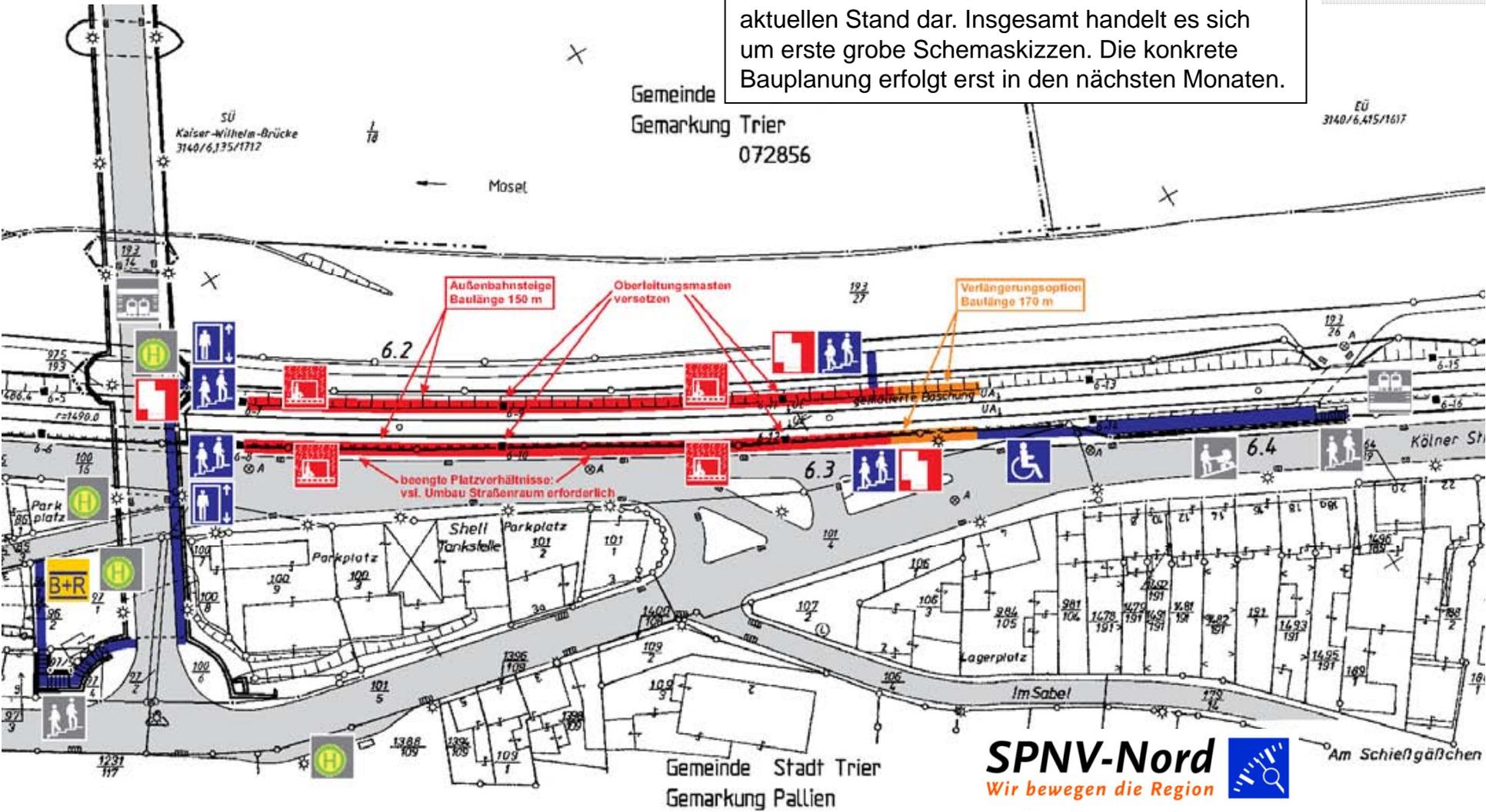
Haltepunkte Innenstadt - Einzugsbereiche



Pallien Kaiser-Wilhelm-Brücke

1. Priorität

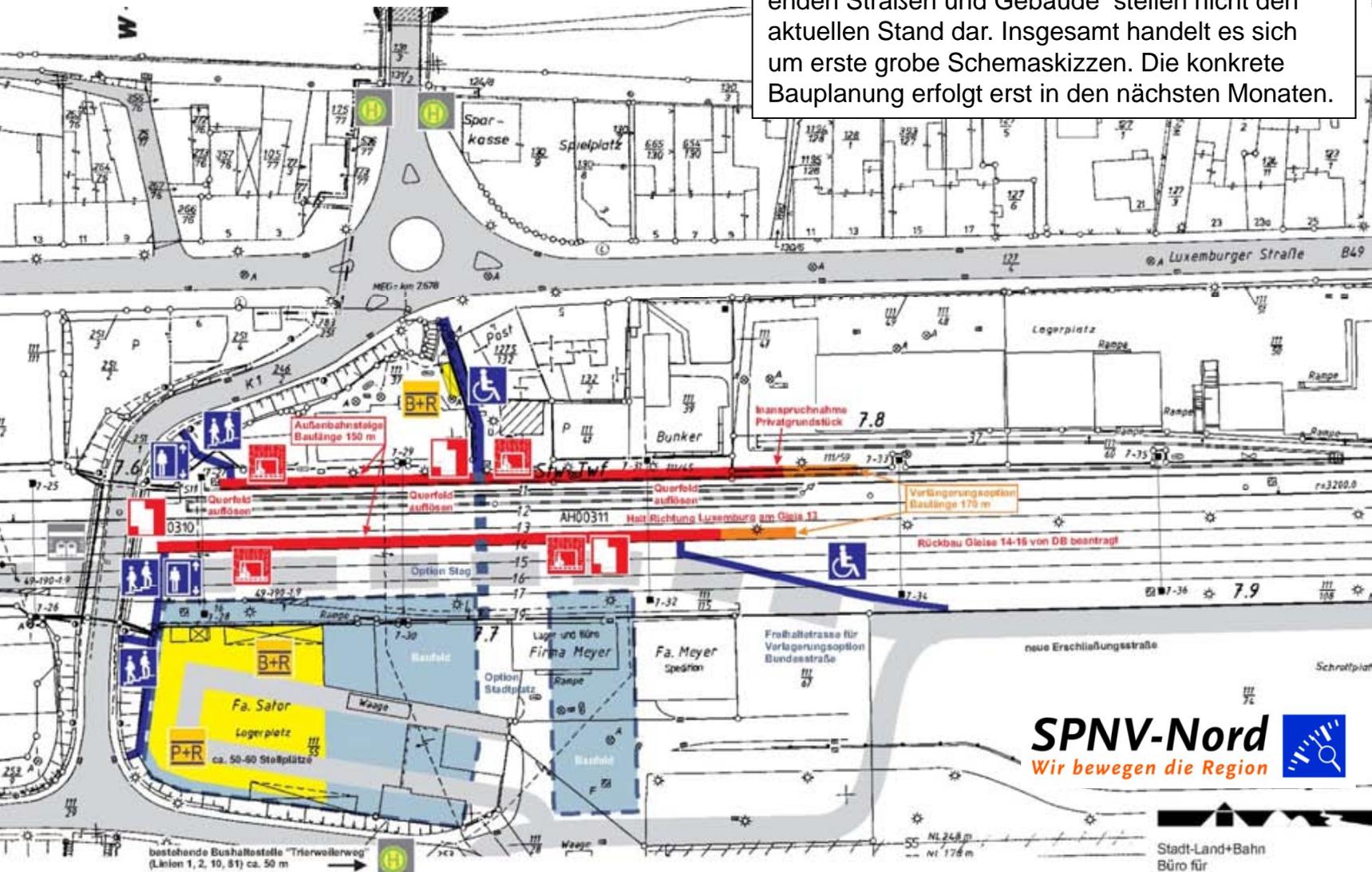
Hinweis: Die Kartendarstellungen basieren auf Grundlagenkarten der Deutschen Bahn. Diese sind für den Bahnbereich aktuell. Die angrenzenden Straßen und Gebäude stellen nicht den aktuellen Stand dar. Insgesamt handelt es sich um erste grobe Schemaskizzen. Die konkrete Bauplanung erfolgt erst in den nächsten Monaten.



Trier-West Römerbrücke

1. Priorität

Hinweis: Die Kartendarstellungen basieren auf Grundlagenkarten der Deutschen Bahn. Diese sind für den Bahnbereich aktuell. Die angrenzenden Straßen und Gebäude stellen nicht den aktuellen Stand dar. Insgesamt handelt es sich um erste grobe Schemaskizzen. Die konkrete Bauplanung erfolgt erst in den nächsten Monaten.



SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

Stadt-Land+Bahn
Büro für



3.3 Euren / Messe



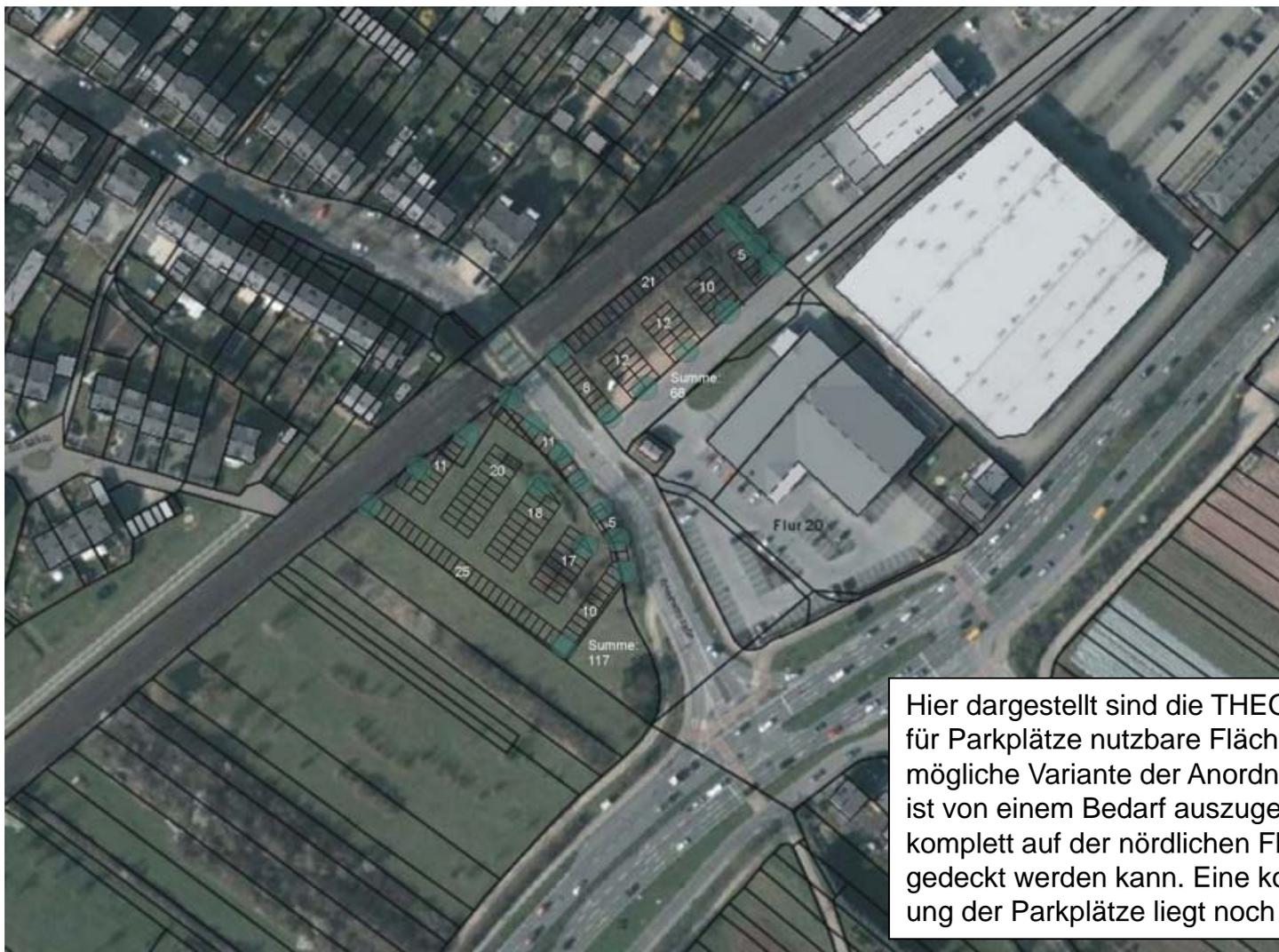
Haltepunkt Euren Eisenbahnstraße

1. Priorität

Hinweis: Die Kartendarstellungen basieren auf Grundlagenkarten der Deutschen Bahn. Diese sind für den Bahnbereich aktuell. Die angrenzenden Straßen und Gebäude stellen nicht den aktuellen Stand dar. Insgesamt handelt es sich um erste grobe Schemaskizzen. Die konkrete Bauplanung erfolgt erst in den nächsten Monaten.



P+R Euren – mögliche Parkplatzanordnung



Hier dargestellt sind die THEORETISCH für Parkplätze nutzbare Flächen und eine mögliche Variante der Anordnung. Aktuell ist von einem Bedarf auszugehen, der komplett auf der nördlichen Fläche (oben) gedeckt werden kann. Eine konkrete Planung der Parkplätze liegt noch nicht vor.

P+R Euren – mögliche Erweiterungen Parkplätze

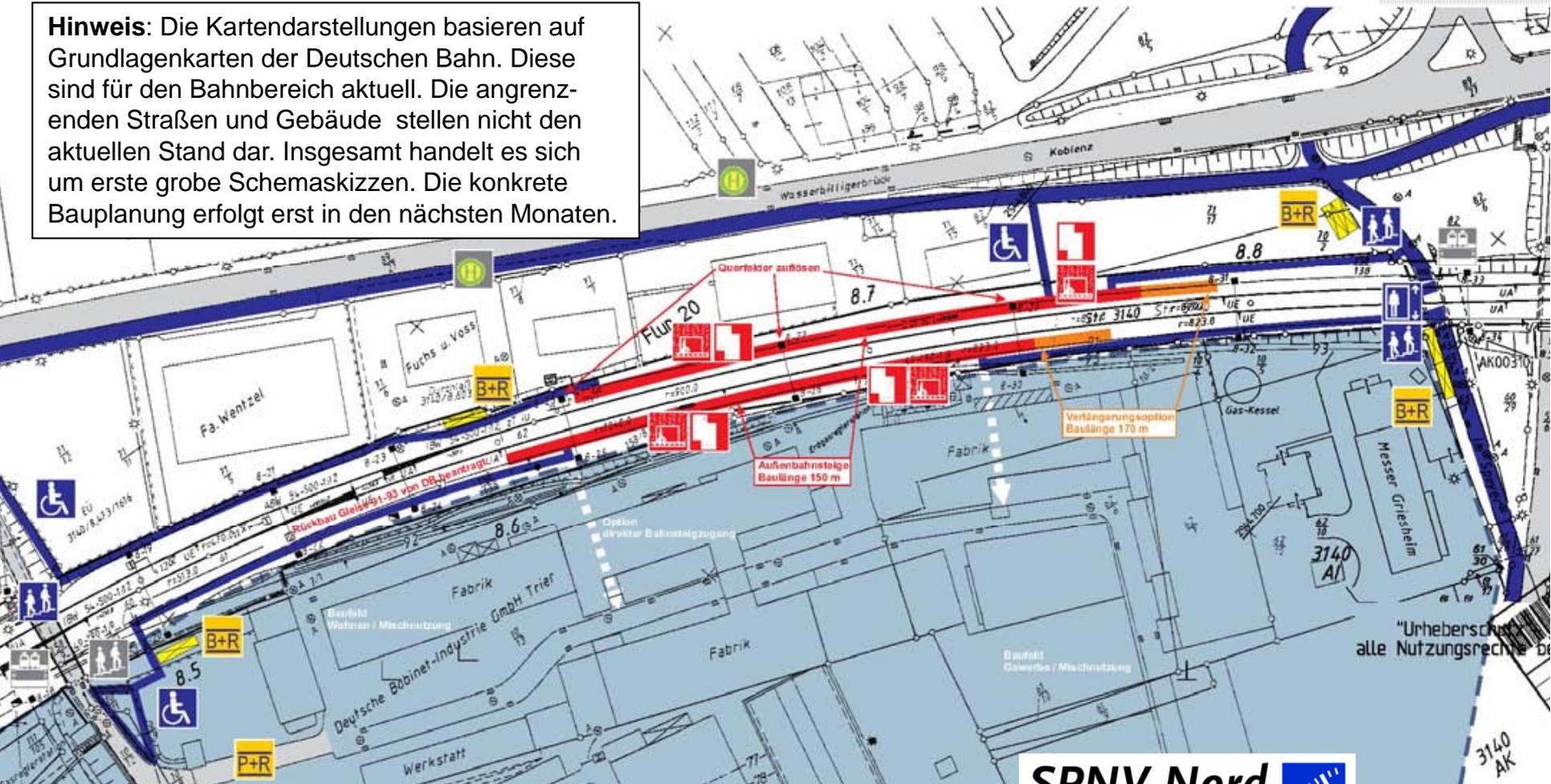


Hier dargestellt sind die THEORETISCH für Parkplätze nutzbare Flächen. Aktuell ist von einem Bedarf auszugehen, der komplett auf der Fläche „Parkplatz 1“ gedeckt werden kann.

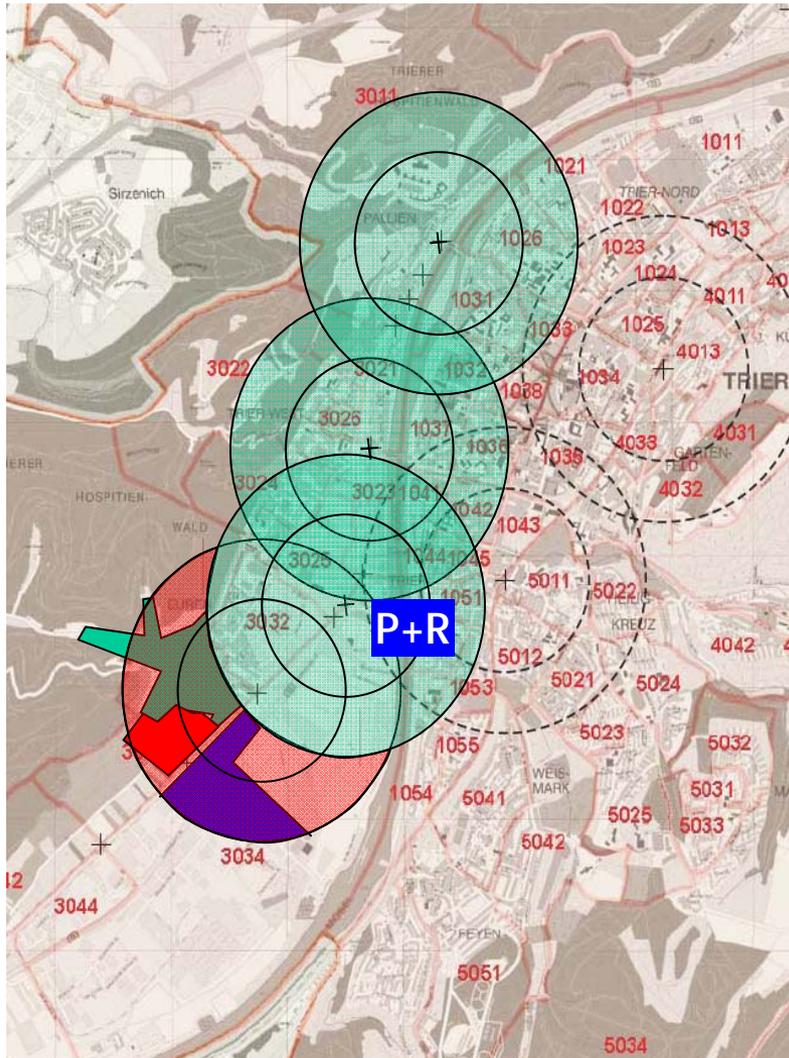
Haltepunkt Trier-West / Messe (Kombinationslösung)

(Darstellung nur zum Vergleich; dieser HP hat nur 2. Priorität)

Hinweis: Die Kartendarstellungen basieren auf Grundlagenkarten der Deutschen Bahn. Diese sind für den Bahnbereich aktuell. Die angrenzenden Straßen und Gebäude stellen nicht den aktuellen Stand dar. Insgesamt handelt es sich um erste grobe Schemaskizzen. Die konkrete Bauplanung erfolgt erst in den nächsten Monaten.

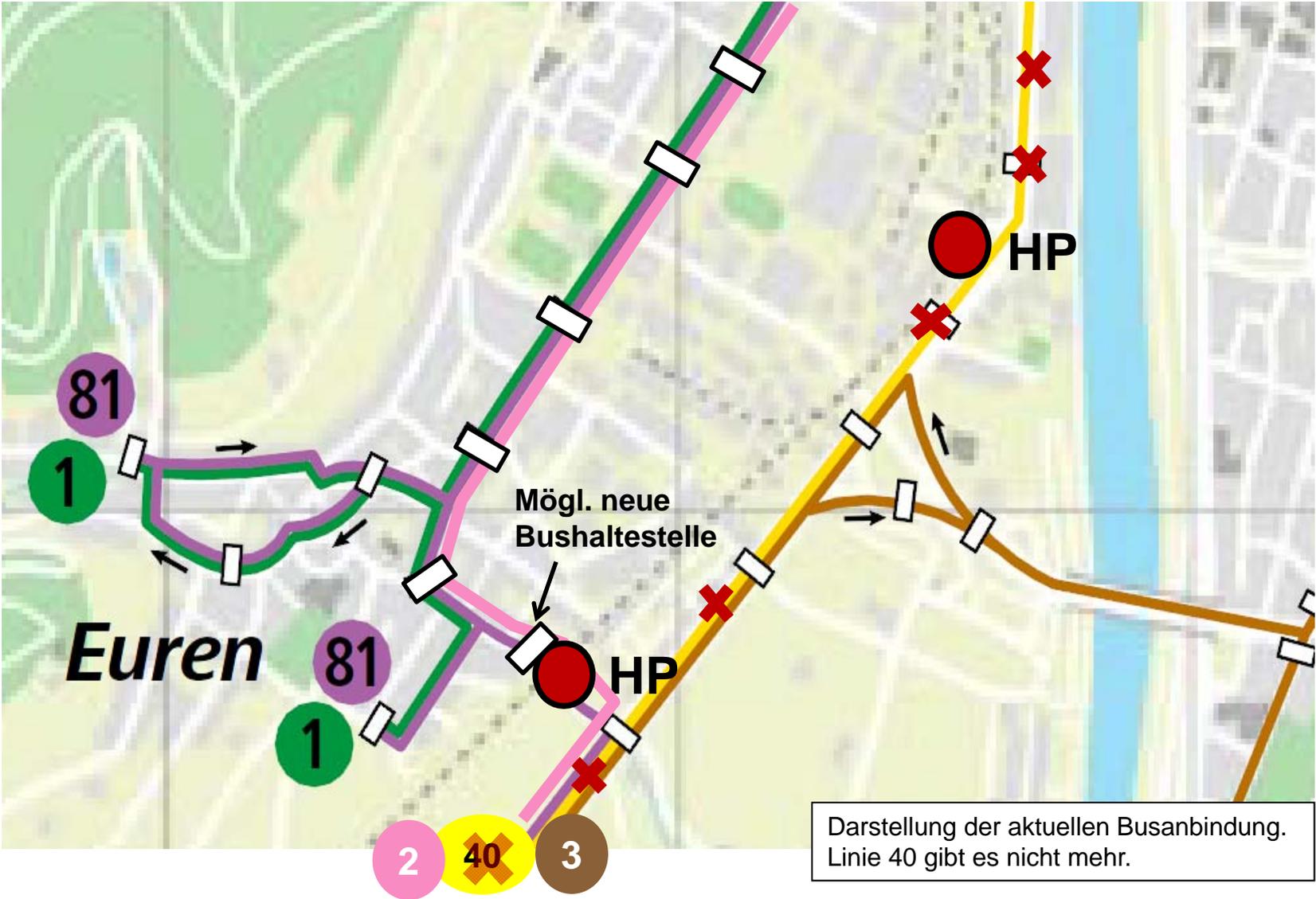


Vergleich HP Euren und Messe



- Konzept ohne Hp Euren
- Euren weitgehend außerhalb des Einzugsbereichs
2020: rd. 4.100 Einwohner
nicht erschlossen
- Wohnbau-Entwicklungsfläche Euren
außerhalb des Einzugsbereichs
- Weitere Teile Gewerbefläche/
-entwicklungsfläche Euren
außerhalb des Einzugsbereichs
- P+R am Messepark: weite Wege
oder bei Verlagerung:
Nutzungskonflikt mit Messe

Erreichbarkeitsvergleich HP Euren / HP Messe



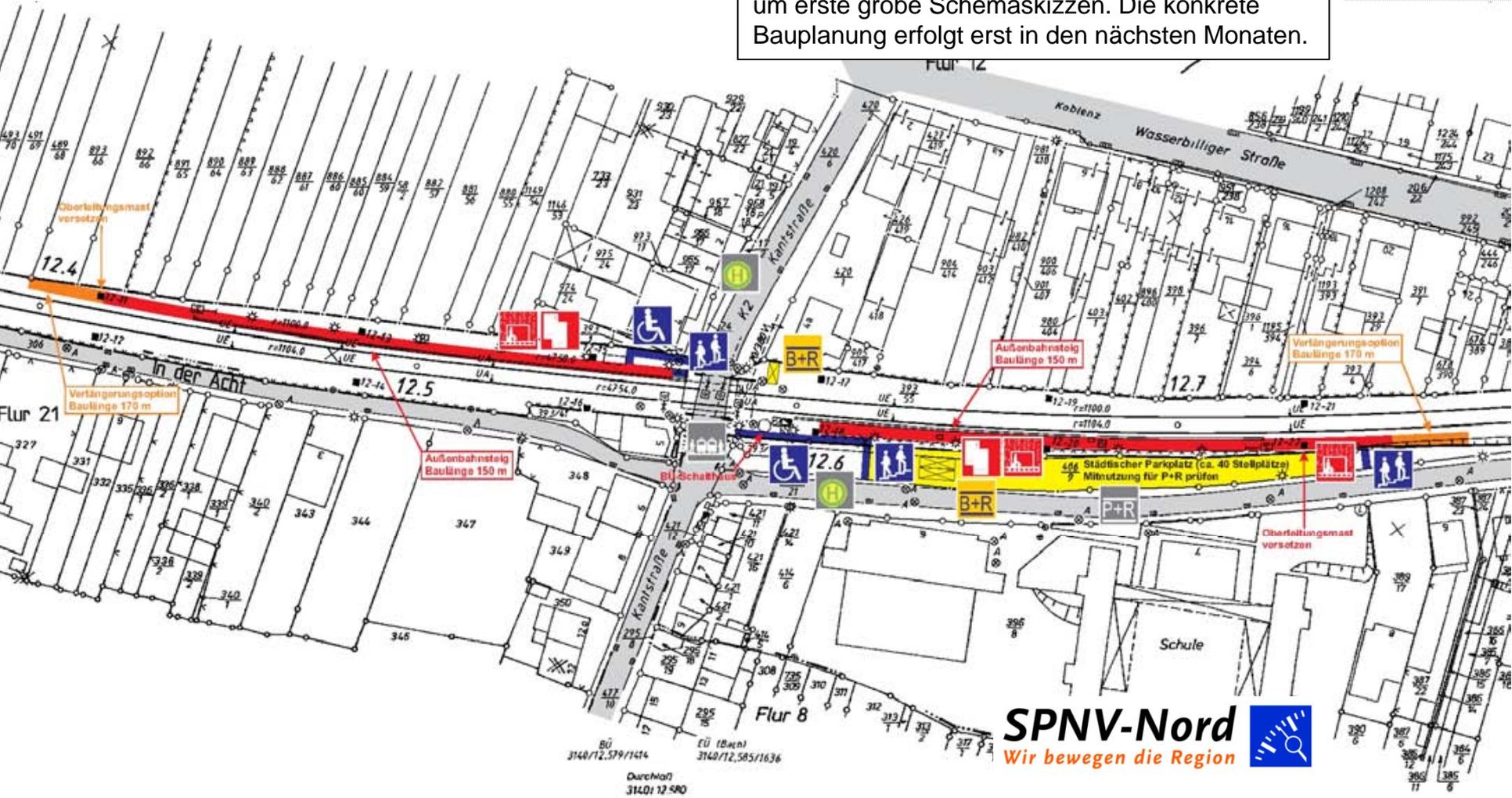
3.4 Zewen



Machbarkeitsstudie

Haltepunkte Westtrasse, 1. Priorität
Haltepunkt Zewen (Kantstraße)

Hinweis: Die Kartendarstellungen basieren auf Grundlagenkarten der Deutschen Bahn. Diese sind für den Bahnbereich aktuell. Die angrenzenden Straßen und Gebäude stellen nicht den aktuellen Stand dar. Insgesamt handelt es sich um erste grobe Schemaskizzen. Die konkrete Bauplanung erfolgt erst in den nächsten Monaten.



Gesamtkonzept Weststrecke



Gute Abdeckung von Trier West durch die 5 vorgesehenen Bahn-Haltepunkte

- Bedienungslücke in Biewer
-> gute Bedienung durch Stadtbuss
 - Ergänzende Hp in Trier AW/Messe und Pallien Hornstr. möglich
- > Auswahl von möglichem Zusatzstandort



TRIER

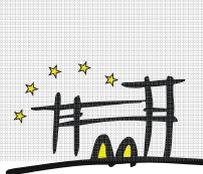
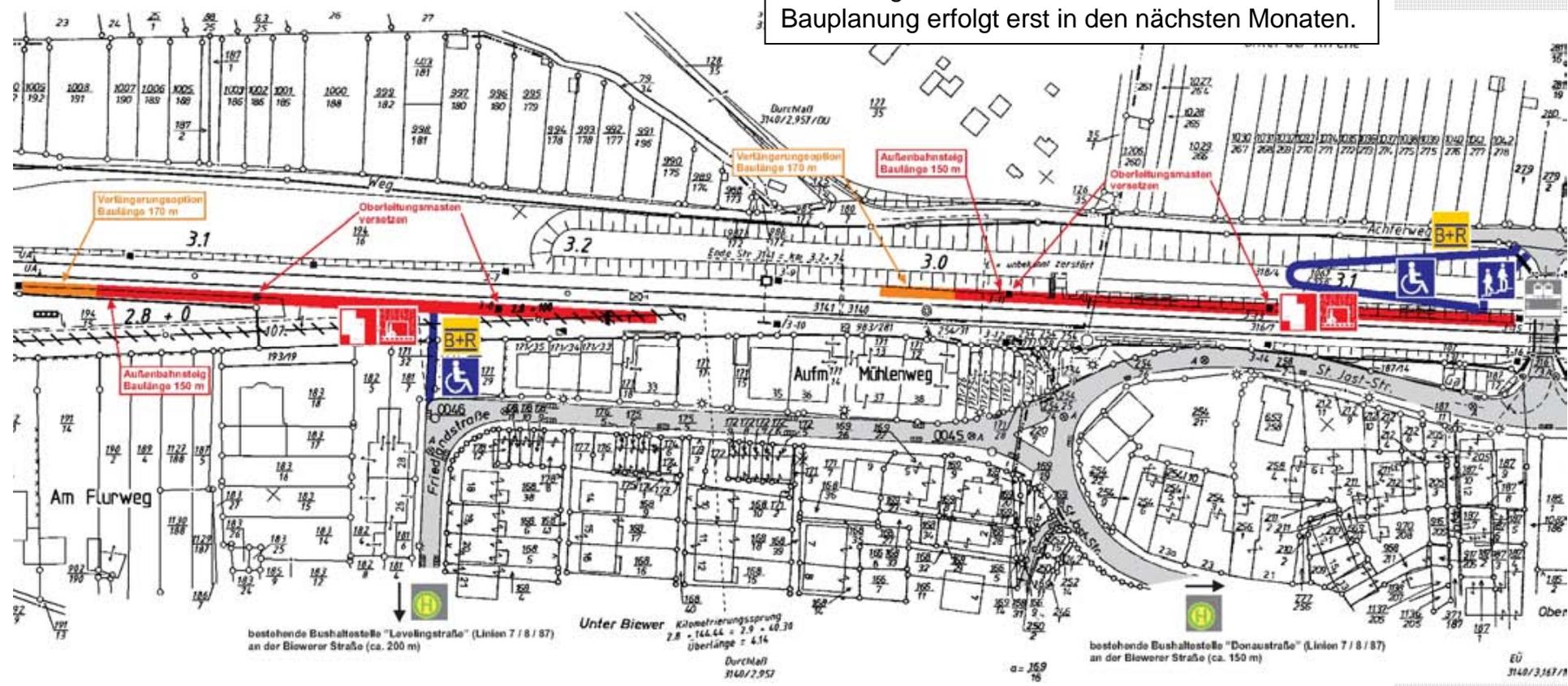
3.5 Weitere Haltepunkte Westtrasse



Machbarkeitsstudie

Haltepunkte Westtrasse, 2. Priorität
Haltepunkt Biewer (Kombinationslösung)

Hinweis: Die Kartendarstellungen basieren auf Grundlagenkarten der Deutschen Bahn. Diese sind für den Bahnbereich aktuell. Die angrenzenden Straßen und Gebäude stellen nicht den aktuellen Stand dar. Insgesamt handelt es sich um erste grobe Schemaskizzen. Die konkrete Bauplanung erfolgt erst in den nächsten Monaten.

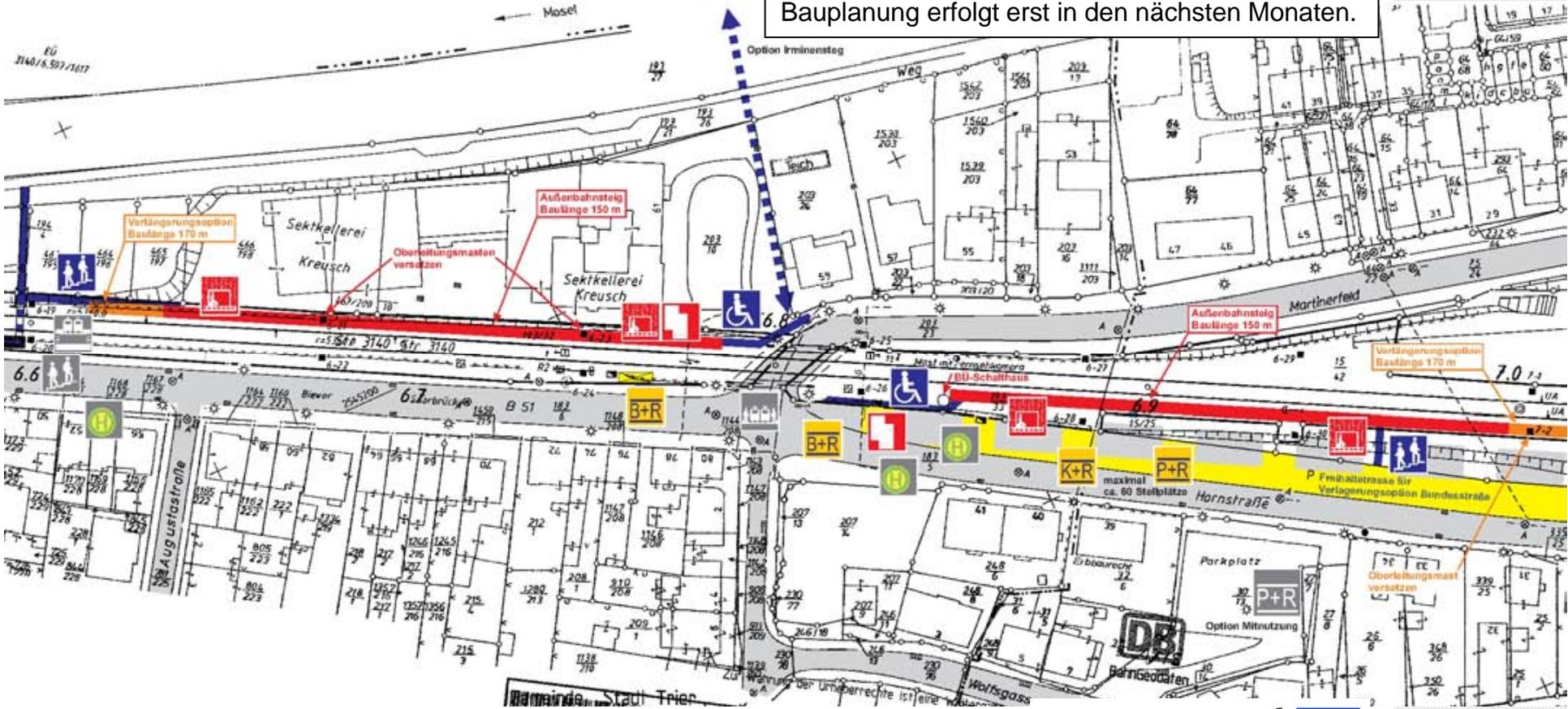


Machbarkeitsstudie

Haltepunkte Westtrasse, 2. Priorität

Haltepunkt Pallien (Hornstraße)

Hinweis: Die Kartendarstellungen basieren auf Grundlagenkarten der Deutschen Bahn. Diese sind für den Bahnbereich aktuell. Die angrenzenden Straßen und Gebäude stellen nicht den aktuellen Stand dar. Insgesamt handelt es sich um erste grobe Schemaskizzen. Die konkrete Bauplanung erfolgt erst in den nächsten Monaten.



SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

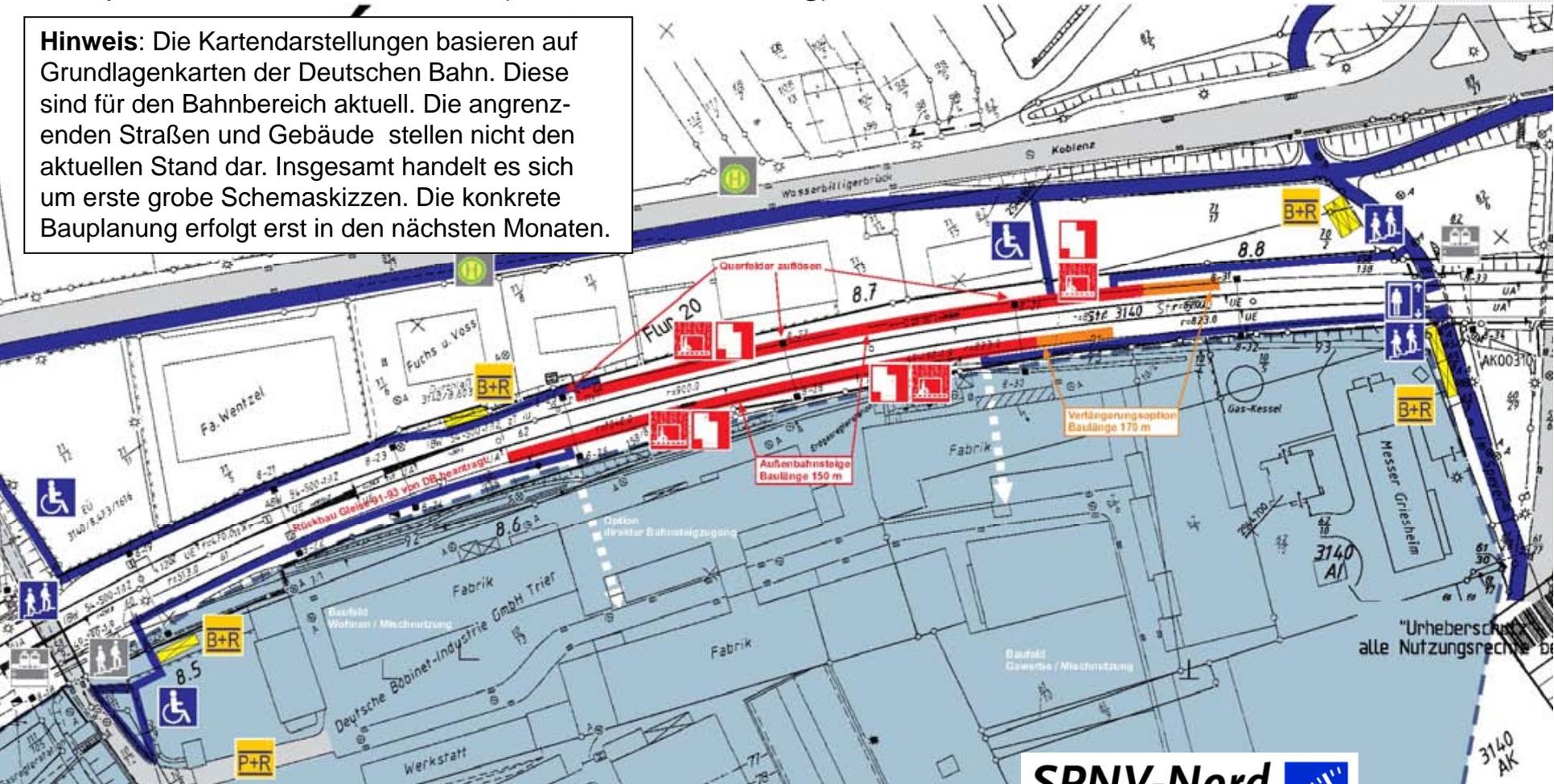


TRIER

Machbarkeitsstudie

Haltepunkte Westtrasse, 2. Priorität Haltepunkt Trier-West / Messe (Kombinationslösung)

Hinweis: Die Kartendarstellungen basieren auf Grundlagenkarten der Deutschen Bahn. Diese sind für den Bahnbereich aktuell. Die angrenzenden Straßen und Gebäude stellen nicht den aktuellen Stand dar. Insgesamt handelt es sich um erste grobe Schemaskizzen. Die konkrete Bauplanung erfolgt erst in den nächsten Monaten.

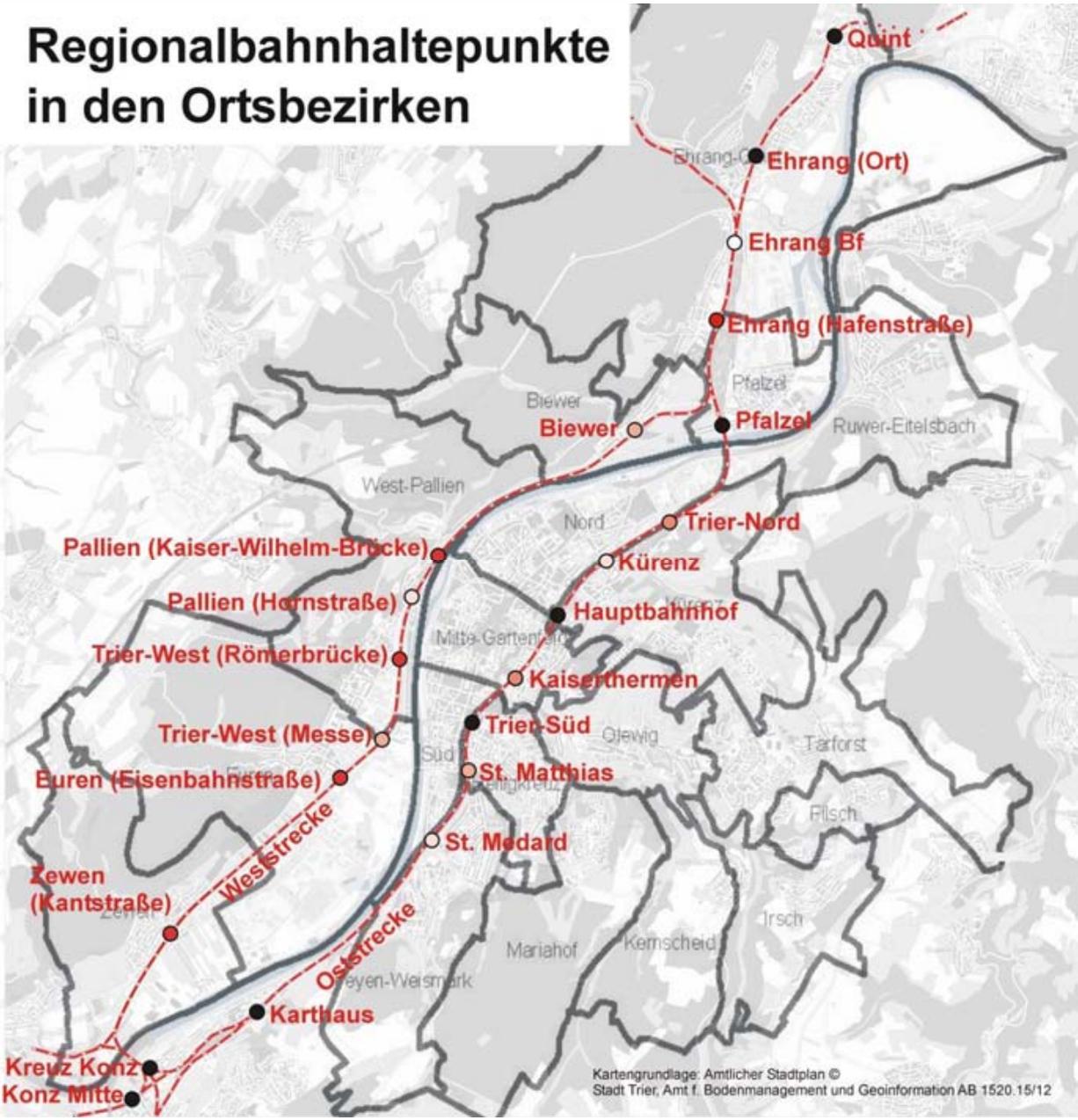


TRIER

4 Osttrasse



Regionalbahnhaltepunkte in den Ortsbezirken



Prioritäten Osttrasse

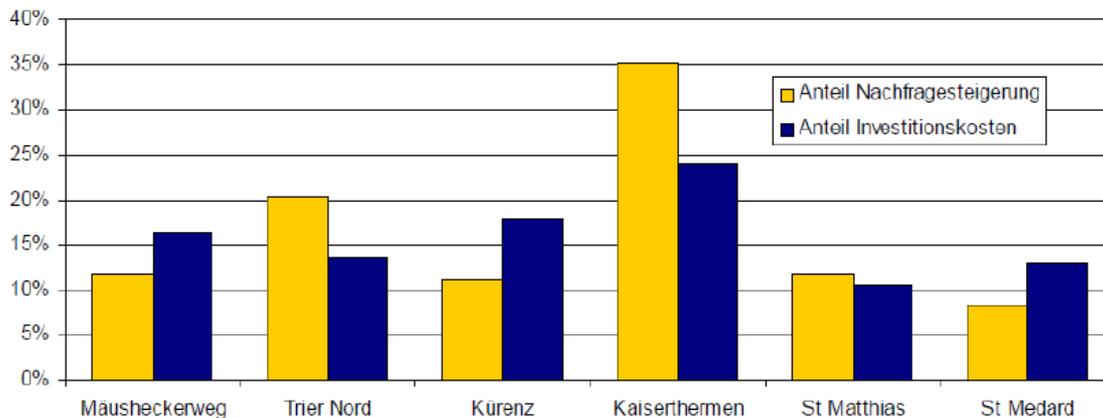


Abb. 4.5-1: Anteile an der Gesamtnachfragesteigerung und an den Gesamtinvestitionskosten

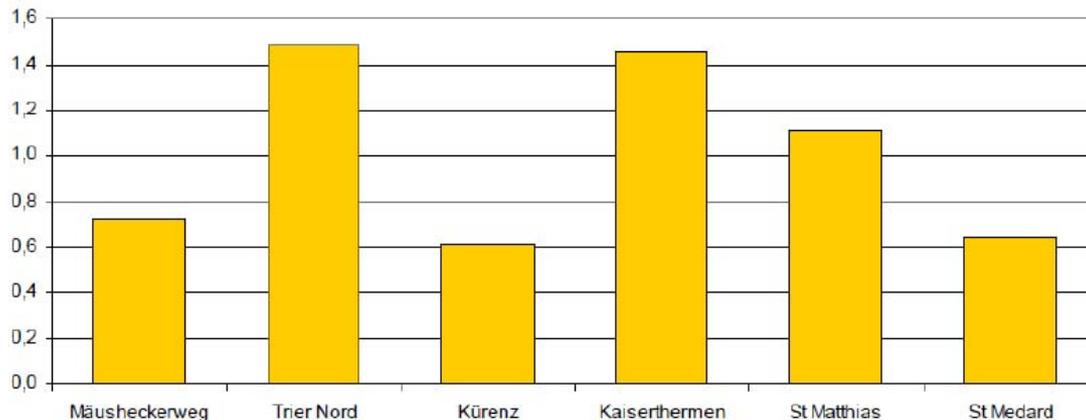


Abb. 4.5-2: Verhältnis zwischen den Anteilen an den Nachfragesteigerungen und an den Investitionskosten

Quelle: ETC-Gutachten 2005



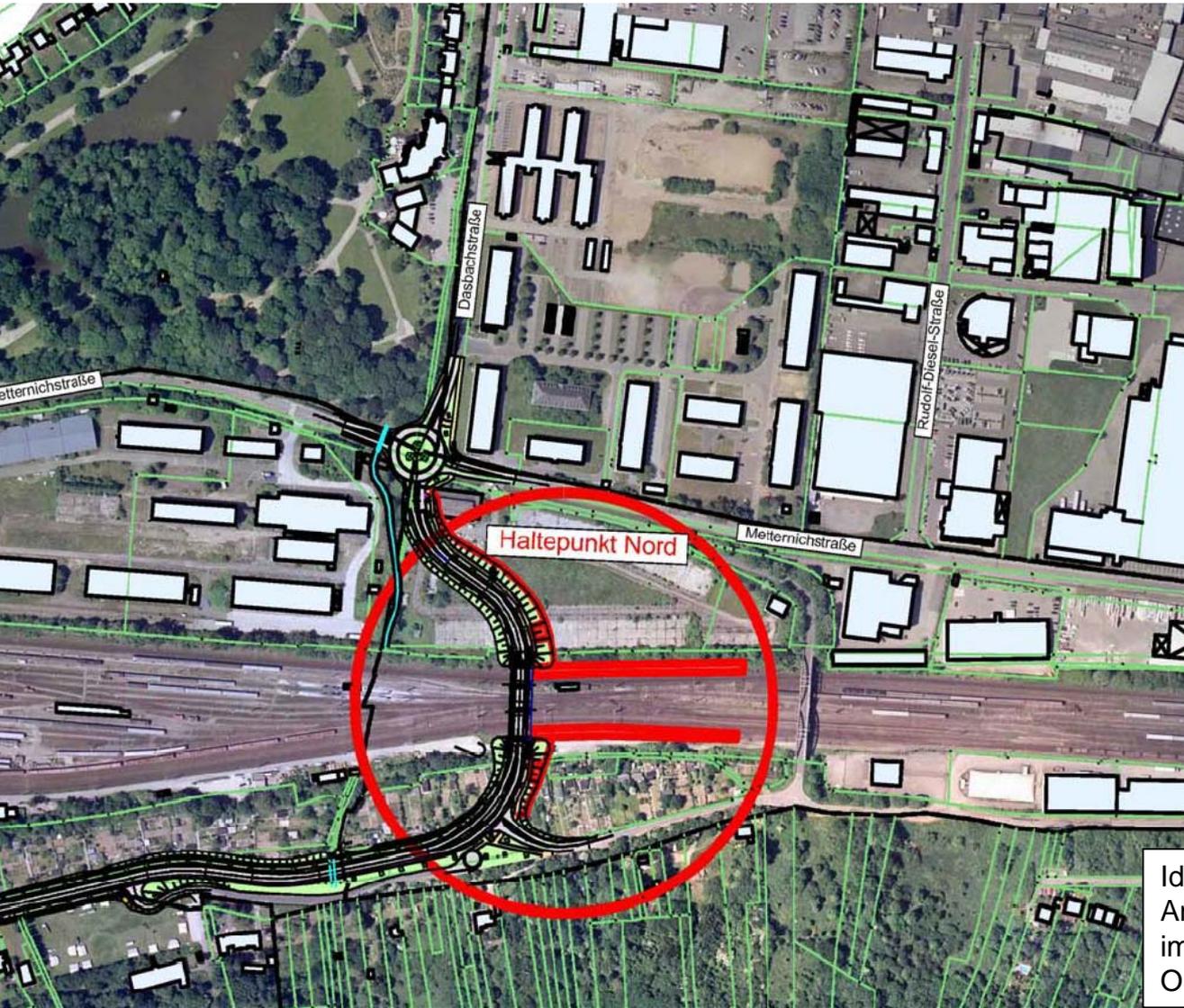
Prioritäten Osttrasse

Haltepunkt	Reisende pro Tag
Hauptbahnhof	11.409
Kaiserthermen	bis ca. 2.000
Ehrang Hafenstraße	1.694
Pallien K.-W.-Brücke	1.666
Trier-Nord	bis zu 1.168
Trier-West Römerbrücke	1.022
Trier-Süd	1.003
Zewen	617
<i>Ehrang Bahnhof</i>	422
Pfalzel	396
Euren	297
Ehrang-Ort	275
<i>Biewer Friedlandstraße</i>	175
<i>Trier-West Messepark</i>	147
Quint	114
<i>Gewerbegebiet Euren / Zewen Zeppelinweg</i>	95



Haltepunkt Trier-Nord

2. Priorität



Ideenskizze: mögliche Anordnung von Bahnsteigen im Zusammenhang einer Ortsumfahrung Kürenz



TRIER

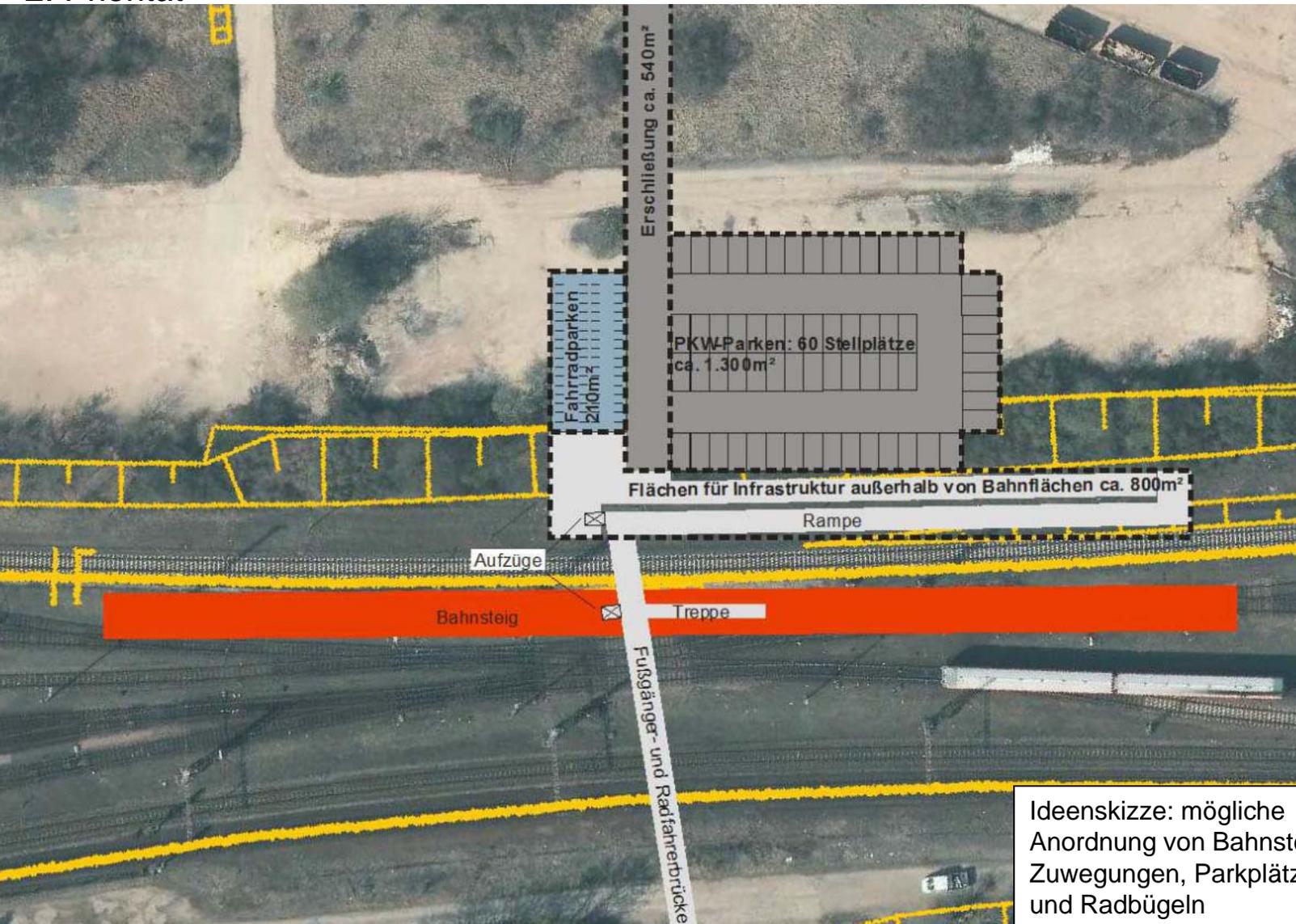
Haltepunkt Trier-Nord

2. Priorität



Haltepunkt Trier-Nord

2. Priorität



Ideenskizze: mögliche Anordnung von Bahnsteigen, Zuwegungen, Parkplätzen und Radbügeln



Haltepunkt Trier-Nord

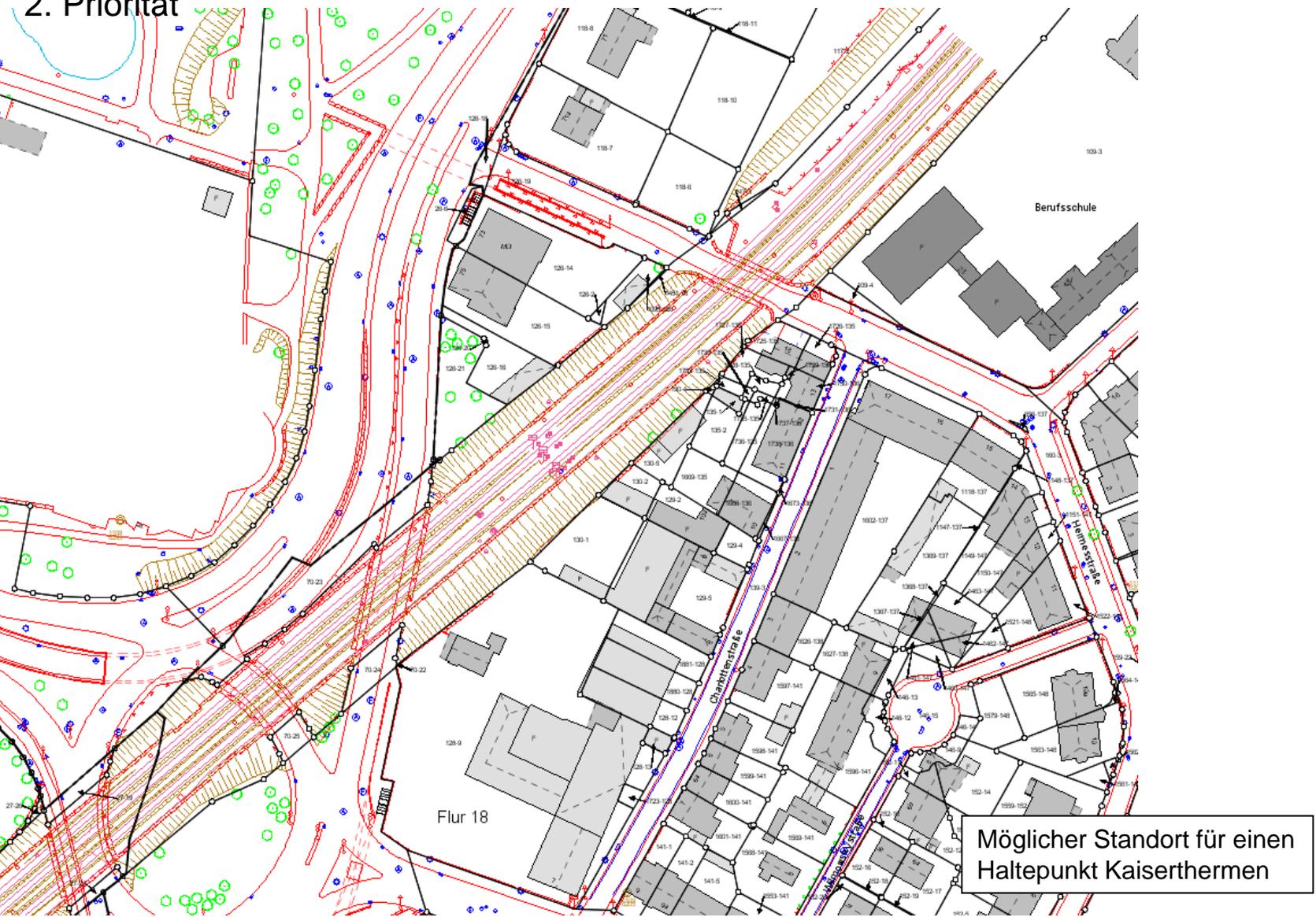
Variante



Ideenskizze: mögliche Anordnung von Bahnsteigen, Zuwegungen, Parkplätzen und Radbügeln

Haltepunkt Kaiserthermen

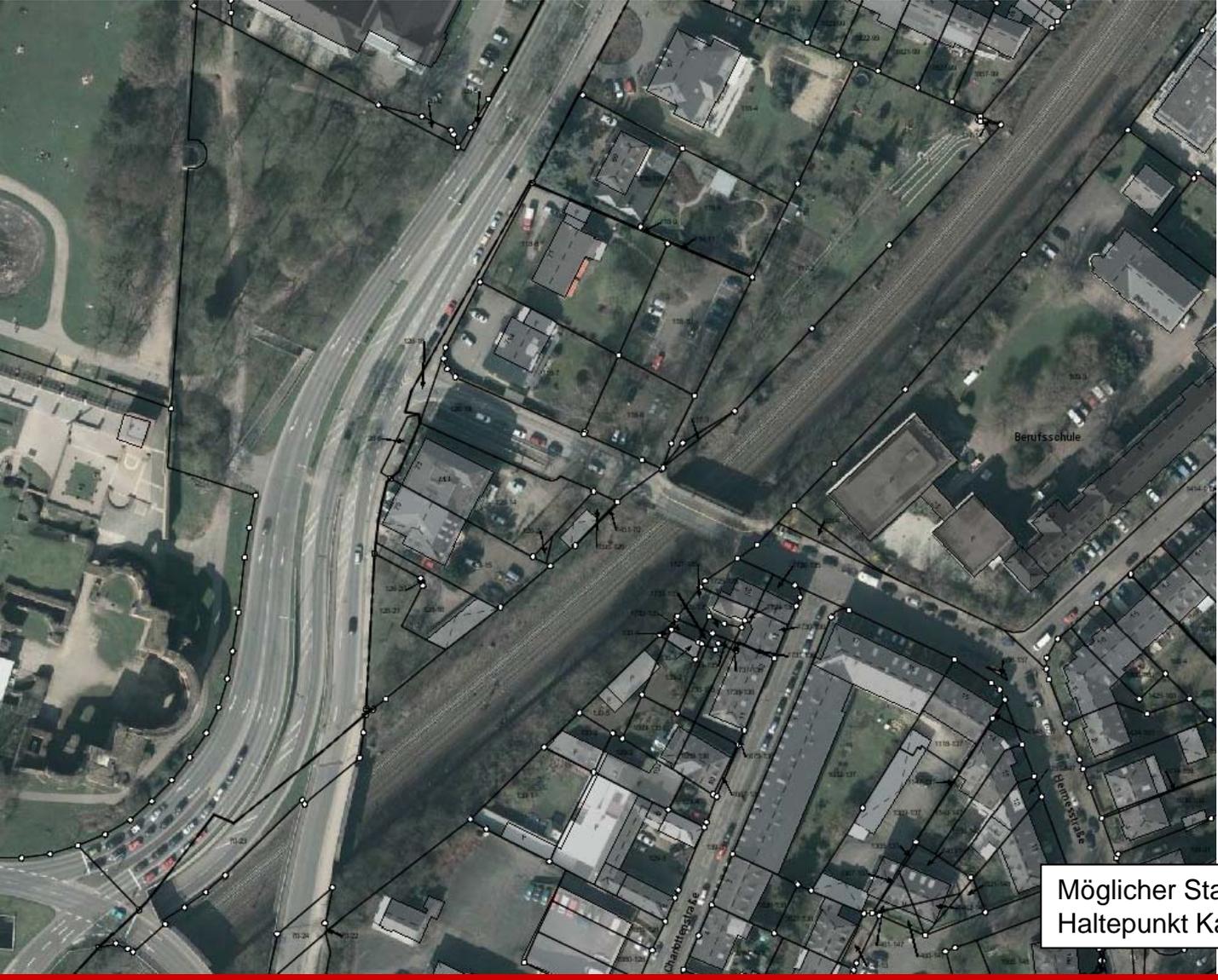
2. Priorität



TRIER

Haltepunkt Kaiserthermen

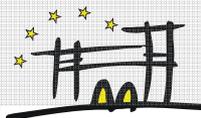
2. Priorität



Möglicher Standort für einen Haltepunkt Kaiserthermen



5 Gesamtkonzept



Vergleich Fahrgastzahlen der Machbarkeitsstudie mit Oststrecke

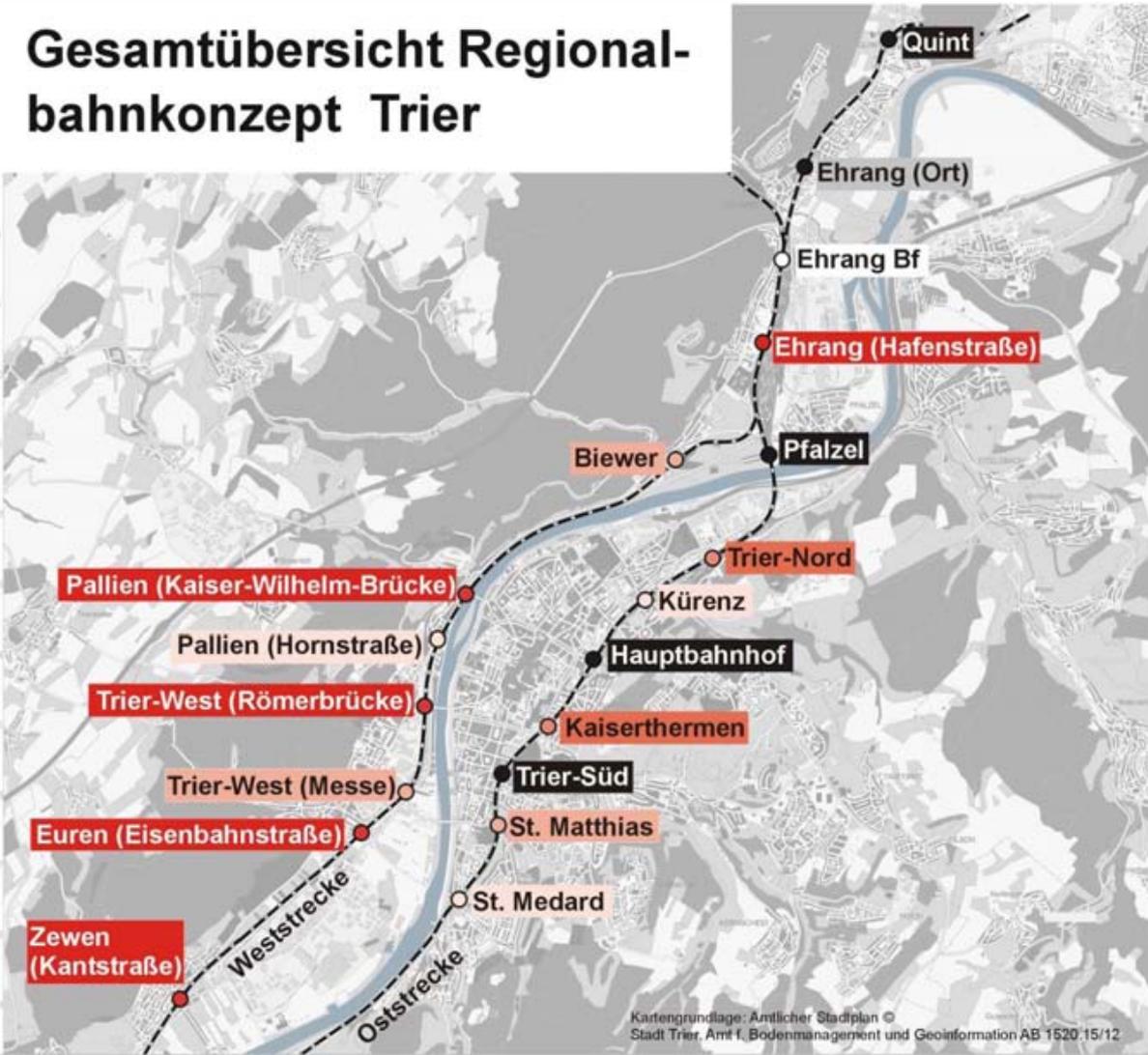
Fahrgastpotentiale inkl. Bestandshaltepunkte und geplante HP an der Oststrecke

Haltepunkt	Reisende pro Tag
Hauptbahnhof	11.409
Kaiserthermen	bis ca. 2.000
Ehrang Hafenstraße	1.694
Pallien K.-W.-Brücke	1.666
Trier-Nord	bis zu 1.168
Trier-West Römerbrücke	1.022
Trier-Süd	1.003
Zewen	617
<i>Ehrang Bahnhof</i>	422
Pfalzel	396
Euren	297
Ehrang-Ort	275
<i>Biewer Friedlandstraße</i>	<i>175</i>
<i>Trier-West Messepark</i>	<i>147</i>
Quint	114
<i>Gewerbegebiet Euren / Zewen Zeppelinweg</i>	<i>95</i>

Rot = Weststrecke (Ehrang Hafenstraße = West und Oststrecke)



Gesamtübersicht Regionalbahnkonzept Trier



Prioritätenreihung innerhalb des Regionalbahnkonzepts

Planung

- Umgesetzt
- Priorität 1*
- Priorität 2
- Priorität 3
- Priorität 4

* terminiert bis Dez. 2018

Bestand

- Gesichert
- Obsolet**

**bei Inbetriebnahme Ehrang Hafenstr.



6 Weiteres Vorgehen



Nächste Schritte zur Umsetzung

• Information städtische Gremien / Öffentlichkeit	06 / 2013	SPNV-N / ISIM
• Beschlussfassung Stadtrat	02 / 2014	Stadt
• Wettbewerbl. Vergabe der Verkehrsleistung der RB-Linien West	ab 2014	SPNV-N
• Vorentwurf Haltepunkte Weststrecke	bis 07 / 2014	DB AG
• Vorentwurf Umfeldmaßnahmen Weststrecke	bis 09 / 2014	Stadt
• Mitteleinstellung in städtischen Haushalt (nur Umfeldmaßn.)	bis 10 / 2014	Stadt
• Realisierung der Zweigleisigkeit bei Igel	bis 12 / 2014	Bund/DB
• Start RPT 2015 (insb. neue RE-Angebote; ohne Weststrecke)	ab 12 / 2014	SPNV-N
• Planung und Bau des HP Hafestraße	bis 12 / 2018	DB AG
• Planung und Bau der Überleitungsstrecke zur Weststrecke	bis 12 / 2018	DB AG
• Planung und Bau von 4 Haltepunkten auf der Weststrecke	bis 12 / 2018	DB AG
• Klärung weiterer offener Punkte, wie z.B. Umstieg von Saarstrecke, Schrankenschließzeiten, Anpassung Busnetz SWT usw. Projektbegleitende Arbeitsgruppe	laufend	alle
• geplante Betriebsaufnahme Weststrecke	12 / 2018	
• Umsetzung weiterer Haltepunkte Oststrecke (+ ggf. West)	anschließend	



Sitzungstermine Stadt

- DA IV (Information) 19.06.2013
- DA IV (Information) 06.11.2013
- Stadtvorstand (Vorlage 438/2013) 16.12. 2013
- Abstimmungsgespräch Fraktionen 08.01.2014
- DA IV (Vorlage 438/2013) 22.01.2014
- Ortsbeiräte (Vorlage 438/2013) Infotermin am
23.01.2014
- Beschlussfassung Ortsbeiräte 24.01. – 05.02
- ggf. erneut DA IV (Vorlage 438/2013) 06.02.2014
- Stadtrat (Vorlage 438/2013) 18.02.2014

➔ Bitte unmittelbar die Ergebnisse der Ortsbeiratssitzungen mitteilen!

7 Fragen / Anregungen

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**