



Faktenblatt

Weststrecke Trier: Details zum Reaktivierungsprojekt

(Frankfurt, 26. Februar 2025) Am 3. März fahren erstmals seit über 40 Jahren wieder Personenzüge auf der linken Moselseite von Trier. Möglich wird dies durch die Reaktivierung der Weststrecke. Nachfolgend die wichtigsten Details zum Projekt:

Ausbau der Schieneninfrastruktur

- Neuerrichtung/Anpassung von jeweils drei Kilometern Oberbau und Oberleitungsanlagen mit Einbau von 68.000 Tonnen Schotter, 8.600 Betonschwellen und 10.400 Meter Schienen.
- Einbau von fünf neuen Weichen inklusive Weichenheizungen und Anbindung an die bestehenden Strecken
- Errichtung von drei Brückenbauwerken (1x Mäusheckerweg, 2x Hafestraße)
- Kabeltiefbau auf vier Kilometern Länge; 360 Meter Kanalbau
- Errichtung von zwei Stützbauwerken auf einer Gesamtlänge von 300 Metern
- Neubau von zwei 1,7 Kilometer langen Lärmschutzwänden
- Neueinrichtung/Anpassung der Signaltechnik (Signale, Fahrstraßen, Gleisfreimeldeanlagen)
- Umwelt: Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzhabitate gemäß Landespflegerischem Begleitplan

Bau von fünf Verkehrsstationen und Anpassung der Station Kreuz Konz

Trier-Euren:

- Neubau von zwei Außenbahnsteigen mit einer Länge von je 170 Metern und einer Höhe von 55 Zentimetern inklusive taktilem Leitsystem
- Barrierefreier Zugang mit geneigten Gehwegen vom Bahnübergang Eisenbahnstraße
- Rampenzugang am westlichen Bahnsteig von der Straße „In den Särken“

Trier-Zewen:

- Neubau von zwei Außenbahnsteigen mit einer Länge von je 170 Metern und einer Höhe von 55 Zentimetern inklusive taktilem Leitsystem
- Barrierefreier Zugang über geneigte Gehwege vom Bahnübergang Kantstraße
- Geneigter Gehweg am westlichen Bahnsteigende mit Anbindung Fröbelstraße

Trier-Hafestraße:

- Neubau eines Außenbahnsteigs mit einer Länge von 170 Metern und einer Höhe von 76 Zentimetern inklusive taktilem Leitsystem

Claudia Münchow
Leiterin und Sprecherin
Kommunikation Hessen,
Rheinland-Pfalz, Saarland
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 69 265 - 24911
presse.f@deutschebahn.com



Faktenblatt

- Neubau eines Mittelbahnsteigs mit einer Länge von 170 Metern und einer Höhe von 76 Zentimetern sowie 55 Zentimetern
- Zugang mit überdachten Treppenanlagen von der Hafestraße
- Barrierefreie Erschließung der Bahnsteige mit Aufzügen

Trier-Pallien:

- Neubau von zwei Außenbahnsteigen mit einer Länge von je 170 Metern und einer Höhe von 55 Zentimetern inklusive taktilem Leitsystem
- Neubau eines Personenaufzugs mit Anschluss an die Kaiser-Wilhelm-Brücke
- Neubau einer Treppenanlage mit Aufzug vom moselseitigem Bahnsteig mit Anschluss an Kaiser-Wilhelm-Brücke
- Neubau einer Treppenanlage vom Moselradweg zum Bahnsteig
- Neubau von zwei geneigten Gehwegen als Zugang von der Bonner Straße zum Bahnsteig
- Neubau einer signalisierten Fußgängerquerung über die Bonner Straße auf der Südseite der Kaiser-Wilhelm-Brücke

Trier-West:

- Neubau von zwei Außenbahnsteigen mit einer Länge von je 170 Metern und einer Höhe von 55 Zentimetern inklusive taktilem Leitsystem
- Zugang von der Eurener Straße mit geneigtem Gehweg zum östlichen Bahnsteig
- Querung der Gleisanlagen via Personenüberführung mit Treppen
- Barrierefreie Querung der Bahnanlagen mit Aufzügen

Kreuz Konz:

- Neubau eines Außenbahnsteigs mit einer Länge von 155 Metern und einer Höhe von 76 Zentimetern inklusive taktilem Leitsystem
- Barrierefreier Zugang von der Granastraße über geneigten Gehweg

Rückbau des alten Bahnhofs Ehrang:

- Rückbau der Bahnsteige und Bahnsteigdächer
- Rückbau der Personenunterführung und Zugänge
- Empfangsgebäude bleibt von den Rückbaumaßnahmen unberührt

Mit der Betriebsaufnahme am 3. März laufen Restarbeiten und Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit an einigen Stationen weiter. So installieren die Bauteams an der Station Trier-Hafenstraße aufgrund von Lieferverzögerungen noch bis vsl. Juni die Aufzugsanlagen. In Trier-West ist die Inbetriebnahme der Personenüberführung mit den Aufzügen ebenfalls bis Juni vorgesehen. In der Station Trier-Pallien benötigen die Fachkräfte für die Installation der Treppen und Aufzüge eine zusätzliche Sperrpause, da die umfangreichen Arbeiten nicht bei laufendem Zugverkehr erledigt werden können. Die Anlagen sollen bis spätestens November fertiggestellt sein.

Claudia Münchow
Leiterin und Sprecherin
Kommunikation Hessen,
Rheinland-Pfalz, Saarland
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 69 265 - 24911
presse.f@deutschebahn.com



Faktenblatt

Nicht fristgerecht fertig gestellt werden konnte der neue Bahnsteig an der Station Kreuz Konz. Hier ist es aufgrund personeller und materieller Engpässe nicht gelungen, die signaltechnischen Komponenten vollständig einzubauen und vor allem abnehmen zu lassen. Bis voraussichtlich Mitte/Ende März kann die neue Regionalbahnlinie RB 84 zwischen Trier Hafenstraße und Saarburg hier leider noch nicht halten. Die RB 83, die zwischen Wittlich und Luxembourg fährt, ist von der Einschränkung nicht betroffen.

Modernisierung der Bahnübergänge Trier-Euren und Trier-Zewen

Die Inbetriebnahme des Bahnübergangs Trier-Euren ist noch vor dem Start des Regionalverkehrs auf der Weststrecke vorgesehen. Den Bahnübergang Trier-Zewen stattet die DB mit einer neuen Schrankenanlage aus und passt die Straßenanbindung an. Dafür ist die Kantstraße über den Bahnübergang seit dem 10. Februar für den Kfz-Verkehr gesperrt. Fußgänger:innen können den Bahnübergang noch bis einschließlich 2. März weiter nutzen. Anschließend ist eine komplette Sperrung des Bahnübergangs Trier-Zewen für wichtige technische Arbeiten sowie aus Sicherheitsgründen erforderlich. Die DB stimmt die Dauer der Bahnübergangsarbeiten mit der Stadt Trier ab. Hierbei müssen Bauprozesse an Straße und Technik bestmöglich in Einklang gebracht werden. Ziel aller Beteiligten ist eine schnellstmögliche Realisierung und Öffnung des Bahnübergangs für Straßenverkehr und Passant:innen. Nach jetzigem Stand wird dies im April sein. Eine Umleitung ist entsprechend ausgeschildert.

Weichenerneuerung für reibungslosen Übergang

Nach der Inbetriebnahme der Weststrecke kommt es vom 7. bis zum 10. März noch einmal kurzfristig zu verkehrlichen Einschränkungen. Grund hierfür ist die Erneuerung einer Weiche an der Moselbrücke von/nach Luxemburg, um diese neu verlässlich an die Infrastruktur anzubinden. Um den Schienenpersonennahverkehr von/nach Luxemburg nicht einzuschränken, ist dieser Arbeitsschritt erst möglich, nachdem die Weststrecke befahren werden kann. Für die Fahrgäste wird in den betreffenden Tagen ein Ersatzverkehr zwischen Trier Hauptbahnhof und Luxemburg eingerichtet. Die DB und der SPNV-Nord informieren dazu noch einmal gesondert.

Chronologie der Reaktivierung

- | | |
|-------------|--|
| 2012 | Machbarkeitsstudie Weststrecke (STADTLANDBAHN & SPNV-Nord) |
| 2013 | Städtischer Beschluss „Mobilitätskonzept Trier 2025“ (Stadtrat Trier) |
| | Beschluss Landesregierung zur Förderung der Weststrecke (Land Rheinland-Pfalz) |

Claudia Münchow
 Leiterin und Sprecherin
 Kommunikation Hessen,
 Rheinland-Pfalz, Saarland
 Deutsche Bahn AG
 Tel. +49 (0) 69 265 - 24911
 presse.f@deutschebahn.com



Faktenblatt

- 2014** Beginn der konkreten Planung für Haltepunkte und Überleitungskurve (Deutsche Bahn AG / Land Rheinland-Pfalz)
- Herbst 2018** Planfeststellungsverfahren zur Trierer Weststrecke eröffnet (LBM Rheinland-Pfalz)
- 2020 ff.** Umbaumaßnahmen im Umfeld des Haltepunkts Trier West sowie diverse Umfeldplanungen zur Verknüpfung der Verkehrsangebote mit Rad und Bus (Stadt Trier)
- Ende 2021** Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig (Eisenbahn-Bundesamt)
- 2021 – 2023** Ausführungs- und Ausschreibungsplanung (DB InfraGO AG Fahrweg und Personenbahnhöfe)
- 2023 – 2024** Bau der Verbindungskurve, der fünf neuen Stationen und des zusätzlichen Bahnsteigs in Kreuz Konz (DB AG/DB InfraGO AG)
- Herausforderungen durch Liefer- und Ressourcenengpässe am Markt sowie Ausschreibung der Bauleistungen zu Beginn ohne Erfolg
- 3. März 2025** Aufnahme des Zugbetriebs auf der Strecke (SPNV-Nord/DB Regio AG)

Investitionsvolumen

Die Investitionen für den gesamten Ausbau und die Modernisierung der Weststrecke Trier inklusive des Baus der fünf neuen Verkehrsstationen sowie der Erneuerung der Eisenbahnbrücke an der Hafestraße belaufen sich auf rund 150 Millionen Euro. Die Kosten werden im Wesentlichen vom Bund getragen.

Claudia Münchow
Leiterin und Sprecherin
Kommunikation Hessen,
Rheinland-Pfalz, Saarland
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 69 265 - 24911
presse.f@deutschebahn.com