



Mobilität sichern

Infrastrukturprojekte Region Trier

Herausforderung

Die Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 sagen zwischen 2010 und 2030 einen Anstieg der Güterverkehrsleistung um 38 Prozent und des Personenkilometers um 13 Prozent voraus. Schon heute sind besonders Autobahnen und Brückenbauwerke überlastet. Neben den dringend erforderlichen Sanierungen ist es unverzichtbar, durch Neu- und Ausbaumaßnahmen Engpässe auf den Hauptverkehrsachsen zu beseitigen und auch in Bezug auf Schiene und Wasserstraße überfällige Infrastrukturmaßnahmen anzugehen.

Ansprechpartner

Wilfried Ebel

Leiter Verkehr und
Digitalisierung

☎ (06 51)97 77-9 20

@ ebel@trier.ihk.de



Wichtige Infrastrukturprojekte Region Trier

Straße

- A 1-Lückenschluss zwischen den Anschlussstellen Kelberg (RLP) und Blankenheim (NRW)
- B 51 neu: Westumfahrung Trier
- Vierstreifiger Ausbau der B 327/B 50 zwischen Longkamp und Flughafen Frankfurt-Hahn
- A 1/A 64 | Nordumfahrung Trier (Direktanbindung der A 64 an die A1) oder alternativ vierstreifiger Ausbau der Bestandsstrasse A 64 – B 52 – A 602
- B 51: Dreistreifiger und kreuzungsfreier Ausbau zwischen Trier (A 64) und AS Bitburg (A 60)

Schiene

- Optimierung Strecke Luxemburg-Trier-Koblenz als schnelle, leistungsfähige Fernverkehrsverbindung
- Ausbau und Elektrifizierung der Eifelstrecke als Direktverbindung von Trier nach Köln
- Realisierung einer umsteigefreien, grenzüberschreitenden Verbindung Trier-Metz mit Anschluss TGV-Est
- Reaktivierung der Westtrasse Trier und Prüfung Reaktivierung Eifelquerbahn

Wasserstraße

- Ausbau der Moselschleusen vor 2036
- Rheinvertiefung mit Nachdruck vorantreiben

Straße

A 1-Lückenschluss zwischen Kelberg (RLP) und Blankenheim (NRW)



Projektbeschreibung

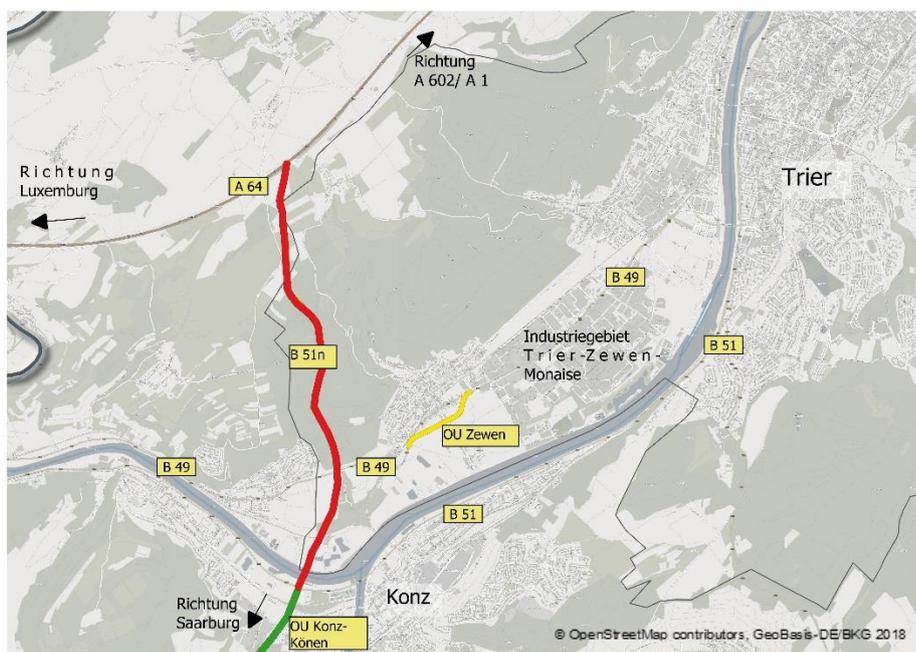
Die A 1 ist eine der wichtigsten Bundesautobahnen Deutschlands und eine europäische Nord-Süd-Achse, die von der Ostsee bis zur französischen Grenze bei Saarbrücken führt und Teil einer internationalen Transitroute von Skandinavien nach Spanien ist. Regional werden Aachen, Köln und das Ruhrgebiet mit dem Raum Saarland, Pfalz, Trier, Luxemburg verbunden. Auch nach mehr als 50 Jahren der Planung und Diskussion klafft allerdings eine rund 25 Kilometer lange Lücke zwischen Kelberg (RLP) und Blankenheim (NRW). Ein Lückenschluss würde daher einen wichtigen Beitrag leisten, die Wettbewerbsfähigkeit der hier ansässigen Unternehmen zu stärken, Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen. Auch für den Tourismus und die Erholung könnten positive Effekte erzielt werden. So ergab die Überprüfung der „Nullvariante“ durch den Landesbetrieb Mobilität (LBM), dass mit dem Lückenschluss jährlich etwa 1,5 Mio. Stunden Fahrtzeit und etwa 66,5 Mio. gefahrene Kilometer eingespart werden könnten. Dies entspricht knapp 2861 Tonnen Kraftstoff und etwa 8972 Tonnen CO₂. Auf der L 115 und B 258 wären Entlastungen von 50 bis 90 Prozent durch den Lückenschluss zu erwarten. Die B 51/A 60 könnte täglich um 3000 bis 5000 Kraftfahrzeuge (33 Prozent), die A 61/B 262 um täglich 3000 bis 10.000 Kraftfahrzeuge (22 Prozent) entlastet werden.

Forderung



- Planfeststellungsverfahren Kelberg – Adenau (RLP) zügig abschließen und möglichst zeitnah mit Bau starten (gelb).
- Deckblattverfahren AS Blankenheim – AS Lommersdorf abschließen und Baubeginn einleiten (orange).
- Planfeststellungsverfahren für neu geplanten Abschnitt AS Lommersdorf – AS Adenau zügig vorbereiten und durchführen (rot).

B 51 neu: Westumfahrung Trier



Projektbeschreibung

Vom Oberzentrum Saarbrücken aus führt die B 51 über die Mittelzentren Saarlouis, Merzig und Saarburg zum Oberzentrum Trier und erfüllt damit eine überregionale Verbindungsfunktion mit hohem regionalem Erschließungswert. Die Freigabe der Ortsumgehung Konz-Köhen konnte die Attraktivität der Strecke bereits deutlich verbessern. Die Westumfahrung Trier mit neuer Moselquerung zwischen Zewen und Igel und Anschluss an die A 64 bei Trier-Herresthal könnte darüber hinaus eine deutlich bessere Anbindung an das Fernstraßennetz ermöglichen. Verbindungen zwischen den nördlich (B49) und südlich (B51) der Mosel verlaufenden Bundesstraßen bestehen derzeit nur über drei Brücken in Trier und ein Anschluss an das Fernstraßennetz (A64, A1) nur über kurvenreiche Steigungsstrecken. Da diese für den Schwerlastverkehr gesperrt sind, ist für diese Verkehre eine vollständige Querung des Stadtgebietes erforderlich.

Vor allem die dicht bewohnten Bereiche der Trierer Talstadt könnten hierdurch laut bisherigen Angaben des LBM um bis zu 11.000 Kraftfahrzeuge täglich entlastet werden und der Wirtschaftsraum Konz-Saarburg sowie die Gewerbe- und Industriegebiete im Südwesten von Trier einen wichtigen wirtschaftlichen Impuls erhalten. Auch den stark gestiegenen Verkehrsverflechtungen zwischen Deutschland und Luxemburg könnte damit Rechnung getragen werden. Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über zehn, laut aktuellem Bundesverkehrswegeplan 2030, unterstreicht die Bedeutung des Projektes und die Dringlichkeit einer baldigen Umsetzung.

Forderung



- Zügiger Abschluss Raumordnungsverfahren und zeitnahe Einleitung Planfeststellungsverfahren.
- Realisierung der Westumfahrung Trier bis spätestens 2030. Ggf. frühzeitige Freigabe von Teilabschnitten.
- Zeitnahe Planung und Umsetzung der ergänzenden Projekte B 51n: Ortsumfahrung Ayl und Ortsumfahrung Zewen.

Vierstreifiger Ausbau B 327/B 50 zwischen Longkamp und Flughafen Frankfurt-Hahn



Projektbeschreibung

Mit Fertigstellung der vierspurigen B 50 neu und des Hochmoselübergangs zwischen A 1/A 60 bei Wittlich und Longkamp konnte Ende 2019 eine bedeutende Lücke in der großräumigen europäischen West-Ost-Achse geschlossen werden, die Belgien und die Niederlande, die für die Wirtschaft bedeutenden ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen), mit dem Rhein-Main-Gebiet und Süddeutschland verbindet. Für die gesamte Region konnte hierdurch eine deutliche Aufwertung der regionalen Verkehrsinfrastruktur erreicht werden, die bereits im Vorfeld positive Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung bewirkt hat und seit Eröffnung auch eine Entlastung der Moseltalgemeinden vom Durchgangsverkehr.

Um eine uneingeschränkte Leistungsfähigkeit der Strecke zu gewährleisten, ist eine durchgehende Erweiterung auf vier Fahrstreifen erforderlich. Ein umgehender Aus- bzw. Neubau der drei verbliebenen zweistreifigen Abschnitte zwischen Zubringer B 50 n (Longkamp) und Flughafen Hahn ist hierzu dringend erforderlich und daher zeitnah zu realisieren.

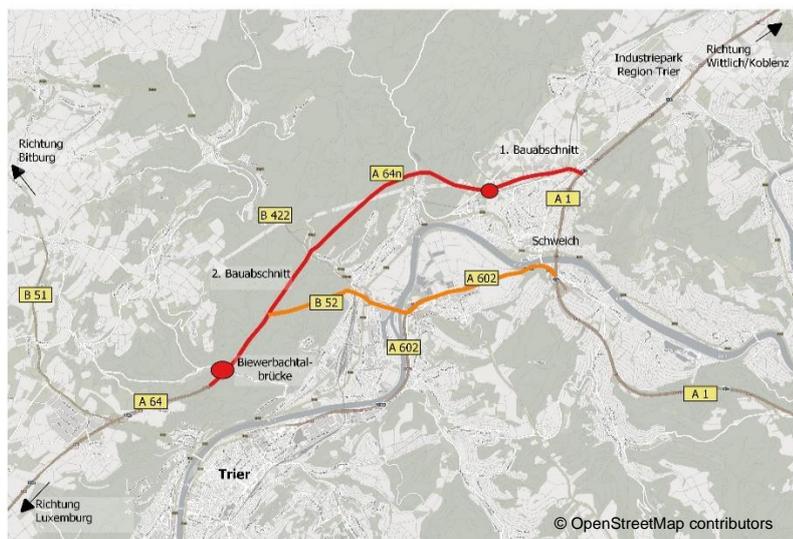
Um auch in Fahrtrichtung Belgien eine durchgehende Vierstreifigkeit zu gewährleisten, sollte bei einem Anstieg der Verkehrszahlen auch der zweistreifige Abschnitt der A 60 zwischen belgischer Grenze und Prüm erweitert werden. Trasse und Baurecht sind vorhanden, laut Bundesverkehrswegeplan besteht derzeit jedoch kein Bedarf für den Ausbau.

Forderung



- Durchgehend vierstreifiger Ausbau der B 50 zwischen der A 1/A 60 und Flughafen Hahn.
- Zügiger Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und Baustart für den Abschnitt B50 - "Zolleiche" - KGr. Bernkastel-Wittlich/Rhein-Hunsrück-Kreis.
- Start der Planfeststellungsverfahren in den Abschnitten B 50 - Zubringer B 50 a (Longkamp) - "Zolleiche und B 50 - KGr. Bernkastel-Wittlich/Rhein-Hunsrück-Kreis - FH Hahn.
- Mittelfristig vierstreifiger Ausbau der A 60 zwischen der belgischen Grenze und der AS Prüm.

A 1/A 64 | Nordumfahrung Trier (Direktanbindung der A 64 an die A 1) Alternativ: vierstreifiger Ausbau Bestandstrasse A 64 – B 52 – A 602



Projektbeschreibung

Der Verkehr auf der A 64 hat seit Freigabe der Sauerthalbrücke im Jahr 1987 drastisch zugenommen (2018: täglich 31.407 Stunden Fahrtzeit, 15,1 Prozent Schwerverkehrsanteil). Der bis heute nicht erfolgte Lückenschluss zwischen A 64 und A 1 führt auf der Bestandstrasse A 64 – B52 – A 602 aufgrund vorhandener Engpässe wie der nur halbseitig realisierten Biewerbachtalbrücke, verengter Fahrbahnabschnitte, überlasteter Knotenpunkte heute bereits zu regelmäßigen Überlastungserscheinungen. Die Effizienz und Attraktivität der Strecke wird dadurch deutlich gemindert.

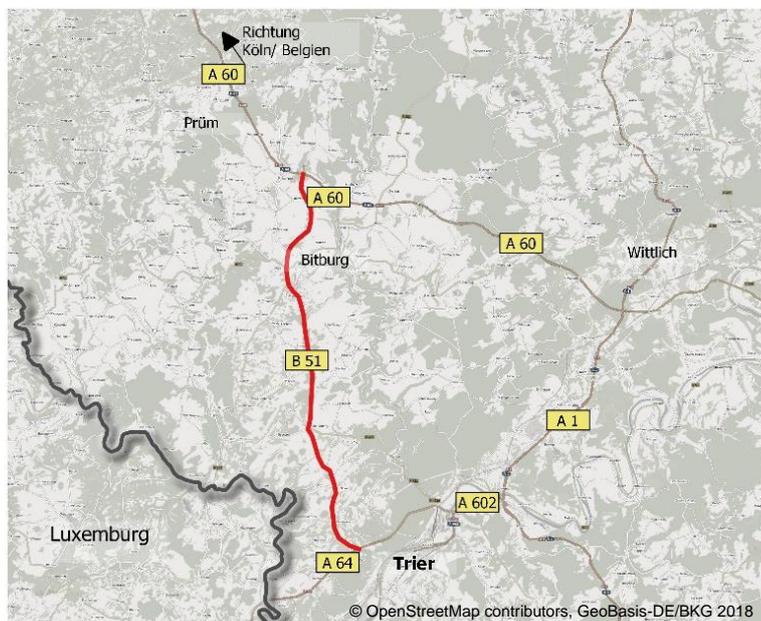
Der Bau der Nordumfahrung Trier als Autobahnlückenschluss zwischen der A 64 und der A 1 bei Schweich könnte einen wichtigen Beitrag zur besseren Verbindung der Region Trier und der Region Luxemburg/Frankreich und Stärkung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts leisten. Aufgrund der zuletzt berechneten, deutlich höheren Projektkosten und einer im Vergleich zu bisherigen Untersuchungen geringen Verkehrsprognose, erfolgte im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 eine Einstufung in der Rubrik „Kein Bedarf mit Prüfauftrag“. Mit Blick auf die weiter bestehende Verkehrsproblematik in diesem Bereich, sollte die turnusmäßig 2021 anstehende Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans genutzt werden, um diese Einschätzung nochmals zu überprüfen. Sollte sich hieraus kein Erfordernis für eine Neubewertung ergeben, sollte mit Nachdruck die Möglichkeit zur Optimierung der Bestandstrasse geprüft und hierzu notwendige Projekte (u.a. Neubau Ehringer Brücke, Ausbau Knoten „Kenner Haus“) zeitnah umgesetzt und falls erforderlich im Bundesverkehrswegeplan ergänzt werden

Forderung



- *Biewerbachtalbrücke umgehend vierstreifig ausbauen.*
- *Nordumfahrung Trier: Im Rahmen der Halbzeitbewertung BVWP 2030 nochmals prüfen und ggf. in vorrangigen Bedarf oder weiteren Bedarf mit Planrecht hochstufen.*
- *Alternativ: Planung und Umsetzung notwendiger Ausbaumaßnahmen zur leistungsfähigen Gestaltung der Bestandstrasse (A 64, B52, A602) und Neubau Ehringer Brücke.*

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



Projektbeschreibung

Der B 51 kommt zwischen Blankenheim und Trier (zwischen Prüm und Bitburg durch A 60 ersetzt) eine überregionale Bedeutung zu, nicht zuletzt auch als Ersatz für den immer noch fehlenden A 1-Lückenschluss. Da auf dem Streckenabschnitt erhebliche Verkehrszahlen erreicht werden und etwa im Bereich Bitburg an Spitzentagen weit über 20.000 Fahrzeuge unterwegs sind, erfolgte in den zurückliegenden Jahren bereits in vielen Abschnitten ein dreistreifiger, teilweise sogar vierstreifiger, kreuzungsfreier Ausbau. Da die Strecke als kürzeste Verbindung des Kölner Raums mit dem Westen von Rheinland-Pfalz, Luxemburg und Lothringen auch künftig eine intensive Nutzung erwarten lässt, sollte, auch mit Blick auf das Thema Verkehrssicherheit, für die bisher noch zweistreifigen Abschnitte ebenfalls ein zeitnaher drei- oder vierstreifiger Ausbau angestrebt werden. Besondere Bedeutung ist hierbei dem Abschnitt zwischen Bitburg und der Anschlussstelle der A 60 beizumessen.

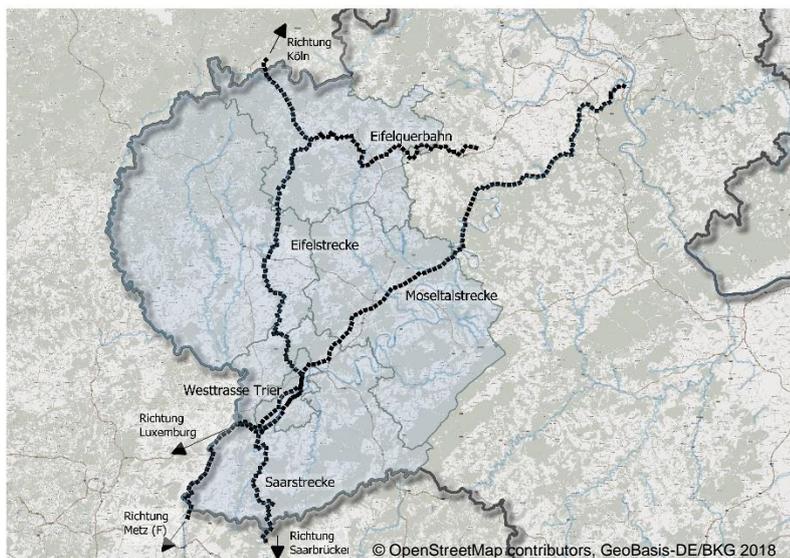
Forderung



- Mindestens dreistreifiger Ausbau der B 51 zwischen Bitburg und A 60
- Zügiger Abschluss des Ausbaus der B 51 zu einem ortsdurchfahrts- und kreuzungsfreien Straßenzug mit Zusatzfahrstreifen.
- Kein Nachfahrverbot, Transitverbot oder Verbot für Gefahrguttransporte.
- Kein Rückbau der Fahrstreifen im Bereich Stedemer Senke.

Schiene

Wichtige Schienenprojekte IHK-Bezirk Trier



Projektbeschreibung

Die Erreichbarkeit mit der Bahn ist für Unternehmen, Fach- und Führungskräfte ein wichtiges Standortkriterium, in der Region Trier jedoch nur eingeschränkt möglich. Mit Blick auf ambitionierte Klimaschutzziele gewinnt die Bahn an Bedeutung. Nur mit attraktiven Anbindungen im Regional- und Fernverkehr kann die Verkehrswende jedoch gelingen. Vor diesem Hintergrund ist die Abkopplung der Region Trier vom Fernverkehr ein erheblicher regionaler Nachteil, den es zeitnah zu korrigieren gilt. Ob ein verkehrlich und tariflich integriertes Angebot von Nah- und Fernverkehr geeignet ist, dieses Ziel zu erreichen, sollte geprüft werden.

Zur Steigerung der Attraktivität des Bahnverkehrs ist eine kontinuierliche Optimierung der Leistungsfähigkeit der Bestandsstrecken unerlässlich, etwa durch Beseitigung von Engpässen und Langsamfahrstellen, Elektrifizierung oder Einsatz alternativer Antriebstechnologien. Eine Reaktivierung von Strecken gilt es in diesem Kontext zeitnah zu realisieren (Westtrasse Trier) bzw. zu prüfen (Eifelquerbahn) und die Modernisierung der Bahnhöfe sowie den Einsatz modernen Wagenmaterials, beides ausgestattet mit leistungsfähigem WLAN-Zugang, ambitioniert voranzutreiben. Ein langfristig tragfähiger und intelligenter Taktverkehr zwischen dem Regional- und dem Fernverkehr sowie dem Busverkehr sollte hergestellt werden.

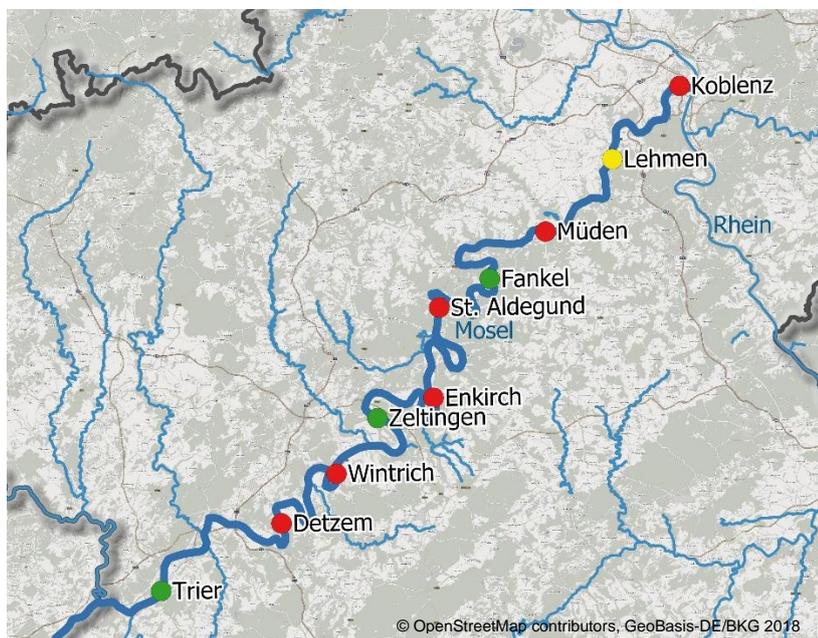
Forderung



- Optimierung Strecke Luxemburg-Trier-Koblenz als schnelle, leistungsfähige Fernverkehrsverbindung
- Ausbau und Elektrifizierung der Eifelstrecke als Direktverbindung von Trier nach Köln
- Realisierung einer umsteigefreien, grenzüberschreitenden Verbindung Trier-Metz mit Anschluss TGV-Est
- Ertüchtigung der Leistungsfähigkeit der Saarstrecke zur besseren und schnelleren Anbindung der Region Trier an den Eurobahnhof Saarbrücken
- Reaktivierung der Trierer Westtrasse für den Personenverkehr und Prüfung (Kosten-Nutzen-Untersuchung) einer möglichen Reaktivierung der Eifelquerbahn

Wasserstraße

Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraßen sicherstellen



Projektbeschreibung

Ein modernes Binnenschiff ersetzt 150 Lkw. Angesichts eines steigenden Güterverkehrsaufkommens und zunehmend verschärfter Klimaschutzziele, gewinnt daher die Wasserstraße und das Binnenschiff weiter an Bedeutung. Während die Schiffbarkeit des Rheins in den zurückliegenden Jahren immer wieder durch Extremwasserereignisse eingeschränkt wird und daher die Rufe nach einer Rheinvertiefung zwischen Mainz und St. Goar lauter werden, stellen auf der Mosel die in die Jahre gekommenen Schleusen mit meist nur einer Schleusenkammer einen zunehmenden Engpass und Unsicherheitsfaktor für die Fracht- und Personenschifffahrt dar. Der Ausfall einer der über 50 Jahre alten und reparaturbedürftigen Schleusen würde den Durchgangsverkehr komplett lahmlegen. Als eine der bedeutendsten Binnenwasserstraßen Europas, bleibt damit die Erweiterung aller zehn deutschen Moselschleusen um eine zweite, zeitgemäß dimensionierte Kammer vorrangiges Ziel. Nur so kann eine auf die Zukunft gerichtete Leistungssteigerung der Europäischen Wasserstraße Mosel gelingen. Neben dem bereits erfolgten Ausbau der Schleusen Zeltingen, Fankel und Trier ist daher zeitnah auch die Erweiterung der noch fehlenden sieben Schleusen zwischen Trier und Koblenz sicherzustellen. Eine Realisierung vor dem bislang kommunizierten Jahr 2036 wäre dabei aus Sicht der Wirtschaft wichtig.

Forderung



- Erweiterung aller Schleusen zwischen Trier und Koblenz um eine zweite Schleusenkammer vor dem bislang geplanten Jahr 2036
- Häfen und wassernahe Flächen planerisch sichern und bedarfsgerecht erweitern
- Rheinvertiefung mit Nachdruck vorantreiben