01.05.2022

Anschluss nicht verpassen!

Veranstaltungen von IHK und HWK beleuchtet Perspektiven der Bahnanbindung Region Trier

Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung setzt beim Thema Personenverkehr auf der Schiene ehrgeizige Ziele. Bis 2030 soll eine Verdopplung der Verkehrsleistung erreicht werden. Gemäß Berechnungen der Allianz pro Schiene muss die Ampel-Koalition hierzu das langfristige Wachstumstempo der Branche versechsfachen und rasch durch konkretes Regierungshandeln notwendige Schritte einleiten.

Leider ist „rasch“ nicht der Begriff, der vielen Menschen beim Thema Infrastrukturausbau allgemein und speziell auch beim Thema Bahninfrastruktur einfallen würde. Allein schon die geplante Reaktivierung der Weststrecke Trier für den Personenverkehr veranschaulicht, wie weit Wunsch und Wirklichkeit manchmal auseinander liegen. 2013 haben Land und DB eine Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr und den Bau von fünf neuen Haltepunkten für 19 Mio. Euro zugesagt. Ab Dezember 2018 sollten dort neue Züge fahren. Die Züge fahren inzwischen, allerdings nicht auf der Weststrecke. Bis heute wurde keiner der Bahnhaltepunkte gebaut. Wie die DB im letzten Jahr nach endlich erfolgtem Planfeststellungsbeschluss mitteilte, ist frühestens Ende 2024 mit der Betriebsaufnahme zu rechnen, die Baukosten werden mit 60 Mio. Euro veranschlagt.

Neue Zeitrechnung durch die Flutkatastrophe

Auch beim Ausbau der Eifelstrecke und der geforderten Elektrifizierung standen bis letztes Jahr die Zeichen eher auf Rot. Erst die verhängnisvolle Flutkatastrophe im Sommer letzten Jahres hat hier zu einer völlig neuen Zeitrechnung geführt. Nach weitgehender Zerstörung der Strecke soll diese in einem gemeinsamen Kraftakt aller Beteiligten in den kommenden Jahren wieder neu aufgebaut werden. Wie Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr, kürzlich bei der Freigabe eines ersten Teilabschnitts in Trier mitteilte, soll dabei erstmalig nicht nur der 1:1-Wiederaufbau weitestgehend genehmigungsfrei gestellt und so deutlich beschleunigt, sondern auch die immer wieder geforderte Elektrifizierung der Strecke direkt aus einer Hand mitgeplant werden. Noch unklar ist, ob auch die geforderte Herstellung der Zweigleisigkeit zumindest in Teilen gelingt. Beides wäre ein wichtiges Signal für den Bahnverkehr in der Region, der hier für viele Menschen bislang keine echte Alternative zum Auto bietet. Auch die Mobilitätsumfrage 2021 von IHK und HWK Trier verdeutlichen dies. Zwei Drittel der befragten Unternehmen zeigten sich darin unzufrieden mit der Schienenanbindung.

Abschluss langwieriger Diskussionen dringend nötig

Um die Bahn auch in der Region als Mobilitätsalternative zu stärken und den Unternehmen eine Chance für die von der Politik geforderte Verlagerung von Gütern auf die Schiene zu eröffnen, müssen weitere Projekte und Maßnahmen folgen, ansonsten droht die Region den Anschluss zu verpassen. Langjährige Diskussionen zur Anbindung an den Fernverkehr und der möglichen Reaktivierung von Bahnstrecken in Eifel und Hunsrück müssen hierzu nach zahlreichen Gutachten endlich zu einem Abschluss gebracht werden und die Weichen für eine bessere Bahnanbindung der Region gestellt werden.

Gemeinsam mit Thorsten Müller, Verbandsdirektor des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland- Pfalz Nord und Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der DB AG für Hessen, Rheinland- Pfalz und das Saarland möchten IHK und HWK am 24. Mai 2022 ab 18:00 Uhr im IHK-Tagungszentrum einen Blick auf Stand und Perspektiven der für die Region relevanten Bahnprojekte werfen und gemeinsam mit Aufgabenträgern, Politik und Unternehmen über Möglichkeiten und notwendige Schritte zur Stärkung des Schienenverkehrs als Beitrag zur Verkehrswende diskutieren. Hier finden Sie Informationen zu Programm und Anmeldung (Link: http://www.ihk-trier.de/p/Perspektiven_Bahnanbindung_Region_Trier-9-23200.html) .

ANSPRECHPARTNER



Standortpolitik

WILFRIED EBEL

Tel.: 0651 9777-920
Fax: 0651 9777-505
ebel@trier.ihk.de