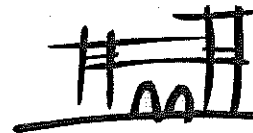




— Kopie —



Landkreis Trier-Saarburg

TRIER

Landrat Günther Schartz – Willy-Brandt-Platz 1 – 54290 Trier
Oberbürgermeister Wolfram Leibe – Augustinerhof – 54290 Trier

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord)

Herrn Dr. Thomas Geyer
Friedrich-Ebert-Ring 14 – 20
56068 Koblenz

Günther Schartz
Landrat

Wolfram Leibe
Oberbürgermeister

Kreisverwaltung Trier-Saarburg
Willy-Brandt-Platz 1
54290 Trier

Rathaus
Am Augustinerhof
54290 Trier

Telefon 0651/715-201

Telefon 0651/718-1000

07.10.2016

61/Ka

ab
27.11.2016
Ka

Anbindung der Region Trier an den Großraum Rhein-Main

Sehr geehrter Herr Dr. Geyer,

mit Einführung des neuen Rheinland-Pfalz-Taktes seit dem Fahrplanwechsel 2014/2015 hat es viele grundlegende Änderungen bei der Bedienung der Mosel- und Saarstrecke im Schienenverkehr gegeben. Positiv hervorzuheben ist dabei der Stundentakt zwischen Koblenz und Trier sowie Saarbrücken/Luxemburg, der auch für Schweich, Konz und Saarburg eine deutliche Verbesserung des Angebotes darstellt.

Diesen positiven Veränderungen steht gegenüber, dass die Anschlusssituation in Koblenz in Richtung Mainz/Frankfurt und umgekehrt schlechter geworden ist.

Im Grundtakt erreichen die Züge aus Richtung Trier den Hauptbahnhof in Koblenz zur Minute 55; die im Stundentakt verkehrende IC-Linie Richtung Süddeutschland ist 7 Minuten vorher zur Minute 48 abgefahren. Gleiches gilt in Gegenrichtung: ICs aus Mainz erreichen Koblenz zur Minute 11; der RE Richtung Mosel ist zur Minute 6 abgefahren.

In der morgendlichen Hauptverkehrszeit ist diese sehr unbefriedigende Situation insoweit abgemildert worden, als die „frühen“ REs den Hauptbahnhof Trier zur Minute 12 verlassen und Koblenz zur Minute 35 erreichen. Damit haben Trier, Schweich und teilweise auch Konz Anschlüsse an die attraktive stündliche IC-Linie, die mit einer Fahrzeit von nur 50 Minuten die schnellste Verbindung zwischen Koblenz und Mainz darstellt.

Anders sieht es in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit aus. Hier gibt es kein Abweichen von den Regeln des Taktes. Die Konsequenz hiervon ist, dass sich - statt einer Reisezeit von 2 h 26 min morgens - längere Fahrzeiten ergeben wobei entweder zwischen Koblenz und Trier die langsame Regionalbahn oder zwischen Mainz und Koblenz - statt attraktiver IC-

Züge - Regionalexpresszüge genutzt werden müssen. Diese knapp verpassten Umsteigemöglichkeiten zwischen den ICs und den SÜWEX-Zügen in Koblenz sind den Nutzern kaum zu vermitteln. Hier besteht Handlungsbedarf.

Aus unserer Sicht sollten daher nachmittags entsprechend dem Beispiel der Fahrten um 7.12 Uhr und 7.32 Uhr ab Hauptbahnhof Trier die beiden Zugeinheiten Richtung Saarbrücken/Luxembourg getrennt fahren, sodass Anschluss auf die oben beschriebenen ICs besteht. Dies hätte ein besseres Angebot aus Mainz und Frankfurt Richtung Mosel zur Folge. Denkbar wäre dabei, Anschlüsse an die RE-Fahrten von Koblenz in Richtung Trier zu schaffen, die derzeit um 17.06 Uhr, 18.06 Uhr und 19.06 Uhr abfahren. Durch eine gestaffelte Abfahrt der beiden Zugteile könnten Umsteigemöglichkeiten von den stündlichen ICs aus Richtung Süden vermittelt werden, was zu einer sehr attraktiven Verbindung aus Fahrtrichtung Frankfurt/Mainz führen würde. Idealerweise wären dabei die Einheiten nach Saarbrücken zeitversetzt außerhalb des Taktes zu fahren, da dann Konz und Saarb. Anschluss an das Rhein-Main-Gebiet hätten.

Ein Beispiel für zusätzliche Züge außerhalb der Taktlage existiert – neben der morgendlichen Spitzenstunde auf der Moselstrecke – auch auf der Eifelstrecke. Hier stellt der SPNV-Nord mit zwei Fahrtenpaaren eine schnelle Verbindung von Trier nach Köln sicher. Es spricht also nichts dagegen, über ein vergleichbares Angebot zwischen Koblenz und dem Raum Trier nachzudenken.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch noch auf einen anderen Aspekt, der ins Auge springt. Im Winterfahrplan 1987/88 benötigte ein Eilzug zwischen Koblenz und Trier, mit Halten in Kobern-Gondorf und Treis-Karden 1 h 17 min. Im Vergleich zum SÜWEX, der heute 1 h 24 min unterwegs ist – und dies trotz spurtstärkerer Triebwagen! Dies bedeutet, dass in den Fahrzeiten noch Potenzial vorhanden ist, das auch nutzbar gemacht werden kann, um die Anschlusssituation in Koblenz insgesamt (für alle Zugteile der REs zusammen) zu optimieren.

Kein Tabu darf es sein – sofern die Herstellung der Anschlüsse es erfordert – die Halte in Treis-Karden und Kobern-Gondorf auf den Prüfstand zu stellen, um die Fahrzeit zu verkürzen. Die parallel zum RE eingesetzte Regionalbahn hat eine nur um wenige Minuten verschobene Taktlage und weist insbesondere bei Kobern-Gondorf nur marginal längere Fahrzeiten auf. Für diese Orte bietet die Bedienung durch den RE nur unwesentliche Vorteile. Dem stünden, wenn durch eine Verkürzung der Fahrzeit Anschlussverbindungen ermöglicht würden, große Vorteile für die gesamte Region Trier (und Luxemburgs) in Gestalt einer Verbesserung der Anbindung an das Fernverkehrsnetz gegenüber.

Vor dem Hintergrund der großen Bedeutung einer guten Anbindung der Region Trier an den Fernverkehr der Deutschen Bahn, bitten wir in dem oben skizzierten Sinne tätig zu werden und zusätzliche Zugleistungen zu bestellen oder die Fahrpläne des bestehenden Angebotes anzupassen.

Mit freundlichen Grüßen

Günther Schartz

Wolfram Leibe



7. 10. 16