

Projekt „Weststrecke“

Helmut Moersdorf

Als **Trierer Weststrecke** wird eine neunzehn Kilometer lange Eisenbahnstrecke von Trier-Ehrang über Trier West zur Staatsgrenze bei Igel bezeichnet. Der vierzehn Kilometer zweigleisige Streckenabschnitt zwischen Ehrang und der Konzer Moselbrücke bildet eine Umgebungsbahn für den Eisenbahnknoten Trier Hauptbahnhof.

Am 18. Mai 2021 wurde der Planfeststellungsbeschluss durch das Eisenbahn-Bundesamt gefasst, dass in Zukunft wieder Personenzüge auf der Trierer Weststrecke rollen. Das Projekt, welches größtenteils von der Landesregierung finanziert wird, ist ein Meilenstein der Trierer Verkehrspolitik.

Laut der Stadt Trier sieht der derzeitige Zeitplan vor, dass die Bauarbeiten im Jahr 2023 starten und die Inbetriebnahme der Strecke bis Ende 2024 erfolgt. Das Bauvorhaben umfasst fünf neue Haltepunkte, zwei neue Brücken, ein 1,7 Kilometer langes Überleitungsgleis zwischen Ehrang und Biewer und Schallschutzwände auf einer Gesamtlänge von 1,5 Kilometern.

Es ist geplant, die Weststrecke Trier mit zwei Linien zu bedienen. Die Regionalbahn (RB) 83 pendelt von Montag bis Samstag stündlich zwischen Wittlich und Luxemburg-Stadt, wo sowohl der Hauptbahnhof als auch die Station Rote Brücke bedient werden soll. Der Kirchberg kann von dort per Schrägaufzug und Tram erreicht werden. Die Fahrtzeit ab Trier-West soll circa 55 Minuten betragen.

Die RB 84 fährt täglich im Stundentakt vom Haltepunkt Trier-Hafenstraße nach Saarburg, wobei einige Züge in Neben-

verkehrszeiten bereits in Konz enden. Zudem ermöglicht die Trierer Weststrecke über Wittlich und Konz Anschluss an die Regionalexpress-Züge nach Koblenz und Saarbrücken/Mannheim.

Die Trierer Weststrecke hat eine bewegte Vorgeschichte.

Unter militärischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten entschied das Land Preußen 1856 eine Bahnstrecke zwischen Saarbrücken und Trier sowie Luxemburg zu errichten. Hier erlangte Igel bereits eine zentrale Bedeutung.

Der Baubeginn der sogenannten Saarstrecke war am 25. Juni 1856. Im Jahr 1858 wurde der erste Teilabschnitt bis Merzig eröffnet, das Reststück bis Trier im Jahr 1860. Zwischen Trier und Saarbrücken verkehrten zu Beginn täglich ein Schnellzug, drei Personenzüge und zwei Güterzüge.

Das Reststück der Strecke, welches sich von der Konzer Moselbrücke bis zur Stadt Luxemburg erstreckte, wurde schließlich im Juni 1861 eröffnet und im August des gleichen Jahres feierlich eröffnet.

Igels Anbindung an die Eisenbahn brachte der Gemeinde einen wirtschaftlichen Aufschwung, jedoch ging parallel die Bedeutung der Moselfrachtschiffahrt deutlich zurück, weil die Bahn nun zum schnelleren Verkehrsmittel wurde.

Mit der Inbetriebnahme des letzten Teilstücks der Eifelstrecke zwischen Gerolstein und Trier im Juni 1871 war die spätere Trierer Weststrecke komplett, jedoch verlor sie wieder den

Exkurs „Moselbrücke“

Durch den Anschluss an die Industrie im Ruhrgebiet ab 1871 bzw. 1879 wurden die Güterzüge immer schwerer, was das Nachschieben der Züge zwischen Karthaus und der Moselbrücke immer umständlicher machte. Dies führte mit der Neugestaltung des Bereichs zur Moselbrücke nach Luxemburg zum Ausbau der Strecke zur Obermosel.

Hierzu wurde hinter der Konzer Saarbrücke über einen Damm in Richtung Mosel eine zweigleisige Strecke angelegt, die zu einer neuen Moselbrücke nach Igel führte. Kurz hinter Heidenberg führte die Strecke über einen Damm nach Igel und mündete in Igel Ost in die bestehende Strecke. Von der Reiniger Seite (Wasserlesch Granahöhe) wurden zwei Stahlbögen über die Mosel errichtet; auf der Igeler Seite wurde die Brücke in Steinbauweise gebaut. Im April 1912 wurde die Linie Karthaus – Saarbrücken – Moselbrücke – Igel in Betrieb genommen, was das Nachschieben der Züge hinfällig machte.

Überreste der Brücke, die 1945 infolge des Krieges zerstört wurde, sind heute noch zu sehen, sowie der Damm von der Mosel bis zur Einmündung in Igel Ost. Der Pfeiler inmitten der Mosel wurde beim Bau des Moselkanals abgerissen. Durch Kriegseinwirkungen wurden mehrere Bauwerke entlang der Grenze zu Luxemburg schwer beschädigt oder gar vollständig zerstört.

größten Teil des Personenverkehrs mit der Eröffnung der Moselstrecke zwischen Koblenz und Trier im Mai 1879.

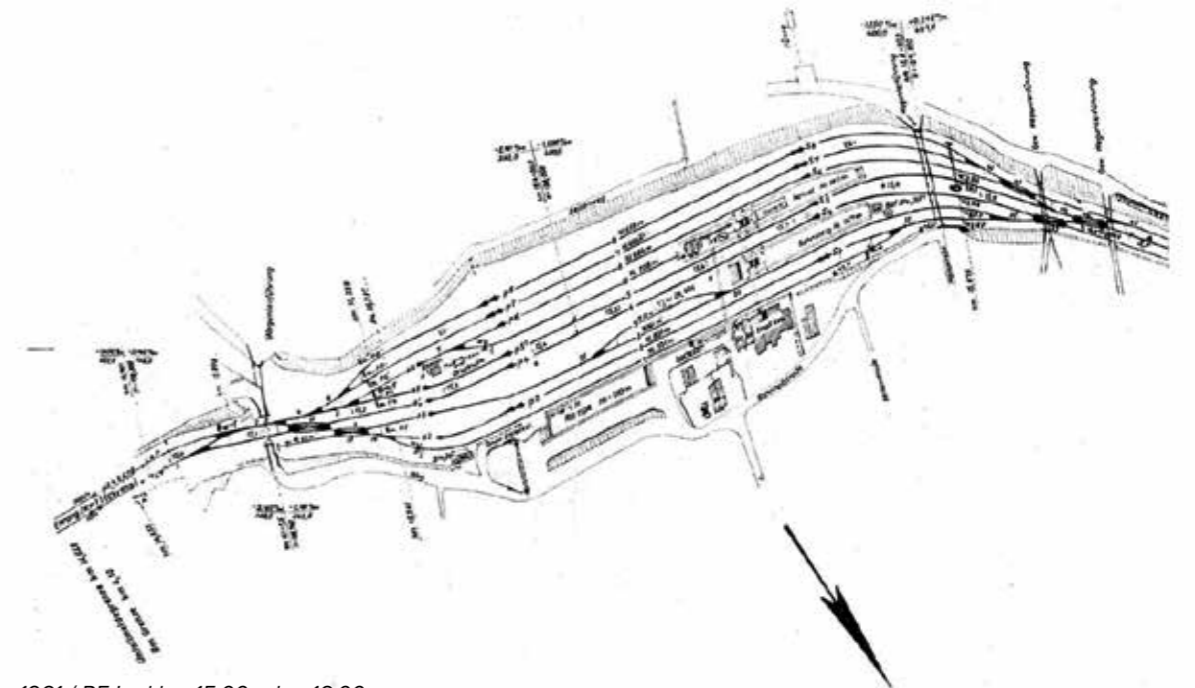
Die Strecke führte ab Ehrang bei Pfalzel über die Mosel zum neuen Trierer Hauptbahnhof und dann weiter nach Konz-Karthaus. Dort bestand Anschluss an die Strecken nach Saarbrücken, Metz und Luxemburg.

Im Jahr 1925 wurde das letzte Teilstück der Trierer Weststrecke für den Verkehr freigegeben. Das Güterzuggleis Ehrang-Biewer wurde im Zuge des Baus des heute stillgelegten Ehranger Rangierbahnhofs und des dazugehörigen Bahnbetriebswerks Ehrang gebaut. Am Bahnhof Biewer wurde hierbei eine Überführung gebaut, auf der das Richtungsgleis Ehrang die zweigleisige Güterzugstrecke überquerte.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Strecke nur wenig beschädigt und war ab 1945 wieder befahrbar.

Zu Beginn der 1970er Jahre begann der massive Rückgang des Personenverkehrs. Die immer weniger noch verkehrenden Züge wurden zunehmend durch Bahnbusse ersetzt. Hierbei verlor der Haltepunkt Igel an Bedeutung.

Nachdem zwei Jahre lang nur ein einziger Personenzug pro Tag verkehrte, wurde 1983 der Personenverkehr schließlich komplett eingestellt. Im gleichen Jahr befuhren pro Werktag ca. 40 Güterzüge die Strecke. Nur wenige Jahre später, Ende der 1980er Jahre, kam es zu einer zunehmenden Verlagerung der Güterzüge auf die teilweise parallel führende Saar- und Moselstrecke, was zu einer Einschränkung der Betriebszeiten der Weststrecke führte.



Gleisplan 1961 / BF Igel km 15,00 – km 16,00



Signalbrücke Igel / Blick Richtung Ehrang / Stellwerk und verschiedene Gebäude

In den 1990er Jahren wurde die Strecke nur noch für die Bedienfahrten zum Industriegebiet Euren genutzt, wodurch der Streckenteil ab dem Industriegebiet Euren in Richtung Igel ohne planmäßigen Zugverkehr war. Im Jahr 1997 wurde die Stilllegung der kompletten Weststrecke genehmigt, diese wurde jedoch nie umgesetzt. Heute wird die Strecke wieder verstärkt für den Güterverkehr eingesetzt.

Im Oktober 2011 wurde bekannt gegeben, dass die Strecke zwischen dem Bahnhof Igel und Igel West mit einem Kostenaufwand von knapp 20 Millionen Euro erneut zweigleisig ausgebaut wird. An der Bausumme hat sich das Großherzogtum Luxemburg mit acht Millionen Euro beteiligt. In der Folge wurde die Brücke, die zwischen Ortsausgang Igel und Löwener Mühle als Überführung der Bundesstraße 49



Stellwerk / Jlf / Im Bahnhof Igel



Gleisanlagen mit verschiedenen Gebäuden Igel / Blick Richtung Ehrang



Gleisanlagen mit verschiedenen Gebäuden Igel / Blick Richtung Wasserbillig

über die Bahnstrecke dient, abgerissen und in erweiterter Form neu aufgebaut. Der Ausbau dieses 1,8 Kilometer langen Bauabschnitts wurde im Dezember 2014 abgeschlossen. Das zweite Gleis zwischen Igel und Wasserbillig wurde

aufgrund einer Anwohnerklage erst im Januar 2015 in Betrieb genommen. Mit dem Projekt Weststrecke wird auch der Haltepunkt Igel wieder an Bedeutung für Anwohner und Gemeinde gewinnen.



Bahnhof Igel / Heutiger Zustand