

SPNV-Nord

Wir bewegen die Region



Infrastrukturmaßnahmen
aus der Rahmenvereinbarung Bahnhofs-
entwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz II
Stadt Trier

Klares Signal für klimafreundliche Bahn

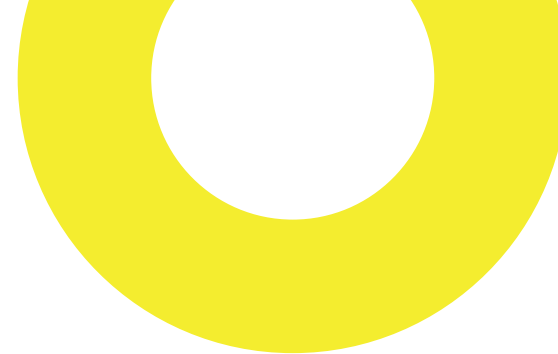
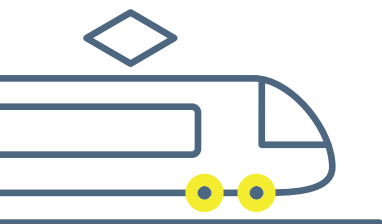
Gute Aussichten für die täglich rund 180.000 Bahnfahrgäste in Rheinland-Pfalz: Viele Stationen im Land sind zwar schon modern und barrierefrei, das reicht aber noch nicht. Daher will der SPNV-Nord zusammen mit drei Partnern die Infrastruktur rund ums Bahnfahren zeitgemäß erneuern und komfortabler machen.

Auf dieses Ziel haben sich die vier Partner DB Station&Service, das Land Rheinland-Pfalz sowie die beiden Zweckverbände SPNV-Nord und ZSPNV-Süd in einem gemeinsamen Projekt verständigt und eine entsprechende Rahmenvereinbarung getroffen. Danach sollen bis zum Jahr 2031 mehr als 130 Stationen im Land um- und ausgebaut werden. Dazu werden insgesamt 587 Mio. Euro investiert. Rund 445 Mio. steuern Bund und DB bei, 142 Mio. tragen das Land Rheinland-Pfalz und die Kommunen.

Nach Abschluss der geplanten Maßnahmen sollen rund 87 % aller Stationen im Land modernisiert und sämtliche Stationen mit mehr als 1.000 Reisenden pro Tag stufenfrei erreichbar sein. Zu diesem Zweck werden beispielsweise neue Aufzüge

installiert, Personenunterführungen modernisiert, barrierefreie Rampen errichtet und P+R-Anlagen barrierefrei angebunden. An zahlreichen Stationen werden zudem die Bahnsteige erhöht, sodass Fahrgäste stufenfrei ein- und aussteigen können.

Und da der Zustand einer Station aus der Perspektive von Reisenden oft entscheidend zum Erscheinungsbild einer Stadt beiträgt, wird auch in die Aufenthaltsqualität investiert – zum Beispiel in moderne Beleuchtungssysteme, neue Überdachungen der Bahnsteige und Wetterschutzhäuser. Mit diesen Maßnahmen kommt Rolph zwei seiner großen Ziele ein weiteres Stück näher: mehr Komfort für die Fahrgäste und Barrierefreiheit an sämtlichen Bahnstationen im Land.



Grundlage für die geplanten Investitionen ist die **Rahmenvereinbarung Bahnhofsentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz II**

Die vier Partner haben dabei gemeinsam eine Liste erstellt, in der die einzelnen Stationen einem Cluster zugeordnet sind:

- **Cluster A:** bereits fest disponierte Überhangprojekte aus der ersten Rahmenvereinbarung
- **Cluster B:** neue Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- **Cluster C:** Infrastrukturell erforderliche und kapazitätssteigernde Maßnahmen
- **Cluster D:** weitere Maßnahmen, deren Umsetzung abhängig vom Projektfortschritt der anderen Cluster ist

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen Maßnahmen in Ihrer Region vorgestellt. Dazu gehören auch Angaben des geplanten Investitionsvolumens und des Umsetzungshorizonts. Dabei handelt es sich natürlich nur um Schätzungen. Diese können im Laufe der Zeit angepasst werden und eventuell zu einer Anpassung des Maßnahmenumfangs führen. Dafür treffen sich die Partner regelmäßig und aktualisieren gemeinsam die Liste der umzusetzenden Maßnahmen. Der SPNV-Nord vertritt dabei regionale Interessen und insbesondere die der Fahrgäste.

Über die in dieser Broschüre vorgestellten Maßnahmen aus der Rahmenvereinbarung II hinaus existieren noch weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, die bei einer späteren Neuauflage auch mit aufgenommen werden.

Eine Übersicht aktueller und geplanter Maßnahmen finden Sie übrigens im **BauInfoPortal** der Deutschen Bahn:
<https://bauprojekte.deutschebahn.com>



Die Bahnhofskategorien

Um Bahnhöfe bedarfsgerecht weiterentwickeln zu können, hat die DB Station&Service AG die ca. 5.400 Stationen in Deutschland in 7 Bahnhofskategorien eingeteilt. Die Zuordnung in eine der Kategorien erfolgt gemäß einer im Stationspreissystem festgelegten Kategorisierungslogik. Dabei maßgebend sind die Ausprägung bzw. das Vorhandensein von folgenden sechs Kategorisierungselementen:

- **Anzahl Bahnsteigkanten**
- **Maximale Bahnsteiglänge**
- **Anzahl Reisende**
- **Anzahl Zughalte**
- **Vorhandensein technischer Stufenfreiheit**
- **Vorhandensein Service-Personal**

Die Gewichtung der einzelnen Kategorisierungselemente ist kostenseitig hinterlegt. Somit werden Bahnhöfe mit ähnlichen Gesamtkosten in einer Kategorie abgebildet und weisen in der Regel folgende Leistungsmerkmale auf:



Kategorie 1

Bahnhöfe der Kategorie 1 verfügen über eine große und leistungsstarke Infrastruktur, sind stark frequentiert und technisch stufenfrei. In repräsentativen Gebäuden, die im Zentrum der Großstädte liegen, finden Bahnreisende und Bahnhofsbesucher grundsätzlich sämtliche Dienstleistungen rund um die Bahn. Das Angebot wird ergänzt durch zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, wobei auf persönlichen Kundenservice großer Wert gelegt wird. Hochwertige Ausstattungsmaterialien sorgen für ein angenehmes Ambiente.

Kategorie 2

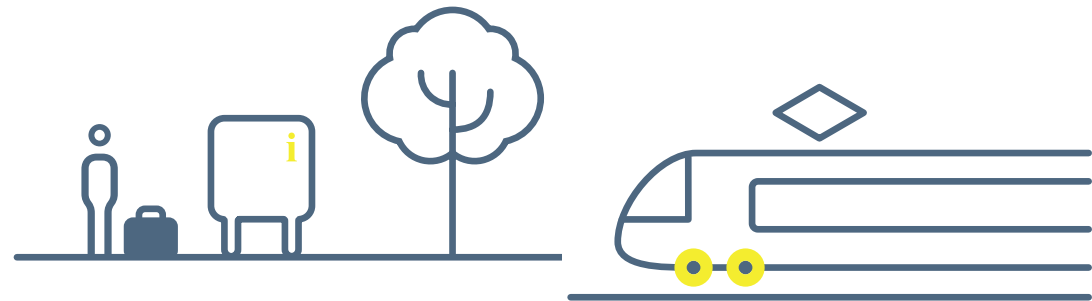
Bahnhöfe dieser Kategorie sind häufig wichtige Zustiegspunkte für den Fernverkehr, Schnittstellen zu den großen Flughäfen oder Hauptbahnhöfe größerer Städte. Alle bedeutenden infrastrukturellen Einrichtungen sowie Dienstleistungen rund um die Bahnreise sind vorhanden. Zudem ist eine Betreuung der Reisenden in den Hauptverkehrszeiten durch Service-Mitarbeiter gewährleistet. Ausstattung und Service haben ein ähnlich hohes Niveau wie an Bahnhöfen der Kategorie 1.

Kategorie 3

Diese Bahnhöfe sind häufig Hauptbahnhöfe kleiner bis mittelgroßer Städte. Die verkehrliche Bedeutung bzw. die Anzahl der Reisenden an den Bahnhöfen dieser Kategorie ist in der Regel dementsprechend groß. Moderne Fahrgastinformationsanlagen, Aufzüge und Fahrtreppen sind an solchen Bahnhöfen vorzufinden. Viele dieser Bahnhöfe verfügen über ein Empfangsgebäude mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten.

Kategorie 4

Zu den Bahnhöfen dieser Kategorie zählen z.B. Bahnhöfe in Ballungsräumen, die stark durch den Regional- und Stadtverkehr geprägt sind. Die Reisenden sind häufig Pendler mit kurzen Aufenthaltszeiten am Bahnhof. Die funktionale Ausstattung ist mit der eines Busbahnhofs vergleichbar und beinhaltet in der Regel Wetterschutz und Sitzgelegenheiten.



Kategorie 5

Diese Kategorie beinhaltet Bahnhöfe kleinerer Städte und zahlreiche Stadtteilbahnhöfe, die größtenteils von Pendlern genutzt werden. Diese Bahnhöfe sind weniger belebt, weshalb auf eine robuste Ausstattung geachtet wird, die Vandalismus standhält. Weniger ist hier oft mehr: Statt in nicht benötigte Ausstattung zu investieren, werden finanzielle Mittel wirkungsvoller für Reinigung und Instandhaltung eingesetzt.

Kategorie 6

Die kleineren Bahnhöfe liegen meist in dünn besiedelten Gegenden an Standorten mit geringen Reisendenzahlen und stellen die Grundversorgung im Schienenpersonennahverkehr sicher. Die Ausstattung beschränkt sich zumeist auf das Notwendigste.

Kategorie 7

Bahnhöfe dieser Kategorie können allgemein als „Landhalt“ bezeichnet werden. Die darunter fallenden Bahnhöfe verfügen in der Regel über eine sehr einfache bzw. geringe Infrastruktur (z.B. nur eine Bahnsteigkante), sind aufgrund ihrer ländlichen Lage nur sehr gering frequentiert und bedürfen daher in der Regel weder den Einsatz von Service-Personal noch Anlagen der technischen Stufenfreiheit.

In der **Stadt Trier** werden in den kommenden Jahren zwei Stationen modernisiert und eine neu gebaut.

Über 20 Mio. Euro fließen nach aktuellem Stand in die Modernisierung der Stationen. Der Großteil der Mittel kommt dabei aus der aktuellen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (kurz: LuFV), die der Bund mit der Deutschen Bahn 2020 zum Erhalt und der Modernisierung der Schieneninfrastruktur geschlossen hat.

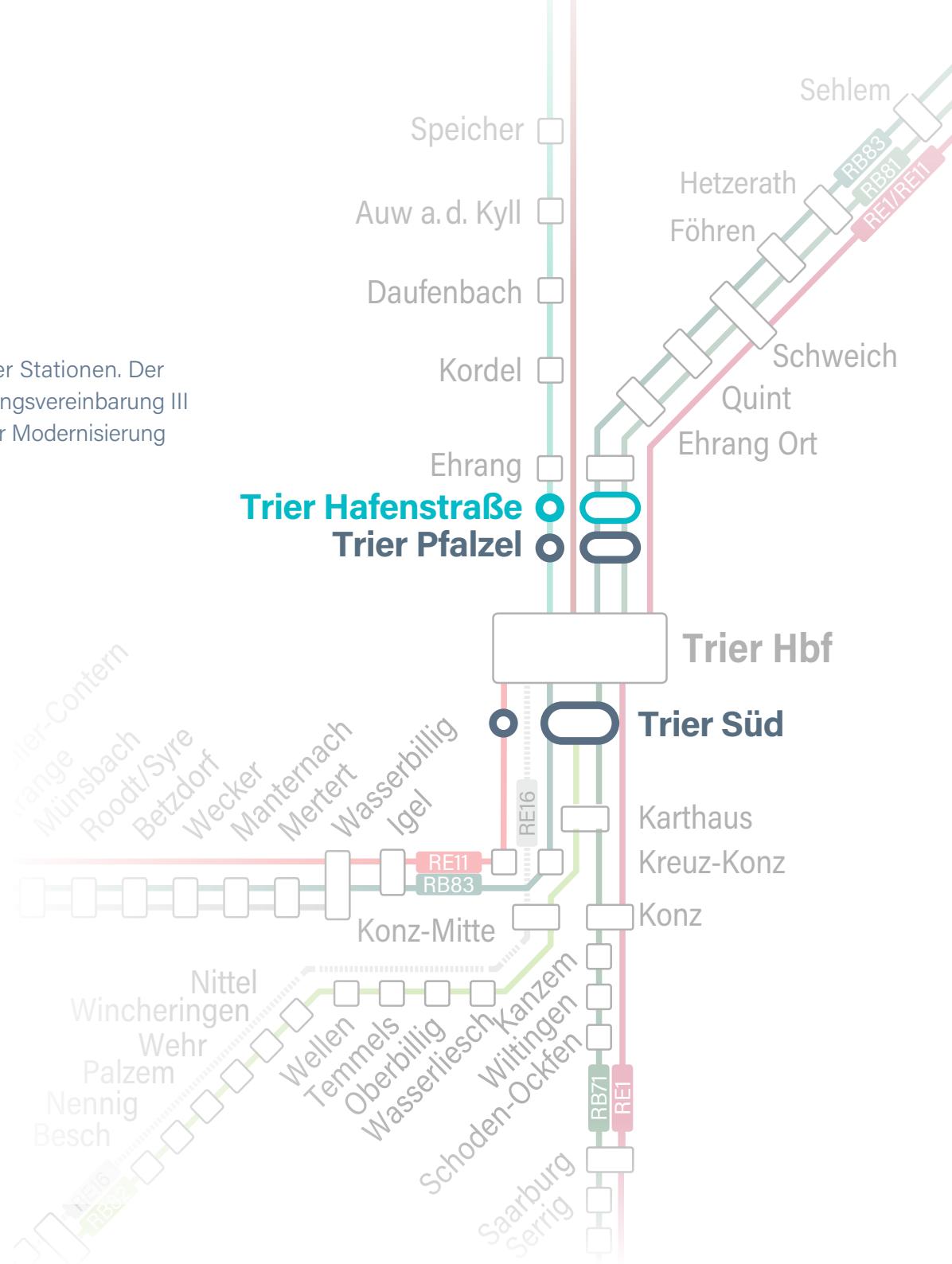
Den Rest zahlen das Land und die beteiligten Gemeinden aus Eigenmitteln. Auf Basis des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes – Kommunale Gebietskörperschaften (kurz: LVFGKom) bezuschusst das Land bis zu 90 % der Kosten für Maßnahmen, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vor Ort beitragen. Lediglich einen kleinen Teil müssen die kommunalen Gebietskörperschaften auf Basis eines Finanzierungsvertrags mit dem Land bzw. dem SPNV-Nord selbst aufbringen.

Details zu den einzelnen Baumaßnahmen werden auf den folgenden Seiten genannt.

Hinweis: Weitere Baumaßnahmen werden im Rahmen des Projekts „Weststrecke Trier“ umgesetzt. Ausführliche Informationen hierzu finden Sie unter: www.spnv-nord.de/fachthemen

● Station mit geplanter Modernisierungsmaßnahme

● Geplanter Neubau einer SPNV-Station





Trier Pfalzel

An der Station ist der Mittelbahnsteig mit Zuganzeigern und einer Lautsprecheranlage ausgestattet. Er verfügt über eine kontrastreiche Wegeleitung und Treppenstufenmarkierungen. Im Rahmen der geplanten Modernisierung sollen die Erhöhung des Bahnsteigs sowie der Einbau eines Aufzugs die Station barrierefreier und komfortabler machen.

MASSNAHMEN

Modernisierung Bahnsteig

Neubau Aufzug

ZEITPLAN

vsl. Baubeginn 01/2025

vsl. Nutzungsaufnahme 07/2025

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

4,8 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster B

STATIONSKATEGORIE

5

REISENDE

443 pro Tag



Foto: DB AG



Foto: DB AG

Trier Hafenstraße

Die Station soll im Rahmen der Reaktivierung der Weststrecke Trier modernisiert werden. Das bedeutet den Neubau eines Außen- und Mittelbahnsteigs, den Neubau von Zuwegungen und Beleuchtung sowie den Neubau von zwei Aufzügen.

MASSNAHMEN

Neubau Bahnhof mit einem Außen- und einem Mittelbahnsteig inkl. Zuwegungen und Beleuchtung

Neubau Aufzüge

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 07/2023
Nutzungsaufnahme vsl. 12/2024

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

12,6 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster A

STATIONSKATEGORIE

6

REISENDE

-



Trier Süd

Der Mittelbahnsteig an der Station ist bereits 76 cm hoch und verfügt über Treppenstufenmarkierungen sowie eine kontrastreiche Wegeleitung. An beiden Bahnsteigkanten gibt es Zuganzeiger und eine Lautsprecheranlage. Sowohl die Einrichtung eines Blindenleitsystems als auch der geplante Einbau eines Aufzugs werden für mehr Barrierefreiheit und Komfort sorgen.

MASSNAHMEN

Neubau Blindenleitsystem

ZEITPLAN

vsl. Baubeginn 01/2024
vsl. Nutzungsaufnahme 11/24

MASSNAHMEN

Neubau Aufzug

ZEITPLAN

Baubeginn offen

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

3,0 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster B

STATIONSKATEGORIE

5

REISENDE

1.362 pro Tag



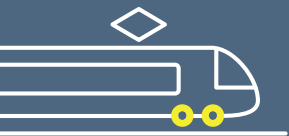
Wir gestalten den Schienen- NahVerkehr im Norden

Da ist für alle etwas dabei – egal ob auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Denn so lang wie unser Name ist auch die Liste unser Aufgaben: Als **Zweckverband SchienenPersonenNahVerkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord)** kümmern wir uns vor allem um die Verbesserung des Schienennahverkehrs in unserer Region. So entwickeln wir bessere Fahrpläne, führen

neue Freizeitangebote wie die RadBusse ein, suchen in Wettbewerben die besten Verkehrsunternehmen und verstehen uns als Fürsprecher der Fahrgäste gegenüber den Verkehrsunternehmen. Außerdem unterstützen wir die Modernisierung der Bahnhöfe und der Schieneninfrastruktur. Erfahren Sie mehr über unsere vielfältigen Tätigkeiten: www.spnv-nord.de

ROLPH
Mobilität für Rheinland-Pfalz

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region



Wir werden dieses Dokument laufend aktualisieren. Den aktuellen Stand sowie die Dokumente für alle anderen Gebietskörperschaften im SPNV-Nord finden Sie hier:

www.spnv-nord.de/infrastruktur

Wir haben alle Angaben nach bestem Wissen auf Basis der uns vorliegenden Informationen zusammengetragen. Aufgrund der Vielzahl der Baumaßnahmen und einer laufenden Dynamik bei der Bauplanung können einzelne Informationen inzwischen veraltet sein. Bitte sprechen Sie uns direkt an, wenn Sie Fragen oder Änderungsvorschläge für die vorgestellten Maßnahmen haben.

Herausgeber

Zweckverband SchienenPersonenNahVerkehr
Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord)
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Telefon: 0261 302918-10
info@spnv-nord.de
www.spnv-nord.de

Alle Angaben ohne Gewähr.
Änderungen vorbehalten.
Stand: 09/2022