

2025

Mobilitätskonzept Trier 2025



Mobilitätskonzept Trier 2025

Kurzfassung

August 2013





2025
Mobilitätskonzept Trier



Mobilitätskonzept Trier 2025

Kurzfassung

Stand:

Inhalte: Beschlussfassung des Stadtrates vom 05.02.2013

Redaktionelle Bearbeitung: 01.08.2013

Hinweis:

Für diese Kurzfassung wurden die Inhalte des beschlossenen Mobilitätskonzeptes zusammengefasst und teilweise in neuen bzw. neu zusammengestellten Karten und Texten / Auflistungen dargestellt. Um einen schnelleren Überblick erhalten zu können, wurden einige Karten gegenüber der Langfassung des Moko überarbeitet (z.B. die Karten des Integrierten Handlungskonzeptes S. 18 / 19). Inhaltlich sind selbstverständlich keine neuen Aussagen hinzugekommen oder entfallen. Fehler oder Unstimmigkeiten in einzelnen Karten wurden hingegen behoben. Die Karte zum Radverkehr auf Seite 8 ist eine eigene Darstellung des Stadtplanungsamtes, die zur Bürgerbeteiligung zum Moko erstellt wurde und die Zielsetzungen des Moko für den Innenstadtbereich verdeutlichen soll (eine entsprechende Karte ist im Moko-Bericht des Büros R+T nicht enthalten).

Herausgeber: Stadt Trier, Stadtplanungsamt, Rathaus,
Am Augustinerhof, 54290 Trier; Postfach 3470, 54224 Trier;
Telefon 0651/718-1619, Telefax: 0651/718-1618,
E-Mail: stadtplanungsamt@trier.de

Bearbeitung Gesamtkonzept:

Büro R+T, Darmstadt, Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler, Dipl.-Ing.
Sebastian Hofherr, in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt

Bearbeitung Kurzfassung: Stadtplanungsamt Trier,
Wilko Kannenberg, Stephanie Motruk, Jonas Klöpfer

Pläne: Büro R+T Darmstadt / Stadtplanungsamt; außer Lärmkartierung: Büro Firu Gfl Kaiserslautern / Stadtplanungsamt

Kartengrundlage: Amtlicher Stadtplan © Stadt Trier, Amt für
Bodenmanagement und Geoinformation, AB 1520.15/12
und AB 1550.3/2004

Fotos: Wilko Kannenberg; außer Foto von Frau Kaes-Torchiani:
Amt für Presse und Kommunikation

Druck: Stadt Trier, ZD/16 Printcenter

Vertrieb: Stadt Trier, Stadtplanungsamt

Auflage: 500 Exemplare

pdf-Version unter www.trier.de/mobilitaetskonzept



Nach einem umfangreichen Erarbeitungsprozess wurde am 5. Februar 2013 das Mobilitätskonzept Trier 2025 („Moko“) vom Stadtrat einstimmig beschlossen. Es besteht also ein breiter Konsens über alle Parteigrenzen hinweg, in welche Richtung die weitere Entwicklung des Verkehrs in unserer Stadt verlaufen soll. Dies ist eine hervorragende Basis für eine kontinuierliche zielgerichtete Umsetzung der einzelnen im Moko enthaltenen Maßnahmen und somit der Steuerung der weiteren Entwicklung aller Verkehrsträger im Bereich der Stadt Trier in den kommenden 15 Jahren.

Die Grundlage des Moko bildet das bereits im Jahr 2006 im Rahmen eines Bürgerforums erarbeitete Ziel „Trier 2025: mobil - umweltfreundlich - lebenswert!“ und der darauf aufbauende Beschluss des Stadtrates von 2009 zur deutlichen Stärkung des so genannten Umweltverbundes (Bus-, Bahn-, Rad- und Fußverkehr). Das Konzept versteht sich dabei als ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan, der die Belange aller Verkehrsträger und Personengruppen in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt. Im Sinne einer ganzheitlichen Planung werden neben den Aspekten der Verkehrsabwicklung auch die Belange des Städtebaus und der Umwelt, die vom Verkehr erheblich beeinflusst werden, berücksichtigt. Darüber hinaus finden neben baulichen auch organisatorische Maßnahmen des Mobilitätsmanagements einen breiten Raum im Zielkonzept des Moko.

Eine enge Verzahnung des Konzeptes besteht mit dem parallel in Aufstellung befindlichen Flächennutzungsplan, dessen Flächenauswei-

sungen auf die daraus resultierenden Folgen im Verkehrssektor überprüft wurden.



Als Rahmenplan hat das Moko keine rechtliche verbindliche Wirkung für die Realisierung der zahlreichen in ihm zusammengetragenen Projekte und Maßnahmen. Vielmehr legt es einen Rahmen für die weitere verkehrliche Entwicklung fest, an welchem der Stadtrat und die Verwaltung sich bei künftigen Entscheidungen in Sachen Verkehr und Mobilität orientieren werden. Soll zukünftig von den im Moko festgelegten Maßnahmen und Prioritäten abgewichen werden, muss dies explizit begründet werden und die Auswirkungen dieser Entscheidung auf die Zielsetzungen des Moko verdeutlicht werden. Somit ist gewährleistet, dass das Moko dauerhaft als Leitlinie von Politik und Verwaltung angewandt werden kann und dabei auch aktuelle Entwicklungen einbezogen werden können.

Beim Mobilitätskonzept handelt es sich um ein sehr komplexes Planwerk, das in seiner Gesamtheit aus mehreren Aktenordnern

Material besteht. Die wichtigsten Ziele und Maßnahmen des Moko haben wir auf den folgenden Seiten für Sie zusammengestellt. Darüber hinaus können Sie aber auch über die Homepage der Stadt Trier weiterführende Informationen erhalten.

Allen, die an der Erstellung des Mobilitätskonzeptes mitgewirkt haben, sei an dieser Stelle für Ihren Einsatz gedankt. Das intensive Engagement der Arbeitskreismitglieder, der Ortsbeiräte und der Bürgerinnen und Bürger zeigt, dass die weitere Verkehrsentwicklung auf ein breites gesellschaftliches Interesse stößt. Die Grundzielsetzungen eines möglichst stadtverträglichen Verkehrs und der Sicherstellung von Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen wird von vielen Bürgerinnen und Bürgern und Institutionen sowie der Gesamtheit der Stadtratsmitglieder mitgetragen.

Ich möchte alle ermutigen, sich für die Weiterentwicklung von verträglichen Verkehrsabläufen in Trier zu engagieren. Hierzu gehört neben der Diskussion wichtiger baulicher Projekte auch das tägliche Verhalten jedes Einzelnen von uns. Sei es auf dem Weg zur Arbeit oder Schule, sei es in der Freizeit. Erreicht werden kann das Ziel nur, wenn die Bevölkerung tatkräftig zu einer positiven Entwicklung beiträgt: durch ihr eigenes Verkehrsmittelwahlverhalten aber auch durch Rücksichtnahme auf andere (ggf. schwächere) Verkehrsteilnehmer. Ich bin der Überzeugung, es lohnt sich!

Simone
Kuschlich

Beigeordnete

Das Mobilitätskonzept Trier 2025

Die aktuellen Entwicklungen in den Bereichen Demografie, Klimaschutz und öffentliche Finanzen erfordern von allen Menschen Anpassungen ihrer Lebensgewohnheiten. Politik und Verwaltung auf sämtlichen Ebenen sind gefordert, Zukunftsstrategien für alle relevanten Lebensbereiche zu erarbeiten und umzusetzen. Die Stadt Trier setzt vor diesem Hintergrund mit dem Mobilitätskonzept 2025 auf eine Strategie, die eine Teilnahme aller Bevölkerungsschichten am täglichen Leben durch geeignete Mobilitätsangebote ermöglicht. Gleichzeitig sollen die negativen Auswirkungen von Verkehr für die natürliche und gebaute Umwelt sowie insbesondere die in der Stadt lebenden und arbeitenden Menschen so gering wie möglich gehalten werden. Hierzu sind in einem umfassenden Erarbeitungsprozess unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie zahlreicher weiterer Akteure im Wesentlichen die auf den folgenden Seiten dargestellten Ziele und Maßnahmen erarbeitet und vom Trierer Stadtrat einstimmig beschlossen worden. Sollten Sie Fragen oder Anregungen zum Mobilitätskonzept haben, wenden Sie sich bitte an das Stadtplanungsamt, (0651/718-1619; stadtplanungsamt@trier.de).

Grundstruktur des Mobilitätskonzeptes

Am 17. März 2005 hat der Trierer Stadtrat beschlossen, ein verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätskonzept als integrierten und ganzheitlich konzipierten Verkehrsentwicklungsplan aufzustellen. Grundlage war das Stadtmarketing-Konzept "Zukunft Trier 2020", dessen Visionsbaustein 11 ("Die Verkehrsinfrastruktur ist bedarfsgerecht ausgebaut") durch das Mobilitätskonzept konkretisiert wird. Im Laufe der Bearbeitung wurde der Planungshorizont an den des parallel aufzustellenden Flächennutzungsplans angepasst und liegt auf dem Jahr 2025.

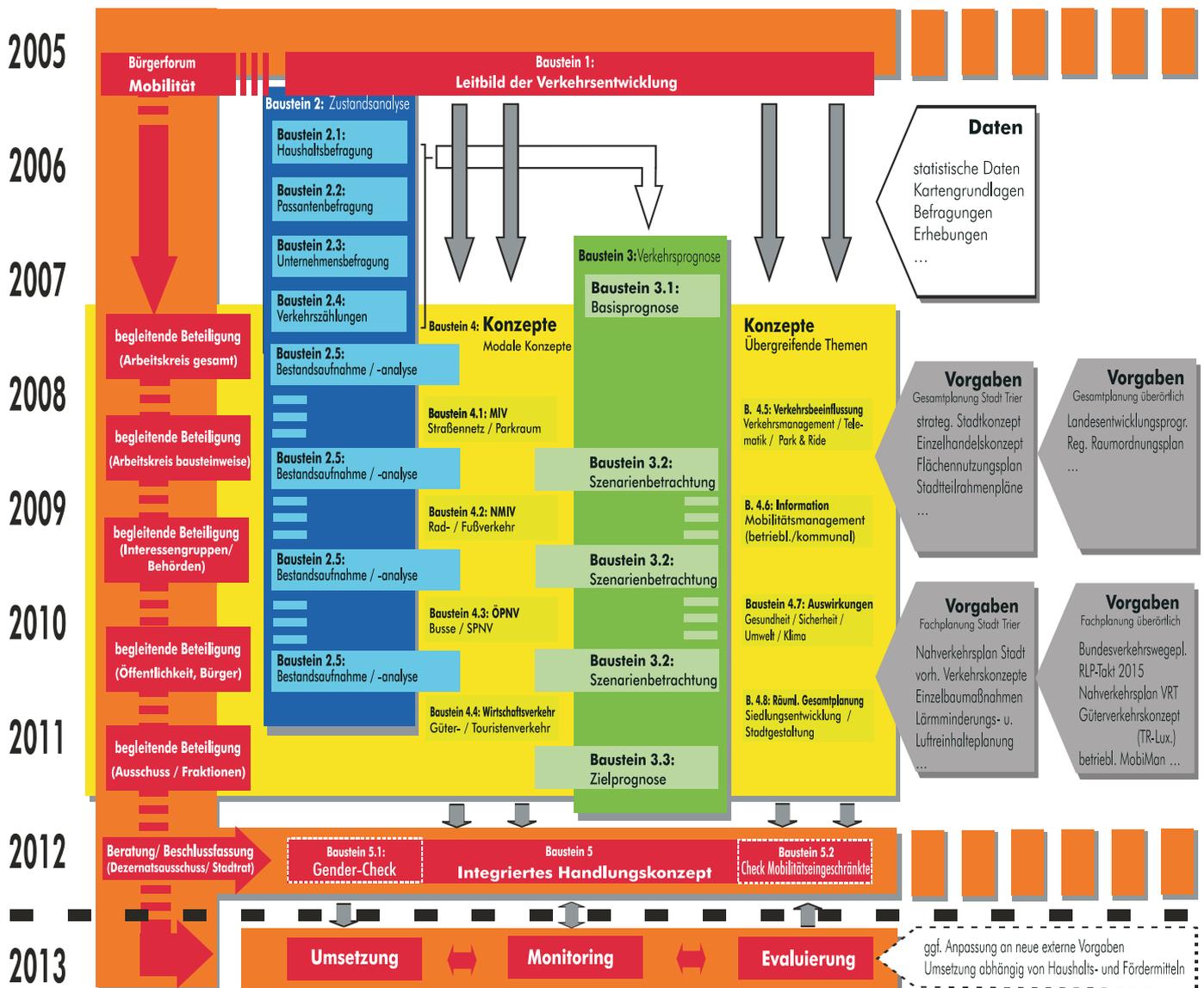
Im Sinne einer ganzheitlichen Planung von Städtebau, Verkehr und Umwelt werden im Mobilitätskonzept die Teilbereiche Fußgänger- und Radverkehr (zusammen als Nahmobilität bezeichnet) sowie Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Kfz-Verkehr in einem ausgewo-

genen Verhältnis berücksichtigt. Die Wechselbeziehungen zwischen der städtebaulichen Struktur und der Verkehrsentwicklung sowie die daraus resultierenden Umweltauswirkungen spielen eine wichtige Rolle. Darüber hinaus wird auch die Etablierung von betrieblich-organisatorischen Maßnahmen (Mobilitätsmanagement, Telematik usw.) thematisiert. Auch bezüglich der zukünftigen Abwicklung des Güter- und Tourismusverkehrs werden Zielaussagen getroffen bzw. bestehende Zielsetzungen zusammengefasst.

Zu Beginn der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde im Rahmen eines Bürgerforums ein Leitbild der Verkehrsentwicklung formuliert, welches als Richtschnur der weiteren Bearbeitung zu Grunde lag. Dieses Leitbild und die daraus abgeleiteten Maßnahmen stellen den Handlungsrahmen der Stadt Trier für die verkehrliche und

städtebauliche Planung der nächsten 10 bis 15 Jahre dar. Aufgrund der vielfachen Wechselwirkungen zwischen Stadt- und Verkehrsplanung steht das Mobilitätskonzept in engem Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (FNP). Zum einen basieren die Verkehrsprognosen des Mobilitätskonzeptes auf Annahmen des FNP zur künftigen Entwicklung neuer Bauflächen. Zum anderen wird die Grundstruktur der künftigen Verkehrsnetze im FNP dargestellt.

Das Maßnahmenprogramm des Moko wurde im Zuge der verschiedenen Beteiligungsschritte kontinuierlich konkretisiert und ergänzt. Die im Zuge der Umsetzung sämtlicher im Moko enthaltener Maßnahmen zu erwartenden Auswirkungen auf das künftige Verkehrsaufkommen sind in der Zielprognose dargestellt (vgl. S. 24).



Ablaufschema Mobilitätskonzept Trier 2025

Ziele und Struktur

Wie dem Schaubild (s. vorherige Seite) zu entnehmen ist, handelt es sich bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes um einen komplexen Prozess, in welchem zahlreiche Daten erhoben, analysiert und bewertet werden mussten. Zudem waren bestehende Fachgutachten und Teilkonzepte einzubeziehen. Eine weitere Grundlage bildeten bereits bestehende Projektideen, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes geordnet, hinsichtlich ihrer Wirkungen analysiert und schließlich bewertet wurden. Dies geschah durch ein beauftragtes Fachbüro in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt sowie in ständiger Begleitung eines Arbeitskreises (s. rechts unten).

Hierbei wurde zu Beginn getrennt nach den einzelnen Verkehrsträgern (vgl. 4.1 - 4.3 im Schaubild) vorgegangen, wobei zunächst jeweils der Bestand analysiert wurde und darauf aufbauend die verschiedenen Maßnahmevorschläge hinsichtlich ihrer Wirkungen untersucht und bewertet wurden. Die Wirkungen, wie z.B. Verkehrsentlastungen auf einzelnen Straßenabschnitten, wurden

dabei mit Hilfe eines Computermodells berechnet. Daran anschließend wurden weitere verkehrsträgerübergreifende Themenfelder in vergleichbarer Weise bearbeitet (vgl. 4.4 - 4.8).

Zum Abschluss wurden dann sämtliche Projektideen für die einzelnen Verkehrsmittel zusammen betrachtet und auch hinsichtlich der zwischen ihnen zu erwartenden Wechselwirkungen analysiert (siehe S. 18 ff. dieser Kurzfassung). Die Bewertung und somit die Einstufung in besonders wichtige und weniger sinnvolle Maßnahmen erfolgte sowohl hinsichtlich der zu erwartenden verkehrlichen und umweltbezogenen Wirkungen als auch bezüglich der jeweiligen Projektkosten. Letztere spielen auch eine zentrale Rolle hinsichtlich der Einstufung, ob ein Projekt eher kurz- oder langfristig zur Umsetzung gebracht werden soll. Die entsprechenden Ausarbeitungen des Fachbüros und der Verwaltung wurden mit den Arbeitskreismitgliedern sowie der Bevölkerung, den Ortsbeiräten und den Stadtratsfraktionen intensiv diskutiert.

Die schlussendlich ins Moko aufgenommenen Maßnahmevorschläge werden auf den folgenden Seiten näher dargestellt. Zudem befindet sich am Ende dieser Kurzfassung eine tabellarische Zusammenfassung sämtlicher Maßnahmen des so genannten Umsetzungs-konzeptes. Weitere Informationen stehen in Form der Langfassung des Moko-Berichtes mit zahlreichen weiterführenden Anlagen unter www.trier.de/mobilitaetskonzept bereit.

Mit dem Beschluss des Stadtrates vom 05.02.2013 stellt das Mobilitätskonzept nun die Richtschnur dar, an welcher sich sämtliche Entscheidungen der politischen Gremien in den nächsten Jahren messen lassen müssen. Neben der kontinuierlichen Abarbeitung des Maßnahmenprogramms wurde die Verwaltung beauftragt, zu sämtlichen Anträgen und Beschlussvorlagen mit Verkehrsbezug die Auswirkungen auf die Zielsetzungen des Moko darzulegen. Ggf. auftretende Abweichungen sind explizit zu begründen.

Zielsetzung des Konzeptes

Leitbild

Trier 2025
mobil | umweltfreundlich | lebenswert

Stärkung Umweltverbund
Verbesserung Nahmobilität

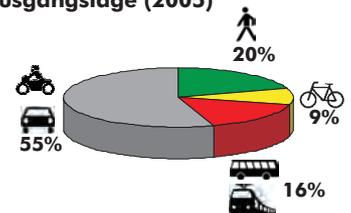
Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen
kleine Maßnahmen - große Wirkung
Vermeidung utopischer Megaprojekte

>>> **Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben**

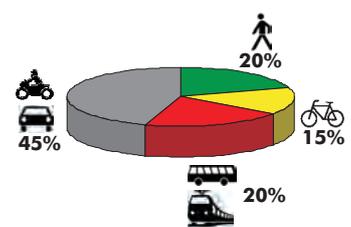
>>> **Reduzierung Umweltbelastungen**

Fußverkehr: Beseitigung von Lücken und Engstellen, möglichst flächendeckende Umsetzung der Standards im Fußverkehr, v. a. Barrierefreiheit, Querungen
Radverkehr: Vollständige Umsetzung von geeigneten Radverkehrsführungen an Hauptverkehrsstraßen, Optimierung der Knotenpunkte, Radverkehrsbeauftragter
ÖPNV: Flächendeckender barrierefreier Zugang, weitgehend störungsfreier Betrieb, Optimierung der Verfügbarkeit, Konkurrenzfähigkeit zum Pkw
Kfz-Verkehr: Gewährleistung der Erreichbarkeit für den notwendigen Kfz-Verkehr, leistungsfähige Umfahrung der Kernstadt auf einem Tangentenring, Reduzierung von Belastungen, Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Altstadt
Tourismus: Beseitigung von Schäden und Lücken in der überregional bedeutenden Wander- und Radwanderinfrastruktur, Vermeidung von Verkehrschaos bei Veranstaltungen, Attraktivität von Stadträumen, Anbindung Mosel, Erreichbarkeit Hotels
Mobilitätsmanagement: Schulwegsicherheit, v. a. von Fußgängern, Reduzierung des Kfz-Aufkommens im Berufsverkehr, Aufbau einer Mobilitätszentrale
Anwohnerschutz: Reduzierung der Verkehrsbelastungen; Sicherstellung der Erreichbarkeit
Umweltschutz: Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen, Verbesserung des Stadtklimas im Talraum

Anteil der Wege pro Verkehrsmittel Ausgangslage (2005)



Zielwert (Beschluss Stadtrat 2009)



Beteiligung bei der Konzepterstellung

Von Anfang an wurde bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes großer Wert auf die Einbeziehung der Meinung der Bürgerinnen und Bürger gelegt. So wurde 2006 in Form eines Bürgerforums das Leitbild der Verkehrsentwicklung definiert (s. oben). Hierbei waren zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger sowie Mitglieder der Ortsbeiräte vertreten. Aufbauend auf den Zielen dieses Leitbildes hat der Stadtrat 2009 die oben rechts dargestellten Zielwerte für die zukünftige Verteilung der in Trier täglich zurückgelegten Wege beschlossen (sog. Modal-Split). Diese waren Grundlage bei der Bewertung der im Arbeitskreis diskutierten Vorschläge. Im Mobilitätskonzept werden die entsprechenden Maßnahmen festgelegt, um diese Ziele zu erreichen. Die Darstellung, wie weit die gesetzten Ziele durch die beschlossenen Maßnahmen erreicht werden können, folgt auf Seite 24.

Jahr	Maßnahme
ab 2000	Bürgergutachten Stadtteilrahmenpläne
2006	Bürgerworkshop Leitbildentwicklung
2008	Bürgerbefragung Radverkehr
ab 2009	Bürgerhaushalt
2010	Kinderbefragung Triki-Büro
laufend	Bürgerbeteiligung zu Einzelprojekten
laufend	Beteiligung Verbände Arbeitskreissitzungen
laufend	Rückkopplung Ratsmitglieder mit Bürgern
2012	Bürgerbeteiligung zum Entwurf
2012	Behindertenbeirat Ortsbeiräte, Stadtrat

Mobilitätskonzept Trier 2025

Mitglieder des Arbeitskreises	
•	Beigeordnete Simone Kaes-Torchiani
•	Moderator Prof. G. Kölz
•	Dr. R. Huber-Erlor / S. Hoffherr, Büro R+T
•	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Straßenverkehrsbehörde, Wirtschaftsförderung, Schulamt, Amt für Stadtentwicklung und Statistik
•	Vertreter von SWT, VRT, SPNV-Nord, DB AG, Busunternehmen
•	Vertreter der Polizei
•	Interessensvertreter (City-Initiative, Einzelhandelsverband, Hotel- und Gaststättenverband)
•	Kammern (IHK, HwK)
•	Vereine/Verbände (ADAC, VCD, ADFC, Club aktiv, Lokale Agenda 21, Seniorenbüro, Tourist-Information, triki-Büro)
•	Deutscher Gewerkschaftsbund
•	Asta der Universität und Fachhochschule
•	Vertreter der Stadtratsfraktionen

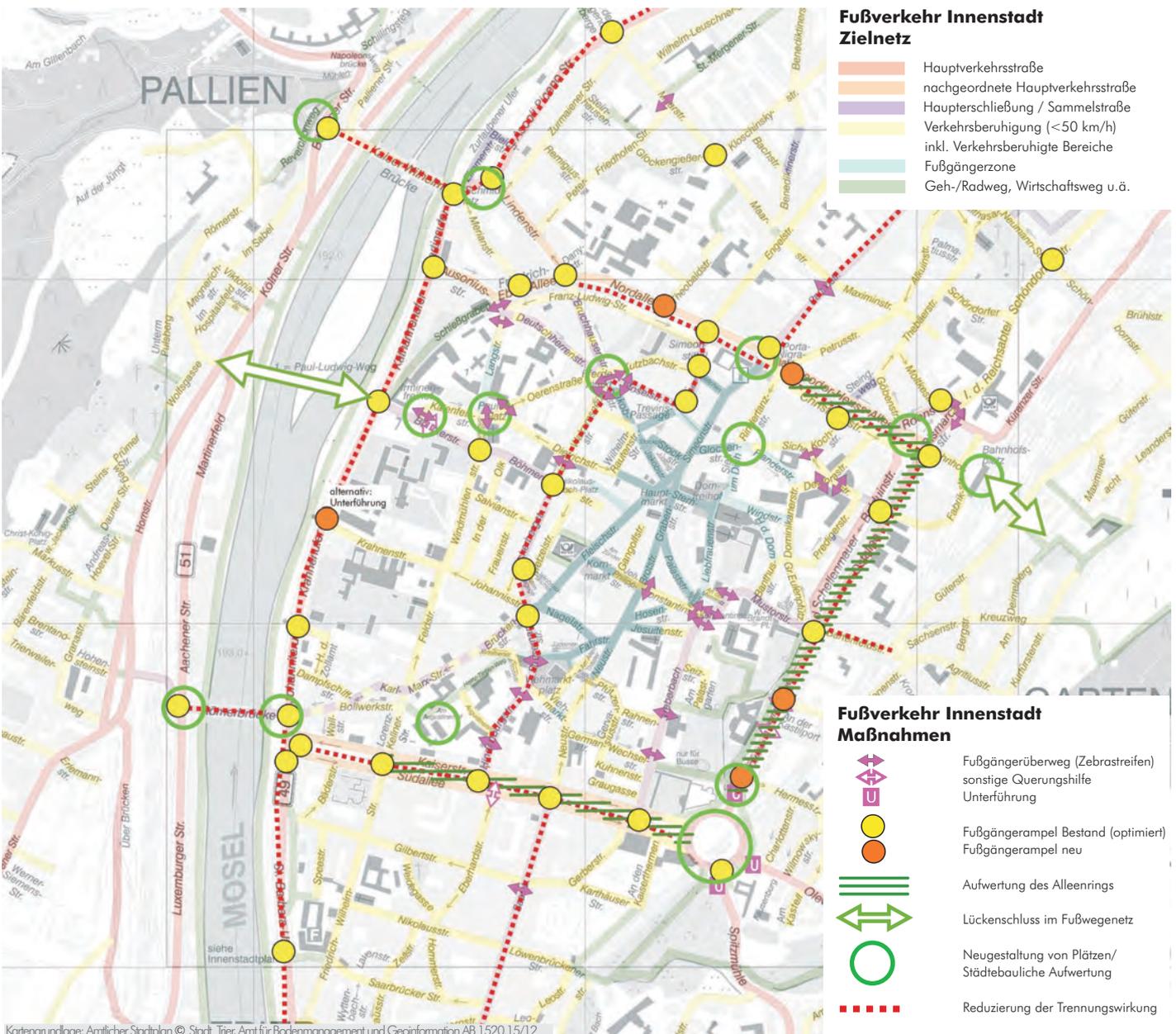
Zusätzlich Facharbeitskreise Radverkehr + Parken

Zielsetzung Nahmobilität / Fußverkehr

Der Hauptfokus der künftigen Verkehrsentwicklung liegt auf einer Stärkung der Nahmobilität. Das bedeutet, dass für sämtliche Wege des täglichen Lebens, also insbesondere zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, Bildungseinrichtungen sowie Zentren mit Geschäften und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs, eine Mobilität ohne die Nutzung eines eigenen Autos gefördert werden soll. Dies gilt insbesondere für die Kernstadt (Alleenring und unmittelbar angrenzende Bereiche der Talstadt) aber auch für die Erreichbarkeit der entsprechenden zentralen Einrichtungen in den einzelnen Stadtteilen. Hierbei kommt der Optimierung der Fußwegebeziehungen ein starkes Gewicht zu. Sowohl für Fußgänger als auch Radfahrer sind

neben dem Ausbau und der Unterhaltung der entsprechenden Wege in angemessenem Standard (Breite, Belag, Beleuchtung, Wegeführung, Einsehbarkeit, Reinigung usw.) hierzu vor allem auch die Querungsstellen im Bereich vorhandener Barrieren (stark befahrene Straßen und Kreuzungen, Bahnlinien, Flussläufe usw.) bezüglich Anzahl und Qualität zu optimieren. Hierzu gehört neben der Herstellung neuer sicherer und barrierefreier ebenerdiger Querungen auch die Verbesserung von Ampelschaltungen. Diesem Aspekt sind allerdings auch Grenzen gesetzt durch die ebenfalls bestehenden Optimierungsbedarfe insbesondere für den ÖPNV und den Radverkehr. Während das Fahrrad auch auf längeren Distanzen ein adäquates Stadtver-

kehrsmittel für weite Personenkreise darstellt, liegt der Schwerpunkt bei Fußgängern auf den Wegen bis zu maximal 1,5 km Länge. Daher liegt der Fokus bei der Fußverkehrsförderung vor allem im fußläufigen Bereich um größere Quell- und Zielpunkte herum, wie insbesondere Schulen, Geschäfte und Freizeiteinrichtungen. Da sich diese in besonderem Maße im Bereich der Innenstadt konzentrieren, wird ein besonderes Augenmerk auf die Quermöglichkeiten des Alleinrings gelegt. Begleitet wird diese Strategie von einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit zur Verbesserung der Information von Bürgern und Besuchern sowie der Unterstützung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen von Schulen und Arbeitgebern (vgl. S. 16).

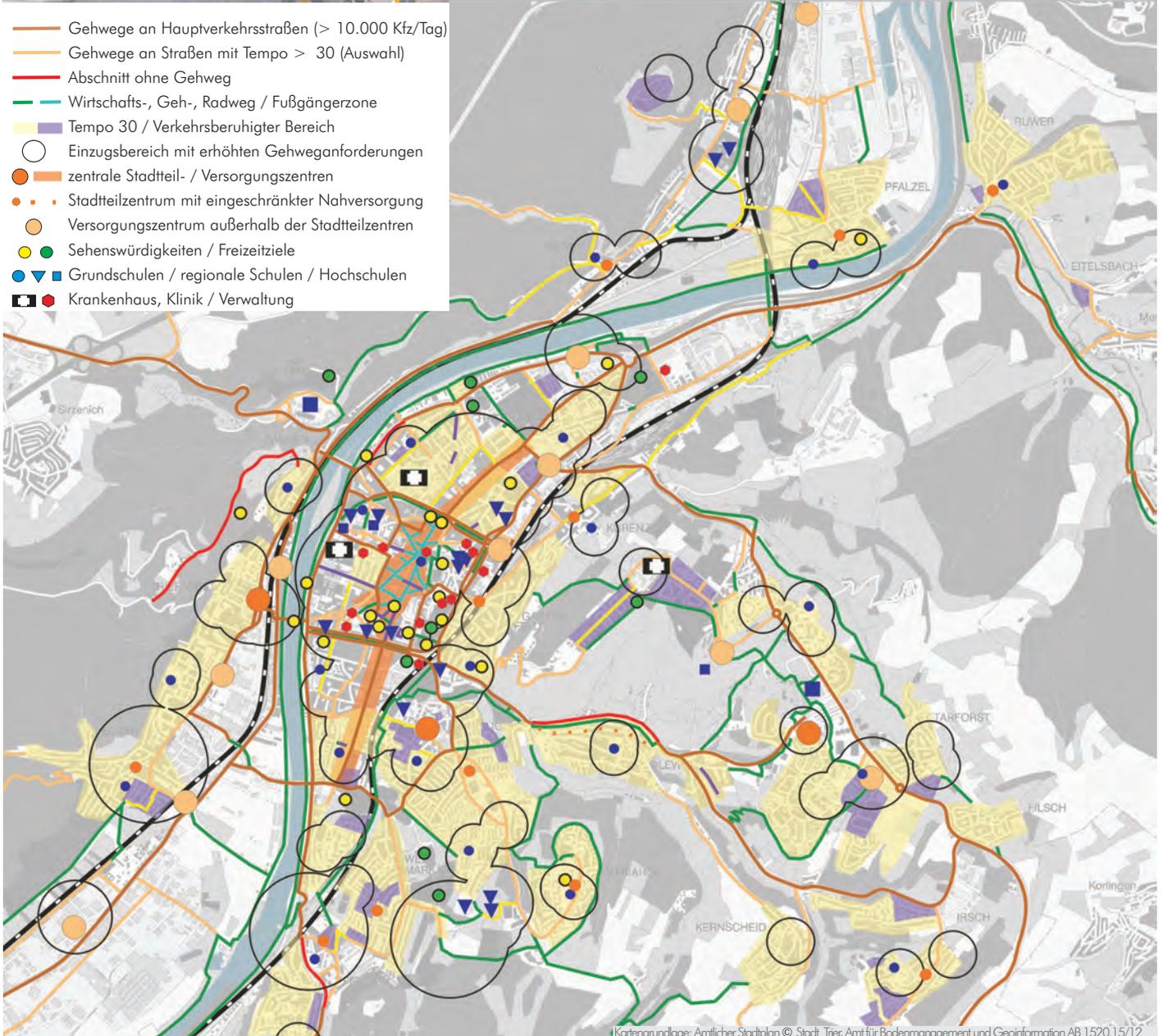




Fußverkehr

Mobilitätskonzept | **Kurzfassung** | Seite 7

- Gehwege an Hauptverkehrsstraßen (> 10.000 Kfz/Tag)
- Gehwege an Straßen mit Tempo > 30 (Auswahl)
- Abschnitt ohne Gehweg
- Wirtschafts-, Geh-, Radweg / Fußgängerzone
- Tempo 30 / Verkehrsberuhigter Bereich
- Einzugsbereich mit erhöhten Gehwegenanforderungen
- zentrale Stadtteil- / Versorgungszentren
- Stadtteilzentrum mit eingeschränkter Nahversorgung
- Versorgungszentrum außerhalb der Stadtteilzentren
- Sehenswürdigkeiten / Freizeitziele
- ▼ ■ Grundschulen / regionale Schulen / Hochschulen
- K ● Krankenhaus, Klinik / Verwaltung



Kartengrundlage: Amtlicher Stadtplan © Stadt Trier, Amt für Bodenmanagement und Geoinformation AB 1520.15/12

Wichtige Projekte Fußverkehr

Kurzfristige Maßnahmen:

- Zusätzliche Querungen der Nordallee (insb. Theobaldstraße, Petrusstraße)
- Verbesserung der Fuß- und Radführung über die Römerbrücke
- Optimierung Fußgängerquerungen Ostallee (insb. Mustorstraße)

Mittelfristige Maßnahmen:

- weitere Verbesserung Querungen Alleinring, Uferstraße und an Knotenpunkten für Fuß- und Radverkehr
- Schließung von Lücken bei Gehwegen
- Reduzierung des Straßenrandparkens zu Gunsten von Rad- / Fußwegen (Kaiserstr. / Südallee)
- Optimierung Fußgängerquerung

Knoten Balduinsbrunnen

- Umgestaltung und Geschwindigkeitsreduzierung von Paulin- und Saarstr. mit breiten Gehwegen
- Instandsetzung der Moseluferwege und Anbindung an die Innenstadt
- Ersatz unattraktiver Unterführungen durch ebenerdige Querungen (z.B. Maarstraße / Zurmaiener Straße, Hermesstraße / Ostallee usw.)
- funktionale und gestalterische Aufwertung Bahnhofsumfeld
- Moselquerung in Höhe Böhmerstraße

Langfristige Maßnahmen:

- Realisierung einer Bahnstabsquerung
- Aufwertung weiterer Plätze und Wege

- Querung Moseluferstraße im Bereich Krahlenstraße (ebenerdige Unterführung)

Kontinuierliche Maßnahmen

- Verbesserung der Barrierefreiheit (Bordsteinabsenkungen, Beleuchtung, Beläge, Ampelschaltungen)
- Instandhaltung und Reinigung von Gehwegen, Öffentlichkeitsarbeit
- Anpassung und Unterhaltung wegweisende Beschilderung, Fußgängerleitsysteme (touristisch auch zum ÖPNV usw.)
- Mobilitätsmanagementmaßnahmen
- Freihaltung von Fußgängerbereichen von ruhendem Verkehr

Zielsetzung Nahmobilität / Radverkehr

Um eine Mobilität ohne Auto nachhaltig zu fördern, soll die Erreichbarkeit insbesondere der Kernstadt aber auch der sonstigen zentralen Einrichtungen in den einzelnen Stadtteilen optimiert werden. Hierzu wird ein besonderer Schwerpunkt auf den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur gelegt. Sowohl für Radfahrer als auch Fußgänger sind hierzu neben dem Ausbau und der Unterhaltung der entsprechenden Wege in angemessenem Standard vor allem auch die Querungsstellen im Bereich vorhandener Barrieren bezüglich Anzahl und Qualität zu optimieren.

Da mit dem Fahrrad in der Regel Distanzen zwischen 2 und 5 km (Durchschnitt 3,3) zu rückgelegt werden, kommt diesem Verkehrsmittel eine besondere Bedeutung

auch zur umweltfreundlichen und stadtverträglichen Anbindung einzelner Stadtteile an die Innenstadt oder sonstige Zielpunkte zu. Während für den durchschnittlichen Fußgänger aufgrund der geringeren Wegelängen i.d.R. nur die Optimierung von Wegen zwischen relativ nah beieinander liegenden Ausgangs- und Zielpunkten erforderlich ist, ist für den Radverkehr ein flächendeckendes, stadtweit zusammenhängendes, qualitativvolles Wegenetz erforderlich. Aufgrund der Nutzungsverteilung sowie der Topografie liegt der Schwerpunkt hierbei auf der Anbindung der im Tal gelegenen Stadtteile an die Innenstadt. Darüber hinaus besteht aber vermehrt - nicht zuletzt auch durch den Boom der E-Bikes / Pedelecs - ein besonderes Erfordernis zur

Optimierung der Radverbindungen zwischen den Höhenlagen (inkl. Uni und FH) und der Talstadt. Nicht zuletzt gehört zur Radverkehrsförderung auch die Herstellung einer nachfragegerechten Ausstattung des öffentlichen Raumes mit möglichst komfortablen, sicheren und gut erreichbaren Abstellmöglichkeiten. Hierbei spielen neben der Innenstadt insbesondere auch die (Hoch-)Schulen, Freizeiteinrichtungen und Bahn- / Bushaltepunkte eine wichtige Rolle.

Unterstützt werden sollen diese baulichen Projekte durch ein breites Spektrum an "weichen" Maßnahmen, die von der Etablierung eines Radverkehrsbeauftragten über Informationskampagnen bis hin zur Reinigung und Freihaltung der Radwege reichen.

Bilanz Fahrradabstellmöglichkeiten in der Innenstadt

ca. 2.000 Abstellplätze; davon über 900 Anlehnbügel; davon ca. 300 neu in 2011/12
Neue Abstellanlagen werden im Bereich der Innenstadt schwerpunktmäßig jeweils an den Punkten, an denen die Hauptadtrouten auf die Fußgängerzone treffen, installiert.
Hinzu kommen sonstige wichtige Radverkehrsziele, wie Bahnhöfe, Schulen usw.

Stand Juli 2012

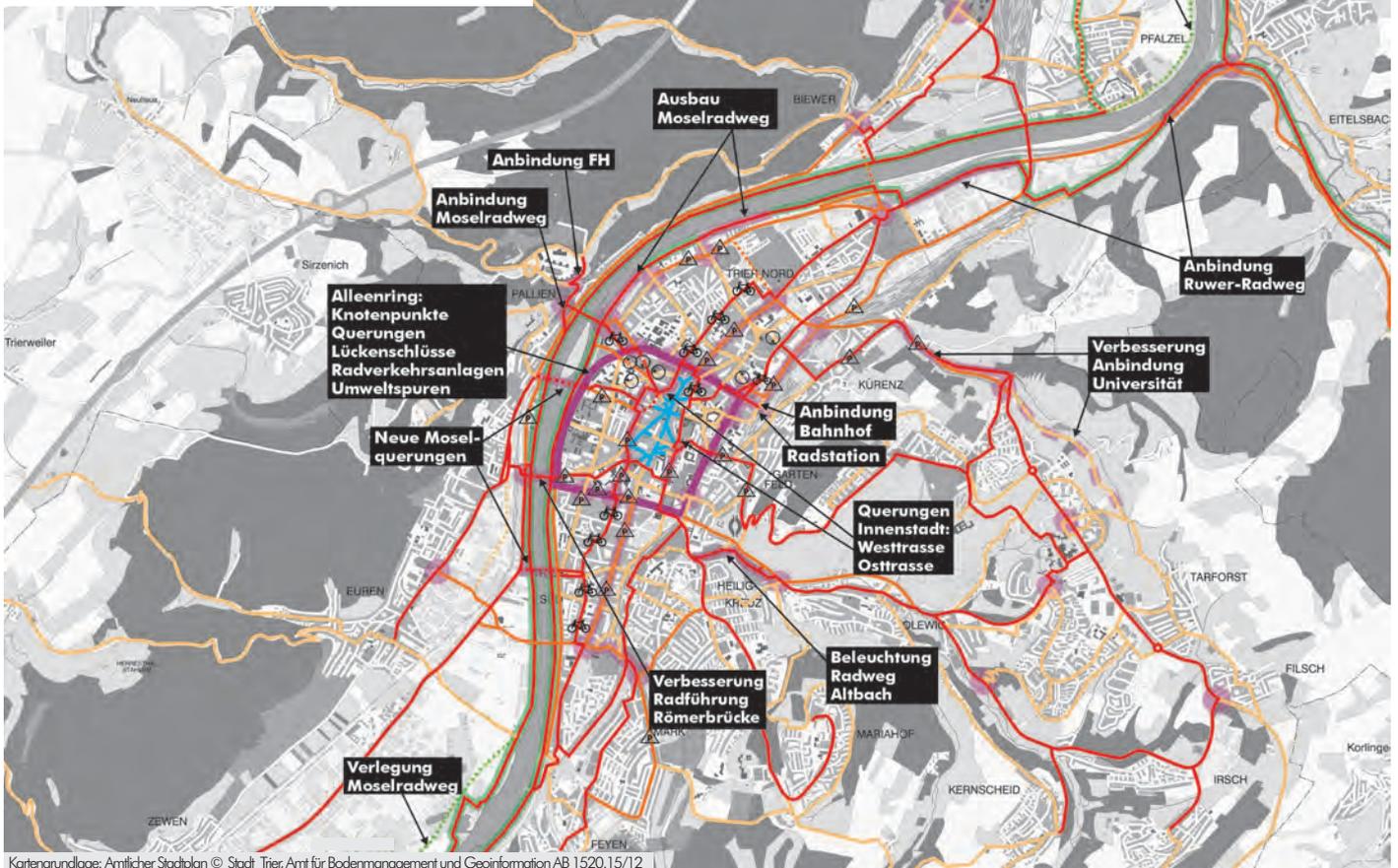




Radverkehr

Mobilitätskonzept | **Kurzfassung** | Seite 9

- Hauptradverbindung in die Innenstadt (radial)
- Alternative Radverbindung über Hauptverkehrsstraße
- Sonstige Radverbindung
- Wichtige touristische Radroute
- Optimierung Alleening für Rad- und Fußverkehr
- wichtige Baumaßnahmen Rad-/Fußverkehr bis 2025
- wichtige Umbaumaßnahmen Knotenpunkte
- Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer
- Ausweisung als Fahrradstraße geplant
- Konfliktsituation Rad-/Fuß- <-> ruhender Kfz-Verkehr



Kartengrundlage: Amtlicher Stadtplan © Stadt Trier, Amt für Bodenmanagement und Geoinformation AB 1520.15/12

Wichtige Projekte Radverkehr

Kurzfristige Maßnahmen:

- Verlängerung der Öffnungszeiten der Fußgängerzone für Radfahrer (bereits umgesetzt)
- Herstellung von Innenstadtquerungen für den Radverkehr
- Ausbau Radabstellanlagen/Bike&Ride (in Umsetzung)
- Realisierung einer Radstation am Hbf.
- Anbindung des Hauptbahnhofes an das Radverkehrsnetz
- Einrichtung von Fahrradstraßen in Trier-Nord und -Süd
- Instandsetzung der Moselradwege und Anbindung an die Innenstadt
- Weiterführung Ruwer-Radweg
- Freigabe von Busspuren für den Radverkehr / Bau v. Umweltpuren
- Einführung eines Radbeauftragten

Mittelfristige Maßnahmen:

- weiterer Ausbau von Umweltpuren
- Freigabe von Busspuren für den Radverkehr / Bau v. Umweltpuren
- weitere Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz (z.B. Schießgraben, Ostallee usw.)
- Reduzierung des Straßenrandparkens zugunsten von Rad- / Fußwegen
- Verbesserung Querungen Alleening, Uferstraße und an Knotenpunkten
- Verbesserung der Anbindung von Uni und FH für Radfahrer (Aveler und Olewiger Tal)
- Neue Moselquerung Irminensteg
- Verlegung des Moselradweges aus dem Hafengelände

Langfristige Maßnahmen:

- Realisierung einer Hafenerbrücke
- Querung Hauptbahnhof
- Einführung eines Leihfahrradsystems
- Querung Moseluferstr. bei Krähnen

Kontinuierliche Maßnahmen

- Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Verbesserung der Barrierefreiheit und der Radfahrqualität durch Bordsteinabsenkungen, Beleuchtungen, Querungsmöglichkeiten
- kontinuierliche Wartung von Radinfrastruktur und Wegweisung sowie Öffentlichkeitsarbeit
- Einführung und Unterstützung umfassender Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

Zielsetzung ÖPNV

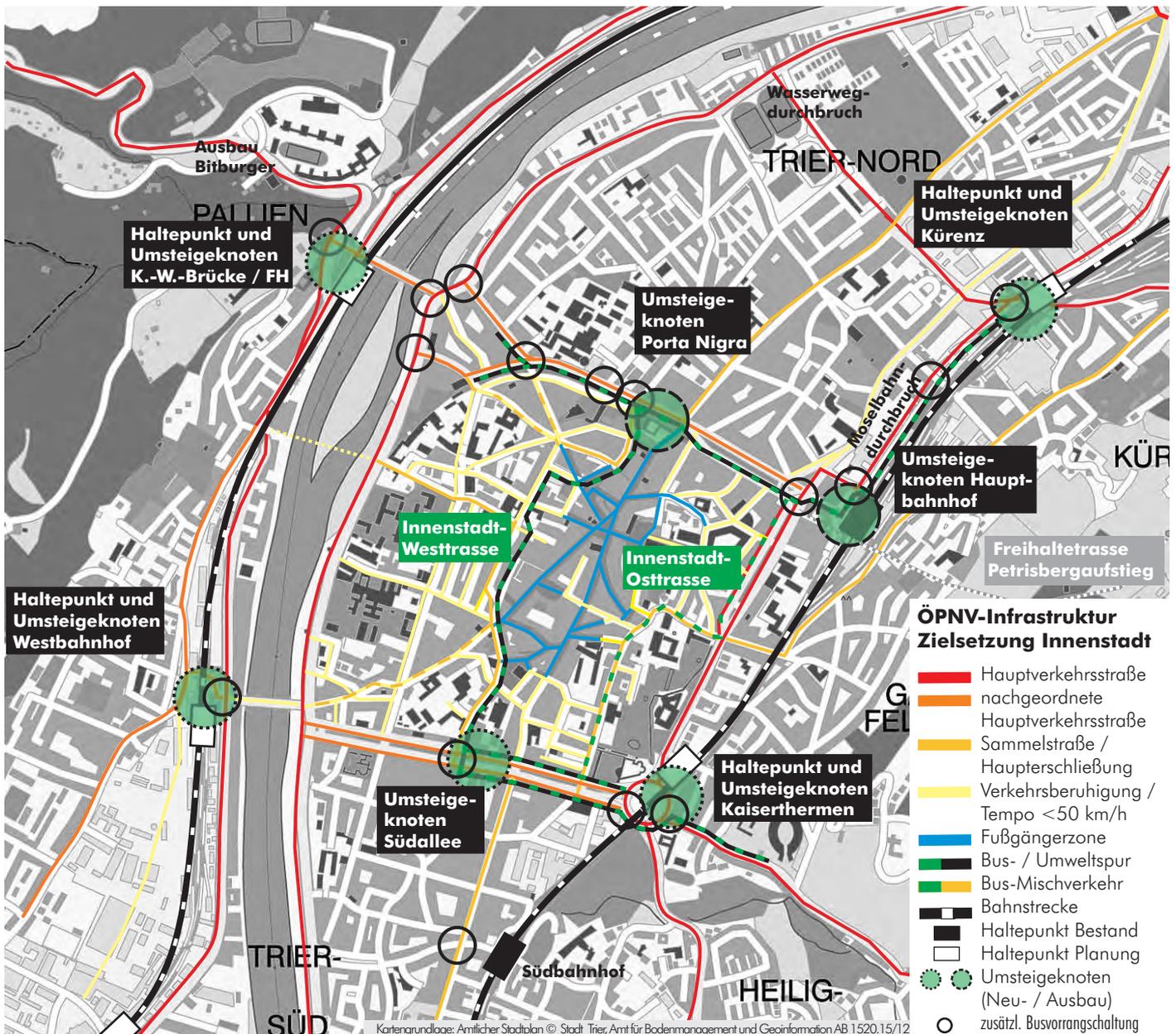
Für Personen, Standorte und Wegebeziehungen, die nicht unmittelbar von der Förderung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) profitieren, liegt ein weiterer Schwerpunkt der zukünftigen Verkehrsentwicklung im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der als Bestandteil des so genannten Umweltverbundes zukünftig einen größeren Anteil der längeren Wege innerhalb des Stadtgebietes sowie auch aus dem Umland in die Stadt und umgekehrt abdecken soll (gemäß Stadt-ratsbeschluss künftig 20% aller Wege statt bis-lang 16%). Hierzu ist - neben zum Teil bereits umgesetzten Maßnahmen der Angebotsaus- weitung und Taktverdichtung - auch eine An- hebung der Qualitätsstandards im Bereich der Haltestellenausstattungen (Barrierefreiheit,

Wetterschutz usw.) und Fahrgastinformationen (im Bus und an den Haltestellen sowie im Internet usw.) erforderlich. Neben Echtzeit- informationen und Hinweisen z.B. im Bereich der Fußgängerzone auf die nächstgelegene Haltestelle und die aktuellen Abfahrten zählen hierzu auch akustische Informationen für Sehbehinderte.

Darüber hinaus ist in Zusammenarbeit mit dem VRT darauf hinzuwirken, dass die Tarife nur moderat steigen und neben den bereits gut ver- sorgten Berufs- und Schulpendlern auch insbe- sondere für Familien, Senioren und Besucher attraktive Angebote geschaffen werden.

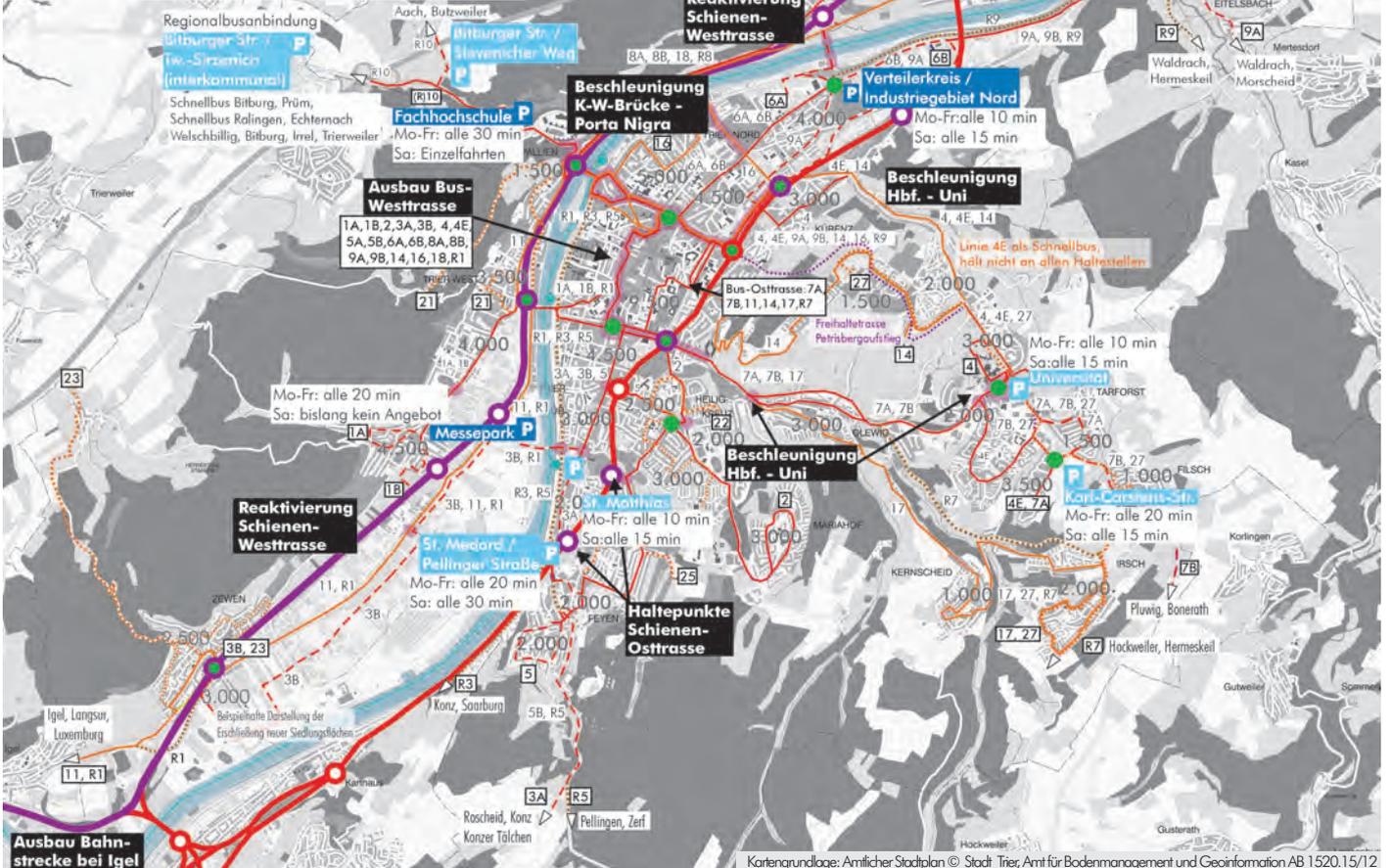
Mittelfristig wird auch ein deutlicher Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur angestrebt, was insbe- sondere die Projekte Regionalbahn (Ost- und

Westtrasse) und Busverbindungen zwischen Talstadt und Höhenstadtteilen anbelangt. Das Projekt „Petrisbergaufstieg“ (neue ÖPNV- Querachse zwischen Hauptbahnhof und Tar- forster Plateau) ist aufgrund des enormen Kostenrahmens nicht Bestandteil des Planungshorizontes bis 2025. Statt dessen ist vorgesehen, die Busverbindungen zwischen Talstadt und Höhenstadtteilen auf den bisherigen Trassen (Olewiger und Aveler Tal sowie Sickingenstraße) zu beschleunigen und die Verknüpfung untereinander und zu anderen Bus- und Bahnlinien zu optimieren. Die hierfür notwendigen Einzelmaßnahmen werden in Zusammenarbeit mit der SWT-Ver- kehrs-GmbH in einer gesonderten Studie er- arbeitet.





- Hauptlinie Bus
- Nebenlinie Bus
- ⋯ Quartierserschließung
- ⋯ Regionalbus (ergänzende Streckenführung)
- Schienenpersonennahverkehrsstrecke (vorh./geplant)
- Haltepunkt vorhanden / geplant (inkl. Optionen)
- Umsteigeknoten Busverkehr
- Personenschiffahrtlinie
- Infrastrukturmaßnahme (Neubau / Ausbau)
- ⋯ Freihaltetrasse (Realisierung ggf. nach 2025)
- Busbeschleunigung (geplant)
- 7A 7A Busliniennummer / Endhaltestellen/Innenstadtführung
- P bestehende Park&Ride- Standorte } Bustakte:
- P mögliche Park&Ride- Standorte } Bestand 2011
- 2.500 Einwohnerzahl im Stadtbezirk



Wichtige Projekte ÖPNV

Kurzfristige Maßnahmen:

- Angebotsausweitungen Normalverkehr (bereits umgesetzt mit Fahrplan 2012)
- Angebotsausweitungen Sternverkehr / Nachtbusse (bereits umgesetzt 2012)
- höhere Rabattierung Vierfahrtenkarte (bereits umgesetzt)
- Fortführung der ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen an Knotenpunkten, insbesondere Achse Kaiser-Wilhelm-Brücke - Porta Nigra
- Planung zur ÖPNV-Beschleunigung Innenstadt - Uni (ggf. Expressbuslinien)
- barrierefreier Ausbau der am stärksten frequentierten Bushaltestellen
- Ausbau der Innenstadt-Weststrasse (Porta Nigra - Treviris - Nikolaus-Koch-

Platz - Südallee)

- Neubau des Schienenhaltepunktes Ehrang-Hafenstraße
- Fahrradabstellanlagen an Haltepunkten

Mittelfristige Maßnahmen:

- Weitere Bus-Beschleunigungsmaßnahmen (Vorrangschaltungen, Busspuren)
- Verbesserung der Busanbindung Uni aus Richtung Olewiger Tal.
- Ausweitung der Park&Ride-Angebote
- Bau von min. 1 Regionalbahnhaltepunkt
- Reaktivierung der Schienen-Weststrasse für den Personenverkehr (SPNV-Nord)
- Optimierung Umsteigeknoten Südallee
- Verbesserung der Anbindung bislang unterversorgter Stadtbereiche

Langfristige Maßnahmen:

- Optimierung Busknoten Porta Nigra
- weitere Umsetzung des Regionalbahnkonzeptes (Schienen-Oststrasse)
- Neubau weiterer Regionalhaltepunkte

Kontinuierliche Maßnahmen

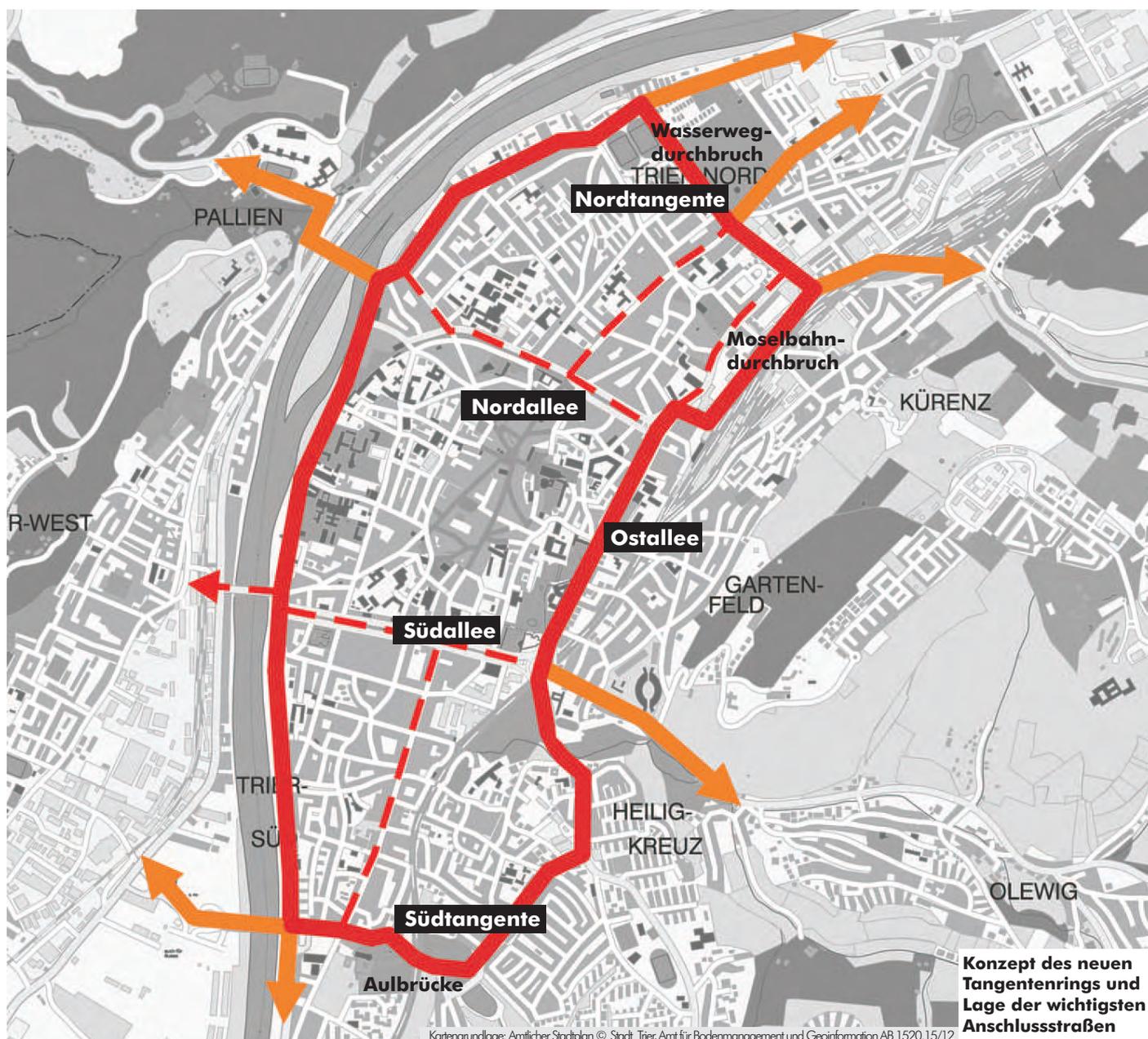
- sukzessive Verbesserung der Haltestellen- und Fahrzeugausstattung (Barrierefreiheit, Beleuchtung, Informationsangebote an Haltestellen / im Bus, Wetzerschutz, Wegweisung zur Haltestelle...)
- Sicherstellung verbraucherfreundlicher Tarife / Begrenzung von Tarifierhöhungen (VRT)
- Optimierung Info-Angebote VRT

Zielsetzung Straßennetz / Kfz-Verkehr

Das Teilkonzept Straßennetz / Kfz-Verkehr ist ein zentraler Baustein des Mobilitätskonzeptes, da hier die zukünftige Entwicklung des Hauptstraßennetzes festgelegt wird. Die Erarbeitung erfolgte anhand umfassender Bestandsanalysen inklusive Verkehrszählungen und -prognosen sowie auf Basis der Ergebnisse der Haushalts-, Passanten- und Betriebsbefragungen. Neben den Aspekten der Leistungsfähigkeit und der Verbindungsqualität sowie der Anbindung der Stadt an das regionale und überregionale Fernstraßennetz sind in die Bewertung der bestehenden Situation und der Maßnahmenvorschläge auch die Aspekte Verkehrssicherheit und Umfeldverträglichkeit (Stadtgestalt, Immissionsschutz usw.) einfließen. Dieser Baustein ist nicht nur für den Kfz-

Verkehr sondern für alle Verkehrsarten, die den Straßenraum nutzen, von Bedeutung. Um die erforderlichen Voraussetzungen für die angestrebten Maßnahmen des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Personenverkehr) schaffen und gleichzeitig den Verkehrsteilnehmern, die nach wie vor auf die Mobilität mit dem Pkw bzw. dem Lkw angewiesen sind, ein zügiges Fortkommen im Trierer Straßennetz ermöglichen zu können sowie gleichzeitig die Belastungen für die Stadtbewohner so gering wie möglich zu halten, sind verschiedene Maßnahmen im Straßennetz erforderlich. Kern der Neuordnung ist eine Entlastung des Alleinrings durch die Schaffung eines erweiterten Tangentenrings, der über die Achsen Zurmaiener Straße - Wasserwegdurchbruch -

Moselbahngelände - Ostallee - Metzger Allee - Straßburger Allee - Aulstraße - Moseluferstraße verläuft. Hierdurch werden die Nord- und Südallee sowie Saar- und Paulinstraße von Durchgangsverkehr entlastet und somit der Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer verbessert. Zudem werden die Möglichkeiten zur Querung optimiert und dadurch die Erreichbarkeit der Innenstadt von den umliegenden Stadtteilen für Fußgänger und Radfahrer verbessert. Nicht zuletzt wird hierdurch ein Beitrag geleistet, die Umfeldqualität der innerstädtischen Wohnstandorte zu verbessern. Wohnnutzungen entlang der Streckenabschnitte des neuen Tangentenrings, in denen es zu wesentlichen Änderungen kommt, erhalten Lärmschutz gemäß der einschlägigen gesetzlichen Vorgaben.



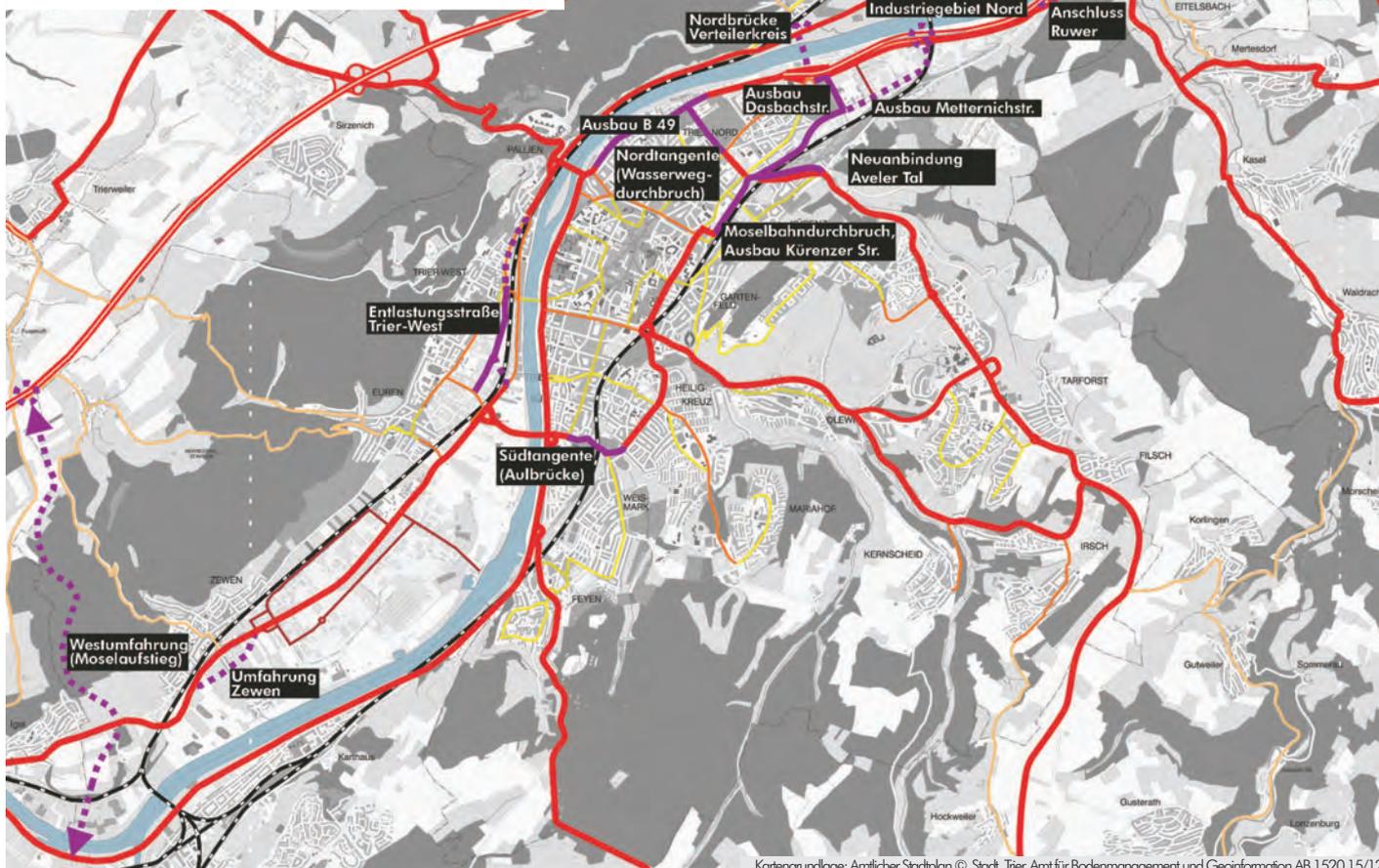


Straßennetz

Mobilitätskonzept | **Kurzfassung** | Seite 13

- Wichtige Hauptverkehrsstraße 2025
- Nachgeordnete Hauptverkehrsstraße 2025
- Sammelstraße / Haupteerschließungsstr. (Geschäftsstraße)
- Sammelstraße / Haupteerschließungsstr. (Wohnstraße)
- Sonstige Verbindung über die Stadtgrenze
- Gewerbestraße
- Neubau- / Ausbaumaßnahme bis 2025
- sonstige Neubau- / Ausbaumaßnahmen (Bundesmaßnahmen bzw. sonstige Abhängigkeit; Realisierung nach Möglichkeit bis 2025)

Weitere diskutierte Maßnahmen: vgl. Langfassung des Mobilitätskonzeptes



Kartengrundlage: Amtlicher Stadtplan © Stadt Trier, Amt für Bodenmanagement und Geoinformation AB 1520.15/12

Wichtige Projekte Straßennetz / Kfz-Verkehr

Kurzfristige Maßnahmen:

- Ausbau Bitburger Straße (umgesetzt)
- Bau der Ortsumgehung Ehrang
- Optimierung Verkehrsabläufe Kaiser-Wilhelm-Brücke - Porta Nigra
- Realisierung des Moselbahndurchbruchs inkl. Ausbau Kürrenzer Straße (Tangentenring, inkl. Bustrasse)
- Bestandsausbau von Hauptverkehrsstraßen, wie z.B. Loebstraße, Berliner Allee, Auf der Weismark, Neubau Pfeiffersbrücke ... (im Plan nicht dargestellt)

Mittelfristige Maßnahmen:

- Ausbau Aulstraße (Tangentenring) inkl. Zuwegung Bahnhofpunkt und Entlastung von Nord- und Südallee
- Umgestaltung und Geschwindigkeits-

reduzierung Paulinstr. und Saarstr.

- Neuordnung des Verkehrsnetzes Trier-West (Bau einer zusätzlichen Entlastungsstraße)
- Erhöhung der Umfeldverträglichkeit im Bereich von Wohngebieten an Hauptverkehrsstraßen (z.B. Lärmschutz in Verb. mit Ausbau Zurmaiener Straße)
- Beruhigung Franz-Georg-Str. (In Verb. mit Realisierung Moselbahndurchbruch)

Langfristige Maßnahmen:

- Neubau Wasserwegdurchbruch
- Realisierung Neuanbindung Aveler Tal / Umfahrung Kürrenz
- Ausbau Dasbachstr. und Ruwerer Str.
- Lärmschutz- und Sanierungsmaß-

nahmen / Engpassbeseitigung

- Beruhigung / Umgestaltung Güterstraße und Domänenstraße

Kontinuierliche Maßnahmen

- gezielte Behebung von Störungen im Verkehrsablauf und Sicherheitsrisiken
- Parkkonzepte für einzelne Quartiere
- Flächendeckende Verkehrsberuhigung (d.h. T < 50 km/h) in Wohngebieten

Maßnahmen des Bundes

- Ausbaumaßnahmen auf der Nordumfahrung (A64, B52, A602)
- Neubau Autobahnanschlussstelle Trier-Nord / Ruwer (Bund) inklusive Verbindung Metternichstraße
- Realisierung Moselaufstieg
- Neue Nordbrücke am Verteilerkreis

Zielsetzung Tourismus

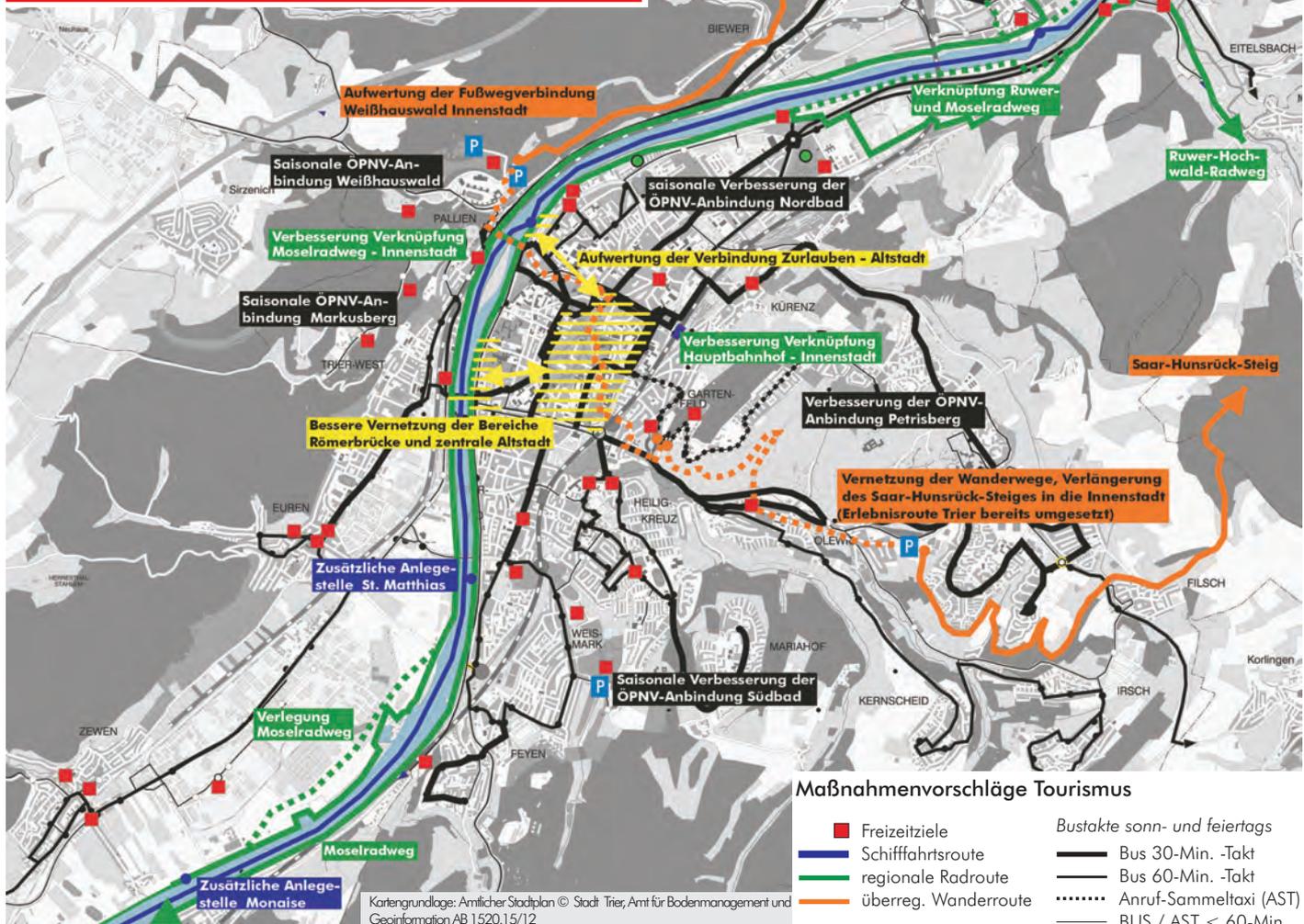
Auch im Tourismusverkehr wird eine nachhaltige Weiterentwicklung angestrebt. Bei der An- und Abreise spielt der Kfz-Verkehr eine wichtige Rolle, da die Erreichbarkeit mit dem Pkw insbesondere für Besucher aus größeren Entfernungen gewährleistet sein muss. Park- und Hotelleitsystem sollen in diesem Zusammenhang optimiert werden. Bei Besuchern

aus der Region und aus Luxemburg soll dagegen der Anteil des Kfz-Verkehrs reduziert werden. Die Mobilität der Besucher vor Ort sollte möglichst autofrei gestaltet werden. Neben Verbindungen innerhalb der Stadt sollten auch von Trier ausgehende Ausflüge in die Region in stärkerem Maße mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Entspre-

chend der Zielsetzung für den Freizeitverkehr der Trierer Bevölkerung sind das vorhandene, auf die Altstadt ausgerichtete Stadtbusnetz sowie die regionalen Angebote im Schienen- und Busverkehr auch Grundlage der Mobilität für Touristen. Hier ist insbes. eine Verdichtung des Busangebotes an Sonntagen anzustreben und das Informationsangebot zu verbessern.

Projekte Tourismus

- Fortentwicklung von Reisebuskonzept, Park- und Hotelleitsystem
 - Ausbau der Infrastruktur der Moselschifffahrt
 - Stärkung des Bahntourismus
 - tourismusgerechte Informations- und Tarifangebote
 - Barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Darüber hinaus sind zahlreiche Maßnahmen der verkehrsmittelbezogenen Bausteine auch für den Tourismusverkehr wichtig. So z.B.: Anbindung und Ausbau Mosel- und Ruweradweg, Anbindung Hauptbahnhof, Radabstellanlagen, Platzgestaltung Altstadt, Ausbau Busangebot, Nachtbus, Regionalbahn, Tarifangebote, Wegeleitsystem, Fahrgastinformation, Umgestaltung des Alleinrings usw.



Zielsetzung Güterverkehr

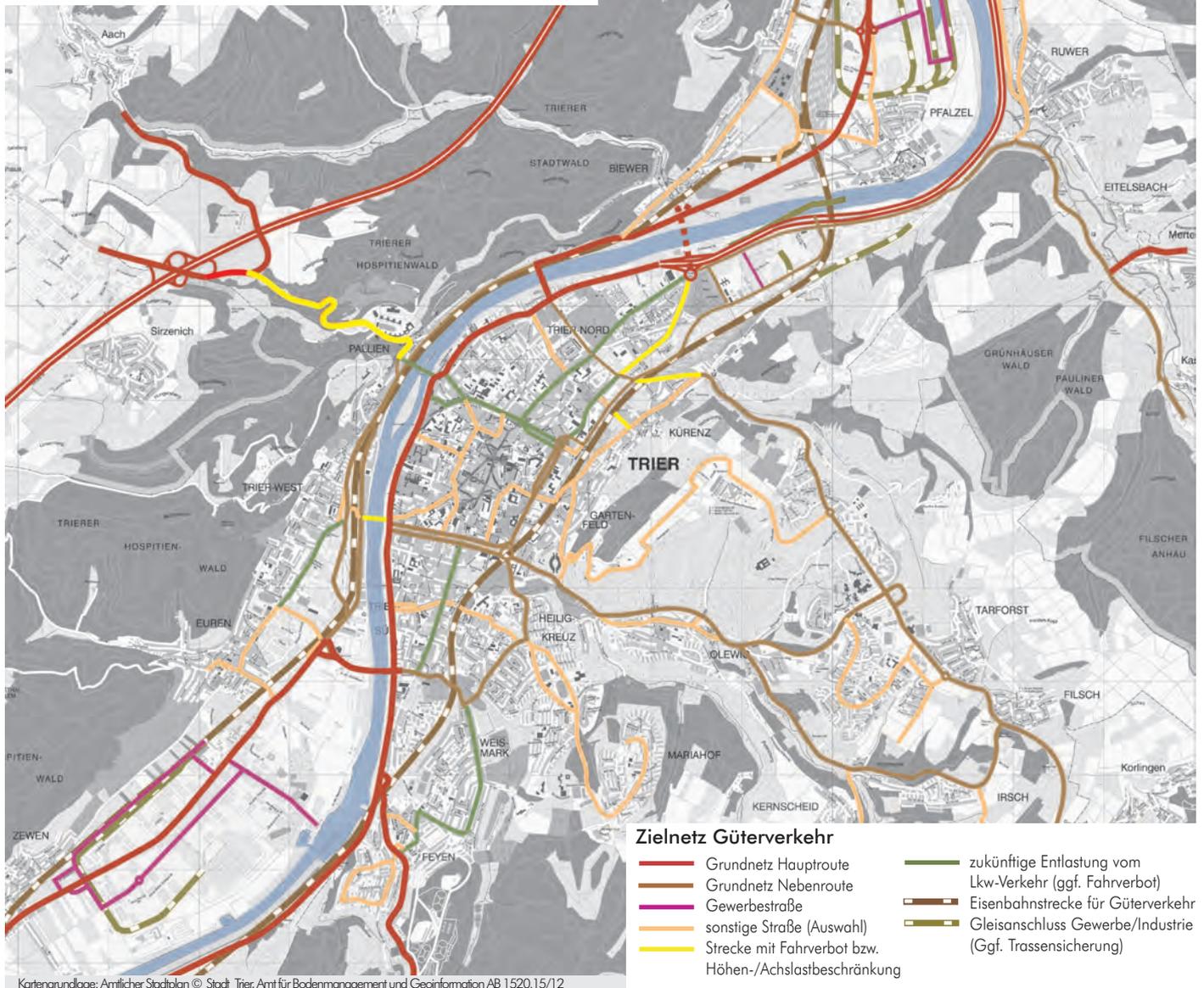
Der Wirtschaftsstandort Trier ist auch zukünftig auf einen angemessenen Zustand der Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Konkrete Konzepte und Maßnahmen zum Ausbau der Güterverkehrsinfrastruktur wurden und werden auf unterschiedlichen Ebenen erarbeitet (vgl. Kasten). Diese Planungen werden durch das Mobilitätskonzept unterstützt, indem die

benötigten infrastrukturellen Voraussetzungen gesichert bzw. verbessert werden. Alle wichtigen Gewerbestandorte der Stadt Trier sollen auf möglichst direktem Wege über das Vorrangstraßennetz erreichbar sein. Durch eine Bündelung des Schwerverkehrs auf dem Vorrangstraßennetz sollen Umfeldbelastungen in anderen Teilen des Stadtgebietes minimiert

werden. Darüber hinaus soll das Straßennetz durch Güterverkehr auf der Schiene vom Lkw-Verkehr entlastet werden. Die vorhandene Schieneninfrastruktur (Weststrecke, Gleisanschlüsse Industriegebiete) soll durch geeignete Maßnahmen gesichert werden. Als Maßnahme des Bundes ist der Ausbau der Moselwasserstraße von großer Bedeutung.

Projekte Güterverkehr

- Bündelung des Schwerverkehrs auf dem Vorrangstraßennetz
 - Sicherung der Schieneninfrastruktur (inkl. Gleisanschlüssen)
 - Sicherung Hafen / Güterverkehrszentrum
 - Ausbau Moselschleusen
- Umsetzung der bestehenden Teilkonzepte:
- grenzüberschreitendes Güterverkehrskonzept Trier - Luxemburg
 - Standortkonzept Logistik Rheinland-Pfalz / TriLux
 - Wirtschaftsverkehrsanalyse zur Stadtlogistik

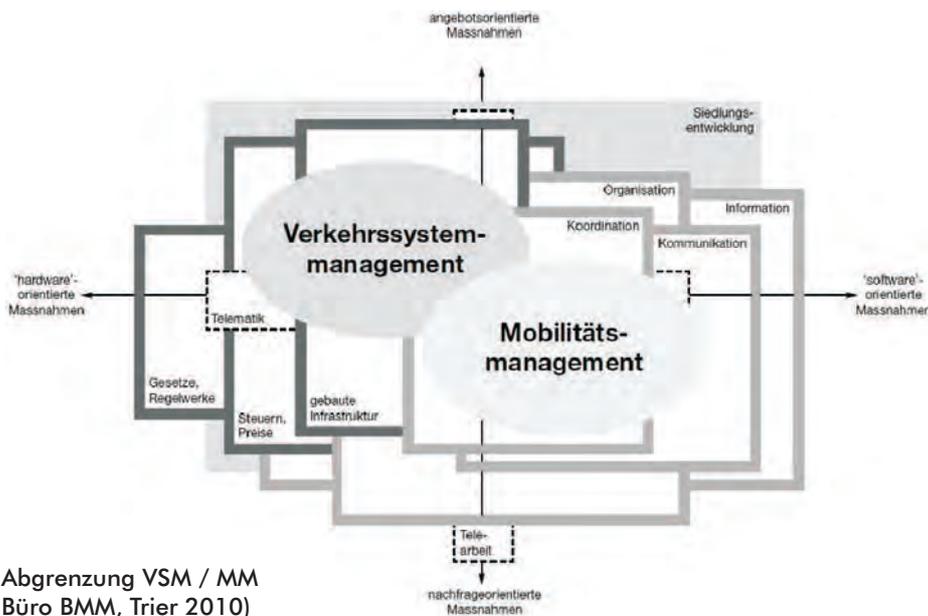


Mobilitätsmanagement

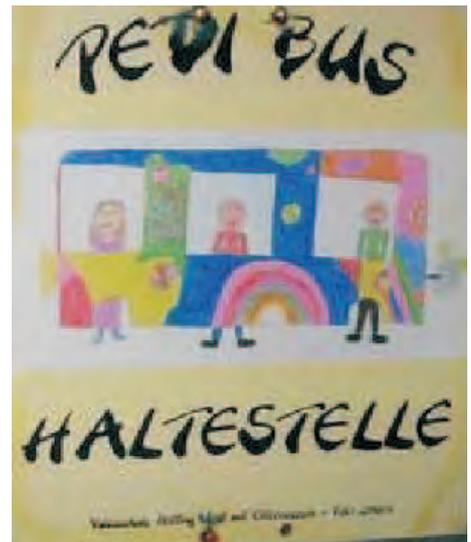
Eine einheitliche Definition für den Begriff des Mobilitätsmanagements besteht nicht. Besonders das Nebeneinander der Begriffe Verkehrssystemmanagement und Mobilitätsmanagement trägt allgemein zur Verwirrung bei, da es sich keineswegs - wie oft angenommen - um dasselbe handelt. Während durch Verkehrssystemmanagement (VSM) der bestehende Verkehrsfluss optimiert wird, also Kapazitätsreserven genutzt werden sollen, setzt Mobilitätsmanagement (MM) einen Schritt früher bei den individuellen Mobilitätsbedürfnissen an und beeinflusst die Verkehrsmittelwahl. VSM ist stark Hardwareorientiert, während im MM tendenziell "weiche" Maßnahmen im Vordergrund stehen. Maßnahmen des VSM werden an dieser Stelle nicht explizit aufgeführt. Sie sind in

anderen Bausteinen und insbesondere in der Gesamtmaßnahmenübersicht an verschiedenen Stellen enthalten. Hierzu gehören z.B. Leitsysteme, P&R-Angebote, Telematik usw. Beim Themenkomplex Mobilitätsmanagement spielen vor allem Information und Vorbildfunktion im Zusammenhang mit Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl eine wichtige Rolle. Im Zentrum stehen Maßnahmen zum kommunalen und betrieblichen MM, aber auch Maßnahmen an Schulen und im touristischen Bereich sind von großer Bedeutung. Während die Stadt im Bereich des kommunalen MM eigenverantwortlich agieren kann, benötigt sie in den anderen Bereichen entsprechende Partner zur Umsetzung der aufgeführten Ideen. Mit den in diesem Baustein zusammengefassten Maßnahmen, kann die

Kommune, unabhängig vom Infrastrukturausbau, die Mobilitätsentwicklung vor Ort nachhaltig beeinflussen. Ein Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen überschneidet sich thematisch mit Maßnahmen anderer Bausteine, da diese auch immer die zugehörigen Strategien zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl enthalten. Als konkrete Ziele des Mobilitätsmanagements können genannt werden: Erhöhte Nutzung und verbesserter Zugang zum Umweltverbund; effiziente Nutzung bestehender Verkehrssysteme; Reduktion des Verkehrs (-wachstums); Koordination zwischen allen Verkehrsträgern; Verbesserung wirtschaftlicher Effizienz des gesamten Verkehrssystems; Bewusstseinsbildung durch Öffentlichkeitsarbeit und Vorbildfunktion.



Abgrenzung VSM / MM
Büro BMM, Trier 2010)



Haltestelle eines Walking-Bus in Heidelberg (Büro BMM, Trier 2010)

Wichtige Projekte Mobilitätsmanagement

Kurzfristige Maßnahmen:

Betrieblich:

- Fahrgemeinschaften: betriebsübergreifende Förderung inkl. reservierte Stellplätze und Heimfahrtgarantie

Schulisch:

- Walkingbus&Radfahrgemeinschaften
- Mobilitätsbildung: Mobilitätstagebuch, Ruherlebnis, Posterausstellungen, Besuch von Mobilitätsdienstleistern

Kommunal:

- Fahrradstation am Hauptbahnhof
- Prominentenradtour / PR-Aktionen
- Vernetzung / MM-Dachmarke

Touristisch:

- Infos zu An- & Abreise Umweltverbund
- Teilnahme an Fahrradgroßevents

Mittelfristige Maßnahmen:

Betrieblich:

- Dienstfahrräder / Dienstpedelecs
- Fahrradfreundlicher Betrieb

Schulisch:

- Rahmenbedingung Stellplatzvergabe
- Fahrradabstellanlagen
- kooperative Schulwegplanung
- Fahrgemeinschaftsmanager
- Mobilitätsbildung: Workshops, Fahrradreparaturkurse

Kommunal:

- Mobilitätszentrale
- Bike+Ride-Parkplätze
- Mobilitätsgarantie im ÖV
- Betriebsübergreifende Mitfahrbörse
- Neubürgermarketing

Langfristige Maßnahmen:

Betrieblich:

- Weiterentwicklung Jobticket
- Carsharing für Dienstfahrten

Schulisch:

- Kinderfreundliche Verkehrsplanung

Kommunal:

- Städtisches Leihfahrradsystem
- Ampel-Optimierung für Rad & Fuß
- umfassendes Mobilitätsticket
- Zielgruppenspezif. Mobilitätsbedarf
- gemeinsame Mobilitätshomepage
- Stellplatzablösesatzung überarbeiten

Touristisch:

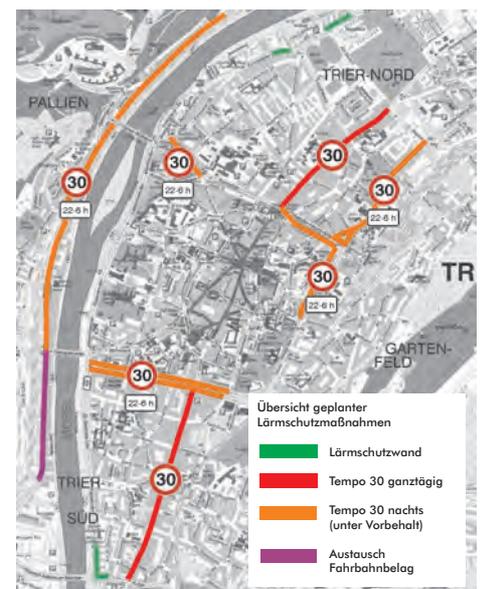
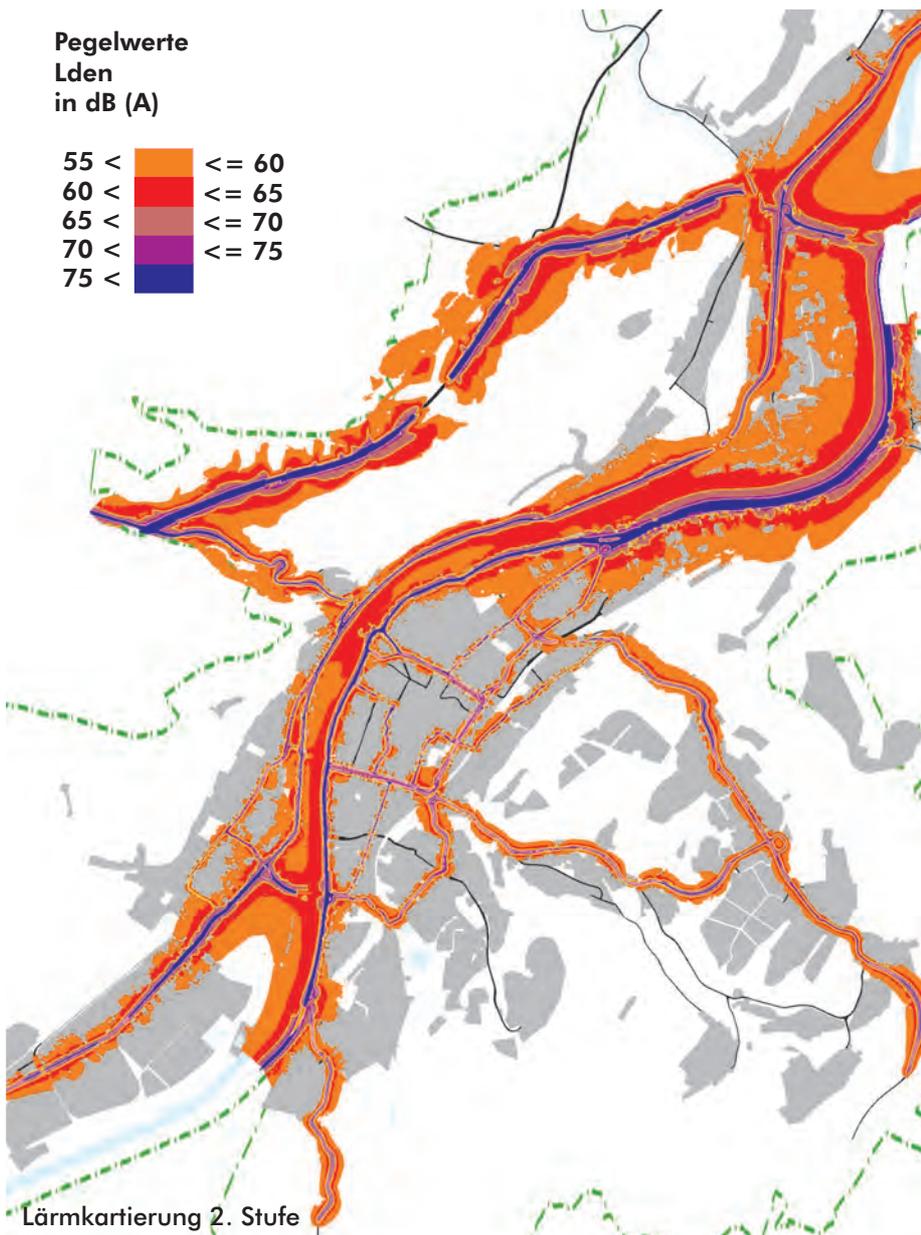
- Shuttlebusse Hotels
- Mobilitätsticket für Hotelgäste
- Touristisches Fahrradleihsystem

Umweltauswirkungen

Im Mobilitätskonzept ist eine umfassende und flächendeckende Immissionsschutzplanung gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz integriert. Diese soll eine verträgliche Verkehrsabwicklung und den Schutz der Bevölkerung vor Gesundheitsschäden gewährleisten. Die wichtigsten Handlungsfelder im Bereich des Stadtverkehrs sind die Luft- und Lärmimmissionen. Diese erfordern zum einen bei Grenz- und Richtwertüberschreitungen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und zum anderen langfristige Planungen zur Reduzierung der Belastungen. Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es daher, die Entstehung von Verkehrslärm- und Luftschadstoffemissionen zu vermindern und zu vermeiden. Dies geschieht zum einen durch die Zielsetzung der Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und zum anderen auch durch die Definition spezieller Maßnahmen für

besonders belastete und / oder sensible Bereiche der Stadt (z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, Umfahrungen bestimmter Bereiche usw.). Im Rahmen der EU-Umgebungs-lärmkartierung wurden für die Stadt Trier Lärmkarten erstellt. Die Lärmkartierung der ersten Stufe erfolgte für Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz. (16.400 Kfz/Tag). Aktuell liegen auch die Ergebnisse der zweiten Stufe der Lärmkartierung vor, bei der auch die Straßen mit über 8.200 Kfz/Tag berücksichtigt wurden (vgl. Karte unten links; s. auch www.trier.de > Lärmkartierung). Die auf Grundlage der ersten Stufe der Lärmkartierung definierten Maßnahmen sind unten rechts zusammenfassend dargestellt (auf dem Kartenausschnitt fehlt die Maßnahme Tempo 30 nachts auf der B 49 in Zewen). Diese

Maßnahmen sind Bestandteil des Mobilitätskonzeptes. Es konnte nachgewiesen werden, dass hierdurch keine gravierenden Zusatzbelastungen in bislang ruhigen Bereichen zu erwarten sind. Die Zielsetzungen der Geschwindigkeitsbeschränkungen stehen unter dem Vorbehalt der rechtlichen Umsetzbarkeit, die noch zu prüfen ist. Ein Anspruch auf Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen besteht nicht. Hinsichtlich der Luftschadstoffe werden in Trier die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten. Insofern sind hier aktuell keine speziellen Maßnahmen notwendig. Darüber hinaus wird durch die allgemeinen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes auch diesbezüglich eine weitere Verbesserung angestrebt. Aktuelle Luftmesswerte werden jeden Monat in der Rathaus Zeitung veröffentlicht.



Projekte

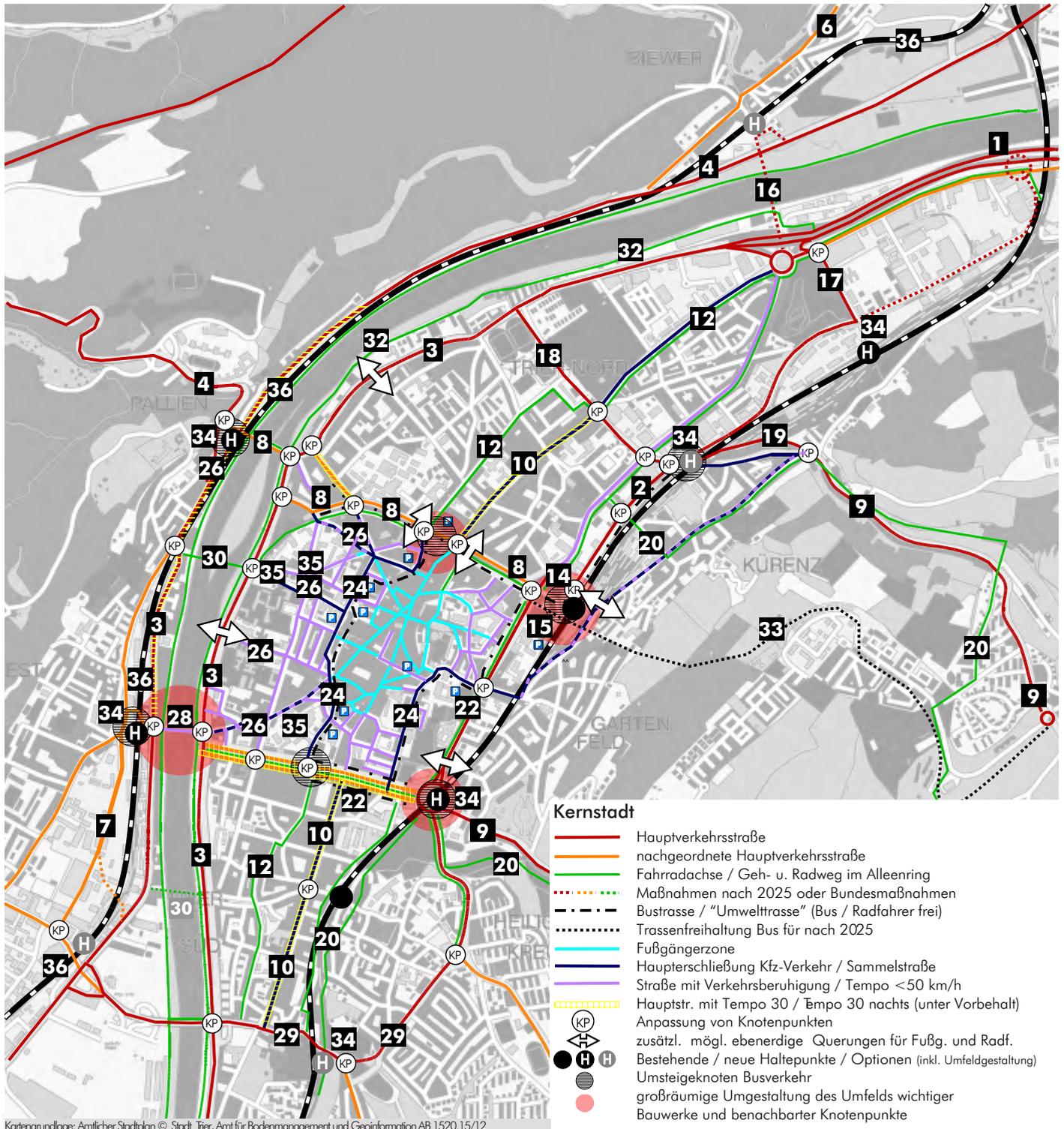
- Tempo 30 in Saar- und Paulinstraße (zunächst Prüfung der Umsetzbarkeit in einem Pilotprojekt)
- Tempo 30 nachts auf bestimmten Straßenabschnitten
- Austausch und Erneuerung von Fahrbahnbelägen (ggf. "Flüsterasphalt")
- aktive und passive Schallschutzmaßnahmen (Geschwindigkeitsreduktion, Lärmschutzwände, Schallschutzfenster, ...)
- Verlagerungen von Verkehren
- Maßnahmen im Zuge von Baugebieten / Straßenbaumaßnahmen usw.
- Reduzierung des Bahnlärms (insb. Güterverkehr / Zuständigkeit: Bund)
- ggf. Aufstellung Luftreinhalteplan

Integriertes Handlungskonzept

Im integrierten Handlungskonzept werden die zuvor für die unterschiedlichen Verkehrsträger einzeln dargestellten Maßnahmen zusammengefasst und auf einander abgestimmt. Im Zusammenhang mit der Verbesserung der Erreichbarkeit der Kernstadt stehen dabei insbesondere die Reduzierung der Verkehrsbelastungen im Bereich des Alleenrings und somit eine Verbesserung der Alleenquerungen

insbesondere für die Verkehrsteilnehmer des Umweltverbundes im Fokus. In der Kernstadt selbst wird die Umgestaltung und Aufwertung von Plätzen und Straßen unter Reduzierung des Parkens im öffentlichen Straßenraum angestrebt. Durchgängig bevorrechtigte Bustrassen als Umweltpuren inklusive Haltestellenausbau sollen den ÖPNV in der Kernstadt stärken. Gleichzeitig werden sichere und

zügig zu befahrende Radquerungen der Innenstadt geschaffen. In der integrierten Gesamtbetrachtung werden die Wechselwirkungen und die Abhängigkeiten der einzelnen Maßnahmen untereinander deutlich. Ausgewählte Maßnahmen sind in den Karten dargestellt. Die gesamte Liste mit allen Einzelmaßnahmen folgt auf den nächsten Seiten.

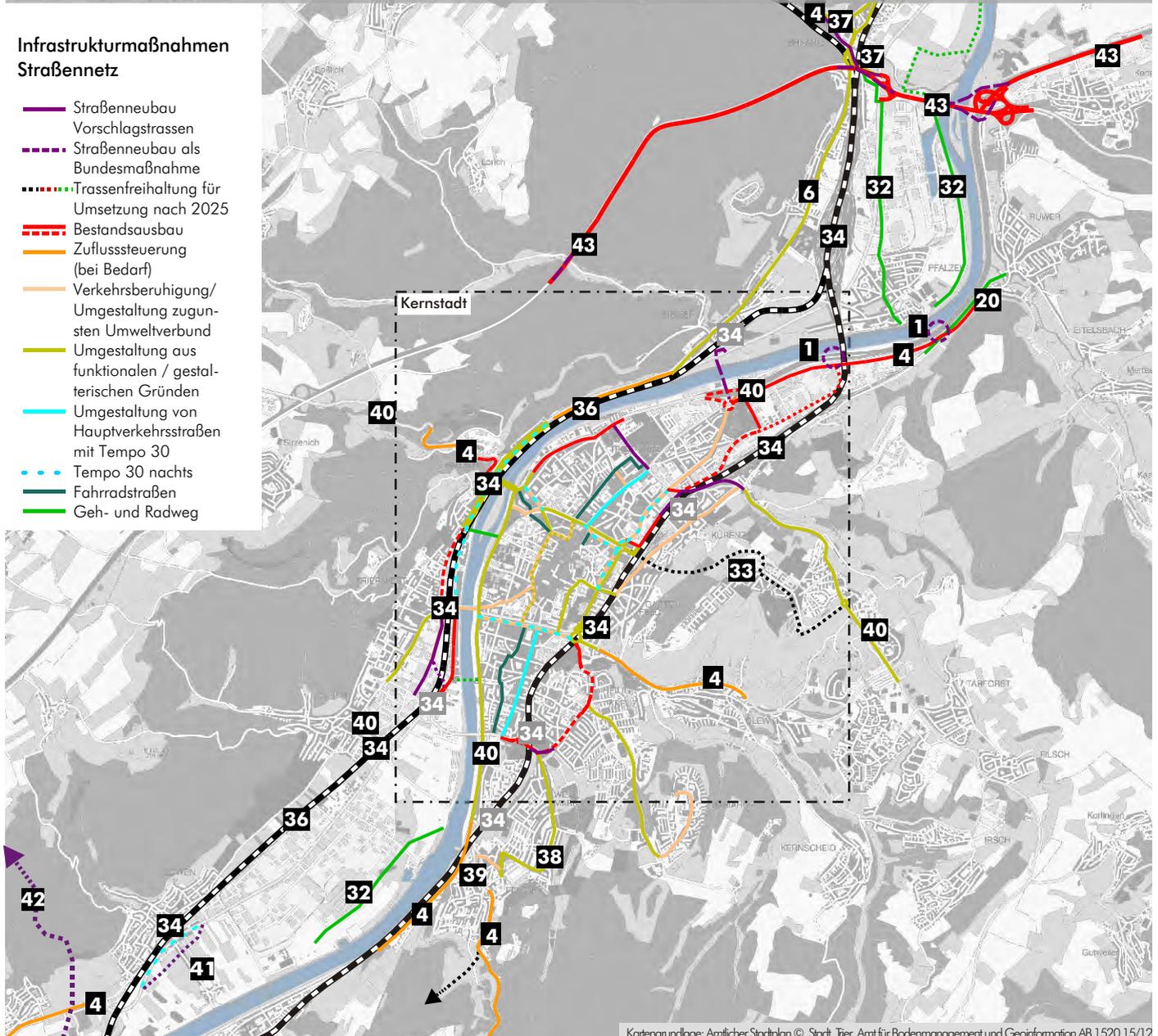


Integriertes Handlungskonzept

Mobilitätskonzept | Kurzfassung | Seite 19

Infrastrukturmaßnahmen Straßennetz

- Straßenneubau
Vorschlagstrassen
- - - Straßenneubau als
Bundesmaßnahme
- · - · - Trassenfreihaltung für
Umsetzung nach 2025
- - - Bestandsausbau
- Zufußsteuerung
(bei Bedarf)
- Verkehrsberuhigung/
Umgestaltung zugun-
sten Umweltverbund
- Umgestaltung aus
funktionalen / gestal-
terischen Gründen
- Umgestaltung von
Hauptverkehrsstraßen
mit Tempo 30
- · - · - Tempo 30 nachts
- Fahrradstraßen
- Geh- und Radweg



Kartengrundlage: Amtlicher Stadtplan © Stadt Trier, Amt für Bodenmanagement und Geoinformation AB 1520.15/12

Wichtige Projekte integriertes Konzept

- | | | |
|--|--|--|
| 1 Neue Autobahnanschlussstellen (Bund) | 15 Radstation | 35 Umfeldgestaltung, Platzgestaltung |
| 2 Moselbahndurchbruch (neue L 145)
im Rahmen des neuen Tangentenrings
inklusive Busbeschleunigung | 16 Nordbrücke (Bundesmaßnahme) | 36 Reaktivierung Westtrasse (SPNV) |
| 3 Ausbau Moseluferstr. und städtebaul.
Integration / Lärmschutz | 17 Ausbau Dasbachstraße | 37 B 422 neu mit Neubau Pfeiffersbrücke |
| 4 Ausbau Einfallstraßen / Busbe-
schleunigung / ggf. Pfortnerampeln | 18 Nordtangente (Wasserwegdurchbruch) | 38 Umgestaltung Auf der Weismark -
Zum Pahlweiher - Am Sandbach |
| 6 Umgestaltung alte B 53 | 19 Ortsumfahrung Alt-Kürenz | 39 Umgestaltung alte B 268, OD Tempo
30, Kreisverkehrsplatz Am Sandbach /
alte Pellinger Straße |
| 7 Entlastungsstraße Trier-West | 20 Ausbau Radwegeverbindungen | 40 Ausbau/Neubau P+R-Parkplätze
unabhängig von Bahnhofpunkten |
| 8 Optimierung Achse K-W-Brücke - Hbf.:
Busbeschleunigung + Berücksichtigung
Radführung/Querungen/Verflechtung | 22 Umbau Alleening (+ Bus/Radführung) | 41 Umfahrung Zewen (Bund) / Tempo 30
nachts in der Ortsdurchfahrt |
| 10 Gestaltung Paulin- / Saarstraße (T30) | 24 Ausbau Innenstadt-Trassen (Rad / Bus) | 42 Westumfahrung (Moselaufstieg / Bund) |
| 12 Radachsen Trier-Nord / Trier-Süd | 26 Rad- / Fuß-Anbindung Mosel | 43 Nordumfahrung (Bestandsausbau
A64, B52, A602): Biewerbach-
talbrücke, Knotenpunkte (Bund) |
| 14 Gestaltung Umfeld Hauptbahnhof | 28 Verkehrsführung Römerbrücke | |
| | 29 Südtangente (Aulstraße / Arnulfstraße) | |
| | 30 Neuer Moselsteg / Option | |
| | 32 Ausbau / Verlegung Moselradweg | |
| | 33 Freihaltetrasse Petrisbergaufstieg | |
| | 34 Neue Bahnhaltdepunkte mit B+R, P+R | |

Gliederung des Umsetzungskonzepts

Zur Erreichung der auf Seite 5 beschriebenen Zielsetzungen werden im Moko zahlreiche Einzelmaßnahmen formuliert. Auf den Seiten 6 bis 17 wurden die wichtigsten Maßnahmen jeweils nach Verkehrsträgern bzw. sonstigen Teilthemen sortiert dargestellt. Auf den Seiten 18 und 19 folgte die verkehrsträgerübergreifende, zusammenfassende Darstellung der wichtigsten Maßnahmen des gesamten Moko. Eine Zusammenstellung sämtlicher Einzelprojekte und Maßnahmenvorschläge des Moko folgt auf den Seiten 21 bis 23. In der dort abgedruckten Umsetzungstabelle sind die einzelnen Maßnahmen **nach Prioritäten ge-**

ordnet. Innerhalb jeder Prioritätsstufe erfolgt eine Untergliederung in sechs Hauptmaßnahmenbündel sowie eine siebte Kategorie, in welcher solche Maßnahmen aufgeführt sind, die in Zusammenhang mit anderen Projekten ohnehin geplant sind und hier nur nachrichtlich mit aufgeführt sind ("Sanierungs-, Gebietsentwicklungs- und Bestandsausbaumaßnahmen").

Die Tabelle **umfasst sämtliche Projekte** und Handlungsansätze zur Umsetzung der vorgegebenen Zielsetzungen innerhalb der Laufzeit des Moko, sowie einige weitere Maßnahmen für den Zeitraum nach 2025. Neben

baulichen Maßnahmen sind im Umsetzungskonzept auch zahlreiche organisatorische, nichtbauliche Maßnahmen enthalten, denen ebenfalls eine wichtige Bedeutung zur Zielerreichung zukommt. Hierzu gehören neben Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und der Öffentlichkeitsarbeit vor allem auch Veränderungen in der personellen und finanziellen Ausstattung sowie die weitere planerische Vorbereitung komplexerer Maßnahmen. Darüber hinaus sind die so genannten **baulichen Kernprojekte farblich hervorgehoben** (grünes, blaues, rotes, gelbes oder violettes Quadrat [■]).

Gliederung der Maßnahmen in Hauptmaßnahmenbündel und Kernprojekte

Die auf den folgenden Seiten abgedruckte Maßnahmenliste umfasst sämtliche Maßnahmen des Mobilitätskonzepts Trier 2025. Sie gliedert sich nach Prioritäten sowie den folgenden Hauptmaßnahmenbündeln:

Hauptmaßnahmenbündel

Integriertes Kernstadtkonzept (s. Seite 18 + 19)	Förderung der Nahmobilität (Fußverkehr s. Seite 6 + 7; Radverkehr s. Seite 8 + 9)	Stärkung des ÖPNV und intermodaler Verknüpfungen (s. Seite 10 + 11)	Allgemeine Maßnahmen im Straßennetz (s. Seite 12 + 13)	Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (s. Seite 16) sowie Öffentlichkeitsarbeit	Überwachung, Finanzierung und Evaluation	Sanierungs-/ Bestandsausbaumaßnahmen, Maßnahmen in Zusammenhang mit Gebietsentwicklungen	Maßnahmen mit Kostentragung (überwiegend) durch Dritte (Bund / Land)
--	--	---	--	--	---	---	---

Bauliche Kernprojekte (in der nachfolgenden Liste sind die jeweils zugehörigen Maßnahmen durch ein entsprechend farbiges Quadrat [■] gekennzeichnet)

Radiales Radroutennetz - durchgängiges Netz von befahrbaren Routen (Radwege, Radfahrstreifen) Verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, Fahrradstraßen usw.) von den einzelnen Stadtteilen zur Innenstadt - Lückenschlüsse und Knotenpunktoptimierung gem. Radverkehrskonzept	Innenstadtquerungen - Querungsmöglichkeiten für den Umweltverbund - Ausbau der Bus-Ost- und -West-Trasse - Busspuren unter Öffnung für den Radverkehr (Umweltspuren) - Querungen des Alleinrings - Abstellanlagen am Rand der Fußgängerzone sowie an sonstigen Zielen.	Busbeschleunigung - Vorrangschaltungen, Haltestellenausbau, Bus- und Umweltspuren optimierte Umsteigebeziehungen auch zu anderen Verkehrsmitteln - schnellere Busverbindungen zwischen Talstadt und Höhenstadtteilen, inkl. ggf. notwendiger eigener Trassen.	Regionalbahn - Realisierung der Regionalbahn Trier mit neuen Haltepunkten auf der Osttrasse - Abstimmung mit dem Busverkehr / intermodale Verknüpfung - Reaktivierung der Schienenwesttrasse für den SPNV inkl. neuer Halte- und Verknüpfungspunkte.	Erweiterter Tangentenring - Schaffung eines durchgängigen erweiterten Tangentenrings - Entlastung der Nord- und Südallee bzw. angrenzender Bereiche und zugleich Verbesserung der Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer / Verkehrsarten.
---	--	--	--	---

Vor dem Hintergrund der besonderen Bedeutung der Maßnahmenbündel und Kernprojekte zum Erreichen der angestrebten Ziele, wurden sämtliche Einzelmaßnahmen hinsichtlich ihres Beitrags zur Zielerreichung bewertet und in drei Prioritätsstufen untergliedert:

- Priorität 1** Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung (anzustreben bis 2015)
- Priorität 2** Maßnahmen zur mittelfristigen Umsetzung (anzustreben bis 2020)
- Priorität 3** Maßnahmen zur langfristigen Umsetzung (anzustreben bis 2025)

Darüber hinaus enthält die Umsetzungstabelle auch Maßnahmen, die im Hinblick auf die Zielsetzung zwar grundsätzlich sinnvoll sind, deren Umsetzung aber (insbesondere aus finanziellen Gründen) auf einen Zeitraum **nach 2025** verschoben werden muss.

Des Weiteren gibt es auch Maßnahmen, die **kontinuierlich** umzusetzen sind und daher keiner Prioritätsstufe zugeordnet werden. Das selbe gilt für die Maßnahmen, die **durch Dritte umzusetzen** sind. Sie werden von der Stadt Trier unterstützt, ihnen können aber keine Umsetzungszeiträume zugeordnet werden.

Einige Projekte werden aufgrund ihrer Wirkungen für unterschiedliche Verkehrsträger oder ihrer besonders wesentlichen Stellung zur Realisierung der Kernprojekte als **Schlüsselmaßnahmen** eingestuft. Sie sind in der Maßnahmenstabelle durch ein **[S]** gekennzeichnet.

Bei sämtlichen Maßnahmen bedeutet die Einstufung in z.B. die 3. Prioritätsstufe nicht zwangsläufig, dass das betreffende Projekt weniger wichtig ist, als ein anderes in Stufe 1. Vielmehr können insbesondere vor dem Hintergrund der Haushaltslage nicht sämtliche Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden.

Maßnahmenliste

0 Bereits umgesetzte / in Umsetzung befindliche Maßnahmen

0.1 Integriertes Kernstadtkonzept

Verlängerung Öffnungszeiten Fußgängerzone für Radfahrer (umgesetzt 2010)
Öffnung von geeigneten Fußgängerbereichen für Radverkehr (in Umsetzung)
Ausbau Radabstellanlagen Innenstadt und andere wichtige Ziele (in Umsetzung)

0.2 Förderung der Nahmobilität (Fuß- / Radverkehr)

Ausbau Radwege etc: z.B. Spitzmühle, Herzogenbucher Str. (bereits umgesetzt) ■
Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung (in Umsetzung)
Verbesserung der Radanbindung FH (umgesetzt mit Ausbau Bitburger Straße)

0.3 ÖPNV und intermodale Verknüpfungen

Ausweitung Stadtbusangebot (Normal- und Sternbusverkehr, Nachtverkehr sowie Einbeziehung Umlandgemeinden); (umgesetzt 2012)
Höhere Rabattierung Vierfahrtenkarte (bereits umgesetzt) Erarbeitung ÖPNV-Konzept RLP-Nord (läuft)

0.4 Allg. Maßnahmen Straßennetz: Belastungsreduzierung, Erhöhung Verkehrssicherheit

Parkraumkonzept / neue Gebührenstruktur (bereits umgesetzt)
Erweiterung Bewohnerparken / Parkraumbewirtschaftung (in Umsetzung)

0.5 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Parkraumkonzept / neue Gebührenstruktur (bereits umgesetzt)
Erweiterung Bewohnerparken / Parkraumbewirtschaftung (in Umsetzung)

0.6 Überwachung, Finanzierung

Prüfung der Übernahme der Überwachung des fließenden Verkehrs in städtische Zuständigkeit (läuft)
Vertragverhandlungen VRT zwecks grundlegender Strukturveränderungen insb. hinsichtlich der Tarifentwicklung (laufen)

0.7 Sanierungs- / Bestandsausbaumaßnahmen / Maßn. i.Z.m. Gebietsentwicklungen

Straßensanierung Heiligkreuz - Mariahof (läuft)
Ausbau Herzogenbuscher Straße (läuft)

1 Maßnahmen mit 1. Priorität (anzustreben bis 2015)

1.1 Integriertes Kernstadtkonzept

Ausbau der Innenstadtquerungen: (Rad / Bus) Umweltpuren Bereich Trevisir-Passage inkl. Margarethengässchen [S] ■
Ausbau der Innenstadtquerungen (Rad / Bus)
Osttrasse: Freigabe Am Breitenstein, Verbindung Paulinstraße, Bushaltestellen Schellenmauer, Mustor, Weberbach
Zusätzliche Querungen der Nordallee (insb. Theobaldstraße, Petrusstraße)
Provisorische Umweltpuren Theodor-Heuss-Allee / Christophstr.
Verbesserung der Fuß- und Radführung über die Römerbrücke inkl. Aufwertung der vorhandenen Anbindungen Moselradweg
Planungsauftrag Optimierung der Achse Kaiser-Wilhelm-Brücke - Nordallee, (LSA-Optimierung, Busbeschleunigung usw.) sowie Umsetzung erster Maßnahmen
Innenstadtquerungen: Weitere Öffnung von Einbahnstraßen und Fußgängerbereichen für den Radverkehr (z.B. Nik.-Koch-Platz - Frankenturm, Am Breitenstein, Simeonstiftsplatz, Christophstraße...) ■
Innenstadtquerungen: provisorische Radführung Hindenburgstraße ■
Optimierung Fußgängerquerung Ostallee und Radverkehrsführung Gartenfeldstraße - Mustorsstraße und Schützenstraße - An der Kastilsporth
Moselstraße: Öffnung für Radverkehr in Gegenrichtung (ggf. Umweltpur)
Verbesserung Radführung Augustinerhof ■
Wegeleitsystem ÖPNV in der Altstadt
Prüfung der Öffnung der Fußgängerzone in West-Ost-Richtung (Kornmarkt und Mohrs Gässchen) für den Radverkehr

1.2 Förderung der Nahmobilität (Fuß- / Radverkehr)

Anpassung Radverkehrskonzept / Umsetzungskonzept
Umgestaltung Achse Heiligkreuz - Mariahof mit Radverkehrsanlage (zusammen mit Sanierung der Alleen; vgl. auch unter "Sanierung...") ■
Verlängerung Ruwer-Hochwald-Radweg bis zum ehemaligen Bahnübergang ■
Verbesserung der Verbindung Kaiser-Wilhelm-Brücke - Moseluferweg ■
Sanierung / Ausbau Moseluferwege
Radachsen Trier Nord und Trier Süd (Fahrradstraßen) ■
provisorische Einbindung des Hauptbahnhofes in das Radverkehrsnetz
Satzung nach § 88 Abs. 2 LBauO zur Schaffung von Radabstellplätzen
Radfahrstreifen Aveler Tal ■
Ausbau und Beleuchtung der Radverbindungen im Aveler und Olewiger Tal (Altbachtal) ■
Radverkehrspauschale und Fußverkehrspauschale
Fahrradstation am Hauptbahnhof (vgl. Spalte ÖPNV und intermodale Verknüpfung)
Zusätzliche Querungen der Nordallee sowie Teilmaßnahmen der
Innenstadtquerungen vgl. auch unter "Integriertes Kernstadtkonzept")

1.3 ÖPNV und intermodale Verknüpfungen

Busbeschleunigung 2. Bauabschnitt (1. Teil: Saarstr., Luxemburger Str., ...) ■
Planung Busbeschleunigung Talstadt - Höhenstadteile (Aveler und Olewiger Tal) und anschließende Umsetzung erster Maßnahmen [S] ■
Anpassung Ausbauprogramm Bushaltestellen nach Maßgabe der Fahrgastfrequenz mit konkreten Maßnahmen und Zeitplan
Ausbau von Bushaltestellen (Barrierefreiheit, Wetterschutz, Fahrgastinfo usw.) ■
Radabstellanlagen Bahnhaltdepunkte inkl. Fahrradstation am Hauptbahnhof
Neubau Haltepunkt Hafenstraße (vgl. auch unter "Maßn. mit Kostentragung durch Dritte"): Prüfung der Durchführung des Projektes Regionalbahn (inkl. Westtrasse) als Maßnahme des GVFG-Bundesprogramms (Maßn. > 50 Mio.) [S] ■
Verlegung Busführung Medardstraße
Ausbau der regionalen Busverbindungen (vgl. auch unter "Maßnahmen mit Kostentragung durch Dritte")

1.4 Allg. Maßnahmen Straßennetz: Belastungsreduzierung, Erhöhung Verkehrssicherheit

Verlegung B422, Anpassung alte OD Ehrang
Provisorische Umgestaltung Ortsdurchfahrt Biewer Umsetzung Tempo 30 entsprechend Lärmaktionsplan (hier ohne ggf. anfallende Umbaukosten)
Moselbahndurchbruch mit Ausbau Kürenzer Str., Beruhigung Reichsabtei [S] ■
Weiterentwicklung Reisebuskonzept Lärmschutz Zurmaier Straße (vgl. auch unter "Sanierungs- / Bestandsausbau...")

1.5 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Erstellung von Schulwegplänen
Einführung Neubürgermarketing
Optimierung LSA Avelsbacher Straße / Wasserweg
Einführung eines Rad- / Fußverkehrsbeauftragten in der Verwaltung [S]
kommunales Mobilitätsmanagement (insb. Maßnahmen mit Einstufung Priorität "hoch" s. Bericht)
Unterstützung schulisches Mobilitätsmanagement (insb. Maßnahmen mit Einstufung in Priorität "hoch" s. Bericht)
Unterstützung betriebliches Mobilitätsmanagement (insb. Maßnahmen mit Einstufung in Priorität "hoch" s. Bericht)
Unterstützung touristisches Mobilitätsmanagement (insb. Maßnahmen mit Einstufung in Priorität "hoch" s. Bericht)
Fahrradstadtplan, Info-Faltblätter
Optimierung der Achse Kaiser-Wilhelm-Brücke - Nordallee für alle Verkehrsträger (vgl. auch unter "Integriertes Kernstadtkonzept")

1.6 Überwachung, Finanzierung

Übernahme der Überwachung des fließenden Verkehrs durch die Stadt Trier [S]
Entwicklung von Strategien zur zukünftigen ÖPNV-Finanzierung im VRT bzw. außerhalb des VRT [S]
Überprüfung neuer Möglichkeiten zur Finanzierung des ÖPNV (ÖPNV-Abgabe für Einheimische / Touristen / Betriebe; Solidar- / Flat-Rate- / Sockelbeitrags-Modelle; Verwendung von Parkgebühren, City-Maut usw.) [S]

1.7 Sanierungs- / Bestandsausbaumaßnahmen / Maßn. i.Z.m. Gebietsentwicklungen

Ausbau Loeßstraße inkl. Radweg ■
Umgestaltung Zentrum Feyen i. V. mit Nahversorgungszentrum Castelnau: Kreisverkehrsplatz Am Sandbach und Tempo 30 Alte Pellinger Straße
Sanierung Alleen nach Mariahof inkl. Radverkehrsführung und Busanpassung (vgl. auch unter "Förderung Nahmobilität) ■
Ersatzbau Pfeiffersbrücke (Finanzierung in Zusammenhang mit B 422 neu; vgl. auch unter "Allg. Maßn. Straßennetz")

2 Maßnahmen mit 2. Priorität (anzustreben bis 2020)

2.1 Integriertes Kernstadtkonzept

Umgestaltung und Geschwindigkeitsreduzierung von Paulinstraße und Saarstraße mit breiten Gehwegen auf Abschnitten mit hoher Fußgängerfrequenz
Ausbau der Innenstadtquerungen (Rad / Bus): Umgestaltung
Nikolaus-Koch-Platz ■
Innenstadtquerungen: Busführung Metzelstraße in beide Richtungen; Radführung: Entfall Parken ■
Ausbau der Innenstadtquerungen (Rad / Bus): Umweltpuren Walramsneustraße (kompletter Ausbau vgl. unter "Sanierungs- / Bestandsausbaumaßnahmen") ■
Zusätzliche Querungen der Ostallee (insb. Hermesstraße)
Bus-Verknüpfungspunkt Südallee [S] ■
funktionale und gestalterische Aufwertung Bahnhofsumfeld
Knoten Balduinsbrunnen (provisorische Verbesserung der Querungen Fuß- und Radfahrer) inkl. Radverbindung Hbf. - Innenstadt
Weiterführung Optimierung der Achse Kaiser-Wilhelm-Brücke - Nordallee, (LSA-Optimierung, Busbeschleunigung; inkl. Prüfung ebenerdige Querungen Martinskloster usw.)
Weitere Optimierung Verknüpfung Moseluferwege - Römerbrücke
Optimierung Verkehrsfluss Kaiserthermenkreisel (insb. Bus) ■

Maßnahmenliste (Fortsetzung)

2.2 Förderung der Nahmobilität (Fuß- / Radverkehr)

- Radweglückenschluss Schießgraben - Katharinenufer - Böhmerstraße ■
- Irminensteg (Fuß- und Radfahrerbrücke über die Mosel) ■
- Radverkehrsführung Ostallee
- Verlegung Moseluferweg im Bereich des Industriegebiets Hafen an die B 53 ■
- Bruchhausenstraße: Radfahrer in Gegenrichtung
- Verbesserung Rad- und Fußwegeführung Kaiserstraße / Süddalle (unter Aufgabe des Parkens) ebenerdige Querung Zurmaiener Straße Höhe Maarstraße (vgl. Spalte "Sanierungs- / Bestandsausbaumaßnahmen")
- Radweglückenschlüsse Trier Süd (bahnparalleler Radweg)

2.3 ÖPNV und intermodale Verknüpfungen

- weiterer Ausbau Busbeschleunigung und Bushaltestellen (inkl. Talstadt - Höhenstadtteile) ■
- Verbesserung der Busanbindung Uni aus Richtung Olewiger Tal ■
- Neubau mind. eines Regionalbahnhaltepunktes (Kaiserthermen o. TR-Nord) ■
- Reaktivierung der Schienen-Weststrecke inkl. 5 Haltepunkten vgl. "Maßn. mit Kostentragung [überwiegend] durch Dritte" ■
- P&R-Anlagen in Zusammenhang mit neuen Regionalbahnhaltepunkten sowie im Bereich Bitburger Straße

2.4 Allg. Maßnahmen Straßennetz: Belastungsreduzierung, Erhöhung Verkehrssicherheit

- Neubau Aulbrücke, Ausbau Aulstr. inkl. Radverkehrsanlagen und Zugang Regionalbahnhaltepunkt und Neubau Kreisverkehrsplatz sowie Anpassung LSA im Verlauf der Südtangente [S] ■
- Beruhigung Franz-Georg-Str., Parkstr.
- Belagsanierung Luxemburger Str. Nord (Lärmschutz) im Rahmen Komplettausbau
- Optimierung Olewiger Straße (Leistungsfähigkeit zwischen Sickingenstraße u. Kaiserthermenkreisel)
- Auf der Weismark: Gehwegverbereiterung, Haltestellenausbau
- Aufbau eines Elektrotankstellennetzes für Kfz
- Knotenpunkt Balduinsbrunnen (vgl. Spalte "Integriertes Kernstadtkonzept")

2.5 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

- Optimierung Lichtsignalanlagen Luxemburger Straße
- Aufbau einer Mobilitätszentrale (Kombination mit Kundenzentrum SWT / Radstation / Touristeninfo) [S]
- Weiterführung Mobilitätsmanagement
- Fortschreibung / Optimierung Touristenbus-Konzept, City-Logistik-Konzept
- Hotelleitsystem und Parkleitsystem
- Bündelung Schwerverkehr auf Vorrangstraßennetz
- weitere Optimierung Lichtsignalanlagen vgl. unter "Integriertes Kernstadtkonzept", "Förderung Nahmobilität" und "ÖPNV..."
- Optimierung der Achse Kaiser-Wilhelm-Brücke - Nordallee, (LSA-Optimierung, Busbeschleunigung usw.) vgl. auch unter "Integriertes Kernstadtkonzept"
- Initiierung Aufbau eines Elektrotankstellennetzes für Pedelecs/E-Bikes (Finanzierung ggf. über Dritte)

2.6 Überwachung, Finanzierung

- Fortführung der in Priorität 1 genannten Maßnahmen

2.7 Sanierungs- / Bestandsausbaumaßnahmen / Maßn. i.Z.m.

Gebietsentwicklungen

- Entlastungsstraße Trier West, 1. BA i. V. m. Entwicklungsmaßnahme Trier West
- Ausbau Walramsneustraße (als Teil der Innenstadt -Weststrasse Bus / Rad)
- Ausbau Quinter Str. ■
- Sanierung "Auf der Weismark" zwischen Härenwies und Pfahlweiher
- Ausbau Zurmaiener Str. (+ ebenerdige Querung Maarstr., Lärmschutz und Anbindung Castel Feuvrier) ■
- Ausbau Bonner Straße
- Ausbau Auf der Weismark (inkl. Gehwegverbereiterung, Haltestellenausbau); (vgl. auch unter "Allg. Maßnahmen Straßennetz...")
- Ausbau Luxemburger Straße (vgl. auch unter "Allg. Maßn. Straßennetz")

3 Maßnahmen mit 3. Priorität (anzustreben bis 2025)

3.1 Integriertes Kernstadtkonzept

- Busverknüpfungspunkt Porta-Nigra mit Umfeldgestaltung und Umwelttrasse Christophstr. / Umgestaltung Nordallee inkl. Anpassung Knoten Balduinsbrunnen (Querungen Fuß- und Radfahrer) inkl. Radverbindung Hbf. - Innenstadt [S] ■
- Umweltspuren Süddalle, Olewiger Straße und ggf. Kaiserhermenkreisel ■
- Umgestaltung Deutschherrenstraße (Rad, Fuß, Bus)
- Umgestaltung Dietrichstr. / Kalenfelstraße / Irminenfreihof
- Ausbau der Innenstadtkquerungen (Rad/Bus): Gestaltung Hindenburgstraße ■
- sonstige Aufwertung Plätze und Wege
- Gestaltung Kaiserthermen-Umfeld (Zugänge Bahn + ebenerdige Querungen)
- Zugänge und Umfeldgestaltung an weiteren neuen Regionalbahn-Haltepunkten

3.2 Förderung der Nahmobilität (Fuß- / Radverkehr)

- Verlegung Moseluferweg Hafen (Hafenbrücke) ■

Bahnquerung Hbf. - Gartenfeld ■

- Querung Moseluferstraße im Bereich Krahenstraße (ebenerdige Unterführung)
- Lückenschluss Radverkehrsanlagen Aulstraße - Arnulfstraße (vgl. auch unter "Allg. Maßn. Straßennetz,...")

3.3 ÖPNV und intermodale Verknüpfungen

- Einführung weiterer regelmäßiger Park&Ride-Angebote inkl. Schaffung der nötigen Infrastruktur
- Neubau weiterer Regionalbahnhaltepunkte ■
- weiterer Ausbau Busbeschleunigung und Busangebot ■
- Aufbau eines mit dem ÖPNV abgestimmten öffentlichen Fahrradleihsystems (ggf. Kostentragung durch Dritte)

3.4 Allg. Maßnahmen Straßennetz: Belastungsreduzierung, Erhöhung Verkehrssicherheit

- Neubau Wasserwegdurchbruch ■
- Neuanbindung Aveler Tal
- Verkehrssicherer Ausbau Dasbachstr. und Ruwerer Str., weitere Lärmschutzmaßnahmen gemäß Lärmaktionsplan
- Tempo 30 und Umgestaltung Güterstraße
- Umgestaltung Domänenstraße

3.5 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

- Weiterführung Mobilitätsmanagement und Betrieb Mobilitätszentrale

3.6 Überwachung, Finanzierung

- Fortführung der in Priorität 1 genannten Maßnahmen

3.7 Sanierungs- / Bestandsausbaumaßnahmen / Maßn. i.Z.m.

Gebietsentwicklungen

- Umgestaltung Zentrum Feyen i. V. mit Nahversorgungszentrum Castelnau:
- Umgestaltung Stadtteilzentrum

4 Maßnahmen zur Umsetzung nach 2025 (nach Ende Laufzeit Moko)

4.1 Integriertes Kernstadtkonzept

- Lindenstraße: Bus- und Radverkehr in Gegenrichtung
- Umgestaltung Römerbrücke mit Herausnahme Kfz-Verkehr Umweltschleife
- Balduinstraße (Bündelung MIV auf Ostallee)

4.2 Förderung der Nahmobilität (Fuß- / Radverkehr)

- Barbarasteg (Fuß- und Radfahrerbrücke über die Mosel)
- Neubau Moselradweg Kyllmündung mit neuer Brücke
- Neubau Moselradweg Ruweremündung mit neuer Brücke

4.3 ÖPNV und intermodale Verknüpfungen

- Petrisbergaufstieg (Bustrasse)
- Bustrasse Konz-Roscheid
- zusätzliche Anlegestellen Personenschiffahrt

4.4 Allg. Maßnahmen Straßennetz: Belastungsreduzierung, Erhöhung Verkehrssicherheit

- umfassende Neugestaltung B53 alt
- Entlastungsstraße Trier West, 2. BA Weiterer Ausbau Metternichstr.
- Umgestaltung Verteilerkreis

4.5 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

- Weitere Optimierung von Lichtsignalanlagen

4.6 Überwachung, Finanzierung

- Fortführung der in Priorität 1 genannten Maßnahmen

4.7 Sanierungs- / Bestandsausbaumaßnahmen / Maßn. i.Z.m.

Gebietsentwicklungen

- Bestandsausbau Straßennetz Mariahof inkl. Tempo 30 Sanierungs- und Bestandsausbaumaßnahmen sonstiges Straßennetz
- Sanierungsmaßnahmen Brücken
- Sanierungsmaßnahmen sonstige Infrastruktur

5 Maßnahmen, die kontinuierlich umzusetzen sind

5.1 Integriertes Kernstadtkonzept

- Überprüfung Signalanlagen, Anpassungskonzept mit konkreten Maßnahmen und Zeitplan, danach kontinuierliche Umsetzung
- Entwicklung und Abarbeitung eines abgestimmten Konzeptes zur weiteren Umgestaltung von Innenstadtplätzen unter Herausnahme des Parkens / Neuorganisation der Verkehrsbeziehungen (Rindertanzplatz, Pferdemarkt, Paulusplatz, Augustinerhof) (Irminenfreihof und Porta-Nigra-Umfeld sind bereits einzeln genannt)
- Entwicklung und Abarbeitung eines abgestimmten Konzeptes zur weiteren Aufwertung der Fußgängerzone und weiterer Innenstadtstraßen (über die bereits einzeln genannten hinaus)
- Reduzierung Parken im Straßenraum, Modernisierung Parkhäuser; ggf. neue Parkieranlagen außerhalb des Alleerings mit Verknüpfung ÖPNV

5.2 Förderung der Nahmobilität (Fuß- / Radverkehr)

- Strategiekonzept zur Lösung des Konfliktes zwischen Radinfrastruktur und Parken mit konkreten Maßnahmen und Zeitplan, danach kontinuierliche Umsetzung [S]

Maßnahmenliste (Fortsetzung)

Umsetzungskonzept sichere und barrierefreie Gehwege + Aufgabe des Gehwegparkens + Beseitigung v. Engstellen mit konkreten Maßn.; kontinuierl. Umsetzung Anlage von Radfahrstreifen, Geh- und Radwegen, Öffnung von Einbahnstraßen, Freigabe von Busspuren, Ausweisung von Fahrradstraßen, Verkehrsberuhigung, Herstellung von Querungsmöglichkeiten und Bordsteinsenkungen, Beleuchtungen sowie weitere Maßnahmen aus den Stadtteilrahmenplänen ■
Umsetzung radiales Radroutennetz gemäß Radverkehrskonzept ■
Bevorrechtigung Radverkehr an freien Rechtsabbiegern weiterer Ausbau Radabstellanlagen (abgestuftes Konzept gemäß Radverkehrskonzept)
Überprüfung und Anpassung von Signalanlagen, kontinuierliche Anpassung inkl. einzügiger Fußgängerquerung und eigene Radsignalisierung sowie aufgeweitete Radaufstellstreifen
Sanierung / Ausbau Radwege entlang der Moseluferstraße und Moselradwege
Unterhaltung, Säuberung und Winterdienst auf Rad- und Fußwegen; Unterhaltung der wegweisenden Beschilderung
Absenkung von Bordsteinen (Radfahrer, Rollstuhlfahrer) an Knotenpunkten / Querungsstellen sowie barrierefreie Gestaltung
Behebung von Sicherheitsproblemen inkl. Beleuchtung von Querungsstellen
Anpassung der Wegweisung
5.3 ÖPNV und intermodale Verknüpfungen
Park&Ride-Angebote zu besonderen Veranstaltungen / Spitzentagen
Sicherstellung verbraucherfreundl. ÖPNV-Tarife inkl. spez. Angebote für Touristen
kontinuierliche Umsetzung Ausbau- / Modernisierungsprogramm Bushaltestellen (inkl. Barrierefreiheit, Fahrgastinformation usw.) und Busbeschleunigung
Prüfung alternat. Bedienungsformen für sehr schwach ausgel. periphere Linien (Markusberg, hanggebierte Zewen und Herresthal...), Schnellbuslinien ■
Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
Anpassung der Busangebote (Fahrplan und Komfort) an die Nachfragesituation
Förderung auf ÖPNV abgestimmtes Car-Sharing-System
weiterer Ausbau Busangebot in Abhängigkeit von Siedlungs- / Nachfrageentw.
Umgestaltung von angebauten Hauptverkehrs- und Sammelstraßen
5.4 Allg. Maßnahmen Straßennetz: Belastungsreduzierung, Erhöhung Verkehrssicherheit
gezielte Behebung von Störungen im Verkehrsablauf und von Sicherheitsrisiken
flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 im nachgeordneten Straßennetz
sowie Ausbau verkehrsberuhigter Bereiche
Parkkonzepte für einzelne Quartiere und Ziele inkl. Anlage von Sammelparkplätzen / Quartiersgaragen
Sicherung Güterverkehrsinfrastruktur inkl. interkommunaler Zusammenarbeit
Umfeldverträgliche Weiterentwicklung der rechten Moseluferstraße B49/B51
5.5 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
Umstellung der Signalanlagen auf verkehrsabhängige Steuerung und Integration in den Verkehrsrechner
Betrieb der Mobilitätszentrale
Überprüfung LSA und Optimierung der Anlagen für eine jeweils zu definierende Verkehrsteilnehmergruppe (insb. Fußgänger: Freigabezeit, Wartezeit, einzügiges Queren; Bus: Vorrangschaltung sowie unter Beachtung des allg. Verkehrsflusses / der Leistungsfähigkeit insgesamt)
Prüfung Bedarf Pfortnerung an Stadtteingängen
Information und Kommunikation zur Mobilität inkl. Fahrradstadtplänen, Faltschirmen, Verkehrssicherheitsinfos usw. sowie speziell auch für Touristen Rad- / Fußverkehrsbeauftragter bei Verwaltung (kontinuierl. Arbeit) [S]
Störungsmanagement, Scherbentelefon
Teilnahme / Durchführung von Kampagnen / Auslobung eigener Wettbewerbe / Programme (z.B. fahrradfreundlichster Betrieb)
interkommunale Zusammenarbeit bei Tourismusmarketing / Touristenbuskonzept und Güterverkehrslenkung
Vorbildfunktion Stadtverwaltung (internes betriebliches Mobilitätsmanagement)
Weiterführung betriebl., tourist., schul. und kommunales Mobilitätsmanagement

Förderung auf ÖPNV abgestimmtes Car-Sharing-System (vgl. unter "ÖPNV")
5.6 Überwachung, Finanzierung
Verstärkung der Parkraumkontrollen, regelmäßige Kontrollen der Freihaltung von Geh- und Radwegen [S]
Etablierung regelmäßiger Geschwindigkeitsüberwachung [S]
Reinigung, Unterhaltung, Winterdienst von Rad- und Gehwegen
ÖPNV-Kofinanzierung durch Stadt [S]
Kontinuierliche Evaluation Umsetzungsstand Moko / Anpassungsbedarf
5.7 Sanierungs- / Bestandsausbaumaßnahmen / Maßn. i.Z.m. Gebietsentwicklungen
Sicherung der Schienenverkehrsinfrastruktur (Gleisanschlüsse von Gewerbegebieten)
Sicherung / Ausbau GVZ / Hafen
Ausbau Infrastruktur Moselschiffahrt

6. Maßnahmen mit Kostentragung (überwiegend) durch Dritte

6.1 Integriertes Kernstadtkonzept

Schaffung von Radabstellanlagen durch private Dritte
Gestaltung von Geschäftsstraßen im Rahmen von Business-Improvement-Districts
6.2 Förderung der Nahmobilität (Fuß- / Radverkehr)

Bau / Betrieb der Fahrradstation ggf. durch Dritte
Realisierung / Betrieb eines Leihfahrradsystems ggf. über Dritte / Werbepartner)
Verlegung Radweg in Zusammenhang mit Ausbau Schleuse u.a. Projekten

6.3 ÖPNV und intermodale Verknüpfungen

Erarbeitung ÖPNV-Konzept RLP-Nord (läuft)
Regionalbahnhaltelpunkt Hafenstraße (Finanzierungsvereinbarung Land / DB AG)
Sicherung Bedienungsqualität auf der Oststrecke Reaktivierung der Schienen-Weststrecke inkl. 5 Haltepunkten (alternatives Finanzierungsmodell)
Umsetzung RLP-Takt 2015 sowie Anpassung Busverkehr Optimierung
Regionalbusangebot inkl. Einbindung des Luxemburg-Busverkehrs
Ausbau der Schienenstrecke Trier - Luxemburg (läuft)
Ausbau / Sicherstellung einer attraktiven Bedienung auf den Schienenstrecken Trier - Köln und Trier - Koblenz
Sanierungsmaßnahmen Bahninfrastruktur
Tarif- und Marketingmaßnahmen ÖPNV
Ausweitung Personenschiffahrt

6.4 Allg. Maßnahmen Straßennetz: Belastungsreduzierung, Erhöhung Verkehrssicherheit

Nordumfahrung (Ausbau A 64 / B 52): Erweiterung Biewerbachtalbrücke und Ausbau Knotenpunkte B 53 und A 602
Westumfahrung (B 51 / Moselaufstieg) Autobahnanschlussstelle Ruwer
Autobahnanschlussstelle Industriegebiet Nord
Ortsdurchfahrt / Ortsumgehung Zewen
Nordbrücke A 602 / B 49 - B 53
Verlängerung B 422 neu zur B 53
Linke Moseluferstr B53 / B51 / B49

6.5 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagementmaßn. von Betrieben, Schulen, Toursimus
Ausbau ÖPNV-Marketing / Kommunikation
Erweiterung Car-Sharing-Angebote
Informationsarbeit in Kombination mit Maßnahmen des City- / Tourismus-Marketings

6.6 Überwachung, Finanzierung

Neuregelung VRT-Vertragsgundlagen
Zuschüsse zum ÖPNV-Betrieb durch Land / Bund / EU bzw. private Dritte (z.B. ÖPNV-Abgabe)

6.7 Sanierungs- / Bestandsausbaumaßnahmen / Maßn. i.Z.m. Gebietsentwicklungen

Ausbau Moselschleusen s. Kapitel Wirtschaftsverkehr (Moko Langfassung)

Erläuterungen zur Maßnahmenliste

Die Liste enthält sämtliche Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes Trier 2025. In der Langfassung des Moko ist diese Liste auf den Seiten 306 bis 310 in anderer Form aufbereitet, enthält aber exakt die selben Maßnahmen. Die Grundsortierung in der vorliegenden Kurzfassung richtet sich in erster Linie nach den Pri-

oritäten. Als zweite Gliederungsebene sind die Maßnahmen nach den sechs bzw. sieben Hauptmaßnahmenbündeln sortiert. Die Bezeichnung dieser Bündel ist den jeweiligen Teilüberschriften zu entnehmen. Die Projekte, die für die Zielerreichung von zentraler Bedeutung sind, sind als so genannte Schlüssel-

maßnahmen mit [S] gekennzeichnet. Zur besseren Orientierung sind zusätzlich alle Maßnahmen farblich markiert, die zu folgenden baulichen Kernprojekten gehören: Radiales Radroutennetz: ■, Innenstadtquerungen: ■, Busbeschleunigung: ■, Regionalbahn: ■, Erweiterter Tangentenring: ■.

Wirkungen des Umsetzungskonzepts, Zielprognose

In wie weit die Ziele, die sich die Stadt Trier mit dem Moko gesetzt hat (vgl. S. 5), durch die Umsetzung der in der vorangegangenen Tabelle zusammengefassten Maßnahmen erreicht werden können, wird mit Hilfe eines Computermodells errechnet. Im Rahmen der so genannten Zielprognose werden die Entwicklung des Verkehrsaufkommens der einzelnen Verkehrsmittel und ihr jeweiliger Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen sowohl für das Ausgangsjahr als auch das Zieljahr 2025 ermittelt. Hierzu werden sämtliche Maßnahmen des Umsetzungskonzeptes in das Verkehrsmodell integriert und mit dem Analysefall 2012 verglichen. Außerdem erfolgt auch eine Berechnung, wie sich der Verkehr bis 2025 entwickeln würde, wenn keine Maßnahmen des Verkehrskonzeptes umgesetzt würden (sog. Basisprognose). Aus dem Vergleich lassen sich die Effekte der gesamten Maßnahmen des Umsetzungskonzeptes auf die einzelnen Verkehrsträger herauslesen (z.B. wie viele Wege werden künftig mit dem Rad statt mit dem Auto zurückgelegt?). Zudem werden die Kfz-Fahrten rechnerisch auf das Straßennetz umgelegt, so dass Entlastungen und Zusatzbelastungen räumlich verortet werden können (s. Seite 25 ff.).

Insgesamt ist dabei festzustellen, dass unabhängig von den Verkehrsträgern eine Zunahme des Verkehrsaufkommens gegenüber der Analyse von 2012 zu erwarten

ist. Das bedeutet, dass die Zahl der pro Tag zurückgelegten Wege der Bevölkerung zunehmen wird. Je nach Planfall fallen die Zuwächse und vor allem die Zusammensetzung nach Verkehrsträger jedoch unterschiedlich aus:

Würden keine Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes umgesetzt, d.h. würde der Status Quo der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes beibehalten (Basisprognose), so würde sich die Anzahl der täglichen Wege im Binnenverkehr bis 2025 gegenüber der Analyse von 2012 insgesamt um 16.000 erhöhen. Der größte Anteil entfiel dabei mit 7.000 zusätzlichen täglichen Wegen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV).

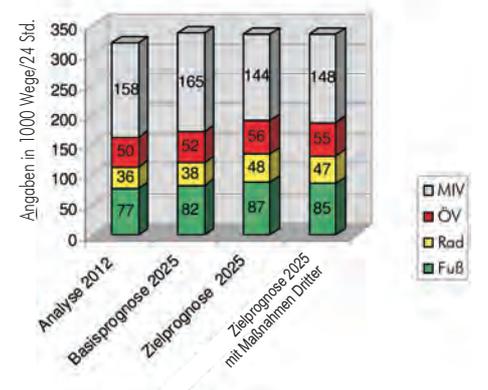
Werden dagegen sämtliche kommunalen Maßnahmen des Moko umgesetzt (Zielprognose), so wird im Binnenverkehr trotz Steigerung des generellen Verkehrsaufkommens um 14.000 Wege pro Tag eine Reduktion des MIV gegenüber 2012 um 12.000 Wege pro Tag erreicht, was einem Rückgang um 8% in diesem Sektor entspricht. Im gesamten Umweltverbund (Bus, Bahn, Rad, Fuß) erhöht sich dagegen die Anzahl der täglichen Wege um knapp 30.000, was einem Zuwachs um ca. 17% entspricht.

Die Umsetzung der Maßnahmen in der überwiegenden Baulast Dritter hat in gerin-

gem Maße eine Rückverlagerung von Wegen zum Kfz-Verkehr zur Folge. Obwohl sich die Anzahl der Wege erhöht, ist davon auszugehen, dass signifikante Verminderungen der Wegelängen zu verzeichnen sind. Beispielsweise konnte gezeigt werden, dass durch den Neubau der Nordbrücke die täglich im Stadtgebiet zurückgelegte Verkehrsleistung um ca. 100.000 Kfz-km reduziert würde. Bei heute rund 2,3 Mio Kfz-km pro Tag entspricht dies einer Reduktion um ca. 4 %.

Zur näheren Erläuterung und der differenzierten Betrachtung von Quell-, Ziel-, und Durchgangsverkehr wird auf die Langfassung des Mobilitätskonzeptes verwiesen.

Verkehrsmengen des Trierer Binnenverkehrs (ohne Quell-, Ziel-, und Durchgangsverkehr)



Modal Split 2025, Zielerreichung

Die oben stehende Grafik zeigt lediglich die absolute Anzahl der Wege im Binnenverkehr, d.h. Start und Ziel des Weges liegen innerhalb des Stadtgebiets. Diese ist nicht mit der gesamten Verkehrsmittelwahl der Trierer Bevölkerung gleichzusetzen.

Die näherungsweise Ermittlung des „Verkehrs der Trierer“, umfasst neben einem Großteil des Binnenverkehrs auch Teile des Quell-/Ziel-Verkehrs (also die Wege, die ihren Ausgangs- oder Endpunkt in Trier haben). Wird dieser Umstand berücksichtigt, errechnet sich bezogen auf die Trierer Bevölkerung nach Umsetzung aller kommunaler Maßnahmen für das Jahr 2025 ein MIV-Anteil von 50%. Der Anteil des Umweltverbunds erhöht sich entsprechend auf einen Anteil von ebenfalls 50%. Die Zielsetzungen zur Erhöhung umweltfreundlicher Verkehre gemäß des Stadtratsbeschlusses von 2009 werden somit weitgehend erfüllt, auch wenn die angestrebten Prozentwerte im einzelnen nicht ganz erreicht

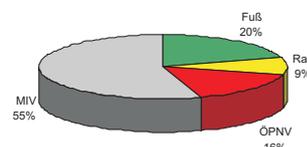
werden. Zuwächse des Verkehrsaufkommens erfolgen überwiegend im Umweltverbund, unvermeidliche Verkehre des MIV werden gebündelt und verkehrlich sensible Bereiche entlastet. Die Leistungsfähigkeit des Trierer Straßennetzes bleibt erhalten bzw. wird verbessert.

Da auf die Umsetzung der Maßnahmen mit überwiegender Beteiligung durch Dritte seitens der Kommune nur begrenzte Einflussmöglichkeiten bestehen, wird dieser Fall in der vorliegenden Kurzfassung nicht aufgeführt. Zur Erläuterung dieses Falls wird auf die Langfassung des Mobilitätskonzeptes verwiesen.

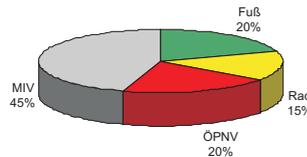
Auf den folgenden Seiten werden die errechneten durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungszahlen des motorisierten Individualverkehrs (Kfz/24 Std.) im Trierer Straßennetz abgebildet (Analyse 2012 und Zielprognose 2025 ohne Maßnahmen Dritter sowie deren Differenz zueinander).

Modal Split (Verkehr der Trierer) Anteil der täglichen Wege in Prozent

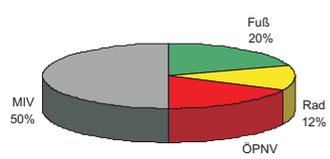
Ausgangslage 2005 (Haushaltsbefragung)



Zielwert (Stadtratsbeschluss 2009)



Zielprognose 2025 ohne Maßnahmen Dritter (Äquivalent zur Haushaltsbefragung, d.h. Binnen-, Quell- / Ziel- und Durchgangsverkehr)



Aktuelles und künftiges Kfz-Verkehrsaufkommen

Trotz insgesamt weiter steigenden Verkehrsaufkommens wird das Straßennetz durch die kommunalen Maßnahmen des Moko in weiten Teilen der Stadt entlastet. Rückgänge sind auf den radialen Verbindungen und den meisten Zufahrten in die Altstadt zu verzeichnen. Weitere Effekte werden durch die Verkehrsberuhigung einzelner Straße und den Bau von Entlastungsstraßen erzielt.

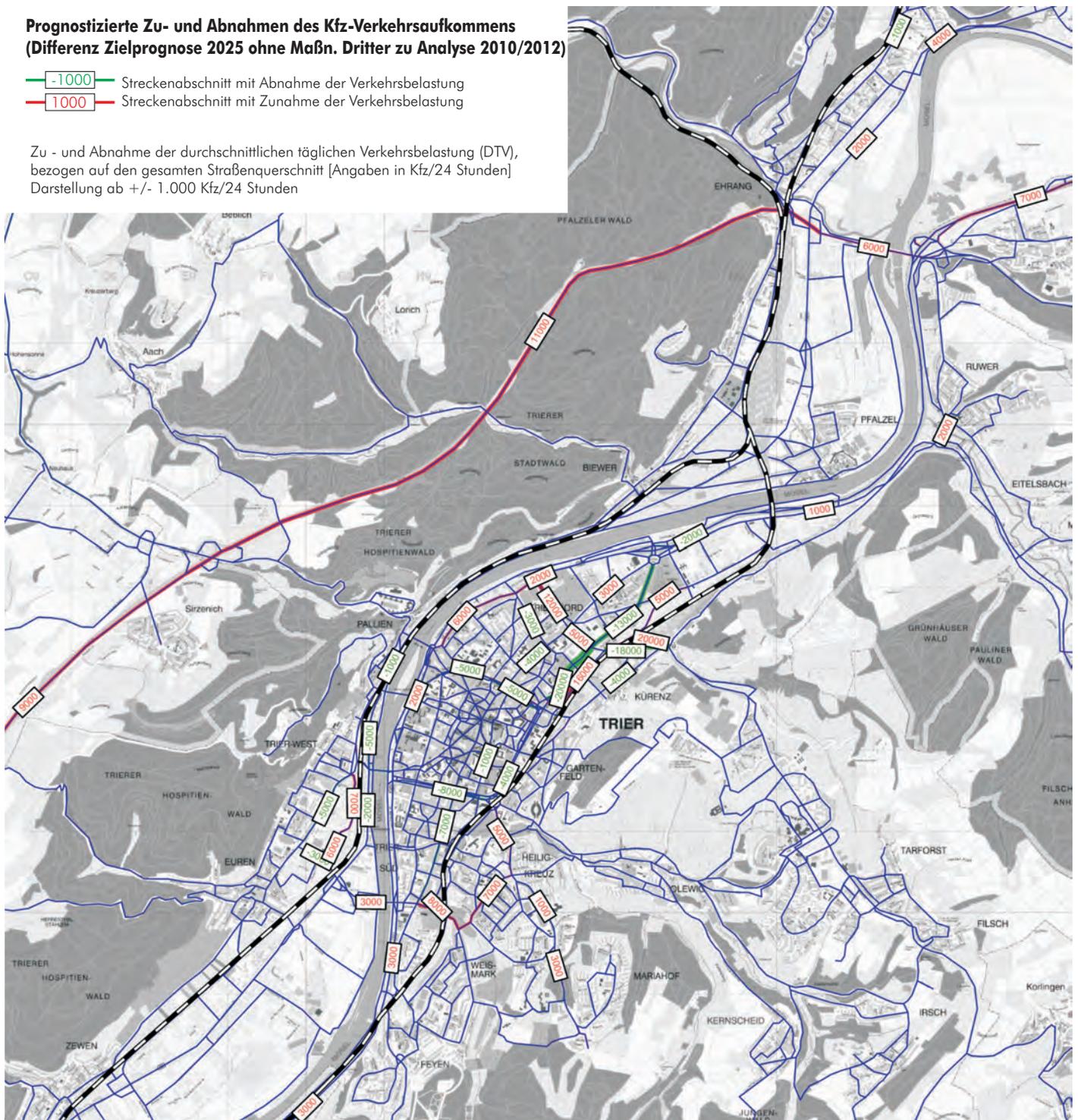
In hohem Maße entlastet werden heute stark befahrene Straßen wie Paulinstraße, Saar- und Matthiasstraße, Nord- und Südallee, Franz-Georg- und Parkstraße, Schöndorfer Straße und die Straße In der Reichsabtei, Aachener Straße und Römerbrücke sowie die Avelsbacher Straße. Im Gegenzug werden die größten Verkehrsmengen auf den Straßen des neuen erweiterten Tangentenrings gebündelt.

Die hier nicht mit eingerechneten Maßnahmen in der Baulast Dritter, die zu einer Erhöhung der Kfz-Verkehrsmengen bzw. zu höheren Anteilen des Kfz-Verkehrs führen, hätten hinsichtlich der Verkehrsbelastung im Straßennetz der Stadt Trier – und hier insbesondere in der Kernstadt – positive Wirkungen, da hoch belastete Straßen wie die Moseluferstraßen oder die innerstädtischen Moselbrücken entlastet werden.

Prognostizierte Zu- und Abnahmen des Kfz-Verkehrsaufkommens (Differenz Zielprognose 2025 ohne Maßn. Dritter zu Analyse 2010/2012)

-  -1000 Streckenabschnitt mit Abnahme der Verkehrsbelastung
-  +1000 Streckenabschnitt mit Zunahme der Verkehrsbelastung

Zu - und Abnahme der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV), bezogen auf den gesamten Straßenquerschnitt [Angaben in Kfz/24 Stunden] Darstellung ab +/- 1.000 Kfz/24 Stunden



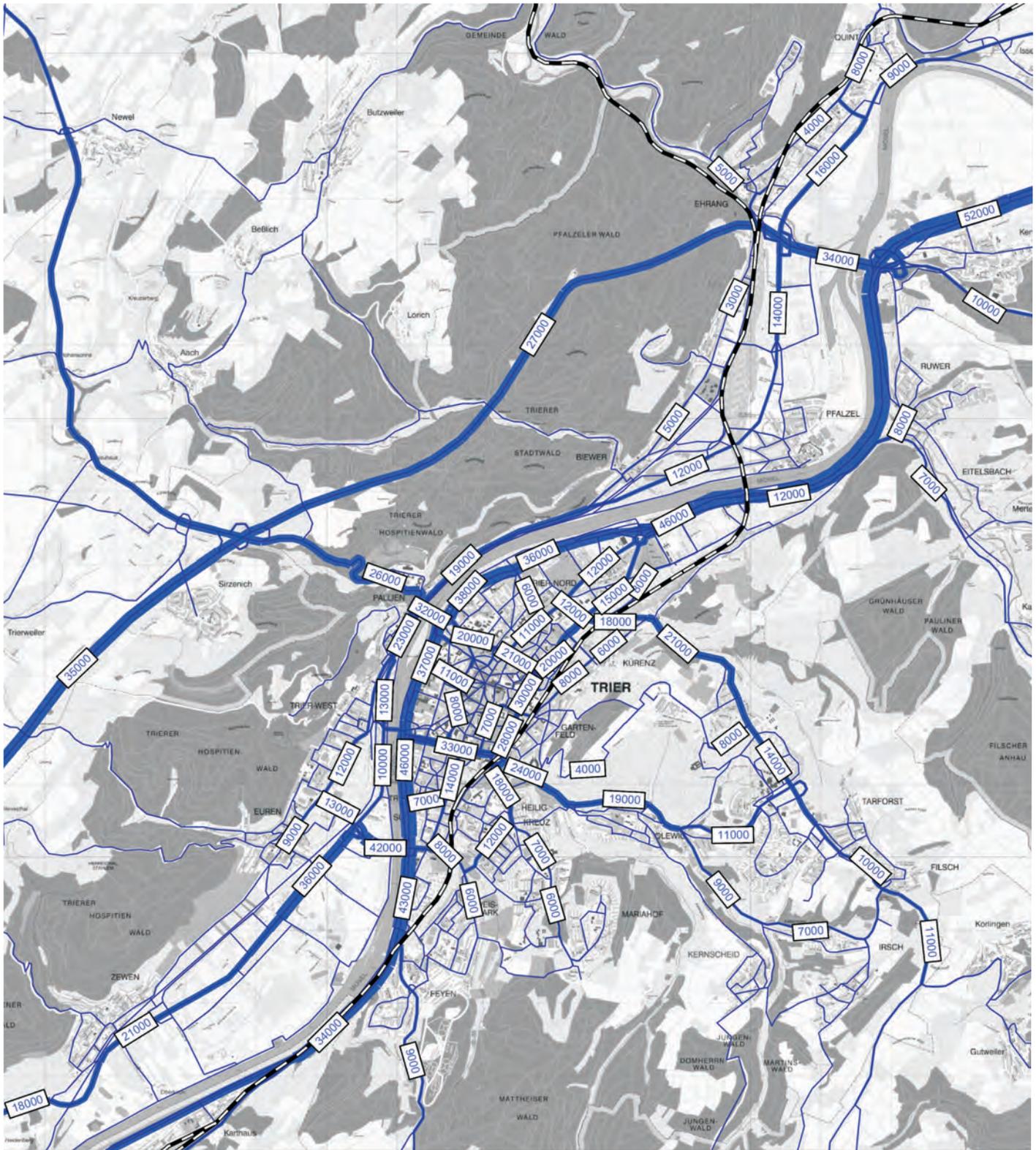
Aktuelles Kfz-Verkehrsaufkommen

Aktuelles Kfz-Verkehrsaufkommen (Analyse 2010/2012)

durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV), bezogen auf den gesamten Straßenquerschnitt [Angaben in Kfz/24 Std.]

Das aktuelle durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen basiert auf Hochrechnung zahlreicher einzelner Verkehrszählungen, die an verschiedenen Stellen über mehrere Jahre im Stadtgebiet vorgenommen wurden.

Da nicht überall und über einen beliebig langen Zeitraum gemessen werden kann, werden über eine komplexe Modellbildung die fehlenden Informationen über die Verkehrsströme ergänzt.

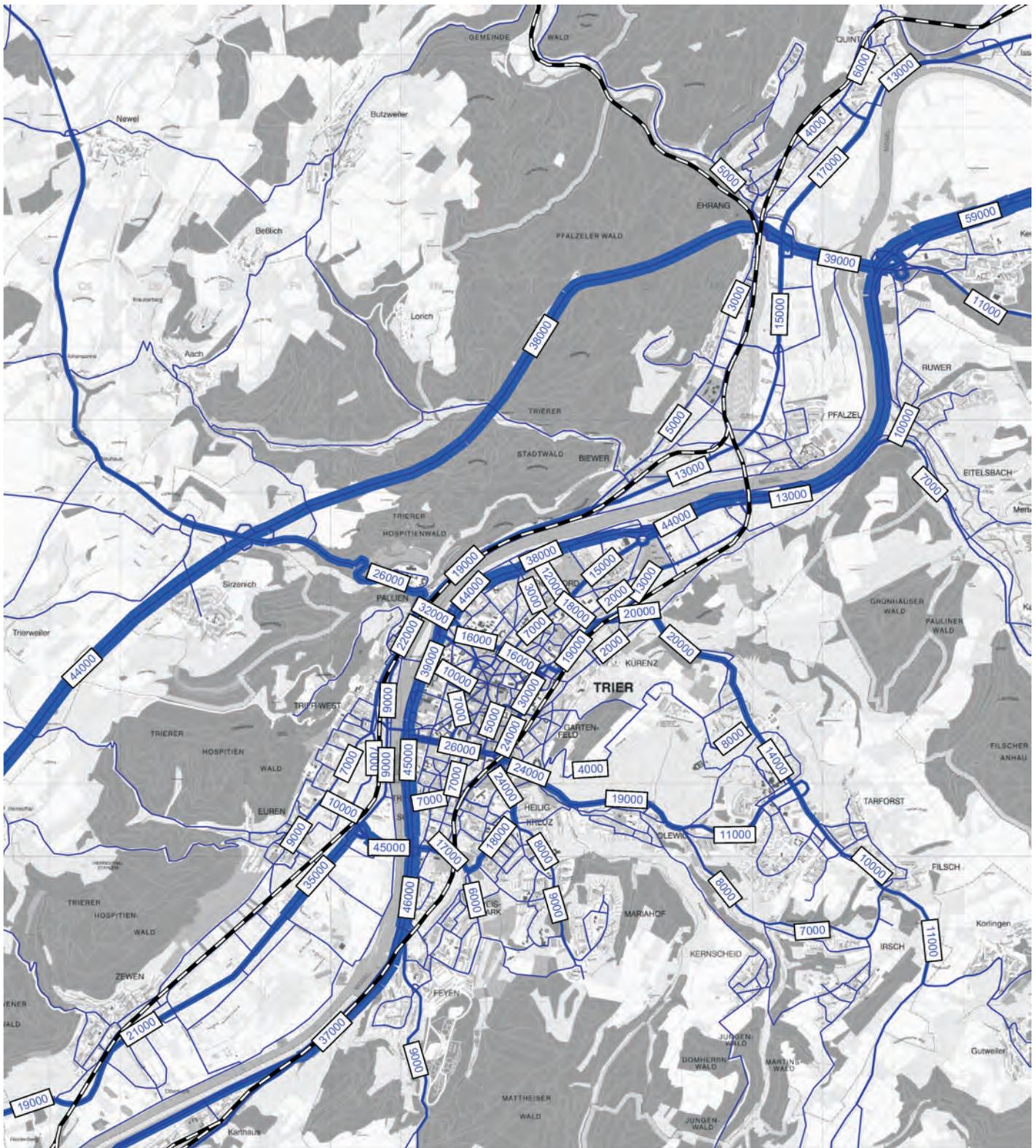


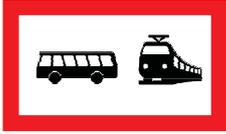
Künftiges Kfz-Verkehrsaufkommen

Prognostiziertes Kfz-Verkehrsaufkommen (Zielprognose 2025 ohne Maßnahmen Dritter)
durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV), bezogen auf den gesamten Straßenquerschnitt [Angaben in Kfz/24 Std.]

Im zukünftigen durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen sind sämtliche kommunalen Maßnahmen des Mobilitätskonzepts Trier 2025 eingerechnet. Ferner sind sämtliche räumliche Entwicklungsplanungen

wie etwa der in Aufstellung befindliche Flächennutzungsplan mit den entsprechend zu erwartenden Verkehrsmengen der geplanten Wohn-, Gewerbe-, Freizeit- Versorgungsstandorte, usw. berücksichtigt.





2025
Mobilitätskonzept Trier



Mobilitätskonzept Trier 2025

Kurzfassung

Stand:

Inhalte: Beschlussfassung des Stadtrates vom 05.02.2013
Redaktionelle Bearbeitung: 14.08.2013