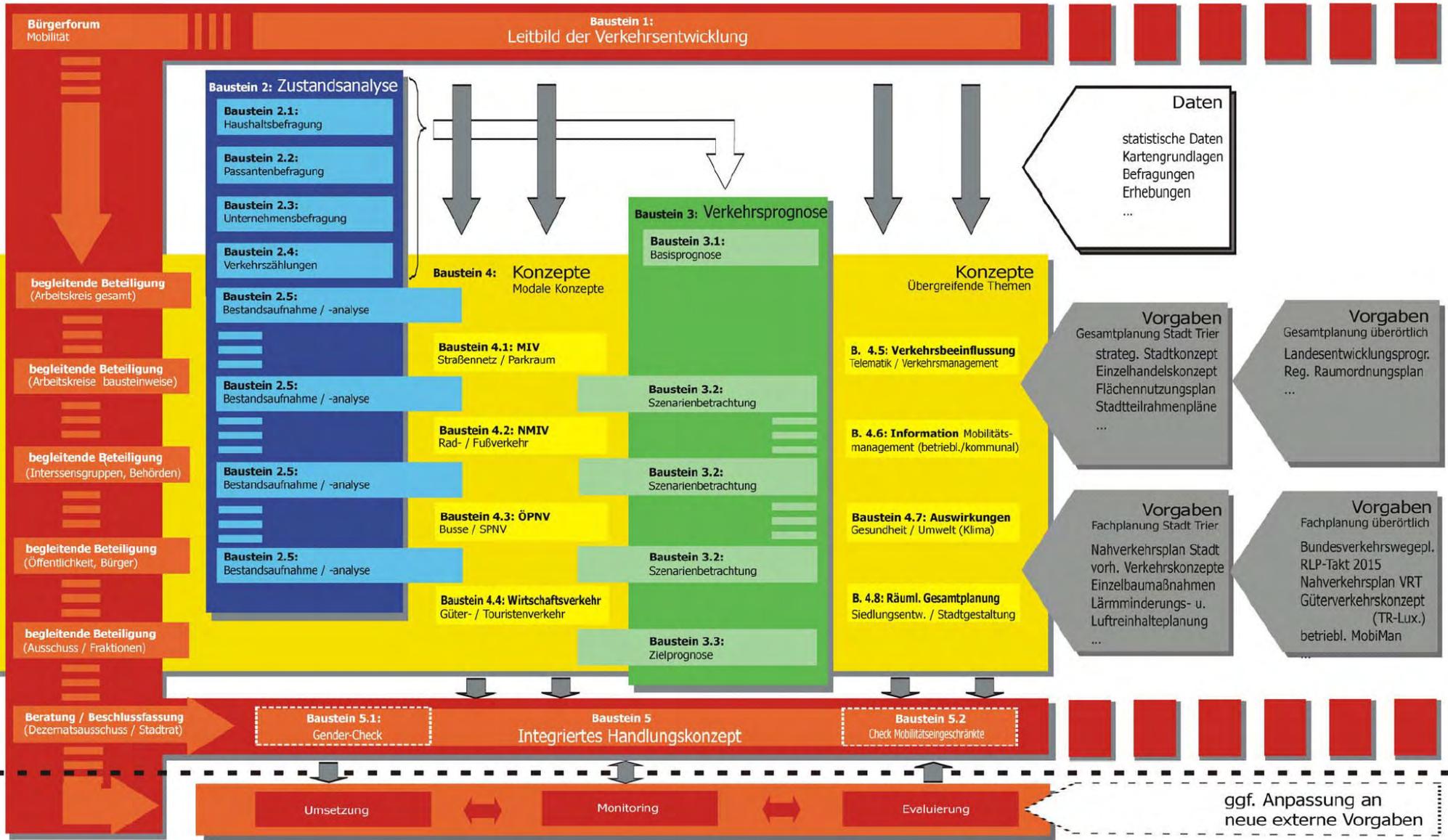


**Anlagen**



**Anlage 2.1**  
Struktur des Mobilitätskonzeptes







**Anlage 2.2**  
Kurzfassung des Mobilitätskonzeptes für die Rathauszeitung



# 2025

Mobilitätskonzept Trier 2025



## Sonderbeilage Mobilitätskonzept Bürgerbeteiligung

### August 2012

Ziele und Struktur des Mobilitätskonzepts	Nahmobilität Fuß-/Radverkehr	ÖPNV, öffentlicher Personennahverkehr	Straßennetz, motorisierter Individualverkehr	Wirtschaftsverkehr Umweltauswirkungen	Integriertes Handlungskonzept
---	------------------------------	---------------------------------------	--	---------------------------------------	-------------------------------



### Liebe Bürgerinnen und Bürger,

nach einem umfangreichen Erarbeitungsprozess kann die Stadtverwaltung Trier Ihnen heute mit dieser Sonderbeilage der Rathaus Zeitung den Entwurf des Mobilitätskonzeptes Trier 2025 vorstellen. **Das ist ein wichtiger Schritt!**

Beim Mobilitätskonzept 2025 handelt es sich um eine Rahmenplanung der Stadt Trier, die der Steuerung der weiteren Entwicklung aller Verkehrsträger in Trier in den kommenden 15 Jahren dienen soll. Die Grundlage hierzu bildet das bereits im Jahr 2006 im Rahmen eines Bürgerforums erarbeitete Leitbild „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 Verkehrs-entwicklungsplan, 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. Eine enge Verzahnung des Konzeptes besteht mit dem parallel in Aufstellung befindlichen Flächennutzungsplan, dessen Flächenausweisungen

auf die daraus resultierenden Folgen im Verkehrssektor überprüft wurden.



Bei der Broschüre, die Sie gerade in der Hand halten, handelt es sich um eine Kurzfassung des Entwurfes des Mobilitätskonzeptes. Die wichtigsten Handlungsansätze aus den einzelnen Teilbausteinen sind zusammenfassend dargestellt. Die Langfassung des Entwurfes ist über die Homepage der Stadt Trier ([www.trier.de/mobilitaetskonzept](http://www.trier.de/mobilitaetskonzept)) abrufbar und bietet zahlreiche zusätzliche Informationen.

Vorgesehen ist, dass Ende des Jahres 2012 das Konzept dem Trierer Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Allen Bürgerinnen und Bürgern geben wir mit dieser Sonderbeilage Gelegenheit, sich mit den im Konzeptentwurf enthaltenen Ideen zu be-

schäftigen und uns Ihre Meinung dazu mitzuteilen. **Ihre Meinung ist uns wichtig!**

Ihre Anregungen werden von uns aufbereitet und den politischen Entscheidungsträgern an die Hand gegeben, so dass Ihre Meinung und Ihre Anregungen bei der Entscheidungsfindung des Stadtrates einfließen.

Ich betone ausdrücklich, dass es sich zum jetzigen Zeitpunkt um einen **Entwurf** des Konzeptes handelt. Abschließende Entscheidungen der künftigen Prioritätensetzung zu den einzelnen Projekten sind noch nicht gefallen. Ich bitte Sie daher: **Machen Sie von der Möglichkeit Gebrauch, Ihre Ideen einzubringen** und teilen Sie uns Ihre konkreten Anregungen zu dem vorliegenden Entwurf bzw. zu einzelnen Projekten, die Ihnen besonders wichtig sind, mit. Wir können so gemeinsam daran arbeiten, dass unsere schöne Stadt auch in Zukunft lebenswert für alle Menschen - Bewohner und Besucher - bleibt!

Mit herzlichen Grüßen

Ihre

Simone Kaes-Torchiani



## Das Mobilitätskonzept Trier 2025

**Die aktuellen Entwicklungen in den Bereichen Demografie, Klimaschutz und öffentliche Finanzen erfordern von allen Menschen in vielen Bereichen 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 Kernhandlungsansätze erarbeitet worden. Ihre Meinung hierzu sowie weitere Anregungen zum Thema Mobilität in Trier schicken Sie bitte bis zum 24. September 2012 an: [moko@trier.de](mailto:moko@trier.de) oder Stadtplanungsamt, Stichwort Mobilitätskonzept, Rathaus, Augustinerhof, 54290 Trier.**

## Struktur und Themen des Konzeptes

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. Inzwischen wurde der Planungshorizont an den des parallel aufzustellenden Flächennutzungsplans angepasst worden und liegt auf dem Jahr 2025.

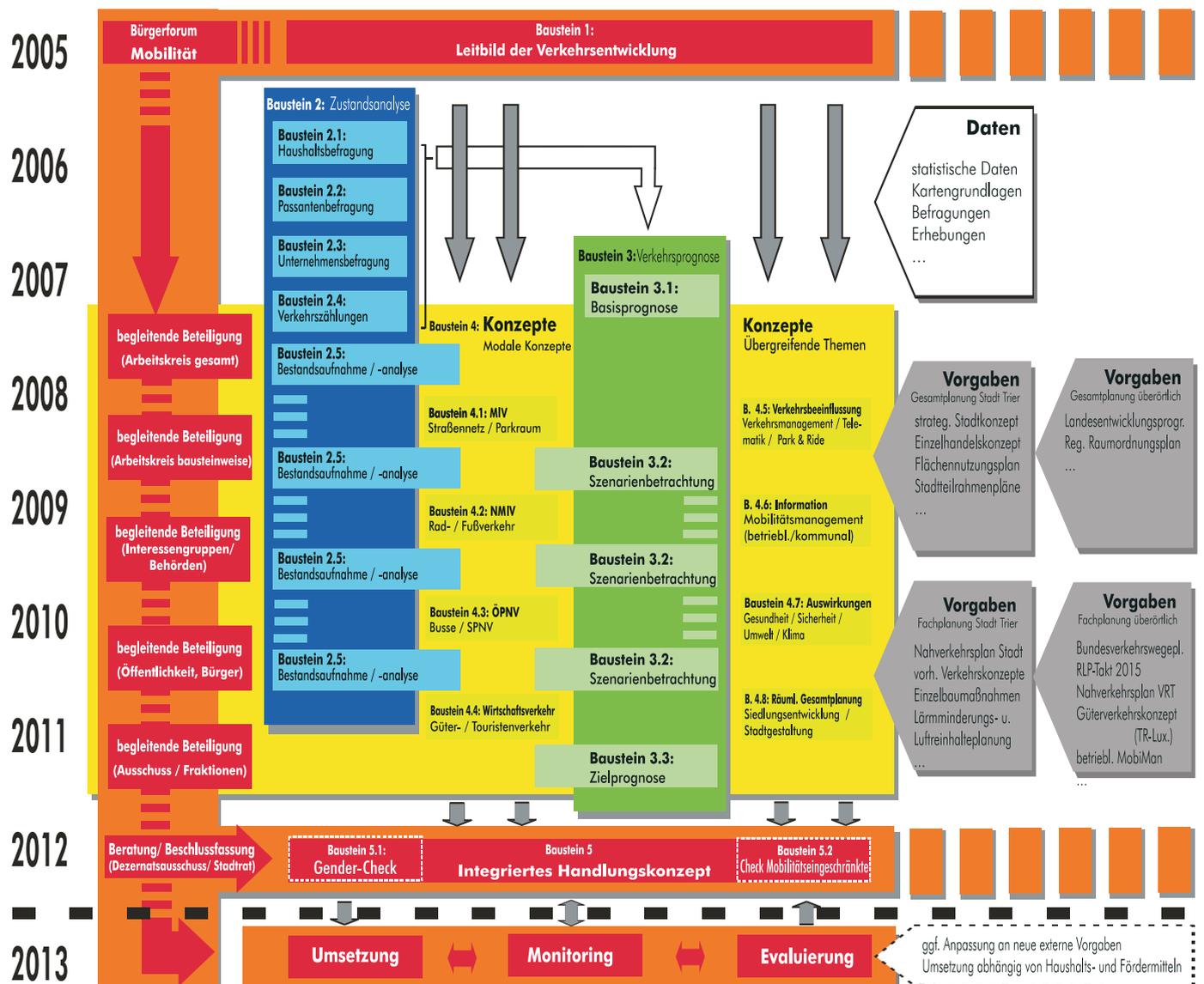
Im Sinne einer ganzheitlichen Planung von Städtebau, Verkehr und Umwelt werden im Mobilitätskonzept die Teilbereiche Fußgänger- und Radverkehr (zusammen als Nahmobilität bezeichnet) sowie Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Kfz-Verkehr in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt.

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 Touristmusverkehrs 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 sollen nach Beschlussfassung des Stadtrats als Handlungs-

rahmen der Stadt Trier für die verkehrliche und städtebauliche Planung der nächsten 10 bis 15 Jahre dienen.

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 werden. Nach Einarbeitung der in den Beteiligungsschritten eingegangenen Anregungen wird für das entsprechend angepasste Maßnahmenpaket eine Zielprognose des künftigen Verkehrsaufkommens erstellt werden, die in den Schlussbericht aufgenommen wird.



# Ziele und Struktur

Sonderbeilage | Mobilitätskonzept | Bürgerbeteiligung

Wie dem Schaubild (s. linke 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. 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 Maßnahmevorschläge werden auf den folgenden Seiten näher dargestellt. Zudem stehen weitere Informationen unter [www.trier.de/mobilitaatskonzept](http://www.trier.de/mobilitaatskonzept) bereit.

Zum jetzigen Zeitpunkt liegt der Entwurf des Mobilitätskonzeptes vor, auf dessen Basis derzeit alle relevanten Verbände und Behörden beteiligt werden. Mit der vorliegenden Broschüre erhalten die Bürgerinnen und Bürger eine zusammenfassende Darstellung der wichtigsten Inhalte des aktuellen Entwurfsstandes. Zudem wird am 23. August 2012 das Projekt allen interessierten Personen im Rahmen eines öffentlichen Erörterungstermins vorgestellt (20 Uhr im Konferenzzentrum der IHK Trier, Herzogenbuscher Str. 12). Hierbei besteht Gelegenheit, Fragen zu stellen, sowie Stellungnahmen und Ideen einzubringen. Diese können Sie auch bis zum 24. September 2012 direkt an das Stadtplanungsamt richten (Adresse vgl. Seite 1). Nach Einarbeitung der sich daraus ergebenden Änderungen und Ergänzungen ist vorgesehen, dass das gesamte Mobilitätskonzept voraussichtlich noch 2012 als Richtschnur für künftige Entscheidungen mit Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in Trier in Kraft treten wird.

## Zielsetzung des Konzeptes

**Leitbild**

**Trier 2025**  
mobil | umweltfreundlich | lebenswert

**Stärkung Umweltverbund**  
**Verbesserung Nahmobilität**

Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen  
kleine Maßnahmen - große Wirkung

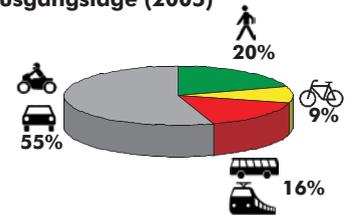
Vermeidung utopischer Megaprojekte

»»» **Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben**

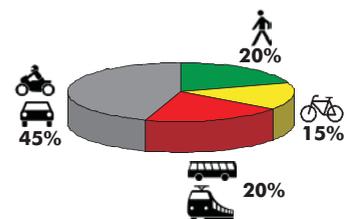
»»» Reduzierung Umweltbelastungen

**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. Vor der Fertigstellung des endgültigen Entwurfs besteht nun Gelegenheit, die vorgeschlagenen Maßnahmen zu kommentieren.

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 Arbeitskreiszustungen
laufend	Rückkopplung Ratsmitglieder mit Bürgern
2012	Bürgerbeteiligung zum vorliegenden Entwurf
2012	Behindertenbeirat Ortsbeiräte, Stadtrat

Mobilitätskonzept Trier 2025

### Mitglieder des Arbeitskreises

Beigeordnete Simone Kaes-Torchiani  
Moderator Prof. G. Kölz  
Dr. R. Huber-Erlar / S. Hofherr, 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

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. Hierzu wird ein besonderer Schwerpunkt auf den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur gelegt. Aber auch der Opti-

mierung der Fußwegebeziehungen kommt ein starkes Gewicht zu.

Sowohl für Radfahrer als auch Fußgänger sind neben dem Ausbau und der Unterhaltung der entsprechenden Wege in angemessenem Standard (Breite, Belag, Beleuchtung, Wegeführung, Einsehbarkeit 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. Während bei Fußgängern der Schwerpunkt auf den Wegen bis zu maximal 1,5 km Länge liegt, und somit erhöhte Anforderungen an Fußwege vor allem kleinräumig um größere Quell- und Zielpunkte herum zu stellen sind, ist das

Fahrrad auch auf längeren Distanzen ein adäquates Stadtverkehrsmittel für weite Personenkreise. Daher ist hierfür zusätzlich ein flächendeckendes, stadtweit zusammenhängendes, qualitativvolles Wegenetz erforderlich. Zudem bedarf es geeigneter und möglichst komfortabler sowie gut erreichbarer Abstellmöglichkeiten, die an den wichtigsten Zielpunkten entsprechend ausgebaut werden sollen.

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.

### 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 Hauptradrouten auf die Fußgängerzone treffen, installiert.  
Hinzu kommen sonstige wichtige Radverkehrsziele, wie Bahnhöfe, Schulen usw.

Stand Juli 2012

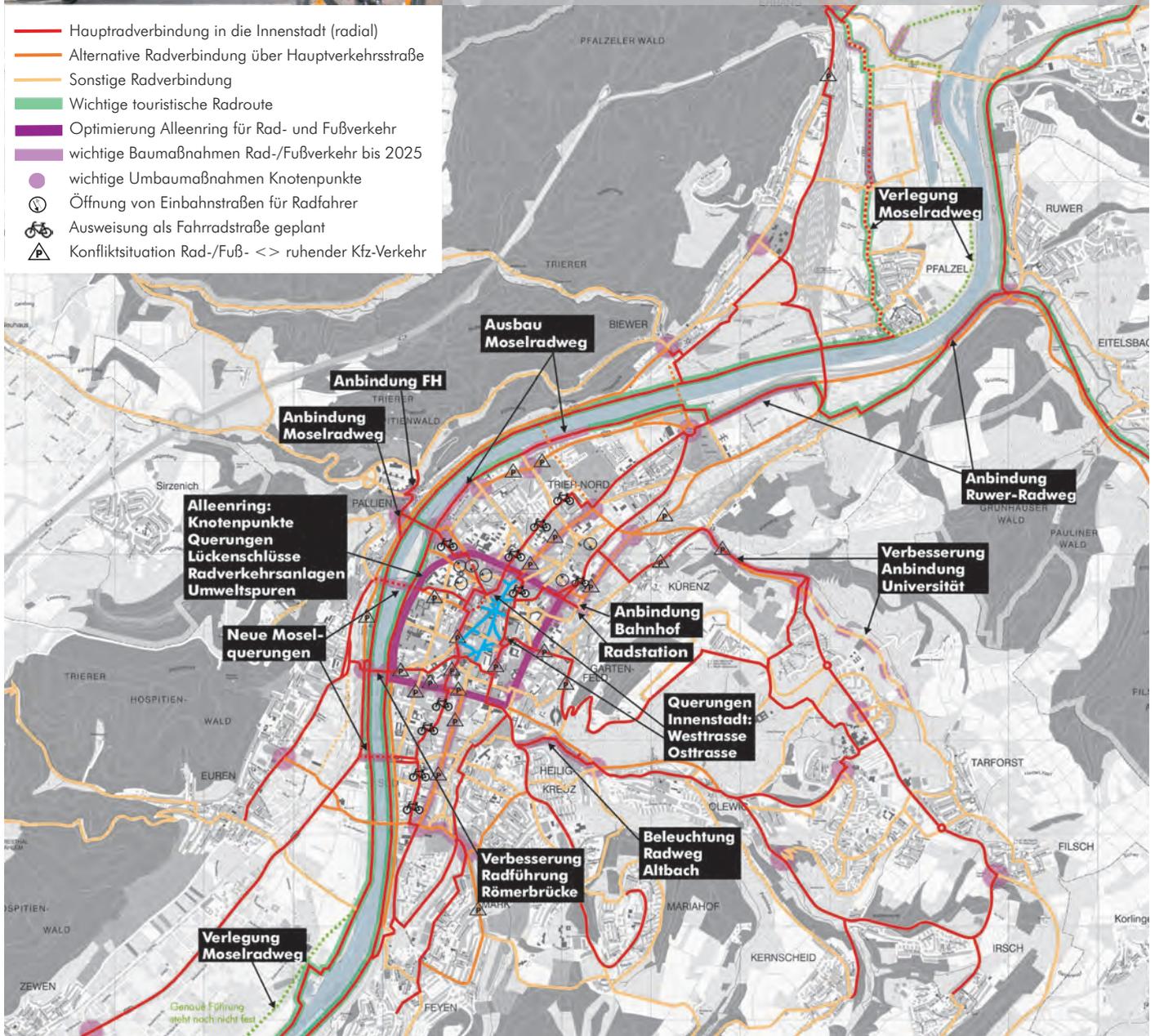




# Nahmobilität

Sonderbeilage | Mobilitätskonzept | Bürgerbeteiligung

- 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



## Kernprojekte Fuß- und Radverkehr

### Kurzfristige Maßnahmen:

- Verlängerung der Öffnungszeiten der Fußgängerzone für Radfahrer (bereits umgesetzt)
- Herstellung von Innenstadtquerungen für den Radverkehr
- Ausbau Radabstellanlagen/Bike&Ride inkl. Radstation Hbf. (in Umsetzung)
- Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Anbindung des Hauptbahnhofes an das Radverkehrsnetz
- Einrichtung von Fahrradstraßen in Trier-Nord und -Süd
- Verbesserung der Barrierefreiheit und der Radfahrqualität durch Bordsteinabsenkungen

### Mittelfristige Maßnahmen:

- Erhöhung der Fußwegesicherheit insbesondere im Umfeld von Schulen: Gehwegbreiten, Beleuchtung usw.)
- Freigabe von Busspuren für den Radverkehr / Umweltpuren
- weitere Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz und bei Gehwegen
- Reduzierung des Straßenrandparkens zugunsten von Rad- / Fußwegen
- Verbesserung Querungen Alleening, Uferstraße und an Knotenpunkten für Fuß- und Radverkehr
- Verbesserung der Anbindung von Uni und FH für Radfahrer
- Instandsetzung der Moselradwege und Anbindung an die Innenstadt

- Weiterführung Ruwer-Radweg
- Einführung eines Radverkehrsbeauftragten sowie kontinuierliche Wartung von Radinfrastruktur und Wegweisung sowie Öffentlichkeitsarbeit
- Einführung und Unterstützung umfassender Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

### Langfristige Maßnahmen:

- Bau zusätzlicher Moselquerungen
- Verlegung des Moselradweges aus dem Hafengelände (Hafenbrücke)
- Einführung eines Leihfahrradsystems
- Realisierung einer Bahnhofsqueringung
- Freistellung der Römerbrücke vom Motorisierten Individualverkehr

## Zielsetzung ÖPNV

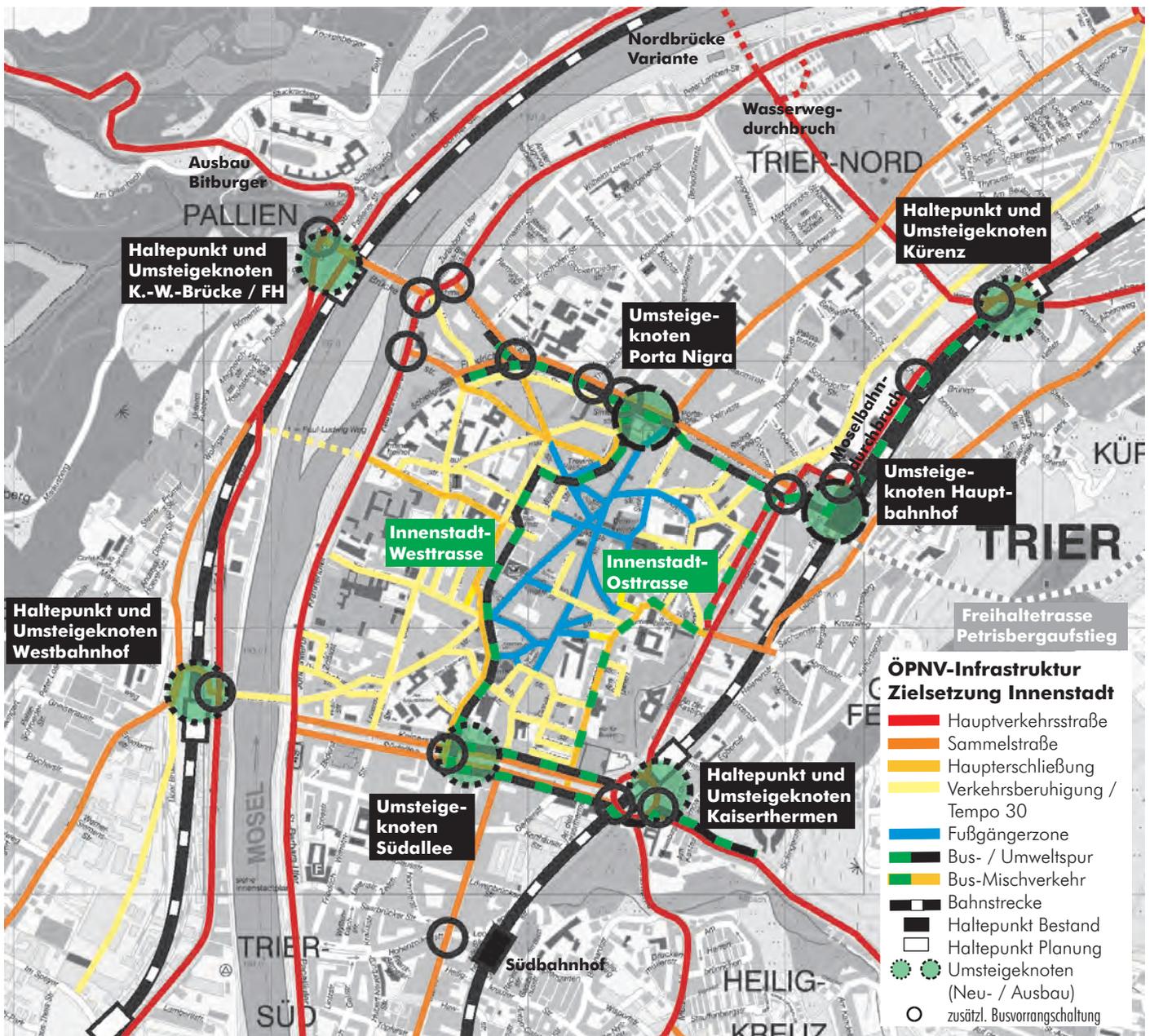
Für Personen, Standorte und Wegebeziehungen, die nicht unmittelbar von der Förderung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) profitieren, liegt ein weiterer Schwerpunkt der zukünftigen Verkehrsentwicklung im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der als Bestandteil des so genannten Umweltverbundes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

Wetterschutz usw.) und Fahrgastinformationen (im Bus und an den Haltestellen sowie im Internet usw.) erforderlich. Hierzu zählen neben Echtzeitinformationen und Hinweisen z.B. im Bereich der Fußgängerzone auf die nächstgelegene Haltestelle und die aktuellen Abfahrten 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 versorgten Berufs- und Schulpendlern auch insbesondere für Familien, Senioren und Besucher attraktive Angebote geschaffen werden.

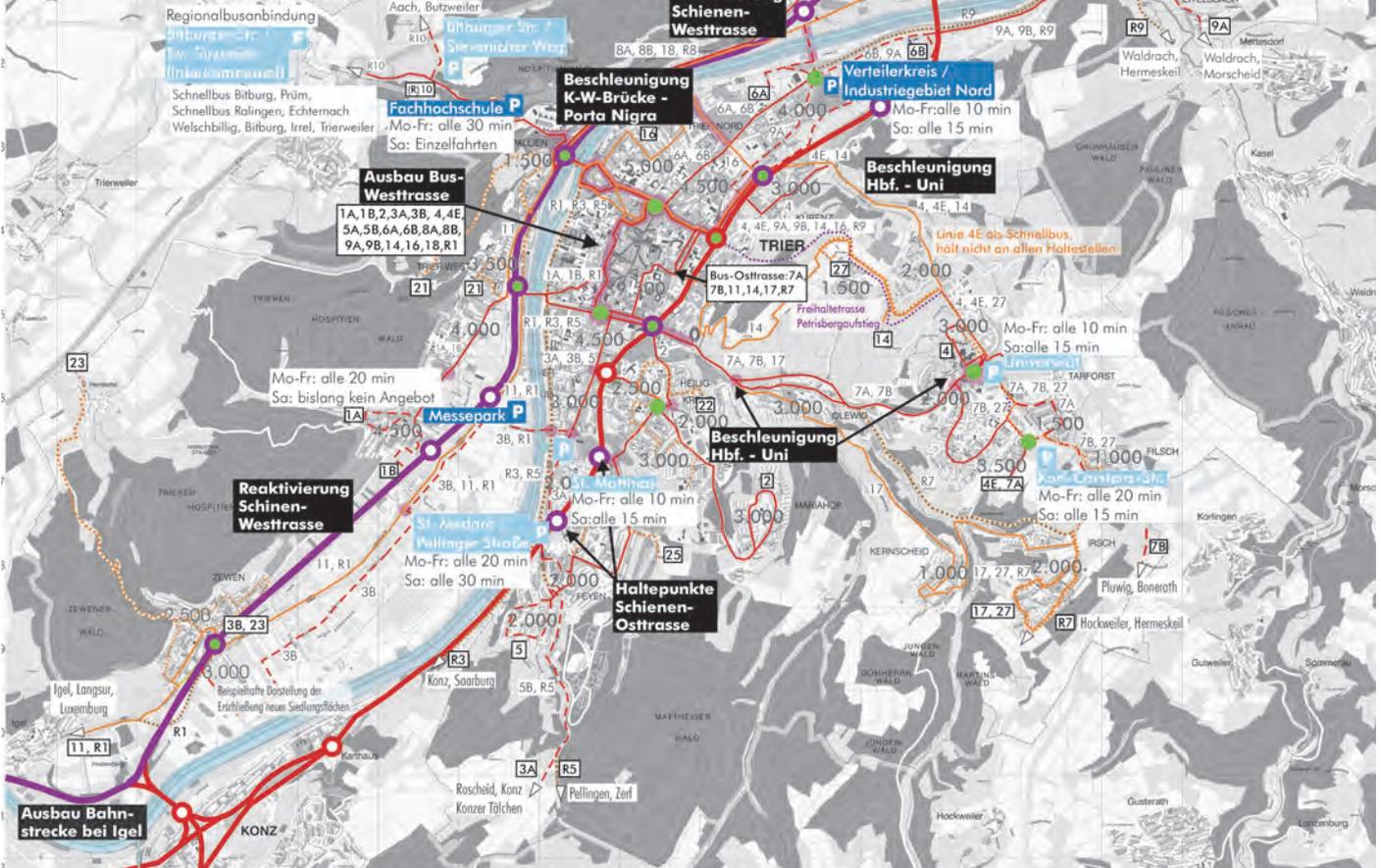
Mittelfristig wird auch ein deutlicher Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur angestrebt, was insbesondere die Projekte Regionalbahn (Ost- und

Westtrasse) und Busverbindungen zwischen Talstadt und Höhenstadtteilen angeht. Das Projekt „Petrisbergaufstieg“ (neue ÖPNV-Querachse zwischen Hauptbahnhof und Tarpforster Plateau) ist dabei 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-Verkehrs-GmbH in einer gesonderten Studie erarbeitet.





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



## Kernprojekte 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 sowie Verbindung Innenstadt - Uni (ggf. Expressbuslinien)
- barrierefreier Ausbau der am stärksten frequentierten Bushaltestellen
- Ausbau der Innenstadt-Westrasse (Porta Nigra - Treviris - Nikolaus-Koch-Platz - Südallee)

### Mittelfristige Maßnahmen:

- Abstimmung der Busabfahrzeiten am Hbf. auf den Schienentaktfahrplan 2015
- Neubau des Schienenhaltepunktes Ehrhang-Hafenstraße
- Weitere Bus-Beschleunigungsmaßnahmen (Vorrangschaltungen, Busspuren)
- Optimierung der Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Ausweitung der Park&Ride- und Bike&Ride-Angebote
- Reaktivierung der Schienen-Westrasse für den Personenverkehr (SPNV-Nord)
- Optimierung der Umsteigeknoten Porta Nigra und Südallee
- sukzessive Verbesserung der Haltestellen- und Fahrzeugausstattung (Barrierefreiheit, Beleuchtung, Informationsange-

bote an Haltestellen / im Bus, Wetter-schutz, Wegweisung zur Haltestelle...)

- Entwicklung neuer Tarifangebote / Begrenzung von Tarifierhöhungen (VRT)
- Optimierung Info-Angebote VRT
- Verbesserung der Anbindung bislang unterversorgter Stadtbereiche
- Verbesserung der Anbindung der größeren Umlandgemeinden im Busnetz (Prüfung Durchbindung Regionalbusse als Schnellbusse im Stadtgebiet im Rahmen des regionalen ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz-Nord)

### Langfristige Maßnahmen:

- Umsetzung des Regionalbahnkonzeptes (Schienen-Osttrasse)
- ggf. Neubau Petrisbergaufstieg

## 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 Betriebsbefragung. 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.) eingeflossen. 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 Zurmaier 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.

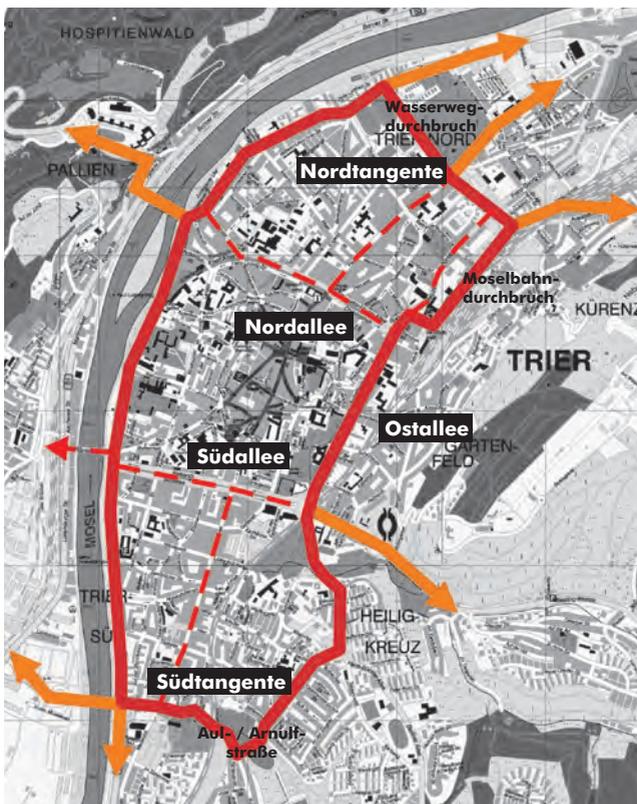


Abbildung oben: Konzept des neuen Tangentenrings und Lage der wichtigsten Anschlussstraßen.

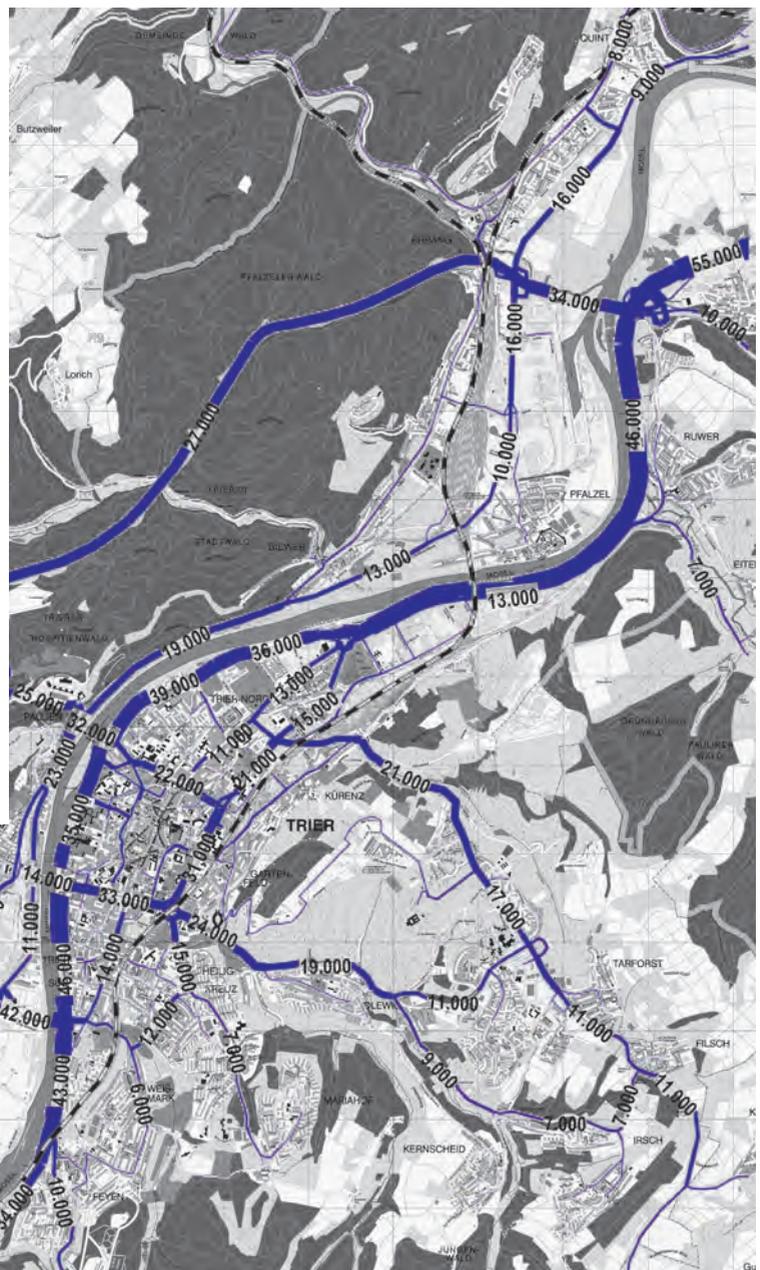


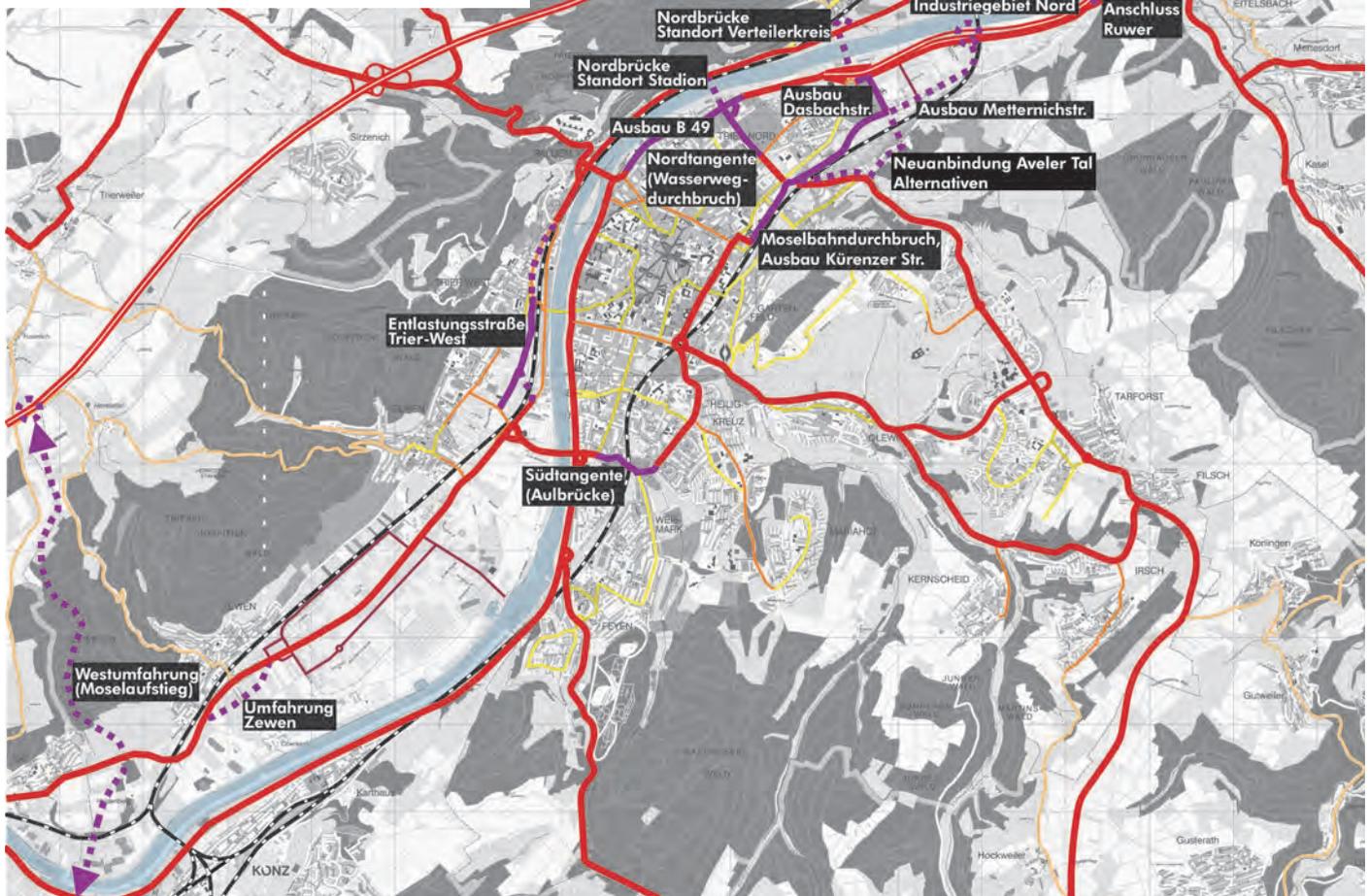
Abbildung rechts: Analyse des Straßenverkehrsaufkommens 2012: Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden); Basis: Zählungen zwischen 2005 und 2012 sowie Computermodellierung.

# Straßennetz

Sonderbeilage | Mobilitätskonzept | Bürgerbeteiligung

- Wichtige Hauptverkehrsstraße 2025
- Nachgeordnete Hauptverkehrsstraße 2025
- Sammelstraße (Geschäftsstraße)
- Sammelstraße (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



## Kernprojekte Straßennetz / Kfz-Verkehr

### Kurzfristige Maßnahmen:

- Ausbau Bitburger Straße (laufend)
- Bau der Ortsumgehung Ehrang
- Optimierung Verkehrsabläufe Kaiser-Wilhelm-Brücke - Porta Nigra
- Realisierung des Moselbahndurchbruchs inkl. Ausbau Kürenzer Straße (neue L 145 / mit Bustrasse)
- Bestandsausbau von Hauptverkehrsstraßen, wie z.B. Loebstraße, Zurmainer Straße, Berliner Allee, Auf der Weismark, Neubau Pfeiffersbrücke ... (im Plan nicht dargestellt)

### Mittelfristige Maßnahmen:

- Schaffung eines erweiterten Tangentenrings (insbesondere Wasserweg-durchbruch und Ausbau Aulstraße) /

- Entlastung von Nord- und Südallee
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs in Bereichen mit erhöhtem Bewohnerparkdruck im öffentlichen Straßenraum (Quartiersstellplätze; Beseitigung von Gehwegparken, Freistellung von Plätzen)
- Neuordnung des Verkehrsnetzes Trier-West (Bau einer zusätzlichen Entlastungsstraße)
- Weiterführung der Ortsumfahrung Ehrang bis zur B 53
- Ausbau Biewerbachtalbrücke (A 64)
- Erhöhung der Umfeldverträglichkeit im Bereich von Wohngebieten an Hauptverkehrsstraßen
- Beschränkung des Altstadtstraßennetzes auf Zufahrt für Lieferverkehr

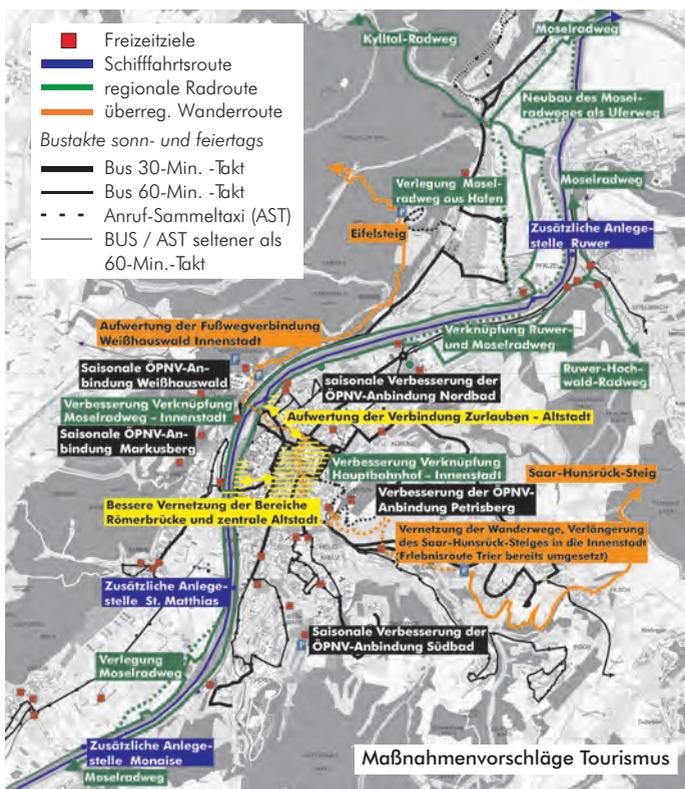
- und Bewohner / zu Parkhäusern
- umfeldverträglicher Rückbau ehemaliger Ortsdurchfahrtsstraßen

### Langfristige Maßnahmen:

- Neubau Autobahnanschlussstelle Trier-Nord / Ruwer (Bund) inklusive Verbindung Metternichstraße
- Realisierung Moselaufstieg (Bund)
- Realisierung von Ortsumfahrungen (Kürenz, Zewen)
- Weitere Ausbaumaßnahmen auf der Nordumfahrung (A 64, B 52, A 602)
- Bau einer neuen Nordbrücke (Höhe Verteilerkreis oder Höhe Stadion)
- Optimierung des Verkehrsflusses auf der östlichen Uferstraße
- Autofreie Römerbrücke

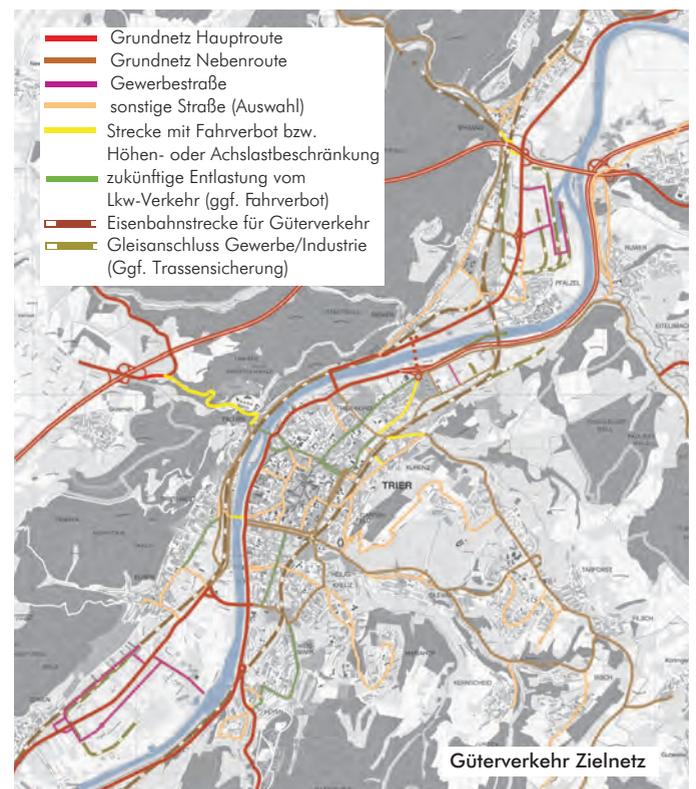
## Tourismus

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. Hier spielen vor allem die Weiterentwicklung des Parkleit- und des Hotelleitsystems eine wichtige Rolle. Bei Besuchern aus der Region und aus Luxemburg soll dagegen der Anteil des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden. Die Mobilität der Besucher vor Ort sollte möglichst autofrei gestaltet werden, um störende Auswirkungen des Binnenverkehrs der Touristen zu minimieren. Neben Verbindungen innerhalb der Stadt sollten auch von Trier ausgehende Ausflüge in die Region in stärkerem Maße mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Entsprechend 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 eine Verdichtung des Busangebotes an Sonntagen anzustreben und das Informationsangebot zu verbessern.



## 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. Hierzu gehören z.B. das grenzüberschreitende Güterverkehrskonzept Trier - Luxemburg, das Standortkonzept Logistik Rheinland-Pfalz / TriLux sowie die Wirtschaftsverkehrsanalyse zur Stadtlogistik in Trier. 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 Schwerververkehrs 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 verbliebene Schieneninfrastruktur (Weststrecke, Gleisanschlüsse Industriegebiete) soll durch geeignete Maßnahmen gesichert werden.



## Kernprojekte Tourismus / Güterverkehr

### Tourismus

- Fortentwicklung Reisebuskonzept, Park- u. Hotelleitsystem
  - Ausbau Infrastruktur 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 Moselradweg, Anbindung Hauptbahnhof, Fahrradverleihsystem, Radabstellanlagen, Aufenthaltsqualität Altstadtstraßen und Plätze, Anbindung Ruwerradweg, Unterhaltung, Wegweisung,

weiterer Ausbau des Busangebotes, Nachtbus, Regiolinienkonzept und Rheinland-Pfalz-Takt 2015, Tarifangebote, Wegeleitsystem, dynamische Fahrgastinformation, Regionalbahnkonzept (Hauptstrecke und Westtrasse), Ausbau Bitburger Straße, Umgestaltung des Alleinrings usw.

### Güterverkehr:

- Bündelung des Schwerververkehrs auf dem Vorrangstraßennetz
- Sicherung der Schieneninfrastruktur
- Sicherung Hafen / GVZ / Ausbau Moselschleusen
- Umsetzung der oben genannten Teilkonzepte

# Weitere Themen

Sonderbeilage | Mobilitätskonzept | Bürgerbeteiligung

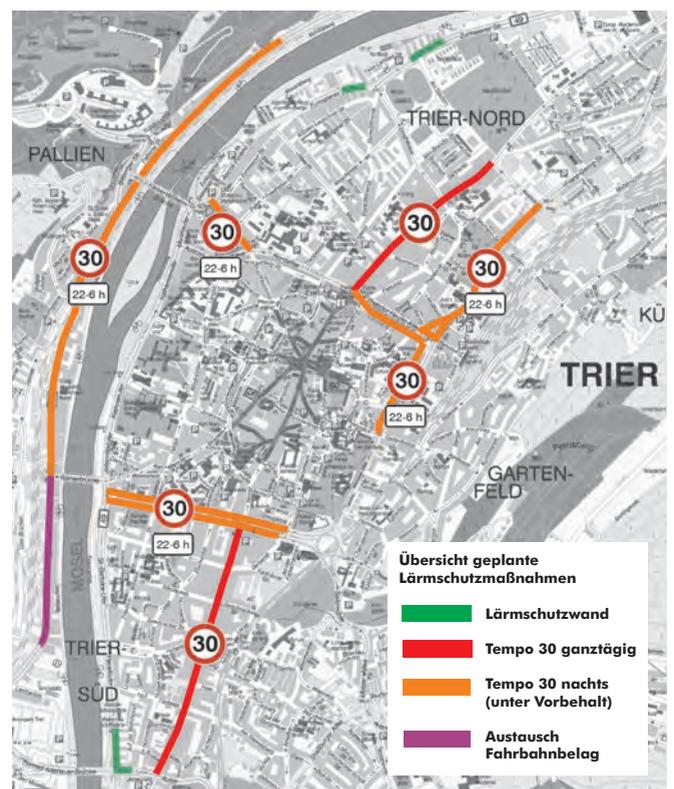
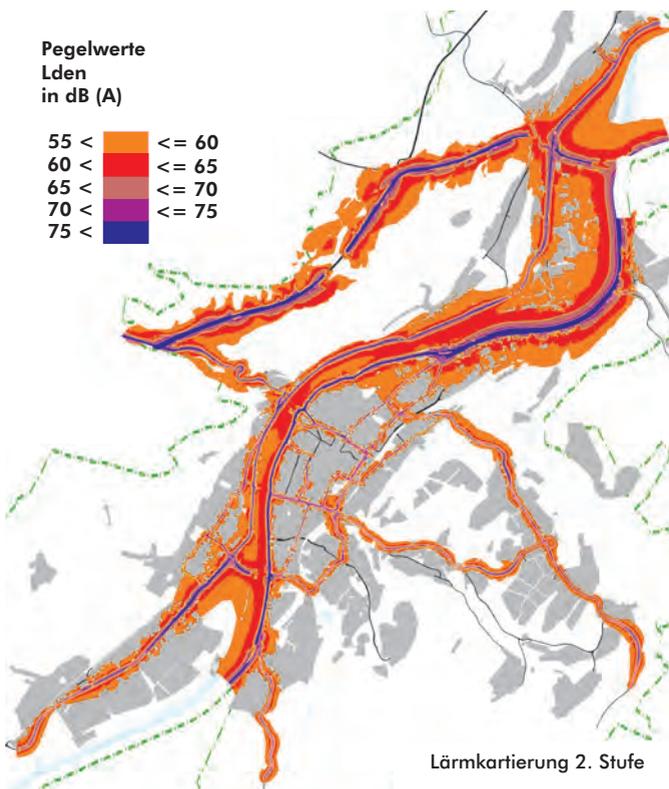
## Umweltauswirkungen

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-Umgebungslärmkartierung 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 3 Mio. Kfz/ Jahr (8.200 Kfz/Tag) berücksichtigt wurden (vgl. Karte unten links; s. auch [www.trier.de](http://www.trier.de) > Lärmkartierung). Die auf Grundlage der ersten Stufe der Lärmkartierung definierten Maßnahmen sind in der unten rechts ersichtlichen Karte zusammenfassend dargestellt (auf dem Ausschnitt fehlt die

Maßnahme Tempo 30 nachts auf der B 49 in Zewen). Diese Maßnahmen sollen Bestandteil des Mobilitätskonzeptes werden. Allerdings besteht bezüglich der Geschwindigkeitsbeschränkungen noch Prüfbedarf hinsichtlich möglicher negativer Auswirkungen auf andere Straßenabschnitte (Verdrängungseffekte). 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 Rathauszeitung veröffentlicht.



## Kernprojekte zu sonstigen Themen

### Verkehrsbeeinflussung

- Koordinierung von Signalanlagen (z.B. Zurmaier Str., Luxemburger Str.)
- Busvorrangschaltungen (v.a. Achse K.-W.-Brücke - Porta Nigra, zwischen Talstadt und Plateau sowie Innenstadt)
- Verkürzung der Wartezeit für Fußgänger und Radfahrer an Ampeln
- Verkehrsabhängige Ampelschaltungen
- Optimierung Parkleitsystem / Informations- und Leitsysteme)
- Park&Ride / Fahrradmitnahme im Bus

### Mobilitätsmanagement

- Förderung von Fahrgemeinschaften
- Ausbau Jobticketangebot
- Förderung von Dienstfahrrädern
- Aktion fahrradfreundlichster Betrieb
- Car-Sharing, auch betrieblich
- kooperative Schulwegplanung
- "Walking-Bus"-Projekte (zu Fuß zur Schule)
- Mobilitätsbildung und -information
- Leihfahrradsystem / Fahrradstation
- Neubürgermarketing Umweltverbund
- Mobilitätszentrale / Mitfahrerbörse

### Räumliche Gesamtplanung

- Verkehrsvermeidung durch nachhaltige Siedlungsentwicklung (FNP)
- Bewahrung / Schaffung von Infrastruktur in den Stadtteilen / Stadtteilzentren / Arbeitsplatzschwerpunkten
- Förderung autoreduzierten Wohnens
- Gestaltung des Wohnumfeldes auch in älteren Quartieren
- Aufwertung von Straßen und Plätzen auch in der Altstadt
- Integration von Behinderten / Familien

# 2025

Mobilitätskonzept Trier 2025



# Integriertes Handlungskonzept

Mobilitätskonzept | Bürgerbeteiligung



Im integrierten Handlungskonzept werden die zuvor für die einzelnen Verkehrsträger einzeln dargestellten Maßnahmen zusammengefasst und auf einander abgestimmt. Die Langfassung des Berichtes zum Mobilitätskonzept enthält eine Liste mit knapp 100 Einzelmaßnahmen. Auf die entsprechende Nummerierung beziehen sich die Zahlen auf dieser Seite.

- |  |  |
|--|--|
| <b>2</b> Neue Autobahnanschlussstelle  | <b>17</b> Nordbrücke (Alternativstandorte)         |
| <b>4</b> Moselbahndurchbruch (neue L 145) im Rahmen des neuen Tangentenrings inklusive Busbeschleunigung               | <b>18</b> Ausbau Dasbachstraße                     |
| <b>5</b> Ausbau und städtebauliche Integration Moseluferstraße / Lärmschutz  | <b>19</b> Nordtangente (Wasserwegdurchbruch)       |
| <b>6 11</b> Ausbau Einfallstraßen / Busbeschleunigung / ggf. Pförtnerrampeln   | <b>20</b> Neuanbindung Aveler Tal (Alternativen)   |
| <b>8</b> Umgestaltung alte B 53  | <b>21 22</b> Gestaltung / Bustrasse / Radführung   |
| <b>9</b> Entlastungsstraße Trier-West  | <b>23 26</b> Umbau Alleinring / Bus-/Radführung    |
| <b>12 13</b> Optimierung Achse K-W-Brücke - Hbf. Busbeschleunigung / Fahrstreifenverflechtung / Radführung / Querungen | <b>27 30</b> Ausbau Innenstadt-Trassen (Rad / Bus) |
| <b>14 32</b> Gestaltung Paulin- / Saarstraße (T30)   | <b>28 29</b> Anbindung Mosel / Platzgestaltung     |
| <b>15 36</b> Radachsen Trier-Nord / Trier-Süd  | <b>31</b> Verkehrsführung Römerbrücke              |
| <b>16 56</b> Gestaltung Umfeld Hbf. / Radstation   | <b>33</b> Südtangente (Aulstraße / Arnulfstraße)   |
|  | <b>52 53</b> Neue Moselstege                       |
|  | <b>54</b> Ausbau Moselradweg                       |
|  | <b>60</b> Freihaltetrasse Petrisbergaufstieg       |
|  | <b>62 25</b> neue Haltepunkte / Umfeldgestaltung   |
|  | <b>63</b> Reaktivierung Westtrasse (SPNV)          |

## Impressum

**Sonderveröffentlichung der Stadt Trier zur Bürgerbeteiligung zum Mobilitätskonzept Trier 2025**

**Herausgeber:** Stadt Trier, Stadtplanungsamt, Rathaus, Am Augustinerhof, 54290 Trier; Postfach 3470, 54224 Trier; Telefon 0651/718-1619, Telefax: 0651/718-1618

**Internet:** [www.trier.de](http://www.trier.de)

**E-Mail:** Stellungnahmen zum Mobilitätskonzept: [moko@trier.de](mailto:moko@trier.de); allgemeine E-Mail-Adresse: [stadtplanungsamt@trier.de](mailto:stadtplanungsamt@trier.de)

**Verantwortlich:** Wilko Kannenberg (Redaktionsleitung)

**Redaktion:** Stephanie Motruk, Jonas Klöpfer. Mit freundlicher Unterstützung des Amtes für Presse und Kommunikation.

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

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

**Fotos:** Wilko Kannenberg

**Druck und Vertrieb:** Verlag+Druck Linus-Wittich KG, Europaallee 2, 54343 Föhren, Telefon 06502/9147-0

**Auflage:** 57.500 Exemplare

**Anlage 3.1**  
Einwohnerverteilung Stadt Trier und Umgebung



Gemeinde / Stadtteil	EW 2010	Verbindung nach Trier	Bahnhof
<b>Stadt Trier</b>	<b>105.000</b>		
<i>Trier Nord</i>	<i>13.400</i>		
<i>Mitte-Gartenfeld</i>	<i>12.000</i>		X
<i>Trier Süd</i>	<i>9.100</i>		X
<i>Kürenz</i>	<i>8.800</i>		
<i>Ehrang</i>	<i>7.500</i>		X
<i>Trier West / Pallien</i>	<i>7.000</i>		(x)
<i>Heiligkreuz</i>	<i>6.700</i>		
<i>Tarforst</i>	<i>6.600</i>		
<i>Feyen-Weismark</i>	<i>5.700</i>		
<i>Euren</i>	<i>4.200</i>		(x)
<i>Zewen</i>	<i>3.600</i>		(x)
<i>Pfalzel</i>	<i>3.500</i>		X
<i>Olewig</i>	<i>3.100</i>		
<i>Mariahof</i>	<i>3.100</i>		
<i>Ruwer, Eitelsbach</i>	<i>3.100</i>		
<i>Irsch</i>	<i>2.400</i>		
<i>Biewer</i>	<i>1.900</i>		(x)
<i>Quint</i>	<i>1.700</i>		X
<i>Kernscheid</i>	<i>1.000</i>		
<i>Filsch</i>	<i>800</i>		
<b>Umlandgemeinden</b>			
<b>VG Konz</b>	<b>31.100</b>		
<i>Stadt Konz</i>	<i>17.900</i>	<i>B51 Süd / B268</i>	X
<i>Tawern</i>	<i>2.600</i>	<i>B51 Süd</i>	
<i>Wasserliesch</i>	<i>2.200</i>	<i>B51 Süd</i>	X
<i>Nittel</i>	<i>2.200</i>	<i>B51 Süd</i>	X
<i>Wiltingen</i>	<i>1.400</i>	<i>B51 Süd</i>	X
<i>Pellingen</i>	<i>1.000</i>	<i>B268</i>	
<i>Oberbillig</i>	<i>1.000</i>	<i>B51 Süd</i>	X
<i>Wellen</i>	<i>800</i>	<i>B51 Süd</i>	X
<i>Temfels</i>	<i>700</i>	<i>B51 Süd</i>	X
<i>Kanzem</i>	<i>600</i>	<i>B51 Süd</i>	X
<i>Wawern</i>	<i>600</i>	<i>B51 Süd</i>	
<i>Onsdorf</i>	<i>100</i>	<i>B51 Süd</i>	

<b>VG Schweich</b>	<b>25.100</b>		
<i>Stadt Schweich</i>	<i>6.600</i>	<i>A602 / B53</i>	<i>X</i>
<i>Föhren</i>	<i>2.700</i>	<i>A602 / B53</i>	<i>X</i>
<i>Kenn</i>	<i>2.600</i>	<i>A602</i>	
<i>Fell</i>	<i>2.400</i>	<i>B52</i>	
<i>Mehring</i>	<i>2.200</i>	<i>A602</i>	
<i>Leiwen</i>	<i>1.500</i>	<i>A602</i>	
<i>Longuich</i>	<i>1.300</i>	<i>A602</i>	
<i>Riol</i>	<i>1.200</i>	<i>A602</i>	
<i>Klüsserath</i>	<i>1.100</i>	<i>A602</i>	
<i>Bekond</i>	<i>800</i>	<i>A602</i>	
<i>Detzem</i>	<i>600</i>	<i>A602</i>	
<i>Ensch</i>	<i>500</i>	<i>A602</i>	
<i>Pölich</i>	<i>400</i>	<i>A602</i>	
<i>Naurath (Eifel)</i>	<i>400</i>	<i>A602 / B53</i>	
<i>Schleich</i>	<i>200</i>	<i>A602</i>	
<i>Thörnich</i>	<i>200</i>	<i>A602</i>	
<i>Longen</i>	<i>100</i>	<i>A602</i>	
<b>VG Trier Land</b>	<b>21.500</b>		
<i>Trierweiler</i>	<i>3.600</i>	<i>B51 Nord</i>	
<i>Newel</i>	<i>2.900</i>	<i>B51 Nord</i>	
<i>Zemmer</i>	<i>2.800</i>	<i>B422 / L46</i>	<i>X</i>
<i>Welschbillig</i>	<i>2.600</i>	<i>B51 Nord</i>	
<i>Kordel</i>	<i>2.100</i>	<i>B422</i>	<i>X</i>
<i>Ralingen</i>	<i>2.100</i>	<i>B51 Nord</i>	
<i>Igel</i>	<i>2.000</i>	<i>B49</i>	<i>X</i>
<i>Langsur</i>	<i>1.600</i>	<i>B49</i>	
<i>Aach</i>	<i>1.100</i>	<i>B51 Nord</i>	
<i>Franzenheim</i>	<i>400</i>	<i>B268</i>	
<i>Hockweiler</i>	<i>300</i>	<i>L143</i>	
<b>VG Ruwer</b>	<b>18.000</b>		
<i>Osburg</i>	<i>2.400</i>	<i>B52</i>	
<i>Waldrach</i>	<i>2.000</i>	<i>L149</i>	
<i>Gusterath</i>	<i>1.900</i>	<i>L143</i>	
<i>Mertesdorf</i>	<i>1.700</i>	<i>L149</i>	
<i>Pluwig</i>	<i>1.400</i>	<i>L143</i>	
<i>Kasel</i>	<i>1.200</i>	<i>L149</i>	
<i>Thomm</i>	<i>1.100</i>	<i>B52</i>	
<i>Morscheid</i>	<i>1.000</i>	<i>L149</i>	

<i>Korlingen</i>	800	L143	
<i>Farschweiler</i>	800	B52	
<i>Schöndorf</i>	800	L143	
<i>Gutweiler</i>	600	L143	
<i>Lorscheid</i>	600	B52	
<i>Riveris</i>	400	L149	
<i>Holzerath</i>	400	L143	
<i>Herl</i>	300	B52	
<i>Bonerath</i>	300	L143	
<i>Ollmuth</i>	200	L143	
<i>Hinzenburg</i>	100	L143	
<b>Sonstige Region Trier + Luxemburg</b>			
<b>Landkreis Bernkastel-Wittlich</b>	<b>111.500</b>		
<i>VG Bernkastel-Kues</i>	22.600	A602	
<i>VG Wittlich Land</i>	21.700	A602 / L46	X
<i>Stadt Wittlich</i>	17.800	A602	X
<i>Morbach</i>	10.800	A602	
<i>VG Traben-Trarbach</i>	9.300	A602	X
<i>VG Kröv-Bausendorf</i>	8.700	A602	X
<i>VG Manderscheid</i>	7.600	A602 / L46	
<i>VG Thalfang am Erbeskopf</i>	7.300	A602	
<i>VG Neumagen-Dhron</i>	5.700	A602	
<b>Eifelkreis Bitburg-Prüm</b>	<b>94.400</b>		
<i>VG Prüm</i>	21.600	B51 Nord	
<i>VG Bitburg Land</i>	16.700	B51 Nord	X
<i>Stadt Bitburg</i>	12.700	B51 Nord	X
<i>VG Arzfeld</i>	9.700	B51 Nord	
<i>VG Neuerburg</i>	9.600	B51 Nord	
<i>VG Irrel</i>	8.700	B51 Nord	
<i>VG Speicher</i>	7.900	B51 Nord / L46	X
<i>VG Kyllburg</i>	7.800	B51 Nord / L46	X
<b>Landkreis Trier-Saarburg (Südteil)</b>	<b>45.800</b>		
<i>VG Saarburg</i>	21.700	B51 Süd / B 268	X
<i>VG Hermeskeil</i>	14.600	A602 / B52	
<i>VG Kell am See</i>	9.500	B268 / L143	

Großherzogtum Luxemburg (Ost)	40.700		
<i>Canton Luxemburg</i>	<i>147.000</i>	<i>A64</i>	<i>X</i>
<i>Canton Diekirch</i>	<i>28.800</i>	<i>B51 Nord</i>	<i>X</i>
<i>Canton Mersch</i>	<i>26.200</i>	<i>A64</i>	<i>X</i>
<i>Canton Grevenmacher</i>	<i>24.700</i>	<i>A64 / B49</i>	<i>X</i>
<i>Canton Echternach</i>	<i>16.000</i>	<i>B51 Nord</i>	

**Anlage 4.1**  
Leitbild zum Mobilitätskonzept



## **Trier 2020 – mobil, umweltfreundlich, lebenswert!**



Ein Leitbild zum Mobilitätskonzept Trier 2020

### **Bearbeitung:**

**Stadtverwaltung Trier**  
Arbeitsgruppe VEP

### **Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Forschung; Dortmund**

Dr.-Ing. Michael Frehn  
Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe  
Dipl.-Ing. Axel Beyer  
(Moderation und Dokumentation)

## Vorbemerkung

Die Stadt Trier stellt derzeit das Mobilitätskonzept Trier 2020 auf. Ein zentraler Baustein des Mobilitätskonzeptes wird das Leitbild sein, das als zukünftiger verkehrspolitischer Handlungsrahmen, die Ziele und Leitlinien der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung der Stadt Trier aufzeigen soll. Dazu wurde im Juni 2006 mit rund 40 Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertreterinnen und Vertreter der Ortsbeiräte ein Bürgerforum durchgeführt. Hierbei wurden ergebnisoffen Ziele, Grundsätze und Handlungsfelder zur zukünftigen Verkehrsentwicklung diskutiert (die Ergebnisse des Bürgerforums sind im Anhang dokumentiert).

Die Verwaltung hat mit Unterstützung des Gutachters sowie unter Berücksichtigung fachlicher Belange und Einschätzungen folgendes Leitbild entwickelt.

# Leitbild zum Verkehrsentwicklungsplan Trier 2020 – mobil, umweltfreundlich, lebenswert!

Das folgende Leitbild für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Trier ist auf der Basis eines Bürgerforums im Juni 2006 entstanden, zu dem neben Vertretern der Ortsbeiräte auch zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger eingeladen waren (siehe Protokoll im Anhang). Aufbauend auf den Diskussionen im Bürgerforum wurde zusammen mit den fachplanerischen Einschätzungen der Verwaltung das nachfolgende Zielkonzept für die zukünftige Ausrichtung des Verkehrs in Trier entwickelt. Die zusammenfassende Grundphilosophie für zukünftige Entwicklung des Verkehrs in Trier wird geprägt vom folgenden Leitsatz:

## Trier 2020 – mobil, umweltfreundlich, lebenswert!

Drei Oberziele konkretisieren diese Zielaussage:

- Stärkung des Umweltverbundes (Kapitel 1)
- Umweltverträgliche Gestaltung des unvermeidbaren Verkehrsaufkommens (Kapitel 2)
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement zur Optimierung und Bewusstseinsbildung (Kapitel 3)

Die weiteren Handlungsziele konkretisieren diese Oberziele. Abbildung 1 verdeutlicht die Grundstruktur des Leitbildes:

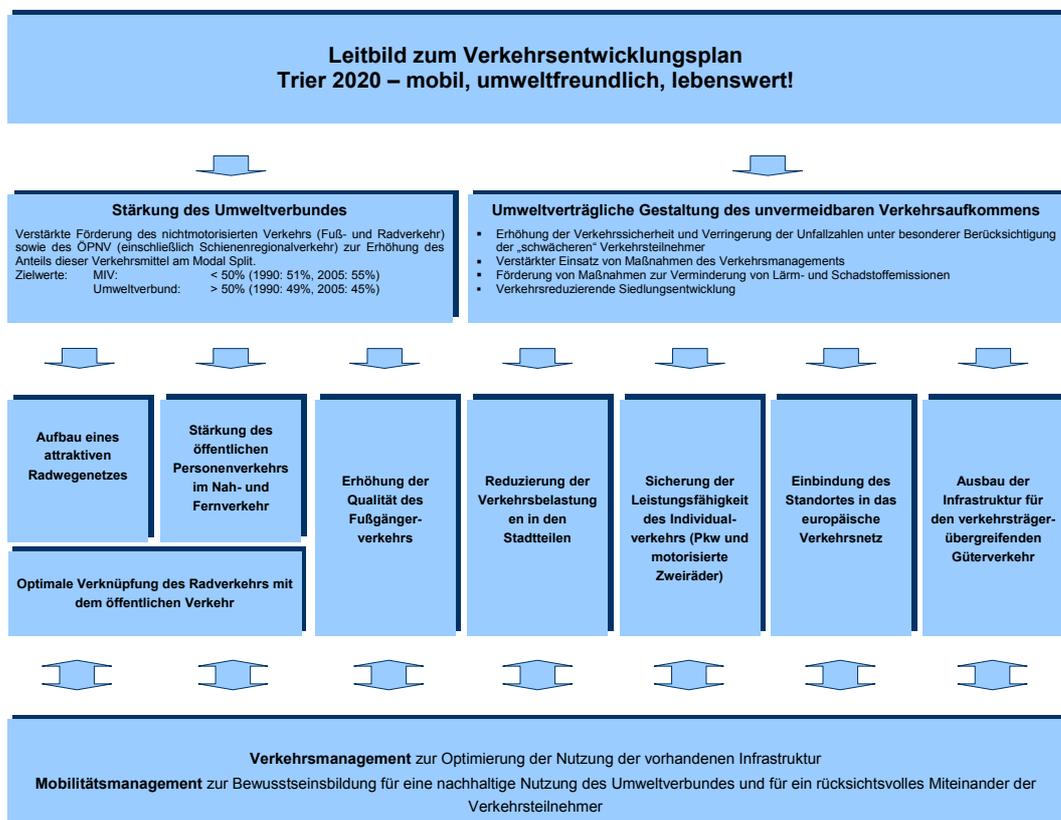


Abb. 1: Leitbildstruktur des VEP Trier 2020

# 1 Stärkung des Umweltverbundes

Ein Hauptziel des Leitbilds ist die Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) durch eine konsequente und systematische Förderung und Priorisierung. Durch diese Förderung des Umweltverbundes soll der Anteil dieser Verkehrsmittel am Modal Split von derzeit 45% auf über 50% bis zum Jahr 2020 erhöht werden und die Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffbelastungen deutlich reduziert werden. Die angestrebten Modal-Split-Werte stellen vor dem Hintergrund der bisherigen Trendentwicklung aus Sicht der Verwaltung ambitionierte, jedoch auch realistisch erreichbare Werte dar. Ein Controlling und Monitoring soll die Zielerreichung laufend überprüfen und ggfs. Anpassungsnotwendigkeiten aufzeigen. Gerade für den Radverkehr wird durch den Aufbau eines attraktiven Radwegenetzes noch erhebliche Potenziale (gerade im Talbereich) gesehen. Für den ÖPNV bedeutet die anvisierte Modal-Split-Steigerung von 16% auf über 18% z.B. eine Steigerung der Fahrgastzahlen jährlich um 1%. Gerade im Bereich der Wegelängen von 0-5 km wird ein Verlagerungspotenzial vom Auto zum Umweltverbund gesehen.

Verkehrsmittel	1990*	2005**	Zielwerte 2020
Fuß	26%	20%	> 20%
Rad	10%	9%	> 15%
ÖPNV	13%	16%	> 18%
Kfz (Fahrer)	42%	46%	< 50%
Kfz (Mitfahrer)	9%	9%	

\* Quelle: Verkehrsuntersuchung Raum Trier, Schaechterle/Siebrand, Ulm 1993

\*\* Quelle: Haushaltsbefragung 2005

Folgende einzelne Ziele und Grundsätze sollen zur Stärkung des Umweltverbundes beitragen:

## 1.1 Aufbau eines attraktiven Radwegenetzes

Schaffung eines geschlossenen und sicheren Radwegenetzes einschließlich der zugehörigen Infrastrukturmaßnahmen (Abstellanlagen, Bike-and-Ride, Radverkehrswegweisung, Signalisierung etc.) auf der Grundlage von Haupttrouten, die möglichst schnelle, direkte, konfliktarme und sichere Verbindungen ermöglichen sollen. Entlang dieser Routen ist der Radverkehr in der Planung zu priorisieren.

Der Aufbau des Radwegenetzes erfolgt durch ein eigenes Ausbauprogramm und wird durch ein Stufenkonzept in den nächsten Jahren umgesetzt. Die erste Stufe ist die Realisierung des Radwegenetzes im Talbereich. Der Aufbau von durchgängigen, attraktiven Haupttrouten soll die Stadtteile mit der Innenstadt verbinden. Innerhalb des Alleinrings ist die Durchlässigkeit für Radfahrer zu verbessern sowie mehrere Querungsmöglichkeiten der Fußgängerzone zu ermöglichen. Innerhalb der Stadtteile sind für die kurzen Wege

(zu den Schulen, Stadtteilzentren, Nahversorgung) die Radwegeverbindungen auszubauen und zu sichern.

#### Handlungsgrundsätze

- Grundsätzliche Ausrüstung der Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen.
- Eindeutige, durchgängige, einfache, sichere und zügige Führung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen und deren Knotenpunkten.
- Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern sind weitestgehend zu vermeiden. Der Kernbereich der Fußgängerzone ist vom Radverkehr freizuhalten.
- Schaffung eines flächendeckenden Wegweisungssystems unter Einbindung des städtischen Radroutennetzes in das landesweite Radverkehrsnetz Rheinland-Pfalz.
- Schaffung einer Radstation in Bahnhofsnähe und Realisierung sicherer und praktischer Abstellanlagen an allen relevanten Punkten der Stadt.
- Die Potenziale des Umweltverbundes sind stärker als bisher auszuschöpfen. An relevanten Haltestellen des ÖPNV sind Bike+Ride-Anlagen (B+R) anzubieten. Zudem ist die Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV zu verbessern.

## **1.2 Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs im Nah- und Fernverkehr**

Das städtische Busnetz in regelmäßigen, kurzen Taktfolgen stellt das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs dar. Regionalbahn- und -buslinien stellen die Verbindung mit der Region sicher. Dabei soll die Bedeutung des Schienenverkehrs besonders im Regionalverkehr gesteigert werden.

#### Handlungsgrundsätze

- Alle Siedlungsgebiete und Arbeitsplatzstandorte sollen ganztägig und regelmäßig durch ÖPNV-Angebote erschlossen werden. Dabei sollen verstärkt auch flexible Bedienungsformen in Betracht gezogen werden. Die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung in den Höhenstadtteilen sind durch hochwertige, in das bestehende Netz integrierte ÖPNV-Angebote an die Innenstadt anzubinden.
- Ein innerstädtischer Stadtbahnverkehr soll auf der Hauptstrecke ausgebaut und zu den Höhenstadtteilen soll eine direkte, schnelle und attraktive Nahverkehrsverbindung aufgebaut werden.
- Die erforderlichen Reisezeiten, die Anzahl der Umsteigevorgänge sowie die Umsteigezeiten und -wege sollen optimiert und so soweit wie möglich reduziert werden. Im Hauptverkehrsstraßennetz sollen die Fahrzeuge des ÖPNV gegenüber dem Pkw-Verkehr priorisiert werden.
- Die Verknüpfung mit den Zu- und Abbringer-Verkehrsmitteln (P+R / B+R / Mitnahme von Fahrrädern / Zugänglichkeit Fußgänger / Barrierefreiheit) ist zu optimieren.

- Der ÖPNV soll durch ein verbessertes Serviceangebot attraktiver werden. Dazu zählen eine hochwertige Gestaltung der Fahrzeuge und Haltestellen sowie die Fahrgastinformation.
- Stärkung der Funktion der Stadt Trier als Aufgabenträger für den städtischen ÖPNV.
- Definition von Planungszielen für den ÖPNV über den Geltungsbereich des Nahverkehrsplans (5 Jahre) hinaus.
- Ein kostengünstiger ÖPNV ist langfristig zu sichern. Zur nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV sind auch neue Finanzierungsmöglichkeiten (Ausweitung Job-Ticket über Parkplatzgebühren, allgemeine Nutzergebühr) zu prüfen.

### 1.3 Optimale Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr

Der Radverkehr und der öffentliche Verkehr können ihre Potenziale nur ausschöpfen, wenn beide optimal verknüpft werden. Daher sind Umsteigemöglichkeiten herzustellen und Umsteigezeiten zwischen den Verkehrsmitteln zu reduzieren.

#### Handlungsgrundsätze

- Verbesserung der Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im ÖPNV. Priorität haben die Linien zur Anbindung der Höhenstadtteile.
- Einrichtung von Bike+Ride-Anlagen (B+R) an allen relevanten Haltestellen des ÖPNV (auch im Nachlauf zum ÖPNV).
- Einrichtung einer Radstation (mit entsprechendem Service) am Bahnhof.

### 1.4 Erhöhung der Qualität des Fußgängerverkehrs

Der Fußverkehr ist Bindeglied und Rückgrat des Umweltverbundes. Zur Erhöhung der Qualität ist die Schaffung eines lückenlosen Fußwegenetzes erforderlich. Grundsätzlich soll dem Fußgängerverkehr zulasten des Kfz-Verkehrs überall dort Priorität eingeräumt werden, wo er bedeutsam ist und wo es die Straßenfunktionen zulassen.

#### Handlungsgrundsätze

- An allen Straßen im Stadtgebiet sind Räume für Fußgänger vorzusehen. Diese sind grundsätzlich auf beiden Straßenseiten anzuordnen.
- Grundsätzlich ist eine Gehwegbreite von mindestens 2,00 m zu fordern. Die Gehwege sind vom ruhenden Kfz-Verkehr freizuhalten.
- Fußgänger sind umwegfrei zu führen. An signalgeregelten Knotenpunkten sind direkte, sichere und durchgängige Querungen zu ermöglichen. Die Bedürfnisse der Fußgänger sind bei der Signalprogrammabmessung stärker zu berücksichtigen.

- Trennwirkungen von Hauptverkehrsstraßen, Bahnanlagen sowie der Mosel sind durch neue Querungsmöglichkeiten zu reduzieren.
- Straßenräume insbesondere im Bereich der Querungsstellen sind barrierefrei zu gestalten.
- Die Qualität von Routen und Wegen der Fußgänger ist zu erhöhen. Dies gilt insbesondere für die Verbindungen von den Stadtteilen zur Innenstadt.
- Schaffung attraktiver, gestalteter Räume für Fußgänger im Straßenraum.
- Gehwegen und Fußgängerbereichen sind vom ruhenden Kfz-Verkehr freizuhalten.
- Die Fußgängerzone ist weitestgehend von Lieferverkehr und Radverkehr zu befreien.

## **2 Umweltverträgliche Gestaltung des unvermeidbaren Verkehrsaufkommens**

Ein erheblicher Teil des Verkehrs innerhalb der Stadt Trier wird auch weiterhin mit dem Kfz abgewickelt werden. Dieses unvermeidbare Verkehrsaufkommen gilt es möglichst umwelt- und stadtverträglich zu gestalten. Generell sind daher folgende Grundsätze zu beachten:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verringerung der Unfallzahlen unter besonderer Berücksichtigung der „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer.
- Verstärkter Einsatz von Maßnahmen des Verkehrsmanagements.
- Förderung von Maßnahmen zur Verminderung von Lärm- und Schadstoffemissionen.
- Verkehrsreduzierende Siedlungsentwicklung (Orientierung am ÖPNV, Schaffung kurzer Wege zwischen Wohn- und Arbeitsplatzstandorten, Sicherung der Nahversorgung, etc.).

### **2.1 Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Stadtteilen**

Mit der Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Stadtteilen wird eine Verringerung der Lärm- und Abgasemissionen angestrebt. Der Lkw-Verkehr ist vollständig aus Wohngebieten herauszuhalten und auf leistungsfähige Straßen zu konzentrieren. Durchgangsverkehr ist in den Wohngebieten soweit möglich zu vermeiden.

### Handlungsgrundsätze

- Bessere Vermarktung des Umweltverbundes und verstärkter Einsatz von Mobilitätsmanagement durch den Aufbau einer Mobilitätszentrale.
- Konzentrierung des Kfz-Verkehrs auf leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen, flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Wohnstraßen.
- Bau von Stadtteilumgehungen, wo ein ausreichender Entlastungseffekt und insgesamt eine Verbesserung der Umwelt- und Lebensbedingungen erreicht werden kann.
- Stärkung und Sicherung der Nahversorgung durch Geschäfte des täglichen Bedarfs im fußläufigen oder mit dem Fahrrad erreichbaren Bereich.
- Entlastung der Hauptgeschäftsstraßen vom Kfz-Durchgangsverkehr (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche).
- Schaffung attraktiver Fuß- und Radwegenetze in den Stadtteilen.
- Neue Wohn- und Gewerbegebiete sind vorrangig im Einzugsbereich der ÖPNV-Linien auszuweisen.
- Berücksichtigung der Erschließung neuer Wohngebiete im Fuß- und Radwegenetz sowie durch den ÖPNV in der Bauleitplanung (inkl. zeitnahe Umsetzung).
- Gewerbe- und Industriegebiete sind in unmittelbarer Nähe zu den überregionalen Verkehrsstraßen sowie den Knotenpunkten des kombinierten Ladungsverkehrs (GVZ) anzusiedeln.
- Flächendeckendes Parkraummanagement in Innenstadt und umgebenden Wohngebieten. In diesem Bereich soll es keine unbewirtschafteten oder nicht von Bewohnerparken umfassten Stellplätze mehr geben.
- Die Plätze der Innenstadt sind vom Parken freizuhalten, um die städtebauliche Qualität dieser Räume wieder stärker zu betonen.
- In innenstadtnahen Altbaugebieten mit hohem Parkdruck ist eine Entlastung der Straßenräume vom ruhenden Verkehr anzustreben, beispielsweise durch die Errichtung von Quartiersgaragen.

## **2.2 Sicherung der Leistungsfähigkeit des Individualverkehrs (Pkw und motorisierte Zweiräder)**

Der motorisierte Individualverkehr wird auch in Zukunft das am stärksten nachgefragte Verkehrsmittel in Trier sein. Die Leistungsfähigkeit der Straßen ist unter Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsteilnehmer durch Verkehrssystemmanagement sicherzustellen. Die Bestandserhaltung und Sicherung der Qualität des bestehenden Netzes hat Vorrang gegenüber Neu- und Ausbaumaßnahmen.

### Handlungsgrundsätze

- Konzentration des Kfz-Verkehrs auf leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen.
- Gewährleistung einer guten Erreichbarkeit der Innenstadt und der Zentren.
- Optimierung des Verkehrsflusses durch Maßnahmen des Verkehrssystemmanagements (Telematik, Leitsysteme, intelligente Signalsteuerung, Baustellenmanagement etc. ).
- Bau neuer Straßen nur, wenn Nutzung oder der Ausbau vorhandener Verkehrswege ausscheiden und die angestrebten Verbesserungen die damit verbundenen Nachteile wesentlich überwiegen.
- Bau von Stadtteilumgehungen, wo ein ausreichender Entlastungseffekt und insgesamt eine Verbesserung der Umwelt- und Lebensbedingungen erreicht werden kann.
- Straßenneu- und –ausbau zur Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch Behebung von Leistungsfähigkeitsengpässen oder Unfallschwerpunkten oder Entlastung konfliktbehafteter Netzstücke.
- Gewährleistung eines hohen baulichen Qualitätsstandards (Fahrbahnoberfläche, Markierung, Beschilderung etc).

## **2.3 Einbindung des Standortes in das europäische Verkehrsnetz**

Die Stadt Trier hat vielfältige Verkehrsbeziehungen in der Region sowie nach Luxemburg und Frankreich. Eine Verbesserung der Einbindung in das überregionale Verkehrsnetz ist daher anzustreben.

### Handlungsgrundsätze

- Schaffung leistungsfähiger Anbindungen der Stadt an das Fernstraßennetz.
- Prüfung von möglichen Alternativen zur verbesserten Anbindung an das Autobahnnetz (z.B. direkte Verbindung von Konrad-Adenauer-Brücke zur A64)
- Verbesserung der Schienenanbindung Triers im europäischen Fernverkehrsnetz (Insbesondere Verbesserung der Anbindung an Luxemburg und Frankreich).

## **2.4 Ausbau der Infrastruktur für den verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehr**

Der regionale Güterverkehr ist auf das Schienennetz auszurichten. Soweit möglich hat die Schiene vor der Straße Priorität. Die entsprechende Schieneninfrastruktur ist zu schaffen bzw. auszubauen. Der Straßengüterverkehr ist auf ein Lkw-Vorzugsnetz zu konzentrieren. In diesem Netz sind Leistungsfähigkeitsengpässe zu vermeiden. Zur Koordination des Güterverkehrs sind Leit- und Informationssysteme sinnvoll. Der Lieferverkehr der Fußgängerzone sowie der dezentralen Geschäftszentren ist zu optimieren.

Dazu sollen gezielte Maßnahmen der Stadtlogistik (Ladezonenmanagement, Bündelung von Transporten, Installation eines Warenhotels/GVT etc.) zum Einsatz kommen.

#### Handlungsgrundsätze

- Aufbau multimodaler Transportketten und Stärkung des Güterverkehrszentrums.
- Einbindung des lokalen Schienenverkehrs in das städtische Güterverkehrssystem.
- Etablierung eines optimalen City-Logistik-Systems und Implementierung neuer Organisationsformen der Warenbelieferung und –Zustellung.
- Entwicklung eines Straßenraumkonzepts für den Güterverkehr.

### **3 Verstärkte Nutzung von Maßnahmen des Verkehrs- und des Mobilitätsmanagements**

Maßnahmen des Verkehrs- oder Mobilitätsmanagements sind Bestandteil aller oben genannten Handlungsziele und sie wirken ergänzend und verstärkend zu infrastrukturellen, betrieblichen, tariflichen und rechtlichen Maßnahmen. Ihnen kommt dadurch eine Querschnittsfunktion zu, die die oben genannten Handlungsziele unterstützen sollen. Daher gilt:

- Ein verstärkter Einsatz von Maßnahmen des Verkehrsmanagements trägt zur Optimierung der Nutzung der vorhandenen Infrastruktur auf kostengünstige Weise bei. Maßnahmen des Verkehrsmanagements haben daher Priorität gegenüber Aus- und Neubaumaßnahmen.
- Elemente des Mobilitätsmanagements werden angewandt zur Bewusstseinsbildung für eine nachhaltige Nutzung des Umweltverbundes und für ein rücksichtsvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmer.

#### Handlungsgrundsätze

- Maßnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements sind als neue Form der verkehrspolitischen Steuerung zu etablieren und in die Gesamtverkehrskonzeption der Stadt Trier zu integrieren.
- Vor der Entscheidung über Neu- oder Ausbaumaßnahmen ist zu prüfen, ob nicht durch Verkehrsmanagement-Strategien eine Lösung des Problems möglich ist.
- Wesentliche Bestandteile der Management-Strategien sind Information, Kommunikation, Organisation und Koordination. Dazu sind die entsprechenden Strukturen (z.B. Aufbau einer Mobilitätsberatung) in Trier zu schaffen.
- Einsatz und Nutzung des Mobilitätsmanagements zur Information über die Nutzungsmöglichkeiten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV in Trier (inkl. der regionalen Verbindungen).

## **Anhang:**

### **Dokumentation des Bürgerforums**

**Stadt Trier, 10. Juni 2006**

#### **Bearbeitung und Moderation:**

Dr.-Ing. Michael Frehn

Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe

Dipl.-Ing. Axel Beyer

**Planersocietät**   
Stadtplanung • Verkehrsplanung • Forschung

Dr.-Ing. Frehn, Stuhm & Partner • Stadt- und Verkehrsplaner  
Chemnitzer Straße 38-40 • 44139 Dortmund  
Fon: 0231-5896960 • Fax: 0231-58969618

Internet: [www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

---

**Inhaltsverzeichnis zur Dokumentation des Bürgerforums (Anhang)**

1	Zielsetzung des Bürgerforums Mobilität 2020 .....	13
2	Durchführung des Bürgerforums .....	14
2.1	Veranstaltungsrahmen und Zeitplanung.....	14
2.2	Teilnehmerkreis .....	14
2.3	Auswertung der Rückmeldungen .....	15
2.4	Ablauf .....	16
3	Ergebnisse des Bürgerforums .....	18
3.1	Ergebnisse der blauen Arbeitsgruppe (Moderation: Dr. Michael Frehn) .....	18
3.2	Ergebnisse der gelben Arbeitsgruppe (Moderation: Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe; Dipl.-Ing. Axel Beyer).....	25
4	Fazit .....	34

In nachfolgendem Text verzichten wir zugunsten einer besseren Lesbarkeit auf die Schreibweise „Innen“ bei Bürger, Nutzer, Anlieger etc. Selbstverständlich sind immer gleichzeitig und chancengleich Männer und Frauen angesprochen.

---

## 1. Zielsetzung des Bürgerforums Mobilität 2020

Die Stadt Trier stellt derzeit das Mobilitätskonzept Trier 2020 neu auf. Ein zentraler Baustein des Mobilitätskonzeptes wird ein Leitbild der Verkehrsentwicklung sein, das als zukünftiger verkehrspolitischer Handlungsrahmen die Ziele und Leitlinien der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung der Stadt Trier aufzeigen soll. Dazu ist die intensive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger notwendig. Aus diesem Grund wurde am 10. Juni 2006 in der Europäischen Rechtsakademie (ERA) ein Bürgerforum zur Mobilität 2020 durchgeführt, bei dem Bürgerinnen und Bürger über die zukünftige Ausrichtung des Verkehrs diskutierten. Zusammenfassend aus diesen Vorstellungen der Bürgerinnen und Bürger sowie den fachplanerischen Aspekten der Verwaltung wird dem Rat der Stadt anschließend ein konsensfähiges Zielkonzept zur weiteren Diskussion und Abstimmung vorgelegt.

Bisher sind im Planungsprozess zur heutigen und künftigen Verkehrssituation fundierte Analysen und Prognosen erarbeitet worden. Unter anderem wurde eine Haushaltsbefragung zur alltäglichen Mobilität durchgeführt. In Trier werden 55% aller Wege mit dem Auto zurückgelegt. Das Fahrrad wird im Vergleich zum Bundesdurchschnitt in Trier mit 9% seltener genutzt. Busse und Bahnen konnten ihren Anteil seit 1990 von 13% auf 16% steigern, während der Anteil des Fußverkehrs auf 20% gesunken ist.

Bürgerforen sind keine reinen Informationsveranstaltungen. Sie dienen vielmehr dazu, gemeinsam mit den Teilnehmern Ziele und Grundsätze gemeinsam zu diskutieren. Wie kann die Verkehrssituation insgesamt und für die einzelnen Verkehrsmittel verbessert werden? Welche Zielwerte sollen für die einzelnen Verkehrsmittel bis 2020 erreicht werden? Diese und andere Fragen wurden mit den Bürgerinnen und Bürgern in einem offenen, demokratischen und kommunikativen Prozess im Verlauf des Bürgerforums gemeinsam diskutiert und beantwortet.

## 2. Durchführung des Bürgerforums

### 2.1 Veranstaltungsrahmen und Zeitplanung

Das Bürgerforum Mobilität 2020 wurde am Samstag, den 10. Juni in der Europäischen Rechtsakademie in Trier durchgeführt. Für die Durchführung wurde folgender Zeitplan aufgestellt, der grundsätzlich eingehalten werden konnte.

9.00 Uhr	Begrüßung im Gesamtplenum
9.30 Uhr	Beginn der Arbeitsgruppenarbeit Vorstellungsrunde und Erwartungen Wahrnehmungs- und Kritikphase: Ableitung von Problem- und Themenfeldern
10.15 Uhr	1. Leitbildphase Diskussion der Zielsetzungen zu einzelnen Themenfeldern
12.15 Uhr	Mittagspause
13.00 Uhr	2. Leitbildphase Diskussion der Zielsetzungen zu einzelnen Themenfeldern Priorisierung der Zielsetzungen Zielsetzungen für die nächsten fünf Jahre
15.00 Uhr	Kaffeepause
15.15 Uhr	Gesamtplenum – Ergebnispräsentation
16.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

### Teilnehmerkreis

Für die Teilnahme hatten sich insgesamt 43 Personen angemeldet, die sich aus zufällig ausgewählten Bürgern sowie aus den Vertretern der Ortsbeiräte zusammensetzten.

Aus der Einwohnerdatei wurden für das Bürgerforum 850 Personen zufällig ausgewählt und für das Bürgerforum eingeladen. Insgesamt haben sich 98 Personen zurückgemeldet, darunter 15 konkrete Anmeldungen. Urlaubszeit, Krankheit, private und andere zeitliche Restriktionen waren häufige Gründe für die Absage (u.a. wurde einen Tag vorher die Fußball-WM eröffnet).

Daneben wurden die Vertreter der Ortsbeiräte eingeladen (20 Anmeldungen). Zusätzlich wurde über die Presse zu der Veranstaltung eingeladen, so dass sich hierüber weitere acht Personen angemeldet haben. Darüber hinaus haben als Fachpersonen Vertreter der Verwaltung teilgenommen, die zu bestimmten Fachfragen für Auskünfte bereitstanden.

Insgesamt haben 38 Bürger und Ortsbeiräte an der Gesamtveranstaltung teilgenommen.

Vierzehn Teilnehmerinnen waren Frauen, 24 Teilnehmer waren Männer. Es waren alle Altersgruppen zwischen ca. Anfang 20 bis 75 Jahre vertreten. Die Teilnehmenden gehörten überwiegend den Altersgruppen zwischen 35 und 60 Jahren an.

## Auswertung der Rückmeldungen

Die 850 zufällig ausgewählten und angeschriebenen Bürger hatten im Zuge der Einladung die Möglichkeit, einen Antwortbogen auszufüllen und an die Stadt Trier zusammen mit ihrer Anmeldung oder Absage zurückzusenden. 98 Personen machten von dieser Möglichkeit gebrauch. Zum einen konnten Zielaussagen auf ihre Wichtigkeit bewertet werden, zum zweiten war eine offene Frage gestellt worden, mit der Möglichkeit, drei Wünsche an die zukünftige Verkehrspolitik in Trier zu stellen.

Neun Zielaussagen konnten von den Bürgern auf einer Skala von (1) „sehr wichtig“, (2) „wichtig“, (3) „weniger wichtig“ und (4) „nicht wichtig“ bewertet werden. Abb. 1 zeigt, dass alle genannten Zielaussagen als wichtig erachtet werden. Als besonders wichtig werden die Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen (1,5), die Stärkung des Umweltverbundes (1,6) und die Sicherung einer hochwertigen Busbedienug (1,6) bewertet.

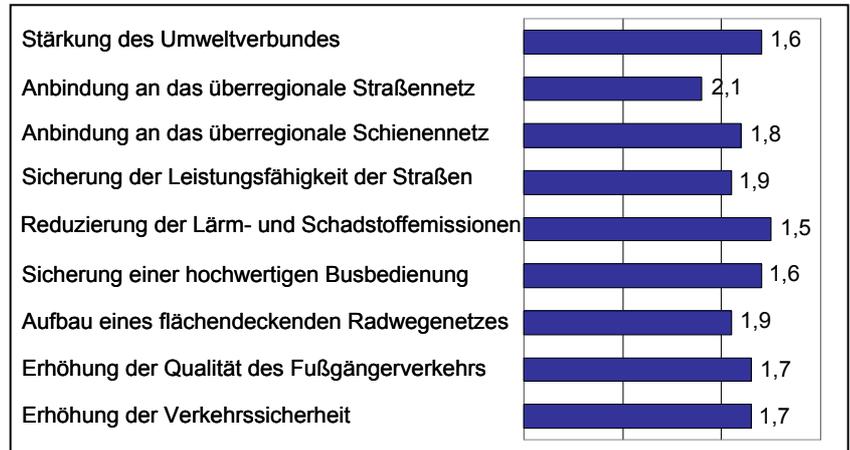


Abb.1 Bewertung der Zielaussagen in Trier

Des Weiteren konnten die Bürger drei Wünsche zur Veränderung der Verkehrssituation in Trier äußern. Diese wurden ausgewertet und nachfolgend von der Planersocietät zu verwandten Themengruppen zusammengefasst. Abb. 2 gibt die Themenfelder wieder, die mindestens fünf Nennungen aufwiesen. Auffällig waren hier die häufigen Nennungen zur Verbesserung des Radverkehrs (flächendeckendes Radnetz (23) und separate Radwege (7)). Ein weiterer oft genannter Verkehrsträger war der ÖPNV, der mit Senkungen der Fahrpreise (10) und mit Verbesserungen des ÖPNV (13) ebenfalls häufig genannt wurde. Der dritte oft genannte Block lässt sich mit Organisation/Verkehrslenkung und Verkehrsmanagement umschreiben. Hierzu zählt der Wunsch nach mehr Tempo-30-Zonen, Geschwindigkeitskontrollen sowie „Grüne Welle“ für Autos, einer Verbesserung der Ampelschaltungen und einer verstärkten Kontrolle und Optimierung des ruhenden Verkehrs.



Abb.2 Auswertung von Wünschen an die zukünftige Verkehrspolitik

## Ablauf

Der organisatorische Rahmen wurde durch die Stadt Trier sehr gut vorbereitet. Die Räumlichkeiten der Akademie wurden den Bedürfnissen des Bürgerforums mit zwei Arbeitsgruppenräumen, einer Cafeteria sowie einer Terrasse optimal gerecht.

Die Durchführung des Bürgerforums gliederte sich in vier Phasen, wobei die Phasen 1 und 4 im Plenum sowie die Phasen 2-3 in zwei verschiedenen Arbeitsgruppen stattfanden.

### 1. Einführung und Begrüßung

Im Rahmen einer Einführung wurden die teilnehmenden Personen zunächst begrüßt sowie die Zielsetzung, der Ablauf und die Spielregeln des Verfahrens erläutert. Danach wurden die Teilnehmenden auf zwei Arbeitsgruppen (eine blaue und eine gelbe Gruppe) verteilt. Die Aufteilung erfolgte nach dem Zufallsprinzip.



### 2. Wahrnehmungs- und Kritikphase

Anfangs stellten sich die Teilnehmenden zunächst kurz namentlich vor und nannten ihre Erwartungen an die Veranstaltung. Die geäußerten Erwartungen wurden auf Karteikarten dokumentiert. Ziel der Wahrnehmungs- und Kritikphase war es, eine gemeinsame Problemsicht herzustellen, ohne eine vollständige Situationsanalyse der Mängel und Qualitäten der verkehrlichen Situation durchzuführen. Die Teilnehmenden sollten, ausgehend von der eigenen Wahrnehmung, gemeinsam Problem- und Kritikpunkte zur Verkehrssituation in Trier auf Karteikarten zusammentragen. Durch die gemeinsame Arbeit sollte die Perspektive des Einzelnen um die Wahrnehmungen und Erfahrungen der anderen Teilnehmenden erweitert werden.



Die wesentlichen Fragestellungen für die Wahrnehmungs- und Kritikphase lauteten:

- Welche wesentlichen Probleme kennzeichnen die Verkehrssituation?
- Was sind Problem- und Kritikpunkte?
- Wo treten Schwierigkeiten auf und in welchen Bereichen sind Stärken und Qualitäten vorhanden?
- Welche Verkehrsangebote fehlen?
- Wo sind kritische Situationen zu erkennen, wo sind Schwierigkeiten zu erwarten?
- Wo sind die Schwächen räumlich zu finden?

Die Oberbegriffe und die einzelnen Probleme sind im Kapitel 3 dargestellt. Im weiteren Verlauf wurden alle Karten laut vorgelesen und hinsichtlich der Zuordnung überprüft. In einem weiteren Arbeitsschritt wurden die gesammelten Problempunkte bewertet. Hierzu standen jedem Teilnehmenden drei Bewertungspunkte zur Verfügung von denen maximal zwei gehäuft vergeben werden konnten. Die Ergebnisse der Bewertung bildeten die Ausgangsbasis für die



---

anschließende Zieldiskussion.

### 3. *Leitbildphase*

Ziel der Leitbildphase ist es, die denkbaren Richtungen für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Trier aufzuzeigen. Ideen und Phantasien sollen von den Teilnehmenden untereinander aufgegriffen und weiterentwickelt werden. Ziel ist es, aus den unterschiedlichen Ideen der Einzelnen ein Zielkonzept oder eine Zukunftsvision zu entwickeln. Die zentralen Fragestellungen in dieser Phase lauteten:

- Welche Verkehrssituation wünschen Sie sich in Trier?
- Wie soll der Verkehr im Jahre 2020 aussehen?

Ausgehend von der Bewertung in der Wahrnehmungs- und Kritikphase wurden in den Arbeitsgruppen jeweils fünf Themenfelder diskutiert. In der Mittagspause bestand die informelle Möglichkeit, Ergebnisse der beiden Arbeitsgruppen zu vergleichen.

Abschließend wurden in einer Diskussion in den Arbeitsgruppen die Prioritäten der Zielsetzungen untereinander sowie die kurzfristig anzugehenden Handlungsfelder abgefragt.

### 4. *Zusammenführung der Ergebnisse*

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen wurden anschließend im Plenum wieder zusammengeführt. Dabei wurden Zielüberschneidungen und Zielkonflikte bzw. vorhandene und nicht vorhandene Übereinstimmungen herausgearbeitet. Anschließend wurde den Teilnehmenden das geplante weitere Verfahren erläutert. Abschließend hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, die Gesamtveranstaltung zu bewerten.



---

### 3. Ergebnisse des Bürgerforums

Die nachfolgenden Aufzählungen geben die Äußerungen der Teilnehmenden der Zukunftswerkstatt wieder. Sie sind im Sinne eines Ergebnisprotokolls zusammengefasst worden. Doppelte Nennungen werden nicht aufgeführt, thematische Wiederholungen sind aber aufgenommen, um ggf. Nuancen in den Äußerungen zu dokumentieren und damit die Bandbreite der Aussagen aufzuzeigen. In einigen wenigen Fällen wurde der Originalwortlaut bzw. die Satzstellung geringfügig verändert, um eine Verständlichkeit im Rahmen der Dokumentation zu gewährleisten.

Zunächst werden die Ergebnisse der blauen Arbeitsgruppe, danach die Ergebnisse der gelben Arbeitsgruppe dargestellt.

#### 3.1 Ergebnisse der blauen Arbeitsgruppe (Moderation: Dr. Michael Frehn)

##### Erwartungen der Teilnehmenden

Die mündlich in der Vorstellungsrunde geäußerten Erwartungen richten sich einerseits auf die Arbeitsmethode, es sind andererseits konkrete verkehrliche Themen. Es wurden folgende Äußerungen zur Methode bzw. zur allgemeinen Erwartung getroffen:

- Interessante Ideen erfahren
- Kreative Ideen von Bürgerveranstaltungen aufgreifen
- Aufnahme von Mängeln
- Zuhören und Aufnehmen, was die Bürger bewegt
- Mitarbeit an einem Konzept Mobilität 2020
- Interessen von Stadtteilen vertreten

Zu den verkehrlichen Inhalten wurden allgemein folgende Erwartungen benannt bzw. konkrete Verkehrsprobleme als auslösendes Moment für eine Teilnahme am Bürgerforum Zukunftswerkstatt aufgeführt:

- Höhere Verkehrssicherheit durchsetzen
- Radweg Ruwer nach Trier verbessern (Anbindung Ruwer-Hochwald-Radweg an Innenstadt)
- Radverkehr stärken/verbessern
- ÖPNV und Radverkehr attraktiver gestalten
- Emissionen reduzieren
- ÖPNV- und Parkplatzkosten reduzieren
- Autoverkehr muss fließen
- Schlechter Zustand der Hauptverkehrsstraßen, insb. für Fußgänger
- Qualität der Bürgersteige verbessern
- Mehr Verkehrsberuhigung und Spielstraßen

## Wahrnehmungs- und Kritikphase – Mängel der Trierer Verkehrssituation

Die nachfolgende Darstellung stellt das abschließende Ergebnis dieser Phase dar. Die Äußerungen wurden thematisch sortiert, teilweise zusammengefasst und durch die Teilnehmenden nach ihrer persönlichen Einschätzung durch Punkte bewertet.

Folgende Themenfelder wurden gebildet:

### Radverkehr (12 Punkte)

- Lücken im Radwegenetz (z.B. KVP Kaiserthermen)
- Wichtige Ziele sind mit dem Rad nicht oder schlecht erreichbar (z.B. Südbad, Bahnhof, Schulen)
- Viele Radwege hören im Nichts auf...oder mitten im Autoverkehr => Unfallgefahr
- Radwegenetz sollte ausgebaut und dringend repariert werden
- Radverkehr: Wege enden im Nichts oder an Schildern (Aveler Tal), wo es Wege gibt: oft nicht klar erkennbar, nur rote Pflastersteine (z.B. Bushaltestelle Karl-Marx-Haus) => gefährlich
- Lückenhaftes Radwegenetz
- Straßen oft zu eng, kaum Möglichkeit für Radwege
- Radwegebau nur bei Straßenausbau
- Radfahrer müssen von der Straße => mehr Radwege (mehr Sicherheit und schnelleres Vorankommen für Auto- und Radfahrer)
- Radfahren als Tourismusfaktor
- Touristische Erschließung der Innenstadt für Radfahrer
- Touristenstadt Trier

### Fußgängerverkehr (5 Punkte)

- sichere Wege zu Spielplätzen und Schulen
- Grünphasen an Ampeln sind für Fußgänger/Radfahrer zu kurz
- lange Wartezeiten für Fußgänger an Ampeln (z.B. Stadtbad)
- Fußgänger: unsichere, fehlende, unattraktive Wege (z.B. in Maarstraße zu eng für Kinderwagen)
- In Euren: Gehsteige für Fußgänger zu eng
- Bürgersteige (Franzenheimer Str./Zum Domherrenwald)
- Schwächere Verkehrsteilnehmer berücksichtigen (z.B. Eselspfad)

### Regionale Anbindung (10 Punkte)

- Europäische Integration (D-L-B-F)
- ÖV-Konzept für die Großregion Trier
- Überregionale Anbindung (=>Moselaufstieg)
- Mit der Bahn in die Euregio: Fehlanzeige
- Anschluss an den Schienenschnellverkehr (TGV/ICE)
- Schlechte Infrastruktur bzgl. Anbindung an das Autobahnnetz Richtung Luxemburg (viele Grenzgänger)
- Pendler brauchen regionale Anbindung

### Straßenzustand (6 Punkte)

- Straßenunterhaltung sollte verbessert werden
- Straßen in den Stadtteilen verbessern
- Straßenerneuerung (Franzenheimer Str./Zum Domherrenwald)
- Verbesserung der Luxemburger Str./Hornstr./ Bahnübergang Aachenerstr./Hornstr.
- Baustellenchaos
- Bessere Straßenbeläge, damit die „Flickschusterei“ evtl. verringert werden kann
- Einige Straßen sind stark sanierungsbedürftig (Ruwerer/Loebstr./Luxemburger Str.)

### Öffentlicher Nahverkehr (4 Punkte)

- umsteigefreie Busverbindung Bahnhof nach Euren
- Ausbau der Stadt- und Regionalbahn im Raum Trier
- Busse sind zu teuer
- ÖPNV mit alternativen Kraftstoffen und Antrieben
- ÖPNV wird zu stark nachfrageorientiert geplant
- Busfahrer übertreiben es öfters mit der Geschwindigkeit/bremsen ruckartig (+ fehlende Freundlichkeit)

- Busverkehr in der Stadt.: Erfüllung der Mindeststandards (Bedienungshäufigkeit)
- ÖPNV-Angebot am Wochenende ausbauen (Fahrplan zu lückenhaft)
- Billigerer ÖPNV (subventionieren)
- Zu viele Autos und zu wenig ÖPNV (Straßburger Allee)
- Zu teure Gebühren im Busverkehr

#### **Verkehrsberuhigung (3 Punkte)**

- Pkw: deutlichere Differenzierung in Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen (diese verkehrsberuhigt ausbauen: Tempo 30, Spielstraßen)
- 30-km-Zone besser ausschildern (Franzenheimer Straße/Zum Domherrenwald)
- Verkehrsberuhigung durch vermehrte Kontrollen
- Verkehrsinseln sollten sicherer gestaltet werden

#### **Parkplätze (2 Punkte)**

- Parkplätze für Trierer Bürger billiger

#### **Verkehrssystemmanagement/Ampeln (1 Punkt)**

- Verkehrsfluss verbessern: Der Verkehr sollte aus der Innenstadt fließen. Wenn schon Stau dann auf der Uferstraße oder den Umgehungsstraßen
- Ampelschaltungen führen teilweise zu zähfließendem Verkehr
- Ampelschaltungen optimieren
- Verkehrspolitischen Unsinn „entschärfen“ (Ampel Zewen)

#### **Straßennetz/Verkehrsführung (3 Punkte)**

- Maßnahmen zur Lärm- und Schadstoffminimierung
- Kein weiterer Straßenbau: Verringerung der Inanspruchnahme von Natur & Landschaft
- Verkehrsführung optimierbar
- Fehlende Umgehung für Durchgangsverkehr
- Beim Straßenbau sollte man das römische Grundmuster berücksichtigen
- Verkehrsführung klären (z.B. Römerbrücke => Innenstadt)

#### **Lkw-Verkehr (1 Punkt)**

- Umwege für die Lkw (Mautverkehr)
- Hohes Verkehrsaufkommen durch Maut (B53 Biewer) Durchgangsverkehr Trier-West-Pallien

#### **Sonstiges/Organisation/Verfahren (6 Punkte)**

- Leitbildern müssen Taten folgen (mehr Umsetzung)
- Prioritäten sind zu bilden
- Mangelndes Bewusstsein in Rat und Verwaltung
- Missverständnisse in der Diskussion (z.B. zwischen Autofahrern und Radfahrern)
- Kanalvergrößerung bzw. -erneuerung, zu klein bei Unwetter

Insgesamt ergibt sich aus der Punkte-Bewertung der Teilnehmenden die nachfolgende Rangfolge verkehrlicher Themenfelder:

1.	Radverkehr	(12)
2.	Regionale Anbindung	(10)
3.	Straßenzustand/-erhaltung	(6)
4.	Sonstiges/Organisation/Verfahren	(6)
5.	Fußgängerverkehr	(5)
6.	ÖPNV	(4)
7.	Verkehrsberuhigung	(3)
8.	Straßen/Verkehrsführung	(3)
9.	Parkplätze	(2)
10.	Lkw-Verkehr	(1)
11.	Verkehrssystemmanagement/Ampeln	(1)

Anschließend wurden für die Themenfelder Radverkehr, regionale Anbindung, Straßenzustand/-erhaltung, Fußgängerverkehr und ÖPNV eine Zieldiskussion vorgenommen. Die Gruppe wurde gleichzeitig dazu aufgefordert, die anderen genannten Aspekte 7-11 mit zu berücksichtigen.

### **Leitbildphase – Zielsetzungen für die Mobilität Trier 2020**

Für den Einstieg in die Leitbildphase wurden die Teilnehmenden gebeten, konkrete Zielaussagen zu benennen und Zielkonflikte zu diskutieren. Für detaillierte Fachfragen oder für Auskünfte zu aktuellen Planungen standen die Verwaltungsvertreter zur Verfügung. Insgesamt wurde zum Abschluss der Themenfelder vom Moderator die Diskussion konsensorientiert zusammengefasst und festgehalten. Die folgenden Ausführungen sind als Ergebnisprotokoll zu verstehen.



### **Zielsetzungen zum Radverkehr**

Zuerst wurde zur Strukturierung hinsichtlich der Zielsetzung zwischen folgenden drei Räumen unterschieden:

- Radverkehr innerhalb des Alleenringes:  
Verbesserung der Durchlässigkeit für Radfahrer mit Quermöglichkeiten der Fußgängerzone
- Radverkehr zwischen Stadtteilen und Innenstadt:  
Aufbau von durchgängigen, attraktiven Haupttrouten
- Radverkehr innerhalb der Stadtteile:  
Sicherung und Ausbau der Radwege innerhalb der Stadtteile auf kurzen Wegen (zu Schulen, Stadtteilzentren)

Für den Radverkehr wird insbesondere ein großes Potenzial für die Talbereiche gesehen, wo immerhin auch 50% der Trierer Bevölkerung lebt. Angestrebt werden sollte ein Verdopplung des Radverkehrsanteils (von derzeit 9% auf 18-20%). Für die Höhenstadtteile sollte in Verbindung mit ÖPNV-Angeboten (Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder/Anhänger) eine Möglichkeit gegeben werden, den Rückweg auf den Berg kombiniert zu ermöglichen. Aber auch hier gibt es wichtige Ziele für den Radverkehr (z.B. Uni, Südbad, Fachhochschule), die neben der Ebene ebenfalls prioritär zu behandeln sind. Die Verknüpfung mit dem ÖPNV (Bike & Ride) hat eine große Bedeutung. Abstellanlagen, Servicemaßnahmen (wie z.B. Duschen beim Arbeitgeber) sind weitere wichtige Maßnahmen. Hier sollte eine umfassende Systemförderung Rad erfolgen. Zum Abbau von Missverständnissen zwischen den Verkehrsteilnehmern (Rad/Autofahrer) sollte für ein partnerschaftliches Miteinander und für die

jeweilige Sicht geworben werden. Die Innenstadt sollte besser an das Fernradnetz sowie das touristische Radroutennetz angebunden werden.

Insgesamt wurde von der Arbeitsgruppe gefordert, dass der Radverkehr als eigener Handlungsbereich in einem Ausbauprogramm in den nächsten Jahren behandelt werden sollte. Die Maßnahmen sollten in einem Stufenkonzept nach und nach umgesetzt werden.

### Zielsetzungen für die überregionale Anbindung

Bei der Diskussion über die überregionale Anbindung stand die Verbindung nach Luxemburg im Vordergrund. Täglich sind rund 3.600 Berufspendler sowie 2.150 Pendler zu anderen Zwecken (Einkauf, Tanktourismus, Freizeit etc.) von Trier nach Luxemburg unterwegs. Der überwiegende Teil (ca. 90%) wird derzeit noch mit dem Autoverkehr abgewickelt. Als Zielgröße hat sich die Gruppe vorgenommen, die täglichen Autofahrten nach Luxemburg auf die Hälfte zu reduzieren.

Die Möglichkeiten wurden z.T. sehr kontrovers diskutiert. Die Bahn- und Busverbindungen sollten auf jeden Fall weiter verbessert werden. Mit den Arbeitgebern in Luxemburg sollte über ein gemeinsam organisiertes Mobilitätsmanagement nachgedacht werden (Informationen, Arbeitgeberbusse, Fahrgemeinschaften). Es wird auf ein vorhandenes Papier der Region hingewiesen, die die regionale Anbindung von Trier und Luxemburg thematisiert. Allerdings wurde betont, dass die Stadt Trier auch eigene Leitideen entwickeln sollte.

Langfristig wurde die Bildung einer Tarifgemeinschaft mit Luxemburg als erstrebenswert angesehen. Allerdings wird angefragt, die vorhandenen Möglichkeiten sowie Tarife bekannter zu machen. Dazu sollte eine Informationskampagne dienen. Beim Bahn- und Busverkehr ist die gesamte Wegekette von der Quelle bis zum Ziel mitzudenken, dazu gehören auch die innerörtlichen Busverbindungen zum Hauptbahnhof sowie die Schaffung von Park&Ride-Parkplätzen (auch außerhalb der Innenstadt an Bus- und Bahnhaltepunkten). Das vorhandene Konkurrenzdenken von Bahn und Bus sollte abgebaut werden. Daneben soll auch die Verbindung von Trier zur Autobahn verbessert werden und eine Alternative zum Moselaufstieg (z.B. in Verlängerung der Konrad-Adenauer-Brücke mit direkter Anschlussstelle) nachgedacht werden. Auch hier sind deutliche Verbesserungen notwendig, da sich der gesamte Verkehr über die Bitburger Straße quält.

Neben den baulichen Maßnahmen für eine verbesserte regionale Anbindung gibt es viele kleinere Maßnahmen, die in den nächsten Jahren angegangen werden könnten.

### Zielsetzungen zur Sicherung der Straßenzustandsqualitäten

In vielen Punkten wurde die Qualität des Straßenzustands kritisiert. Die Verwaltungsmitarbeiter führen aus, dass dies auch ein finanzielles Problem ist, da für 400 km Straßen jährlich nur 500.000 EUR zur Verfügung stehen. Einerseits wird eine Anhebung des jährlichen Budgets gefordert, andererseits stehen diese Finanzmittel allerdings auch in Konkurrenz mit anderen städtischen Aufgaben. Eine höhere Verschuldung sollte nicht vorgenommen werden. Hier ist somit eine politische Entscheidung zu treffen. Deutlich wird, dass die Bestandserhaltung des Netzes gegenüber dem Neu- und Ausbau des Netzes zukünftig eine höhere Priorität erhalten muss („man kann als Hauseigentümer auch nicht über einen Wintergarten diskutieren, wenn es gleichzeitig durch das Dach regnet“). Es könnte allerdings auch sein, dass sich die Bevölkerung zukünftig auf niedrigere Qualitätsstandards (wie z.B. in Belgien) einstellen muss. Eine andere Alternative wäre die Erhebung von Nutzungsgebühren oder eine City-Maut. Dies wird jedoch aufgrund der räumlichen Wirkungen, der Akzeptanz und der rechtlichen Hin-



dernisse von anderen kritisch eingeschätzt und insgesamt unterschiedlich bewertet. Auch die aufgestellte Forderung nach einer verbesserten Koordinierung von Straßenbaumaßnahmen wird hinsichtlich der Umsetzbarkeit kritisch beurteilt.

Insgesamt können in diesem Themenfeld keine konsensorientierten Zielsetzungen erarbeitet werden (außer, dass eine Bestandserhaltung einen höheren Stellenwert einnehmen muss), vielmehr konnten mögliche Zielkonflikte herausgearbeitet werden.

### **Zielsetzungen für den Fußverkehr**

Im Fußverkehr wird ähnlich wie beim Radverkehr ein erheblicher Handlungsbedarf gesehen. Dies betrifft zum einen die Schaffung neuer Verbindungen, wie z.B. eine Verbindung von Trier-Ost zur Innenstadt, bzw. von Trier-West über die Mosel zur Innenstadt sowie die Überwindung der Trennwirkung der Uferstraße und eine fußgängerfreundliche Öffnung zur Mosel („Trier wieder an die Mosel heranbringen“). Zum anderen werden grundsätzliche Zielsetzungen und Mindeststandards, wie z.B. zu nutzbaren Gehwegbreiten (die freigehalten werden sollen vom ruhenden Pkw-Verkehr) gefordert. Die Kreuzungseckbereiche sind vom parkenden Kfz-Verkehr grundsätzlich freizuhalten. Kontrollen und die verkehrsordnungsrechtlichen Anordnungen sollen dies sicherstellen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen für den Fußverkehr setzen eine deutliche Reduzierung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs voraus. Die Ampelschaltungen sind ebenfalls fußgängerfreundlicher zu gestalten (längere Grünzeiten, kürzere Wartezeiten, grüne Welle für Fußgänger). Die freundlichere Gestaltung und das Sauberhalten von Unterführungen werden ebenfalls benannt. Eine stärkere Verkehrsberuhigung, verstärkte Kontrollen sowie eine neue Beschilderung (die schon geplant ist) sollten zukünftig umgesetzt werden. Wichtig sind die Schaffung von direkten Wegebeziehungen (über Knotenpunkte, oder z.B. an den Kaiserthermen). Andererseits lebt der Fußgängerverkehr auch von qualitativ hochwertigen Umfeldbereichen, deshalb ist die Umfeldgestaltung und die Gestaltung des öffentlichen Raumes ein wichtiger Handlungsbereich.

Für den Fußgänger sollten dort Prioritäten eingeräumt werden, wo er bedeutsam ist und wo es die Straßenfunktionen zulassen. Hier sollten die Prioritäten auch zulasten des Kfz-Verkehrs zugunsten des Fußgängerverkehrs umgesetzt werden. Bereiche, für die dies gilt sind z.B. Balduinsbrunnen, Zurlauben, Zuckerbergstraße, Paulin-/Christophstraße (= Porta-Nigra-Platz). Die ÖPNV-Haltestellen (Bahnhöfe, Bushaltestellen) stellen ebenfalls wichtige Fußgängerziele dar.

Während die Fußgängersituation in der Innenstadt als gut bewertet wird, sollte der Handlungsbedarf insbesondere auf den Verbindungen von der Außenstadt zur Innenstadt gesehen werden. Hier steht die Förderung des Fußverkehrs allerdings z.T. im Zielkonflikt mit dem Kfz-Verkehr, daher sind hier ortsspezifische Lösungen zu entwickeln.

### **Zielsetzungen für den ÖPNV**

Beim öffentlichen Nahverkehr wird am Anfang der Diskussion lang über die Fahrpreise diskutiert. Der ÖPNV wird grundsätzlich von den Bürgern als zu teuer empfunden (gerade bei Einzelfahrten). Eine Ausweitung des ÖPNV ist mit höheren Kosten verbunden, andererseits bedeutet ein attraktiverer ÖPNV auch mehr Fahrgäste. Eine Subventionierung des ÖPNV muss grundsätzlich hingenommen werden, der ÖPNV wird sich nie von selbst tragen. Neuere Finanzierungsmöglichkeiten (wie z.B. die Finanzierung von Job-Tickets über Parkplatzgebühren), eine jährliche ÖPNV-Gebühr für alle Bürger (die eine kostenlose Nutzung des ÖPNV dann erlaubt), oder ein zeitabhängiger Fahrpreis, werden jeweils vorgeschlagen. Hier sollte man sich stärker an innovativen Vorbildern im In- und Ausland orientieren.

Hinsichtlich des Netzes und der Bedienungsqualität werden folgende Zielsetzungen erarbeitet: Die innenstadtnahen Stadtteile sollten möglichst mit einem 7-10-Minutentakt an die Innenstadt angeschlossen werden (ein 20-Minutentakt wird als nicht ausreichend angesehen). Für die äußeren Stadtteile reicht eine geringere Taktichte. Am Wochenende und im Abendverkehr (zu den Schwachver-

kehrzeiten) wird weiterer Handlungsbedarf gesehen. Eine flexiblere Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes (über Ruffaxis z.B. beim Markusberg) bis hin zu Fahrgemeinschaften sollte verstärkt nachgedacht werden. Der Uni-ÖPNV sollte nicht wie bisher zu Schulferienzeiten eingeschränkt werden. Neubaugebiete sollten möglichst sofort an den ÖPNV angeschlossen bzw. an vorhandenen ÖPNV-Trassen geplant werden. Die Beschleunigung des ÖPNV über Bustrassen wurde als gut bewertet und sollte, dort wo Platz ist, weiterverfolgt werden.

Gleichzeitig sollte ein attraktiver innerstädtischer Stadtbahnverkehr (ähnlich wie in Saarbrücken geschehen) aufgebaut werden, der in S-Bahnqualität, aufbauend auf dem vorhandenen Schienennetz die Stadtteile westlich und östlich der Mosel miteinander verbinden könnte. Dazu könnte die Westbahn aktiviert werden. Zu den Höhenstadtteilen sollte wie geplant ein attraktives Schienenbusangebot aufgebaut werden.

Insgesamt wird für den ÖPNV ein konsequentes Vorgehen und eine deutliche Priorisierung gefordert. Die bisherigen Ansätze werden als halbherzig eingeschätzt.

### **Festlegung von verkehrsmittelübergreifenden Prioritäten**

Anhand der in einer Befragung der Trierer Bevölkerung gewonnenen Verkehrsmittelwahl (55% Pkw, 16% ÖPNV, 9% Rad, 20% Fuß) werden Zielsetzungen zur zukünftigen Verkehrsmittelwahl diskutiert. Vorgeschlagen wird eine drastische Reduzierung des Kfz-Verkehrs, da Trier sonst ein Ersticken im Verkehr droht. Nach sehr weitgehenden Forderungen wird eine Drittelung des Verkehrsaufkommens (33% Fuß/Rad; 33% ÖPNV, 33% Pkw-Verkehr) als Ziel gesetzt. Hinsichtlich des ÖPNV-Verkehrs wird die Erreichung des Ziels von einigen Teilnehmern aber sehr kritisch betrachtet.

Nach Ansicht der Teilnehmenden sollte in der zukünftigen Mobilitätspolitik jedoch eine eindeutige Priorisierung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV erfolgen. Gerade im Radverkehr wird ein hohes Potenzial gesehen (hier sollte eine Verdopplung des Anteils angestrebt werden).

### ***Als Leitbildvorschlag wird formuliert:***

***Trier, die Fußgänger- und Radfahrerstadt im Talbereich, Trier, die ÖPNV-Stadt für die Höhenstadtteile.***

### **Prioritäten für die nächsten fünf Jahre**

Vor dem Hintergrund der Rahmenbedingungen und insbesondere des zukünftigen Finanzrahmens wird die Umsetzung der Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren sehr skeptisch beurteilt. Die Verkehrssituation wird sich weiter verschärfen.

Die Prioritäten in den nächsten fünf Jahren sollten insbesondere auf die schrittweise Umsetzung von attraktiven Radfahrverbindungen sowie einer Stadtbahnverbindung auf dem vorhandenen Bahnnetz gesetzt werden. Eine Fuß- und Radfahrverbindung im Bereich des Hauptbahnhofs zwischen der Innenstadt und Trier-Ost sollte genauso geschaffen werden wie zwischen der Altstadt und Trier-West mit einer Fußgänger-Moselbrücke. Der Buskomfort sollte verbessert und der Antrieb auf umweltfreundliches Erdgas umgestellt werden. Für die Pendler nach Luxemburg sind konkrete Verbesserungen umzusetzen. Zur regionalen Anbindung und zum Moselaufstieg sollten in den nächsten fünf Jahren mögliche Alternativen entwickelt werden. Trier sollte sich als Touristenstadt weiter in Richtung umweltfreundliche Mobilität entwickeln. Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagement, eine breite Öffentlichkeitsarbeit sowie Informationskampagnen als organisatorische und informatorische Maßnahmen sowie viele kleine Maßnahmen, die wenig Geld kosten, sollten in den nächsten Jahren verstärkt angegangen werden.

### 3.2 Ergebnisse der gelben Arbeitsgruppe (Moderation: Dipl.-Ing. Mechthild Stiewe; Dipl.-Ing. Axel Beyer)

#### Erwartungen der Teilnehmenden

In dieser ersten Gesprächsrunde stellte sich jeder Teilnehmer kurz vor und konnte seine Erwartungen an das Bürgerforum in einem Statement formulieren. Die geäußerten Erwartungen wurden auf Karteikarten festgehalten.

Die mündlich geäußerten Erwartungen der Teilnehmer an die Veranstaltung gliederten sich in die drei Bereiche allgemeine Erwartungshaltung an die Veranstaltung, Lösung von Verkehrsproblemen und Umsetzung der Vorschläge der Bürger. Zentrales Thema der anschließenden kurzen Diskussion war die Sorge, dass die erarbeiteten Vorschläge der Bürger (z.B. Stadtteilrahmenpläne) später nicht umgesetzt werden. Die geäußerten Erwartungen wurden auf Karteikarten festgehalten. Folgende Erwartungen an das Bürgerforum wurden geäußert:

#### **Allgemeine Erwartung an die Veranstaltung**

- Ergebnis offen
- Keine Erwartungen, lass mich überraschen
- Innerste Wünsche äußern
- Erwartung ist aus Erfahrung gering

#### **Lösung von Verkehrsproblemen**

- Änderungen auf den Weg bringen
- Verkehrsprobleme lösen
- Lösen der vielen Verkehrsprobleme
- Verkehrsprobleme vortragen und einbringen

#### **Umsetzung der Vorschläge**

- Vorschläge dürfen nicht in der Schublade verschwinden
- Umsetzung der Vorschläge
- Stadtteilrahmenpläne umsetzen
- Politik soll Vorschläge aufgreifen



## Wahrnehmungs- und Kritikphase – Mängel der Trierer Verkehrssituation

Die nachfolgende Darstellung stellt das abschließende Ergebnis dieser Phase dar. Die Äußerungen wurden thematisch sortiert, teilweise zusammengefasst und durch die Teilnehmenden nach ihrer persönlichen Einschätzung durch Punkte bewertet. Folgende Themenfelder wurden gebildet:

### Radverkehr (9 Punkte)

- Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Schlechte Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Bus zu den Höhenstadtteilen
- Angst- und konfliktfreies Radfahren
- Radwege enden unvermittelt
- Geplante Radwege im Neubaugebiet / Höhenstadtteile
- Mehr Radwege
- Zu wenige Radwege vorhanden
- Mehr Radwege zwischen den Ortsteilen abseits von Straßen
- Vernünftiger Radweg zwischen Campus 1 und 2
- Verbesserte Anbindung für Radfahrer zum Einkaufszentrum
- Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof

### Reduzierung der Verkehrsbelastung (8 Punkte)

- Stärke von Trier ist der Tourismus. Darf nicht gefährdet werden.
- Reduzierung von Lärm und Abgasen
- Zu viel Verkehr
- Zu viel Schwerlastverkehr z.B. Eurener Flur
- LKW brauchen eine Umgehung
- Reduzierung des LKW-Verkehrs
- Hohe Verkehrsbelastung durch Durchgangsstraßen
- Verkehrslärm nervt
- Lärmbelästigung am Universitätsgelände durch Jugendliche
- Durchgangsverkehr neu regeln und mit Vorrang durch Trier schleusen (Grüne Welle für Durchgangsverkehr)
- Umgehung Biewer

### Baustellenmanagement/Organisation (5 Punkte)

- Straßenbauarbeiten zeitlich besser planen
  - Bei Planungen Ortsbeiräte stärker berücksichtigen und informieren
  - Ampelschaltungen optimieren
  - Kreisverkehre bauen
- ### ÖPNV (8 Punkte)
- Busspuren konsequent durchsetzen
  - Flexible Busanbindungen
  - Linie 7 verlängern über Filsch nach Irsch
  - Schlechte Busanbindung an das Einkaufszentrum
  - Busverkehr innerorts (Zewen)
  - Busse sollen auch am Sonntag (morgens) und spät am Abend häufiger fahren
  - Bezahlung im Bus (von allen Fahrscheinen) ermöglichen
  - Zu hohe Fahrpreise im Vergleich zu anderen Städten
  - Umsteigen erleichtern
  - Haltestellen mit Wetterschutz und Informationen ausstatten
  - Busmaterial erneuern

### Fußgängerverkehr (4 Punkte)

- Mehr Fußgängerüberwege
- Mehr Querungen auf langen Straßen
- Fußgängerzone wirklich verkehrsfrei halten
- Sicherheit von Fußgängern auf Fußwegen gewährleisten
- Gefahrenpunkte an Kreuzungen entschärfen
- Verkehrsregelung an der Stadtseite der Römerbrücke (Gefahrenpunkt)
- Mehr Fußwege zwischen den Ortsteilen abseits von Straßen
- Vernünftiger Fußweg zwischen Campus 1 und 2
- Verbesserte Anbindung des Fußverkehrs an das Einkaufszentrum
- Der Verkehr in der Saar- und der Paulinenstraße verhindert gemütliches Einkaufen
- Mehr Auslaufflächen für Hunde

**Überregionale Anbindung (4 Punkte)**

- Bessere Zufahrt von und nach Luxemburg (z.Z. viele Staus)
- Direkte Autobahn nach Köln und Mainz
- Besserer Bahnanschluss nach Süddeutschland
- Anbindung an TGV ab Luxemburg

**Parken (4 Punkte)**

- Parkplatzprobleme in den Stadtteilen
- Parksituation Zewen
- Ruhenden Verkehr besser überwachen
- Vorhandenen Parkraum besser ausnutzen
- Wo es möglich ist mehr Parkraum ausweisen
- Zu wenige Parkplätze in der Innenstadt
- Mehr öffentliche kostenfreie/günstige Parkplätze
- Zu hohe Parkgebühren in der Innenstadt
- Mehr günstige Parkplätze am Bahnhof

**Verkehrsberuhigung: Tempo-30-Zonen / Geschwindigkeitskontrollen (3 Punkte)**

- Keiner hält sich an Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Schwellen in Tempo-30-Zonen schaffen
- Tempolimits in Wohngebieten
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung
- Geschwindigkeit im Innenstadtbereich (Alleenring) absenken – Verkehrsführung vereinfachen

**Anbindungen Stadtteile (2 Punkte)**

- Verbesserte ÖPNV-Anbindung der Stadtteile
- Teilweise keine direkte Anbindung an den Bahnhof vorhanden
- Höhenstadtteile verkehrstechnisch verbinden (äußere Tangente)
- Teilweise schlechte ÖPNV-Anbindung – Fahrt über andere Vororte – keine direkte Anbindung vorhanden
- Ausbau der Bahn zur Trier S-Bahn
- Verbindungsstrassen zwischen den Ortsteilen z.B. Kernstadt - Mariahof
- Straßenverbindung Konversionsgebiet Feyen
- Aufstieg Petrisberg nötig – bis Filsch und Irsch
- Bessere Anbindung der Höhenstadtteile
- Zusätzliche Straßenanbindung Zewen – Trier (Eurener Weg)
- Keine ÖPNV-Anbindung von Irsch zur Uni abends und am Wochenende vorhanden

Insgesamt ergibt sich aus der Punkte-Bewertung der Teilnehmenden die nachfolgende Rangfolge verkehrlicher Themenfelder:

1.	Radverkehr	(9)
2.	Reduzierung der Verkehrsbelastung	(8)
3.	ÖPNV	(8)
4.	Baustellenmanagement/Organisation	(5)
5.	Fußgängerverkehr	(4)
6.	Parken	(4)
7.	überregionale Anbindung	(4)
8.	Verkehrsberuhigung	(3)
9.	Anbindung Stadtteile	(2)

Im Anschluss wurde eine Zieldiskussion für die Themenfelder Radverkehr, Reduzierung der Verkehrsbelastung (Lärm und Abgase), ÖPNV, Baustellenmanagement/Organisation, Fußgängerverkehr und Parken unter Berücksichtigung der Punkte 7.-9. durchgeführt.

### Leitbildphase – Zielsetzungen für die Mobilität Trier 2020

In der Leitbildphase diskutierten die Teilnehmer jeweils 20-30 Minuten über die o.g. sechs Themenfelder. Ziel dieser Phase war, Zielaussagen zu benennen und Zielkonflikte zu diskutieren. Für detaillierte Fachfragen oder für Auskünfte zu aktuellen Planungen standen die Verwaltungsvertreter zur Verfügung. Insgesamt wurde zum Abschluss der Themenfelder von der Moderatorin die Diskussion konsensorientiert zusammengefasst und festgehalten. Die folgenden Ausführungen sind als Ergebnisprotokoll zu verstehen.



### Zielsetzungen zum Radverkehr

Der Radverkehr hat in Trier bislang eine unterdurchschnittliche Bedeutung. Das Oberziel sollte es nach Meinung der Teilnehmer daher sein, den Bürgern *Radfahren* „schmackhaft zu machen“. Bemängelt wurden die fehlende Rücksichtnahme durch stärkere Verkehrsteilnehmer (LKW- und PKW-Verkehr) gegenüber Radfahrern und die eher fahrradunfreundliche Stimmung insgesamt. Als grundlegendes Ziel wurde daher die Steigerung des Radverkehrsanteils durch eine Erhöhung der Akzeptanz für das Radfahren durch z.B. öffentliche Kampagnen, Beschilderungen<sup>1</sup> und Informationen (z.B. Stadtplan mit Radwegen<sup>2</sup>) formuliert. Neben diesem grundlegenden Ziel wurden weitere Ziele benannt:

- flächendeckendes Radnetz
- Steigerung der Möglichkeit zum Radfahren
- Mehr Sicherheit für Radfahrer

Der Aufbau eines flächendeckenden Radwegenetzes ist dabei eine Grundvoraussetzung. In der Diskussion wurden Konflikte der verschiedenen Radwegführungen (auf Gehwegen, Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, etc.) diskutiert. Betont wurde immer wieder die Notwendigkeit eines Radwegenetzes zur Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern. Das Radwegenetz sollte möglichst konfliktfreies Radfahren (auch zwischen den unterschiedlichen Radfahrern (Familie, sportliche Radfahrer) ermöglichen. Eine Führung durch verkehrsberuhigte Bereiche auch ohne separate Radwege wurde als kostengünstige Maßnahme durchaus als akzeptabel betrachtet. Als Problembereich für den Freizeitradverkehr wurde das Moselufer identifiziert, da es hier zu Konflikten mit Fußgängern und langsamen Radfahrern kommt. Nach Möglichkeit ist hier eine Trennung der Verkehrsteilnehmer anzustreben, alternativ könnten breitere Wege zur Minimierung der Konflikte beitragen.

Aufgrund der topographischen Verhältnisse wird das Radfahren in Trier durch die Arbeitsgruppe oftmals als beschwerlich empfunden. Bei der Planung von Radwegen sollen die unterschiedlichen Gegebenheiten der Ortsteile berücksichtigt werden. Als eine Maßnahme wurde eine verbesserte Fahrradmitnahme in den Bussen (besonders in den Höhenstadtteilen) vorgeschlagen.

Eine weitere Maßnahme zur Steigerung der Möglichkeit zum Radfahren soll der Aufbau einer Radstation mit Service am Bahnhof sein. Hierüber soll auch eine Verknüpfung zum ÖPNV hergestellt werden. Nach Aussage der Teilnehmer der Verwaltung ist die Einrichtung einer Radstation in der Fußgängerunterführung (Porta Nigra) angedacht.

<sup>1</sup> Die Verwaltungsvertreter merkten dazu an, dass die Radwegeschilderung derzeit schrittweise verbessert wird.

<sup>2</sup> Die Auflage eines Fahrradstadtplans wird durch die Verwaltung aufgegriffen.

Mehr Sicherheit für Radfahrer war ein weiteres Ziel der Gruppe. Als Probleme wurden hier das Parken auf Radwegen, zu schmale Straßenquerschnitte und Konflikte aufgrund fehlender gegenseitiger Rücksichtnahme zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern genannt. Angeregt wurde daher eine Trennung der Verkehrsteilnehmer (Fuß und Rad), eine Mobilitätserziehung bzw. –beratung und eine stärkere Kontrolle von Falschparkern, um die Sicherheit für die Radfahrer zu erhöhen<sup>3</sup>.

### **Ziel: Reduzierung der Verkehrsbelastung (Lärm und Abgase)**

Die Verkehrsbelastung in Trier durch den PKW- und LKW-Verkehr wurde in der Gruppe aufgrund der Lärm- und Abgasbelastung als Problem wahrgenommen. Als Oberziel ist daher die Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den PKW- und LKW-Verkehr benannt worden. Generell wurde eine zu starke Nutzung des PKW im Nahbereich und damit verbundene überflüssige Fahrten (z.B. zur Schule) als Ursache für die PKW-Belastung benannt. Zur Reduzierung des PKW-Verkehrs wurden fünf Maßnahmenbereiche erarbeitet.

#### 1. *Sichere Schulwege*

Mit Hilfe einer verstärkten Schulwegsicherung soll der „Hol- und Bringverkehr“ durch die Eltern reduziert werden. Voraussetzung hierfür sind entsprechend sichere Schulwege. Als erste Maßnahmen wurden die Identifizierung und Behebung von Problemstellen auf den Schulwegen sowie die Einrichtung von Schülerlotsen vorgeschlagen.

#### 2. *Bessere Vermarktung des ÖPNV*

In einer besseren Vermarktung der ÖPNV-Angebote wurde die Chance gesehen mehr Bürger für die häufigere Nutzung des ÖPNV zu animieren.<sup>4</sup>

#### 3. *Barrierewirkung von Straßen abbauen*

Straßen wie z.B. die Saarstraße werden aufgrund des Verkehrs als Barriere wahrgenommen. Nach Meinung der Gruppe kann sich dies in Zukunft auch negativ auf den Tourismus auswirken, weshalb eine stärkere Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen vorgeschlagen wird.

#### 4. *Mobilitätserziehung und -management*

Ein wesentlicher privater Verkehrsverursacher ist das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Daher wurde eine aufklärende und zur Nutzung des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) aufrufende Mobilitätserziehung für Kinder als sinnvolle Maßnahme zur Änderung des Mobilitätsverhaltens erachtet.

Zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Erwachsenen wurde eine Mobilitätsberatung durch die Teilnehmer angeregt.<sup>5</sup> Die Mobilitätsberatung soll nicht nur zur verstärkten Nutzung des Umweltverbundes beitragen, sondern auch für gegenseitige Rücksichtnahme vor allem gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern werben.<sup>6</sup>

#### 5. *Nahversorgung in den Stadtteilen*

In den Neubaugebieten fehlt es teilweise an Nahversorgern. Ein Teil der Gruppe war daher der Meinung, dass bei der Baulandausweisung die Nahversorgung eine stärkere Berücksichtigung finden sollte, um z.B. Einkaufsverkehr nicht entstehen zu lassen. Ferner sollten bei der Ausweisung von Bauland integrierte Lagen eine stärkere Berücksichtigung finden. Angemerkt wurde aber hierzu, dass teilweise Geschäfte auch schließen mussten, da die Menschen lieber zu den Geschäften auf der „grünen Wiese“ gefahren sind.

<sup>3</sup> siehe auch Reduzierung der Verkehrsbelastung (Lärm und Abgase)

<sup>4</sup> siehe auch Verbesserung des ÖPNV

<sup>5</sup> Eine Mobilitätsberatung in Unternehmen befindet sich nach Auskunft der Verwaltung bereits in der Testphase.

<sup>6</sup> Siehe auch Zielsetzungen zum Radverkehr

---

Ein Grund für die Belastungen durch den LKW-Verkehr ist nach Auffassung der Gruppe in der Einführung der LKW-Maut zu sehen. Zur Reduzierung des LKW-Verkehrs im Stadtbereich wurde eine verbesserte Anbindung der Gewerbegebiete an die Autobahn vorgeschlagen.

### **Ziel: Verbesserung des ÖPNV**

Insgesamt wurde der ÖPNV in Trier als gut bewertet. Verbesserungen sollten daher finanzierbar sein, da weitere Preisaufschläge auf die Fahrpreise nicht mehr hinzunehmen sind. Trotzdem wurde auch für den ÖPNV besonders vor dem Hintergrund der Reduzierung der Verkehrsbelastung weiteres Verbesserungspotenzial gesehen. In der Diskussion ist eine Vielzahl von Vorschlägen erarbeitet worden, die im folgenden zusammengefasst dargestellt werden.

Ein Problem wurde in der mangelnden Abstimmung zwischen Bus und Bahn bzw. der mangelnden Information der Umsteiger bei Verspätungen gesehen. Ziel ist daher, eine verbesserte Vernetzung zwischen Bus und Bahn und insbesondere eine verbesserte Information (z.B. durch Echtzeitanzeiger) für umsteigende Fahrgäste über Anschlüsse und Verspätungen. Insgesamt sollte mehr Werbung für die Angebote des ÖPNV gemacht werden; dies gilt insbesondere für den Freizeitverkehr, da dieser auch für die Touristen von Interesse ist.

Die Fahrpreise des ÖPNV wurden von vielen Teilnehmern als zu hoch empfunden. Verglichen wurden die Preise dabei mit den Preisen für die Parkhäuser. Der Vorschlag der Gruppe ist ein differenziertes Tarifsysteem (Kindertarif, Minigruppentarif, etc.) das unterschiedliche Nutzergruppen und Entfernungen unterscheidet. Diskutiert wurden auch ein haltestellengenaueres Abrechnungssystem mit Chipkarten und ein Einheitsjahresticket, das Bewohner Triers nach dem Vorbild des Semestertickets für Studenten erwerben müssen. Ein weiterer Vorschlag war die teilweise Erstattung der Fahrtkosten durch Einzelhändler analog zu der Erstattung der Parkkosten in Parkhäusern.

In den Schwachverkehrszeiten (Abendstunden und am Wochenende) wurde eine Taktverbesserung gefordert. Gleichzeitig wurde als kostengünstigere Lösung der verstärkte Einsatz von Bedarfsverkehren, der eine umfangreiche Information erfordert, diskutiert. Besonders für die Höhenstadtteile sowie Filsch und Kernscheid wurden Verbesserungen am Wochenende und in den Abendstunden gefordert.

Die Anbindung des Stadtteils Irsch an den Bahnhof sollte verbessert werden. Zur Verbesserung der Stadtteile untereinander wurde die Einrichtung einer Ringlinie als Erweiterung des Sternnetzes angeregt.

Die Busspuren wurden in der Diskussion als sehr positiv hervorgehoben, da sie auch erzieherische Wirkung auf den PKW-Verkehr entfalten und als Zeichen der Attraktivität des ÖPNV verstanden werden. Die konsequente Beibehaltung der Busspuren wurde daher als Ziel zur Verbesserung bzw. Erhaltung der Attraktivität des ÖPNV formuliert.

Weitere Möglichkeiten zur Attraktivierung des ÖPNV werden in der Realisierung des Petrisbergaufstiegs, der Realisierung der Regionalbahnhaltepunkte, und in der Einrichtung von Park & Ride Parkplätzen im Umland gesehen.

Die Einbindung der umliegenden Ortschaften in die ÖPNV-Konzeption der Stadt Trier wurde von der Gruppe als ein weiteres Ziel formuliert, um auch den Verkehr aus und in die Umlandgemeinden zu reduzieren und für Bevölkerungsgruppen ohne PKW zu verbessern. Dazu wurde eine bessere Kommunikation und Einbindung der umliegenden Ortschaften angeregt.

### Zielsetzung zum Fußverkehr

Auch im Fußverkehr wird ebenso wie beim Radverkehr und beim ÖPNV ein großer Handlungsbedarf gesehen. Die Fußgängerzone wurde zunächst als ein Anziehungsfaktor der Stadt für Touristen, das Umland und die einheimische Bevölkerung benannt. Diese für Fußgänger zu schützen, ist eines der Oberziele für den Fußverkehr. Die zeitliche Begrenzung des Lieferverkehrs ist stärker zu kontrollieren und ggf. ist eine weitere Einschränkung (z.B. über versenkbare Poller) vorzunehmen. Der Radverkehr ist ebenfalls stärker zu kontrollieren. Besonders Fahrradkuriere nehmen zu wenig Rücksicht auf Fußgänger.

Nach Meinung der Gruppe schränken die vielen Sondernutzungsflächen in der Fußgängerzone den Platz für Fußgänger zu stark ein. Bei großer Fußgängerfrequenz ist ein gemütliches „bummeln“ daher kaum mehr möglich. Als Lösungsmöglichkeiten werden daher eine Ausweitung der Fußgängerzone auf weitere Straßen zur Entzerrung des Fußgängerverkehrs oder eine Begrenzung der Sondernutzungsflächen von der Gruppe genannt.

Die Wartezeiten an Ampeln werden für Fußgänger oftmals als zu lang empfunden und die Grünphase ist oftmals zu kurz; gefordert wird von den Teilnehmenden, die Ampelschaltungen dahingehend zu optimieren und den Vorrang für Autos einzuschränken (keine grüne Welle für den Autoverkehr, sondern grüne Welle für die Fußgänger).

Besonderer Handlungsbedarf wird auch bei der Schaffung neuer Verbindungen gesehen, bspw. von den westlichen Stadtteilen in die Innenstadt. Die Mosel und die Uferstraße wirken hier als Trennung. Gewünscht werden in diesem Zusammenhang eine fußgängerfreundliche Öffnung zur Mosel und „reine“ Fußgängerbrücken über den Fluss.

Ein weiteres Ziel zur Verbesserung der Situation für Fußgänger ist die Einrichtung von mehr Fußgängerüberwegen/Querungshilfen. Dies gilt insbesondere für den Alleenring, der für Fußgänger teilweise eine Barriere darstellt. Eine weitere konkrete Maßnahme ist eine Querungshilfe an der Universität (zur Bushaltestelle). Die Fußgängerbrücke über die Straße wird nicht genutzt, da sie einen Umweg zur Bushaltestelle darstellt. Dies wird sowohl von den Autofahrern als auch von den Fußgängern als Ärgernis empfunden und führt zu Konflikten zwischen diesen Verkehrsteilnehmern.

In der Diskussion wurde vermehrt auf Nutzungskonflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern hingewiesen. Den Fußgängern sollte dort Vorrang (auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs) eingeräumt werden, wo der Fußverkehr bedeutsam ist. Als Lösungsmöglichkeit wurde eine bauliche Trennung der Verkehrsteilnehmer (Fußwege für Fußgänger, Radwege für Radfahrer usw.) vorgeschlagen. Durch stärkere Kontrollen (Parkraumkontrolle, Starenkästen an Ampeln gegen Rot-sünder etc.) sollen Verkehrssünder, die diese Trennung nicht beachten, zu einem Umdenken bewegt werden.

Die Gruppe sieht ein weiteres Potenzial zur Verbesserung der Fußgängersituation in einer allgemeinen Attraktivitätssteigerung der Fußwege. Dafür wären mehr Fußwege abseits der Straßen sowie Fußgängerbrücken über die Mosel nötig. Die Wege sind instand zu halten und mit entsprechendem Belag zu versehen, der auch älteren und in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen ein angenehmes Zufußgehen ermöglicht. Der Platz für diese zusätzlichen Wege könnte nach Vorschlag einzelner Teilnehmer durch die teilweise Verlagerung des Autoverkehrs unter die Erde gewonnen werden.



---

### **Zielsetzung für den ruhenden Verkehr**

In der Diskussion zum ruhenden Verkehr wurde zunächst festgestellt, dass die Parkplätze im öffentlichen Raum stark nachgefragt werden, während in den Parkhäusern Stellplätze frei bleiben. Gründe hierfür werden in der Gestaltung der Parkhäuser und in den Kosten für das Parken in den Parkhäusern gesehen. Um die Auslastung der Parkhäuser zu erhöhen, sollten daher die Parkhäuser attraktiver gestaltet und die Parkraumbewirtschaftung ausgedehnt werden. Finanzielle Anreize für das Parken in den Parkhäusern könnten durch eine Erstattung der Parkgebühren durch die Einzelhändler geschaffen werden. Eine weitere Möglichkeit könnte eine minutengenaue Abrechnung der Parkkosten in den Parkhäusern sein. Gefordert werden auch vergünstigte Parkgebühren für die Trierer Bevölkerung.

Intensiv diskutiert wurde die Parksituation in den Höhenstadtteilen, in denen ein hoher Parkdruck festgestellt wurde. Als ein Auslöser wurde die Umgehung der Stellplatzsatzung durch Private identifiziert. Die öffentlichen Stellplätze im Straßenraum reichen oftmals nicht aus. Eine konkrete Lösung konnte in der Diskussion für diese Problematik – zumal es nicht Aufgabe der öffentlichen Hand sein kann, private Stellplätze zu schaffen – nicht erarbeitet werden. Diskutiert wurde in diesem Zusammenhang auch das Konzept des „autofreien Wohnens“. Hierfür fand sich aber keine Mehrheit in der Gruppe.

Als ein weiteres Problem werden die „parkenden Schrotthändler“ benannt. Vor allem am Wochenende werden Wohngebiete durch Lkw zugeparkt. Das Problem ist der Stadt schon seit geraumer Zeit bekannt. Eine Initiative der Stadt, die Unternehmer dazu zu bewegen, freiwillig ihre Lkw auf einer Brachfläche zu parken, wurde von den Händlern abgelehnt. Als Grund wurde der mögliche Diebstahl der Ladung benannt. Da es nicht verboten ist, im öffentlichen Raum zu parken, ist die Stadt auf den guten Willen der Händler angewiesen. Die Stadtverwaltung setzt sich daher weiter für eine freiwillige Lösung ein.

### **Zielsetzungen für das Baustellenmanagement/Organisation**

Ständige Baustellen oder zeitlich aufeinander folgende Baustellen wurden als Problem identifiziert und eine mangelnde Absprache innerhalb der Verwaltung und mit den Versorgungsunternehmen vermutet. Die Vertreter der Verwaltung merkten dazu an, dass bereits eine Koordinierungsstelle besteht. Baumaßnahmen, die an der gleichen Stelle wie eine vorherige Baustelle durchgeführt werden, sind meist durch nicht zu erwartende Reparaturmaßnahmen zu erklären. Die Anzahl der Baumaßnahmen wird zudem durch die Infrastruktur (z.B. teilweise zu erneuerndes Leitungssystem) vorgegeben.

Ferner wurde bemängelt, dass nicht ausreichend und frühzeitig informiert wird. Nach Aussage der Verwaltungsvertreter wird in der Rathauszeitung, lokalen Presse und im Internet auf Baumaßnahmen hingewiesen. Gleichwohl wollen die Verwaltungsvertreter ihre Informationspolitik in Zukunft weiter verbessern.

### **Fazit der Gruppenarbeit**

Insgesamt hat sich in der Diskussion der Arbeitsgruppe die Stärkung des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) als Oberziel herausgebildet. Dies äußerte sich auch in dem Wunsch, den Modal-Split zu Gunsten des Umweltverbundes zu verändern. Genannt wurde von der Gruppe eine Erhöhung der Anteile am Modal-Split für die Verkehrsmittel Fuß, Rad und ÖPNV bei gleichzeitiger Verringerung des MIV-Anteils.

### Prioritäten für die nächsten fünf Jahre

Zum Abschluss der Gruppenarbeit konnten die Teilnehmer in einem abschließenden Statement ihren Wunsch für die Entwicklung in den nächsten fünf Jahren äußern. Sehr häufig wurde die Stärkung des Umweltverbundes zu Verringerung des Kfz-Verkehrs genannt. Weitere Wünsche für die nächsten fünf Jahre waren

- eine Imagekampagne für den Umweltverbund,
- Kampagne zur Beachtung der Verkehrsregeln,
- der Aufbau eines flächendeckenden Radnetzes,
- eine Radstation mit Service am Bahnhof,
- bessere Rad- und Fußwege,
- eine weiterhin fußgängerfreundliche Innenstadt,
- mehr Schutz für Fußgänger,
- Flächen für Fußgänger mit Hunden,
- Realisierung der Querung der Bahngleise im Bereich des Bahnhofs,
- die Senkung der Fahrpreise im ÖPNV,
- die Optimierung des ÖPNV (Abstimmung und Tarifstruktur),
- die Realisierung einer Bustrasse mit begleitenden Radwegen (Höhenstadtteile – Innenstadt),
- die Realisierung einer Schienenanbindung an Luxemburg (Flughafen),
- eine Verringerung des Schwerlastverkehrs im Moseltal,
- die Verbannung der parkenden Schrotthändler aus den Wohngebieten,
- eine Verbesserung der Parkplatzsituation in den Höhenstadtteilen und
- eine „Grüne Welle“ für den Berufsverkehr.

Einige dieser Wünsche sind organisatorisch zu bewältigen oder mit geringem finanziellen Aufwand umsetzbar. Gerade für diese Maßnahmen, die relativ wenig kosten, sahen die Teilnehmer Realisierungschancen. Alle Teilnehmer äußerten Verständnis dafür, dass größere Maßnahmen wie z.B. der Aufbau eines flächendeckenden Radwegenetzes, nur schrittweise realisiert werden können. Wichtig war den Teilnehmern aber, dass überhaupt etwas angegangen wird und – wenn auch langsam – Erfolge sichtbar werden. Insbesondere organisatorische und informatorische Maßnahmen, d.h. Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement, Informationskampagnen und eine breite Öffentlichkeitsarbeit, sollten in den nächsten fünf Jahren verstärkt angegangen werden.

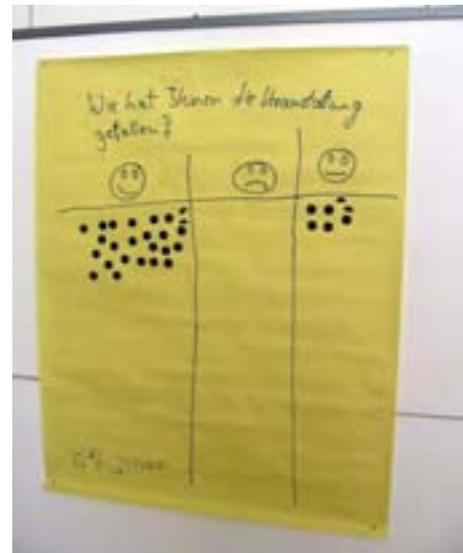


#### 4. Fazit der Gesamtveranstaltung

Abschließend ist festzuhalten, dass sich die Teilnehmenden mit einem großen persönlichen Einsatz intensiv mit den Fragestellungen des Bürgerforums auseinandergesetzt haben. Aufgrund der Methode des Bürgerforums konnten die herkömmlichen Diskussions- und Arbeitsstrukturen verlassen werden. Im Vordergrund der Diskussion in den Kleingruppen stand akteursübergreifend die Frage: „Wie soll der Verkehr zukünftig aussehen?“ In den beiden Arbeitsgruppen wurden sowohl unterschiedliche als auch gleiche Handlungsfelder diskutiert. Durch die Arbeit an teilweise unterschiedlichen Handlungsfeldern wurde ein breites Spektrum der Trierer Verkehrsthemen besprochen. Die Messlatte für den weiteren Planungsprozess für das Mobilitätskonzept wird dadurch sehr hoch gelegt, wie Baudezernent Dietze in seinen Abschlussworten betonte. Einig waren sich beide Arbeitsgruppen in einer deutlichen Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) am Modal-Split. Die Förderung des Radverkehrs sowie des ÖPNV und die Reduzierung des Kfz-Verkehrs standen in beiden Gruppen im Vordergrund der Zielsetzungen. Ebenso sind dem Fußverkehr deutlich stärker als bisher Prioritäten einzuräumen. Kostengünstige organisatorische Maßnahmen und Mobilitätsmanagement werden von beiden Gruppen gerade in den nächsten fünf Jahren als erstrebenswert angesehen.

Die erarbeiteten Ergebnisse der beiden Arbeitsgruppen bilden eine gute Grundlage für die Entwicklung eines konsensfähigen Leitbilds Mobilität 2020. Dies soll mit den fachplanerischen Belangen der Verwaltung in den nächsten zwei Monaten erarbeitet und dem Rat der Stadt Trier vorgestellt werden. Herr Dietze dankte allen Teilnehmenden für ihr Engagement. Aus der intensiven und konstruktiven Beteiligung am Bürgerforum ergebe sich natürlich auch die Anforderung, den Diskussionsprozess mit den Bürgern weiterzuführen und sie auch in der anstehenden Konzept- und Maßnahmenentwicklung zu informieren und zu beteiligen.

Abschließend wurden die Teilnehmenden gebeten, die Veranstaltung zu bewerten. Fast 80% der Teilnehmenden hat die Veranstaltung gut gefallen.



**Anlage 4.2**  
Erfolgskontrolle der Ziele zum Verkehrskonzept 1992



Kriterium	Zielvorstellungen 1992		Erfolgskontrolle 2005		
	Ziel	Maßnahmen	Umsetzung	Wirkungen / Zielerreichung	
<b>1.0</b>	<b>Stadtentwicklung und Verkehr</b>				
1.1	Umweltverträgliche Verkehrsplanung	Beurteilung von Planungen und Konzepten unter dem Aspekt der Umweltwirkungen in unmittelbarer Umgebung und im Gesamtnetz			
		Umverteilung des nicht notwendigen Pkw-Verkehrs auf den Umweltverbund			
		Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen			
1.2	Sozialverträgliche Verkehrsplanung	Gleiche Mobilitätschancen für alle			
1.3	Verkehrsgerechte Siedlungsstruktur	Abstimmung der Stadt- und Regionalplanung zur Vermeidung von MIV Wegen			
1.4	Zielgrößen für die Verkehrsmittelwahl	Reduzierung des MIV-Anteils um 30 % / Erhöhung ÖPNV-Anteil um 100 % bis zum Jahr 2000 (Basis: 1992)	Gründung Verkehrsverbund, Beginn Planungen für Regionalbahnkonzept, ÖPNV-Beschleunigung,...	Das Ziel konnte nicht erreicht werden. Der Anteil des MIV am Gesamtverkehr hat sogar noch etwas zugenommen (2005: 55% gegenüber 51% 1990). Die Zahl der täglichen MIV-Fahrten erhöhte sich um ca. 10.000. Im ÖPNV konnte zwar ein leichter Zuwachs (von 13% auf 16%) festgestellt werden, der aber größtenteils zu Lasten des Fußgängerverkehrs geht.	
1.5	Arbeitsteilung im Verkehr	Definition von "jeweils besser geeigneten" Verkehrsmitteln je nach Raumstruktur (Ausnutzung Systemvorteile)	ÖPNV-Angebot (einschließlich SPNV) so verbessern, dass möglichst hoher Anteil erreicht wird	Das Angebot im Busverkehr ist nicht grundlegend verändert worden. Regionalbahnplanung, Bau neuer HP Ehrang Ort	Das Ziel konnte nur teilweise erreicht werden. Außerhalb der Talstadt ist der Pkw immer noch das deutlich vorherrschende Verkehrsmittel. In der Talstadt konnten ÖV und Radverkehr zulegen, stets jedoch bei Rückgang der Fußwege.
		Weiterentwicklung P+R-System zur Anbindung dünn besiedelter Räume	s.u.	P+R-Anlagen geschaffen	ÖV-seitige Anbindung nicht attraktiv (s.u.)
1.6	Verkehrsmanagement	Einsatz von Methoden des Verkehrsmanagements zur umweltorientierten Abwicklung des Stadtverkehrs	Kombitickets bei Veranstaltungen	Kombitickets bei Sport- und Kulturveranstaltungen eingeführt	Die technischen und organisatorischen Grundvoraussetzungen sind geschaffen. Auch wenn die Akzeptanz unterschiedlich ist, kann ein gewisser Erfolg der Maßnahmen festgestellt werden.
			Aufbau rechnergesteuertes Betriebsleitsystem Busverkehr	RBL seit ... Im Einsatz.	
			Einführung Parkleitsystem, langfristiger Ausbau zu umfassendem Verkehrsleitsystem	Dynamisches Parkleitsystem seit 2000 in Betrieb	

Kriterium	Zielvorstellungen 1992		Erfolgskontrolle 2005		
	Ziel	Maßnahmen	Umsetzung	Wirkungen / Zielerreichung	
<b>2.0 Öffentlicher Nahverkehr</b>					
2.1	Offensive Strategie für Busse und Bahnen	Verdoppelung der ÖPNV-Leistung [Personenfahrten/Tag] 1992-2000	Umsetzung Einzelmaßnahmen im Sinne der Einzelziele (s.u.)	s.u.	Die Zahl der ÖPNV-Fahrten der Trierer stieg von 47.700 (1990) auf 61.300 (2005). Dies entspricht einer Zunahme um 28,5 %. In einzelnen Stadtteilen sind auch höhere Zunahmen zu verzeichnen (Nord / Alt-Kürenz sogar mehr als 100 %)
		Steigerung der Attraktivität des ÖPNV	Taktverdichtung und neue Bedienungsangebote (Mind. 10-Min.-Takt auf allen bedeutsamen Verkehrsrelationen, angemessener Takt in Schwachlastzeiten, alternatives Bedienungsangebot rund um die Uhr)	Grundtakt in Haupt- und Nebenverkehrszeit 15, 20 oder 30 min. Einzelne Linienabschnitte durch Bündelung von Linienästen auch häufiger (z.B. Li. 3 zwischen St. Matthias und Universität 7,5 min-Takt, Li. 6/16 zw. Trimmelter Hof und Porta Nigra 10-Min-Takt). Einführung Sternverkehr mit neuen Linienführungen .... Im Abend- und Wochenendverkehr (30/60-Min.-Takt)	Ziel größtenteils erfüllt. Die Maßnahmen konnten, auch wenn nicht alle in dem vorgesehenen Maße umgesetzt worden sind, insgesamt schon eine gewisse Steigerung der Attraktivität des ÖPNV bewirken, was sich auch in den Fahrtenzahlen und den ÖV-Anteilen niederschlägt.
			Neue Linien (Direkte Anbindungen auf allen bedeutsamen Verkehrsrelationen, Schaffung neuer Verbindungen / Tangentiallinien, Flexible Angebotsformen in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage)	Alle bedeutsamen Relationen umsteigefrei (Relationskategorie I NVP 05) oder maximal einmaliges Umsteigen (Relationskategorien II und III) angebunden. Nahezu alle Linien verkehren radial auf die Innenstadt ausgerichtet (Ausnahme: Lokale Zubringerlinien, z.B. Li 17 in Ehrang). Anruf-Sammel-Taxen auf einzelnen Linien (z.B. Li. 15) oder in äußersten Tagesrandlagen (Sternverkehr)	
			Busbeschleunigung im Straßennetz	Busbeschleunigungsprogramm liegt seit 1993 vor. Umsetzung 1. BA in 2005 komplett.	
			"Offensives Tarifsystem": Vereinfachung Tarifsystem, Ausweitung Fahrscheinangebot, Jobtickets, Kombitickets, tarifliche Integration aller Verkehrsträger in Stadt und Region	Gründung VRT im Jahre 2001. Darin enthalten: einheitliches Tarifsystem für alle Verkehrsträger des ÖV einschl. DB in Stadt und Region. Kombitickets VRT für Sport- und Kulturveranstaltungen. Jobtickets für einzelne Arbeitgeber nach gesonderter Verhandlung.	

Kriterium	Zielvorstellungen 1992		Erfolgskontrolle 2005	
	Ziel	Maßnahmen	Umsetzung	Wirkungen / Zielerreichung
		<p>Verbesserung der Haltestellengestaltung, Ersatz Haltebuchten durch "Haltefurten"</p> <p>Sicherstellung maximaler Fußwege zur nächsten Haltestelle: 200 m im Alleering, 300 m in der Kernrandzone, 400 m in äußeren Stadtteilen</p> <p>Verbesserte Verknüpfung Bus - Bahn</p>	<p>Grundsätze für Haltestellengestaltung in NVP 05 enthalten. Ausstattungsstandard im Stadtgebiet im Wesentlichen erfüllt. Weiterhin auch Neubau von Haltebuchten.</p> <p>Definition Einzugsbereich im NVP 05: Luftlinie 300 m. Mit wenigen Ausnahmen alle Siedlungsbereiche der Stadt dadurch erschlossen.</p> <p>Verknüpfung am Hbf durch hohe Taktdichte gut gegeben. An übrigen Haltepunkten keine geplanten Anschlüsse.</p>	
	Identifikation der Bewohner von Stadt und Region mit dem ÖPNV; Erhöhung des "Sozialprestige" des ÖPNV	Verbessertes Marketing, Ausrichtung auf den erwachsenen motorisierten Kunden, Information über tatsächliches Angebot (z.B. stadtteilorientierte Zielfahrpläne)	Marketing für ÖPNV erfolgt seit 2001 durch VRT in einer Vielzahl von Kampagnen und Aktionen. Fahrplan- und Tarifinformation im Wesentlichen über Internet sowie gedruckte Fahrplanbücher (Gesamtstadt + Landkreis)	Die "Marke" VRT hat sich trotz der erfolgten Marketingaktivitäten noch nicht flächendeckend im Bewusstsein der Kunden festgesetzt; die Maßnahmen entsprechen aber durchaus den Zielvorstellungen.
	Sicherstellung der Finanzierung des ÖPNV	<p>Entwicklung alternativer Finanzierungsmodelle</p> <p>Ausgleich von Defiziten durch Einnahmen der Stellplatzbewirtschaftung, Übernahme Parkraumbewirtschaftung durch Stadtwerke</p> <p>Initiative zur Änderung LBauO zur Verwendung Stellplatzablösebeiträge für direkte ÖPNV-Maßnahmen</p>	<p>Bislang keine alternativen Finanzierungsmodelle im Einsatz</p> <p>Gründung PiT GmbH als Tochter der SWT im Jahre ... (Bewirtschaftung Parkhäuser).</p> <p>LBauO unverändert</p>	Die Finanzierung des ÖPNV ist europaweit in der Diskussion. Die Regionalisierung des ÖPNV im Jahre 1996 hat zwar die Aufgabenträgerschaft der Städte bzw. Landkreise und die Besteller-/Erbringer-Struktur formell eingeführt, die Finanzierung sowie die Organisationsstruktur ist jedoch nahezu unverändert geblieben. Die Gründung der PiT in Trier leistet auch nur einen Beitrag zur Finanzierung im Rahmen des klassischen "Querverbunds". Die Entscheidung über die grundsätzlichen Strukturen der ÖPNV-Finanzierung liegt nicht im Einflussbereich der Stadt Trier.

Kriterium	Zielvorstellungen 1992		Erfolgskontrolle 2005			
	Ziel	Maßnahmen	Umsetzung	Wirkungen / Zielerreichung		
2.2	Erschließung des Umlands	Verbesserung des ÖV im Stadtumland-Bereich und in der Region	<p>Stundentakt auf Hauptlinien, im Stadt-Umland-Bereich 20 min- Takt</p> <p>Kooperation der VU bei Fahrplan und Tarif</p> <p>Schaffung einer Verkehrsgesellschaft zur Vergabe des ÖPNV in Stadt und Landkreis (Grundsatz: "Ein Fahrplan, ein Tarif, eine Organisation")</p>	<p>Taktverkehr (Stundentakt) auf RegioLinien nach Bitburg und Türkismühle. Auf Umlandlinien (3 Igel und 30 Waldrach - Pluwig) 30 min-Takt.</p> <p>Durch Gründung VRT 2001 Verkehrs- und Tarifverbund erreicht.</p> <p>Aufgabenträgerschaft für kreisüberschreitende Linien beim VRT. Stadt bleibt Aufgabenträger innerstädtische Linien gem. NVG 1996.</p>	<p>Auf den die Stadtgrenze überschreitenden Relationen konnte eine überdurchschnittliche Zunahme des ÖPNV-Anteils festgestellt werden (von 5% 1990 auf 13% 2005). Das Ziel kann daher in hohem Maße erreicht werden, auch wenn nicht alle geforderten Maßnahmen 1:1 umgesetzt worden sind.</p>	
2.3	Schaffung von P+R-Anlagen	Förderung des kombinierten Verkehrs zur Reduzierung des Kfz-Verkehr in der Innenstadt	Ausbau P+R-Anlagen	P+R-Anlagen Messepark und Riverside. Gesonderte P+R-Buslinien bei Großveranstaltungen (Fußball) und an Adventssamstagen	<p>Infrastruktur und straßenseitige Anbindung optimal geschaffen, einschließlich Beschilderung (Riverside: bereits auf der Autobahn). Akzeptable ÖV-Anbindung allerdings nur bei Sonderverkehren gegeben, reguläre Linien verkehren zu beiden Standorten zu selten. Daher nur eingeschränkte Zielerreichung.</p>	
2.4	Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs	Schiene als Grundgerüst des ÖV im Regionalverkehr	<p>Schaffung neuer Haltepunkte</p> <p>Reaktivierung stillgelegter Strecken</p> <p>Stadtentwicklung entlang der Schienenstrecken</p>	<p>Haltepunkt Ehrang-Ort 2003 fertiggestellt. Sechs weitere Haltepunkte im</p> <p>Trierer Weststrecke: Konzept zur Reaktivierung einschließlich neuer Haltepunkte liegt vor. Nach Untersuchung SPNV-Nord (2005) jedoch kein wirtschaftlicher Betrieb möglich. Daher Realisierung unwahrscheinlich.</p> <p>Hochwaldstrecke: Strecke im Jahre 2001 ab Ruwer entwidmet. Für Reststück Trier-Nord - Ruwer liegen keine Konzepte für SPNV-Bedienung vor.</p> <p>Die Siedlungsentwicklung erfolgte bislang im Wesentlichen im Bereich der Höhenstadteile und damit abseits der Schienenstrecken. Konzept für die Umnutzung aufgelassener Bahnflächen liegt vor (Drees+Sommer 2005)</p>	<p>Aufgrund der Siedlungsstruktur und -entwicklung (insbesondere Petrisberg / Höhenstadteile) und die insbesondere im Innenstadtbereich sowie den südlichen Stadtteilen teilweise großen Entfernungen zwischen Bahnhaltelpunkten und Nachfrageschwerpunkten hat der SPNV nach wie vor eher eine ergänzende Funktion im Nahverkehrssystem der Stadt. Die Einführung des neuen Haltepunktes Ehrang-Ort konnte jedoch eine gewisse Verlagerung von Verkehrsströmen auf die Schiene bewirken. Eine Vernetzung mit anderen (tlw. stillgelegten) Strecken konnte nicht erreicht werden, so dass sich das SPNV-Konzept weiterhin vorrangig auf die Hauptstrecke konzentriert.</p>	

Kriterium	Zielvorstellungen 1992		Erfolgskontrolle 2005		
	Ziel	Maßnahmen	Umsetzung	Wirkungen / Zielerreichung	
	Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs	<p>Verbesserung des Angebots (Einführung Taktfahrplan, Verdichtung Zugfolge)</p> <p>Verbesserung des Komforts in Zügen und an Bahnhöfen / im Bahnhofsumfeld</p>	<p>Alle Linien im Regional- und Fernverkehr verkehren getaktet. RB von Obermoselstrecke wurden über Trier Hbf hinaus bis Wittlich verlängert.</p> <p>Im SPNV sind nahezu vollständig moderne Fahrzeuge im Einsatz. Die Bahnhofsinfrastruktur am Hauptbahnhof wird derzeit durch die DB erneuert. Neugestaltung Bahnhofplatz steht noch aus. An anderen Bahnhöfen / Haltepunkten teilweise noch erhebliche Mängel (Gestaltung, Barrierefreiheit). Konzept zur barrierefreien Umbau der Haltepunkte liegt vor (Voruntersuchung TTK 1999).</p>	<p>Die durchgeführten Maßnahmen führten vor allen Dingen zu einer Verbesserung des Verkehrsangebots und der Fahrzeugqualität. Die Fahrgastzahlen sind jedoch nahezu unverändert geblieben, lediglich aus südlicher Richtung konnte eine nennenswerte Steigerung der Fahrtennachfrage verzeichnet werden (Vergleich: Schaechterle 1993 - PBV / ETC 2005). Die Vertaktung der einzelnen Linien ergänzt sich nicht zu einer vertakteten Bedienung der Stammstrecke (Ehrang - Konz). Hinsichtlich des Komforts an den Haltepunkten bzw. im Umfeld konnte (mit Ausnahme von Trier Hbf) keine Verbesserung erreicht werden. Im Verkehrsaufkommen der Trierer Einwohner beträgt der Anteil des Schienenverkehrs nur 0,8% (1990: 0,5%).</p>	
<b>3.</b>	<b>Kraftfahrzeugverkehr</b>				
3.1	Straßenneubau- und Ausbaumaßnahmen	Den geänderten Zielvorstellungen angepasster Straßenbau	<p>Aus- und Neubau zur Entlastung von einzelnen belasteten Bereichen, zur Behebung von Gefahrstellen oder zur Vereinfachung von Netzzusammenhängen</p> <p>Prüfung der Substitution von Kfz-Verkehr durch andere Verkehrsarten und der Ausnutzung bestehender Reserven vor Entscheidung für Neubau</p> <p>Nachweis der Verträglichkeit der Einzelmaßnahmen mit den Zielen des Verkehrskonzeptes bereits in der Planung</p>	<p>In den letzten Jahren keine größeren Neubaumaßnahmen (Ausnahme: Neuerschließung von Baugebieten) durchgeführt. Ausbau insbesondere zur Verbesserung der Straßenraumgestalt, zur Behebung von Schäden oder zur Verkehrsberuhigung. Planungen für Entlastungsstraßen in einzelnen Netzausschnitten liegen vor (Alt-Kürenz, Zewen, Trier-Nord)</p> <p>Kein wesentlicher Neubau durchgeführt. Untersuchung Petrisbergaufstieg zur Verbesserung der Anbindung der Höhenstadtteile.</p> <p>Eine gesonderte Prüfung von Straßenbaumaßnahmen anhand der Zielvorstellungen von 1992 erfolgt nicht.</p>	<p>Die Entscheidung über Aus- oder Neubau ist eher an die finanzielle Situation der öffentlichen Hand und die verkehrlichen Erfordernisse angepasst.</p>

Kriterium	Zielvorstellungen 1992		Erfolgskontrolle 2005		
	Ziel	Maßnahmen	Umsetzung	Wirkungen / Zielerreichung	
3.2	Stadtverträglicher Ablauf des Kfz-Verkehrs	Ordnung des Straßennetzes unter dem Gesichtspunkt der Umfeldverträglichkeit	<p>Geschwindigkeitsreduktion: Regelgeschwindigkeit innerorts 30 km/h, HVS 50 km/h, anbaufreie Strecken &gt; 3 km 70 km/h.</p> <p>Initiative beim Landesgesetzgeber zur Schaffung von Regelungen für kommunale Geschwindigkeitsüberwachung</p>	<p>Keine grundsätzliche Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten. 30 km/h vor allem an Gefahrstellen und in Wohngebieten (jedoch nicht flächendeckend).</p> <p>Bislang keine kommunale Geschwindigkeitsüberwachung vorhanden.</p>	Das Straßennetz ist weiterhin nach den Verbindungsfunktionsstufen der RAS-N klassifiziert. Teilweise liegen jedoch Konzepte für die Rückstufung von hochempfindlichen Straßenräumen vor (z.B. Parkstraße)
3.3	Abbau der Unfallbelastung	Verringerung der Unfallzahlen und der Unfallschwere im Stadtgebiet	<p>Besonderer Schutz von Fußgängern und Radfahrern, Priorität gegenüber Ansprüchen des MIV</p> <p>Geschwindigkeitsreduktion in Wohngebieten, Verdeutlichung durch bauliche Maßnahmen</p>		
3.4	Beseitigung stadtgestalterischer Störungen	Berücksichtigung des städtebaulichen Umfelds beim Straßenraumentwurf, Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Straßenumbau als funktions- und nutzungsorientierte Gestaltungsaufgabe	In den letzten Jahren umgestaltete Straßen und Plätze sind durchweg umfeldgerecht gestaltet.	Für Neu- und Umplanungen ist das Ziel grundsätzlich erfüllt, es sind aber noch eine Vielzahl von Straßen mit Gestaltungsmängeln im Bestand vorhanden.
<b>4.0</b>	<b>Straßennetz</b>				
4.1	Neues Ordnungsprinzip für das Straßennetz	Entwicklung eines neuen Ordnungsprinzips unter Berücksichtigung von Umweltaspekten	-	-	Ziel nicht erreicht.
4.2	Bündelung des Straßenverkehrs	Minimierung der Störwirkungen des Straßenverkehrs im Gesamtsystem	Konzentration des Kfz-Verkehrs auf möglichst wenige, leistungsfähige Straßen		Teilweise erreicht. Der Straßenverkehr konzentriert sich auf das Hauptverkehrsstraßennetz. Dieses umfasst jedoch auch Straßen, wo die Verkehrsbelastung nicht mit den Umfeldnutzungen verträglich ist (z.B. Saarstraße). Leistungsfähigkeitsengpässe bestehen weiterhin, allerdings im Wesentlichen nur in Spitzenzeiten (z.B. Kaiserstraße).

Kriterium	Zielvorstellungen 1992		Erfolgskontrolle 2005				
	Ziel	Maßnahmen	Umsetzung	Wirkungen / Zielerreichung			
4.3	Verkehrsberuhigung in Wohngebieten	"Erhalt einer lebenswerten Stadt": Verbesserung des Wohnumfelds in allen Stadtteilen, gezielter Stadtumbau, Abminderung des Trends zur Abwanderung von Einwohnern der Talstadt in die Außenbezirke bzw. das Umland	Flächendeckende Einrichtung von Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen (Mischflächen) durch geeignete bauliche (ggf. auch provisorische) Maßnahmen	T 30 und verkehrsberuhigte Bereiche teilweise vorhanden. Neu geplante Erschließungsstraßen werden verkehrsdämpfend entworfen.	Das Ziel ist zu einem deutlichen Teil erreicht. Kritisch ist insbesondere in den innenstadtnahen Wohngebieten die Parkraumsituation.		
			Schaffung örtlicher Fußgängerbereiche	nicht umgesetzt			
			Teilspernung und Netzunterbrechungen für den Kfz-Verkehr in Wohngebieten	Teilweise umgesetzt			
			Freihalten von Geh- und Radwegen vom ruhenden Kfz-Verkehr	An vielen Stellen nicht durchgesetzt			
			Einrichtung von Zonen mit Anwohner-Parkbevorrechtigung	Nahezu flächendeckend in der Innenstadt sowie im Innenstadtrandbereich (Nord / Süd)			
<b>5.0 Fußgänger- und Fahrradverkehr</b>							
5.1	Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	Attraktive, bequeme und sichere Wege für den Fuß- und Radverkehr	Engmaschige Fuß- und Radwegenetze		Ziel nur zum Teil erreicht. An vielen Stellen sind noch Lücken insbesondere im Radwegenetz vorhanden. An Knotenpunkten teilweise unzureichende Führung der Fußgänger und Radfahrer (z.B. Kaiserthermenkreisel)		
			Sichere Führung von Radfahrern und Fußgängern an Knotenpunkten: Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen (Rundumschaltung), Beseitigung von Gefährdungspotenzialen (bedingt verträgliche Ströme)	Lichtsignalanlagen werden schrittweise erneuert. Vielfach eigene Phasen für Fußgänger vorhanden. Einzelne Knotenpunktösungen für Radfahrer umgesetzt.			
			Überwindung von Trennwirkungen zur engeren Vernetzung der Fuß- und Radwege	Stege über die Mosel Über- / Unterführungen Bahnanlagen Aufstiegshilfen zu den Höhenstadtteilen		nicht umgesetzt keine neuen Querungen errichtet nicht umgesetzt	keine Veränderung gegenüber 1990
5.2	Verbesserung des Fußwegesystems	Stärkere Berücksichtigung der Belange der Fußgänger in der Planung	Wiedergewinnung von Straßenraum für Fußgänger durch Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung teilweise in Stadtteilen oder in der Innenstadt (Kornmarkt)	Ziel in größerem Maße erfüllt.		
5.3	Verbesserung des Radwegenetzes	Substitution von Kfz-Fahrten (vorrangig der Verkehrszwecke des "Alltagsverkehrs") durch Fahrten mit dem Rad	Kompletzierung Radverkehrsnetz (Einzelmaßnahmen s.u.)	(s.u.)	Der Radwegeanteil ist von 1990 bis 2005 nahezu unverändert bei ca. 10 %.		
			Schaffung eines geschlossenen, überschaubaren und engmaschigen Radwegenetzes	Separate Radwege oder Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen		Nur stellenweise vorhanden. Kein geschlossenes Netz von Radverkehrsanlagen im Hauptverkehrsstraßennetz.	Insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie an Knotenpunkten ist das Radverkehrsnetz noch in weiten Teilen als sehr lückenhaft zu bezeichnen. Auch entlang der definierten Routen sind noch ungünstige oder unklare Situationen vorhanden, dies betrifft neben vielen Knotenpunkten vor allem die Querung der Fußgängerzone. Vorhandene Beschilderung ist unzureichend und z.T. unklar. Insbesondere fehlt eine eindeutige
			Führung durch verkehrlich ruhige Bereiche, Öffnen von Einbahnstraßen	Knotenpunktösungen		Insgesamt 8 Radrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen und (teilweise) beschildert. Einbahnstraßen nahezu vollständig geöffnet. Einzelne Knotenpunkte wurden verbessert. Im Hauptverkehrsstraßennetz vielfach noch ungelöste Knotenpunktsituationen.	

Kriterium	Zielvorstellungen 1992		Erfolgskontrolle 2005		
	Ziel	Maßnahmen	Umsetzung	Wirkungen / Zielerreichung	
		<p>Radfahren in der Fußgängerzone: Grundsätzlich keine Freigabe, jedoch Prüfung der Öffnung in Teilbereichen (Querungen)</p> <p>Schaffung von Fahrradabstellanlagen</p> <p>Ausstattung von Haltestellen des ÖV mit Bike+Ride-Angeboten, Mitnahme des Fahrrads im ÖPNV</p>	<p>Lediglich zeitlich beschränkte Freigabe (nachts). Querung der Fußgängerzone noch ungelöst.</p> <p>Mittlerweile recht dichtes Netz von Abstellanlagen im Straßenraum (Bügel und Boxen) vorhanden.</p> <p>Fahrradmitnahme im ÖPNV möglich. B+R teilweise vorhanden (einzelne Bushaltestellen, Haltepunkte). Insbesondere am Hauptbahnhof kein adäquates Angebot.</p>	Zielführung. Für Ortsunkundige ist die Führung teilweise nicht zu erkennen. Der Netzcharakter fehlt.	
5.4	Gewalt im öffentlichen Raum	Mobilitätseinschränkung von Frauen aufgrund Bedrohung durch Gewalt in der Planung berücksichtigen	<p>Beseitigung von Gefahrenräumen, Aufzeigen von Alternativen (Tag- und Nachtwegenetze)</p> <p>Einzelne Konzepte zur Beseitigung von Angsträumen (z.B. Ersatz von Unterführungen) in Planung oder Umsetzung. Getrennt ausgewiesene Tag- und Nachtetze nicht vorhanden.</p>		Ziel teilweise erreicht
<b>6.0 Verkehr in der Innenstadt</b>					
	Attraktive und lebendige Innenstadt	Sicherstellung der Vielfalt der Nutzungen und Funktionen, einer hohen Aufenthaltsqualität und einer guten Erreichbarkeit (Qualitative Abgrenzung von Einkaufszentren der "grünen Wiese")			
6.1	Fußgänger	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	<p>Priorisierung Fußgänger bei der Umgestaltung innerstädtischer Straßen</p> <p>Maßvoller Ausbau der Fußgängerbereiche</p>	<p>An umgestalteten Straßenräumen vielfach gute Integration der Seitenräume</p> <p>Fußgängerbereich nur gering erweitert (Kornmarkt, Viehmarkt)</p>	Im Innenstadtbereich sind vielfach ansprechende Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen worden (Stresemannstraße, Nikolaus-Koch-Platz, Kornmarkt, Basilika). Teilweise sind jedoch auch noch zentrale Straßen und Plätze mit erheblichen Gestaltungsmängeln vorhanden (Hindenburgstraße, Bereich um die Porta Nigra, Bahnhofsumfeld, Walramsneustraße, Pferdemarkt ...)
6.2	Autoverkehr	Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt	<p>Lenkungs- und Organisationskonzept für Lieferverkehr</p> <p>Schaffung eines für Berufspendler in die Innenstadt attraktiven ÖPNV-Angebots (auch P+R)</p> <p>Verlagerung von Einkaufsfahrten auf stadtverträgliche Verkehrsmittel / P+R</p>	<p>City-Logistik-Konzept liegt vor, jedoch nicht umgesetzt</p> <p>ÖPNV im Stadtgebiet gutes Angebot, im Stadt-Umland-Verkehr vielfach noch unzureichend. P+R: s.o.</p>	
				Die Innenstadt ist gut mit dem Auto erreichbar. Dabei werden zu 75 % bewirtschaftete Stellplätze (Parkhäuser + Straßenraum) benutzt. Im Modal-Split ergeben sich zwischen 1984 (Quelle: Amt 12, 1987) und 2005 nur geringe Unterschiede. Daher ist das Ziel nur zum Teil erreicht.	

Kriterium	Zielvorstellungen 1992		Erfolgskontrolle 2005		
	Ziel	Maßnahmen	Umsetzung	Wirkungen / Zielerreichung	
6.3	Parkraum	Ausrichtung des Stellplatzangebotes auf Kurzparker / Verlagerung von Langzeitparkern auf Umweltverbund	Umwandlung von unbewirtschafteten Stellplätzen in Kurzzeit- und Bewohnerstellplätze	Keine unbewirtschafteten Stellplätze im Alleenring (Ausnahme: Nachtstunden) mehr vorhanden.	Ziel größtenteils erreicht
			Schaffung von Alternativen für Berufspendler		
			Abgestuftes Kostengefüge bei der Bewirtschaftung		
		Anwohnerparken in Innenstadtrandgebieten zur Vermeidung von Verlagerungen	In vielen Bereichen umgesetzt		
		Stadtverträgliche Abwicklung des Parkens	Schrittweiser Abbau oder Ersatz stadunverträglicher Parkplätze	Oberflächenparkplätze im Innenstadtbereich vielfach abgebaut (Kornmarkt) oder durch Parkbauten ersetzt (Viehmarkt).	In großen Teilen erfüllt. Dennoch weiterhin eine Vielzahl von Oberflächenparkplätzen im Innenstadtbereich vorhanden (Rass-Parkplatz, Rindertanzplatz, Berufsschulzentrum, ...)
			Installation eines dynamischen Parkleitsystems	Erfolgt (s.o.)	
6.4	Erschließung	Erleichterung der Zufahrt für den Zielverkehr, Abminderung Parksuchverkehr	Alleenring als Grundlage der Erschließung; kürzestmögliche Verbindung der Stellplatzanlagen mit dem Alleenring	Alleenring ist Grundlage des Parkleitsystems	Ziel größtenteils erreicht. Eine Durchfahrt der Innenstadt ist nur noch eingeschränkt möglich und nicht attraktiv.
			Verhinderung von Durchgangs- und Parksuchverkehr quer durch die Innenstadt	Querung der Innenstadt für Pkw im Prinzip nicht möglich oder unattraktiv	
			Ausbau Parkleitsystem	s.o.	
			Ausbau Radverkehrsinfrastruktur	s.o.	
6.5	Stellplatznachweis und Ablösung	Verhinderung von zusätzlichen privaten Langzeitstellplätzen	Grundsätzliche Substitution der Neuschaffung von privaten Stellplätzen bei kommerziellen / gewerblichen Bauvorhaben auf Grundlage der LBauO durch Ablösung	Wird im Wesentlichen so praktiziert	Ziel größtenteils erreicht.
<b>7.0</b>	<b>Güterverkehr</b>				
7.1	Umweltverträglicher Güterverkehr	Umweltverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs in der Stadt	Verlagerung von Ferntransporten auf Bahn oder Binnenschiff	nicht im Einflussbereich der Stadt Trier	Teilweise erfüllt. Das GVZ existiert, dennoch wird ein Großteil des Güterverkehrs auf der Straße abgewickelt.
			Untersuchung Güterverkehrs- / Güterverteilzentrum in Trier	GVZ im Trierer Hafen entstanden	
7.2	Stadtverträglicher Lkw-Verkehr	Entlastung der Stadt von unverträglichen Lkw-Mengen	Sperrung empfindlicher Stadtbereiche für Fahrzeuge > 7,5 to	Teilweise umgesetzt (Paulinstraße)	Nur zu geringen Teilen erfüllt. Kernmaßnahme wäre die Umsetzung des Citylogistik-Konzepts.
			Belieferung Innenstadt nach Umladen in kleinere Einheiten	City-Logistik-Konzept vorhanden, jedoch bislang nicht umgesetzt.	

Kriterium	Zielvorstellungen 1992		Erfolgskontrolle 2005	
	Ziel	Maßnahmen	Umsetzung	Wirkungen / Zielerreichung
<b>8.0</b>	<b>Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen</b>			
8.1	Öffentlichkeitsarbeit	Identifikation der Bevölkerung mit dem Umweltverbund	Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	
			Laufende Informationsveranstaltungen an Arbeits- und Ausbildungsstätten; "Verkehrsinformobil"; regelmäßige Information der Haushalte über Verkehrssituation im Stadtteil	
8.2	Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl	Motivation der Verkehrsteilnehmer zum "Umsteigen" auf Umweltverbund	Modellprojekte und Aktionen	
			Zielgruppenorientierte Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	
8.3	Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit	Schaffung eines Konsens zur Verwirklichung der Ziele	Zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit	

**Anlage 4.3**  
Szenariendiskussion



## 1 Szenarienuntersuchung

### 1.1 Grundlagen der Szenarien

Die bearbeiteten Szenarien sind eine Untersuchung der modalen Auswirkungen der Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen. Die Bewertung erfolgt durch eine Digitalisierung der Maßnahmen im Verkehrsmodell und die Neuberechnung des Verkehrsaufkommens mit den geänderten Netzgrundlagen.

Eingangsgröße für die Verkehrsmittelwahl im Verkehrsmodell ist der bekannte und kommunizierte Modal Split aus der Haushaltsbefragung. Dieser bezieht sich auf den Gesamtverkehr der Trierer Bevölkerung und bildet die Grundlage für den Modal-Split-Beschluss im Stadtrat.

Das Gesamtverkehrsaufkommen einer Stadt lässt sich aufteilen in Binnenverkehr innerhalb der Stadtgrenzen, den Quell-/Zielverkehr zwischen der Stadt Trier und anderen Orten (einmaliges Überschreiten der Stadtgrenze) sowie den Durchgangsverkehr, der das Stadtgebiet nur durchquert (zweimaliges Überschreiten der Stadtgrenze).

Der ausgewertete Verkehr der Trierer Bevölkerung bildet eine Teilmenge des gesamten Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet. Er enthält große Anteile des gesamten Binnenverkehrs und des Quell- / Zielverkehrs sowie einzelne Fahrten des Durchgangsverkehrs.

Für die Auswertung der modalen Effekte im Verkehrsmodell ist es sinnvoll, Auswertungen auf der Ebene des gesamten Binnenverkehrs und des gesamten Quell- / Ziel- und Durchgangsverkehrs vorzunehmen.

Der Binnenverkehr im Verkehrsmodell umfasst

- Den Binnenverkehr der Trierer Bevölkerung.
- Den Binnenverkehr der Einpendler und sonstigen Stadtbesucher (inkl. Touristen).
- Den gewerblichen Binnenverkehr (Lieferverkehr u. ä.).

Der Modal Split des Binnenverkehrs unterscheidet sich von den bekannten Werten der Haushaltsbefragung folgendermaßen:

	Gesamtverkehr der Trierer (Haushaltsbefragung)	Binnenverkehr im Verkehrsmodell
Fuß	20%	24,4%
Rad	9%	10,2%
ÖPNV	16%	15,6%
MIV	55%	49,8%

Im Binnenverkehr werden in höherem Maße die Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt, nur die Hälfte der Wege werden mit dem MIV zurückgelegt. Dies ist vor allem auf den höheren Anteil der Kurzstrecken zurückzuführen. Insbesondere der Anteil des Fußverkehrs ist höher, in dem dargestellten Wert sind beispielsweise auch die vielen Fußwege enthalten, die von Besuchern der Stadt innerhalb der Altstadt zurückgelegt werden.

Das Wegeaufkommen pro Tag stellt sich im Verkehrsmodell folgendermaßen dar.

	Binnenverkehr	Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr	Gesamtverkehr	Anteil des Binnenverkehrs am Gesamtverkehr
Fuß	76.200	2.100	78.300	97%
Rad	31.700	2.400	34.100	93%
ÖPNV	48.700	19.900	68.600	71%
MIV	155.100	219.300	374.400	41%
Gesamt	311.700	243.700	555.400	56%

Etwas mehr als die Hälfte des Gesamtverkehrs ist Binnenverkehr. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden fast ausschließlich im Binnenverkehr genutzt. Mehr als die Hälfte des Autoverkehrs ist dagegen Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr.

Deutlich wird dies bei einer Betrachtung des Modal Splits des Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehrs:

	Gesamtverkehr der Trierer (Haushaltsbefragung)	Quell-/Zielverkehr + Durchgangsverkehr
Fuß	20%	0,9%
Rad	9%	1,0%
ÖPNV	16%	8,2%
MIV	55%	90,0%

Im Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr werden kaum Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt. Auch der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel ist sehr niedrig.

Ein Vergleich der über die Haushaltsbefragung ermittelten Wege mit dem Gesamtverkehrsaufkommen aus dem Verkehrsmodell zeigt, dass gut zwei Drittel des Verkehrs in Trier von der Trierer Bevölkerung erzeugt wird. Darin sind alle Wege der Trierer Einwohner enthalten, also auch Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr. Insbesondere die Wege im Umweltverbund sind Wege der Trierer Bevölkerung. Im MIV werden dagegen nur etwas mehr als die Hälfte der Fahrten von Trierern durchgeführt.

	Gesamtverkehr der Trierer (Haushaltsbefragung)	Gesamtverkehr im Verkehrsmodell	Anteil des Verkehrs der Trierer am Gesamtverkehr
Fuß	76.200	78.300	ca. 97%
Rad	34.300	34.100	ca. 100%
ÖPNV	61.000	68.600	ca. 89%
MIV	209.600	374.400	ca. 56%
Gesamt	381.100	555.400	ca. 69%

Die Modal-Split-Anteile im Ist-Zustand (Analysefall) dienen als Vergleichswert für die Szenarien. Ihnen werden drei Szenarien sowie die Auswirkungen von restriktiven Maßnahmen gegenübergestellt.

Szenario 1:

Umsetzung kurzfristig machbarer Maßnahmen im Umweltverbund, d. h. Maßnahmen, die ohne größere Investitionen in die Infrastruktur umgesetzt werden können.

Szenario 2:

Mittelfristige Umsetzung aller geplanter Maßnahmen im Umweltverbund.

Szenario 3:

Zusätzlich Umsetzung der geplanten Straßenneubauten und damit verbundene Entlastungsmaßnahmen stark belasteter Straßen.

## 1.2 Maßnahmen für die Szenarien

Das Mobilitätskonzept ist ein Plan der Stadt Trier. Es enthält in erster Linie Maßnahmen, deren Umsetzung von der Stadt vorgenommen werden kann. Darüber hinaus werden auch regionale Maßnahmen bewertet, deren Umsetzung jedoch von anderen Körperschaften vorgenommen wird und auf deren Umsetzungszeitpunkt die Stadt Trier u. U. nur wenig Einfluss nehmen kann.

Die einzelnen Maßnahmen, die in der Szenarienuntersuchung verwendet wurden, werden bei den jeweiligen Szenarien aufgelistet.

Viele Maßnahmen, führen zu einer Aufwertung des Umweltverbundes im Binnenverkehr (z. B. Verbesserungen für den Radverkehr, Ausbau des Busverkehrs). Sie wirken in einem Teil des Verkehrsaufkommens, in dem bereits die Hälfte der Wege auf den Umweltverbund entfallen. Es ist davon auszugehen, dass diese Maßnahmen nicht nur modale Verlagerungen vom MIV zum Umweltverbund erzielen, sondern auch modale Veränderungen innerhalb des Umweltverbundes bewirken. Trotzdem bietet ein Anteil des MIV von 50% im Binnenverkehr ein beträchtliches Potenzial für Verlagerungen. In Städten wie Freiburg oder Tübingen liegt der Anteil des MIV am Binnenverkehr bei weniger als einem Drittel.

Maßnahmen im regionalen Verkehrsnetz sowie Restriktionen im Kfz-Verkehr greifen auch in den Quell-/Ziel- und z. T. in den Durchgangsverkehr ein. Sie wirken in einem Bereich, in dem Verlagerungen fast ausschließlich vom MIV auf den ÖV erzielt werden. Um über Restriktionen eine Verlagerung zu erzielen muss aber das Angebot im ÖV eine ausreichende Qualität aufweisen.

## 1.3 Szenario 1: Umsetzung kurz- bis mittelfristiger Maßnahmen zum Ausbau des Fuß- und Radverkehrs sowie des Busverkehrs

Maßnahmen (vgl. Bild 1):

- Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept
- Verbesserung der Befahrung und Querung des Alleenrings (Fuß und Rad)
- Imagemaßnahmen (Fuß und Rad)
- Behebung von Erschließungslücken im Liniennetz (Bus)
- Taktverdichtungen (Bus)
- Tangentiale Verbindungen (Bus)
- Erhöhung der Präsenz des Busverkehrs in der Altstadt (Bus)

Mit diesen Maßnahmen werden folgende Änderung im Modal Split erzielt:

	Binnenverkehr			Quell-/Zielverkehr + Durchgangsverkehr		
	Analyse	Szenario 1		Analyse	Szenario 1	
Fuß	24,4%	23,2%	-1,2%	0,9%	0,9%	0,0%
Rad	10,2%	11,9%	+1,7%	1,0%	1,3%	+0,3%
ÖPNV	15,6%	18,1%	+2,5%	8,2%	8,5%	+0,3%
MIV	49,8%	46,7%	-3,1%	90,0%	89,4%	-0,6%

Die Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen zum Ausbau des Umweltverbundes wirkt vor allem auf den Binnenverkehr. Mit dem gemeinsamen Ausbau von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV können Radverkehr und ÖPNV ihre Anteile erhöhen. Der MIV geht vergleichsweise stark zurück, allerdings verliert auch der Fußverkehr Anteile an das Fahrrad und den Bus.

#### 1.4 Szenario 2: Umsetzung mittel- bis langfristiger Maßnahmen zum Ausbau des Fuß- und Radverkehrs sowie des Busverkehrs

Szenario 2 setzt voraus, dass alle Maßnahmen aus dem Szenario 1 umgesetzt werden.

Zusätzlich kommen folgende Maßnahmen hinzu (vgl. Bild 2):

- Neue Haltepunkte auf der Ostbahn
- Reaktivierung der Westbahn
- Petrisbergaufstieg mit Fahrradmitnahme
- Imagemaßnahmen im ÖPNV
- Neue Fuß- und Radquerungen über die Mosel: Irminenfreihof und Hohenzollernstraße
- Fuß- und Radquerung der Bahn am Hauptbahnhof ins Gartenfeld
- Konsequente Beschleunigung des Fuß- und Radverkehrs an Lichtsignalanlagen
- weitere Imagemaßnahmen Fuß- und Radverkehr

Mit diesen Maßnahmen wird gegenüber Szenario 1 folgende Änderung im Modal Split erzielt:

	Binnenverkehr			Quell-/Zielverkehr+ Durchgangsverkehr		
	Szenario 1	Szenario 2		Szenario 1	Szenario 2	
Fuß	23,2%	25,9%	+2,7%	0,9%	0,9%	0,0%
Rad	11,9%	12,6%	+0,7%	1,3%	2,4%	+1,1%
ÖPNV	18,1%	19,8%	+1,7%	8,5%	9,4%	+0,9%
MIV	46,7%	41,7%	-5,0%	89,4%	87,5%	-1,9%

	Binnenverkehr			Quell-/Zielverkehr + Durchgangsverkehr		
	Analyse	Szenario 1		Analyse	Szenario 1	
Fuß	24,4%	25,9%	+1,5%	0,9%	0,9%	0,0%
Rad	10,2%	12,6%	+2,4%	1,0%	2,4%	+1,2%
ÖPNV	15,6%	19,8%	+4,2%	8,2%	9,4%	+1,2%
MIV	49,8%	41,7%	-8,1%	90,0%	87,5%	-2,5%

Die Umsetzung der mittelfristigen Maßnahmen zum Ausbau des Umweltverbundes wirkt überwiegend auf den Binnenverkehr, aber auch auf den Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr. Mit den mittelfristigen Maßnahmen kann auch der Fußverkehr seinen Anteil steigern.

### 1.5 Szenario 3: Ausbau des Umweltverbundes + Straßenbaumaßnahmen

In diesem Planfall wird überprüft, welche Auswirkungen innerstädtische und regionale Straßenbaumaßnahmen auf den Modal Split haben. Eine Vielzahl der Maßnahmen dient dazu, stark belastete Straßen zu entlasten und diese Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu machen.

Der Planfall baut auf Szenario 2 auf. Hinzu kommen folgende Maßnahmen (vgl. Bild 3):

- Bau der Nordbrücke mit Radverkehrsanlagen, Anbindung der Nordbrücke an das Fuß- und Radwegenetz beiderseits der Mosel, Führung der Busverbindung nach Pfalzel über die Nordbrücke

- Ausbau der Kürenzer Straße, Metternichstraße, Dasbachstraße mit Moselbahndurchbruch und Verkehrsberuhigung Schöndorferstraße, Franz-Georg-Straße, Parkstraße (Nullstelle)
- Bau der Umfahrung Kürenz mit Radverkehrsanlagen und Nullstelle Avelsbacher Straße
- Bau des Wasserwegdurchbruchs mit Radverkehrsanlagen und Verkehrsberuhigung Zeughausstraße
- Bau der Autobahnanschlussstelle Ruwer als Halbanschluss in Richtung Schweich
- Bau der Entlastungsstraße West mit Radverkehrsanlagen und Verkehrsberuhigung Aachener Straße (Nullstelle) – Luxemburger Straße, Eurener Straße
- Bau der Umfahrung Ehrang mit Radverkehrsanlagen
- Bau der Nordumfahrung A 64
- Bau des Moselaufstieges – Variante Igel mit Umfahrung Zewen

Mit diesen Maßnahmen wird gegenüber Szenario 2 folgende Änderung im Modal Split erzielt:

	Binnenverkehr			Quell-/Zielverkehr + Durchgangsverkehr		
	Szenario 2	Szenario 3		Szenario 2	Szenario 3	
Fuß	25,9%	25,6%	-0,3%	0,9%	0,9%	0,0%
Rad	12,6%	12,8%	+0,2%	2,4%	2,5%	+0,1%
ÖPNV	19,8%	19,6%	-0,2%	9,4%	9,1%	-0,3%
MIV	41,7%	42,0%	+0,3%	87,5%	87,5%	0,0%

	Binnenverkehr			Quell-/Zielverkehr + Durchgangsverkehr		
	Analyse	Szenario 1		Analyse	Szenario 1	
Fuß	24,4%	25,6%	+1,2%	0,9%	0,9%	0,0%
Rad	10,2%	12,8%	+2,6%	1,0%	2,5%	+1,5%
ÖPNV	15,6%	19,6%	+4,0%	8,2%	9,1%	+0,9%
MIV	49,8%	42,0%	-7,8%	90,0%	87,5%	-2,5%

Die Umsetzung der Straßenbaumaßnahmen hat als Gesamtpaket aus Neubau und der Unterbrechung bzw. Umgestaltung vorhandener Straßenräume nur geringe Auswirkungen auf den Modal Split, der mit den Maßnahmen aus Szenario 2 erzielt wird. Bei einer attraktiven Gestaltung der innerstädtischen Verkehrsanlagen profitiert neben dem MIV auch der Radverkehr leicht vom Ausbau. Fußverkehr und ÖV verlieren dagegen in geringem Maße Anteile.

Zielsetzung der meisten Straßenbaumaßnahmen ist die Entlastung stark belasteter Straßen und Knotenpunkte sowie die Verringerung von Umwegfahrten. Auch wenn die Summe der Maßnahmen rechnerisch nicht zu einer Stärkung des Umweltverbundes führt, sollten die unterschiedlichen Auswirkungen der Maßnahmen auf Verkehrsaufkommen sowie Verkehrs- und Stadtqualität in den nächsten Bearbeitungsschritten untersucht werden.

## **1.6 Auswirkungen von restriktiven Maßnahmen auf den Kfz-Verkehr**

Mit restriktiven Maßnahmen im Kfz-Verkehr soll das innerstädtische Verkehrsaufkommen besser gesteuert werden. Ziel ist es, nicht notwendige Fahrten, für die akzeptable Verbindungen mit anderen Verkehrsmitteln bestehen, zu vermeiden und dafür die Verkehrsqualität notwendiger Kfz-Fahrten zu erhöhen.

Im Zentrum der Überlegungen stehen Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Altstadt. Das Stadtzentrum ist Ziel von Stadtbesuchern (v. a. Einkäufer und Touristen) aber auch Arbeitsplatzschwerpunkt und wichtigster Schulstandort.

Um das Verkehrsverhalten bestimmter Personengruppen zu steuern ist es sinnvoller, Parkraum bewirtschaften, als restriktive Maßnahmen auf der Strecke vorzunehmen. Von einer Reduzierung der Kapazität im Straßennetz sind notwendige Kfz-Fahrten ebenso betroffen wie vermeidbare Fahrten, während das Parkraumangebot gezielt bestimmten Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden kann.

Besucher ohne alternatives Anreiseangebot benötigen ein ausreichendes Parkraumangebot mit guter Verkehrsqualität in der Anfahrt. Im ländlichen Raum rund um die Stadt Trier sind dies auch Bewohner der Region. Innenstadtbesucher aus der Stadt Trier können in vielen Fällen andere Verkehrsmittel nutzen. Erfolgreiche restriktive Maßnahmen setzen jedoch gute Verkehrsnetze im Umweltverbund voraus.

Im Folgenden werden die drei Szenarien um restriktive Maßnahmen ergänzt.

Diese sind (vgl. Bild 4):

- Umsetzung des Parkraumkonzeptes für die Altstadt
- Flächendeckende Bewirtschaftung von Parkständen in den innenstadtnahen Stadtteilen
- Bewirtschaftung des Parkraums der Universität

Mit diesen Maßnahmen werden gegenüber den bisherigen Szenarien folgende Änderung im Modal Split erzielt:

	Binnenverkehr					
	Szenario 1	mit Restriktion	Szenario 2	mit Restriktion	Szenario 3	mit Restriktion
Fuß	23,2%	24,0%	25,9%	26,5%	25,6%	26,2%
Rad	11,9%	12,4%	12,6%	12,9%	12,8%	13,2%
ÖPNV	18,1%	18,9%	19,8%	20,4%	19,6%	20,2%
MIV	46,7%	44,7%	41,7%	40,2%	42,0%	40,4%

	Quell-/Zielverkehr + Durchgangsverkehr					
	Szenario 1	mit Restriktion	Szenario 2	mit Restriktion	Szenario 3	mit Restriktion
Fuß	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%
Rad	1,3%	1,3%	2,3%	2,4%	2,5%	2,6%
ÖPNV	8,5%	8,8%	9,4%	9,6%	9,1%	9,4%
MIV	89,4%	89,0%	87,5%	87,1%	87,5%	87,1%

Die Umsetzung restriktiver Maßnahmen kann die Verlagerungswirkung der Ausbaumaßnahmen im Umweltverbund verstärken. Die Wirkung ist im untersuchten Szenario im Binnenverkehr stärker als im Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr. Dies ist auf die kürzeren Wege und besseren Verkehrsnetze im Binnenverkehr zurückzuführen.

Über die untersuchten Maßnahmen hinaus wären weitere Strategien denkbar, die ggf. auch stärker auf den Quell-/Zielverkehr wirken. Maßnahmen zur Einschränkung der Kapazität im Straßennetz (z. B. im Alleenring) sollten in Gesamtpaketen aus Knotenpunktgestaltung und -leistungsfähigkeit und z. B. dem Ausbau von Park & Ride und / oder Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsflusses („Pfortnerampeln“) betrachtet werden. Ziel dieser Maßnahmen sollte es sein, für den notwendigen Kfz-Verkehr die Verkehrsqualität und die Erreichbarkeit auch der Innenstadt zu sichern.

### 1.7 Übersicht der Szenarien

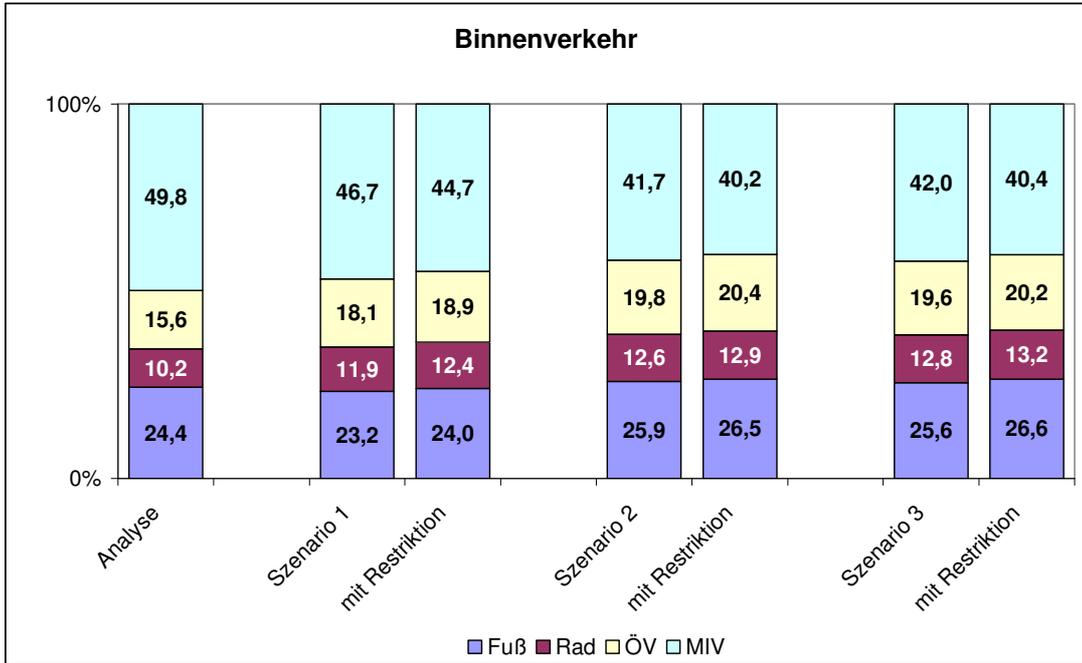


Abbildung 1: Entwicklung der Modal-Split-Anteile in den Szenarien (in %) - Binnenverkehr

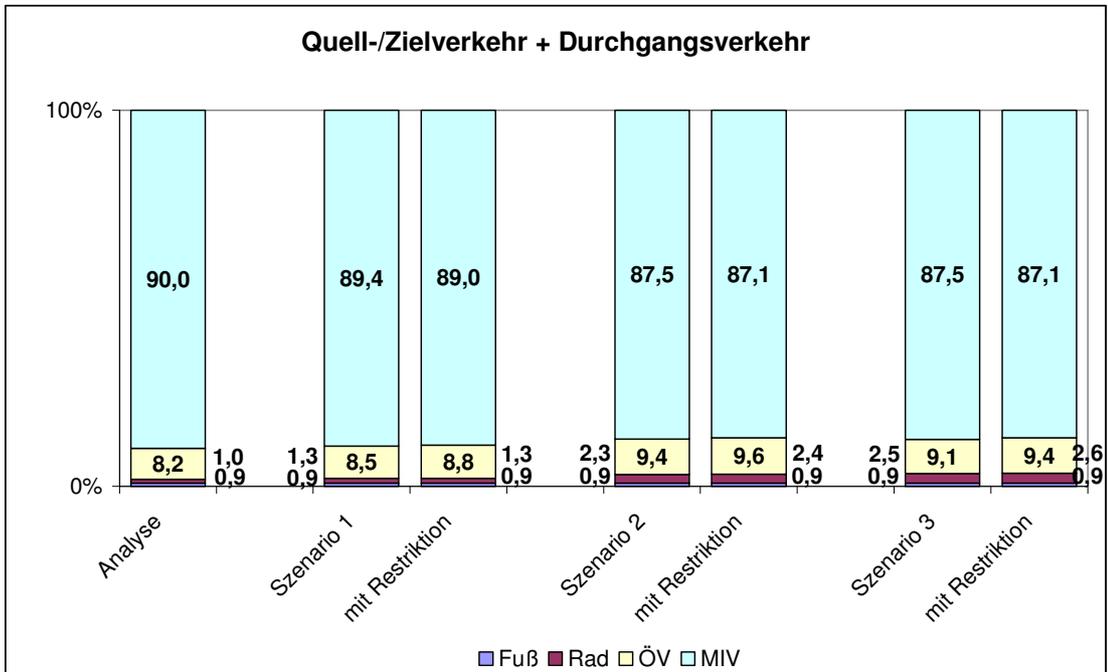


Abbildung 2: Entwicklung der Modal-Split-Anteile in den Szenarien (in %) - Quell- / Zielverkehr + Durchgangsverkehr

## 1.8 Fazit

Die Szenarienuntersuchung zeigt, dass mit den Maßnahmen, die zur Zeit in Trier diskutiert werden, eine Änderung der Modal-Split-Anteile zu Gunsten des Umweltverbundes möglich ist. In den nächsten Arbeitsschritten des Mobilitätskonzeptes werden einzelne Maßnahmen weiter untersucht.

Potenzial besteht vor allem im Ausbau des ÖV. Das hier zu Grunde gelegte erweiterte Angebot im Bus- und Schienenverkehr ist sehr umfangreich und eher als Obergrenze des Machbaren zu sehen. Welche der Maßnahmen tatsächlich umgesetzt werden können, muss im Rahmen der laufenden Potenzialuntersuchung für die Stadtwerke Verkehrs GmbH sowie im Rahmen der sonstigen städtischen und regionalen Verkehrsplanung untersucht werden.

Eine Verstärkung der Wirkungen ist durch restriktive Maßnahmen im Kfz-Verkehr möglich. Insbesondere im Binnenverkehr können weitere Fahrten auf den Umweltverbund verlagert werden. Neben dem bereits abgeschlossenen Parkraumkonzept für die Altstadt können weitere restriktive Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes untersucht werden.

Im Quell-/Zielverkehr sind die Wirkungen der Maßnahmen geringer. Gerade hier ist jedoch der Anteil des MIV sehr hoch. Auch restriktive Maßnahmen greifen nur wenig, da das ÖV-Angebot als Alternative nicht ausreichend attraktiv ist. Hier sollte es Aufgabe des Mobilitätskonzeptes sein, Strategien und Maßnahmen zur stadtverträglichen Bewältigung des Quell-/Ziel-Verkehrs (z. B. ein Ausbau von Park & Ride) zu untersuchen.



**Anlage 7.1**  
Buslinien im Fahrplan 2010



## Normalverkehr Stadtbus

Linie	Strecke	Takt
1	Euren Helenenbrunnen / Euren Friedhof – Trier Nord Nells Park / Gewerbegebiet Nord (-Ruwer Sportplatz)	20', im gemeinsamen Abschnitt Euren Ludwig-Steinbach-Straße – Trier Nord Wasserweg 10', bis Ruwer Sportplatz 60'
2	Trier West Trierweilerweg – Heiligkreuz Treverer-Straße	20'
3	Igel Moselstraße / Feyen Grafschaft – Kürenz Weidengraben / Tarforst L.-Erhard-Ring	20', im gemeinsamen Abschnitt Trier Süd, St. Matthias – Universität 10'
4	Kürenz Wissenschaftspark – Universität Haupteingang / Irsch Hockweiler Straße	60' im gemeinsamen Abschnitt Kürenz Wissenschaftspark – Kohlenstraße 30'
5	Trier Nord Castelforte / Trier Nord W.-Leuschner-Straße – Weismark Pfahlweiher / Feyen Grafschaft	60' im gemeinsamen Abschnitt Trier Nord W.-Leuschner-Straße – Weismark Pfahlweiher 30'
6	Porta Nigra – Tarforst Karl-Carstens-Straße	20'
7	(Trierer Hafen-) Pfalzel Eltzstraße – Irsch Hockweiler Straße	30' (bis Trierer Hafen in der HVZ)
8	Quint Schloss – Mariahof Am Mariahof	20'
10	Markusberg – Trierweilerweg (-Karl-Marx-Haus)	Einzelfahrten
12	Fachhochschule – Hauptbahnhof	30' (Sammellinie der Regionalbuslinien 221 und 222)
13	Karl-Marx-Haus – Universität Mensa	10' (nur in der Vorlesungszeit)
14	Porta Nigra – Universität Campus 2	30'
15	Karl-Marx-Haus – Weismark Altenzentrum Härenwies	Einzelfahrten (nur AST)
16	Porta Nigra – Tarforst Karl-Carstens-Straße	20' (nur in der Vorlesungszeit)
17	Ehrang Auf der Bausch – Ehrang Heide	60'
18	Zewen Im Siebenborn – Euren Herresthal	Einzelfahrten
50	Hauptbahnhof – Feyen Grafschaft	Einzelfahrten im Schülerverkehr
51	Trier Süd Gilbertstraße – Schulzentrum Wolfsberg	Einzelfahrten im Schülerverkehr
52	Tarforst Ludwig-Erhard-Ring – Schulzentrum Wolfsberg	Einzelfahrten im Schülerverkehr
53	Ruwer Sportplatz – Schulzentrum Wolfsberg	Einzelfahrten im Schülerverkehr
54		Einzelfahrten im Schülerverkehr

55	Tarforst Karl-Carstens-Straße Schulzentrum Wolfsberg	–	Einzelfahrt im Schülerverkehr
56	Hauptbahnhof – Schulzentrum Wolfsberg		Einzelfahrten im Schülerverkehr
57	Pfalzel – Schulzentrum Wolfsberg		Einzelfahrten im Schülerverkehr
59	Tarforst Karl-Carstens-Straße Hauptbahnhof	–	Einzelfahrten im Schülerverkehr

### Sternverkehr Stadtbus

Linie	Strecke	Taktschema 1	Taktschema 2
81	Hauptbahnhof – Trier West Römerstraße – Euren Helenenbrunnen / Hauptbahnhof – Euren (– Igel – Metzdorf)	30' in den gemeinsamen Abschnitten Hauptbahnhof – Westbahnhof und Trierweilerweg – Ludwig-Steinbach-Straße 15', Euren – Igel samstags 60', bis Metzdorf 120'	60', in den gemeinsamen Abschnitten Hauptbahnhof – Westbahnhof und Trierweilerweg – Ludwig-Steinbach-Straße 30', bis Metzdorf Einzelfahrten
82	Hauptbahnhof – Mariahof	15', im Stadtteil Heiligkreuz wechselnde Fahrtwege jeweils 30'	30', im Stadtteil Heiligkreuz wechselnde Fahrtwege jeweils 60'
83	Feyen – St.Medard / Weismark – Tarforst Ludwig-Erhard-Ring	15', Fahrtwege über St. Medard und Weismark jeweils 30', in Fahrtrichtung Tarforst wechselnde Fahrtwege über Universität bzw. Weidengraben jeweils 30'	30', Fahrtwege über St. Medard und Weismark jeweils 60',
84	Hauptbahnhof – Irsch Hockweiler Straße	30'	60'
85	Trier Nord Wilhelm-Leuschner-Straße – Trier Nord Nells Park	30'	60'
86	Hauptbahnhof – Trier Nord Nells Park (– Waldrach – Morscheid)	15', bis Waldrach 60', bis Morscheid 120'	30', bis Waldrach 60', bis Morscheid Einzelfahrten
87	Quint Schloss – Tarforst Karl-Carstens-Straße (– Pluwig – Bonerath)	30' Quint Schloss – Hauptbahnhof, 15' Hauptbahnhof – Tarforst Karl-Carstens-Straße, bis Pluwig 60' bis Bonerath 120'	30', bis Pluwig 60', bis Bonerath Einzelfahrten

## AST-Verkehre

Ein Teil des Angebotes wird als Anruf-Sammeltaxi gefahren. Dies sind Linienabschnitte oder einzelne Fahrten im Normal- und Sternbusverkehr:

Linie	Strecke
1	Abschnitt Ruwer im Paulinsgarten – Ruwer Sportplatz, Montag-Freitag: 1 Fahrt am frühen Abend, Fahrten am Samstag (120')
7	Porta Nigra – Olewig Auf der Hill (Wendeplatz) 120' Montag bis Freitag 8.00 Uhr bis 18.00 Uhr
14	Fahrten im Abendverkehr ab 21 Uhr und am Wochenende (60')
15	Einzelfahrten Montag bis Freitag
17	Abschnitt Ehrang Peter-Roth-Platz – Ehrang Heide, gesamter Abend- und Wochenendverkehr (60')
81	Montag bis Freitag: 1. Fahrt am Morgen, Sonntag: Fahrten Euren Helenenbrunnen – Trier West Römerstraße – Hauptbahnhof vor 10 Uhr
82	Montag bis Freitag: Frühfahrten über Alt-Heiligkreuz, Sonntag: Fahrten über Alt-Heiligkreuz vor 10 Uhr
83	Montag bis Freitag: 1. Fahrt über St. Medard, Frühfahrten über Weismark, Sonntag: Fahrten über Weismark vor 10 Uhr
84	Montag bis Freitag: Frühfahrten
85	Abendverkehr nach 20.00 Uhr, Frühfahrten
86	Montag bis Freitag: 1. Fahrt am Morgen
87	Montag bis Freitag: 1. Fahrt am Morgen

## Regionalverkehr

Linie	Strecke	Streckenabschnitt in Trier	Angebot
30	Morscheid / Waldrach – Pluwig / Bonerath	Eitelsbach – Filsch, für Eitelsbach und Teile von Ruwer einzige Buserschließung, innerstädtische Verbindung Ruwer – Trier Nord – Hauptbahnhof, zwischen Hauptbahnhof, Kaiserthermen und Tarforst als Schnellbus	Mo-Fr 60', im gemeinsamen Abschnitt Waldrach – Pluwig 30', kein Verkehr abends und am Wochenende (Bedienung durch Linien 86 und 87)
33	Trier Hauptbahnhof - Hermeskeil	Trier Hauptbahnhof – Irsch als Schnellbus	Einzelfahrten Mo-Fr, zusätzlich Schülerfahrten auf Teilstrecken, Einzelfahrt am Samstag ab/bis Kell

34	Schülerfahrten Ruwertal	-	Einzelfahrten Mo-Fr auf unterschiedlichen Linienwegen
40	Trier Hauptbahnhof / Igel Moselstraße – Wintersdorf / Metzdorf / Liersberg	Trier Hauptbahnhof – Zewen als Schnellbus	Einzelfahrten Mo-Fr, kein Verkehr abends und am Wochenende (Bedienung durch Linie 81)
81	Trier Hauptbahnhof – Igel (-Metzdorf)	Hauptbahnhof – Igel (kombinierte Stadt-/ Regionalbuslinie im Sternverkehr)	Nur abends und am Wochenende, bis Igel 60', bis Metzdorf an Sa 120', abends und an So Einzelfahrten
86	Hauptbahnhof – Waldrach (- Morscheid)	Hauptbahnhof – Eitelsbach (kombinierte Stadt-/ Regionalbuslinie im Sternverkehr)	Nur abends und am Wochenende, bis Waldrach 60', bis Morscheid an Sa 120', abends und an So Einzelfahrten
87	Quint Schloss – Pluwig (- Bonerath)	Quint – Filsch (kombinierte Stadt-/ Regionalbuslinie im Sternverkehr)	Nur abends und am Wochenende, bis Pluwig 60', bis Bonerath an Sa 120', abends und an So Einzelfahrten
100	(Metz-) Trier Nells Park – Flughafen Hahn	-	Täglich ca. 60', ca. alle 120' über Thalfang und Morbach, auch Früh- und Spätfahrten
116	Luxemburg Stadt – Schweich	-	Einzelfahrten Berufsverkehr Mo-Fr
118	Trier – Luxemburg Stadt	Theodor-Heuss-Allee / Christophstraße – Messepark	Mo-Fr 60', im Berufsverkehr Verdichtung bis auf 5', Sa 180', kein Verkehr abends und sonntags
200	Trier Hauptbahnhof Hermeskeil – Türkismühle	Trier Hauptbahnhof – Nells Park (-Ruwer Bahnhof)	Mo-Sa vormittag 60', abends, Sa Nachmittag, So 120, teilweise nur Trier – Hermeskeil, Einzelfahrten über Ruwer – Waldrach, Regio-Radler-Verkehr
201	Trier Hauptbahnhof – Bitburg – Prüm	Trier Hauptbahnhof – Fachhochschule	Mo-Fr ca. 60', Sa ca. 120', So Einzelfahrten, kein Abendverkehr
202	Trier Hauptbahnhof – VG Ruwer Ost (- Hermeskeil)	Trier Hauptbahnhof – Ruwer Bahnhof	Nur Einzelfahrten Mo-Fr auf unterschiedlichen Strecken
203	Trier Hauptbahnhof – VG Konz – VG Saarburg - Orscholz	Trier Hauptbahnhof - Pacelliufer	Nur Einzelfahrten Mo-Fr auf unterschiedlichen Strecken, Einzelfahrt Sa in Fahrtrichtung Trier
204	Trier Hauptbahnhof – Konz Stadtteile	Trier Hauptbahnhof - Pacelliufer	Nur Einzelfahrten Mo-Sa auf unterschiedlichen Strecken

207	Trier Hauptbahnhof – VG Kell am See West	Trier Hauptbahnhof – Feyen Schießstand	Nur Einzelfahrten Mo-Sa auf unterschiedlichen Strecken
212	Trier Hauptbahnhof Schweich (- Wittlich)	Trier Hauptbahnhof – Quint Meilenstraße	Mo-Sa vormittag ca. 60', Sa nachmittag, So 120', kein Abendverkehr
221	Trier Hauptbahnhof – Trierweiler	Trier Hauptbahnhof – Fachhochschule (Teil der Linie 12)	Mo-Fr ca. 60', Freitag abend, Sa Einzelfahrten, kein Verkehr abends und am Wochenende
222	Trier Hauptbahnhof – Aach – Newel Butzweiler	Trier Hauptbahnhof – Fachhochschule (Teil der Linie 12)	Mo-Fr ca. 60', Sa Einzelfahrten, kein Verkehr abends und am Wochenende
231	Trier Hauptbahnhof – Zemmer - Dudeldorf	Trier Hauptbahnhof – Quint Kaiserhammer (als Schnellbus)	Nur Einzelfahrten Mo-Sa
328	Trier Hauptbahnhof – VG Thalfang am Erbeskopf	Trier Hauptbahnhof – Nordallee (-Ruwer Bahnhof)	Nur Einzelfahrten Mo-Sa
333	Trier Hauptbahnhof – Neumagen-Dhron / Fell	Trier Hauptbahnhof – Ruwer Friedhof (für Ruwer West einzige Buserschließung)	Mo-Fr ca. 60', Sa, So ca. 120', Abendverkehr am Wochenende, Regio-Radler-Verkehr
429	Trier Hauptbahnhof – Aachen Hauptbahnhof	-	1 Fahrt täglich außer Dienstag und Samstag
441	Trier Hauptbahnhof – Ralingen - Sauertal	Trier Hauptbahnhof – Fachhochschule	Einzelfahrten täglich, Regio- Radler-Verkehr

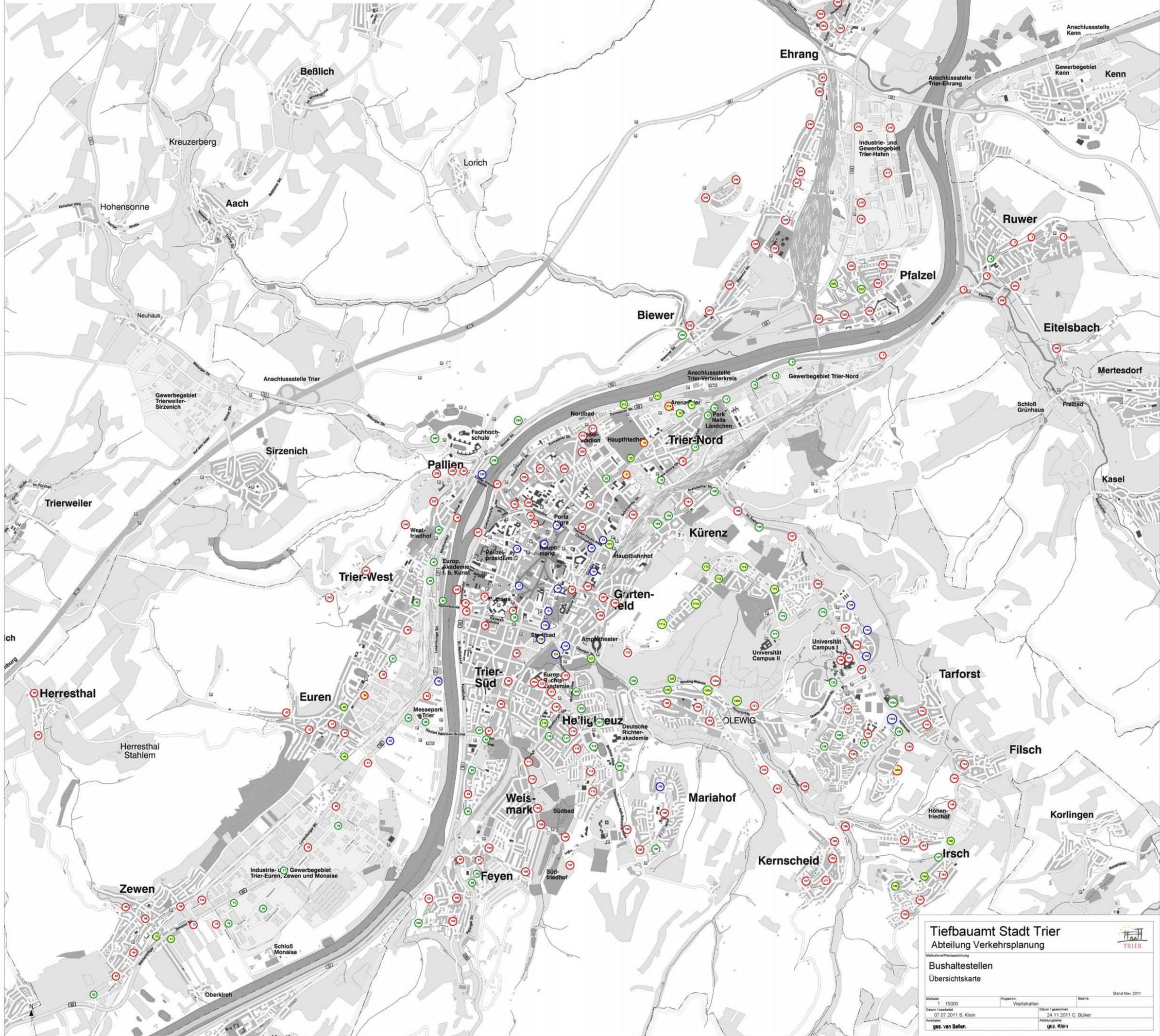


**Anlage 7.2**  
Barrierefreiheit von Bushaltestellen und Bahnhaltepunkten



Legende:

- 143 143 Nr. - Bushaltestelle / Nr. - Bushaltestelle barrierefrei (Buskap und taktile Elemente)
- 147 147 Nr. - Bushaltestelle Typ Argon / Nr. - Bushaltestelle Typ Argon barrierefrei (Buskap und taktile Elemente)
- 92 92 Nr. - Bushaltestelle Typ Xenon / Nr. - Bushaltestelle Typ Xenon barrierefrei (Buskap und taktile Elemente)

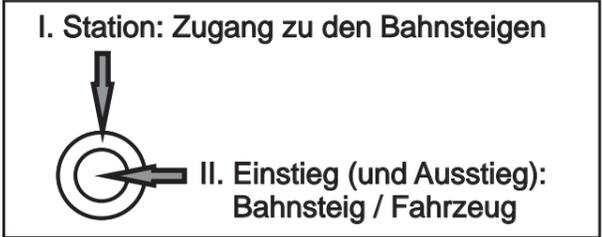
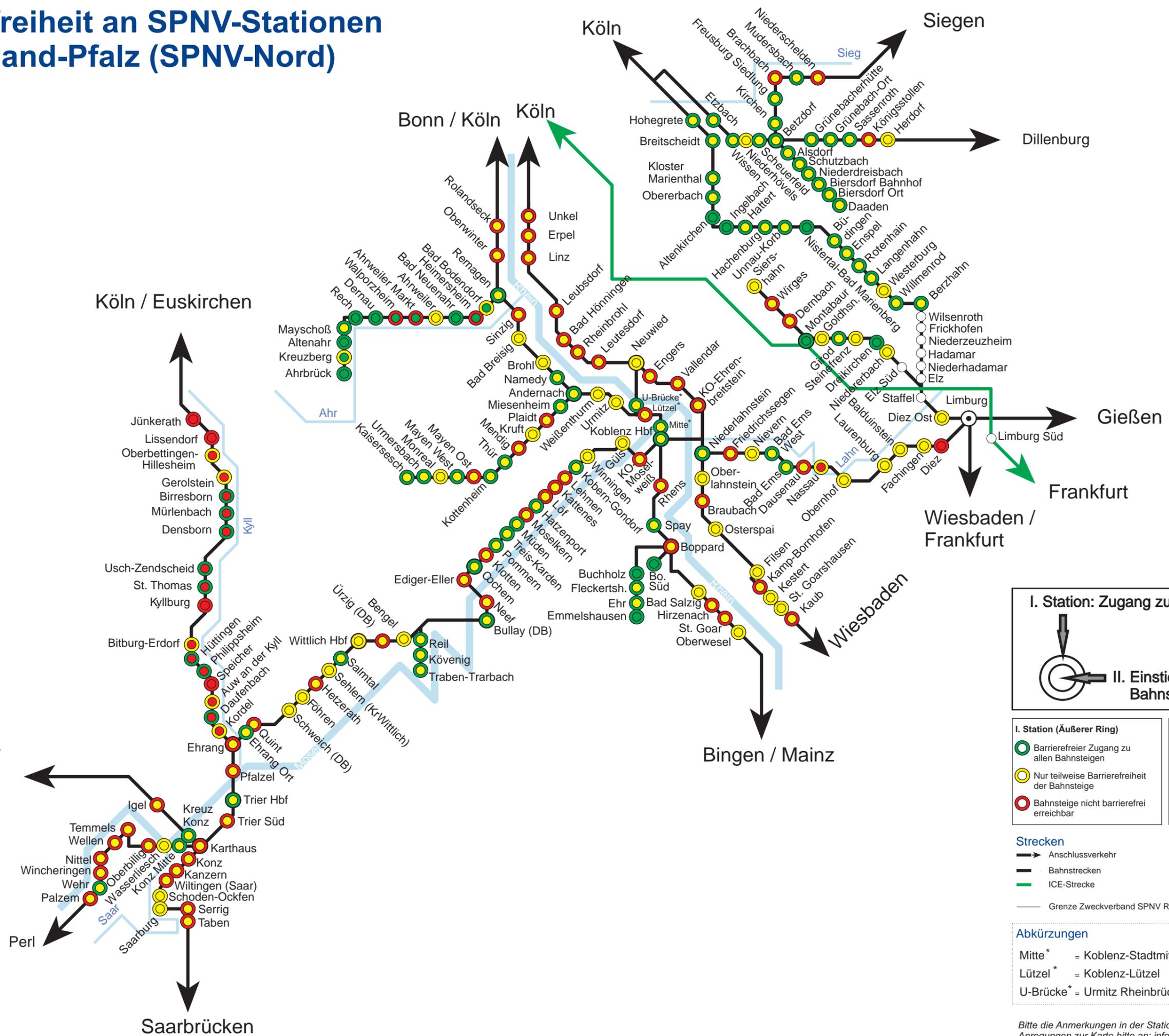


**Tiefbauamt Stadt Trier**  
Abteilung Verkehrsplanung

**Bushaltestellen**  
Übersichtskarte

Maßstab: 1:15000 Projekt: Warteplan Blatt: Stand: Nov. 2011  
Datum / bearbeitet: 07.07.2011 S. Klein Datum / gezeichnet: 24.11.2011 C. Bulker  
Autor: gez. van Bellen Autor: gez. Klein

# Barrierefreiheit an SPNV-Stationen in Rheinland-Pfalz (SPNV-Nord)



I. Station (Äußerer Ring)	II. Einstieg (Innerer Ring)
Barrierefreier Zugang zu allen Bahnsteigen	Einstieg barrierefrei
Nur teilweise Barrierefreiheit der Bahnsteige	Fahrzeugseitige Einstiegshilfe (Rampe, Hublift oder Personal)
Bahnsteige nicht barrierefrei erreichbar	Fahrzeugeinstieg nicht barrierefrei möglich

- Strecken**
- Anschlussverkehr
  - Bahnstrecken
  - ICE-Strecke
  - Grenze Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord

- Abkürzungen**
- Mitte\* = Koblenz-Stadtmitte
  - Lützel\* = Koblenz-Lützel
  - U-Brücke\* = Urmitz Rheinbrücke

Bitte die Anmerkungen in der Stationstabelle beachten!  
Anregungen zur Karte bitte an: [info@spnv-nord.de](mailto:info@spnv-nord.de)

**Anlage 8.1**  
Ergebnisse der Maßnahmenbewertung



## Maßnahmenuntersuchung

Die Basisprognose zeigt, dass zukünftig weitere Engpässe im bereits hoch belasteten Straßennetz zu erwarten sind. In Verbindung mit dem Lückenschluss der A 1 ist insbesondere eine Überlastung des Straßennetzes in Trier Nord zu erwarten, da u. a. Fahrten, die vorher nicht über das Trierer Stadtgebiet führen (Verbindung B 51 – A 64) zukünftig über den Flaschenhals A 602 – Ehranger Brücke verlaufen.

Im Süden und Westen der Stadt lässt der weitere Anstieg des Verkehrs nach Luxemburg eine Verstärkung der Probleme auf den Bundesstraßen 49 und 51 erwarten.

Im Folgenden werden die untersuchten Maßnahmen beschrieben.

### 1.1 Maßnahmen im Verkehrsnetz Trier Nord

Im Norden der Stadt Trier überlagern sich in hohem Maße Quell- / Ziel-Verkehr und Durchgangsverkehr im Bereich der Ehranger Brücke und der A 602. Hinzu kommen Fahrten im Binnenverkehr aus dem Raum Ehrang. Bereits mit dem heutigen Verkehrsaufkommen treten regelmäßig Störungen im Verkehrsablauf auf.

Die nördliche Stadteinfahrt wird als Hauptzufahrt nach Trier bis 2025 weiter an Bedeutung zunehmen. Zuwächse wird es im Straßennetz sowohl rechts als auch links der Mosel geben.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Trier Nord wurden folgende Maßnahmen untersucht:

#### 1.1.1 Nordumfahrung Trier

Durch die fast vollständige Bündelung des Durchgangsverkehrs nach Luxemburg auf die Verbindung Dreieck Moseltal – A 64 geht Kapazität für den Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr verloren. Zur Entlastung dieses Bereiches wurde eine Erhöhung der Kapazität auf der Nordumfahrung<sup>1</sup> geprüft.

Der Ausbau der Nordumfahrung ist eine Maßnahme des Bundes. Die Stadt Trier verfolgt das Ziel, nach der Prüfung unterschiedlicher Ausbauvarianten durch den Landesbetrieb Mobilität (z. B. Neubaustrasse Meulenwald oder leistungsfähiger Ausbau der B 52 zur A 64) eine Empfehlung für eine bestimmte Trasse abzugeben.

---

<sup>1</sup> Der Begriff „Nordumfahrung“ schließt im vorliegenden Dokument auch die heutige Trasse B 52 + A 602 mit ein

Mit einem Ausbau der Nordumfahrung kann – unabhängig von der Trassenwahl – das Verkehrsnetz in Trier Nord und insbesondere auch im Bereich Kaiser-Wilhelm-Brücke entlastet werden. Die Maßnahme sollte daher mit hoher Priorität verfolgt werden.

### **1.1.2 Nordbrücke**

Als Alternative bzw. Ergänzung zum Ausbau der Nordumfahrung wurde der Bau einer neuen Moselbrücke zwischen der Umfahrung Biewer und dem Verteilerkreis Trier Nord untersucht.

Durch die Lage der Brücke hat diese Maßnahme andere Wirkungen als der Ausbau der Nordumfahrung. Durch die Verlagerung von Fahrten des Binnenverkehrs und des Quell-/Ziel-Verkehrs wird die Ehranger Brücke entlastet.

Vorteil der Nordbrücke für das Stadtgebiet Trier ist die Entlastung der Bonner Straße und der Kaiser-Wilhelm-Brücke sowie die bessere Verknüpfung der nördlichen Stadtteile.

Als Ersatz zur Schaffung von Kapazitäten auf der Ehranger Brücke mit dem Ziel einer Entlastung von Trier Nord ist die Nordbrücke nicht geeignet. Es werden im Gegenteil zusätzliche Fahrten vom linken Moselufer (Bonner Straße) auf die rechte Moselseite verlagert.

Eine Empfehlung zum Bau der Nordbrücke kann auf der Ebene des Mobilitätskonzeptes noch nicht gegeben werden. Nutzen und Risiken sollten unter Berücksichtigung aller Belange und in Zusammenhang mit den weiteren Planungen für die Nord- und Westumfahrung weiter untersucht werden.

### **1.1.3 Entlastungsstraße Trier Nord**

In den nördlichen Stadtteilen verläuft ein großer Teil des Straßenverkehrs durch empfindliche Straßenräume (Paulinstraße, Herzogenbuscher Straße, In der Reichsabtei, Schöndorfer Straße, Franz-Georg-Straße, Parkstraße).

Es wurde die Herstellung einer Entlastungsstraße parallel zur Eisenbahntrasse in mehreren Planfällen untersucht. Ergebnisse der Untersuchung sind:

- Die Herstellung einer Entlastungsstraße entlang der Eisenbahntrasse entlastet das Straßennetz in Trier Nord deutlich.
- Auf eine Sperrung bisheriger Straßenverbindungen (z. B. Parkstraße oder In der Reichsabtei) sollte verzichtet werden, da sonst Verlagerungen in andere empfindliche Straßen (Herzogenbuscher Straße oder Paulinstraße zu erwarten sind).

- Die Verbindung hat das Potenzial, den Quell-/ Ziel-Verkehr des Industriegebietes Nord über die neue Verbindung zu führen um den Verteilerkreis Nord und den Bereich Loebstraße / Dasbachstraße zu entlasten.
- Ein leistungsfähiger Knotenpunkt „Entlastungsstraße Trier Nord / Wasserweg / Avelsbacher Straße“ benötigt viel Fläche. Es muss geprüft werden, ob ein entsprechender Knotenpunkt möglich ist oder die Anschlüsse Wasserweg und Avelsbacher Straße räumlich getrennt werden müssen (vgl. Abschnitt 4.1.4).

Der Bau der Entlastungsstraße Trier Nord ist wesentliche Voraussetzung für eine Aufwertung der heute stark belasteten Straßenzüge in Trier Nord. Die Maßnahme sollte daher mit hoher Priorität verfolgt werden. Zu klären ist die Verknüpfung mit anderen Maßnahmen in Trier Nord (Verkehrsnetz Alt-Kürenz, Wasserwegdurchbruch, Nordbrücke usw.)

#### **1.1.4 Verkehrsnetz Alt-Kürenz**

Das Verkehrsnetz Alt-Kürenz umfasst mehrere Maßnahmen bzw. Varianten, den Verkehr aus dem Aveler Tal verträglich durch Alt-Kürenz in Richtung Trier Nord bzw. in die Trierer Innenstadt zu führen. Ergebnis der Maßnahmenuntersuchung in Alt-Kürenz ist:

- Die Wahl geeigneter Maßnahmen zur Entlastung von Alt-Kürenz sind in erster Linie abhängig von der Möglichkeit eines leistungsfähigen Anschlusses der Verbindung aus dem Aveler Tal an die Nord-Süd-Verbindungen in Trier Nord (s. Abschnitt 4.1.3). Eine Entlastung der Domänenstraße kann erzielt werden, wenn die Beziehung Aveler Tal – Innenstadt mit besserer Verkehrsqualität abgewickelt werden kann.
- Bei der Herstellung eines Knotenpunktes Wasserweg / Metternichstraße / Avelsbacher Straße / Moselbahndurchstich entsteht ein hochbelasteter Knoten mit starken Abbiegeströmen, der einen hohen Flächenbedarf hat. Es ist daher zu prüfen, ob ein Anschluss der Avelsbacher Straße an eine neue Entlastungsstraße Trier Nord mit der vorhandenen Bahnbrücke baulich möglich ist. Das selbe gilt für eine Variante einer kleinräumigen Umgehungsstraße für die Avelsbacher Straße, die ebenfalls die bestehende Bahnbrücke nutzen würde.
- Unter der besonderen Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des Anschlusses der Verbindung aus dem Aveler Tal an die Entlastungsstraße Trier Nord sollten die verschiedenen Varianten einer Umfahrung nochmals geprüft werden, insbesondere bei einer Sperrung der Durchfahrt zur Domänenstraße.

- Bei Umsetzung der nördlichen Variante einer Umfahrung (Brücke in Verlängerung der Dasbachstraße) entstehen für die wichtige Verbindung Aveler Tal – Innenstadt (-Kaiser-Wilhelm-Brücke) Umwege. Folgen sind Verlagerungen auf die anderen Zufahrtsstrecken zum Tarforster Plateau (Olewiger Tal, Gartenfeld – Petrisberg).

Konkrete Empfehlungen für das Verkehrsnetz Alt-Kürenz können noch nicht gegeben werden. Die Eignung von Maßnahmen ist unter besonderer Berücksichtigung der Knotenpunkteleistungsfähigkeit und der Auswirkungen auf andere, ebenfalls schützenswerte Bereiche (v. a. Gartenfeld) weiter zu untersuchen.

### 1.1.5 Wasserwegdurchbruch

Eine neue Verbindung zwischen der Zurmaiener Straße und der Herzogenbuscher Straße bzw. Paulinstraße hat folgende Wirkungen:

- Entlastung der Zeughausstraße
- Entlastung der Straße „Zur Hospitalsmühle“
- Entlastung der Nordallee

Neben der Entlastungsfunktion hat der Wasserwegdurchbruch auch eine Verbindungsfunktion von der A 602 in Richtung Innenstadt. Mit dem Wasserwegdurchbruch kann z. B. die Paulinstraße u. U. schneller erreicht werden als heute über den Verteilerkreis und die Herzogenbuscher Straße.

Dies ist insbesondere bei einer Verknüpfung der Maßnahme mit der Nordbrücke zu berücksichtigen, da mit der Nordbrücke zusätzlicher Verkehr nach Trier Nord geleitet wird.

### 1.1.6 Zusätzliche Anschlüsse an die A 602

Die A 602 verläuft zwischen der Ehranger Brücke und dem Verteilerkreis ohne Anschlussstelle am Ortsbezirk Ruwer sowie dem Industriegebiet Nord entlang.

Zur Verbesserung der Erschließung und Vermeidung von Umwegen wurden verschiedene Varianten zusätzlicher Anschlüsse an die A 602 untersucht.

#### a) Teilanschluss Ruwer

Der Bau einer Rampe zur Auffahrt von der L 145 auf die A 602 in Fahrtrichtung Moseltaldreieck ist vergleichsweise einfach herzustellen. Fahrten aus Ruwer, dem Ruwertal und dem Industriegebiet Nord werden direkt auf die A 602 geführt. Es gibt Entlastungen im Ortskern Ruwer.

## **b) Vollanschluss Ruwer**

Eine weitere Verbesserung der Erschließung kann mit einem Vollanschluss erreicht werden. Dieser hat folgende Wirkungen:

- Entlastungen im Ortskern Ruwer entlang der Rheinstraße.
- Zusätzliche Belastungen im Ortskern Ruwer entlang des Fischweges und der Ruwerer Straße.

Ein planfreier Vollanschluss ist nur mit erheblichem Aufwand möglich. Als Alternative wäre ein plangleicher Anschluss an die A 602 denkbar. Voraussetzung wäre, dass die A 602 ab der Stadtgrenze zur Bundesstraße herabgestuft wird und ein plangleicher Knotenpunkt ausreichend leistungsfähig ist (starke Linksabbiegerströme A 602 → Ruwer und Ruwer → Trier).

## **c) Anschluss Industriegebiet Nord**

Für einen zusätzlichen Anschluss auf Höhe der Ohmstraße gelten ähnliche Rahmenbedingungen wie für den Anschluss Ruwer. Vorteil des zusätzlichen Anschlusses ist die Direkterschließung des Industriegebietes von Norden und die Möglichkeit eines verbesserten Anschlusses der geplanten Entlastungsstraße Trier Nord an die A 602. Zu prüfen ist, ob ein plangleicher Anschluss möglich wäre (starke Linksabbiegerströme A 602 → Ohmstraße) oder ein planfreier (Teil-) Anschluss, z. B. eine Rampe von der A 602 in Richtung Ohmstraße hergestellt werden müsste.

Konkrete Empfehlungen für zusätzliche Anschlüsse an die A 602 können noch nicht gegeben werden. Wirkungen und Machbarkeit sollten in Verbindung mit den weiteren Maßnahmen zum Verkehrsnetz Trier Nord weiter untersucht werden. Dabei sollte insbesondere die Beschränkung auf Teilanschlüsse und die Leistungsfähigkeit plangleicher Anschlüsse geprüft werden.

## **1.2 Maßnahmen im Verkehrsnetz Trier West / Trier Süd**

### **1.2.1 Entlastungsstraße Trier West**

Mit einer neuen Straßenverbindung parallel zur Eisenbahn-Weststrecke kann die heutige Verbindung im Zuge der Aachener und Luxemburger Straße entlastet werden. Stark belastet werden die Hornstraße und die neue Straße selbst, insbesondere bei einer Sperrung der Straße „Martinerfeld“ im Bereich des Bahnübergangs.

Wie bei der Entlastungsstraße Trier Nord ist zu klären inwieweit für die Entlastung einzelner Straßenabschnitte deutliche Belastungszunahmen in anderen Straßen in Kauf genommen werden sollen. Ggf. sind verschiedene Varianten einer Entlastungsstraße Trier West zu untersuchen.

### **1.2.2 Westumfahrung (Moselaufstieg)**

Ein zusätzlicher Anschluss an die A 64 ist eine Maßnahme des Bundes. Vorzugsvariante ist eine neue Trasse an der Stadtgrenze zwischen Igel und Zewen mit neuer Moselbrücke nach Konz.

Nachteilig für das Stadtgebiet ist die zusätzliche Belastung der Luxemburger Straße im Bereich Zewen.

### **1.2.3 Umfahrung Zewen**

Die Ortsdurchfahrt Zewen der Luxemburger Straße mit dem Knotenpunkt Luxemburger Straße / Kantstraße / Im Biest ist bereits heute ein Engpass auf der B 49. Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt, aber auch zur Sicherung der Erreichbarkeit des Ortsbezirks Zewen sollte eine Umfahrung mit hoher Priorität verfolgt werden.

### **1.2.4 Entlastungsstraße Trier Süd**

Fahrten von den Höhenstadtteilen in Richtung Industriegebiet Euren / Zewen sowie Luxemburg fahren durch das Straßennetz in Trier Süd. Mit einer Entlastungsstraße zwischen Olewig und St. Matthias können stark belastete Straßen wie die Olewiger Straße, die Saarstraße und die Südallee entlastet werden.

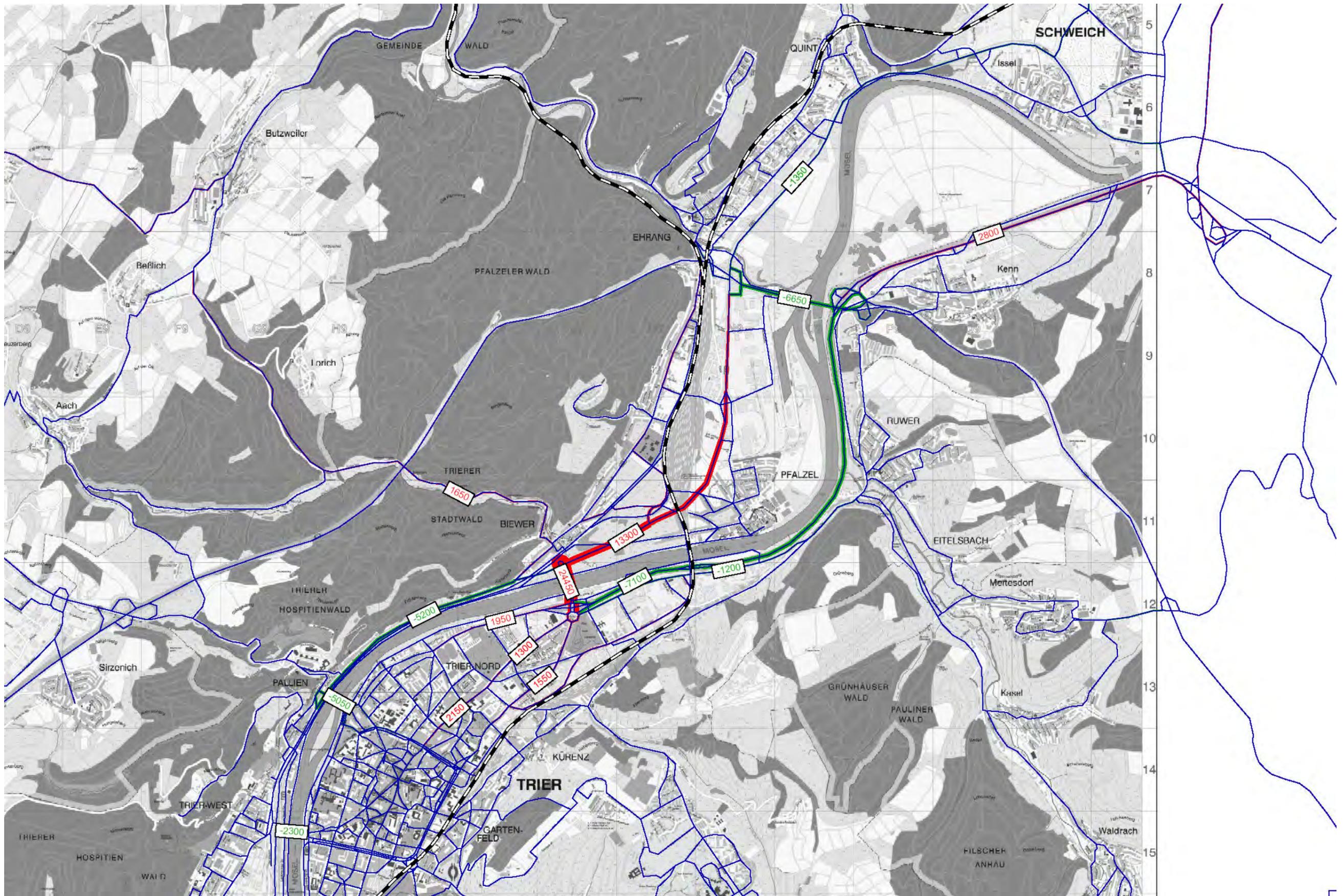
Eine Verbindung mit hoher Entlastungswirkung kann nur als Tunnel hergestellt werden.

## **1.3 Sonstige Maßnahmen**

### **1.3.1 Neubau B 422 zwischen Ehrang und B 53**

Eine Verbindung zwischen Ehrang und der B 53 ist über die marode Pfeifersbrücke möglich. Als Alternative zu einer Sanierung / einem Neubau der Pfeifersbrücke ist eine neue Trasse mit neuer Kyllbrücke in Verlängerung der geplanten Umfahrung Ehrang der B 422 möglich.

Die Maßnahme sollte in Abhängigkeit vom Sanierungs- bzw. Neubaubedarf der Pfeifersbrücke mit hoher Priorität verfolgt werden. Es sollte insbesondere geprüft werden, inwieweit mit einer neuen Führung der B 422 die Anzahl der Knotenpunkte entlang der B 53 verringert werden kann.



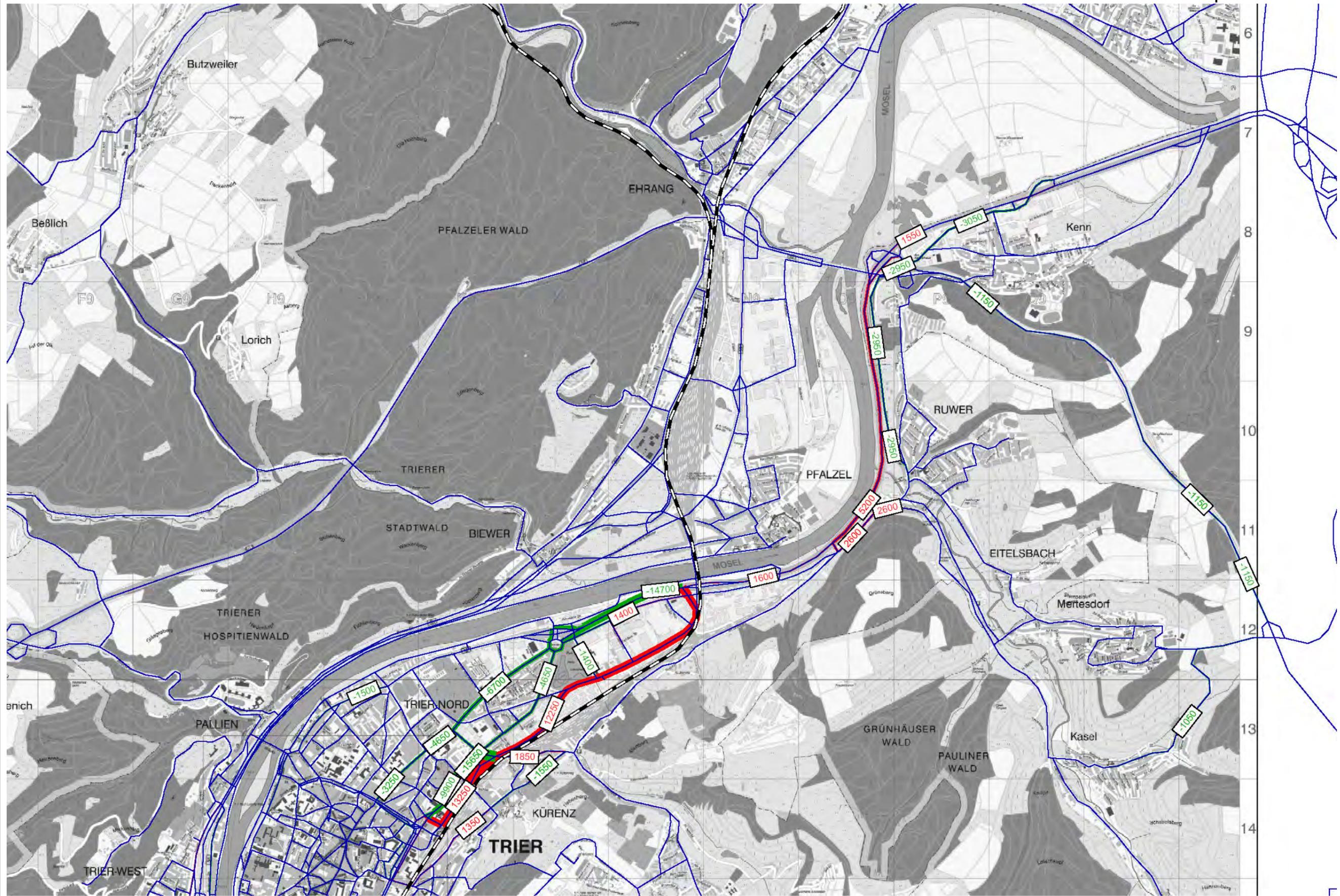
R+T

Topp  
Huber-Erlar  
Hagedorn

— Belastungszunahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt  
— Belastungsabnahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt

**Nordbrücke**  
 Differenz Planfall - Basisprognose 2025  
 Kfz / 24h

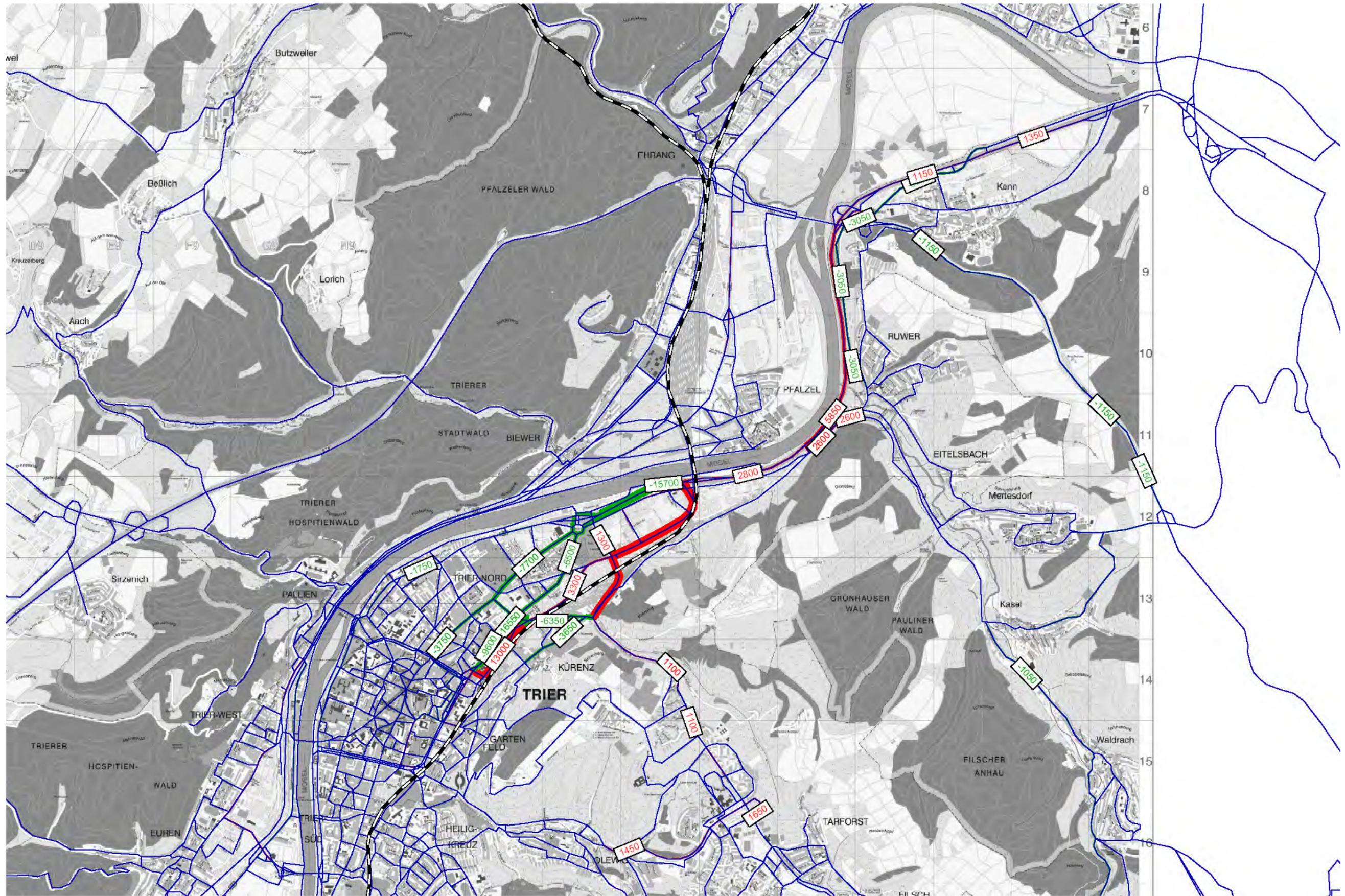
Stand: 12.05.2011



- Belastungszunahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt
- Belastungsabnahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt

Entlastungsstraße Trier Nord + Anschluss Ruwer an A 602

Differenz Planfall - Basisprognose 2025  
Kfz /24h

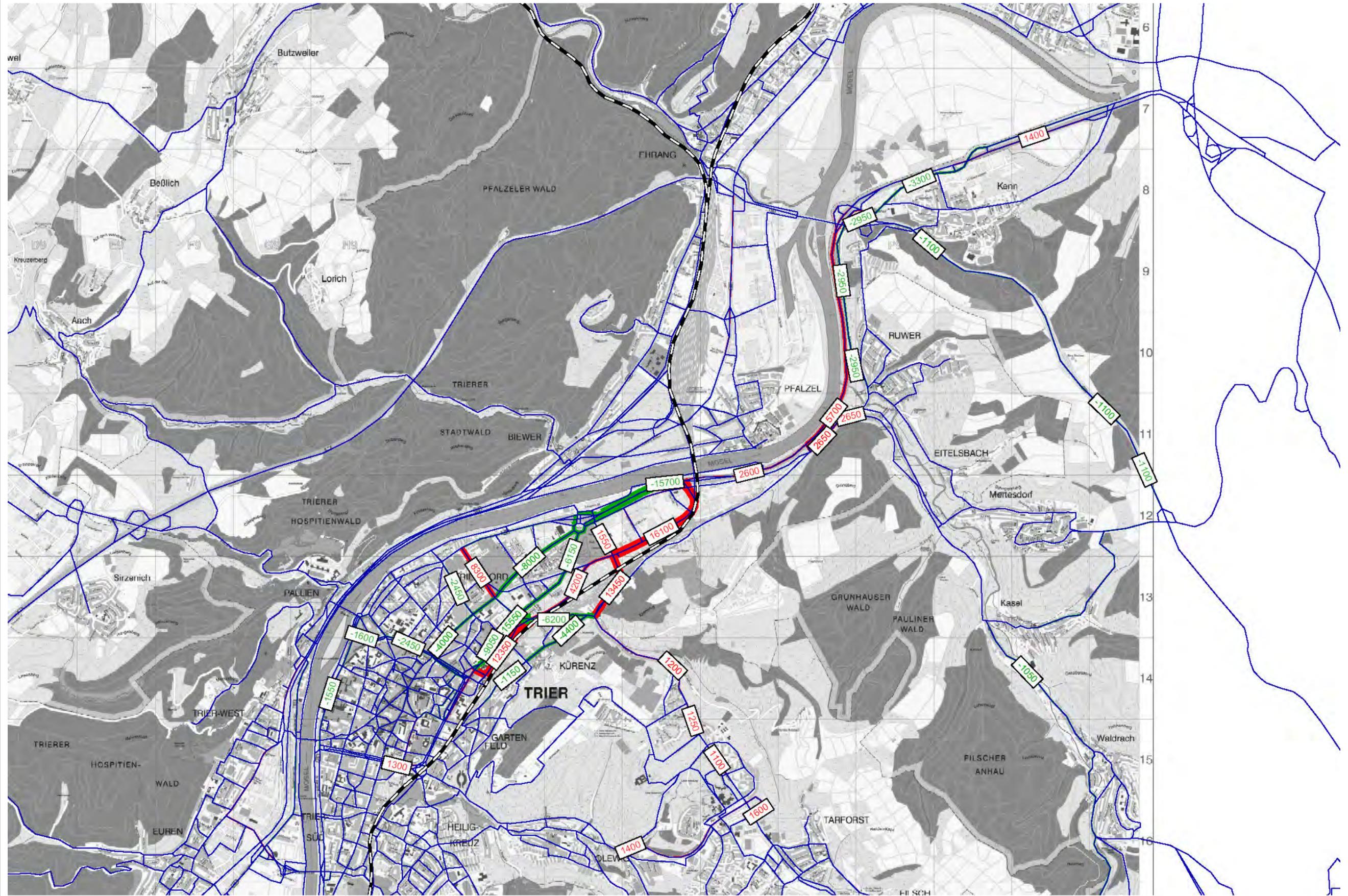


Topp  
Huber-Erlar  
Hagedorn

- Belastungszunahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt
- Belastungsabnahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt

Entlastungsstraße Trier Nord + Anschluss Ruwer an die A 602 + Umfahrung Kürenz

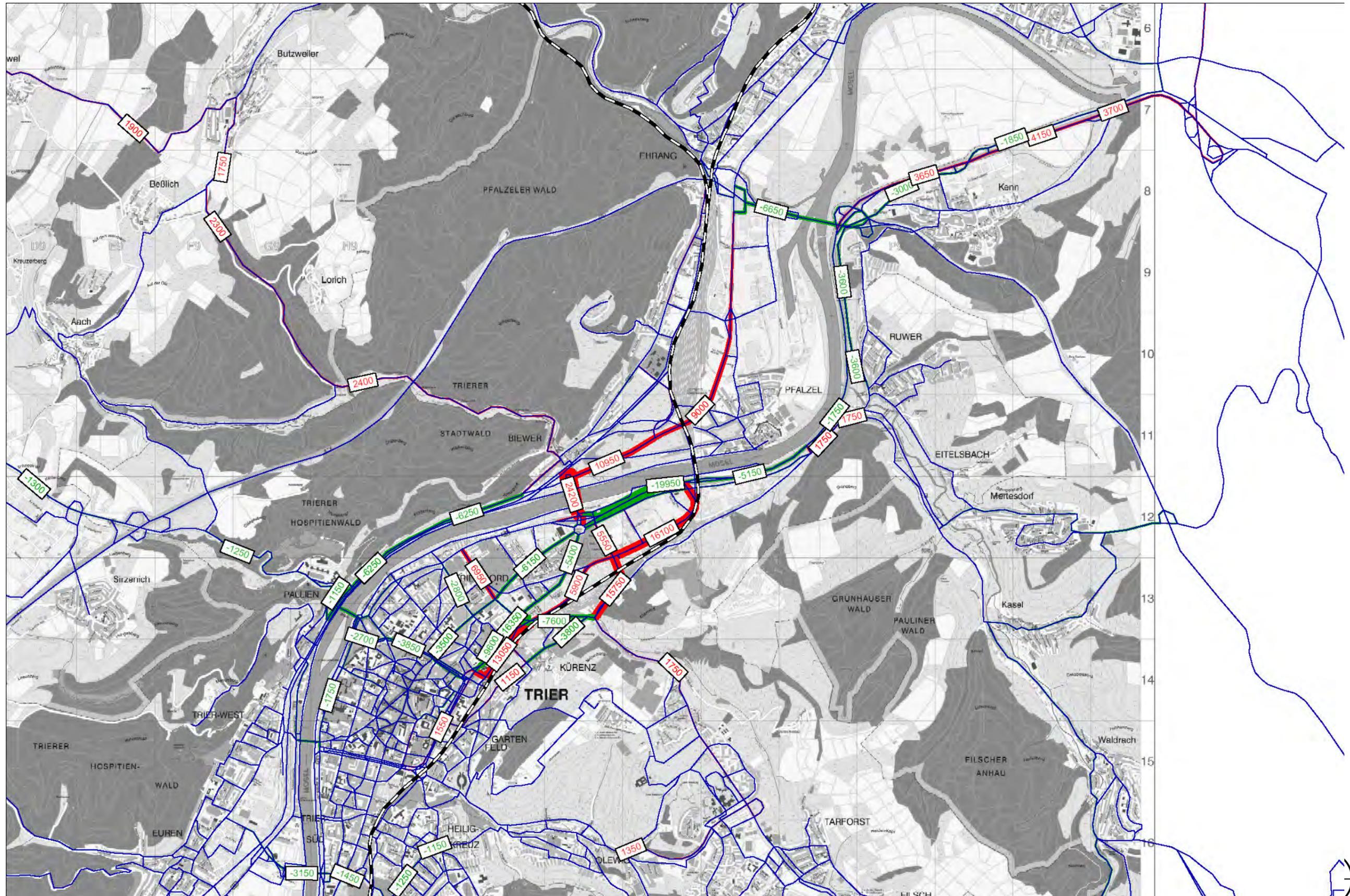
Differenz Planfall - Basisprognose 2025  
Kfz /24h



- Belastungszunahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt
- Belastungsabnahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt

Entlastungsstraße Trier Nord + Anschluss Ruwer an A 602 + Umfahrung Kürenz + Wasserwegdurchstich

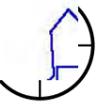
Differenz Planfall - Basisprognose 2025  
Kfz /24h

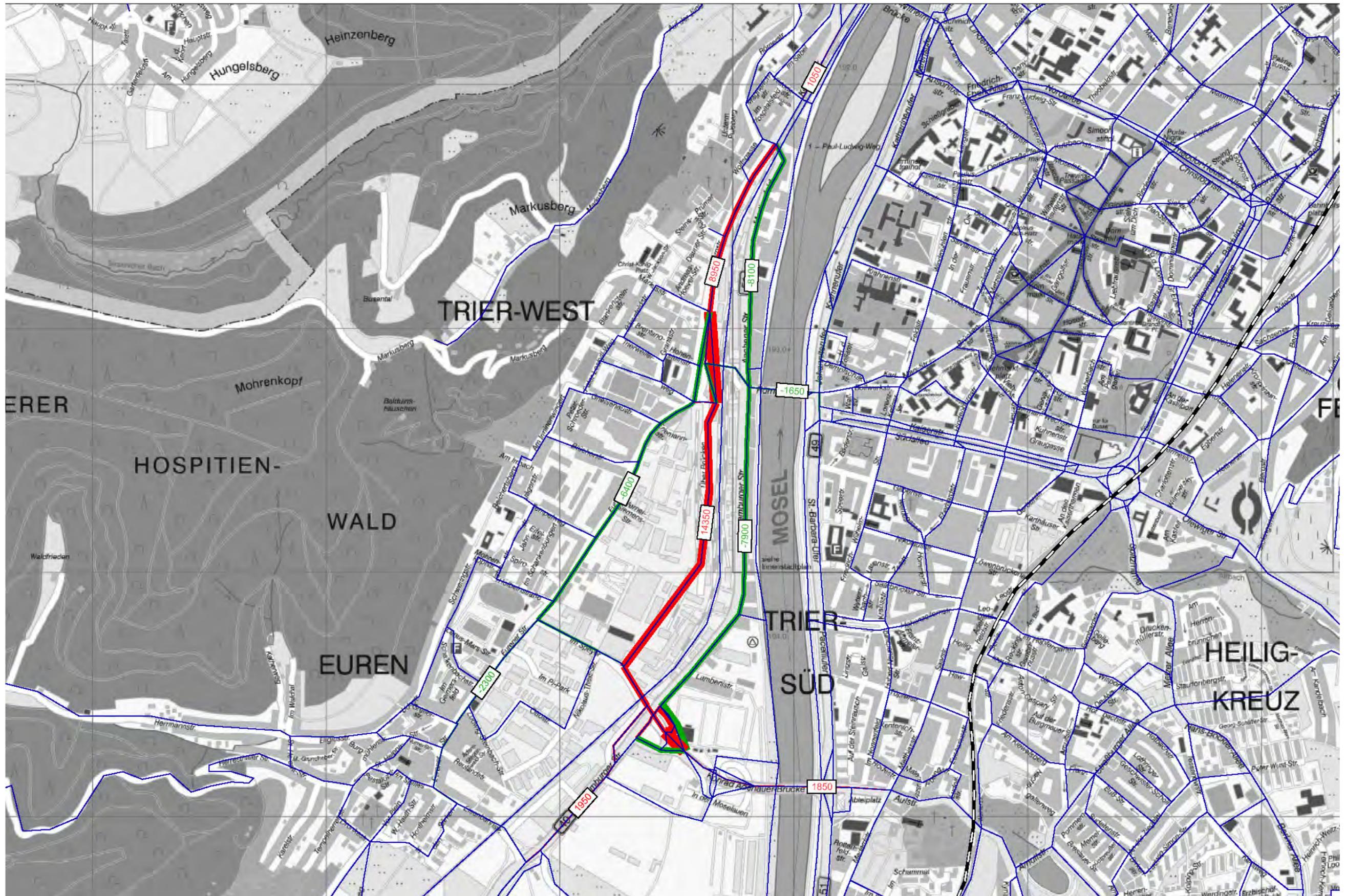


- Belastungszunahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt
- Belastungsabnahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt

**Entlastungsstraße Trier Nord + Anschluss Ruwer an A 602 + Umfahrung Kürenz + Wasserwegdurchstich + Nordbrücke**  
 Differenz Planfall - Basisprognose 2025  
 Kfz /24h

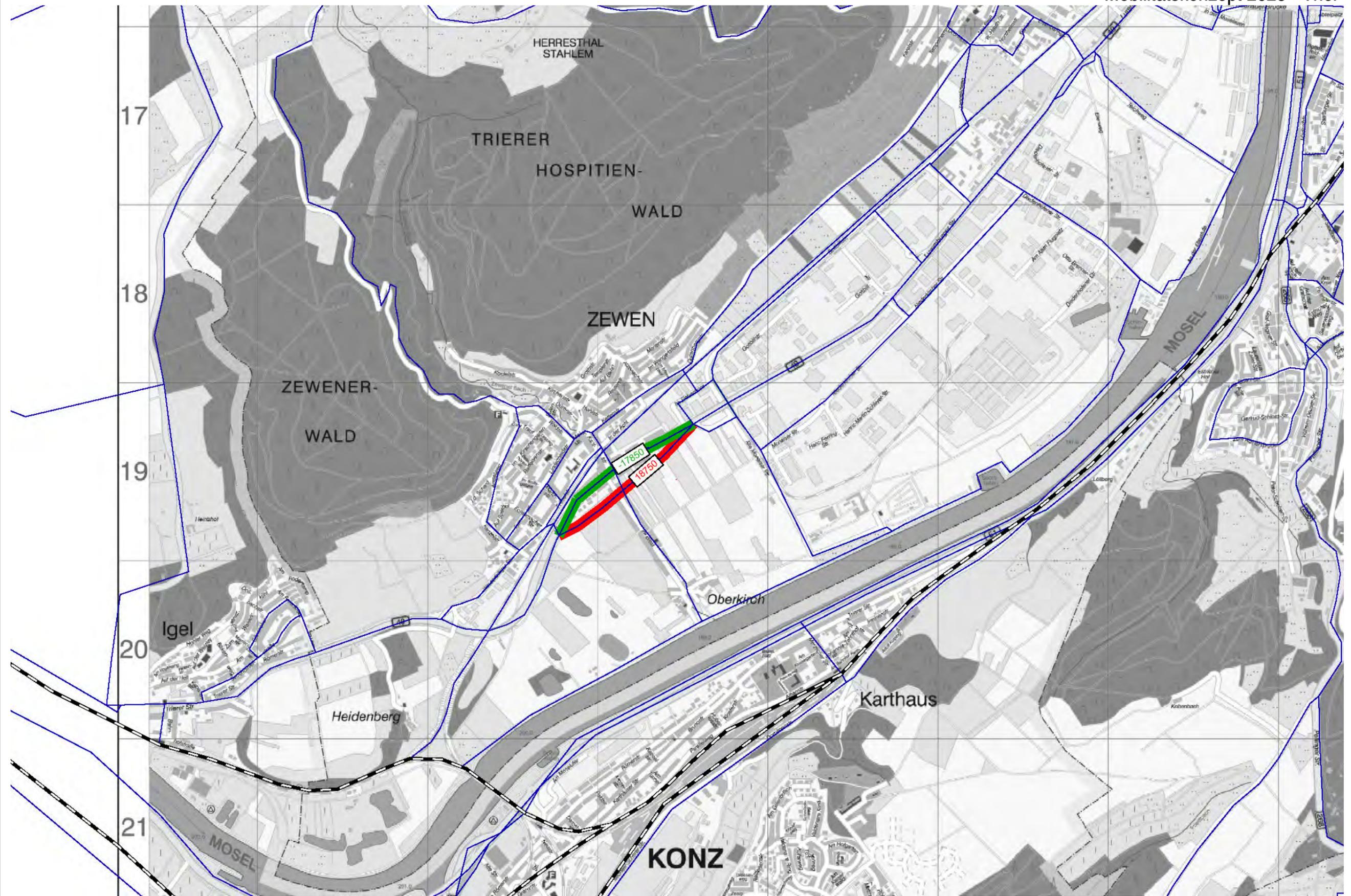
Stand: 12.05.2011





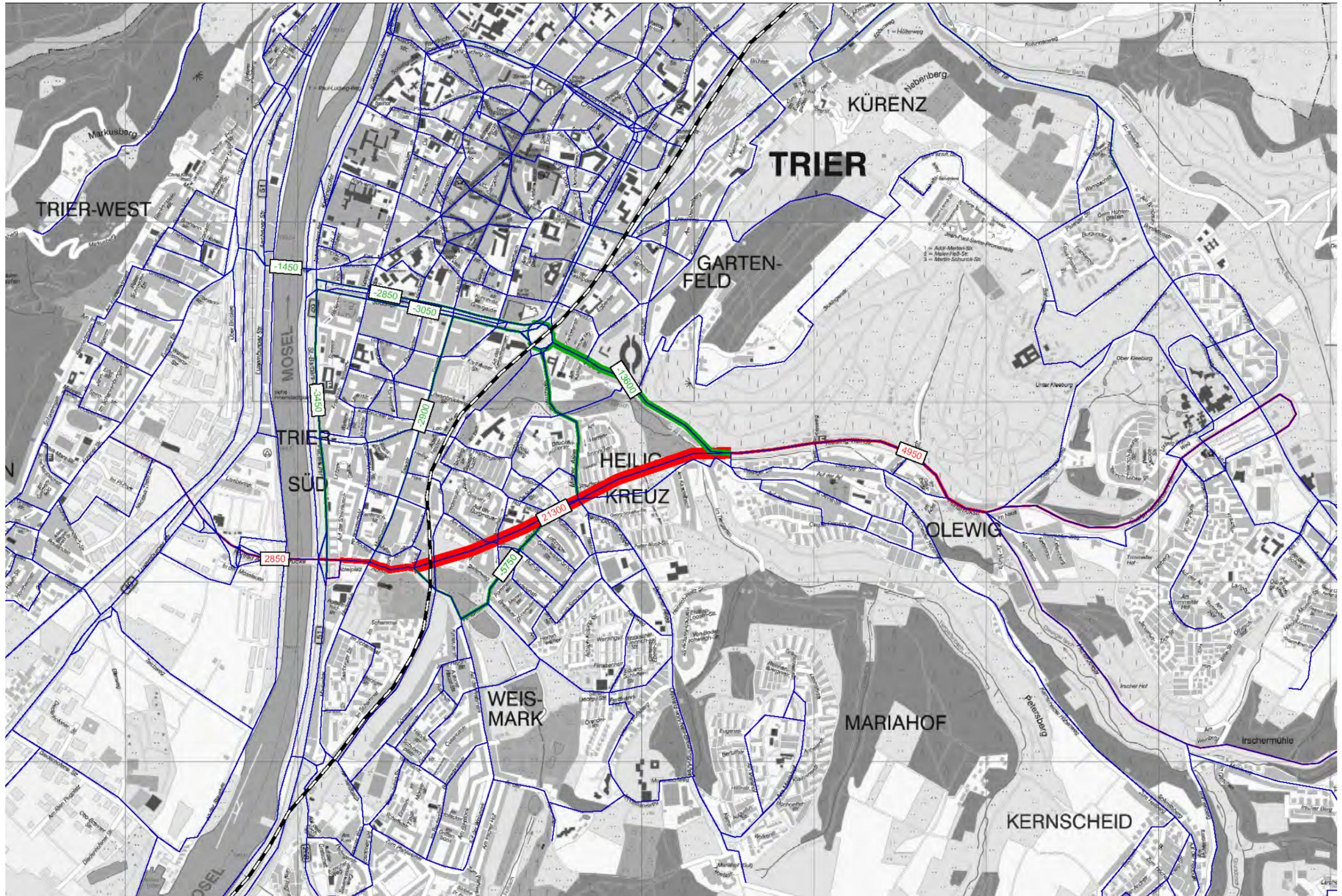
— Belastungszunahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt  
— Belastungsabnahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt

**Entlastungsstraße Trier West**  
 Differenz Planfall - Basisprognose 2025  
 Kfz / 24h



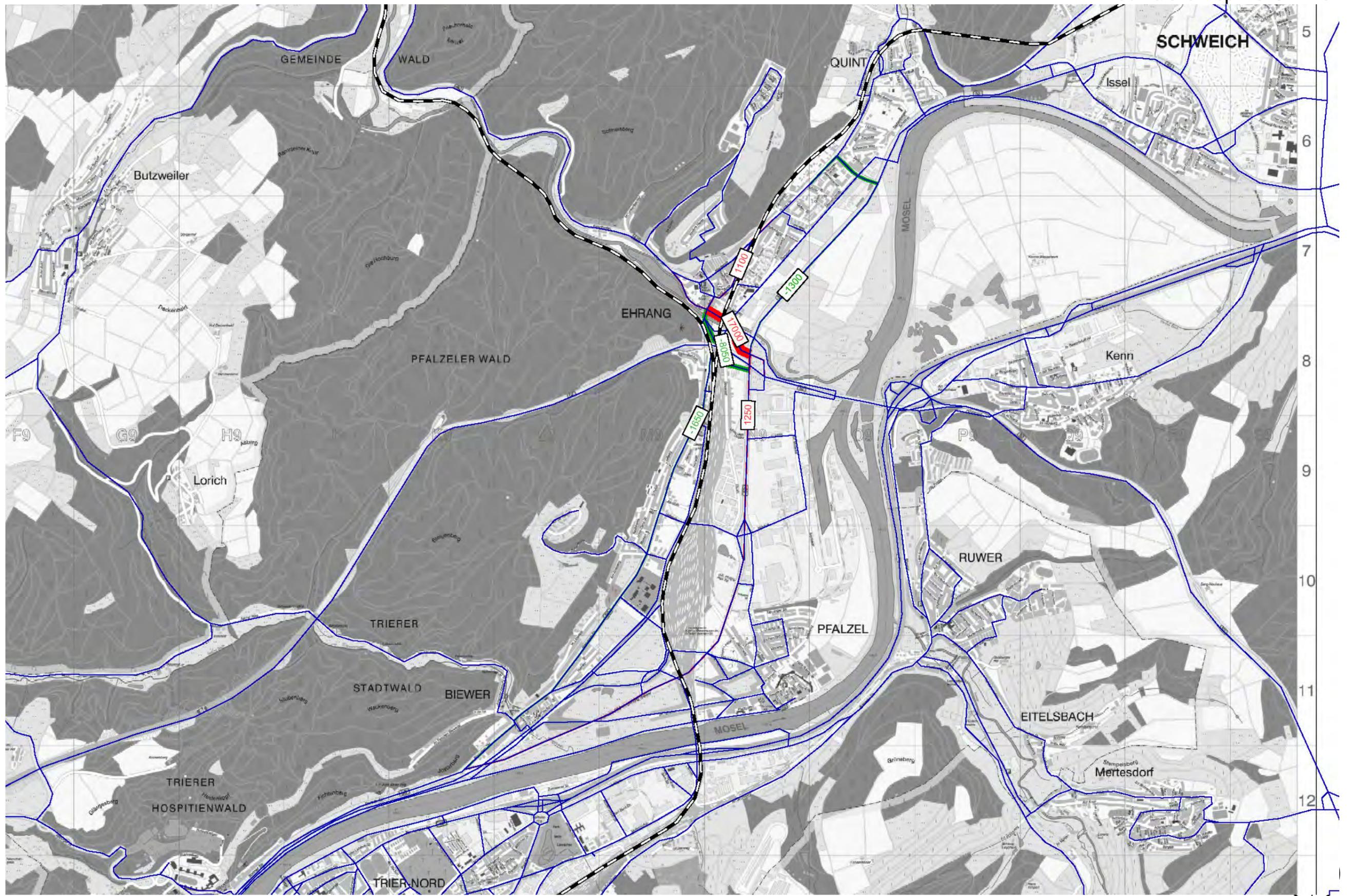
- Belastungszunahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt
- Belastungsabnahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt

**Umfahrung Zewen**  
Differenz Planfall - Basisprognose 2025  
Kfz / 24h



— Belastungszunahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt  
— Belastungsabnahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt

**Entlastungsstraße Trier Süd**  
 Differenz Planfall - Basisprognose 2025  
 Kfz /24h



Topp  
Huber-Erler  
Hagedorn

- Belastungszunahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt
- Belastungsabnahme > 1000 Fz / 24 h im Querschnitt

Anschluss der B 422 neu an B 53  
Differenz Planfall - Basisprognose 2025  
Kfz / 24h



**Anlage 14.1**  
Ergebnis der Maßnahmenbewertung im Arbeitskreis



### Anleitung zur Maßnahmenbewertung

Zur Bewertung stehen insgesamt 200 positive Bewertungspunkte und 200 negative Bewertungspunkte zur Verfügung.

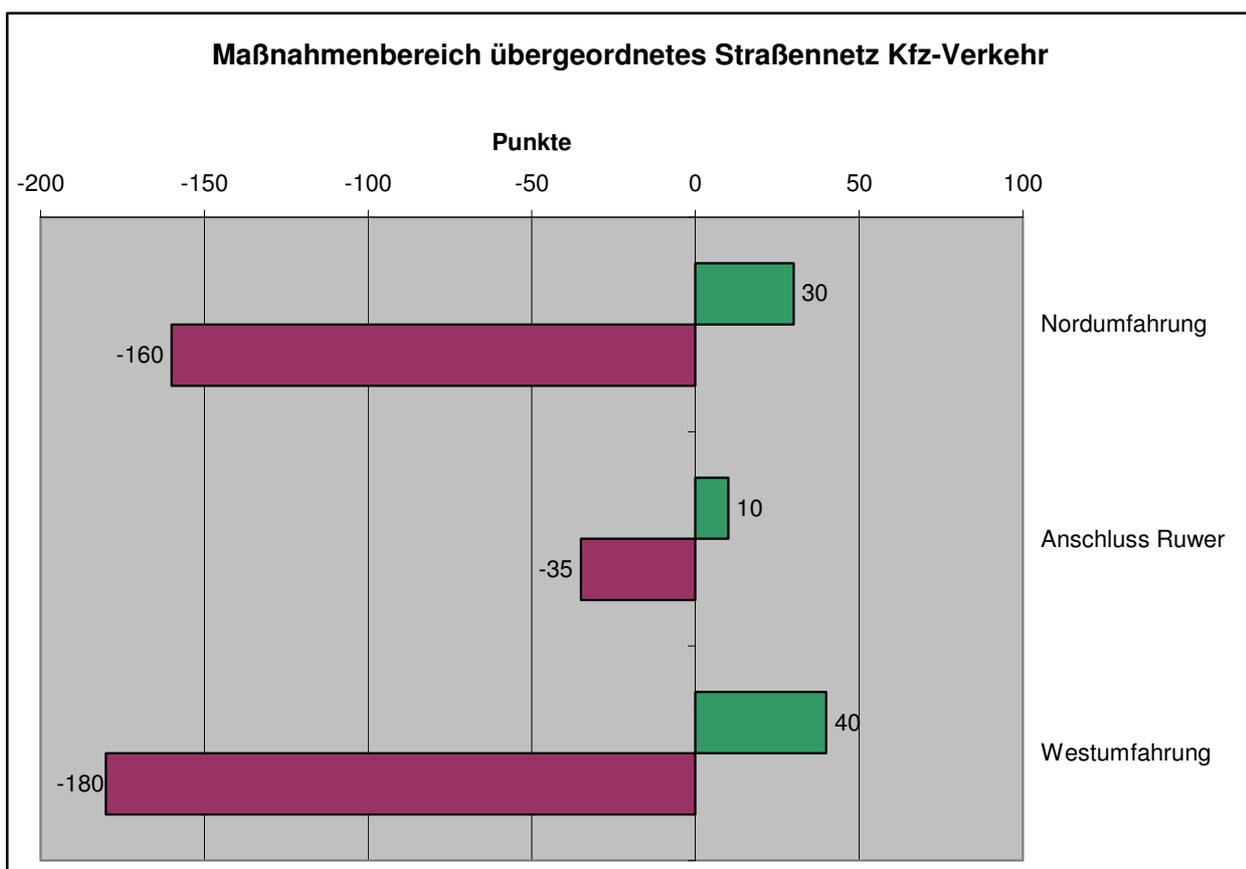
Pro Maßnahme können jeweils maximal 20 bzw. - 20 Punkte vergeben werden.

Pro Maßnahme dürfen jeweils nur Pluspunkte oder nur Minuspunkte vergeben werden.

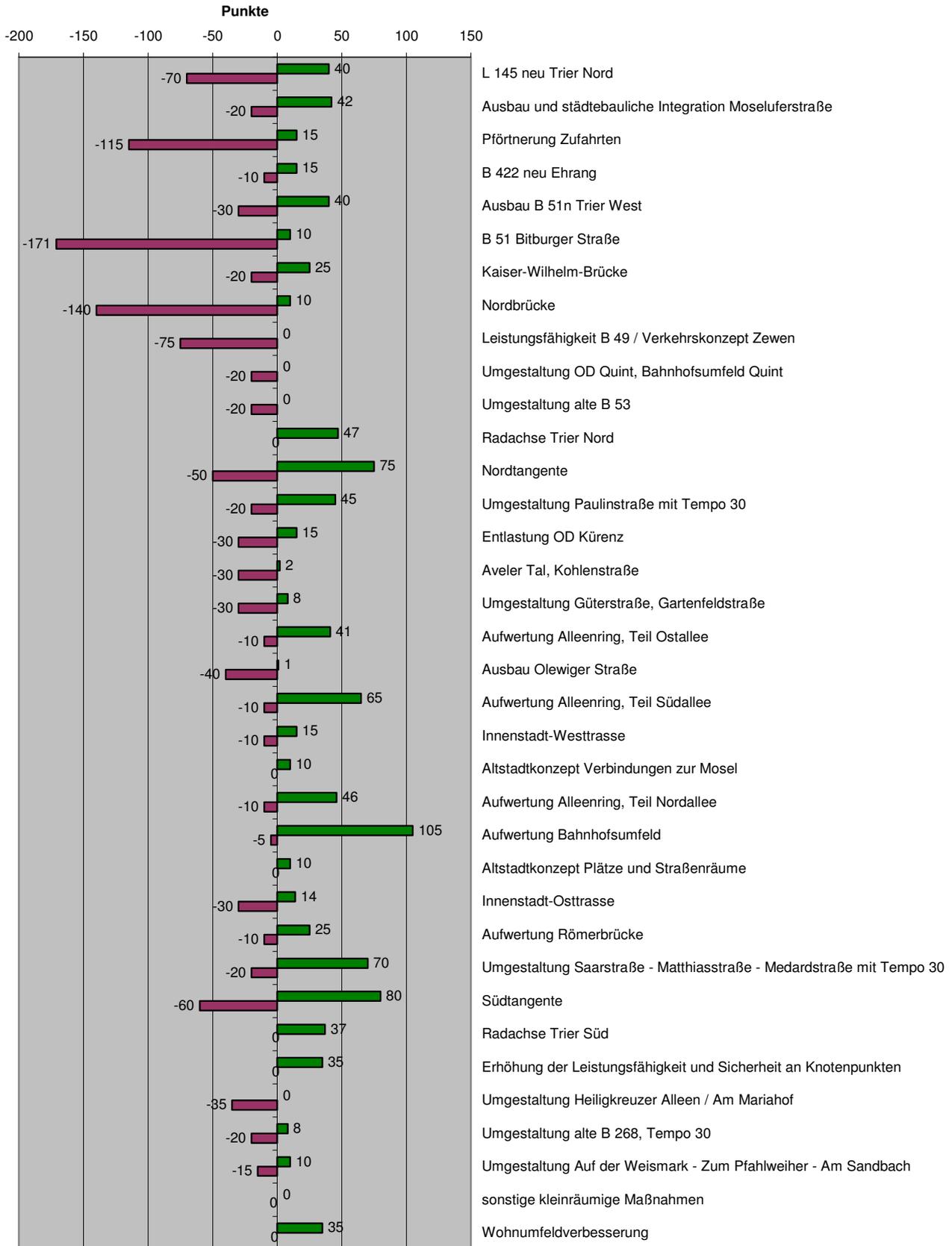
Es müssen nicht alle Maßnahmen bewertet werden.

Wir bitten um eine Rückgabe an die Stadtverwaltung bis spätestens 14. Dezember 2011.

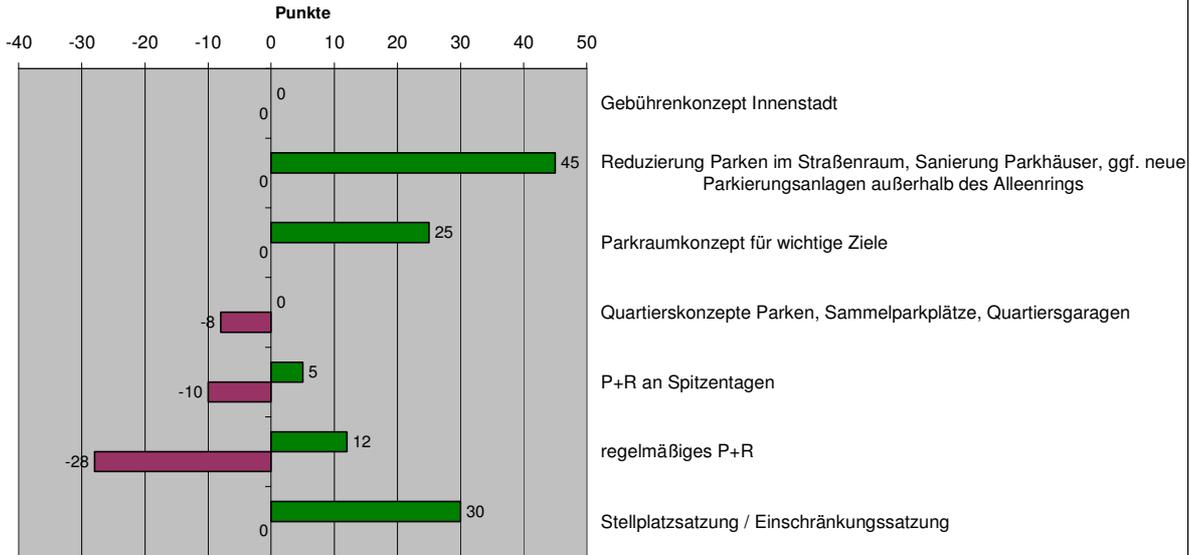
Vielen Dank für Ihre Teilnahme.



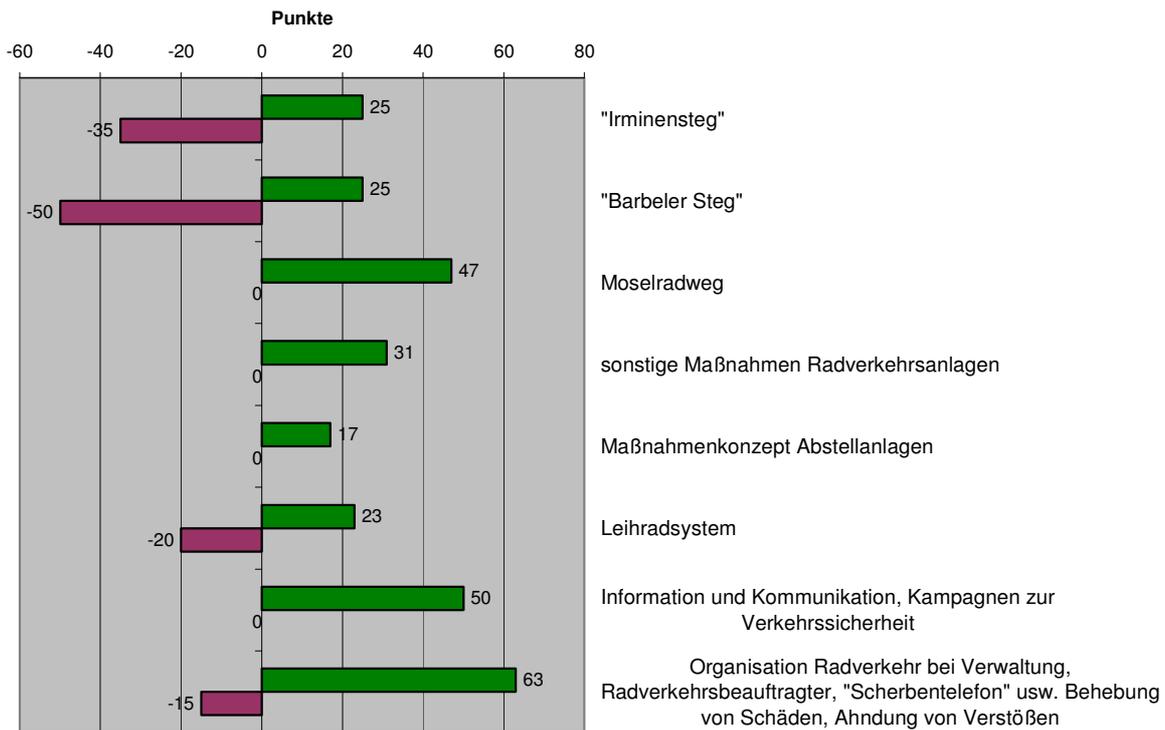
### Maßnahmenbereich Straßennetz, verkehrsmittelübergreifend



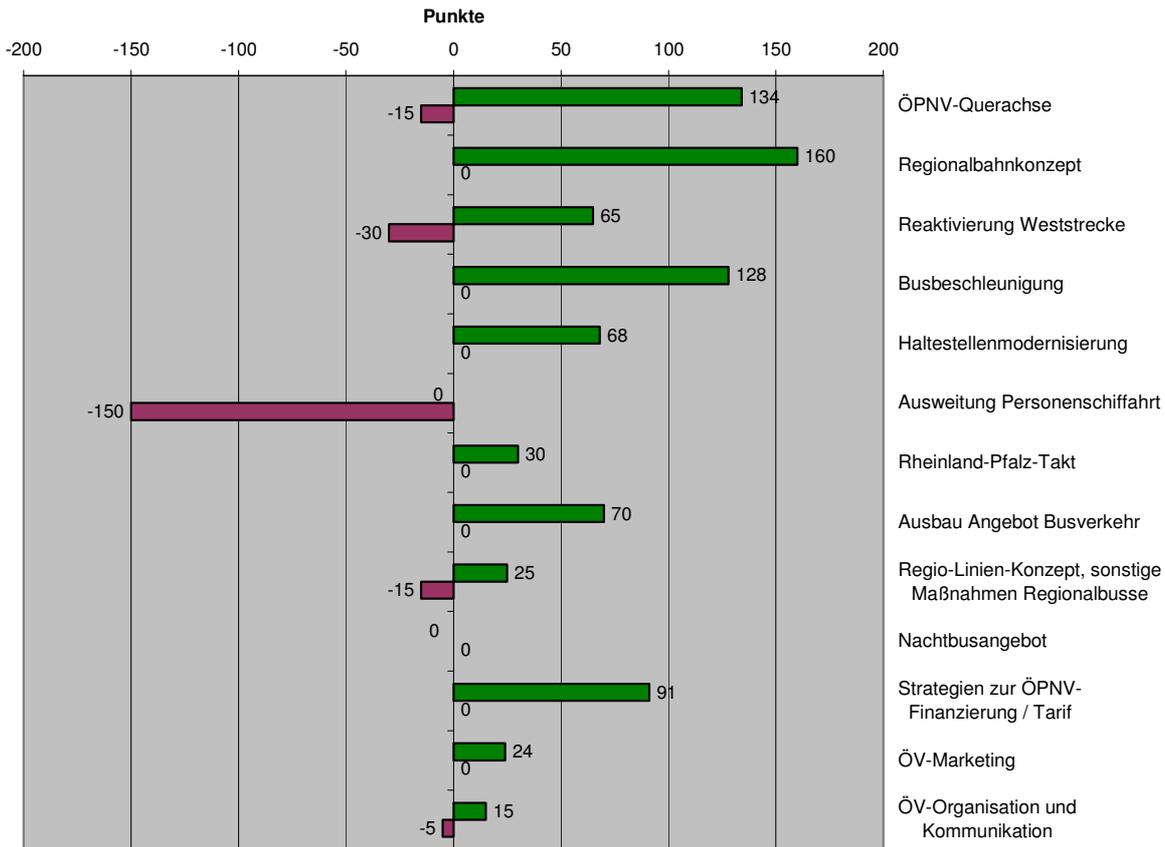
### Maßnahmen Ruhender Verkehr



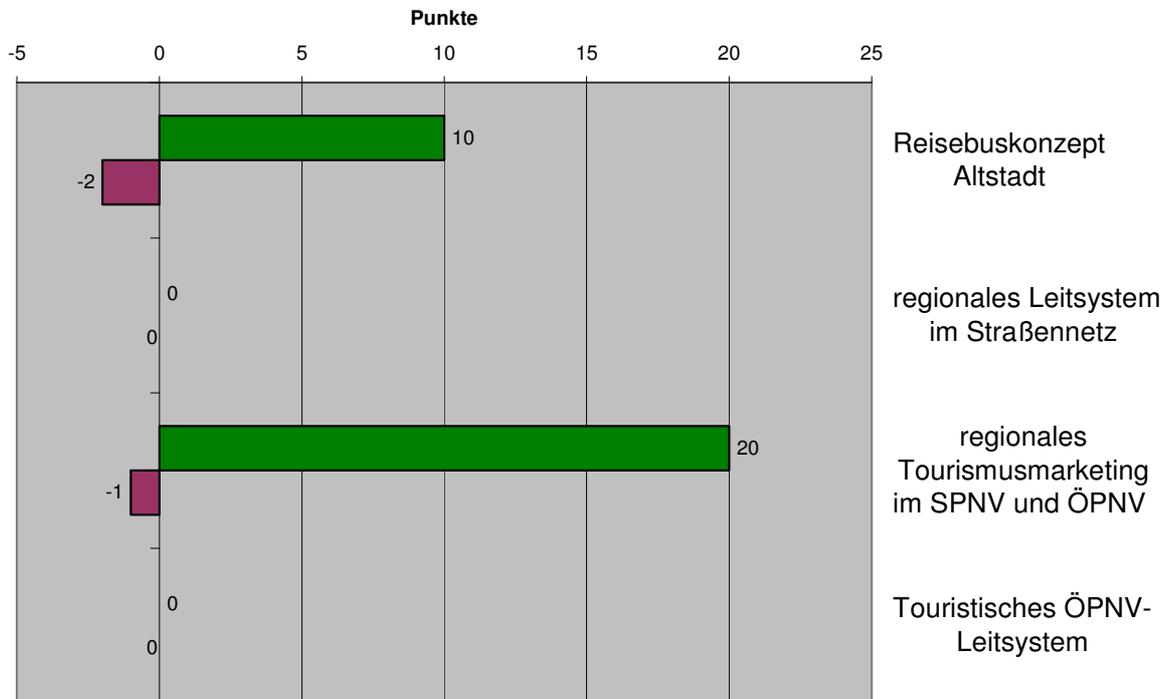
### Maßnahmen Fuß- und Radverkehr



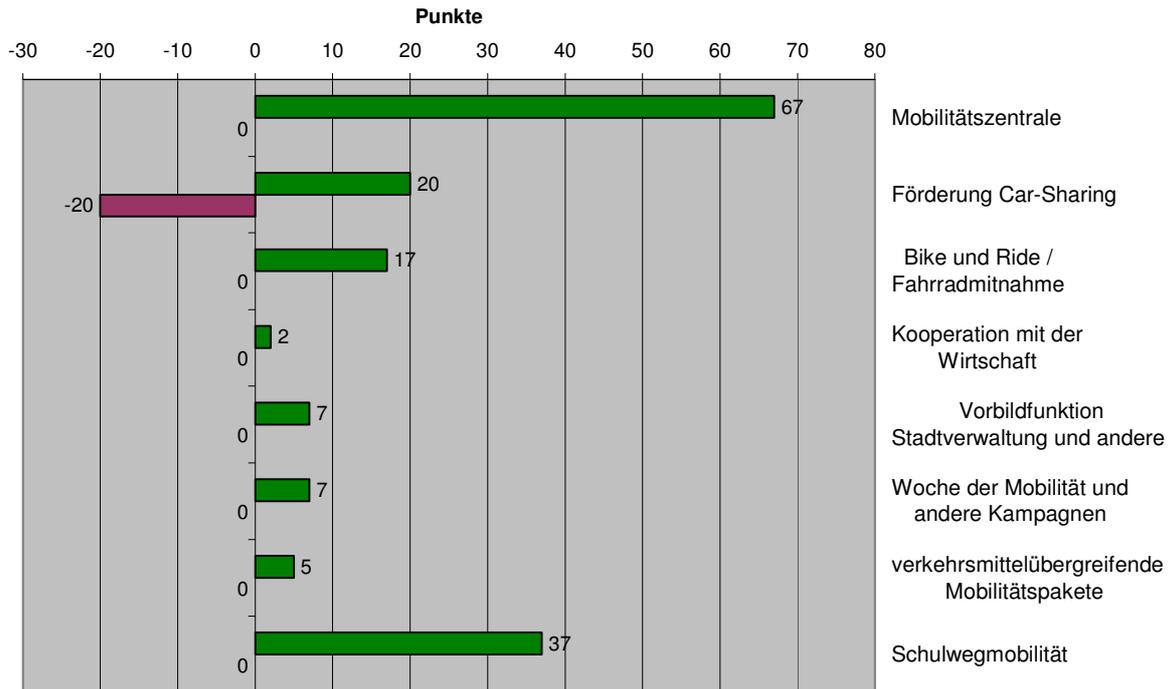
### Maßnahmen ÖPNV und SPNV



### Maßnahmen Tourismus



## Maßnahmen Mobilitätsmanagement





**Anlage 14.2**  
Maßnahmenliste



## Maßnahmenbewertung

Nr.	Maßnahme	aus Szenario			Maßnahmen-Nr. aus Einzelbaustein	Status	Kosten im genannten Zeitraum [Mio €]	Anmerkungen / Hinweise
		1	2	3				
<b>übergeordnetes Straßennetz, nur Kfz-Verkehr</b>								
<b>1</b>	<b>Nordumfahrung</b>							
1a	Ausbau B52			x	S1	vorläufig abgeschlossen		Weiterer Ausbau s. Maßnahme 1c
1b	Ausbau Biewertalbrücke			x	S1			Vorzeltiger Beginn vom Land beim Bund beantragt
1c	weiterer Ausbau (Bestandstrasse anstelle der Meulenzaltrasse)			x	S1			Koalitionsvertrag des Landes 2011: Prüfung der Notwendigkeit (läuft)
<b>2</b>	<b>Anschlüsse A 602</b>							
2a	Anschluss Ruwer			x	S3			ggf. nur Teilanschluss
2b	Anschluss Industriegebiet Nord			x	S3			ggf. nur Teilanschluss; v.a. in Zusammenhang mit Moselbahndurchbruch / Ausbau Metternichstraße; ggf. bei Rückstufung der BAB zur Bundesstraße auch als signalgeregelter Knoten denkbar
<b>3</b>	<b>Westumfahrung</b>			x	S2			positiver Stadtratsbeschluss, Koalitionsvertrag des Landes 2011: Prüfung der Notwendigkeit (läuft)
4	<b>Nordbrücke</b> (mit Umbau Verteilerkreis Trier Nord)			x	S5			Maßgabe: Notwendigkeit der Nordbrücke zur Entlastung der Ehranger Brücke und der historischen Brücken; erst nach Umsetzung des erweiterten Tangentenrings (Nordtangente Wasserweg) umsetzen
5	Ortsdurchfahrt Zewen			x	S6			in Verbindung mit der geplanten Siedlungsentwicklung in Zewen Erarbeitung geeigneter Erschließungs- und Verkehrsführungskonzepte mit Berücksichtigung der Planungen für eine Umfahrung des Stadtteils (Tunnel); Bundesmaßnahme; Zusammenhang mit Maßnahme 3
<b>Allgemeine Maßnahmen Straßennetz, verkehrsmittelübergreifend (inkl. Telematik, Verkehrsberuhigung, Lärmschutz und Gestaltung)</b>								
<b>6</b>	<b>L 145 neu</b>							
6a	L 145 neu Moselbahndurchbruch		x	x	F9, R16, Ö3, S13			wichtige Verbindung für alle Verkehrsträger, insb. ÖPNV und MIV sowie wesentlicher Teil des Tangentenrings (für 2013/14 1 Mio. Euro Verpflichtungsermächtigung gebucht).
6b	L 145 neu Ausbau Kurenzer Straße, Hückbau L 145 alt zur Wohnsammelstraße / Fahrradstraße		x	x	F9, R16, Ö3, S13			
6c	Rückbau L 145 alt Franz-Georg-Straße, Parkstraße zur Wohnsammelstraße			x	S13			
6d	L 145 neu Ausbau Metternichstraße			x	S13			Anbindung Tangententring an Autobahn i. V m. Maßnahme 2
<b>7</b>	<b>Ausbau und städtebauliche Integration Moseluferstraße</b>							
7a	Ausbau Zurmaiener Straße / Ascoli-Piceno-Straße	x	x	x	S7	Maßn. HH 2013/14	2,7	Zusammenhang mit Konversionsmaßnahme Castel Feuvrier sowie Lärmschutz Zurmaiener Straße (Maßn. 5b)
7b	Schallschutzmaßnahmen entsprechend Lärmaktionsplan			neu	S7			
7c	Radweg Schießgraben - Böhmerstraße	x	x	x	R6			Anbindung Moselradweg an Innenstadt / Alleinring und Zuführung zum geplanten Moselsteg
7d	Ausbau Radwege Moseluferstraße	x	x	x	R6, R10			
<b>8</b>	<b>Pförtnerung Zufahrten</b>							
<b>9</b>	<b>Ausbau B 422</b>							
9a	B 422 neu Ehrang (Mühlengelände)	x	x	x	S12	Maßn. HH 2013/14	2,1	Für den Haushalt 2012 wurden 2,5 Mio Euro festgesetzt
9b	Ersatzbau Pfeiffersbrücke			neu	S12	Maßn. HH 2013/14		nicht einzeln ausgew.
9c	B 422 neu Anschluss B 53			x	S12			gleichzeitig Verbesserung Knotenpunktsituation B 53 / B 52
<b>10</b>	<b>Umgestaltung alte B 53</b>							
10a	Umbau OD Biewer	x	x	x	S25	Maßn. HH 2012	0,1	nur Sofortmaßnahmen zur punktuellen Beruhigung
10b	Ausbau Quinter Straße	x	x	x	S26	Maßn. HH 2013/14	1	Maßnahme gemäß Haushaltsmeldung Tiefbauamt; Beginn: 2014
10c	Umbau OD Ehrang inkl. Herstellung von Radverkehrsanlagen	x	x	x	R16, R17, S26			nach Fertigstellung B 422 neu / RFS ggf. früher
10d	Radverkehrsanlagen alte B53	x	x	x	R16, R17, S26			
10e	weitere Umgestaltung der Straßenräume			x	R16, R17, S26			
<b>11</b>	<b>Entlastungsstraße Trier West</b>							
11a	Entlastungsstraße Trier West 1. BA, Verlängerung "Über Brücken"			x	S8			wird im Rahmen EGP-Maßnahme vom Investor umgesetzt und kostenfrei an die Stadt übertragen
11b	Entlastungsstraße Trier West 2. BA, Neu- / Ausbau B 51 Hornstraße, Neubau Anschluss Luxemburger Straße			x	S8			Bei Bedarf einer neuen Eisenbahnquerung auch früher
<b>12</b>	<b>Leistungsfähigkeit B 49 / Optimierung der Signalanlagen an der Luxemburger Straße</b>	x	x	x	Ö10, Telematik			
<b>13</b>	<b>Zufahrt B 51 Bitburger Straße / Nordachse</b>							
13a	Ausbau Bitburger Straße (Napoleonsbrücke), Ausbau Geh- und Radweg	x	x	x	R15, S9, B10			bereits umgesetzte Maßnahme
13b	Verkehrsoptimierung Nordachse: Bitburger Straße - Kaiser-Wilhelm-Brücke - Nordallee inkl. Optimierung Busbeschleunigung / Busschleuse Zufahrt Bitburger Straße	x	x	x	F1, R6, Ö10, S9, Telematik	HH 2013/14	1,2	Vorbereitung mit Ausbau Bitburger Straße; bauliche Vorbereitung im Rahmen des erfolgten Ausbaus Bitburger Straße in 2012. Enthalten sind auch diverse Maßnahmen zur Modernisierung von Bushaltestellen.
13c	Verbesserung Fahrstreifenverflechtung Kaiser-Wilhelm-Brücke --> Ausoniusstraße	x	x	x	Ö10, S9, Telematik			Planung im Zuge der Schlüsselmaßnahme Nordachse
13d	Verbesserung Verknüpfung Kaiser-Wilhelm-Brücke / Moselradweg West		x	x	R10			Sehr wichtige Maßnahme für den (touristischen) Radverkehr! Aufwändig durch erforderlichen Grunderwerb; kleinere Verbesserungen ggf. kostengünstiger mögl.

### Maßnahmenbewertung

Nr.	Maßnahme	aus Szenario			Maßnahmen-Nr. aus Einzelbaustein	Status	Kosten im genannten Zeitraum [Mio €]	Anmerkungen / Hinweise
		1	2	3				
<b>14</b>	<b>Aufwertung Alleenring, Teil Nordallee</b>							
14a	Provisorische Einrichtung Umweltpuren Theodor-Heuss-Allee / Christophstraße	x	x	x	F1, R6, Ö3, Ö10		Umsetzbarkeit durch Testphase im Rahmen der Woche der Mobilität nachgewiesen	
14b	Querungen Theobaldstraße, Petrusstraße / Rindertanzstraße	x	x	x	F1, R2			
14c	Umgestaltung Porta-Nigra-Umfeld mit neuen Bushaltestellen und Umweltrasse Christophstraße		x	x	F1, F7, R1, R6, Ö3, Ö10, Ö11		Aufwändige Maßnahme; Umsetzung erst nach Umsetzung des erweiterten Tangentenrings	
14d	Lindenstraße: Rad- und Busverkehr in Gegenrichtung		x	x	R17, Ö10		nach Umsetzung des erweiterten Tangentenrings; parallele Radachse Merianstraße vorhanden	
<b>15</b>	<b>Umgestaltung Paulinstraße mit Tempo 30</b>							
15a	Tempo 30	x	x	x	S15			
15b	Umgestaltung		x	x	S15			
<b>16</b>	<b>Radachse Trier Nord</b>	x	x	x	R2			
<b>17</b>	<b>Aufwertung Bahnhofsumfeld</b>							
17a	Umgestaltung Bahnhofplatz		x	x	F1, R6, Ö11			
17b	Querung der Bahntrasse für Fuß und Rad		x	x	F1, R13			
17c	Umgestaltung Knoten Balduinsbrunnen			x	F1, R6, Ö11, S10		nach Umsetzung des erweiterten Tangentenrings (Nordtangente Wasserweg)	
<b>18</b>	<b>Ausbau Dasbachstraße mit Anschlüssen</b>			x	R16, S18		Maßnahme steht in Zusammenhang mit Ausbau Loebstraße, Ausbau Metternichstraße, Moselbahndurchbruch und ggf. Neuanbindung Aveler Tal; in diesen Zusammenhängen bei steigendem Verkehrsaufkommen Ausbau notwendig	
<b>19</b>	<b>Nordtangente (Wasserwegdurchbruch)</b>			x	R16, S17		zusätzliche Belastung der L 145 zwischen Wasserweg und Balduinsbrunnen, erst nach den Maßnahmen 4b und 14 umsetzen	
<b>20</b>	<b>Entlastung OD Kürenz</b>							
20a	Optimierung Signalanlagen Avelsbacher Straße, Wasserweg	x	x	x	Ö10, S16		Zusammenhang mit Schlüsselmaßnahme Moselbahndurchbruch / Tangentenring, ÖPNV-Verbindung Höhenstadtteile	
20b	Umgestaltung Domänenstraße		x	x	F9, R17, Ö13			
20c	Neuanbindung Aveler Tal			x	S16		Alternativenprüfung erforderlich	
<b>21</b>	<b>Aveler Tal, Kohlenstraße</b>							
21a	Radweg Im Aveler Tal		x	x	R16, R17, R19			
21b	Radverkehrsanlagen Kohlenstraße		neu		R16			
<b>22</b>	<b>Umgestaltung Güterstraße, Gartenfeldstraße mit Tempo 30</b>							
22a	Tempo 30		x	x	R17			
22b	Umgestaltung		x	x	F9, R17, Ö13			
<b>23</b>	<b>Aufwertung Alleenring, Teil Ostallee</b>							
23a	Verbesserung Fuß- und Radwegführung im Grünstreifen und am Landesmuseum	x	x	x	R5			
23b	ebenerdige Querung an der Hermesstraße		x	x	F5, R5			
23c	Aufwertung der vorhandenen ebenerdigen Querungen		neu		F5, R5			
23d	Herstellung von Umweltrassen zwischen Balduinsbrunnen und Mustorstraße		x	x	F5, R5, Ö10			
<b>24</b>	<b>Ausbau Olewiger Straße</b>							
24a	Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufs, Behebung von Störungen, ggf. Signalisierung Anschluss Sickingenstraße			x	S31, Telematik			
24b	Ausbau der Radverkehrsführung Altbachtal (v. a. Beleuchtung)	x	x	x	R17, R19			
24c	Radfahrstreifen bergauf		neu		R16		Verbreiterung der Fahrbahn notwendig	
<b>25</b>	<b>Optimierung Kaiserthermenkreisel</b>							
25a	Verbesserung Busführung / eigene Bus- / Umweltpur / Bus-Vorrangschaltung	x	x	x	Ö10			
25b	ebenerdige Querungen der Zufahrten	x	x	x	F6, R4		Leistungsfähigkeitsprüfung erforderlich; auch ÖPNV ggf. negativ betroffen	
25c	Optimierung der Wegeführung i. V. m. Neubau Haltepunkt				F6, R4, Ö11		in Verbindung mit Eisenbahnhaltepunkt	

Maßnahmenbewertung

Nr.	Maßnahme	aus Szenario			Maßnahmen-Nr. aus Einzelbaustein	Status	Kosten im genannten Zeitraum [Mio €]	Anmerkungen / Hinweise
		1	2	3				
<b>26</b>	<b>Aufwertung Alleenring, Teil Südallee</b>							
26a	Verbesserung der Führung für Fußgänger und Radfahrer, u. a. Aufgabe des Parkens an der Kaiserstraße	x	x	x	R3			
26b	Umweltrasse Hindenburgstraße - Kaiserthermen		x	x	R3, Ö10			Zusammenhang mit Umsteigeknoten Süd
26c	Umgestaltung Bereich Hindenburgstraße / Neustraße mit Busknoten Süd		x	x	Ö10, Ö11			Zusammenhang mit Busbeschleunigung als Ersatz für Petrisbergaufstieg; Planung für 2013 vorgesehen; Zusammenhang mit Maßnahmen der Busbeschleunigung im Aveler Tal, an der Uni sowie in Westtrasse
<b>27</b>	<b>Innenstadt-Westtrasse (Rad und Bus)</b>							
27a	Umbau Haltestelle Trevisir-Passage	x	x	x	R1, Ö10	Maßn. HH 2012	0,6	Beginn 2013. Gebucht auf das Jahr 2012.
27b	Sanierung Walramsneustraße	x	x	x	R1, Ö10	Maßn. HH 2013/14	1,3	
27c	Umbau Nikolaus-Koch-Platz	x	x	x	R1, Ö10	Maßn. HH 2013/14	0,6	Beginn 2014. Gebucht auf das Jahr 2014.
27d	Ausbau Hindenburgstraße / Stresemannstraße	x	x	x	R1, Ö10			
27e	Umweltspur Margaretengäßchen zw. Simeonstiftsplatz und Moselstraße		x	x	R1, Ö10	Maßn. HH 2013/14	0,6	Kosten entstehen v. a. durch den notwendigen Ausbau der Moselstraße.
27f	Umweltspur Metzelsstraße	x	x	x	R1, Ö10			
<b>28</b>	<b>Altstadtkonzept Verbindungen zur Mosel</b>							
28a	Umgestaltung Karl-Marx-Straße		x	x	F2, R9			
28b	ebenerdige Querung Krahnenufer		x	x	F2			
28c	ebenerdige Querung Martinsufer		x	x	F2			
28d	Umgestaltung Dietrichstraße, Kalenfelsstraße		x	x	F2			
28e	Umgestaltung Deutscherherrenstraße		x	x	F2			
<b>29</b>	<b>Altstadtkonzept Plätze und Straßenräume</b>							
29a	Umgestaltung Rindertanzplatz, Aufgabe Parkplatz		x	x	F15			
29b	Umgestaltung Pferdemarkt		x	x	F15			
29c	Umgestaltung Paulusplatz, Irminenfreihof, Aufgabe Parken		x	x	F15			
29d	Umgestaltung Augustinerhof, Aufgabe Parken		x	x	F15			
29e	Modernisierung Fußgängerzone		x	x	F15			
29f	Aufwertung Straßenräume außerhalb der Fußgängerzone		x	x	F15			
<b>30</b>	<b>Innenstadt-Osttrasse</b>							
30a	Freigabe "Am Breitenstein" für Radverkehr	x	x	x	R1	in Umsetzung		
30b	Umgestaltung Innenstadt-Osttrasse / Weberbach (Radverkehr und Ausbau Bushaltestellen)	x	x	x	R1, Ö13	Maßn. HH 2013/14		Ausbau Bushaltestellen Weberbach steht in Verbindung mit Maßnahme Busbeschleunigung 2. BA Nr 41d
<b>31</b>	<b>Aufwertung Römerbrücke</b>							
31a	Verbesserung Verkäufersführung Fuß und Rad, Anbindungen an den Moselradweg	x	x	x	F2, R9			Zusammenhang mit Wettbewerb Römerbrücke
31b	Sperrung der Brücke für Kfz-Verkehr, Umbau nach historischem Vorbild				F2, R9			Zusammenhang mit Wettbewerb Römerbrücke
<b>32</b>	<b>Umgestaltung Saarstraße - Matthiasstraße - Medardstraße mit Tempo 30</b>							
32a	Tempo 30	x	x	x	S21			nach Umsetzung der Südtangente
32b	Umgestaltung		x	x	S21			
<b>33</b>	<b>Südtangente (Neubau Aulbrücke, Ausbau Knotenpunkt Aulstraße / Arnulfstraße / Auf der Weismark)</b>							gegenüber Schlüsselmaßnahme Moselbahndurchbruch nachrangig
33a	Lückenschlüsse Radverkehrsanlagen Arnulfstraße, Straßburger Allee, Metzger Allee	x	x	x	R16, S20			
33b	Ausbau Aulstraße mit Aulbrücke			x	S19			
33c	Kreisverkehrsplatz Aulstraße / Arnulfstraße / Auf der Weismark			x	S19			
<b>34</b>	<b>Radachse Trier Süd</b>	x	x	x	R2			
<b>35</b>	<b>Umgestaltung Heiligkreuzer Alleen / Am Mariahof</b>							
35a	Fahrbahnsanierung Hans-Böckler-Allee		neu		S26	Maßn. HH 2013/14	0,4	laufende Sanierungsmaßnahmen (Betrag gebucht auf das Jahr 2013)
35b	Radfahrstreifen bergauf entlang der Hans-Böckler-Allee, Berliner Allee und O. v. Nell-Breuning-Allee	x	x	x	R16			
35c	Aufgabe der Haltestellenbuchten und Modernisierung der Haltestellen		x	x	Ö13			
35d	Tempo 30 im gesamten Stadtteil Mariahof i. V. m. Sanierung	x	x	x	R17, S26			laufende Umbaumaßnahmen
<b>36</b>	<b>Umgestaltung alte B 268, Tempo 30</b>							
36a	Umbau der OD, Tempo 30 alte Pellingener Straße, Kreisverkehrsplatz "Am Sandbach / alte Pellingener Straße"		neu		S25	tlw.HH 2013/14	0,8	im Zuge EGP-Maßnahme Castelnau. Kosten beinhalten nur den Kreisverkehrsplatz. Gebucht auf das Jahr 2013
36b	vollständige Umgestaltung des Stadtteilzentrums		x	x	S25			

## Maßnahmenbewertung

Nr.	Maßnahme	aus Szenario			Maßnahmen-Nr. aus Einzelbaustein	Status	Kosten im genannten Zeitraum [Mio €]	Anmerkungen / Hinweise
		1	2	3				
<b>37</b>	<b>Umgestaltung Auf der Weismark - Zum Pfahlweiher - Am Sandbach</b>							
37a	Fahrbahnsanierung "Auf der Weismark" zwischen Härenwies und Pfahlweiher			neu	S26			
37b	Verbreiterung der Gehwege, Modernisierung der Haltestellen		x	x	F9, Ö13			
37c	<b>Ausbau "Am Sandbach"</b>					Maßn. HH 2013/14	0,5	
37d	<b>Ausbau "Zum Pfahlweiher"</b>					Maßn. HH 2013/14	0,3	
<b>38</b>	<b>Verbindung B 268 - Konz-Roscheid</b>			neu	O10		wenn dann nur als reine Busstrasse; Prüfung durch SWT	
<b>39</b>	<b>Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit in Straßenräumen und an Knotenpunkten</b>							
39a	Vorrang des Radverkehrs bei freien Rechtsabbiegern	x	x	x	R16, R17			
39b	Gewährleistung ausreichender und sicherer Warteflächen an Signalanlagen und Haltestellen		x	x	F14, Ö13			
39c	Sichere Gestaltung und Beleuchtung von Querungsstellen v. a. Fußgängerüberwege	x	x	x	F14		Beleuchtung mit 0,3 Mio Euro im HH 2013/14 veranschlagt (s. letzter Abschnitt dieser Tabelle "Nachrichtlich aus Haushaltsplan der Stadt Trier übernommene Maßnahmen" [Nr. II])	
39d	Absenkung von Bordsteinkanten an Knotenpunkten	x	x	x	F14			
39e	Beseitigung von Engstellen im Gehwegnetz	x	x	x	F14			
39f	Umsetzung kleinräumiger Maßnahmen an Knotenpunkten (vgl. Radverkehrskonzept und Stadtteilrahmenpläne)	x	x	x	F9, F11, F14, R16, R17			
39g	gezielte Behebung von Störungen im Verkehrsablauf und Sicherheitsrisiken -	x	x	x	F14, R16, R17, S26, S31, Telematik,			
39h	Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung; Intensivierung der Verkehrsüberwachung im Rahmen der Übernahme der Überwachung des fließenden Verkehrs in städtische Zuständigkeit			neu	S30			
<b>40</b>	<b>Wohnumfeldverbesserung, gestalterische Aufwertung von Straßenräumen</b>							
40a	Flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 im nachgeordneten Straßennetz	x	x	x	S27		i.d.R. keine Umbaumaßnahmen erforderlich (nur Beschilderung und Markierung)	
40b	Reduzierung des Gehwegparkens	x	x	x	F13			
40c	Anlage von Verkehrsberuhigten Bereichen	x	x	x	S27		niveaufreier Umbau erforderlich	
40d	Umgestaltung von Straßenräumen		x	x	F14, F15, R17			
<b>41</b>	<b>Optimale Nutzung Signalanlagen</b>							
41a	Umstellung der Signalanlagen auf verkehrsabhängige Steuerungen und Integration in den Verkehrsrechner	x	x	x	Telematik	Maßn. HH 2013/14	0,2	Austausch von Steuergeräten an LSA (s. letzter Abschnitt dieser Tabelle "Nachrichtlich aus Haushaltsplan der Stadt Trier übernommene Maßnahmen" [Nr. k])
41b	Optimierung der Lichtsignalanlagen für Fußgänger insb. im Bereich Alleinring sowie bei besonders Aufkommensstarken Fußbeziehungen	x	x	x	Telematik	kontinuierlich	0,1 Mio/a	Abstimmung mit Ansprüchen anderer Verkehrsteilnehmer insb. ÖPNV-Beschleunigung in jedem Einzelfall erforderlich (s. letzter Abschnitt dieser Tabelle "Nachrichtlich aus Haushaltsplan der Stadt Trier übernommene Maßnahmen" [Nr. k])
41c	eigene Signalisierung für Radfahrer	x	x	x	Telematik			
41d	Ausbau der Busbeschleunigung 2. BA	x	x	x	Ö10, Telematik	Maßn. HH 2013/14	2,5	für Haushalt 2012 wurden 0,4 Mio Euro festgesetzt.
41e	Weiterer Ausbau Busbeschleunigung		x	x	Ö10, Telematik			
41f	Störungsmanagement			neu	Telematik			

### Maßnahmenbewertung

Nr.	Maßnahme	aus Szenario			Maßnahmen-Nr. aus Einzelbaustein	Status	Kosten im genannten Zeitraum [Mio €]	Anmerkungen / Hinweise
		1	2	3				
<b>Maßnahmen Ruhender Kfz-Verkehr</b>								
42	Gebührenkonzept Innenstadt	x	x	x	Parkraum	umgesetzt 2011		
43	Reduzierung Parken im Straßenraum, Sanierung Parkhäuser, ggf. neue Parkieranlagen außerhalb des Alleinrings	x	x	x	Parkraum			
44	Parkraumkonzept für wichtige Ziele, z. B. Universität	x	x	x	Parkraum			
45	Quartierskonzepte Parken, Sammelparkplätze, Quartiersgaragen				Parkraum			
46	Ausbau P+R an Spitzentagen				Intermodale Verknüpfung			
47	regelmäßiges P+R				Intermodale Verknüpfung			
47a	P+R Bitburger Straße				Intermodale Verknüpfung			
47b	andere Standorte				Intermodale Verknüpfung			nur in Verbindung mit Restriktionen im Parkraumangebot
48	Intensivierung Kontrolle ruhender Verkehr insb. im Bereich von Geh- und Radwegen		neu		F13, R18			
<b>Maßnahmen Fuß- und Radverkehr</b>								
49	"Irminensteg"		x	x	F3, R11			
50	"Barbarasteg"		x	x	F4, R12			
51	Moselradweg							
51a	Sanierung / standardgerechter Ausbau	x	x	x	R10			weitere Abschnitte nach und nach; insbesondere auch in Zusammenhang mit anstehenden Baumaßnahmen, wie z.B. Castel Feuvrier
51b	Neue kurzfristige Wegeführung Hafen		neu		R10			t.w. Zusammenhang mit Neubau Feuerwache Ehrang
51c	Neue Wegeführung Schloss Monaise		neu		R10			Zusammenhang mit Umleitung / Provisorium im Bereich Schleuse
51d	Verknüpfung Moselradweg - K.-W.-Brücke		x	x	R10			das ist oben schonmal irgendwo genannt!
51e	Neubau Moselradweg mit Brücke Hafen		x	x	R10			
51f	Neubau Moselradweg Kyllmündung mit Brücke				R10			
51g	Neubau Moselradweg Ruweremündung mit Brücke		x	x	R10			
52	Umsetzung eines zusammenhängenden radialen Radroutennetzes (Lückenschlüsse)							
52a	Verlängerung Ruwer-Hochwald-Radweg bis zum ehem. Bahnübergang Ruwerer Straße		x	x	R14	Maßn. HH 2013/14	0,7	gebucht auf das Jahr 2013
52b	Lückenschluss Loebstraße / Verteilerkreis - Ruwerer Straße				R15	Maßn. HH 2013/14	3,1	Zusammenhang mit Ausbau Loebstraße; Kostenangaben für Komplettausbau der Straße inkl. Radweg
52c	weitere Anlage von Radfahrstreifen, Öffnung von Einbahnstraßen, Freigabe von Busspuren usw.	x	x	x	R16			
52d	Ausbau und Freigabe von geeigneten Gehwegen für Radverkehr	x	x	x	R16			
52e	Sanierung und Beleuchtung wichtiger Verbindungen		x	x	R18, R19			
53	Fahrradabstellanlagen							
53a	Fahrradstation am Hbf.	x	x	x	R20			Realisierung zusammen mit SWT angestrebt
53b	Ergänzung Fahrradabstellanlagen Innenstadt / sonst. Ziele	x	x	x	R21	in Umsetzung		
54	Leihradsystem		neu		R23			Planungsmittel im Rahmen Förderung Lärmschutzprojekte beantragt / bewilligt; Realisierung ggf. über Werbevertrag
55	Satzung zu Radabstellplätzen							
56	Wegweisung (Unterhaltung / Verbesserung)	x	x	x	R22			
57	Information und Kommunikation zum Umweltverbund, Kampagnen zur Verkehrssicherheit	x	x	x	R24, Mobilitätsmanagement			entsprechende Personalkapazitäten werden benötigt
58	Organisation Rad- und Fußverkehr bei Verwaltung, Radverkehrsbeauftragter, Fußverkehrsbeauftragter "Scherbentelefon" usw. Behebung von Schäden, Ahndung von Verstößen	x	x	x	F16, F17, R25, R26			entsprechende Personalkapazitäten werden benötigt

### Maßnahmenbewertung

Nr.	Maßnahme	aus Szenario			Maßnahmen-Nr. aus Einzelbaustein	Status	Kosten im genannten Zeitraum [Mio €]	Anmerkungen / Hinweise
		1	2	3				
<b>Maßnahmen Umweltverbund insb. ÖPNV und SPNV</b>								
59	<b>ÖPNV-Querachse (Anbindung Höhenstadtteile)</b>							
59a	Ausbau und Beschleunigung ÖPNV über Talachsen		neu		Ö3			Konzepterstellung in 2013; die Maßnahme umfasst neben betrieblichen Aspekten (Auslassen von Haltestellen, Linienführung usw.) und Busvorrangschaltungen an Signalanlagen auch größere Infrastrukturprojekte, wie z.B. die einzeln gelisteten Umsteigeknoten Porta Nigra und Südallee sowie ggf. weitere bauliche Veränderungen, wie Busspuren oder neue Trassen z.B. im Bereich der Uni
59b	Petrisbergaufstieg		x	x	Ö3			Trassenfreihaltung
60	<b>Ausweitung Stadtbusangebot</b>	x	x	x				
60a	kurzfristige Maßnahmen (Linienverlängerungen / -verlegungen)	x	x	x	Ö1			
60b	Einführung / Ausweitung Nachtbusangebot	x	x	x	Ö2			
60c	weitere Ausweitung Angebot	x	x	x	Ö4-Ö7			nur in Verbindung mit anderen Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV
61	<b>Regionalbahnkonzept</b>							ggf. Finanzierung als Gesamtmaßnahmen über GVFG-Bundesprogramm anzustreben
61a	Haltepunkt Hafenstraße		x	x	Ö14			Erforderliche Maßnahme zur Reaktivierung der Weststrasse
61b	Haltepunkt Trier-Nord		x	x	Ö14			
61c	Haltepunkt Kürenz		x	x	Ö14			
61d	Haltepunkt Kaiserthermen		x	x	Ö14			
61e	Haltepunkt St. Matthias / Aulbrücke		x	x	Ö14			
61f	Haltepunkt Medard		x	x	Ö14			
61g	Reaktivierung Weststrecke mit fünf neuen Haltepunkten		x	x	Ö15			Machbarkeitsstudie des Landes läuft; Finanzierung über alternatives Modell geplant; keine Umsetzung zu Lasten der Oststrecke
62	<b>Rheinland-Pfalz-Takt 2015 (RPT 2015)</b>							
62a	Umsetzung neuer Taktfahrplan Schienenverkehr				Ö16			Umsetzung durch SPNV-Nord; keine Verschlechterungen auf Osttrasse; Anpassung der Busfahrpläne erforderlich
62b	Anpassung Busangebot an 30er-Knoten		neu		Ö16			Gemäß RPT 2015 kommen die wichtigsten Zugverbindungen in Trier künftig immer zu Minute 30 an und fahren kurz nach der Minute 30 wieder ab. Hieran sind insbesondere die Sternbusverkehre der SWT anzupassen.
63	<b>Ausbau / Neuorganisation Regionalbusangebot</b>		neu					
63a	Verbindungen zu Nachbargemeinden (v. a. Konz, Schweich)		neu		Ö9	Schweich bereits umgesetzt 2012		
63b	Ausbau der Achse nach Bitburg		neu		Ö9			ÖPNV-Konzept RLP-Nord (SPNV-Nord / VRT / VRM / ISIM) in Erarbeitung; Umsetzung durch VRT / SPNV-Nord
63c	Verbindungen in größere Umlandgemeinden (z. B. Osburg, Welschbillig, Zemmer, Tawern)		neu		Ö9			
63d	Verbesserung der Anbindung von Freizeitzielen		neu		Ö9			
64	<b>Haltestellenmodernisierung, Ausbau dynamische Fahrgastinformation</b>	x	x	x	Ö13			
65	<b>Ausweitung Personenschiffahrt, zusätzliche Anlegestellen</b>		neu		T4			
66	<b>Strategien zur ÖPNV-Finanzierung / Tarif</b>							abhängig von Finanzausstattung seitens des Landes / Bundes
66a	Vereinfachung Luxemburgverkehr		neu		Ö18			
66b	Vereinfachung Zonenstruktur	x	x	x	Ö18			
66c	Zuschüsse Land / Bund / Kommunen zum ÖPNV-Betrieb	x	x	x	Ö19			Zuständigkeit VRT u.a.
66d	zusätzliche Tarifangebote über Solidar- bzw. Sockelbeitragsmodelle (vgl. Semesterticket, z. B. Tourismusabgabe, Kombitickets)	x	x	x	Ö18, Ö19			
66e	Nutzung weiterer Finanzierungsmodelle (z. B. Finanzierung über Parkgebühren, Abgaben von Betrieben)	x	x	x	Ö19			
67	<b>ÖV-Marketing</b>	x	x	x	Ö18, Ö20, Mobilitätsmanagement			Zuständigkeit VRT / SWT
68	<b>ÖV-Organisation und Kommunikation</b>	x	x	x	Ö18-Ö20, Mobilitätsmanagement			Zuständigkeit VRT / SWT

Maßnahmenbewertung

Nr.	Maßnahme	aus Szenario			Maßnahmen-Nr. aus Einzelbaustein	Status	Kosten im genannten Zeitraum [Mio €]	Anmerkungen / Hinweise
		1	2	3				
<b>zus. Maßnahmen Güterverkehr</b>								
69	Sicherstellung Güterverkehrsinfrastruktur	neu			Güterverkehr			
70	Fortschreibung und Umsetzung City-Logistik-Konzept	neu			Güterverkehr			Zuständigkeit Amt für Stadtentwicklung und Statistik
71	Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit im Wirtschaftsverkehr	neu			Güterverkehr			
<b>Maßnahmen Tourismus</b>								
72	Barrierefreie Gestaltung der touristischen Infrastruktur	neu			T1			
73	verbesserte Organisation Reisebusse Altstadt	neu			T2			ggf. Freistellung von Flächen in der Weberbach für Radverkehr
74	regionales Leitsystem im Straßennetz / Optimierung Hotelleitsystem	neu			T3			
75	regionales Tourismusmarketing im SPNV und ÖPNV	neu			T5			
76	Touristisches ÖPNV-Leitsystem	x	x	x	T7			
<b>Maßnahmen Mobilitätsmanagement / Intermodale Verknüpfung</b>								
77	Mobilitätszentrale	x	x	x	Ö11, Mobilitätsmanagement			
78	Etablierung und Förderung Car-Sharing	neu			S28			
79	Bike und Ride / Fahrradmitnahme				Mobilitätsmanagement			
80	Schulwegmobilität	neu			Mobilitätsmanagement			
81	Kooperation mit der Wirtschaft, z. B. Jobticket, betriebliches Mobilitätsmanagement	x	x	x	Mobilitätsmanagement			entsprechende Personalkapazitäten werden benötigt
82	Vorbildfunktion Stadtverwaltung und andere	x	x	x	Mobilitätsmanagement			
83	Woche der Mobilität und andere Kampagnen	x	x	x	Mobilitätsmanagement			
84	verkehrsmittelübergreifende Mobilitätspakete	x	x	x	Mobilitätsmanagement			
<b>Spezielle Maßnahmen für Mobilitätseinschränkte / Ältere / Gendaspekte (sind in oben genannten Maßn. bereits enthalten)</b>								
	Ausstattung von Querungen mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Elemente							
	Ausstattung LSA für Sehbehinderte							
	Ausstattung Busse und Haltestellen mit Ansagen für Sehbehinderte							
	Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen					tlw. HH 2013/14		Ausbau Bushaltestellen Weberbach steht in Verbindung mit Maßnahme Busbeschleunigung 2. BA Nr 41d
	Belagssanierung Fußgängerzone / Einfügen von Bereichen mit rollstuhlgeeigneten Belägen							
	Ausstattung Fußgängerzone mit kostenfreien Sitzgelegenheiten							
<b>Nachrichtlich aus Haushaltsplan der Stadt Trier übernommene Maßnahmen (Maßnahmen sind in oben genannten Maßn. teilw. bereits enthalten)</b>								
a	Herzogenbuscher Straße, 2. und 3. Bauabschnitt					Maßn. HH 2013/14	0,4	Gebucht nur auf das Jahr 2013
b	Ausbau Loebstraße					Maßn. HH 2013/14	3,1	
c	Ausbau Mühlenstraße					Maßn. HH 2013/14	0,6	Gebucht nur auf das Jahr 2014
d	Teilausbau Ruwerer Straße					Maßn. HH 2013/14	0,6	Gebucht nur auf das Jahr 2014
e	Ausbau Turm-/Lindscheid-/Meierstraße					Maßn. HH 2013/14	0,8	Gebucht nur auf das Jahr 2014
f	Ausbau K4 "Eisenbahnstraße"					Maßn. HH 2013/14	0,9	
g	Ausbau Dorfplatz Numerianstraße					Maßn. HH 2013/14	0,2	
h	Ausb. Zurmaierstraße Bereich zw. Stadion u. Ascoli Pecino Str.					Maßn. HH 2013/14	2,7	Für das Jahr 2012 wurden knapp 0,1 Mio Euro festgesetzt.
i	Erschließungsstraße "Unter Knieberg"					Maßn. HH 2013/14	0,4	
j	Erneuerung von Geländern und Sicherheitsausstattungen					Maßn. HH 2013/15	0,1	
k	Austausch von Steuergeräten an LSA					Maßn. HH 2013/14	0,2	Für das Jahr 2012 wurden 0,1 Mio Euro festgesetzt.
l	Neuanlage und Erweiterung Straßenbeleuchtung					Maßn. HH 2013/14	0,3	Gebucht nur auf das Jahr 2013. Für das Jahr 2012 wurden ebenfalls 0,3 Mio Euro festgesetzt.