

Auswertung der Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren

- 1. Beteiligung der Behörden / Institutionen / Verbände mit Verkehrsbezug**
- 2. Beteiligung der Stadtratsfraktionen**
- 3. Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger**
 - a) Unmittelbare Beteiligung zum Moko**
 - b) Beteiligung über Internetplattform „buergerhaushalt-trier.de“**
 - c) Öffentliche Sitzung am 23.08.2012 (Ort: Industrie- und Handelskammer Trier)**
- 4. Beteiligung der Ortsbeiräte**

Im Vorfeld zur Beteiligung der Behörden / Institutionen / Verbände mit Verkehrsbezug, Fraktionen, Bürger/-innen und Ortsbeiräte erfolgte eine verwaltungsinterne Beteiligung der Ämter, der Frauenbeauftragten und des Behindertenbeirats. Die Ergebnisse der verwaltungsinternen Beteiligung, die fristgerecht vorlagen, wurden bereits in den Vorabzug des Mobilitätskonzepts 2025 in der Fassung vom 21. Mai 2012 eingearbeitet.

Mobilitätskonzept 2025

Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren

1. Beteiligung der Behörden / Institutionen / Verbände mit Verkehrsbezug

Stellungnahme	Kommentar Verwaltung
<p>Lokale Agenda 21 und Verkehrsclub Deutschland (16.07.2012)</p> <p>Voraussetzungen Konzepte für die Zukunft, d.h. Prognosen, sind immer an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Wenn sich diese Voraussetzungen ändern, sind die Ergebnisse der Prognose hinfällig, zumindest aber nachbesserungsbedürftig. Wesentliche Voraussetzungen zur Erstellung von planerisch seriösen Verkehrsprognosen sind die Parameter der Verkehrserzeugung, d.h. die räumliche Verteilung der verkehrserzeugenden Nutzungen, und die Parameter der Verkehrsverteilung, d.h. die Gestalt und die Qualität der Verkehrsnetze.</p> <p>Darüber hinausgehende Änderungen der Randbedingungen wie z.B. ein exorbitanter Preissprung für Benzin und Diesel über fünf Euro oder ein Zusammenbruch des luxemburger Bankensystems können kein Gegenstand einer seriösen Verkehrsprognose sein.</p> <p>Analyse Methodisches Vorgehen Erhebung von Verkehrsnachfragedaten durch Haushalts- und Betriebsbefragungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsmittel: Fuß, Fahrrad, ÖPNV (Bus und Bahn), MIV (Selbst- und Mitfahrer) • Verkehrszweck: Arbeit, Ausbildung, Erledigung, Einkauf, Besuch, Freizeit etc. <p>Korrelation mit den verkehrserzeugenden Strukturen zum Zeitpunkt der Erhebung (2005): Einwohner- und Arbeitsplatzkonzentrationen, Schul-, Studien- und Ausbildungsplätze, Zentrale Versorgungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen etc.</p> <p>Eichung durch Verkehrszählungen; <i>dem Anschein nur im</i></p>	<p>Das Moko beinhaltet eine entsprechende Basisprognose; die Zielprognose wird erst nach endgültiger Abstimmung der Maßnahmen erarbeitet und im Bericht ergänzt.</p> <p>Im Moko sind keine derartigen Randbedingungen / Szenarien angenommen.</p> <p>Eichung an ÖPNV-Zählwerten hat</p>

MIV erfolgt

Schematisierung

Verkehrszellen bzw. Verkehrsbezirke stadintern:

1. Trier-Nord-Alt-Kürenz, 2. Altstadt-Gartenfeld, 3. Trier-Süd, 4. Ehrang-Quint-Pfalzel-Biewer-Ruwer, 5. Trier-West-Pallien-Euren-Zewen, 6. Höhenstadtteile Ost, 7. Höhenstadtteile Südost

*Wegen geändertem Verkehrszellenzuschnitt ist ein direkter Vergleich mit VU Schaechterle-Siebrand nur noch für Trier-Süd und für die Höhenstadtteile Ost sowie bedingt für Trier-West-Pallien-Euren-Zewen möglich; nicht zu verstehen ist die Zuordnung von **Ruwer** nach Ehrang-Pfalzel-Biewer;*

Verkehrszellen außerhalb

Außerhalb der Stadt (Ziel- u. Quellverkehr sowie Durchgangsverkehr) Verkehrszellenzuschnitt nicht bekannt.

Tabelle (Matrix) der Verkehrsnachfrage

Eine Tabelle der **Binnenverkehrsnachfrage** gesamt: **Tab. 6 auf S. 37**. *Es ist interessant, dass die Altstadt (Bereich 2) Ziel bzw. Quelle von fast 25 % aller Fahrten und Wege des Verkehrsaufkommens der Stadt ist.*

*Es fehlen Einzelmatrizen für **Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, ÖPNV, MIV)** bzw. für jeweilige **Verkehrszwecke**, die ja erhoben bzw. ermittelt wurden und daher darstellbar sind.*

In den weiteren Graphiken und Tabellen stehen Ziel- und Quellverkehr immer nur zusammen mit Durchgangsverkehr als eine zusammengefasste Zahl; wäre zu differenzieren.

Veranschaulichung

*Es fehlen **Stromuhren**, aus denen schematisch die räumliche Verteilung der Verkehrsnachfrage Fuß, Rad, ÖPNV und*

stattgefunden. Daten wurden bisher aus betriebssensiblen Gründen nicht veröffentlicht.

Radverkehr: Basis: Befragung im Rahmen des Radverkehrskonzepts (RVK) im Jahre 2008. Daraus erfolgte eine Ableitung von Haupttrouten des Radverkehrs.

In der Untersuchung von *Schaechterle-Siebrand* wurden auch darüber hinaus erheblich abweichende Annahmen getroffen und Methoden angewandt, so dass ein 1:1-Vergleich nicht möglich ist. Die Darstellung nach den städtischen Planungsbereichen ist eine Vereinfachung der über 100 kleineren Verkehrszellen innerhalb des Stadtgebietes.

Bei besonderem Interesse kann der Zuschnitt der einzelnen Verkehrszellen mitgeteilt werden. Im Bericht zum Moko ist diese differenzierte Darstellung u.E. nicht notwendig.

Im Bericht zum Moko ist diese differenzierte Darstellung u.E. nicht notwendig.

Bei dem Bericht des Moko handelt es sich um ein umsetzungsorien-

MIV nachzuvollziehen wäre.

Wie in den Protokollen der einzelnen Arbeitskreise nachzulesen ist, haben wir mehrmals **auf diesen Mangel hingewiesen**.

Als einziger Belastungsplan ist die **MIV-Analysebelastung (Bild 3.5)** des Straßennetzes in **Kfz/Tag** dargestellt.

*Ein analoger Belastungsplan des **ÖPNV-Netzes in Personenfahrten/Tag** fehlt. Zur Vollständigkeit würden auch Belastungspläne des **Fuß- und des Fahrradnetzes** beitragen.*

Konzeption 2025

Methodisches Vorgehen

Künftige Nutzungsverteilung entspr. FNP 2025, soweit schon bekannt bzw. konkret beabsichtigt oder anderweitig zuverlässig vorgegeben; hieraus Ermittlung der künftigen (2025) **Gesamtverkehrsnachfrage ! Allerdings sind einige im FNP-Entwurf 2025 zur weiteren Bearbeitung vorgeschlagene Flächen entspr. Abs. 12: „Räumliche Entwicklung“ im Sinne des Mobilitätskonzepts negativ bewertet: z.B. Ruwertentbüsche, Brubacher Hof.**

*Es fehlt eine Tabelle analog zur Analysen-Tabelle 6, die sich nach den jeweils angebotenen **Netzen und Netzqualitäten** auf die verschiedenen **Verkehrsmittel (Modal Split)** aufteilt.*

*Das Konzept liefert nur eine **Basisprognose für den MIV (Tab. 10)**, lediglich differenziert nach Binnen-, Ziel- und Quell- sowie Durchgangsverkehr und **ohne Matrix und Stromuhr**. Räumliche Zuordnung nicht möglich. Entsprechende Matrizen und Stromuhren für Fuß, Rad und ÖPNV fehlen ebenfalls.*

Leitbild und Szenarien

Dem Leitbild und seinen Oberzielen ist aus unserer Sicht voll

tiertes Konzept. Es wurde versucht, die wesentlichen Analyseergebnisse allgemeinverständlich zusammenfassend darzustellen. Auf die Zusammenstellung von „Datenfriedhöfen“ wurde verzichtet. Entsprechende Analysen liegen der Erarbeitung zugrunde. Differenzierte Darstellungen können bei Bedarf aus dem Verkehrsmodell erzeugt werden.

Eine größere Detailschärfe ist im Rahmen der Ausarbeitung des Moko nicht hilfreich, außerdem werden ÖPNV-Werte aus betriebssensiblen Gründen nicht veröffentlicht. Konkrete Belastungszahlen für Fuß- und Radverkehr wurden nicht erhoben.

Die Bewertung der Siedlungsflächenpotenziale im FNP aus verkehrlicher Sicht ist nur ein Aspekt unter mehreren.

ÖPNV-Werte wurden aus betriebssensiblen Gründen bisher nicht veröffentlicht. Radverkehrshauptachsen sind im RVK dargestellt.

Räumliche Zuordnung MIV: s. Kartenabbildung 3.6. andere Verkehrsträger: siehe Kommentare oben.

zuzustimmen. Die Szenarien verstehen wir so, dass sie die allmähliche Heranführung der Verkehrsmittelwahl an die Modal-Split-Zielsetzung für das Jahr 2025 beschreiben. *Allerdings fehlen die Bilder 4.1 bis 4.3, in denen die Szenarien dargestellt sind, in den beigefügten Unterlagen.*

Die **Szenarien 1 und 2** beinhalten Maßnahmen im Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) und bewirken infolgedessen iterative Verschiebungen der Verkehrsmittelwahl **zum Umweltverbund** hin. Tab. 12 zeigt, dass die Modal-Split-Zielsetzungen alleine innerhalb von vier Jahren (2006 bis 2009) große Schwankungen erlebt haben. *Eine abschließende Zielsetzung fehlt.*

Szenario 1 (kurz- bis mittelfristige Maßnahmen zum Ausbau des Fuß- und Radverkehrs sowie des Busverkehrs) dürfte sinngemäß in etwa dem Prognoseszenario „**Pro ÖV**“ des Gutachtens Schaechterle-Siebrand (1996) entsprechen, **Szenario 2** (mittel- bis langfristige Maßnahmen zum Ausbau des Fuß- und Radverkehrs sowie des Bus – *hier wäre zu ergänzen: und des **Bahn-***verkehrs – dann sinngemäß dem Prognoseszenario „**ÖV optimal**“ des v.g. Gutachtens. *Die Verschiebungen der Verkehrsmittelwahl sind aber leider nur als Säulengraphiken dargestellt und nicht in ihrer räumlichen Auswirkung.*

Die Zielsetzung des **Szenarios 3** scheint die möglichst unschädliche Verteilung der trotz der Investitionen in Szenario 1 und 2 verbleibenden **restlichen MIV-Anteile** zu sein. Hierdurch ist natürlich kein weiterer Gewinn von Anteilen im Umweltverbund möglich, sondern im Gegenteil durch Verbesserung der Bedingungen für den MIV wieder eine leichte Zunahme von dessen Anteil. Das Szenario 3 entspricht allerdings nicht dem Prognoseszenario „**Pro IV**“ des Gutachtens Schaechterle-Siebrand, weil dieses als **abschreckendes Beispiel**, wohin die **alleinige Ausrichtung auf das Auto** führen kann, den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes keinerlei Bedeutung beigemessen hat.

Die **Basisprognose 2025** entspricht am ehesten dem Prognoseszenario „**Nullfall**“ des Gutachtens Schaechterle-Siebrand, wenngleich auch hier lediglich ein Belastungsplan für die **MIV-Analysebelastung (Bild 3.6)** des Straßennetzes in **Kfz/Tag** vorliegt.

*Es fehlt eine **Matrix der Gesamtverkehrsnachfrage** (Fuß + Rad + ÖPNV + MIV), aus der sich je nach Szenario die einzelnen Matrizen der Verkehrsmittel herleiten. Ein analoger Belastungsplan des **ÖPNV-Netzes in Personenfahrten/Tag***

Die Bilder 4.1, 4.2, 4.3 werden ergänzt.

Die Modal-Split-Zielwerte für 2025 entsprechen jenen, die per Stadtratsbeschluss im Jahr 2009 festgesetzt wurden.

In der noch ausstehenden Zielprognose wird auf Basis der dann festgelegten Maßnahmen ein Belastungsplan für das gesamte Stadtgebiet erarbeitet und im Bericht ergänzt.

In den Moko-Bericht wurden nur Auszüge aus dem in den Arbeitskreissitzungen vorgelegten Bericht zur Szenariendiskussion übernommen. Die Unterlagen liegen dem Verfasser der Stellungnahme vor und werden auch zukünftig als erweiterte Unterlagen zum Moko abrufbar / einsehbar sein.

ÖPNV-Werte wurden bisher aus betriebssensiblen Gründen nicht veröffentlicht. Fuß- und Radverkehrsdaten wurden nicht so differenziert erhoben / modelliert. Radverkehrshauptachsen sind im Radverkehrskonzept sowie im

fehlt. Zur Vollständigkeit würden auch Belastungspläne des **Fuß- und des Fahrradnetzes** beitragen.

Um die konkrete Wirkung des jeweiligen Szenarios gegenüber der Basisprognose 2025 (vielleicht auch gegenüber der Basisprognose 2010) **generell** nachvollziehen zu können, ist es us. Es. unabweisbar, seine Veränderungen in jedem Fall **numerisch in Tabellen** darzustellen. Das heißt **je Szenario:**

- *Matrix des Fußgängerverkehrs*
- *Matrix des Fahrradverkehrs (für beide genügen die Matrizen des stadtinternen Binnenverkehrs)*
- *Matrix des ÖPNV, wenn möglich differenziert nach Bus und Bahn*
- *Matrix der Kfz-Fahrten im MIV; entspricht Matrix der MIV-Selbstfahrer*
- *Matrix der Personenfahrten im MIV; die Differenz entspricht der Matrix der MIV-Mitfahrer (Matrizen von ÖPNV und MIV mit Binnen-, Ziel- u. Quell- sowie Durchgangsverkehr)*

Um die konkrete Wirkung des jeweiligen Szenarios gegenüber der Basisprognose 2025 (vielleicht auch gegenüber der Basisprognose 2010) generell nachvollziehen zu können, ist es us. Es. unabweisbar, seine Veränderungen in jedem Fall **auch örtlich** in Tabellen auch **graphisch in Stromuhren und Belastungsplänen** darzustellen. D.h. **je Szenario:**

- *Stromuhr des Fußgängerverkehrs*
- *Stromuhr des Fahrradverkehrs*
- *Stromuhr des ÖPNV*
- *Stromuhr der Kfz-Fahrten im MIV*

- *Belastungsplan Personenfahrten im ÖPNV*
- *Belastungsplan Kfz-Fahrten im MIV*

Die Matrix der **Gesamtverkehrsnachfrage** ist für **alle Szenarien gleich**. Von Interesse wäre ggfls. noch eine **Stromuhr** der Gesamtverkehrsnachfrage. Da das zugrunde gelegte Verkehrsmodell bereits aus dieser Gesamtverkehrsnachfrage 2025 eine MIV-Basisprognose ermittelt hat, dürfte es kein Problem sein, auch die sicherlich vorliegenden Daten der jeweiligen ÖPNV-, Fuß- und Radprognose in einer Tabelle zusammenzufassen und dem Mobilitätskonzept hinzuzufügen.

Einzelne Bemerkungen

1. Fußgängerverkehr (S. 62 bis 86, Bild 5.1 bis 5.9)

Entsprechend der Haushaltsbefragung sind ca. 60 % aller Fußwege kürzer als 1 km, ein weiteres Drittel zwischen 1 und

Radverkehrsplan des Moko dargestellt.

Siehe Anmerkungen oben

Siehe Anmerkungen oben

In der Ostallee sind entsprechend der Verkehrsbedeutsamkeit der angrenzenden Ziele ebenfalls (zusätzliche) Querungsstellen vorgesehen, der Vorschlag, die bisher nicht signalisierten Que-

3 km. Zu begrüßen sind alle Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation der Fußgänger, vor allem die Vielzahl der signalgesicherten Querungsmöglichkeiten der Nord- und der Südallee; *diese wären in derselben Dichte auch für die Ostallee vorzusehen.*

Moselstege **Irminensteg** (Altstadt – Neu-Pallien) und **Barbarasteg** (Trier-Süd – Trier-West) wichtig zur engeren Verknüpfung der westlichen Stadtteile mit der Talstadt rechts der Mosel „**Stadt am Fluss**“; langfristig Freimachung der **Römerbrücke** vom MIV (UNESCO-Weltkulturerbe). *Da der MIV zwischen Trier-West/Pallien und der Altstadt/Trier-Nord/Trier-Süd weitestgehend **Kurzstreckenverkehr** ist, ist er durch die Moselstege leicht zu **substituieren**.*

*Es fehlt der **Mariensteg** (Trier-Nord – Pallien; s. „Nordbrücke“ im Abs. MIV).*

Gut: Querung **Hauptbahnhof**

*Es fehlen dichte Querungsmöglichkeiten der **Bahn in Trier-West***

2. Fahrradverkehr (S. 87 bis 111, Bild 6.1 bis 6.3)

Das Maximum der Wegelänge in Fahrradverkehr liegt mit ca. 47 % zwischen 1 und 3 km. Insgesamt finden ca. 90 % aller Fahrradfahrten innerhalb von 5 km statt.

Moselstege und Querung **Hauptbahnhof** wie im Abs. Fußgänger.

Der Nachweis des Effekts dieser kostspieligen Maßnahmen wäre in tabellarischer und graphischer Form wünschenswert.

Die Fahrradrouten parallel zu Paulin- und Saarstraße sollten

rungshilfen zu signalisieren wird in die weitere Abwägung mit aufgenommen.

Irminensteg und Barbarasteg sind als konkrete Maßnahmen des Mobilitätskonzepts aufgeführt.

Im Rahmen des Baus der Nordbrücke würden auf jeden Fall die Belange des Fuß- und Radverkehrs ebenfalls berücksichtigt

Dieser Mangel wurde im Rahmen der Analyse von Barrieren (s. Bild 3.5) erkannt. Vor dem Hintergrund der geplanten Reaktivierung der Weststrecke können ggf. im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Haltepunkte Verbesserungen durchgeführt werden.

Ein entsprechender Nachweis ist im Rahmen einer konkreten Machbarkeitsstudie / Potenzialermittlung zu erbringen. Er ist – insbesondere vor dem bereits erwähnten Hintergrund, dass für Fuß- und Radverkehr keine detaillierten Zähl- und Modelldaten vorliegen – nicht Bestandteil des Moko.

Dies ist so vorgesehen. Die entsprechenden Querungsstellen sind im Radverkehrskonzept enthalten und sind in der Tat von

als **Fahrradstraßen** angeordnet werden. Besonderer Wert ist auf die Gestaltung ihres jeweiligen Übergangs in die Altstadt zu legen. Dies gilt auch für die Fortsetzung der Fahrradtrasse östlich der Fußgängerzone nach Trier-Nord und Trier-Süd.

*Es fehlt die ganztägig geöffnete **Ost-West-Durchquerung Fußgängerzone**.*

3. ÖPNV (S. 112 bis 149, Bild 7.1 bis 7.9)

Im stadtinternen ÖPNV liegt die häufigste Distanz mit ca. 33 % zwischen 3 und 5 km; ca. 85 % fahren nicht weiter als 7 km. Allerdings reichen vor allem Bahnfahrten (ca. 7 %) im Ziel- und Quellverkehr weit über 10 km hinaus.

*Es fehlen eine **ÖPNV-Nachfragematrix**, die veranschaulichende **ÖPNV-Stromuhr** und ein **ÖPNV-Belastungsplan** analog zum Bild 3.5 bzw. Bild 3.6.*

In Abs. 7.4.1 sind Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des Busverkehrs aufgeführt, von denen die **ÖPNV-Querachse Petrisbergaufstieg (Ö 3)** sicherlich erst im Szenario 2 zum Tragen kommen soll. Zu begrüßen ist **Ö 11: Zentrale Haltestelle Südallee/Saarstraße**.

*Das Konzept müsste aufzeigen, welche der Maßnahmen zum **Szenario 1** gehören, also zu den relativ leicht umzusetzenden Maßnahmen, und welchen **Effekt** diese Maßnahmen für die Verkehrsnachfrage haben, vor allem für die beabsichtigte **Abminderung des MIV**. Die Option für den **Petrisbergaufstieg** ist weiterhin offen.*

In Abs. 7.4.2 sind die Maßnahmen zur Verbesserung des Bahnverkehrs aufgeführt: **Regionalbahn Trier** mit

besonderer Wichtigkeit.

Das Radverkehrskonzept sieht eine ganztägige Möglichkeit der Radverkehrsführung entlang der Achse Konstantinstraße – Johann-Phillip-Str. – Kornmarkt – Mohrs Gässchen) vor. Aufgrund der sehr kontroversen Diskussion hierzu im begleitenden Arbeitskreis sowie auch innerhalb der Verwaltung wurde diese Maßnahme zunächst nicht mit berücksichtigt. In der Kurzfassung zur Bürgerbeteiligung haben wir diese Verbindung mit dargestellt. Sie sollte auf jeden Fall weiter diskutiert und ggf. umgesetzt werden. Eine entsprechende Ergänzung des Moko-Berichtes sollte erfolgen.

Siehe Kommentare weiter oben.

Inzwischen ist der Petrisbergaufstieg entsprechend des Stadtratesbeschlusses nur noch als Freihaltetrasse für nach 2025 enthalten.

Dies ist in den Unterlagen zu den Szenarien enthalten. Ggf. ist hier der Bericht zu ergänzen.

- **Neuen Haltepunkten an der Hauptstrecke**
- **Reaktivierung der Weststrecke für den Personenverkehr**

Wichtig erscheint uns:

- *Die Regionalbahn dient sowohl der **örtlichen/fußläufigen** Verkehrsnachfrage als auch der **Park+Ride-Nachfrage***
- *Die **Eifelstrecke** ist voll in das Regionalbahnkonzept einzubeziehen*
- *Der bestehende **Bahnhof Ehrang** ist beizubehalten. Viel eher ist noch ein zusätzlicher **Haltepunkt Kyllbrücke** vorzusehen.*

- *Die Haltepunkte **Kürenz** und **Kaiserthermen** sind zusammen mit dem Haltepunkt **Trier-Nord** auf **Priorität 1** zu setzen*
- *Von der **Weststrecke** ist eine Linie über die Karthaus-Zewener Eisenbahnbrücke über die Mosel nach **Konz – Saarburg (Ö 16)** zu führen, um den Pendlern des Raums Konz/Saartal/Obermosel eine direkte ÖPNV-Verbindung zum Gewerbegebiet im Südwesten des Stadtgebiets zu geben*
- *Auf der **Weststrecke** ist die Anordnung von Haltepunkten in Verbindung mit dem **Irminensteg** und dem **Mariensteg** zu prüfen*
- *Vollständige **Abstimmung** der **Bahn- und Busfahrpläne** als ein durchgängiges ÖPNV-Angebot*
- *Ermittlung der künftigen Belastung des **Petrisbergaufstiegs** unter der Voraussetzung der **voll in Betrieb** befindlichen Regionalbahn*

*Auch hier müsste erkennbar sein, welchen **Effekt** die Maßnahmen des **Szenarios 2** für die Verkehrsmittelwahl haben, vor allem für die beabsichtigte **Abminderung des MIV**.*

Die nebenstehenden Anregungen werden in die Abstimmungen mit dem ZV SPNV-Nord bezüglich der Regionalbahn und des RLP-Taktes 2015 eingebracht werden.

Der Bahnhof Ehrang verfügt nur über nur ein sehr geringes Einzugsgebiet. Zudem besteht erheblicher Sanierungsstau. Es erscheint sinnvoller, das dort einzusparende Geld in den zügigen Neubau des Haltepunktes Hafensstraße zu stecken, der zusammen mit Ehrang-Ort den Ortsteil Ehrang gut erschließt. Zu bedenken ist, dass der Haltepunktstandort natürlich auch fahrzeitrelevant ist und auch aus betrieblichen Gründen nicht einfach beliebig viele Haltepunkte realisiert werden können.

Die Prioritätenfolge wurde auf Grundlage von Potenzialermittlungen festgelegt.

Vorschlag ist im Moko enthalten.

4. MIV: Straßennetz (S. 150 bis 192, Bild 8.1 bis 8.7)

Entsprechend der Haushaltsbefragung ist im stadtinternen Binnenverkehr etwa ein Drittel aller Kfz-Fahrten nicht länger als etwa 3 km und die Hälfte nicht länger als etwa 5 km. Demnach ist ein erheblicher Anteil des MIV als **Kurzstreckenverkehr** zu bezeichnen, der durch entsprechende Angebote in der Infrastruktur leicht durch **Fuß- und Fahrradverkehr** zu substituieren ist.

Der **Moselbahndurchbruch (S 13)** und die Anbindung der **Metternichstraße an die A 602 (S 3)** dürften wohl zum Szenario 2 gehören, wenn nicht gar zum Szenario 1, ebenso wie die Umgestaltung von **Paulinstraße (S 15)** und **Saarstraße-Matthiasstraße (S 21)**. Die weiteren Straßenbaumaßnahmen sind us. Es. nur in **Szenario 3** denkbar.

*Es liegt auf der Hand, dass die dort empfohlenen z.T. sehr aufwendigen Straßenbaumaßnahmen eine Erleichterung der Verkehrsbedingungen des MIV darstellen; insofern verschiebt das Szenario 3 automatisch den **Modal Split** wieder zum **MIV** hin. Wir fragen, ob dies nicht den Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts **grundsätzlich widerspricht**. Um den Sinn und Zweck der z.T. sehr aufwendigen vorgeschlagenen weiteren Maßnahmen beurteilen zu können, ist die Kenntnis der dem Szenario 3 zugrundeliegenden **MIV-Nachfragematrix unbedingt erforderlich**.*

In einer der letzten Arbeitskreissitzungen hat die Mehrheit der Anwesenden den Vorschlag **S 22: Verbindung Konrad-Adenauer-Brücke – Tiergarten** abgelehnt, dies vor allem auch, weil diese Verbindung nur als kostspieliger Tunnel realisierbar sei. Um so erstaunlicher erscheint der Vorschlag **S 10** unter dem harmlosen Namen **Ausbau Bitburger Straße**, der einen ca. 3 km langen **Tunnel unter dem Weißhauswald** beinhaltet. Unserer Meinung nach steht der mit dieser Maßnahme zu erwartende **Nutzen in keinem Verhältnis** zu den aufzuwendenden **Kosten**. Zudem ist nicht nachgewiesen, dass z.B. die Führung des Verkehrs von der Bitburger Straße zum Wasserwegdurchbruch zur Entlastung der Kaiser-Wilhelm-Brücke der vermutlich starken Verkehrsnachfrage zwischen der **Eifel** und der **Altstadt** entspricht.

Hieraus ergibt sich us. Es., dass es sinnvoll ist, den Standort **Biewer – Verteilerkreis** für die **Nordbrücke (S 6a)** beizubehalten. Im Bereich des Stadions erscheint der **Mariensteg** für

Durch Umsetzung der vorgeschlagenen Baumaßnahmen für den MIV werden Räume für die Nahmobilität ohne Auto geschaffen.

Welche Maßnahmen zu welchem Szenario gehören ist den gesonderten Unterlagen zu den Szenarien zu entnehmen, die dem Verfasser der Stellungnahme vorliegen und die (neben dem Abschlussbericht) Bestandteil der erweiterten Unterlagen zum Moko sind.

siehe Anmerkungen weiter oben

Insbesondere die Maßnahmen „Weißhauswaldtunnel“ (S10), „Verbindung Konrad-Adenauer-Brücke – Tiergarten“ (S22) und „Verbindung B51 Feyen – Arnulfstraße“ (S23) sind als Vorhaben mit sehr geringer Priorität eingestuft und vom Verfasser allenfalls für den Zeitraum nach 2025 veranschlagt. Im Zielnetz 2025 tauchen sie daher gar nicht mehr auf. Die endgültige Festlegung der Prioritätenreihung sämtlicher Maßnahmen erfolgt als Ergebnis der Beteiligungsschritte.

Bei den Brückestandorten wird vorgeschlagen, sich auf den Standort am Verteilerkreis festzulegen

Hinweis ist auf Seite 272 innerhalb der Maßnahmenliste bei Nr.

Fußgänger und Radler eher gerechtfertigt, ggfls. in Verbindung mit einem neuen **Bahnhaltepunkt** auf der Weststrecke.

*Es fehlt der Hinweis auf das langfristige Ziel, die **Römerbrücke** vom MIV freizumachen (s. Abs. Fußgänger- und Fahrradverkehr: **Moselstege, „Stadt am Fluss“**)*

Die Maßnahme **S 9: Umfahrung Zewen** ist eine direkte Folge der Maßnahme **S 2: Westumfahrung/Moselaufstieg (neue B 51)**, die die jetzt schon angespannte Verkehrssituation in Zewen weiter verschärfen wird. *Wir würden eine Variante des Moselaufstiegs mit **direktem Anschluss an die A 64** empfehlen, durch die die Umfahrung Zewen weitestgehend gegenstandslos würde.*

Die Maßnahmen **S 1: Nordumfahrung / Meulenwaldautobahn (A 64) / Ausbau B 52** und **S 2: Westumfahrung / Moselaufstieg (neue B 51)** sind zweifellos Vorhaben des Bundes, die allerdings stadintern kontrovers diskutiert werden. Zusätzlich führt das Land aufgrund des Koalitionsvertrags vom Mai 2011 derzeit die **Verkehrsuntersuchung Trier – Luxemburg** durch, deren Ziel es ist, ob durch **Substitution im ÖPNV/SPNV** eine der beiden Maßnahmen oder sogar beide verzichtbar sind. Wir empfehlen, das Ergebnis dieser Untersuchung abzuwarten.

*Dem Text zur **Maßnahme S 1** ist nicht zu entnehmen, welche der beiden Trassenalternativen der Nordumfahrung: **A 64** oder **B 52**, in das Zielnetz aufgenommen werden soll; es scheint aber, dass der Gutachter entsprechend **Bild 8.7** der **Alternative B 52** den Vorzug gibt, was wir begrüßen.*

*Die **Maßnahme S 2 (Moselaufstieg)** hat der Gutachter us. Es. etwas kritiklos übernommen, ohne hierzu eine eigene Meinung zu äußern. Es liegen verschiedene Alternativen vor, auf die eine Umlegung der Werte der **MIV-Matrix** sinnvoll wäre, dies auch vor dem Hintergrund, dass unseres Wissens inzwischen die Verkehrsbeziehung des Raumes Konz/Saartal/Obermosel nach Luxemburg erheblich stärker ist als seine Beziehung zur Eifel (B 51 und A 64).*

8.5. Parkraum (S. 187 bis 192)

*Wir waren an der Erstellung des Parkraumkonzepts nicht beteiligt. Wir sind bezüglich der Beurteilung des Ruhenden Verkehrs auch der Meinung des Gutachters; wir vermissen allerdings eine **Quantifizierung der Stellplatznachfrage** je nach Szenario.*

31b sowie in der Kurzfassung enthalten. Ergänzung im Textteil.

Der Moselaufstieg ist in der Version, in der er seinerzeit planfestgestellt war, in das Moko aufgenommen worden, nachdem zuvor die städtischerseits überprüften Alternativen verworfen worden sind. Die weitere Planung liegt beim Bund / Land. Ein unmittelbarer Anschluss an die A 64 ist in der dargestellten Variante enthalten.

Das wird verwaltungsseitig genauso gesehen.

Der Vorzug wird der Ausbauvariante der bestehenden Trasse (A 64 – B 52 – A 602) gegenüber der Meulenwaldtrasse gegeben.

Der Moselaufstieg ist in der Version, in der er seinerzeit planfestgestellt war, in das Moko aufgenommen worden, nachdem zuvor die städtischerseits überprüften Alternativen verworfen worden sind. Die weitere Planung liegt beim Bund / Land. Die Aussage des Moko ist nur, dass eine Verbindung an dieser Stelle für die Verkehrssituation in der Stadt Trier sinnvoll ist und unterstützt wird.

Genauere Datengrundlagen sind dem Bericht des Parkraumkonzeptes zu entnehmen.

Zum Wirtschaftsverkehr wurden keine eigenständigen Erhebungen gemacht. Eine eigene Umlegung ist nicht erfolgt. Verwaltungsintern liegt die Zuständigkeit für Wirtschaftsverkehr nicht in Dezernat

11. Wirtschaftsverkehr (S. 221 bis 224, Bild 11.1 bis 11.3)

Auch für den Wirtschaftsverkehr wäre eine **Nachfragematrix** hilfreich, vor allem zur Unterscheidung von Binnen-, Ziel- und Quell- sowie Durchgangsverkehr. Er findet überwiegend auf der Straße statt; daher gelten die Aussagen zu **4. MIV, Straßennetz** weitestgehend auch für den Wirtschaftsverkehr. Beizubehalten sind zumindest die noch vorhandenen **Gleisanschlüsse**; ggfls. können in der Zukunft weitere Betriebe sich für einen Gleisanschluss interessieren.

12. Räumliche Gesamtplanung (S. 233 bis 245)

Der Grundsatz „**Innenentwicklung vor Außenentwicklung**“ ist zu begrüßen. Einige exponierte Flächen z.B. **Ruwer-Zentenbüsch, Brubacher Hof etc.**, die auch im Mobilitätskonzept kritisch beurteilt werden, will der FNP aber weiter als Wohngebiete ausweisen.

*Hier sind Flächennutzungsplan und Mobilitätskonzept in **gegenseitiger Wechselwirkung** zu entwickeln.*

IV sondern bei Amt 12. Detaillierte Aussagen müssten dort erarbeitet werden.

Bei der Bewertung der potenziellen Siedlungsflächen im FNP ist der verkehrliche Aspekt nur einer unter mehreren. Aufgrund des im FNP ermittelten Flächenbedarfs, werden derzeit auch die verkehrlich weniger gut geeigneten Flächen weiter verfolgt.

Deutsche Bahn Services Immobilien GmbH [bevollmächtigt von DB Netz AG] (17.04.2012)

Folgende Punkte berühren die Interessen der DB AG:

- Verbesserung der Bedienungshäufigkeit und der Qualität der Bahnhöfe
- Aufwertung Bahnhofsumfeld Trier Hbf mit Querung der Bahntrasse (vormals Petrisbergaufstieg)
- Maßnahmenkonzept Radabstellanlagen
- ÖPNV-Querachse in die Höhenstadtteile (für Schnellbusverbindung Bahnhof - Petrisberg)
- neuer Haltepunkt Trier - Hafestraße mit Anbindung der für den SPNV zu reaktivierenden Weststrecke, einschl. neuer P+R-Anlage
- neuer Haltepunkt Trier - St. Matthias/Aulbrücke als Zusammenhangsmaßnahme mit der Brückenerneuerung Aulbrücke
- neuer Haltepunkt Trier - Nord mit Priorität 1
- neue Haltepunkt im Bereich Kürenz, Kaiserthermen und Medard mit nachrangiger Priorität
- neue Haltepunkte im Bereich der reaktivierten Weststrecke, diese dürfen bisherige Planungen neue der Haltepunkte nicht belasten.

Sofern konkrete Maßnahmen aus dem Konzept resultieren, welche der Umsetzung zugeführt werden, bitten wir um rechtzeitige Abstimmung sowie Einbindung in den Planungsprozess, sofern Anlagen der Schieneninfrastruktur betroffen sind.

Zusätzlich bitten wir um Beteiligung bei jeglichen Planungen und Baumaßnahmen in Nähe von Bahnanlagen.

Bei Umsetzung der für die DB AG relevanten Maßnahmen ist die rechtzeitige Abstimmung und die Einbeziehung im Rahmen von Bauleitplanung / Planfeststellung ohnehin immer erforderlich und wird standardmäßig durchgeführt.

LBM Rheinland-Pfalz (27.07.2012)

Vielen Dank für die Beteiligung am Mobilitätskonzept Trier. Der in jüngerer Zeit aufgrund der aktuellen verkehrspolitischen Diskussionen erlebte Austausch zwischen den verkehrsplanerisch Tätigen der Stadt Trier sowie den extern Beauftragten und dem LBM Trier haben wir als konstruktiv empfunden und freuen uns, diesen sicher beiderseits gewinnbringenden fachlichen Austausch in Zukunft fortsetzen zu können.

Aufgrund unserer Aufgabenstellung haben wir besonderes Augenmerk auf den Durchgangsverkehr und den über die Stadtgrenzen hinaus zuzuordnenden Ziel- und Quellverkehr und dementsprechend auf diesbezügliche Passagen im Berichtsentwurf gelegt.

Die vorherrschende Netzkonzeption der regionalen und überregionalen Verkehrsachsen ist historisch unmittelbar mit der Stadtlage verbunden. Leider konnte sowohl die Verkehrsplanung als auch die Raum- und Siedlungsplanung in der Vergangenheit keine Umfahrungstangenten oder radiale Umfahringstrassen zur Entlastung der Siedlungsgebiete platzieren. Daher können die Kernstadt und die moselnahen Stadtteile keine Entlastungen vom Durchgangsverkehr erfahren.

Unsere grundsätzliche Position beinhaltet nach wie vor eine Weiterentwicklung des vorhandenen Straßennetzes zu siedlungsfernen Entlastungstrassen. Durch die Separation des Durchgangsverkehrs und die gezielte Führung des außerstädtischen Ziel- und Quellverkehrs können neben rein verkehrlichen Erreichbarkeitsverbesserungen wesentliche Immissionsverbesserungen erzielt werden. Darüber hinaus sprechen in diesem Zusammenhang auch Verkehrssicherheitsaspekte für eine innenstadtferne Führung des nicht innenstadtgebundenen Verkehrs.

Für den Bereich der Bundesfernstraßen sind die maßgebenden Argumente für eine Nord- und Westumfahrung im Bericht gegeben, hier bedarf es gemeinsamer Anstrengungen im Hinblick auf die für 2015 avisierte Bedarfsplanfortschreibung.

Als Umfahrungs- oder Umgehungsmaßnahme sehen wir auch das Projekt Ortsumgehung Zewen. Zwar können durch attraktive Angebote Verkehrsmengen im MIV gerade in der Relation Luxemburg-Trier von der B 49 auf den ÖPNV verlagert werden. Diese Verlagerungen werden bei Weitem

Aus der Stellungnahme ist zu entnehmen, dass die Maßnahme OU Zewen seitens des LBM als Bundesmaßnahme gesehen wird. Der Bericht wird entsprechend

jedoch nicht ausreichen, die bestehende Überlastung des innerstädtischen Straßennetzes verträglich abzubauen. Daher würden wir auch hier im Hinblick auf die Bedarfsplanfortschreibung eine gemeinsame Vorgehensweise begrüßen. Im Mobilitätskonzept könnte die Maßnahme bedeutender positioniert werden.

Neben den kapazitätserweiternden Maßnahmen für den MIV sehen wir auch Potentiale im Bereich des bus- und schienegebundenen ÖPNV. Die wesentlichen Planungen, als erste Meilensteine zum Rheinland-Pfalztakt 2015, sind im Konzept wiedergegeben. Hier wird die derzeit laufende Konzeption eines Verkehrskonzeptes für die Region Trier ggf. weitere Impulse, vielleicht sogar in Fragen der öffentlichen Finanzierung, bringen.

Neben den genannten Anmerkungen wollen wir ergänzend verschiedene Einzelaspekte in den Diskussionsprozess einbringen:

Seite 8 Abschlussbericht: **Bundesverkehrswegeplan, Maßnahmen des weiteren Bedarfs:** Begriffsbezeichnungen:

Die in Ihren Texten verwendete Bezeichnung „Meulenwaldautobahn“ beinhaltet eine Trassenvariante der siebziger Jahre, welche eine Streckenführung bis zum Anschluss an die A 1 bei Föhren vorsah. Diese Variante wurde aufgrund der Siedlungsentwicklung (bspw. IRT Föhren) und des Naturschutzes nicht mehr verfolgt. Die im aktuellen Bedarfsplan Straße 2004 hinterlegte Linienvariante mündet im Bereich der AS Schweich in die A 1.

Die im BVWP 2003 verfolgten Maßnahmen sind:

Weiterer Bedarf, neue Vorhaben:

A 64, AS Trier-Trier/Ehrang --> Im Wesentlichen vierstreifiger Ausbau der Biewertalbrücke

Weiterer Bedarf, neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischem Risiko:

A 64, Nordumgehung Trier, 1. BA --> Nordumfahrung, Bereich Anschluss A 1 bis L 47

A 64, Nordumgehung Trier, 2. BA --> Nordumfahrung, Bereich L 47 bis A 64, Bereich „Dicke Buche“

Seite 12 Abschlussbericht: **„Mobilitätsentwicklung als Querschnittsaufgabe“**

„Der Fortschritt in der Informationstechnologie macht auch im Verkehrsbereich heute Lösungen möglich, durch die ohne

angepasst (Einstufung als Bundesmaßnahme). Auf Maßnahmen mit Kostentragung durch (überwiegend) Dritte hat die Stadt über das Moko keinen Einfluss. Zu beachten ist der Zusammenhang mit der Westumfahrung.

Da die neue Trasse ebenfalls durch den Meulenwald führt, haben wir den Begriff beibehalten. Eine Klarstellung im Text sollte erfolgen.

die Maßnahme ist im Moko enthalten

Der Moko-Bericht wird um diese Maßnahmen ergänzt.

Der Moko-Bericht wird um einen entsprechenden Hinweis bezüglich der Kosten solcher System ergänzt.

kostspielige Neubauten ...":

Aus unserer Erfahrung sind auch informationstechnische Lösungen mit erheblichen Investitionen verbunden, beispielsweise seien Verkehrsrechner, Telematiksysteme (teilweise mit zusätzlichen Umbauten auf der Straße) genannt.

Seite 40f Abschlussbericht: **Grundsätzliche Anmerkung zur Siedlungsentwicklung / Pendlerbeziehung, auch Kapitel 3.5 bzw. 3.5.1**

Wie auch im Abschlussbericht mehrfach erwähnt, haben die Pendlerbeziehungen D/LU einen hohen Anteil an den Verkehrsparametern der Region. Beispielsweise seien die grenznahen Siedlungsentwicklungen der vergangenen Jahre genannt, die im Wesentlichen auf die Beziehung D/LU zurückzuführen sind. Untersuchungen haben gezeigt, dass die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ein herausragendes Argument ist, einen Wohnstandort zu wählen. Dabei ist bei der Betrachtung der Siedlungsentwicklungen der grenznahen Räume festzustellen, dass Fahrzeiten von 30 bis 45 Minuten als noch vertretbar angesehen werden und dementsprechende außerordentliche Siedlungsentwicklungen auf deutscher Seite feststellbar sind. Alle Siedlungsräume, die eine schlechtere Erreichbarkeit zu den Luxemburger Arbeitsplätzen aufweisen, haben nachweislich keine vergleichbare Entwicklung.

Raumplanerisch ist diese Entwicklung für die Region Trier nicht ohne Gefahrenpotential zu sehen: Wenige, grenznahe oder „gut“ erreichbare Kommunen müssen oder wollen die Siedlungserweiterung schultern mit allen positiven, aber auch negativen infrastrukturellen und soziologischen Begleiterscheinungen.

Diesen Aspekten folgend und auf das Mobilitätskonzept Trier übertragend haben die Verkehrsachsen der Stadt Trier auch eine bedeutende Funktion in der Anbindung des Umlandes (Mosel/Eifel/Hochwald), sowohl im ÖPNV als auch im MIV. Kapazitätsengpässe und damit Erreichbarkeitsdefizite auf den Hauptverkehrsachsen können weitergehende raumwirksame Folgen über die Stadtgrenzen hinaus verursachen. Diese Aspekte bitten wir in die Kommunikationsprozesse des Mobilitätskonzeptes einzubinden.

Abschlussbericht Seite 169 /Plan 8.5: **S5 Anbindung B422n -B53 /**

Servaisstraße, Anschluss an die B 53, Verlängerung der B 422neu in Richtung B 53

Der Moko-Bericht wird entsprechend ergänzt.

Die Maßnahme ist im Moko bereits enthalten (Seite 169 als „An-

Die Servaisstraße hat sich zu einer bedeutenden Zufahrt der B 53 von und nach Trier Ehrang etabliert. Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Pfeifersbrücke sollte die gesamte Anbindungssituation an die B 53 überplant werden (direkte Führung in Achse einer neuen Brückenlösung auf den Knotenpunkt Rampe B 52/B 53).

Plan 14.2: **Radwegeverbindung Stadtteil Kürenz und Dasbachstraße**

Im Plan 14.2 ist noch die ehemalige Verbindung über die zurückgebaute „Betonbrücke“ enthalten. Die derzeit noch mögliche Verbindung verläuft entlang der Kläranlage Trier.

Plan 9.1: **P+R-Konzepte,**

Im Konzept ist der bestehende P+R-Parkplatz in Sirzenich nicht enthalten. Weitere Standorte könnten auch im Bereich L 143 / K 16 bei Korlingen und an der B 268, Bereich der ehem. Militärliegenschaften, entstehen.

Plan 3.6: **Verkehrsprognosen**

Bei der Durchsicht der Prognoseverkehrsstärken und der Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen der laufenden Fortschreibung des Flächennutzungsplan „2025“ ist nicht erkennbar, dass diese Entwicklungen berücksichtigt sind.

Plan 8.1: **Einstufungen von Straßen, „Straßennetz/Kfz-Verkehr“**

Nachfolgende Anmerkungen zur Baulast klassifizierter Straßen im Stadtgebiet bitten wir zu beachten:

- Die Straßenverbindung zwischen den Stadtteilen Ehrang und Quint, Straßennetzknotten von 6106 045 nach Straßennetzknotten 6106 062 0 ist nicht als Landesstraße, sondern als Teilstrecke der Bundesstraße B 422 zur Anbindung an die B 53 klassifiziert.

bindung B 422n –B53“ (S5)).

Die Karte wird entsprechend angepasst. In der Kurzfassung ist dieser Fehler bereits behoben.

Nach unserem Kenntnisstand ist der Parkplatz bei Sirzenich derzeit ein reiner Mitfahrer-Parkplatz bzw. P&R-Platz für Luxemburg-Pendler und hiermit schon voll ausgelastet. Als künftiger Standort für P&R nach Trier ist im Moko daher ein westlich davon gelegener Standort enthalten. Darüber hinaus wäre auch ein Standort auf der gegenüberliegenden Seite der B51 denkbar, der aber als interkommunales Projekt entwickelt werden müsste. Ähnlich verhält es sich mit den in der LBM-Stellungnahme genannten Standorten, die sich nicht in der Gemarkung Trier befinden. Sie werden als mögliche, zu prüfende Standorte mit in den Bericht / die Karte 9.1 aufgenommen.

FNP und Moko sind / werden aufeinander abgestimmt. In der Zielprognose werden auch die konkreten FNP-Flächen berücksichtigt.

Moko-Bericht und -Karten werden entsprechend angepasst.

- Die Kyllstraße sowie die Servaisstraße zwischen der B 422 und der B 53 sind nicht als Bundesstraße klassifiziert. Die Kyllstraße, die Ehranger Straße sowie die Verbindungsspanne zwischen der Servaisstraße und der B 53 wurden im Rahmen der Fertigstellung der B 53 neu als Umgehung der Stadtteile Biewer, Pfalzel und Ehrang mit Wirkung vom 01.01.2010 von einer Klassifizierung „Bundesstraße“ zur Klassifizierung „Stadtstraße“ abgestuft. Die Servaisstraße wurde durch die Abstufung der B 53 alt und der hierdurch erforderlichen Neuordnung des Straßennetzes in Pfalzel und Ehrang ebenfalls als Kreisstraße K 13 zur Stadtstraße abgestuft.
- Die beiden Kreisverkehrsplätze der Hafestraße gehören nicht zur Bundesstraße B 53. Diese wurden im Rahmen der unter 2) genannten Abstufung der Kreisstraße K 13 auch zur Stadtstraße (Hafestraße) abgestuft.
- Die Verbindungsspanne zwischen der B 53 und der Eiltzstraße - vorliegend auch Verlängerung der Joh.-Philipp-Reis-Straße - wurde im Rahmen des Neubaus der B 53 als Umgehungstraße für Biewer und Pfalzel mit gebaut. Die Widmung dieser Straßenstrecke war jedoch im Planfeststellungsbeschluss der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz von 1994 bzw. in der Plangenehmigung 2004 für die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses nicht enthalten. In der Netzfunktion und aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung kann die Straße die Funktion einer Stadtstraße - wie auch die gegenüberliegende Joh.-Philipp-Reis-Straße - innehaben.
- Die Kaiser-Wilhelm-Brücke ist nicht als Bundesstraße, sondern als Stadtstraße klassifiziert. Der Netzschluss zwischen der B 51 und der B 49 ist durch die Konrad-Adenauer-Brücke gegeben.

Quellenangabe genannter Verkehrsuntersuchungen:
 Im Bericht konnten wir die Quellenangabe des verwendeten Vertec-Gutachtens und des Modus Consult-Gutachtens nicht finden. Wir bitten die Quellenangaben mit Angabe des Auftraggebers zu ergänzen („Erstellt im Auftrag des Landesbetriebes Mobilität RP“).

Der Moko-Bericht wird entsprechend ergänzt

Zweckverband SPNV Nord (27.07.2012)

1.) Zur Maßnahme Ö2

Grundsätzlich begrüßen wir den Ausbau des Nachtbusnetzes. Bitte beachten Sie, dass die Sternfahrten mit einer Abfahrt am Hauptbahnhof zur Minute 00 nicht zum neuen 30er-Knoten (ab 12/2014) passen werden. Wir schlagen deshalb eine Abfahrt der Nachtbusse zur Minute 35 vor (Übergänge vom SPNV zwischen 5 und 9 Minuten). Dies sollte zumindest für 0:35 und 1:35 Uhr berücksichtigt werden. In der Vergangenheit gab es gegenüber dem SPNV-Nord und der SWT

Die Abstimmung von Abfahrtszeiten ist im Moko enthalten (vgl. Ö16), wird aber im Bericht noch stärker hervorgehoben. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt im Rahmen der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen.

Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH bereits einige Kundeneingaben zur Übergangs-Problematik. Bitte beachten Sie diese grundsätzlichen Anmerkungen auch im Kontext der „regulären Sternfahrten“ bis 0:00 Uhr.

2.) Zur Maßnahme Ö3

Wir begrüßen, dass die so genannte ÖPNV-Querachse neben einer konzeptionell verbesserten Erschließung des Tarforster Plateaus auch als Ergänzung der beiden Nord-Süd-Verbindungen des Regionalbahnkonzeptes dienen soll. Bitte beachten Sie in Ihren Planungen die künftigen Zeiten des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 und die jeweilige Herstellung einer gut funktionierenden Bus-/ Schiene-Verknüpfung.

3.) Zu den Maßnahmen Ö4, Ö7, Ö9 und Ö11

Wir begrüßen, dass das zuständige Planungsbüro in Maßnahme Ö4 die Empfehlung ausspricht, zunächst vorhandene, nicht untereinander vertaktete Stadt- und Regionalbuslinien zusammenzufassen und so partiell eine Taktverdichtung zu ermöglichen. Die betroffenen Linien sollten unbedingt der Feinerschließung gegenüber dem SPNV dienen und nicht als reiner Parallelverkehr betrieben werden.

Zwischen Quint und der Trierer Innenstadt beschreibt das Planungsbüro beispielsweise eine Bus-Hauptlinie („Kernlinie“) mit einem Mindest-Takt von 15 Minuten. Bitte beachten Sie, dass die Fahrzeit gegenüber dem SPNV deutlich schlechter ist, und dass die Halte Quint, Ehrang Ort und Trier-Hafenstraße im Zuge der weiteren SPNV-Planungen mit drei bzw. vier SPNV-Verbindungen pro Stunde bedient werden (vgl. Abbildung 7.8).

Vor diesem Hintergrund sehen wir im Hinblick auf die weitere Entwicklung der städtischen Busverkehre noch ein erhebliches Optimierungspotential, dem die vorliegende Planung noch nicht gerecht wird. Ähnliches gilt für die Überlegungen zu den Linien 231 (Ehrang / Quint) und 40 (Zewen).

Der Petrisbergauftstieg wird innerhalb des Planungshorizontes des Moko nicht mehr weiterverfolgt. Lediglich die Trasse wird für eine eventuelle späterer Wiederaufnahme des Projektes weiterhin freigehalten. Der Text des Moko wird entsprechend angepasst (S. 136 Ö3, letzter Absatz) Anpassungen zwischen Bus- und Bahnzeiten müssen im Rahmen der Umsetzungsplanung erfolgen.

Bezüglich der Abstimmungen zwischen SPNV und Bus werden entsprechende Formulierungen in den Moko-Bericht aufgenommen. Auch die Pläne (insbesondere Plan 7.8) werden entsprechend angepasst (Einarbeitung des aktuellen Stands des RLP-Taktes 2015 mit je 3 Halten in Quint und Ehrang Ort sowie 5 bis 6 Halten pro Stunde in Hafenstraße).

Bezüglich der erwähnten schlechteren Busverbindungen ist zu erwähnen, dass derzeit bereits bestehende Busverkehre im Stadtgebiet teilweise stärker nachgefragt sind als die parallelen Schienenangebote. Hier ist eine Optimierung, die dem Gesamtsystem ÖPNV zugute kommt anzustreben. Dies erfolgt derzeit in Form der Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz-Nord. Die konkrete Anpassung zwischen Bus und Schiene wird in diesem Konzept genauer geplant. Eine Umsetzung erfolgt im Zuge der Realisierung der einzelnen Teilmaßnahmen. Da derzeit noch nicht abschließend geklärt ist, welche Haltepunkte z.B. auf der Westtrasse errichtet werden, kann eine Abstimmung der Busse hierauf noch nicht erfolgen. Auch

4.) Zur Maßnahme Ö11

In Maßnahme Ö11 erwähnt das Planungsbüro nur kurz die Notwendigkeit von „optimierten Umsteigeknoten“ am linken Moselufer (hier: Pallien und Westbahnhof) im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Weststrecke. Gleiches gilt für die Umsteigeknoten der südlichen Innenstadt (hier: Kaiserthermen).

Bitte beachten Sie, dass insbesondere die geplante Reaktivierung der Weststrecke weitreichende Folgen für den gesamten Trierer Busverkehr generieren wird. Auch hier sehen wir erheblichen Bedarf zur Konkretisierung.

5.) Zur Maßnahme Ö14

„In der Region sollen folgende Stationen bis 2019 modernisiert oder neu gebaut werden:

- *Föhren, Gerolstein, Igel, Konz, Konz-Karthaus, Schweich. "*

Wir bitten um eine Ergänzung der Zugangsstellen Wiltingen, Bitburg-Erdorf und Kyllburg. Aufgrund der großen Entfernung zum eigentlichen Untersuchungsraum kann der Bahnhof Gerolstein aus der Aufzählung gestrichen werden.

6.) Zur Maßnahme Ö15 und Ö16

„In der zweiten Stufe des Rheinland-Pfalz-Taktes werden ein RE-Konzept umgesetzt und Anpassungen bei den Regionalbahnlinien vorgenommen. "

bedarf es bei einer zeitlich gestaffelten Umsetzung einzelner Haltepunkte immer wieder der erneuten Anpassung des Busnetzes auf die jeweils aktuelle Situation.

Ein entsprechender Hinweis wird in den Moko-Bericht aufgenommen. Die Konkretisierung kann erst in Abstimmung mit den tatsächlichen Planungen zur Westtrasse erfolgen. Hierzu liegen zwar seit ein paar Wochen aktuellere Planungsstände vor. Da diese aber noch nicht abgestimmt sind, können diese noch nicht als verbindliche Vorgabe für das Moko angesehen werden. Im Moko wurden daher aus städtischer Sicht geeignete Haltepunkte auf der Westtrasse angenommen. Ein Anpassung erfolgt im Zuge der konkreteren Planungsschritte.

Der Moko-Bericht wird entsprechend aktualisiert.

Der Moko-Bericht wird entsprechend aktualisiert

Zugkategorie	Strecke	Takt	
RegionalExpress	Koblenz - Trier - Luxemburg / Saarbrücken (- Mannheim)	60 Minuten (außer Saarbrücken - Mannheim)	
RegionalExpress	Trier - Köln	Einzelne Fahrten	
RegionalBahn	Wittlich - Trier Hbf - Luxemburg	60 Minuten	
RegionalBahn	Wittlich - Trier West Luxemburg	60 Minuten	
RegionalBahn	Trier-Ehrang - Saarbrücken	60 Minuten	
RegionalBahn	Trier Hbf - Perl (-Thionville)	60 Minuten	
<p>Die Überlegungen der Stadt Trier für den Bereich Schiene entsprechen hinsichtlich der künftigen Planungen zur Regionalbahn nicht mehr dem aktuellen Stand. Der SPNV-Nord hat zu dieser Thematik für den 28.08.2012 zu einer Besprechung eingeladen, in der über diverse Anpassungen informiert wird. Zudem ist die zuständige Fachabteilung Ihres Hauses im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie zur Weststrecke über den aktuellen Planungsstand informiert.</p>			
<p>IHK und HWK (27.07.2012)</p> <p>Vielen Dank für die Übersendung des ersten Berichtsentwurfs zum Mobilitätskonzept Trier 2025. Gerne möchten wir nachfolgend Ihrer Bitte um Stellungnahme nachkommen. Bei dieser Gelegenheit möchten wir Ihnen auch für die intensive Einbindung bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes danken. Die Beteiligung trägt aus unserer Sicht wesentlich zur Akzeptanz des Papiers bei, da viele Maßnahmen und Projekte vorab ausführlich diskutiert und deren Wirkung veranschaulicht werden konnten.</p> <p>Der sehr umfangreiche Berichtsentwurf bietet einen fundierten Überblick der aktuellen Verkehrssituation in Trier sowie der zu erwartenden Verkehrsentwicklung bis 2025. Er ist damit eine gute Basis zur Ableitung der erforderlichen Maßnahmen und Projekte zur Steuerung der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in Trier.</p> <p>Erwartungsgemäß steht die Stärkung des Umweltverbundes und damit die Aufwertung der Verbindungen in die Innenstadt für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr im Vordergrund des Mobilitätskonzeptes. Diese Schwerpunktsetzung und die entsprechende Projektauswahl können wir nicht uneingeschränkt teilen und lehnen vor allem restriktive Maßnahmen zur Erreichung des gewünschten Modal Split ab. Dies gilt insbesondere, wenn hiervon der Wirtschaftsverkehr oder Be-</p>			
			<p>Intention des Moko ist es, in erster Linie durch Verbesserung des Angebots und der Rahmenbedingungen des Umweltverbundes vermehrt Alternativen zum MIV zu schaffen. Restriktive Maßnahmen haben nicht das Ziel, notwendige Fahrten des MIV zu behindern, sondern sinnvoll zu steuern. Die</p>

sucher und Touristen getroffen werden, die vielfach mangels Alternativen auf das Auto angewiesen sind. In diesem Zusammenhang begrüßen und unterstreichen wir die im Bericht mehrfach wiederkehrende Aussage, dass zur Sicherung einer attraktiven Innenstadt Triers auch die Erreichbarkeit der Altstadt für den Kfz-Verkehr gewährleistet sein muss. Der Sicherung der Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs muss daher auch zukünftig ein zentraler Stellenwert beigemessen werden.

Wir erkennen jedoch grundsätzlich das Verlagerungspotenzial vom MIV zum Umweltverbund an, das insbesondere im Binnenverkehr und teilweise Quell- / Zielverkehr der Stadt Trier gegeben ist und einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des Trierer Verkehrsnetzes leisten kann. Maßnahmen, die diesem Ziel zuträglich sind, ohne durch Restriktionen den notwendigen MIV übermäßig zu belasten, können daher von IHK und HWK mitgetragen werden.

Dies gilt insbesondere für die Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs, die eine wesentliche Voraussetzung für einen attraktiven und gegenüber dem MIV wettbewerbsfähigen ÖPNV darstellen. Jedoch müssen auch hier bei der Umsetzung von Maßnahmen (z.B. Busbeschleunigung, Bus- bzw. Umweltspur, Buskaps) stets die Leistungsfähigkeit der Straßen und wichtigen Knotenpunkte im Auge behalten und ggf. flankierende Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf andere Verkehrsmittel bzw. andere Straßentrassen ergriffen werden.

In diesem Zusammenhang erscheint uns insbesondere der von den Gutachtern vorgeschlagene „erweiterte Alleering“ (S 17, S 19, S 20) mit Nord- und Südtangente Trier eine zentrale Maßnahme zu sein, die auf eine mögliche Entlastung des Alleenringes hoffen lässt und folgerichtig auch von den Gutachtern als Voraussetzung für die weitergehende Umgestaltung des Alleenrings genannt wird. Auch die Entlastungsstraße Trier Nord (S 13), eine langjährige Forderung der Trierer Wirtschaftskammern, wird in diesem Zusammenhang begrüßt. Diese Maßnahme könnte den Stadtteil nachhaltig entlasten.

Ausdrücklich befürwortet wird seitens der Wirtschaftskammern auch die Aufnahme der beiden überregional bedeutsamen Verkehrsprojekte Nord- und Westumfahrung Trier in das Mobilitätskonzept. Obgleich es sich hierbei um Vorhaben des Bundes handelt, unterstreicht die Aufnahme der

restriktiven Maßnahmen bestehen nicht in der Reduktion der Kapazität des Straßennetzes, sondern in der Bewirtschaftung und Steuerung des Parkraums. Das „Integrierte Parkraumkonzept – Fortschreibung 2010“ wurde bereits 2010 in enger Abstimmung mit den Kammern erarbeitet und ist seit 2011 in Kraft.

Im Rahmen des Leitbildes wird als zentrales Handlungsziel explizit die „Sicherung der Leistungsfähigkeit des Individualverkehrs“ genannt (Seite 48). Dem entsprechend wird vor allem mit dem Tangentenring eine Optimierung des MIV angestrebt, die gleichzeitig die Bedingungen für den Umweltverbund verbessert. Bei allen Maßnahmen für den Umweltverbund werden auch immer die Auswirkungen auf den MIV mit berücksichtigt. Dessen Leistungsfähigkeit und Sicherheit soll ebenfalls gewahrt bleiben.

Projekte in das Mobilitätskonzept deren Bedeutung für die Entlastung Triers vom Durchgangsverkehr, von der auch IHK und HWK fest überzeugt sind. Beide Kammern treten daher weiterhin für eine zügige Umsetzung dieser Projekte im Rahmen des nächsten Bundesverkehrswegeplans ein.

Leider keine zufrieden stellende Lösung bietet das Mobilitätskonzept bis 2025 für die Neuanbindung des Aveler Tals und somit die Entlastung von Kürenz und die Anbindung der Höhenstadtteile, die bereits seit Jahren angemahnt werden.

Kritisch sehen die Kammern den Vorschlag, in Wohn- und Mischgebieten eine flächendeckende Ausstattung mit Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen vorzunehmen. In jedem Einzelfall sollte geprüft werden, ob eine Tempo-30-Regelung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Aufwertung des Wohnumfeldes tatsächlich erforderlich ist. IHK und HWK sehen die Gefahr, dass ein Übermaß an Tempo-30-Zonen inflationär wirkt und bei den Teilnehmern des Individualverkehrs zu einem Akzeptanzverlust führt, sodass viele Fahrerinnen und Fahrer die Höchstgeschwindigkeit nicht mehr einhalten.

Die Einschränkungen des Parkraumangebotes in der Kernstadt lehnen die Kammern entschieden ab. Solche Maßnahmen sind geeignet, die Attraktivität der Innenstadt zu verschlechtern und zu einer Verlagerung der Einkäufe auf die grüne Wiese zu führen. Verbote und Beschränkungen sind weder kreativ noch hilfreich. Sinnvoller ist es, für vernünftige Alternativen zu sorgen, etwa einen attraktiveren ÖPNV.

Im Bericht und in der Kurzfassung sind mehrere Alternativen dargestellt. Trotz der zweifelsohne hohen Entlastungswirkung für den Stadtteil wird die Priorität vor dem Hintergrund der gesamtstädtischen Bedeutung und der Finanzierbarkeit geringer gesehen, als insbesondere für die Projekte des neuen Tangentenrings.

Wie z.B. der Karte 5.5. zu entnehmen ist, sind bereits heute die meisten Wohngebiet in Trier Tempo-30-Zonen. Die Maßnahme des Moko dient nur der Vervollständigung und somit der Transparenz: Man wird sich dann darauf verlassen können, dass abseits der Hauptverkehrsstraßen immer Tempo 30 (oder weniger) gilt. Zudem wird es auch im Zuge der Umsetzung des Stadtratesbeschluss zur Überwachung des fließenden Verkehrs zu einer Verbesserung der Akzeptanz kommen.

Restriktionen bezüglich des Parkens beziehen sich – wie im Arbeitskreis Parken auch mit den Kammern besprochen – maßgeblich auf das Parken im öffentlichen Straßenraum (Dauer, Tarifstruktur) bzw. die Verlagerung in öffentliche Parkbauten. Hierdurch wird auch die Verfügbarkeit freier Parkstände im Straßenraum erhöht und somit die Erreichbarkeit von Geschäften, die auf Gelegenheitskunden angewiesen sind, erhöht. Maßgeblich ist die Ordnung und Strukturierung des Parkverkehrs (z.B. durch Bündelung des Parksuchverkehrs und

Mit Skepsis blicken die Kammern auch auf die sogenannten „Pförtneranlagen“. Die Grundidee, Rückstaus von der Innenstadt an den Stadtrand zu verlagern, kann auf viele Besucher Triers abschreckend wirken. Zudem müssten dann Pendler und Besucher, die ein Ziel am Stadtrand von Trier haben, künftig im Stau stehen, was heute nur ausnahmsweise der Fall ist.

Positiv stehen die Handwerkskammern den vielen innovativen Ansätzen zur Optimierung des Verkehrsflusses gegenüber. Dazu zählen beispielsweise die Telematik, die Optimierung der Lichtsignalanlagen sowie deren verkehrsabhängige Steuerung und Koordinierung im Rahmen eines verbesserten Verkehrsmanagements.

Abschließend möchten die Kammern eine Problematik ansprechen, die im Papier nur gestreift wird: Die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen. Es liegt auf der Hand, dass angesichts der desolaten Haushaltslage der Stadt Trier, aber auch aufgrund der eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten des Landes Rheinland-Pfalz wahrscheinlich nur ein kleiner Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden kann. Zwar begrüßen IHK und HWK, dass eine Prioritätensetzung erfolgt ist. Allerdings hätte diese Priorisierung in noch stärkerem Maße erfolgen müssen, da auch von den mit Priorität 1 bewerteten Projekten höchstwahrscheinlich nur ein Teil umgesetzt werden kann. Insofern regen die Kammern an, Kernmaßnahmen zu identifizieren, die mit höchster Priorität verwirklicht werden sollen. Dabei ist zu beachten, dass diese Maßnahmen mit ihren Wechselwirkungen zu einer Optimierung des gesamten Verkehrs in Trier führen müssen, sodass von Ost nach West und von Nord nach Süd eine hohe Mobilität sichergestellt wird. Die mit höchster Priorität auszuwählenden Maßnahmen müssen also aufeinander abgestimmt sein und in der Kombination ihre volle Wirkung entfalten.

Effizienzsteigerung des Parkleitsystems) mit dem Effekt der Aufwertung des öffentlichen Straßenraums. Zudem sind zahlreiche Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV Bestandteil des Konzeptes.

Die Pförtneranlagen haben nicht die höchste Priorität, können aber durchaus maßgeblich zur Attraktivierung der Stadt beitragen, indem der Verkehrsfluss innerhalb der Stadt verbessert wird, die Bedingungen für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer verbessert werden und die Umweltbelastungen reduziert werden. Der Bedarf zur Pförtnerung an Stadteingängen soll kontinuierlich geprüft werden.

Als bauliche Kernmaßnahmen werden neben dem kleinteiligen und sukzessiven Ausbau des Radverkehrsnetzes inkl. Querungen des Alleenrings verwaltungsseitig der Tangententing sowie die Verbesserungen der ÖPNV-Anbindung der Höhenstadtteile (inkl. Innenstadtführung der betreffenden Linien) und die Realisierung weiterer SPNV-Haltepunkte gesehen. Hinzu kommen die nicht baulichen Maßnahmen wie bspw. des Mobilitätsmanagements.

Landkreis Trier-Saarburg (27.07.2012)

Für die Übermittlung des Entwurfs des Mobilitätskonzepts 2025 der Stadt Trier und die Gelegenheit zur Stellungnahme durch die Kreisverwaltung Trier-Saarburg danken wir Ihnen. Für den Landkreis Trier-Saarburg sind insb. die überörtlichen Verkehrsbezüge sowie die Verkehrsbeziehungen zwischen den Kreisbereich und der Stadt Trier von besonderer Bedeutung. Gestatten Sie uns daher zu Mobilitätskonzept 2025 der Stadt Trier nachfolgende Ausführungen:

a) Überörtliche Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen

Die nach der Beschlusslage des Kreistags dringend notwendigen überörtlichen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen (insb. Nord- und Westumfahrung Trier, Ausbau der Biewerbachtalbrücke etc.) sind im Mobilitätskonzept erwähnt und auch in der Maßnahmenübersicht (Kapitel 14 des Konzepts) enthalten. Aus unserer Sicht ist indes eine klare Positionierung, auch unter Berücksichtigung des Beschlusses des Stadtrats Trier vom 16.06.2012, die auch dem Ergebnis der gemeinsamen Sitzung des Steuerungsausschusses der Stadt Trier und des Kreisausschusses am 29.02.2012 entspricht, im Mobilitätskonzept geboten. Diese eindeutige Positionierung wird im aktuellen Entwurf des Abschlussberichts unseres Erachtens nicht hinreichend deutlich. Auch sind nach Auffassung der Kreisverwaltung Trier-Saarburg die damit verbundenen Entlastungswirkungen in verkehrlicher und stadtklimatischer Hinsicht noch nicht ausreichend berücksichtigt. Insofern wird gebeten, die vorgenannten Gesichtspunkte im Mobilitätskonzept noch deutlicher darzustellen.

Ebenso sollten die gemeinsamen Bemühungen von Stadt und Landkreis zur Aufnahme dieser Verkehrsprojekte in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2015 zusätzlich Erwähnung finden.

In diesem Zusammenhang dürfen wir auf die Arbeitsgruppe von Stadt und Landkreis und deren Auftrag, die Zusammenarbeit in Handlungsfeldern und Projekte, die Stadt und Landkreis gleichermaßen berühren, weiter zu intensivieren. Die Verdeutlichung der gemeinsamen Zusammenarbeit im Mobilitätskonzept 2025 der Stadt Trier erscheint uns auch vor diesem Hintergrund wichtig. Dies insb. auch deshalb, als das Mobilitätskonzept 2025 als Leitlinie für Politik, Verwaltung und Bürger in der Stadt Trier dient und in diesem Sinne darüber hinaus auch eine maßgebliche Wahrnehmung nach außen erfahren wird. Gerade aufgrund der weiteren Außen-

Beim Moko handelt es sich um einen städtischen Verkehrsentwicklungsplan. Bundesmaßnahmen können nicht von der Stadt Trier geplant / beeinflusst werden. Dennoch ist eine eindeutige Positionierung hierzu erfolgt. So wird die Westumfahrung eindeutig befürwortet (entsprechend der aktuellen Beschlusslage des Stadtrates vom 16.06.2011) und die Verbesserung der Nordumfahrung in Form eines Bestandsausbaus angestrebt. Konkrete zeitliche Aussagen bezüglich der Realisierung können nur von den Trägern der entsprechenden Planungshoheit getroffen werden.

Eine entsprechende Ergänzung des Berichts erfolgt.

wirkung dieses Konzepts, nicht zuletzt auch im Zusammenhang mit der vom Land beauftragten neuen Verkehrsuntersuchung Region Trier-Luxemburg wäre die vorgenannte klare Positionierung angezeigt. Im Übrigen möchten wir zur Geschäftserleichterung auch auf den zwischenzeitlichen Schriftverkehr zur Position des Landkreises und die Beschlusslage in den Kreisgremien verweisen, worüber auch Herr Ortsbürgermeister Jensen jeweils informiert worden ist. Gleichmaßen gilt dieser Hinweis auch für die Vorlagen des Kreises an das Land, soweit hierin die Bedeutung der regionalen Verkehrsinfrastrukturprojekte und die aus Sicht des Landkreises erforderlichen weiteren Sofortmaßnahmen in diesem Kontext im einzelnen dargelegt und begründet worden sind.

b) Sonstige regionale Bezüge

Weitere regionale Bezüge ergeben sich nach dem Konzept im Bereich Schienenverkehr und der Regiolinien. Das Mobilitätskonzept selbst berücksichtigt Bezüge zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans und des geplanten Buskonzepts (Zusammenführung von Schülerverkehrslinien und Regiolinien), indem die aus Sicht der Stadt erforderlichen Anforderungen und Maßnahmen für die Berücksichtigung in diesen Konzepten formuliert werden.

Gleichwohl wird aus Kreissicht angeregt, alle Möglichkeiten zur Verbesserung und ggfls. Erweiterung von Verbindungen zwischen Stadt und Landkreis als grundlegende Zielsetzung nachhaltig und kontinuierlich zu überprüfen. Eine enge ÖV-Anbindung des Kreisgebiets an das Oberzentrum Trier hat wechselseitige Vorzüge, die gerade auch mit Blick auf demographische Aspekte zu sichern und - soweit möglich - zu stärken sind. Eine nachhaltige und verbesserte finanzielle Ausstattung der Aufgabenträger im öffentlichen Verkehr durch das Land ist hierfür maßgebliche Voraussetzung. Daher sollten diese Aspekte und entsprechende Forderungen für eine aufgabenangemessene finanzielle Ausstattung zur Sicherung und ggfls. Verbesserung der öffentlichen Verkehre an das Land im Mobilitätskonzept ebenfalls deutlich angesprochen werden. Wegen der Ausstrahlung des neuen städtischen Mobilitätskonzepts wäre dies auch vor dem Hintergrund der Koalitionsvereinbarung der Landesregierung nur konsequent, nachdem dort dem öffentlichen Verkehr ein maßgebliches Gewicht beigemessen wird. Insofern bitten wir, diesen Aspekt im Mobilitätskonzept 2025 ebenfalls klar zum Ausdruck zu bringen. Bei dieser Gelegenheit möchten wir auch nochmals auf die möglichst zeitnahe Reaktivierung der „Westtrasse“ in Ergänzung zum zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Igel - Wasserbilligerbrück mit Haltepunkten in Trier und Igel, auch vor dem Hintergrund der aktuell veröf-

Bezüglich der Verbesserung der finanziellen Ausstattung der Aufgabenträger hat der Stadtrat eine entsprechende Resolution gegenüber dem Land verabschiedet. Ein entsprechender Hinweis wird im Moko-Bericht deutlicher hervorgehoben.

Das Projekt Weststrassenreaktivierung sowie der Ausbau bei Igel sind im Konzept enthalten.

fentlichen integrierten Verkehrsstrategie des Großherzogtums Luxemburg für nachhaltige Mobilität als weiteren Baustein zur Verbesserung des überörtlichen Verkehrsangebots verweisen.

Hinsichtlich der Anbindung des Kreisbereichs an die Stadt Trier möchten wir konkret noch folgende Verkehrsinfrastrukturprojekte benennen und um deren Aufnahme in das Mobilitätskonzept bitten:

- Verkehrsanbindung des Baugebiets Konz-Roscheid an die Stadt Trier Eine zeitnahe Lösung dieser Verkehrsproblematik ist in Zusammenarbeit mit der Stadt Trier dringend erforderlich. So könnten etwa durch die Einrichtung einer Busspur als Verbindung mit einem entsprechenden Verkehrsangebot sowohl die Interessenlage der Stadt Konz bezüglich der verbesserten verkehrlichen Anbindung des Baugebiets Konz-Roscheid als auch die Interessen der Stadt Trier zielführend ausgeglichen werden. Das Mobilitätskonzept 2025 sollte daher eine entsprechende Zielsetzung, den ÖPNV im Hinblick auf den Stadtteil Konz-Roscheid auszuweiten, enthalten und eine zeitliche Realisierungsperspektive aufzeigen.
- Verkehrsquering im Bereich des Trierer Grünebergs mit Anbindung der Einzugsbereiche Ruwertal sowie Aveler Tal
Auch insofern wird kreisseitig gebeten, im Mobilitätskonzept eine Handlungsempfehlung aufzunehmen und einen konkreten Prüfauftrag mit dem Ziel einer möglichst zeitnahen Realisierung dieser ergänzenden Verkehrsverbindung aufgenommen werden.
- Verkehrsachse Konz-Trier-Schweich (im Rahmen des Städtennetzes)

c) Weitere konkrete Anregungen zu einzelnen Kapiteln

1.1

Da das Konzept auch als Leitlinie für Politik, Verwaltung und Bürger dienen soll, sollten an dieser Stelle auch die Position der Stadt Trier zu den „großen“ Verkehrsprojekten (Nord- und Westumfahrung, Ausbau Biewertalbrücke) gemäß Beschluss des Stadtrats Erwähnung finden.

Auch die in der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung des LBM festgestellten möglichen Entlastungseffekte der hoch belasteten Moseluferstraßen durch Durchgangsverkehre mit hohem Schwerlastanteil und all den damit weiterhin verbundenen Wirkungen auf die Wohn- und Lebenssituation wie auch der Gesundheit wären Anlass, diesbezüglich begründete Anforderungen an den Anschluss und Ausbau der überörtlichen Verkehrswege im Sinne einer „stadtverträglichen“ Ver-

Die Maßnahme ist im Moko enthalten. Die Ergebnisse einer Machbarkeits- / Potenzialstudie durch SWT bleiben abzuwarten.

Maßnahmen „Neuanbindung Aveler Tal“ (S16) ist im Moko enthalten. Ausbau „Am Grüneberg“ (S14) wurde vom Verfasser verworfen.

In diesem Zusammenhang wurde bereits die SWT-Linie 8 nach Schweich verlängert. Zudem sind Optimierungen in Form des Regionalbahnkonzeptes geplant.

Die Positionierung zu den genannten Projekten erfolgt an anderer Stelle im Moko.

Die Entlastungseffekte der Moseluferstraßen sind in Zusammenhang mit dem Projekt Moselaufstieg im Moko-Bericht dargestellt.

kehrplanung zu formulieren.

3.3.1:

Zu der Modellierung der Verkehrsprognose möchten wir anregen, die Auswirkungen der großen Verkehrsprojekte in einem Prognosemodell über das Jahr 2025 hinaus ergänzend darzustellen. Damit hätte das Mobilitätskonzept auch im Falle einer Berücksichtigung bei der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Region Trier-Luxemburg anzustellenden Bewertung eine hohe Aussagequalität.

3.4.1 und 3.5.2:

Bei der Darstellung der Strukturdaten sollten zum besseren Verständnis die gängigen statistischen Begriffsdefinitionen verwendet werden.

8.2.2:

Zur Verdeutlichung der hier genannten sinnvollen Ergänzungen im Verkehrsnetz möchten wir die Darstellung der konkreten Entlastungswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen anregen.

8.3:

Nach den dortigen Ausführungen wäre die „Erreichbarkeit aller Ziele mit dem vorhandenen Straßennetz gewährleistet. Diese Aussage steht nach unserer Auffassung im Widerspruch zu den in Kapitel 8.4 dargelegten Empfehlungen und den im integrierten Handlungskonzept aufgezeigten Ausbaubedarfen.

14.3.1:

In diesem Forderungskatalog sollte der notwendige Ausbau eines leistungsfähigen anbaufreien Bundesfernstraßennetzes durch die für die Region wichtigsten Großprojekte konkret benannt werden.

Abschließend wären der Landkreis sehr dankbar, wenn die Kreisverwaltung über das weitere Verfahren zur Inkraftsetzung des Mobilitätskonzepts 2025 der Stadt Trier jeweils zeitnah informiert würde und insofern auch eine Begleitung Ihres Vorhabens ermöglicht werden könnten. Insofern könnte das Mobilitätskonzept im Rahmen der interkommunalen Arbeitsgruppe von Stadt und Landkreis mit der Zielsetzung der

Eine Modellierung über das Jahr 2025 hinaus ist im Rahmen des Moko aus Zeit-, Budget-, und Kapazitätsgründen nicht leistbar. Eine Zielprognose für 2025 wird noch erstellt.

Der Hinweis wird geprüft. Ggf. erfolgen entsprechende Anpassungen.

Modellierungen der Wirkungen einzelner Maßnahmen wurden durch das Büro R+T größtenteils erstellt und im 4. Arbeitskreis präsentiert. Es sei daher auf entsprechende Unterlagen verwiesen, die zusätzlich zu dem Abschlussbericht Bestandteil des gesamten komplexen Werks Mobilitätskonzept 2025 sind. In Abstimmung mit dem Büro R+T wird geprüft, inwieweit es sinnvoll ist, die entsprechenden Darstellungen in den Endbericht mit aufzunehmen.

Die Ausbaubedarfe ergeben sich nicht zur erstmaligen Herstellung der Erreichbarkeit sondern zur Behebung sonstiger Missstände (wie z.B. Verkehrsfluss, -sicherheit, Umfeldverträglichkeit usw.)

Der Hinweis wird geprüft und ggf. eingearbeitet.

Eine Vorstellung im Interkommunalen Arbeitskreis werden wir gerne durchführen.

<p>Bestimmung gemeinsamer Positionen bzw. gemeinsamer Handlungsbedarfe vorgestellt werden und möchten dies hiermit ergänzend anregen.</p>	
<p>Polizeiinspektion Trier (26.06.2012)</p> <p>Telefonische Mitteilung, dass von Seiten der Polizei zum jetzigen Zeitpunkt keine Stellungnahme abgegeben wird. Sie waren in die AK-Sitzungen eingebunden und werden sich mit konkreten Anregungen erst wieder zu den konkreten Einzelmaßnahmen in der Umsetzungsplanung äußern.</p>	<p>Ein Kommentar erübrigt sich.</p>
<p>VRT GmbH und ZV VRT (15.08.2012)</p> <p>Zwischen dem Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier sowie der VRT GmbH und der Stadt Trier besteht seit Jahren eine intensive Zusammenarbeit im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs. Daher nehmen der Zweckverband VRT und die VRT GmbH gerne gemeinsam Stellung zum Mobilitätskonzept 2025 der Stadt Trier.</p> <p>Wir begrüßen den Einsatz der Stadt Trier den Umweltverbund zu stärken und befürworten grundsätzlich Maßnahmen die zur Förderung des ÖPNV und zu einer Erhöhung der ÖPNV-Fahrten (Modal Split) beitragen.</p> <p>Bewertung der Maßnahmen ÖPNV (7.4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zur Steigerung der Angebotsqualität im städtischen <u>Freizeitverkehr</u> sind Maßnahmen wie z.B. die Einführung des 15-Minuten-Taktes auch an Sonn- und Feiertagen sowie die Beschleunigung des heutigen Fahrplanes durch versetzte Fahrzeiten von Linien, die im 30-Minuten-Takt fahren generell zu begrüßen. Zudem wäre eine Optimierung der regionalen Verbindungen unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse von Urlauberinnen/Urlauber, sowie der Naherholungssuchenden wünschenswert (Optimierung der Verbindung zu regionalen Ausflugszielen). Die Vernetzung touristischer Verkehre zwischen Stadt und Region Trier sollte unbedingt weiterentwickelt werden. Zur Finanzierung touristischer ÖPNV-Angebote ist die Einführung einer ÖPNV-Abgabe für Touristen pro Übernachtung zur kostenlosen ÖPNV-Nutzung sinnvoll. Es scheint jedoch illusorisch davon auszugehen, dass ein solches Modell in einem Guss (Teilnahme aller Übernachtungsbetriebe) umsetzbar ist. Vielmehr bietet es sich an schrittweise vorzugehen und interessierten Übernachtungsbetrieben eine Kooperation mit dem VRT anzubieten. Der daraus entstehende Wettbewerbsvorteil könnte Anreiz dafür sein, dass immer mehr Übernachtungsbetriebe ihren Gästen 	<p>Die Optimierung der Regionalverkehre ist bereits Bestandteil des Moko, sollte aber – auch hinsichtlich des Aspektes des Freizeitverkehrs – noch stärker herausgearbeitet werden.</p> <p>Eine ÖPNV-Abgabe ist grundsätzlich sinnvoll. Nach dem vorläufigen Scheitern der bisherigen Kulturabgabe der Beherbergungsbetriebe sollte bei einem neuen Anlauf versucht werden, hier auch Gelder für den ÖPNV (und die Radverkehrsinfrastruktur) zu generieren. Ein entsprechender Vorschlag soll ins Moko mit aufgenommen werden.</p>

eine kostenlose ÖPNV-Nutzung anbieten wollen.

Vor der Einführung alternativer Bedienungsformen z.B. zur Anbindung unterversorgter städtischer Wohngebiete, die sich mit Streckenführung, Fahrzeiten, Haltestellendichte und Aufenthaltszeiten insbesondere an den Bedürfnissen älterer und mobilitätseingeschränkter Personen orientieren sollen, müsste aus Sicht des ZV VRT und der VRT GmbH erst das Nachfragepotential ermittelt werden. Die Einrichtung alternativer Bedienungsformen sollte unter Einbeziehung der lokalen Busunternehmen erfolgen. Wo es der Stadt Trier nicht gelingt, in Kooperation mit den lokalen Verkehrsunternehmen, unter Einsatz von alternativen Bedienungsformen, ein bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot zu initiieren, kann auch die Einrichtung von Bürgerbussen unter Einsatz von ehrenamtlichen Fahrern geprüft werden. Dabei ist auch hier eine Kooperation mit dem Linienbetreiber anzustreben um eine möglichst weitgehende Integration in das vorhandene Verkehrsangebot gewährleisten zu können. Auch die Integration der Systeme in den Verkehrsverbund sollte eine hohe Priorität beigemessen werden. Ordnungspolitisch wäre auch problematisch, wenn die Finanzierung der Bürgerbusse nur durch erhebliche Subventionen der Kommune überhaupt erst ermöglicht würde. Die Integration der Fahrpreise in den Verbundtarif ist anzustreben.

- Maßnahmen zur Busbeschleunigung dienen allgemein der Steigerung von Qualität und damit der Attraktivität des städtischen Busverkehrs und sind von daher aus Sicht des ZV VRT und der VRT GmbH willkommen. Wegeleitsysteme und dynamische Fahrgastinformationen in der Altstadt sind zu befürworten. Eine bessere Vernetzung von Fuß- und Fahrradwegen mit dem ÖPNV sollte durch infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen erreicht werden. Der Hinweis auf wichtige Bushaltestellen könnte nicht nur in der Fußgängerzone erfolgen, sondern beispielsweise auch in das Radwege- bzw. Radroutennetz eingebunden werden. Zur Modernisierung der Bushaltestellen und zur besseren Verknüpfung von Fuß-, Wander- und Radwegen mit dem ÖPNV könnten auch QR-Codes mit entsprechenden Informationen dienen. Für Touristen ohne Ortskenntnis könnten sie Informationen enthalten, beispielsweise welche touristische Attraktionen die Buslinie anfährt. Bezüglich der Erweiterung der dynamischen Fahrgastinformation sei darauf hingewiesen, dass das Ministerium des Inneren (ISIM) aktuell einen Förderetat „Echtzeitdaten“ aufgelegt hat. Evtl. besteht hier auch für die Stadt Trier die Möglichkeit, durch Mittel aus diesem Etat Fahrgastinformation noch kundenfreundlicher zu gestalten.

- Zum VRT-Verbundtarif (S. 130) ist anzumerken: der Hinweis auf die vergleichsweise hohen Tarife in ländlich gepräg-

Entsprechende Aussagen werden im Zuge der bereits im Moko enthaltenen Projektvorschläge (Ö6) ergänzt.

Entsprechende Aussagen werden im Zuge der bereits im Moko enthaltenen Projektvorschläge ergänzt.

Der Hinweis wird noch einmal an die Stadtwerke weitergegeben, die nach Kenntnis der Verwaltung aber diesbezüglich bereits aktiv geworden sind.

ten Verbänden ist richtig. Dies ist insbesondere der Tatsache geschuldet, dass die Verkehre weitestgehend eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Ein Umdenken bei den regionalen Aufgabenträgern findet aktuell statt, da der demographische Druck auf die Regionalbusverkehre massiv ansteigt. Vor diesem Hintergrund begrüßt der VRT die mehrfachen Hinweise im Rahmen des Konzeptes, dass die Verknüpfung mit dem regionalen Busverkehr deutlich verbessert werden müssen um die Verkehrsbelastung der einbrechenden Verkehre in die Stadt Trier zu reduzieren. Durch das in Planung befindliche ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord (s.u.) ergibt sich hier eine große Chance in der Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit aller Partner (Busunternehmer wie Aufgabenträger).

- Eine tarifliche Integration der an Bedeutung weiter zunehmenden Luxemburger Buslinien 117 und 118 würde von Seiten des VRT begrüßt werden. Bisher scheiterte diese Integration leider an den sehr unterschiedlichen Finanzierungsgrundlagen des rheinland-pfälzischen und des luxemburgischen ÖPNV-Systems. Die günstigen Tarifangebote des Großherzogtums sind auf deutscher Seite leider nicht umsetzbar und führen zu einem deutlichen Gefälle in den Angeboten.

- Hinweis zu S. 130 „Mehrfahrtenkarte „4 Fahrten zum Preis von 3“ im Stadtwerke-Haustarif“; das stimmt so nicht, das 4-Fahrten-Ticket findet zwar nur im Stadtgebiet Trier Anwendung, ist aber integraler Bestandteil des VRT-Tarifes und wird preislich einheitlich mit dem restlichen VRT-Tarif fortgeschrieben

Weiter möchten wir ganz grundsätzlich auf einige Aspekte hinweisen, die aktuell im VRT in der Diskussion, bzw. in Bearbeitung sind:

- Die mittel- bis langfristige Netzentwicklung in der Region wird in den nächsten drei bis vier Jahren im Rahmen der ÖPNV-Konzeption Rheinland-Pfalz Nord erfolgen. (Hinweis: Bitte den veralteten Arbeitstitel Buskonzept Rheinland-Pfalz Nord durch ÖPNV-Konzeption Rheinland-Pfalz Nord ersetzen). Ziel ist ein optimiertes hierarchisches Busnetz mit gesicherter Finanzierungsgrundlage und der verstärkte Einsatz von bedarfsgesteuerten Systemen als Bestandteil von Linienbündeln. Sowohl der regionale Nahverkehrsplan als auch die lokalen Nahverkehrspläne sollen auf die Ergebnisse aufsetzen. Die im Mobilitätskonzept 2025 genannten Vorschläge zur Verbesserung des Stadt-Umland-Verkehrs werden im Rahmen der ÖPNV-Konzeption Rheinland-Pfalz Nord geprüft und bewertet und ggf. übernommen.

- Strategien zur ÖPNV Finanzierung: Der Erhalt eines ansprechenden flächendeckenden ÖPNV-Angebotes ist für die

Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob eine Verlängerung der genannten Buslinien bis zu den Höhenstadtteilen möglich ist.

Die Ausführungen werden korrigiert.

Der Begriff wird aktualisiert.

Attraktivität einer Stadt bzw. einer Region von zentraler Bedeutung. Die Zukunft des straßengebundenen ÖPNV ist jedoch zunehmend durch den demografischen Wandel und den daraus resultierenden Einnahmeverlusten, dem steigenden Finanzierungsbedarf sowie die sinkende Finanzkraft der kommunalen Haushalte gefährdet. Im VRT spitzt sich die Finanzierungsproblematik im straßengebundenen ÖPNV immer mehr zu. Die Abwälzung sinkender Einnahmen und steigender Kosten im straßengebundenen ÖPNV auf den Kunden mittels Tarifierhöhungen, kann nicht dauerhaft aufrechterhalten werden. Der Nutzerfinanzierung sind Grenzen gesetzt. Im Sinne einer gelungenen Daseinsvorsorge muss die Gewährleistung einer ÖPNV-Grundversorgung im ländlichen Raum ein gemeinsames Anliegen der Aufgabenträger sein. Ein intakter öffentlicher Personennahverkehr in der Fläche fördert eine Entlastung der Verkehrssituation in der Stadt Trier. Direkte Zuschüsse vom Land RLP für den straßengebundenen ÖPNV sind jedoch nicht zu erwarten, vielmehr werden die Aufgabenträger diese Aufgabe künftig allein stemmen müssen. Aus diesem Grund kommen der Nutzung weiterer Finanzierungsquellen (z.B. Finanzierung über Parkgebühren, Abgaben von Übernachtungsbetrieben, Gewinnung von Neukunden) eine hohe Bedeutung zu.

Für die weitere Unterstützung des Mobilitätskonzeptes der Stadt Trier stehen wir auch in Zukunft gerne zur Verfügung.

Die Maßnahmenvorschläge des Moko und die diesbezüglichen Erläuterungen werden entsprechend ergänzt.

Uni, FH und Studiwerk (11.09.2012)

Gerne übermittle ich hiermit die gemeinsame Stellungnahme von Universität, Fachhochschule und Studierendenwerk zum Mobilitätskonzept Trier 2025:

Die beteiligten Institutionen begrüßen ausdrücklich die offene und ambitionierte Diskussion um die zukünftige Mobilität in Trier und möchten auf diesem Weg ihren Beitrag hierzu leisten.

Dabei werden vorrangig die Bedürfnisse der mehr als 20.000 Trierer Studentinnen und Studenten in den Fokus der Überlegungen gerückt.

Zur Zielsetzung der Nahmobilität wird insbesondere die als mittelfristig eingestufte Maßnahme der verbesserten Rad-Anbindung von Uni und FH als sehr wichtiger Beitrag zur studentischen Mobilität gesehen, die in logischer Konsequenz positive Überschneidungen mit der Langfristmaßnahme eines Leihradsystemes aufweist. Für die Unterstützung bzw. Implementierung beider Projekte sagen wir bereits jetzt ihre Unterstützung zu (bspw. Einrichtung von Fahrradabstellplätzen und logistisch-organisatorische Unterstützung des Fahrradverleihsystems).

Der Hinweis wird gerne zur Kenntnis genommen und entsprechend im Moko-Bericht vermerkt.

Wenn wir auch das Scheitern des Petrisbergaufstieges ausdrücklich bedauern, so begrüßen wir ebenso ausdrücklich den Gedanken ersatzweise Schnellbusverbindungen zwischen Talstadt und Uni einzurichten und möchten hiermit an die Verantwortlichen appellieren deren Einführung zu forcieren.

Ein besonderes Augenmerk möchten wir auf den zukünftigen Gestaltungscampus der FH am Irminenfreihof lenken. Dieser innenstadtnahe Ableger der FH bedarf u.E. einer deutlich stärkeren Beachtung bei der Konzeption des zukünftigen städtischen Busliniennetzes; ein „Campus-Pendel“ von der Uni über den Irminenfreihof bis zur FH drängt sich hier als zukunftssträchtige (Bus)Verbindung geradezu auf.

Im Bereich der Universität sollte aufgrund der räumlichen Möglichkeiten und der damit verbundenen verkehrlichen Verbesserungen unbedingt über eine Neuanlage von über Rampen anzufahrenden Haltestellen links und rechts der Gustav-Heinemann-Str. in unmittelbarer Nähe zum Treff nachgedacht werden.

Darüber hinaus begrüßen wir alle Maßnahmen, die die Nutzungsqualität der 20.000 studentischen Semesterticketkundinnen (Jahresumsatz: ca. 4 Mio Euro) im ÖPNV verbessern und die Nutzungshäufigkeit steigern.

In ihrer Funktion als Arbeitgeber legen die Hochschulen und das Studierendenwerk großen Wert auf verstärkte Anstrengungen zum Ausbau von Jobticketangeboten.

Die Idee wird (auch mit den Stadtwerken zusammen) überprüft. Ein entsprechender Hinweis wird ins Moko aufgenommen. Hierbei sollte der Fahrradmitnahme besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Genau diese Maßnahme wird derzeit im Rahmen der Überlegungen zur Busbeschleunigung Talstadt – Höhenstadtteile bereits zwischen SWT und Stadt diskutiert und ausdrücklich begrüßt. Die Aussagen zu den diesbezüglichen Optimierungsmöglichkeiten der Anbindung werden im Moko an den aktuellen Kenntnis- / Diskussionsstand angepasst.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ein Maßnahmenvorschlag zur Stärkeren Bewerbung des bestehenden Jobticketangebots ist bereits Bestandteil des Moko. Es erfolgt eine Umformulierung, die über die reinen Werbemaßnahmen hinausgehende Aktivitäten mit beinhaltet.

Mobilitätskonzept 2025

Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren

2. Beteiligung der Stadtratsfraktionen

Stellungnahme	Kommentar Verwaltung
<p>SPD-Fraktion (19.06.2012)</p> <p>1. Fassung des Mobilitätskonzeptes</p> <p>Die SPD-Stadtratsfraktion sieht in dem vorgelegten Schlussbericht zum Mobilitätskonzept mit dem Kartenteil eine gute Grundlage für die weiteren Beratungen. In den vorgelegten Unterlagen sind alle wesentlichen Aspekte aufgearbeitet. Allerdings ist sie der Auffassung, dass für eine Beschlussfassung im Stadtrat die wesentlichen Aussagen durch die Verwaltung in einer Vorlage zusammengefasst werden müssen, damit für den Stadtrat und die Öffentlichkeit klar wird, was beschlossen werden soll. Diese Zusammenfassung ist dann das zu beschließende Mobilitätskonzept 2025. Die bisher vorgelegten Teile Schlussbericht und Kartenteil sind (unverändert gegenüber der jetzigen Fassung) dann <u>Anlagen</u> zum Mobilitätskonzept.</p> <p>Dazu wird folgender Vorschlag unterbreitet: Bestandteil eines Beschlusses zum Mobilitätskonzept (mit jeweils unterschiedlichem Beschlusstenor) sollten folgende Teile sein:</p> <p>A. Handlungsziele des Mobilitätskonzeptes 2025</p> <p>(aus Kapitel 4.3 (S. 55 bis 61) des Schlussberichtes Bereiche (1) bis (7) mit den entsprechenden Zielen)</p> <p><i>Beschlussvorschlag:</i> Die hier formulierten Aussagen sind verbindliche Ziele des Mobilitätskonzeptes 2025.</p> <p>B. Schlüsselmaßnahmen im Handlungskonzept</p> <p>Fußverkehr (F1 bis F6) Radverkehr (R1 bis R21) Öffentlicher Verkehr (Ö1 bis Ö20) Straßennetz / Kfz-Verkehr (S1 bis S21)</p>	<p>zu 1.:</p> <p>In Kapitel 14 des Moko-Berichts sind alle Maßnahmen zusammengefasst und bewertet. Das Kapitel stellt somit eine kompakte Übersicht dar. Zudem bietet die Kurzfassung für die Bürgerbeteiligung eine weitere Zusammenfassung der wichtigsten Ziele und Kernmaßnahmen. Auf der Basis dieser kompakten Übersichten wird auch die Beschlussvorlage formuliert werden.</p> <p>Die von der SPD-Fraktion vorgeschlagene und in der linken Spalte im folgenden dargestellten Fokussierung der Beschlussfassung zum Moko auf wesentliche Kernelemente wird verwaltungsseitig begrüßt. Die Beschlussvorlage wird eine entsprechende Reduzierung der Inhalte auf die wichtigsten Kerninhalte enthalten. Der Gesamtbericht wird als Anlage beigefügt. Die Beschlussvorlage wird auf Basis der in der Stellungnahme vorgeschlagenen Kerninhalte sowie der verwaltungsseitig bereits erarbeiteten Kurzfassung formuliert werden.</p> <p>Es erscheint nicht sinnvoll, sämtliche Maßnahmen, die im Moko vorgeschlagen werden auch als Schlüsselmaßnahmen zu definieren. Hier muss eine Differenzie-</p>

Tourismusverkehr (T1-T4)

Für die Beschlussvorlage teilweise noch komprimierter formulieren bzw. Querverweise etc. weglassen.

Gegebenenfalls müssten für die Kapitel Verkehrsbeeinflussung, Immissionsschutzplanung, Wirtschaftsverkehr vergleichbar wie bei den anderen Kapiteln noch Schlüsselmaßnahmen auf der Grundlage des vorliegenden Berichtes formuliert werden.

Beschlussvorschlag: Die Schlüsselmaßnahmen sind Grundlage für das Handlungskonzept. Der Stadtrat beschließt diese (vorbehaltlich der Einzeldiskussion) als Bestandteil des Mobilitätskonzeptes.

C. Maßnahmenübersicht

Die Maßnahmenliste (S. 270 bis 276) soll in der dann (aus-)diskutierten Form Bestandteil des zu beschließenden Mobilitätskonzeptes sein. Dabei sind die Prioritäten Grundlage für die Umsetzung des Konzeptes und Grundlage für die jeweiligen Haushaltsberatungen.

Die Prioritäten sollten wie folgt gestuft sein:

Priorität 1 angestrebter Umsetzungszeitraum 2012-2016
(darin sollten auch die möglichen Maßnahmen für den Doppelhaushalt 2013/2014 enthalten sein)

Priorität 2 angestrebter Umsetzungszeitraum 2017-2020

Priorität 3 angestrebter Umsetzungszeitraum 2020-2025

Priorität (4) nach 2025

Erläuterungen dazu stellen die Kapitel 14.1 bis 14.4 Integriertes Handlungskonzept (S. 258 bis 269) dar.

Beschlussvorschlag: Maßnahmenliste mit den darin enthaltenen Prioritäten ist Grundlage für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und ebenfalls Beratungsgrundlage für die jeweiligen Haushaltsberatungen. Diese Maßnahmenliste ist ebenfalls Grundlage für eine dreijährliche Berichterstattung zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes; erstmals zur Beratung des Haushaltsplanes 2016.

D. Bestandteil des Beschlusses zum Mobilitätskonzept 2025 sind die Karten (Abb.)

5.9 Zielnetz / Wegenetz Altstadt

6.2 Zielnetz Radverkehr

7.8 Zielnetz Bus- und Schienenverkehr

8.6 Zielnetz Straßenverkehr 2025 (bzw. Karte 14.8)

11.3 Zielnetz Straße und Schiene (Güterverkehr)

Beschlussvorschlag: Bei allen räumlichen Planungen ist je-

rung in Schlüsselmaßnahmen sowie weitere Maßnahmen mit unterschiedlichen Prioritäten erfolgen / beibehalten werden, um die Umsetzbarkeit des Konzeptes zu gewährleisten.

Auch in diesen Bereichen werden entsprechende Prioritäten der einzelnen Maßnahmen formuliert. Viele Maßnahmen sind kontinuierlich durchzuführen/ umzusetzen.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 1. Stufe wurden unter dem Gesichtspunkt der Belastung und Wirksamkeit der untersuchten Lärminderungsmaßnahmen bereits Prioritäten formuliert, welche für das Moko übernommen werden.

Im Hinblick auf Luftschadstoff-Immissionen lässt sich feststellen, dass derzeit kein akuter Handlungsbedarf besteht. Bei einer Überschreitung der gesetzlich vorgegebenen Immissionsgrenzwerte wäre eine Luftreinhalteplan aufzustellen, welcher dann die erforderlichen Maßnahmen festlegen würde.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzprobleme auf allen Ebenen wurde auf eine Prioritätenreihung mit starren Zeitvorgaben verzichtet. Statt dessen wurde in der Kurzfassung eine Unterscheidung in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen vorgesehen, deren Umsetzungshorizont sich grob an den Jahren 2015, 2020 und 2025 orientiert. Hinzu kommen Maßnahmen, die erst nach 2025 angegangen oder erneut geprüft werden sollen

weils zu überprüfen, inwieweit die Zielaussagen zu den verschiedenen Netzen berührt sind und welche Konsequenzen die geplanten räumlichen Maßnahmen für die Umsetzung des Zielnetzes haben. Das Ergebnis dieser Prüfung ist Bestandteil der jeweiligen Beschlussvorlagen des Stadtrates.

2. Verfahren und Öffentlichkeitsarbeit

Nach dem Vorliegen des Schlussberichtes und des Kartenteils muss nach Auffassung der SPD-Stadtratsfraktion unmittelbar eine Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen, um in dem angestrebten Zeitrahmen zu einer Beschlussfassung zu gelangen. Unabhängig von der punktuellen Vorabberichterstattung in der Presse (siehe dazu TV-Bericht zu Moselbahndurchbruch und Wasserwegdurchbruch) halten wir es für erforderlich mit dem Mittel der Rathauszeitung (und dem Internetauftritt der Stadt Trier) an die Öffentlichkeit zu gehen – auch mit dem Hinweis, dass diese Fassung jetzt vom Stadtrat noch nicht beschlossen, eine Diskussionsgrundlage darstellt. So könnten jeweils in der RaZ ganzseitig in einer Folge die jeweiligen Zielnetze dargestellt und auf der gegenüberliegenden Seite (einer Doppelseite) die Erläuterungen dazu erfolgen. Ergänzend könnten dann dort die Verweise auf die ausführliche Unterlage im Internet stehen.

Diese Maßnahme sollte unmittelbar und kurzfristig unabhängig von weiteren Schritten der Öffentlichkeitsarbeit umgesetzt werden.

3. Stellungnahme zu einzelnen (inhaltlichen) Aussagen des Mobilitätskonzeptes 2025

Vorbemerkung:

Für die Gesamtverkehrsnachfrage 2025 = Zielprognose 2025 ist die Flächennutzung 2025, d.h. der künftige FNP, die Grundlage. Auf Seite 33 ist zu lesen, "diese wird noch ergänzt", ist also bisher noch kein Inhalt des Grundlagenberichts. Die für 2025 verwendeten Strukturdaten (S. 44, Abs. 3.5.2) sind die Basis dieser künftigen Gesamtverkehrsnachfrage. Diese Gesamtnachfrage verteilt sich je nach angebotenen Netzen auf IV, ÖV, Rad- und Fußnetz. Ab hier müsste das Konzept verschiedene Einzeltabellen aufweisen, um darzustellen, welchen Effekt welche Maßnahme hat.

3.1 Straßennetz – Hauptverkehrsstraßen

- Grundlage für alle Veränderungen im Straßennetz ist der im Kartenteil 8.6 dargestellte neue sogenannte äußere Ring. (Wasserweg- und Moselbahngeländedurchbruch, Ostallee, Kaiserthermenkreisel, Metzger Allee, Straßburger

zu 2.:

Diese Anregung wurde bereits aufgegriffen und die Kurzfassung in der Rathauszeitung und der Gesamtbericht im Internet veröffentlicht. Ein öffentlicher Erörterungstermin fand am 23.08.2012 statt.

zu 3.:

Die Wirkungen von Maßnahmenbündeln wurden im Rahmen der Erarbeitungsphase über die Szenariendiskussion nachgewiesen. Die Effekte einzelner Maßnahmen wurden im Rahmen der Arbeitskreissitzungen dargestellt und diskutiert und bilden eine wesentliche Grundlage für die Bewertung / Priorisierung der einzelnen Maßnahmen. Der Moko-Bericht enthält eine Zielprognose, die die Wirkungen der Gesamtheit der vorgeschlagenen Maßnahmen darstellt.

zu 3.1.:

Allee, Aulstraße, KA-Brücke)

- Durch diese neue Hauptverkehrsachse soll erreicht werden, dass es innerhalb dieses Ringes zu einer deutlichen Verringerung des Individualverkehrs kommt und somit die darin befindlichen Quartiere einer neuen Entwicklung zugeführt werden können. Durch eine flächendeckende Temporeduzierung erfolgt darüber hinaus durch die Beruhigung eine Aufwertung der Straßenzüge und somit eine Verbesserung des ÖPNV-, Radverkehr- und Fußgängeretzes.
- Im Grundsatz wird dieser Vorschlag von der SPD-Stadtratsfraktion begrüßt. Allerdings wird im Konzept immer wieder davon gesprochen, dass eine Wirksamkeit nur erreicht würde, wenn der Ring voll realisiert würde. Zahlenmaterial hierzu (Verkehrsbelastungen für die verschiedenen Varianten des Zielnetzes in der Darstellung vergleichbar mit Karte 3.6) fehlt aber leider völlig und wäre dringend nachzuliefern.

Die SPD-Stadtratsfraktion interessiert daher insbesondere folgende Fragen zu dem neuen Ring:

- o Welche Auswirkungen Bedeutung haben die gestrichelten Optionen für den Erfolg des gesamten Ringnetzes?
- o Welche Entlastungen bekommt das gesamte Verkehrsnetz durch den neuen Ring konkret, wenn die gestrichelten Optionen nicht realisiert werden würden?
- o Welche Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsnetz hat das neue Ringnetz 2025 bezüglich der Be-/ Entlastungen konkret?
- o Wie sehen die Zahlen aus, wenn der Wasserwegdurchbruch nicht käme?
- o Wie sehen die Zahlen aus, wenn der Autobahnanschluss Metternichstraße bzw. Ruwerer Straße nicht käme?
- o In welcher konkreten Zeitabfolge plant die Verwaltung die Realisierung der einzeln notwendigen Schritte, um den neuen Ring bis 2025 zu realisieren?

Die SPD-Stadtratsfraktion ist der Auffassung, dass folgende Teile des Zielnetzes (nach 2025) nicht mehr verfolgt werden sollen und auch nicht Bestandteil des Zielnetzes sein sollen:

- S 22 KA-Brücke – Tiergarten
- S 23 B 51 (B 268) Feyen – Arnulfstraße (eigentlich Aulstraße)
- S 6 c Nordbrücke Stadion
- S 10 (unter Ausbau Bitburger Straße) Weißhauswaldtunnel

Die Wirkungen einzelner Teilabschnitte des neuen Tangentenrings wurden in der 4. AK-Sitzung (18.05.2011) dargestellt und diskutiert, die Wirkungen des gesamten Tangentenrings sowie eines Planfalls Tangentenring + Zulaufstrecken wurden in der 7. Sitzung (7. Dezember) dargestellt. Es wird daher auf die entsprechenden Unterlagen verwiesen, die den Teilnehmern zuvor übersandt wurden. Eine Aufnahme sämtlicher dieser Umlegungen in den Schlussbericht würde den Umfang sprengen. Neben dem Schlussbericht werden aber auch sämtliche sonstigen Unterlagen aus den Arbeitskreisen bzw. zu Teilkonzepten als Teil des Gesamtprojektes Mobilitätskonzept betrachtet und stehen allen Interessierten zu Einsicht bereit.

Die Wirksamkeit des gesamten Rings wird – sofern dieser nach Abschluss der Beteiligungsphase vollständig in das Mobilitätskonzept übernommen wird – in der Zielprognose dargestellt werden. Die entsprechenden Ergebnisse werden in den Schlussbericht integriert.

Bis auf Maßnahme S6c sind diese Vorschläge bereits im Zielnetz und in der Kurzfassung nicht mehr enthalten. Die Nordbrücke am Standort Stadion hat den Vorteil, dass sie unmittelbar an den Tangentenring anschließt und daher verkehrlich besonders wirksam ist. Sie soll daher vorerst als Option für weitere Untersuchungen zur Nordbrücke beibehalten werden

zu 3.2:

Auf der Basis des entsprechen-

3.2 ÖPNV – Nahverkehr

- Die Regionalbahn spielt ebenfalls für den Ausbau des im Modal Split beschlossenen ÖPNV-Anteils und zur Entlastung der Straßen eine zentrale Rolle im Konzept. Leider lässt sich inhaltlich nicht viel Konkretes finden, wie genau die Regionalbahn zur Entlastung auf der Straße beiträgt und in welchen konkreten Abschnitten die Errichtung aller Haltepunkte bis 2025, wie im Konzept vorgesehen (**siehe auch Kartenteil 7.7**), möglich gemacht wird.
 - o Wie sehen die Prioritäten bei den 11 Haltepunkten der Regionalbahn aus?
 - o Sieht die Verwaltung es als realistisch an, dass – wie im Konzept vorgesehen – alle Haltepunkte bis 2025 stehen?
 - o Unter welchen Bedingungen wäre diese Annahme realisierbar?
 - o Welche zeitlich konkrete Verortung wird im Maßnahmenkatalog vorgesehen?
 - o Es fehlen Aussagen zu den Prioritäten der Haltepunkte Weststrecke.

3.3 Petrisberg-Aufstieg – Alternative

- Der Petrisbergaufstieg wird aktuell, aufgrund der nicht realisierten Rahmenbedingungen wie Regionalbahnausbau, in der Umsetzung nicht weiter verfolgt und nur als Option erhalten. Gleichzeitig wird in dem Konzept deut-

den Gutachtens hat der Stadtrat 2006 folgende Reihenfolge der Haltepunkte auf der Oststrecke beschlossen: TR-Nord – Mäusheckerweg – Kaiserthermen – St. Matthias – St. Medard – Kürenz. Zwischenzeitlich wurde durch eine entsprechende Potenzialermittlung festgestellt, dass der HP Mäusheckerweg sinnvollerweise etwas nach Norden verschoben werden muss und somit im Bereich der Hafestraße liegt. Da zwischenzeitlich seitens des Landes / des SPNV-Nord die Priorität auf die Reaktivierung der Westtrasse gelegt wird, spielt der Haltepunkt Hafestraße eine besondere Rolle, da dieser sowohl für die West- als auch die Osttrasse eine wichtige Rolle spielt. Zu diesem HP laufen bereits die konkreten Planungen. Die Finanzierung ist Bestandteil der Rahmenvereinbarung zwischen Land und Bahn. Daher ist diesem HP nun die oberste Priorität beizumessen. Die anderen folgen wie oben genannt. Bezüglich der Westtrasse wird derzeit im Auftrag des ZV SPNV-Nord eine Potenzial- und Machbarkeitsstudie erarbeitet, welche eine Prioritätenreihung beinhalten wird. Bevor hier keine Ergebnisse vorliegen, ist eine Priorisierung nicht sinnvoll. Es ist vorgesehen, die Ergebnisse im Frühjahr 2013 den städtischen Gremien vorzustellen und eine Beschlussfassung bezüglich der weiteren Vorgehensweise herbeizuführen.

Die Wirkung der regionalen SPNV-Maßnahmen wurde im Rahmen der Einzelgutachten ermittelt, Im Moko wurden die als sinnvoll bewerteten Maßnahmen nachrichtlich übernommen. In vereinfachter Form werden die Maßnahmen in der Zielprognose abgebildet.

zu 3.3.:

Die Verwaltung befindet sich derzeit zusammen mit SWT in den inhaltlichen Abstimmungen zur konkreten Aufgabenstellung einer Untersuchung zur Beschleunigung

lich, dass ein Ausbau des Busangebotes notwendig erachtet wird, um auch gerade die beiden Talstraßen (Avelsbacher Straße / Olewiger Straße) vom MIV zu entlasten. Im übrigen Netz kann durch konsequenten Ausbau der Busbeschleunigung einiges zum Positiven erreicht werden.

- Wie sieht konkret die Leistungsfähigkeit von Schnellbuslinien aus?
- Welche konkreten Schritte werden in der Busbeschleunigung zu welchen Zeiten abgearbeitet?
- Wird Gegenstand der geplanten Untersuchung das Gesamtsystem (Straße – Ausstattung – Fahrzeuge) sein?

3.4 Radwegenetz

- Das Radwegenetz (Baustein Radverkehr) bedarf dringend eines schnelleren Ausbaus in Trier. Hierzu sieht das Konzept einige konkrete Maßnahmen vor. (**Kartenteil 6.2**)
 - Welche konkreten Mittelbereitstellungen und Zeitpläne werden für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen vorgesehen? Bitte um Vorlage eines konkreten Maßnahmenkatalogs Fahrradkonzept mit Prioritäten und möglichen Realisierungszeiträumen! Eine Abstimmung der Schlüsselmaßnahmen R 1 bis R 21 mit der Maßnahmenliste ist erforderlich.
 - Was wird konkret aus diesem Konzept im Doppelhaushalt 2013/2014 umgesetzt?

gung und Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Höhenstadtteile, die zeitnah vergeben werden soll, um die aufgeworfenen Fragen zu klären. Die Ergebnisse werden dann ein Konkretisierung der Zielsetzungen und Maßnahmenvorschläge des Moko darstellen.

zu 3.4:

Im Jahre 2010 wurde das „Teilkonzept Radverkehr“ im Entwurf fertig gestellt, jedoch noch nicht beschlossen, um die Inhalte zunächst mit den sonstigen Zielen des Moko abstimmen zu können. Dennoch wurden bereits einige Maßnahmen aus dem Teilkonzept umgesetzt (z.B. Radabstellanlagen, Radwege Herzogenbuscher Straße und Spitzmühle, Öffnung von Einbahnstraßen und der Fußgängerzone usw.) und weitere geplante Maßnahmen orientieren sich hieran. Das Radverkehrskonzept enthält einen fertig ausgearbeiteten detaillierten Maßnahmenkatalog inklusive Prioritätenreihung. Im Nachgang zur Beschlussfassung zum übergeordneten Moko wird dieser Katalog entsprechend anzupassen sein. Im Haushalt 2013/14 sind der Ausbau der Walramsneustraße und des Nikolaus-Kochplatzes im Rahmen der Innenstadtwesttrasse, der Ausbau der Zurmaiener Straße, der Loebstraße, der Aulstraße und der B 422 in Ehrang (jeweils mit Radverkehrsanlagen), der Neubau des Moselbahndurchbruchs sowie die Verlängerung des Ruwer-Hochwald-Radwegs bis zum ehemaligen Bahnübergang vorgesehen. Zudem steht noch die für 2012 vorgesehene Maßnahme Umbau Trier aus, die einen besonders zentralen Baustein zur Umsetzung der Radverkehrsführung in der Innenstadt darstellt.

<p>3.5 Fußverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Fußverkehr kann durch die Realisierung des neuen Ringnetzes aber auch durch kleine Maßnahmen schnell weiter optimiert werden, ohne große Kosten zu verursachen. Jedoch sind auch zwei Großinvestitionen im Kartenteil 5.9 vorgesehen, die wichtige Verbindungen darstellen. - <ul style="list-style-type: none"> o Was soll konkret bis 2025 umgesetzt werden? o Wie sieht die Abwägung zwischen dem Großprojekt Moselsteg und der Querung Hauptbahnhof aus? Welche Maßnahme hält die Verwaltung für prioritär? Wann wären sie realisierbar? 	<p>Zu 3.5</p> <p>Bei entsprechender Finanzierbarkeit sollten nach Möglichkeit beide Maßnahmen bis 2025 realisiert werden. Nach Einschätzung der Verwaltung ist der südliche Moselsteg aufgrund der fehlenden direkten Verbindung zur zentralen Innenstadt eher nachrangig. Eine Potenzialermittlung würde bei der Priorisierung helfen, ist aber nicht Bestandteil des Moko.</p>
<p>Fraktion Bündnis90/Die Grünen (22.07.2012)</p> <p>Allgemeine Fragen oder kapitelübergreifend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wurde die Nachtspernung für den LKW-Verkehr geprüft? - Wie viele Anwohner, die ein Anrecht auf einen Anwohnerparkausweis haben, nutzen ihn auch? - Gendermainstreaming kommt nicht vor. Warum? (Beim Mobilitätskonzept der Stadt Freiburg, das vom selben Unternehmen erstellt wurde, ist das Gendermainstreaming enthalten. Hier nicht. Wurde es nicht in den Auftrag aufgenommen und wenn ja warum nicht?) - In wie weit wurden die Belange der Behinderten berücksichtigt? - An welchen Stellen in der Stadt gibt es freie Rechtsabbieger, bei denen die Fußgänger keine Bevorzugung haben? 	<p>Bisher ist dies kein Projekt des Moko.</p> <p>Hierzu liegen uns keine Zahlen vor. Wir werden die Frage an die Straßenverkehrsbehörde weiterleiten.</p> <p>Gendermainstreaming und die Belange der Behinderten wurden im Mobilitätskonzept durchgängig beachtet. Bei der Ausarbeitung des Konzeptes wurde besonderer Wert auf die Verbesserung der Teilhabemöglichkeiten sämtlicher Personenkreise am gesellschaftlichen Leben durch entsprechende Mobilitätsangebote gelegt. Die wichtigsten Aussagen zu Genderaspekten sowie zu Behinderten sind in Kapitel 14.5. kurz zusammengefasst. Die Verwendung der jeweiligen Begriffe wird ergänzt. Mögliche Ergänzungen wurden von der Vorsitzenden des Behindertenbeirates vorgebracht und werden noch eingearbeitet.</p> <p>Hierzu liegen keine konkreten Angaben vor. (eigentlich dürfte es freie Rechtsabbieger nur in Kombination mit „Zebrastrifen“ geben)</p> <p>Grundsätzlich wird durch das geplante differenzierte Angebot</p>

- In wie weit wurde das Thema Pedelec beim Baustein Fahrradverkehr berücksichtigt?
- In wie weit wurde die Einrichtung von Tangential-Linien (ÖPNV) geprüft?

von Radfahrmöglichkeiten im Seitenraum als i.d.R. nicht benutzungspflichtige (Geh- und) Radwege und Straßenführung für verschiedene Geschwindigkeiten ein geeignetes Angebot geschaffen. Im Rahmen der Fahrradstation sind auch Lademöglichkeiten für E-Bikes vorgesehen.

In den kurzfristigen Maßnahmen zum Ausbau des Busverkehrs sind auch tangentiale Maßnahmen enthalten (z. B. Linie 2 auf der linken Moselseite zwischen Pallien und Zewen). Typische Ringlinien o. ä. sind im Trierer Straßennetz kaum möglich, ein Schwerpunkt beim ÖPNV liegt daher in der Verbesserung der Verknüpfung am Altstadtrand (Porta Nigra, Umsteigepunkt Südallee)

Kapitel Wirtschaft und Tourismus:

- In wie weit wird, bei der Erschließung neuer Gewerbegebiete, eine Gleisanbindung mit berücksichtigt?
- In wie weit wurde geprüft, ob innerstädtische Straßen für den Schwerlastverkehr gesperrt werden können, da sie sonst als Mautausweichstrecken genutzt werden können?
- Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Lenkung der LKW-Verkehre in die Gewerbegebiete wurden untersucht?
- In wie weit wurden Möglichkeiten zur Verbesserung des touristischen Radwegenetzes untersucht?

Das Thema wird im Rahmen der FNP-Fortschreibung berücksichtigt

Im Kapitel Güterverkehr ist das Vorrangnetz für den Schwerverkehr enthalten. Die Hauptverkehrsstraßen, v. a. die Nord-Südbundesstraßen sind für die Erreichbarkeit der Gewerbeflächen notwendig. Das Thema Mautausweichverkehr ist in regionalem Kontext zu bearbeiten.

Die Gewerbegebiete liegen i. d. R. an den Bundesstraßen. Eine Maßnahme ist z. B. die zusätzliche Anbindung des Industriegebietes Nord an die A602.

Entsprechende Maßnahmenvorschläge sind in den Kapiteln Radverkehr und Tourismus enthalten.

Kapitel 4 Leitbild

Hier ist zu lesen, es habe eine zufällige Auswahl der TN des Bürgerforums gegeben. Durfte damals nicht jede/r kommen, die / der wollte?

Modal Split:

Im Verkehrskonzept 1992 war Ziel für 2000: 33% MIV; aber Haushaltsbefragung 2005: 55% MIV; Begründung: kaum Maßnahmen des Verkehrskonzeptes wurden umgesetzt

Wie will die Stadtverwaltung verhindern, dass es zum selben Desaster kommt wie mit dem 1992er-Konzept?

Frage zu S. 55:

Warum ist Ziel 3 hier explizit nicht als wesentlicher Bestandteil des Mobikonzeptes genannt?

Kommentar: Sicherung der Erreichbarkeit mit dem Kfz-Verkehr ist nur eines von vielen Zielen in diesem Kapitel; der Seitenumfang der einzelnen Kapitel des Mobilitätskonzeptes vermittelt allerdings ein anderes Bild der Schwerpunktsetzung.

Kapitel 6 Radverkehr:

Nach Verabschiedung des Mobilitätskonzeptes wird das Radverkehrskonzept an die sich aus der Überlagerung mit den Ansprüchen anderer Verkehrsträger ergebenden Anforderungen angepasst werden.

Aus der Einwohnerdatei wurden für das Bürgerforum 850 Personen zufällig ausgewählt und für das Bürgerforum eingeladen. Daneben wurden die Vertreter der Ortsbeiräte eingeladen. Für die Teilnahme hatten sich insgesamt 43 Personen angemeldet.

Der Zielwert für den MIV-Anteil beträgt 45% oder weniger. Auch dieser Wert ist ambitioniert, wenn auch deutlich realistischer als die Zielwerte von 1992. Zudem werden neben teuren Großprojekten auch viele kleinere Maßnahmen vorgeschlagen. Wie weiter oben bereits ausgeführt, sind die ersten Maßnahmen bereits umgesetzt bzw. in die Haushaltsplanungen eingestellt worden. Natürlich ist eine entsprechende Ausstattung mit Finanzmitteln (insb. auch Fördermittel) erforderlich.

Die Nennung wird ergänzt. Ziel 3 unterstützt Verkehrsvermeidung und -verlagerung und findet sich in Kapitel 9 „Verkehrsbeeinflussung“ und Kapitel 13 „Öffentlichkeitsarbeit / Mobilitätsmanagement“. Es ist somit zentraler Bestandteil des Moko.

Der Seitenumfang einzelner Kapitel des Moko-Endberichts spiegelt nicht die tatsächliche Bedeutung wider. Aus dem Baustein „Teilkonzept Radverkehr“ beispielsweise, welcher bereits im Jahr 2010 als eigener Baustein fertig gestellt wurde und insgesamt über 220 Seiten umfasst, wurden unter entsprechendem Verweis nur die wesentlichen Bestandteile im Moko-Bericht wiedergegeben. Details zur Angebotsplanung im Fußverkehr finden sich insbesondere in den Stadtteilrahmenplänen.

Frage zu S. 82:

Wird das Radverkehrskonzept irgendwann dann auch in Details im Dez. IV diskutiert?

Frage zu S. 90:

Warum ist Universität für Beschäftigte und Studierende, die auf dem Plateau wohnen, nicht Potentialzone I? Müsste man das nicht differenzierter betrachten, DER Alltagsweg der Studierenden ist doch der Weg zur Universität und somit entscheidend, wo die Studierenden eigentlich wohnen.

Frage zu S. 91:

Konkrete Planungen für Fahrradstation. Aber Umsetzung derzeit nicht absehbar.

Frage zu S. 94:

„Sehr geringe Nachfrage ist durchgängig an den peripheren Anlagen entlang des Alleenrings sowie ebenfalls am anlagenseitig größten Standort an den Kaiserthermen zu verzeichnen.“ Für uns nicht nachvollziehbar: am Bad an den Kaiserthermen stehen doch regelmäßig mehr Räder als Fahrradbügel vorhanden sind; was ist hier genau gemeint? Das Bad sollte auch explizit bei den spezifischen Einrichtungen mit aufgeführt werden, auch, wenn es auf S. 95 dann noch mal auftaucht.

Frage zu S. 107:

Was passiert, wenn Tempo 30 Prüfung durch Straßenverkehrsamt negativ ausfällt? Werden dann neue Maßnahmen ins Konzept geschrieben?

Nach Beschluss des MOKOS wird das Radverkehrskonzept entsprechend angepasst und aktualisiert. Die neue Fassung kann dann im DA IV diskutiert werden.

Natürlich gibt es auch im Bereich der Höhenstadtteile größere Flächen, die in die Definition der Potenzialzone I fallen und in denen viele Wege gut mit dem Rad zurückgelegt werden können. Im Radverkehrskonzept wurde jedoch in der vereinfachten Darstellung der Bezug zur Altstadt hergestellt. Ziel war keine möglichst genaue Ermittlung der Zahlen sondern eine möglichst plakative Darstellung der Dimension dieser Potenziale. Zudem ist davon auszugehen, dass viele Studierende auch aus der Talstadt zur Uni fahren bzw. auch Studierende, die auf den Höhen wohnen, sich nicht ausschließlich auf dem Plateau bewegen.

Derzeit laufende differenzierte Planungen und Abstimmungen mit allen Beteiligten, insbesondere bezüglich der Finanzierung und konkreten Projektumsetzung. Handlungsdruck besteht vor allem aufgrund des akuten Vermarktungsinteresses seitens der Bahn.

Im weiteren Verlauf des zitierten Textes wird speziell auf die öffentlichen Bäder eingegangen. Der zitierte Satz bezieht sich also auf periphere Anlagen, die NICHT im Bereich der Bäder stehen. Beim Stadtbad (Bad an den Kaiserthermen) ist eine sehr gute Anlage im rückwärtigen Bereich vorhanden. Allerdings sind am stadtsseitigen Haupteingang nur wenige Abstellmöglichkeiten vorhanden.

Wie bei allen Maßnahmenvorschlägen: Wir gehen davon aus, dass sie umsetzbar sind. Sollte sich später herausstellen, dass es nicht möglich ist, muss entsprechend umgeplant werden. Inzwischen ist ein

Frage zu S. 108:

Was wurde aus unserem Antrag, die Fahrradboxen in ein Parkhaus zu stellen?

Frage zu S. 111:

„Dies erfordert kurze Wege zwischen Bürgerinnen oder Bürgern, die Mängel feststellen, und der Stadtverwaltung.“ Welcher konkrete Maßnahmenvorschlag resultiert daraus?

5 Baustein Fußverkehr

„JEDER VERKEHRSTEILNEHMER IST AUF TEILSTRECKEN FUSSGÄNGER, SO DASS MASSNAHMEN FÜR DEN FUSSVERKEHR DEN NUTZERN ALLER VERKEHRSMITTEL ZUGUTE KOMMEN.“

Diese richtige Feststellung auf Seite 63 des Mobilitätskonzeptentwurfs wird von uns ausdrücklich begrüßt. Auf Grundlage dieser Feststellung werden eine Vielzahl von Maßnahmen vorgeschlagen wie Breite und Sicherheit der Gehwege, Barrierefreiheit, Wegeketten, Verkehrsminimierung durch kurze Wege (Wohnumfeld), Aufenthaltsqualität und Gehwegparken.

Wie einschlägige Untersuchungen darlegen, betrifft der Fußverkehr überproportional Frauen, Minderjährige und ältere Menschen. Wir würden es begrüßen, wenn Gender- und demographischer Aspekt stärker hervorgehoben werden.

Zu einzelnen Positionen haben wir wie folgt noch Anmerkungen und Fragen:

- **Unfallstatistik mit Fußgehenden**

Die Vorlage stellt dar, dass es von 2008 bis 2010 im Zusammenhang von Kraftfahrzeugen 60-100 Unfälle gegeben hat (56 Schwerverletzte und 1 Todesopfer, S 74).

Der Vorschlag wurde nicht umgesetzt, da zum einen die Parkhäuser für den normalen Alltagsradler zu weit weg von den eigentlichen Zielen liegen und zum anderen in den Parkhäusern bereits ein guter Schutz gegenüber Witterung und Vandalismus gegeben ist, so dass gerade dort – falls dort Räder abgestellt werden sollten – gerade kein Bedarf an Fahrradboxen gesehen wird. Derzeit werden die Möglichkeiten, die Boxen an den Bahnhaltdepunkten unterzubringen und an Dauernutzer zu vermieten geprüft.

Daraus abgeleitet wurden z.B. die Maßnahmenvorschläge der Einrichtung eines entsprechenden Meldewesens („Scherbentelefon“) und eines Radverkehrsbeauftragten.

vgl. weiter oben zu Gender-Mainstreaming

Frage 1

In den öffentlichen polizeilichen und städtischen Presseverlautbarungen wurden bisher nie die Unfälle mit Fußgehenden statistisch dargestellt. Auf welcher Grundlage basieren die vorgestellten Daten? Etwa 80% der Unfälle basieren bundesweit auf dem Versuch eine Fahrbahn zu überqueren. Gibt es eine Evaluierung für Trier der jeweiligen Unfallursachen und Altersgruppen? Gibt es eine Datengrundlage des Anteils der Schwerverletzten im Vergleich zu anderen Unfallkombinationen und wenn ja, bitte darstellen.

- **Fußverkehrsanlagen**

Der Aussage, zur Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs müssen die Querungen von Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkten erleichtert werden, ist voll zuzustimmen. „Insbesondere auf wichtigen Wegebeziehungen für den Fußverkehr...sollen Fußgänger nach Möglichkeit bevorrechtigt werden.“ Als Maßnahmen werden u.a. vorgeschlagen: starkes Reduzieren der mittleren Wartezeiten (möglichst unter 30 Sek.), ausreichend lange Freigabezeiten an LSA (S.80).

Frage 2

Wie definieren die Verfasser den Begriff „nach Möglichkeit“ ? Wie werden „ausreichend lange Freigabezeiten“ definiert? Schlagen die Verfasser eine Orientierung an den einschlägigen Regelwerken vor (RILSA und EFA Empfehlungen für Fußgänger 2002) vor? Wie sind die Vergleichswerte der Freigabezeiten in anderen Städten?

- **Organisatorische Maßnahmen**

Zur besseren Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs werden die Einführung einer Fußverkehrspauschale sowie einer/s Fußverkehrsbeauftragten vorgeschlagen (S.83).

Frage 3

Gibt es Beispiele aus anderen Städten? Wenn ja, wie wird dies organisiert und wer erhebt die Fußverkehrspauschale und mit welcher Zielsetzung?

Die Quelle ist die amtliche Unfallstatistik der Polizei. Dort sind alle wesentlichen Indikatoren erfasst. Eine entsprechende Quellenangabe wird ergänzt. Eine differenzierte Auswertung der Unfallstatistik ist nicht Gegenstand des Mobilitätskonzeptes.

Die Basis bilden die RILSA und EFA. Allerdings sind auch weitere Ansprüche an eine Optimierung der Lichtsignalanlagen zu beachten (Busvorrangschaltungen, Koordination von Lichtsignalanlagen auch zum Lärmschutz usw.), die einer Optimierung für Fußgänger ggf. entgegen stehen können. Daher muss in jedem Einzelfall geprüft und entschieden werden, welche Optimierungen möglich und sinnvoll sind.

Mit einer Fußverkehrspauschale steht ein eigenes Budget bei der Verwaltung für kleinere Maßnahmen (z. B. Beseitigung von Schäden) zur Verfügung, das kurzfristig abgerufen werden kann.

Baustein 9 Verkehrsbeeinflussung (Fuß)

- **Telematik**

Die Verkehrsmittelwahl soll in Richtung Umweltverbund gelenkt werden. Über Erfassungsanlagen soll ermittelt werden, wie viele Fahrzeuge in den Knoten einfahren möchten. Wird nach Ablauf der minimalen Freigabezeit kein Fahrzeug mehr erfasst, wird zur nächsten Phase übergegangen. (S.192)

Frage 1

Gibt es auch Systeme, wo die Dektoren im Fußbereich messen und wenn ja, in welchen Städten?

- **Standards**

Die Wartezeiten für Fußgänger an den Signalanlagen im Stadtgebiet sollen gemäß der vorgeschlagenen Standards kurzfristig überprüft werden. (S.194)

Frage 2

Wurde im Vorfeld evaluiert, wo und wie viel die Signalanlagen im Stadtgebiet 30 Sekunden für Fußgehende überschreiten? Wenn ja, wie sind die Ergebnisse und in welchem Zeitraum soll dies „kurzfristig“ geschehen? Gibt es eine Prioritätenliste?

- **Gefährdung**

Eine Gefährdung für die Fußgehenden ist u.E. die gleichzeitige Grünphase für Rechtsabbieger und Fußgehenden. Gemäß den einschlägigen Empfehlungen soll dies möglichst vermieden werden auch um den Fußverkehr sicherer und wieder attraktiver zu machen. Unfälle im Zusammenhang mit lichtsignalgeregelten Fußgängerquerungsstellen können bei **Grünläufern** vor allem durch rechtsabbiegende Kfz entstehen. Eine Untersuchung in Dresden hat gezeigt, dass Unfälle mit Fußgängerbeteiligung zu 31 % bei Fußgänger-Signal Grün entstehen.

Frage 3

Schließen sich die Verfasser dieser Auffassung an? Wenn ja, wird diese Empfehlung in das Maßnahmenkonzept aufgenommen?

Die Freigabezeiten der einzelnen Signalanlagen liegen beim Tiefbauamt vor. Zielwerte der Freigabezeiten sind auf S. 194 (Fassung Mai 2012) vermerkt. Evaluierung ist im Rahmen des Moko vorgesehen. Dies ist eine der Aufgaben, die in Umsetzung des Moko in den kommenden Jahren angegangen werden soll.

Dies ist im Einzelfall zu bewerten. Ziel ist zunächst, die Wartezeiten im Fußverkehr gering zu halten und die Phasenabläufe an den Knotenpunkten so einfach und verständlich wie möglich zu gestalten.

ggf. Diskussion des Aspekts im Rahmen der Konkretisierung / Umsetzung des Konzepts

<ul style="list-style-type: none"> • Conclusio <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Entwurfs fließen in die Maßnahmenliste ein. Dies sind auch Schlüsselmaßnahmen wie Tempo 30 in vielen Bereichen, ebenerdige Querungen z.B. Hermesstraße, Landesmuseum, Gewährleistung ausreichender und sicherer Warteflächen an Signalanlagen, Umstellung Signalanlagen auf verkehrshängige Steuerung, Verkürzung der Wartezeit für Fußgehende.</p> <p>Fragen Gibt es eine „Mängelkartierung“ Fuß?</p> <p>Diese Maßnahmen Fuß stehen in Konkurrenz vor allem zum motorisierten Individualverkehr. Wird es in der vorgesehenen Maßnahmenliste eine Priorisierung Fuß geben?</p>	<p>vgl. Kartenabbildung 5.1, 5.3 und 5.7. Details sind in den Stadtteilrahmenplänen zu finden.</p> <p>Ziel ist es, vor allem den Umweltverbund und die Nahmobilität zu fördern, womit gegenüber heute in vielen Fällen eine Verbesserung für den Fußverkehr angestrebt wird. Die Kategorie der höchsten Priorität soll daher viele Maßnahmen für den Fußverkehr enthalten, v. a. wenn diese mit vergleichsweise geringem Aufwand umgesetzt werden können.</p>
<p>Fraktion Bündnis90/Die Grünen (24.09.2012)</p> <p>Änderungs- und Modifizierungsvorschläge der Maßnahmenliste zum Entwurf Mobilitätskonzept 2025</p> <p>Zur kommentierten Maßnahmenliste MoKo, Stand Mai 2012 (Anlage), folgende Anmerkungen:</p> <p>Um die gewünschte Verkehrslenkung in Richtung des beschlossenen „Modal Split“ zu erreichen, sind Fuß-, Rad- und ÖPNV von uns prioritär als „Schlüsselmaßnahmen“ behandelt:</p> <p>Sie sind durchweg nicht kostenintensiv, nehmen aber in der Verkehrslenkung eine „Schlüsselstellung“ ein. Deshalb haben wir „Schlüsselmaßnahmen“ aus dem Konzeptstand MoKo März 2012 teilweise wieder übernommen, teilweise neu eingeführt.</p> <p>Als weitere Schlüsselmaßnahmen in diesem Sinne sehen wir auch die Kontrolle des Ruhenden Verkehrs, besonders Parken auf Fahrradwegen und Bürgersteigen, die Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung und der Lückenschluss der Radwegeverkehrsüberwachung.</p> <p>Wir haben deshalb die Liste ergänzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme 41h Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung • Maßnahme 52 Intensivierung Kontrolle Ruhender Verkehr 	<p><i>Anmerkung: Nach der bereits oben abgedruckten und kommentierten Stellungnahme hat die Fraktion B90/Die Grünen noch einmal konkrete Nachfragen an die Verwaltung geschickt, die per E-Mail beantwortet wurden (vgl. Anlagen). Diese Fragen und Antworten sind hier <u>nicht</u> abgedruckt. Anschließend wurde die hier links wiedergegebene Stellungnahme abgegeben, die im Folgenden kommentiert wird.</i></p> <p>Der Fassung des Moko, die der Beteiligung der Fraktionen zu Grunde lag, lag bei der Definition von „Schlüsselmaßnahmen“ der Fokus auf solchen Maßnahmen, die von zentraler Bedeutung für darauf aufbauende Maßnahmen aus den Bereichen unterschiedlicher Verkehrsträger sind. Bei den Schlüsselmaßnahmen handelt es sich also vorwiegend um solche, von deren Realisierung weitere Maßnahmen abhängen und die zusätzlich auch eine hohe Bedeutung für die Erreichung der modalen Ziele haben. Von daher sind kleinere Maßnahmen aus dem Bereich der Nahmobilität in den meisten Fällen nicht als „Schlüsselmaßnahmen“ definiert. Wie die Einstufung zahlreicher dieser kleineren Maßnahmen in Prioritätsstu-</p>

- Maßnahme 55g Lückenschluss Radwege Verkehrsführung

Die Maßnahmen für den Fußverkehr (Telematik) wurden durch drei neue Maßnahmen vervollständigt. Hierbei handelt es sich um einschlägige Empfehlungen entsprechender Fachbeiträge, siehe auch <http://www.fuss-ev.de>.

- Maßnahme 43g Verlängerung der Grünphasen Fuß
- Maßnahme 43h Verbesserung Überquerung Ampeln für Fuß-Grün ohne Zwischen-Stop
- Maßnahme 43i Vermeidung gleichzeitiges Grün für Fuß und Rechtsabbieger MIV

Zu folgenden Punkten bitten wir um schriftliche vertiefende Information

- Maßnahme 5a, 6a, 8b, 51a und b, 61c, 68a

Negativ fällt für uns ins Gewicht, dass im Gegensatz zu den Maßnahmen für den MIV die Maßnahmen für den Umweltverbund überwiegend nicht konkretisiert sind.

Unsere endgültige Positionierung zum Mobilitätskonzept werden wir nach der Auswertung einreichen, welche Änderungsvorschläge der Maßnahmenliste seitens der Verwaltung und in einem zweiten Schritt seitens der Politik übernommen werden konnten.

Als Anlage wurde eine mit Anmerkungen versehene Maßnahmentabelle (Kapitel 14 des Moko-Berichts) übersandt. Sie ist in der Anlage zu diesem Dokument beigefügt.

fe 1 zeigt, kommt ihnen aber dennoch höchste Priorität zu. Das bedeutet, dass neben den Schlüsselmaßnahmen auch die weiteren Maßnahmen der Priorität 1 so schnell wie möglich zur Umsetzung gebracht werden sollen. In den Bericht werden entsprechende Klarstellungen der Prioritätensetzung aufgenommen. Zudem wird es hinsichtlich der Prioritätenliste aufgrund der Vielzahl der diesbezüglichen Anregungen auch zu weiteren Anpassungen kommen. An dieser Stelle kann nicht zu jedem einzelnen Vorschlag der abweichenden Prioritätensetzung Stellung bezogen werden. In der überarbeiteten Version des Moko wird ein neuer Vorschlag der Verwaltung zur Definition der einzelnen Prioritäten und die Einstufung der Maßnahmen in diese Stufen enthalten sein.

Die Aussage, dass die Maßnahmen des Umweltverbundes überwiegend nicht konkretisiert seien, ist nicht nachvollziehbar. Genau wie die Maßnahmen des Straßennetzes (die im Übrigen in den allermeisten Fällen neben dem MIV auch dem Umweltverbund dienen) sind auch die wesentlichsten Baumaßnahmen im Bereich des Umweltverbundes ganz konkret benannt (z.B. Regionalbahnkonzept, Westtrassenreaktivierung, Ausbau der Bus-Westtrasse inkl. Fahrradachse Innenstadt, Querungsstellen der Alleen, Fahrradstation usw.). Zusätzlich zu den Maßnahmen des Moko im Bereich Radverkehr erfolgen Konkretisierungen und Ergänzungen hierzu im detaillierteren Radverkehrskonzept, so dass in diesem Bereich sogar eine besondere Bearbeitungstiefe vorhanden sein wird, die sich gegenüber den Maßnahmen des MIV abhebt.

Bei den in Kapitel 14 abgebildeten Maßnahmenliste und ihrer Prioritätenreihung handelt es sich um eine Synthese aller eingegangenen Stellungnahmen und der eigenen fachlichen Bewertung zum aktuellen Zeitpunkt. Mittlerweile wurde diese Tabelle entsprechend über-

	<p>arbeitet und auch die Anmerkungen der Fraktion B'90/die Grünen berücksichtigt / und ggf. eingearbeitet.</p>
<p>FWG-Fraktion (20.08.2012)</p> <p>Die FWG-Stadtratsfraktion sieht in dem vorgelegten Entwurf eines Mobilitätskonzepts nebst dem Kartenteil eine sehr gute Grundlage für zukünftige Beratungen.</p> <p>Die Stärkung des Umweltverbundes wird grundsätzlich durch die FWG-Fraktion begrüßt. Die gute Erreichbarkeit der Stadt mittels motorisierten Individualverkehr (MIV) muss jedoch auch zukünftig gewährleistet sein. Die Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsnetze und Knotenpunkte darf nicht über Gebühr eingeschränkt werden. Die FWG-Fraktion setzt auf Freiwilligkeit zur Erreichung des gewünschten Modal Split und nicht auf Zwangsmaßnahmen durch Erzeugung unnötiger Staus und anderen Restriktionen.</p> <p>Neu zu wählende Stadträte werden letztendlich darüber zu entscheiden haben, welche Zielvorgaben des Konzepts, welches zum Teil Maßnahmen enthält, die wir ablehnen, im Stadtrat bis 2025 umgesetzt werden sollen. Es entspricht unseres Erachtens nicht einer demokratischen Handhabung, im Jahre 2012 Entscheidungen zu treffen, die für kommende Haushaltsjahre verbindlich sein sollen.</p> <p>Das Konzept kann daher nur einen empfehlenden Charakter haben für zukünftige Haushaltsberatungen sowie für Entscheidungen, die eine Veränderung im Straßennetz zur Folge haben. Dies gilt insbesondere auch für das grundsätzlich zu begrüßende Fernziel „Neuer äußerer Ring“.</p> <p>Im Hinblick auf die finanzielle Lage der Stadt Trier und im Hinblick auf die finanzielle Lage des Bundeslandes Rheinland-Pfalz, welche sich seit der millionenschweren Insolvenz der landeseigenen Nürburgring-GmbH erheblich verschlechtert hat, werden sich bis zum Jahr 2025 viele Wünsche, die sich im Konzept widerspiegeln, nicht verwirklichen lassen. Das Konzept enthält gute Ansätze, die wünschenswert, jedoch zu einem erheblichen Teil nicht unabdingbar sind. Daher halten wir es nicht für hilfreich, den Bürgerinnen und Bürgern deren zeitnahe Verwirklichung zu suggerieren.</p> <p>Ebenfalls sehen wir das Konzept nicht als einen Freibrief für die Verwaltung an, aus den zahlreichen Maßnahmen, die kurzfristig realisiert werden sollen, ohne jeweilige Ratsentscheidungen eine Umsetzung vorzunehmen. Dies gilt insbesondere für die Festsetzung von Tempo 30- Zonen im Einzelfall.</p>	<p>Das Konzept versucht genau dies zu erreichen: Stärkung des Umweltverbundes bei Sicherung der Erreichbarkeit mittels MIV. Durch eine Verlagerung von Verkehrsströmen auf den Umweltverbund werden auch Entlastungen im MIV erreicht. Zwangsmaßnahmen zur Erzeugung unnötiger Staus sind in keiner Weise Bestandteil des Moko-Entwurfs.</p> <p>Das Wesen jeglicher Planung ist es, Ziele zu erarbeiten und die Wege zur Zielerreichung festzulegen. Ohne dies ist keine sinnvoll und strukturierte Stadtentwicklung möglich. Andernfalls wären keinerlei größere Projekte möglich. Auch der FNP, das Zukunftskonzept 2025, das Schulentwicklungskonzept oder viele Bebauungspläne müssten konsequenterweise abgelehnt werden, da sie alle die Entwicklung der Stadt Trier über die jeweilige Wahlperiode hinaus beeinflussen. Stillstand oder kompletter Wildwuchs wären die Folge. Die zentrale Aufgabe des Stadtrates ist es ja gerade, derartige Entscheidungen zu treffen.</p> <p>Ein Rahmenplan wie das Moko ist nie ein „Freibrief“ für die Verwaltung. Selbstverständlich bedarf es zur Umsetzung jeder einzelnen (größeren) Teilmaßnahme eines eigenen Stadtratsbeschlusses und der entsprechenden Mittelbereitstellung durch den Stadtrat. Tempo-30-Zonen oder sonstige Verkehrsberuhigungen bestehen bereits in den bei Weitem überwiegenden Teilen der Trierer Wohngebiete. Es geht bei der entsprechenden Maßnahme des</p>

Die vorgeschlagenen Prioritäten bei den jeweiligen Kernprojekten sehen wir ebenfalls zum Teil anders, möchten jedoch deshalb das Konzept nicht gänzlich ablehnen. Spezifische Änderungsanträge wollen wir nicht stellen, da wir das Konzept weder zerpfücken noch zerreden möchten.

Der aktuell gewählte Stadtrat sollte unseres Erachtens zunächst einmal die so genannten „Hausaufgaben“ der Daseinsvorsorge im Verkehrsinfrastrukturbereich machen:

Bevor nicht das bestehende Straßen- und Wegenetz für den Fahrzeug-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr in einen verkehrssicheren Zustand versetzt wird, bevor nicht Straßen und Wege zum optimalen Eingriffszeitpunkt saniert werden, bevor nicht selbst einfachste Markierungen für Radwege aufgebracht werden an geeigneten Straßenabschnitten, bevor dies alles nicht passiert, lehnen wir es ab, teure Vorzeigeprojekte zu fördern, wie es sie in der Vergangenheit oftmals gegeben hat, beispielsweise mit dem überdimensionierten und teuren Radweg am Stadtbad/Spitzmühle gegeben hat.

Als Beispiel genannt für „Hausaufgaben“ sei nur die Eisenbahnbrücke Hermesstraße, die insbesondere für Fußgänger und Radfahrer eine wichtige Verbindung zur Innenstadt darstellt. Deren Sanierung wollte man bereits 2008 mit Hochdruck voranbringen, geschehen ist bislang allerdings nichts, so dass es absehbar sein wird, dass diese Brücke irgendwann einmal das Schicksal der Pfeifferbrücke erleidet, die mittlerweile selbst für Fußgänger nicht nutzbar ist.

Wir schlagen daher vor, die noch zu erarbeitende Vorlage zum Mobilitätskonzept mit folgendem Beschlusstenor zu versehen:

1. Der Stadtrat nimmt den Schlussbericht zum Mobilitätskonzept zur Kenntnis.
2. Der Schlussbericht zum Mobilitätskonzept soll als Basis für sämtliche Entscheidungen, die zur Steuerung der zukünftigen Mobilitätsentwicklung durch Rat und Verwaltung getroffen werden, dienen.
3. Schwerpunktsetzungen bei der Projektauswahl stehen unter dem Vorbehalt jeweiliger Einzelbeschlüsse durch den Stadtrat sowie der entsprechenden Haushaltsbeschlüsse und

Moko nur um eine Komplettierung an den Stellen des nachgeordneten Straßennetzes, wo es noch nötig / sinnvoll ist. Das Projekt Tempo-30 auf Hauptverkehrsstraßen wird im Rahmen eines Modellvorhabens des Landes vor der endgültigen Umsetzung für einen ausgewählten Straßenabschnitt getestet.

Gemäß der Prioritätenfolge soll die Einstellung entsprechender Mittel in die jeweiligen Haushalte erfolgen. Von daher ist die Prioritätensetzung zentraler Bestandteil des Moko.

Bestandsausbaumaßnahmen sind als unterschiedlich priorisierte bzw. kontinuierliche Maßnahmen im Moko enthalten (vgl. Kurzfassung). Dies und der bestehende Unterhaltungs- / Sanierungsstau soll im Schlussbericht nochmals ausdrücklich betont werden.

Das Konzept soll nach Auffassung der Verwaltung als Städtebaulicher Rahmenplan / räumliches Entwicklungskonzept im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch (BauGB) zur Selbstbindung des Rates und der Verwaltung vom Stadtrat beschlossen werden. Nur dann kommt ihm auch die notwendige Durchsetzungskraft zu, die es benötigt, um die einzelnen Maßnahmen sukzessive einer Umsetzung zuzuführen. Durch eine entsprechende Evaluierung ist gewährleistet, dass das Konzept regelmäßig überprüft und ggf. aktualisiert oder an neue

<p>deren Genehmigung durch die Kommunalaufsicht.</p>	<p>Bedürfnisse angepasst wird.</p>
<p>FDP-Fraktion (28.08.2012)</p> <p>Die FDP-Fraktion nimmt zum Entwurf des Mobilitätskonzeptes Trier 2025 wie folgt Stellung:</p> <p>Allgemeines</p> <p>Die FDP-Fraktion begrüßt die Aufstellung des Mobilitätskonzeptes „Trier 2025“ als Richtschnur und Zielsetzung für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in unserer Stadt. Die vorliegenden Ergebnisse stellen eine ausgezeichnete Grundlage für die zukünftige Beratung von Infrastrukturmaßnahmen dar.</p> <p>Die FDP-Fraktion geht mit einem Großteil der vorgeschlagenen Ideen und Konzepte konform. In einigen Punkten sehen wir aber auch noch Beratungsbedarf, einige wenige lehnen wir auch komplett ab.</p> <p>Es ist für uns daher wichtig festzuhalten, dass das Mobilitätskonzept letztlich nur der Wegweiser für die Zukunft sein kann. In dem Bewusstsein, dass derartige Konzepte, schon alleine aufgrund von unvorhersehbaren Veränderungen in der Zukunft selten oder nie in Gänze so umgesetzt werden können, wie sie beschlossen werden, nehmen wir das Papier positiv auf.</p> <p>In der Folge sollen einige für die FDP-Fraktion zentrale Aspekte des Konzeptes aufgegriffen und thematisiert werden.</p> <p>ÖPNV</p> <p>Ein Anstieg der Nutzung des ÖPNV ist nur durch eine Steigerung der Attraktivität desselbigen zu erreichen. Nur wer nachweislich und auch gefühlt schneller mit dem ÖPNV ans Ziel kommt, kann auch davon überzeugt werden, dorthin umzusteigen. Eine restriktive Vorgehensweise, im Sinne einer zwangsweisen Reduzierung der Straßenfläche zu Gunsten des ÖPNV, lehnen wir hingegen ab. Dies kann nur der zweite Schritt sein, nachdem zuvor eine messbare Verschiebung vom MIV zum ÖPNV erfolgt ist.</p> <p>Aus Sicht der FDP-Fraktion muss daher u.a. die effiziente Gestaltung von Übergängen innerhalb des ÖPNV Priorität haben. Insbesondere der Übergang zwischen SPNV und ÖPNV vor allem nachts muss, wie im Konzept vorgesehen, besser koordiniert werden. Weiterhin ist die Taktung der Busse hinsichtlich des Anschlusses äußerer Stadtteile zu erhöhen. Wer dort einen Bus verpasst darf nicht 30 oder mehr Minuten warten müssen, bis der nächste kommt.</p>	<p>vgl. vorangegangene Kommentierungen</p> <p>Eine massive Reduzierung der Straßenflächen, um durch unattraktive Verhältnisse im MIV die Menschen zum Umstieg auf den Bus zu zwingen, ist im Moko nirgends vorgesehen. Allerdings bedingt die zur Attraktivierung des ÖPNV notwendige Beschleunigung <u>auf bestimmten Streckenabschnitten</u> und bei den gegebenen räumlichen Verhältnissen in bestimmten Fällen auch zwangsweise die Reduzierung der Straßenfläche zu Gunsten des ÖPNV. Um die gemäß Stellungnahme sowie Beschlussfassung zum Modal-Split auch von der FDP gewünschten Effekte erreichen zu können, ist dies – Schritt für Schritt und in verträglichem Umfang – unumgänglich.</p> <p>Die Verbesserung der Verknüpfung SPNV/ÖPNV ist Bestandteil des Moko.</p> <p>Ebenso die Ausweitung der Bedienungshäufigkeit in Randlagen. Allerdings sind hierfür im Rahmen der Umsetzung die erforderlichen</p>

<p>SPNV</p> <p>Durch den Ausbau der Regionalbahnhaltepunkte kann die innerstädtische Mobilität in Zukunft deutlich erhöht und ein Teil des innerstädtischen Verkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Beginnend mit dem Haltepunkt Hafestraße, als Ausgangspunkt sowohl für den Ausbau der Osttrasse, als auch für die von der FDP-Fraktion nachdrücklich unterstützte Reaktivierung der Westtrasse, kann hier eine echte Alternative zur PKW-Nutzung für Bürger, die in der Nähe der Haltepunkte wohnen, geschaffen werden.</p> <p>Radverkehr</p> <p>Bzgl. des Radverkehrs enthält das Mobilitätskonzept viele sinnvolle Maßnahmen, welche die FDP-Fraktion ausdrücklich unterstützt. Beispielhaft sei hier genannt die Verbesserung der Quermöglichkeiten in der Innenstadt, die Nutzung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung und die Freigabe von Busspuren. Da hier viel Spielraum schon bei sehr geringem Investitionsaufwand besteht, sollte es das Ziel sein, möglichst viele Maßnahmen schon zeitnah nach Verabschiedung des Papiers in Umsetzung zu bringen.</p> <p>Besonders beim Thema Radverkehr sollte auch in die Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit investiert werden. Das Image der fahrradfreundlichen Stadt muss verbreitet und gepflegt werden.</p> <p>Aufgrund der Hügellage von Universität und FH, die es für viele Studierenden unattraktiv macht das Fahrrad zu nutzen muss auch hier angesetzt werden. Fahrradbügel und Fahrradboxen an von Studierenden häufig genutzten ÖPNV-Knotenpunkten müssen in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Weiterhin sollte daran gearbeitet werden die Fahrradmitnahme in den Bussen der SWT zu erleichtern.</p> <p>Tangentenring</p> <p>Die geplante Schaffung eines Tangentenringes als Alternative zum überlasteten Alleenring ist ein innovatives und unterstützenswertes Konzept. Insbesondere die damit verbundene Zielsetzung Verkehrsbelastungen aus der Innenstadt abzubauen und auf den neuen weitläufigeren Ring zu verlagern wird von der FDP-Fraktion unterstützt.</p> <p>Es bestehen allerdings Bedenken hinsichtlich der Realisierbarkeit des Gesamtkonzeptes und dem aus einer nur teilweisen Umsetzung resultierenden Nutzen der Maßnahmen. Insbesondere der Wasserwegdurchbruch, der Moselbahndurchbruch und der Ausbau der Aulstraße inklusive Brücke werden erhebliche städtische Ressourcen binden, deren Einsatz hierfür auch in mittelfristiger Perspektive mehr als fraglich erscheint. Es ist aus Sicht der FDP-Fraktion daher zwingend notwendig, dass hier auch die jeweiligen Einzelmaßnahmen, hinsichtlich ihrer Bedeutung für das Gesamtprojekt „Tangen-</p>	<p>erheblichen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auch dieser Aspekt ist Bestandteil des Moko. Ggf. sollte er im Bericht noch stärker hervorgehoben werden.</p> <p>Vorschläge sind bereits im Moko enthalten. Hierzu ist entsprechendes Personal erforderlich.</p> <p>Die Wirkungen der einzelnen Maßnahmen sind untersucht worden und in den Arbeitskreissitzungen dargestellt worden. Sie sind in die Bewertung der Maßnahmen und die Prioritätensetzung mit eingeflossen. Entsprechende Ausführungen / Darstellungen werden in den Schlussbericht integriert.</p> <p>Aufgrund des großen Finanzaufwandes für diese Maßnahmen, sind sie in der Prioritätenfolge zeitlich gestaffelt geplant.</p> <p>Tempo-30-Zonen oder sonstige</p>
--	---

tenring“ und hinsichtlich ihres Nutzens unabhängig von der Umsetzung weiterer Maßnahmen für das Verkehrsnetz, untersucht werden. Andernfalls erscheint die Investition von größeren Summen hierfür nur schwer zu rechtfertigen, da die Maßnahmen wahrscheinlich nicht parallel, sondern nur nacheinander zu realisieren sein werden, und es daher keine Garantie gibt, dass nach der ersten Maßnahme auch die folgenden realisiert werden können.

Tempo-30-Zonen

Die FDP-Fraktion steht der Einrichtung von Tempo-30-Zonen grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Gerade um ein hohes Maß an Verkehrssicherheit zu gewährleisten ist die Einführung von Tempo-30-Zonen z.B. in Wohngebieten eine sinnvolle Maßnahme.

Dennoch werden einige der vorgeschlagenen Maßnahmen mit großer Skepsis betrachtet, insbesondere die Einführung von Tempo-30-Zonen in der Saarstraße und in der Paulinstraße. Hierbei sollte dringend eine Einbindung der Anwohner und der dort angesiedelten Geschäfte erfolgen. Es darf nicht vergessen werden, dass eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf diesen Achsen aus verkehrsplanerischer Sicht zwar durchaus wünschenswert ist, dies aber auch eine Veränderung der Kundenströme bedeuten kann, mit sehr negativen Folgen für betroffene Unternehmen.

Moselaufstieg

Von entscheidender Bedeutung für eine zukünftige Entlastung Triers bleibt der Bau des Moselaufstieges. Die FDP-Fraktion begrüßt es daher sehr, dass der Moselaufstieg in der Maßnahmenliste des Mobilitätskonzeptes mit der Priorität 1 enthalten ist.

Da jedoch fraglich ist, ob und wann dieses Projekt umgesetzt wird, sollten die daran anschließenden Planungen für die Verkehrssituation in der Stadt von beiden Fällen ausgehen. Hier liefert das Mobilitätskonzept viele aus unserer Sicht positive Ansätze, um mit beiden Möglichkeiten umzugehen. Es sollten jedoch Kausalitäten in diesem Zusammenhang noch stärker hervorgehoben werden, auch um gegenüber den Verantwortlichen auf Landes- und Bundesebene die Argumentationsgrundlage zu verbessern, wenn es beispielsweise um die erneute Aufnahme des Moselaufstieges in den Bundesverkehrswegeplan geht.

Parkräume

Die bisherigen Erfahrungen mit dem Parkraumkonzept machen deutlich, dass hier dringender Nachbesserungsbedarf besteht. Die im Mobilitätskonzept herausgestellten Ziele das Gehwegparken zu reduzieren und insbesondere durch Quartiersgaragen neue Stellplätze zu schaffen werden von der FDP-Fraktion unterstützt. Jedoch muss es zu einer Re-

Verkehrsberuhigungen bestehen bereits in den überwiegenden Teilen der Trierer Wohngebiete. Das Projekt Tempo-30 auf Hauptverkehrsstraßen wird im Rahmen eines Modellvorhabens des Landes erstmal für einen ausgewählten Straßenabschnitt getestet. Im Bereich der Saarstraße ist im Übrigen ohnehin davon auszugehen, aufgrund der hohen Verkehrsmengen derzeit bereits kaum mehr als 30km/h Fahrgeschwindigkeit erreicht werden. Von daher sind keine ausbleibenden Kundenströme zu befürchten. Zudem ist davon auszugehen, dass mit einer Geschwindigkeitsreduzierung und damit verbundener Umgestaltung der betreffenden Straßenzüge eine Attraktivitätssteigerung einher geht. Die nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung soll ja gerade zum Schutz der Anwohner erfolgen. Eine konkrete Untersuchung möglicher Verdrängungseffekte ins nachgeordnete Straßennetz wird noch erarbeitet

Es wird geprüft, ob und wenn ja an welcher Stelle entsprechende Kausalitäten im Bericht stärker herausgearbeitet werden können.

Parksuchverkehr wird in der Regel vor allem durch die Aussicht der Autofahrer ausgelöst, evtl. doch noch einen noch näher gelegenen Straßenrandparkplatz zu finden. Bei einer konsequenten Leitung des Verkehrs zu den gro-

duzierung von Parkflächen im Parkraum nur kommen, wenn auch sichergestellt ist, dass in unmittelbarer Nähe Alternativen geschaffen wurden oder in absehbarer Zeit entstehen. Bei einem zu erwartenden weiteren Anstieg des MIV wäre dies andernfalls, aufgrund des zusätzlich quasi bewusst herbeigeführten Parksuchverkehrs, unverantwortlich.

Prioritär sollten hierbei Wohngebiete in den Blick genommen werden, denn gerade hier ist das Gefahrenpotential durch auf dem Gehweg parkende Autos z.B. für Kinder besonders hoch.

Römerbrücke

Die Zielsetzung einer MIV-freien Römerbrücke wird von der FDP-Fraktion ausdrücklich nicht geteilt. Als eine von lediglich drei Verbindungen zwischen der Kernstadt und dem Westen Triers stellt die Römerbrücke eine wichtige Überquerungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr sowie für den ÖPNV aber auch für den MIV und den Wirtschaftsverkehr dar. Diese Idee ist nach unserer Auffassung weder in der Öffentlichkeit vermittelbar, noch inhaltlich zweckmäßig.

Hier sollte das Augenmerk, im Rahmen der Umgestaltung der Römerbrücke und des Brückenumfeldes, viel eher darauf gerichtet werden, dass die Bereiche unterhalb der Brückenköpfe attraktiver gestaltet und damit besser für den Tourismus nutzbar gemacht werden. Von dort aus sind die historischen Brückenpfeiler am besten zu erkennen. Hier gilt es vor allem die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger an den sehr breiten und viel befahrenen Uferstraßen zu verbessern.

Auch das ambitionierte Projekt Moselstege, das von der FDP-Fraktion begrüßt wird, muss in diesem Zusammenhang gesehen werden. Eine derartige Idee macht nur Sinn, wenn eine unkomplizierte Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer gegeben ist.

Wirtschaftsverkehr

Ein zentrales Anliegen für die FDP-Fraktion ist die Sicherung und Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs. Trier ist als Wirtschaftsstandort insbesondere auf eine effiziente und wirtschaftsfreundliche Infrastruktur angewiesen. Der MIV nimmt hierbei eine zentrale Rolle ein. Daher ist es dringend notwendig bei allen Maßnahmen, die einen Steuerungseffekt im Sinne des Modal Split vom MIV zum Umweltverbund haben sollen, die ansässige Wirtschaft zu beteiligen. Weiterhin sollte vor Umsetzung solcher Maßnahmen eine Prognose hinsichtlich der Veränderung von Kundenströmen und Wirtschaftswegen in dem betroffenen Gebiet erstellt werden, um eventuelle Negativeffekte frühzeitig zu erkennen und Lösungen hierfür erarbeiten zu können.

Insbesondere gilt dies aus Sicht der FDP-Fraktion für folgende Maßnahmen:

- Ausweitung und Neuausweisung von Tempo-30-Zonen

ßen Parkplätzen und Parkhäusern sowie zukünftig auch Quartiersgaragen und gleichzeitigen Rücknahme der Gehwegparkstände wird Parksuchverkehr vermieden.

Der Hinweis wird für die Umsetzungsphase zur Kenntnis genommen. Im Moko selbst (Kurzfassung) sind bereits prioritäre Bereiche exemplarisch benannt, an denen Konflikte zwischen Rad / Fußverkehr und parkenden Autos bestehen.

Im Rahmen der Vorbereitungen zum Wettbewerb Römerbrücke wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das auch im DA IV vorgestellt / diskutiert wurde. Demnach ist kurz- bis mittelfristig eine Freistellung der Römerbrücke vom MIV nicht möglich. Erst nach Umsetzung zahlreicher sonstiger Maßnahmen des Moko ist dies denkbar. Daher ist diese Maßnahme als langfristiges Ziel eingestuft. ÖPNV soll auch langfristig die Brücke queren.

Die weiteren genannten Punkte sind Gegenstand des Wettbewerbs Römerbrücke. Verbesserungen der Querungen sind Bestandteil des Moko.

Im Rahmen der Erarbeitung des Moko und auch des Parkraumkonzeptes wurden auch die Wirtschafts- und Handelsverbände und -kammern intensiv beteiligt. Die grundsätzliche Zielrichtung wird von diesen mitgetragen.

- Reduzierung von Parkräumen in der Innenstadt
- Reduzierung von für den MIV nutzbarem Straßenraum zu Gunsten des Umweltverbundes
- autofreie Römerbrücke

CDU-Fraktion (24.09.2012)

Vorbemerkung

Die CDU-Stadtratsfraktion unterstützt als generelles Ziel eine Verkehrspolitik, die der Umwelt und somit dem Menschen dient.

Nach Auffassung der CDU-Stadtratsfraktion darf ein Verkehrskonzept mit dessen Zielsetzungen aber nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss mit anderen Aufgaben, die eine Stadt zu erfüllen hat, in Einklang gebracht werden. Der Wirtschaftsstandort Trier darf nicht gefährdet werden. Trier muss eine Stadt bleiben, die mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar ist.

Wir treten für ein ausgewogenes Verkehrskonzept ein, das die Interessen von Radfahrern, Fußgängern, Autofahrern und ÖPNV-Nutzer angemessen miteinander ausgleicht. Wir setzen auf Gemeinsamkeit der Verkehrsteilnehmer statt ideologischer Ausgrenzung einzelner Verkehrsträger und jener Mitbürger, die auf sie angewiesen sind.

Wir benötigen einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch gezielte, miteinander abgestimmte Investitionen sowie eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel. West- und Nordumfahrung Trier sind und bleiben deshalb zentrale verkehrspolitische Grundlagen, um die Stadt, ihre Bewohner und Natur vom Durchgangsverkehr dauerhaft zu entlasten!

Anmerkungen zum Konzept

Der vorliegende Entwurf des Verkehrskonzeptes ist sehr umfassend. Enthält eine sehr gute Analyse der jetzigen Situation und zahlreiche, bedenkenswerte Anregungen für die Zukunft. Es bietet eine gute Grundlage für die zu führende Diskussion bei der Umsetzung von Einzelprojekten.

Das Verkehrskonzept stellt eine **Richtschnur** für die künftige Gestaltung der Verkehrspolitik in der Stadt Trier dar. Es kann jedoch keine verbindliche Festlegung auf einzelne, konkrete Maßnahmen sein. Wenn die CDU-Stadtratsfraktion dem Konzept als Ganzes zustimmt, ist damit demzufolge keine Zustimmung zu Einzelmaßnahmen verbunden, die die Fraktion abgelehnt.

Die CDU-Stadtratsfraktion ist sich zudem bewusst, dass das Konzept viele wünschenswerte Vorhaben aufzeigt (Neubau von Straßen, Fahrradwegen, Fußwegen), deren Realisierung erst dann möglich ist, wenn der Haushalt der Stadt Trier grundlegend saniert sein wird. Es ist derzeit nicht absehbar, wann dies der Fall sein wird.

Die Zielsetzung bis zum Jahre 2025 auch nur einige Zielsetzungen des Verkehrskonzeptes umsetzen zu können ist völlig unrealistisch, zumal in Anbetracht der Haushaltslage der Stadt Trier nicht erkennbar ist, woher die finanziellen Mittel zur Umsetzung kommen sollen. Das Verkehrskonzept sollte deshalb auf einen wesentlich längeren Zeitraum projiziert

Die Vorbemerkung entspricht in allen inhaltlichen Aussagen der Zielrichtung des Moko. Die Nordumfahrung wird im Moko in Form der Ausbauvariante favorisiert.

vgl. Kommentar zur Stellungnahme der FWG

Selbstverständlich muss es Ziel der Stadtpolitik sein, einzelne Maßnahmen das Moko Schritt für Schritt in den kommenden Jahren umzusetzen. Wenn dies nicht angestrebt werden soll, erübrigt sich das Konzept in Gänze. Der

werden, etwa 2030.

Das Mobilitätskonzept darf daher nicht als Dogma angesehen werden was erstellt, beschlossen und umzusetzen ist, sondern als Rahmen für eine zeitgemäße, funktionale, kostenorientierte Verkehrsentwicklung. Es bedarf somit immer wieder der Nachsteuerung und Feinjustierung.

Ein derartiger Hinweis der Parameterüberprüfung mit zielorientierter Bewertung fehlt dem Konzept. Konzepte, die lediglich verwaltungstechnisch abgearbeitet werden, weil sie einmal erstellt und beschlossen wurden, dienen keiner zeitgerechten Stadtentwicklung, sondern der Fehlentwicklung und Geldverschwendung.

Wir wünschen uns außerdem eine noch deutlichere Priorisierung der Zielsetzung als bisher im Konzept geschehen. Diese könnte wie folgt erfolgen:

- 1) Unabdingbare Maßnahme, die schnellstmöglich umzusetzen sind,
- 2) mittelfristige Maßnahmen, die in den nächsten 2 – 7 Jahren umgesetzt werden sollen,
- 3) wünschenswerte Maßnahmen für spätere Jahre, deren Finanzierung derzeit nicht abzusehen ist.

Zu einzelnen Zielsetzungen des Konzeptes merkt die CDU-Stadtratsfraktion Folgendes an:

A) Fußverkehr

Die Schaffung guter Rahmenbedingungen für den Fußverkehr ist in einer lebenswerten Stadt unverzichtbar. Auch angesichts des sich abzeichnenden demografischen Wandels sind die im Mobilitätskonzept verfolgten Ziele, darunter die Sicherheit für mobilitätseingeschränkte Menschen, die barrierefreie Nutzung des Gehweges und die Vermeidung eines Ausweichens auf die Fahrbahn, folgerichtig und wichtig.

Verkürzung der Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer

Die Verkürzung der Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer sollte, wo immer dies konfliktfrei möglich ist, zügig, aber moderat umgesetzt werden. Es muss vermieden werden, dass dieses Ziel mit dem Ziel der allgemeinen Erhöhung des Verkehrsflusses kollidiert, denn eine starke Zunahme an Autos, die an Ampelanlagen im Stau stehen, führt zu einer deutlichen Erhöhung der Abgaswerte und einem Anstieg des CO₂-Ausstoßes, was wiederum zu einer Verminderung der

Planungshorizont ist im Laufe der Bearbeitungsphase bereits auf 2025 ausgeweitet worden. Da alle Prognosen (auch die des FNP) darauf aufbauen, kann nicht kurz vor Schluss ein neuer Prognosehorizont eingeführt werden. Die damit verbundenen Mehrarbeiten sind weder budget- noch zeitmäßig leistbar.

Eine fortlaufende Evaluierung inkl. entsprechender Fortschreibungen bei Bedarf ist auf jeden Fall erforderlich und auch vorgesehen (vgl. Schaubild in der Kurzfassung des Moko). In der Langfassung sollten entsprechende Ausführungen ergänzt werden.

Zu diesem Aspekt gab es zahlreiche Vorschläge von unterschiedlicher Seite. Im überarbeiteten Entwurf wird eine Präzisierung und Neufassung der Prioritäten- definition und -setzung enthalten sein.

Da gemäß Stadtratsbeschluss die Zielsetzung der ÖPNV-Beschleunigung besteht (und diese auch einen wesentlichen Bestandteil des Moko bildet), besteht an den betreffenden Signalanlagen ein Zielkonflikt. Im Endeffekt werden in der Innenstadt nur einzelne Ampeln tatsächlich eine

Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer führt. Im gegenseitigen Interesse ist daher auf eine moderate Abstimmung von Ampelschaltungen zu achten. Darüber hinaus sollte überprüft werden, ob nicht an einigen Stellen Ampeln gänzlich abgeschafft werden könnten.

Zudem sollte die Einführung von sogenannten Countdown-Ampeln für Fußgänger geprüft werden, die die Sekunden bis zum Umschalten auf Rot bzw. Grün herunterzählen.

5.4.5 Organisatorische Maßnahmen

Auf S. 83 wird die Schaffung einer Fußverkehrspauschale und die Einrichtung eines Fußverkehrsbeauftragten vorgeschlagen.

Die CDU-Fraktion sieht in der Schaffung eines Fußverkehrsbeauftragten keinen Mehrwert für den Fußverkehr, da der personelle und organisatorische Aufwand, der mit der Einrichtung dieser Stelle betrieben werden müsste, Arbeitszeit der Verwaltung bindet, die man besser unmittelbar in die Planung und Umsetzung von einzelnen Maßnahmen investieren sollte.

In Freiburg, wo die Idee erstmals umgesetzt wurde, waren im Doppelhaushalt 2009/10 jeweils 300.000 Euro für Fußverkehrsmaßnahmen vorgesehen. Tatsächlich wurden diese Mittel in 2010 auf 150.000 Euro gekürzt. Auch im nächsten Doppelhaushalt wurde dieser Betrag jeweils wieder halbiert auf 75.000 Euro.

Angesichts dieser Fakten plädiert die CDU-Fraktion dafür, auf die Einrichtung einer solchen Pauschale zu verzichten. Besser wäre es, stattdessen auf Streichungen bei den Ortsteilbudgets zu verzichten, da die Ortsbeiräte die Probleme der Menschen vor Ort besser kennen und bereits viele Maßnahmen zum Wohl der Fußgänger aus ihren Mitteln finanziert haben.

umfassende Optimierung für den Fußverkehr erfahren können. (Amt 66)

Der Aspekt der Countdown-Ampeln sollte als weitere Planungsaufgabe in den Bericht mit aufgenommen werden. Zielsetzung bei der Konzeptumsetzung sollte sein, solche Standorte zu identifizieren, die auch nach einer Überprüfung hinsichtlich möglicher Optimierungen der Umflauzeiten / Steuerungsprogramme noch lange Wartezeiten und hohe Fußgängerströme aufweisen. Für diese Anlagen könnte dann im Nachgang bei Bedarf eine entsprechende Nachrüstung konkret geplant werden.

Allein die Tatsache, dass entsprechende Mittel aus dem Haushalt einer anderen Stadt herausgekürzt worden sind, rechtfertigt u.E. nicht den Verzicht auf eine grundsätzlich sinnvolle Maßnahme.

Das Problem besteht darin, dass auch das zur Planung und Umsetzung konkreter Maßnahmen vorhandene Personal zum einen durch Beschwerden / Anregungen aus der Bevölkerung und der Politik in starkem Maße zeitlich beansprucht wird und zum anderen die verbleibende Zeit komplett für die Planung größerer Maßnahmen eingesetzt werden muss. Eine Stelle, die sich explizit als Ansprechpartner für externe Wünsche und Probleme versteht und diesen dann auch gezielt nachgeht, entlastet zum einen das vorhandene Personal, so dass dessen Arbeit zügiger erledigt werden kann. Zum anderen führt dies auch zu einer Optimierung der Berücksichtigung der Bürgerinteressen und macht ein schnelleres und gezielteres Reagieren auf Missstände möglich. Dies gilt neben dem Fuß- auch für einen Radverkehrsbeauftragten, mit dem andere Städte seit Jahren sehr gute Erfahrungen machen.

Eine weitere Idee, die in diesem Zusammenhang thematisiert werden sollte, ist das Thema „Bürger-

B) Fahrradverkehr

Das Fahrrad zählt, gerade vor dem Hintergrund aktueller technologischer Innovationen (E-Bike) zu den größten Potenzialträgern auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Stadt.

Dieses Potenzial wird im Mobilitätskonzept erkannt:

„Bei hoher Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur, gutem Serviceangebot und entsprechender Wertschätzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel, ist eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal-Split möglich.“ (S. 90)

Bereits in den vergangenen Jahren wurden einige Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur getätigt, darunter auf Antrag der CDU-Fraktion die Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer zwischen 19 und 9 Uhr. Zudem sind zahlreiche zusätzliche Abstellmöglichkeiten geschaffen worden.

Die CDU-Fraktion setzt sich für eine Priorisierung der Nord-Südverbindung (R2, S. 100), vor allem im Bereich Ostallee. Hier müssen kurzfristig finanzierbare Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung umgesetzt werden. Die auf Seite 102 geforderte Entfernung der Aral-Tankstelle ist aus unserer Sicht dazu nicht notwendig.

Ausbau von kostengünstigen Radstreifen forcieren

Im Punkt 6.2.2 wird festgestellt:

„Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen wurden in den letzten Jahren beispielhaft eingeführt. Insgesamt spielt diese Führungsformen in Trier aber bislang eine untergeordnete Rolle und wurden erst in wenigen Bereichen realisiert (Roonstraße, Hohenzollernstraße, Straßburger Allee, Hunsrückstraße / Gustav-Heinemann-Straße, Luxemburger Straße, Ehranger Straße). (S. 92)

Fachverbände, darunter der ADFC, sprechen sich für einen deutlichen Ausbau von Radstreifen aus, da diese im Vergleich zu traditionellen Radwegen über mehrere Vorteile verfügen. Weniger im Freizeit-, dafür aber vor allem im Alltagsverkehr spielen sie eine sehr große Rolle. Im Folgenden zitieren wir eine Einschätzung des ADFC Trier:

„Radwege: Der klassische Radweg (StVO Z 237), angelegt als Hochbordradweg (also auf gleichem Niveau wie der Fußweg) ist in Trier leider noch immer die Regel. Er suggeriert eine nicht vorhandene Sicherheit (insbesondere an Knotenpunkten und Einmündungen), ist vom Autoverkehr schlecht einzusehen, kann nicht wie die Straße geräumt und gereinigt werden, ist in Trier oft mit schlechter Oberfläche (Wurzelaufbruch, Schlaglöchern) versehen, bei Einmündungen nicht abgesenkt und führt an Ampelanlagen zu unnötigen Zeitverlusten. Kurzum: Nicht sicher genug, unkomfortabel und zu langsam. Insbesondere bei der „Pinselösung“ auf dem Fußweg sind zudem Fußgänger die Leidtragenden.“

radwege“: Bürgerinnen und Bürger die Radwege bauen, während von der Gemeinde das Material und der Maschinenpark des Bauhofes zur Verfügung gestellt werden. Die Bauleitung obliegt dem technischen Personal der Gemeindeverwaltung.

Die Öffnungszeit der FuZo für Radfahrer beträgt den Zeitraum von 19 bis 11 Uhr.

Die Maßnahme R2 auf Seite 100 bezieht sich in keiner Weise auf die Ostallee. Dies ist die Maßnahme R5. Diese ist allerdings nur bei Entfall der Tankstelle umsetzbar.

Die grundsätzlichen Vor- und Nachteile der einzelnen Führungsformen sind bekannt. Das Problem in Trier besteht hauptsächlich in den beengten Platzverhältnissen in den meisten Straßenräumen. Diese stehen in den meisten Fällen einer „einfachen“ Radfahrstreifen- oder Schutzstreifenlösung entgegen. Wie unter 6.4.2. ausgeführt und in der Kurzfassung des Moko auch grafisch dargestellt, besteht in den meisten Fällen ein Konflikt mit dem ruhenden Kfz-Verkehr, der einer einfachen und schnellen Umsetzung im Wege steht. Zudem ist zu beachten, dass auch eine Radfahrstreifenlösung nicht zwangsläufig immer kostengünstiger und sicherer ist, als eine Radwegelösung (vgl. Loebstraße / Sicherheitsaudit). Amt 66

Radfahrstreifen: Radfahrstreifen sind für den Radverkehr reservierte Fahrspuren auf der Fahrbahn. Auch sie sind Radwege im Sinne der StVO (Z 237), d.h. dem Radverkehr allein vorbehalten. Für den Radfahrstreifen gilt Benutzungspflicht! Er hat eine Regelbreite von 1,60m und muss vom Parkverkehr freigehalten werden! Der ADFC Trier setzt sich für die vermehrte Einrichtung von Radfahrstreifen als ein kostengünstiges, schnell realisierbares Instrument zur Förderung und Sicherung des Radverkehrs ein.“

Im Mobilitätskonzept werden in Punkt 6.4.2 Straßen aufgeführt, bei denen Radstreifen oder Schutzstreifen realisiert werden können, ohne dass dafür größere Umbaumaßnahmen erforderlich sind. So kann kurzfristig eine deutliche Attraktivierung der Alltags-Radinfrastruktur ermöglicht werden.

Zur Förderung des Radverkehrs gehören für uns auch andere bauliche Maßnahmen, wie die Abschaffung von Kopfsteinpflaster (z:B. Deworastraße, Sichelstraße) Das Befahren solcher Straßen ist für das Material sehr belastenden und für den Radfahrer sehr gefährlich. Hiervon wird im Konzept nichts erwähnt.

6.4.9 Organisatorische Maßnahmen

Die Einführung einer Radverkehrspauschale und die Benennung eines Fahrradbeauftragten lehnen wir ab, da diese Maßnahmen innerhalb der Verwaltung Zeit und Geld binden, das besser für konkrete Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden sollte. Im Übrigen verweisen wir auf die Ausführungen im Bereich Fußverkehr.

C) Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr ist sicher die bedeutendste Möglichkeit, die Stadt vom Verkehr zu entlasten und gleichzeitig größtmögliche Mobilität zu garantieren. Er sollte deshalb komfortabel und bezahlbar sein. Um Letzteres zu gewährleisten muss dringend geprüft werden, ob ein Verbleib im Verkehrsverbund VRT in der jetzigen Form weiter aufrechterhalten werden kann oder ob nicht andere Alternativen gewählt werden müssen, um die Spirale der ständigen Preiserhöhungen, bedingt ÖPNV im Umland, der nicht kostendeckend betrieben werden kann, zu unterbinden.

Die weitere Optimierung des bereits guten Angebotes ist wünschenswert, liegt jedoch im Aufgaben- und Planungsbereich der Stadtwerke.

Das Regionalbahnkonzept ist eine erstrebenswerte Zukunftsvision. Zugleich ist diese Vision mit Investitionen verbunden, welche die Stadt Trier niemals allein stemmen können wird. Innerhalb des Planungszeitraums des Mobilitätskonzeptes ist nicht mit einer Umsetzung des Konzeptes zu rechnen. Nur durch eine erhebliche Förderung durch das Land Rheinland-Pfalz könnte dies gelingen, doch ist angesichts der ange-

Das Thema Fahrbahnbelag wird in den Bericht mit aufgenommen.

vgl. oben (Fußverkehrsbeauftragter usw.)

Die Stadt befindet sich derzeit in Vertragsverhandlungen mit den Partnern im VRT. In diesem Rahmen werden aktuell Gutachten erarbeitet, die der Entscheidungsfindung hinsichtlich eines Verbundverbleibs zugrunde gelegt werden sollen.

Der Stadt kommt gemäß Nahverkehrsgesetz die Rolle des Aufgabenträgers ÖPNV zu. Das bedeutet, dass die Stadt bestimmen kann und soll, wie der ÖPNV aussieht und nicht das jeweilige Verkehrsunternehmen.

Im Rahmen des Regionalbahnkonzeptes wurde bereits bezüglich des Haltepunktes Hafenstra-

spannten Haushaltslage nicht mit einer solchen Förderung zu rechnen.

Die CDU-Fraktion spricht sich aus diesen Gründen dafür aus, unter den Bedingungen des Status Quo keine weiteren Finanzmittel für zusätzliche Planungsschritte vorzusehen, bevor nicht eine klare Förderperspektive seitens der Landesregierung besteht.

D) Straßennetz und KFZ-Verkehr

Das Mobilitätskonzept ist auf eine Förderung des ÖPNV und eine Ausweitung der Fuß- und Radwege hin ausgerichtet. Im Bekenntnis zur Umweltstadt Trier begrüßt die CDU-Fraktion grundsätzlich diese Priorität.

Zugleich plädiert die CDU-Fraktion dafür, die faktischen Rahmenbedingungen zur Kenntnis zu nehmen. *„Die Anbindung der Region begünstigt in vielerlei Hinsicht die Nutzung des Pkw. Öffentliche Verkehrsmittel haben wesentliche Nachteile gegenüber parallelen Verbindungen im Kfz-Verkehr“*, heißt es auf Seite 25. Trier ist ein attraktives touristisches Ziel und eine wichtige Einkaufsdestination für die Großregion, bis nach Luxemburg und ins Saarland. Es wird nur in sehr begrenztem Maße gelingen, diese Zielgruppen, die oftmals über eine sehr schlechte ÖPNV-Anbindung verfügen, von einer Anfahrt mit dem PKW umzuleiten. Wichtig ist hier ein klares Bekenntnis zu einer für Touristen und Einheimische gut erreichbaren Innenstadt.

Die CDU-Fraktion begrüßt daher bei einem generellen Bekenntnis zur Förderung alternativer Verkehrsmittel ein Bekenntnis zur guten Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto: *„Es wird aber auch deutlich, dass zur Sicherung dieser attraktiven Innenstadt auch die Erreichbarkeit der Altstadt für den Kfz-Verkehr – insbesondere für Besucher aus der Region und Touristen – gewährleistet sein muss.“* (S. 23)

Um die Talstadt, vor allem den Alleering vom Verkehr zu entlasten, plädieren wir für die zügige Umsetzung von ergänzenden Maßnahmen im Hauptverkehrsnetz der Stadt. Hierbei sind vor allem der Moselbahndurchbruch und der Wasserwegdurchbruch von elementarer Bedeutung. Auch überregional bedeutsame Verkehrsmaßnahmen wie die Westumfahrung Trier sind von entscheidender Bedeutung, da sie die Talstadt vom Schwerlast- und Durchgangsverkehr entlasten. Aus diesem Grund fordern wir die Einstufung der entsprechenden Maßnahmen in die Priorität 1. Darunter fallen der

ße eine Rahmenvereinbarung zwischen Land, SPNV-Nord und DB AG geschlossen, die die Realisierung dieses HP weitgehend ohne finanzielle Beteiligung der Stadt ermöglicht. Auch für die Westtrasse wird im Rahmen des Regionalbahnkonzeptes / des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 derzeit ein die städtische Finanzlage berücksichtigendes Finanzierungsmodell erarbeitet. Es sprechend also keine Gründe dafür, sich im Moko von dem Projekt Regionalbahn wegen Perspektivlosigkeit zu verabschieden. Im Gegenteil: Eine aktive Befürwortung und Planung des Projektes durch die Stadt ist Grundvoraussetzung dafür, dass auch die anderen Partner das Vorhaben weiter aktiv vorantreiben.

Diese Rahmenbedingungen wurden bereits zur Kenntnis genommen, wie die zitierte Passage des Berichts beweist. Unter anderem werden daher ja gerade die Maßnahmen im Straßennetz, bei der Parkraumbewirtschaftung und im Bereich P&R vorgeschlagen.

Das entspricht vom Grundsatz her auch der Prioritätensetzung im Moko-Entwurf. Allerdings ist es müßig, sämtliche wichtige Maßnahmen mit der Priorität 1 zu belegen. Durch die Einstufung des Wasserwegdurchbruchs und der Metternichstraße in Priorität 2 soll nur ausgesagt werden, dass mit dem Moselbahndurchbruch be-

Ausbau der Metternichstraße (derzeit Priorität 2), Nordtangente (Wasserwegdurchbruch, derzeit Priorität 2). Vor allem der Moselbahndurchbruch ist von entscheidender strategischer Bedeutung für die Verkehrsplanung, weshalb er die höchste Priorität erhalten muss. Diese Maßnahme darf nicht erst langfristig, sondern muss mittelfristig realisiert werden.

Tangente

Auf S. 266 heißt es:

„Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Gewinnung von Flächen für den Umweltverbund am Alleenring soll ein erweiterter Tangentenring hergestellt werden, der den bisher über Nordallee und Südallee verlaufenden Durchgangsverkehr der Kernstadt aufnimmt.“

Wir begrüßen diesen Vorschlag grundsätzlich, weisen aber auf die Notwendigkeit hin, dass geeignete organisatorische Maßnahmen ergriffen werden müssen, um vor allem im Bereich Heiligkreuz die Belastung durch den zunehmenden Verkehr zu minimieren.

Umwelttrassen auf dem Alleenring

Ein Kernelement der Straßenverkehrsplanung ist die Einrichtung von Umwelttrassen, die dem ÖPNV und Radfahrern vorbehalten sind. Dadurch soll eine Verlagerung des Verkehrs erfolgen, der im Wesentlichen aus dem Alleenring herausgenommen werden soll.

Dieses Konzept lehnen wir in der bestehenden Form ab. Die Einführung von Umweltspuren im Alleenbereich ist für uns allenfalls dann zu diskutieren, wenn alternative Verkehrsführungen wie der Moselbahndurchbruch fertig gestellt sind.

Tempo-30-Zonen

Die CDU-Fraktion hat sich intensiv mit der Errichtung von Tempo-30-Zonen beschäftigt. Es gibt Argumente für und gegen eine solche Temporeduzierung im Innenstadtbereich.

Eine Annahme ist, dass es tagsüber ohnehin nicht möglich sei, schneller auf den Trierer Straßen zu fahren. Und nachts entstünden Lärmbelastigungen vor allem durch jene Fahrer, die sich eh nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Eine andere Annahme ist, dass eine Reduzierung auf Tempo 30 zu einer Verminderung der Grundgeschwindigkeit vieler Autofahrer führen werde.

Die CDU-Fraktion sieht in der Frage der Tempo-30-Zonen noch Beratungsbedarf. Zum einen sind Fragen der (oft nicht vorhandenen) Überwachung der Geschwindigkeit zu klären, zum anderen sollten die Ortsbeiräte als Vertreter der Interessen von Anwohnern noch stärker in die Diskussion und Ent-

gonnen wird. Da nicht alle Maßnahmen gleichzeitig realisierbar sind, können andere wichtige Maßnahmen zwangsläufig erst im Anschluss realisiert werden.

Jede Maßnahme, die potenziell zu Verkehrszunahmen in einem bestimmten Straßenabschnitt führt, ist natürlich mit geeigneten flankierenden Maßnahmen zu versehen. Im Rahmen der Zielprognose wird ermittelt werden, wie stark die Auswirkungen in diesem Bereich tatsächlich sein werden. (R+T)

Dies ist auch genauso vorgesehen. Umweltpuren sind nur dann umsetzbar, wenn das MIV-Verkehrsaufkommen im betroffenen Straßenabschnitt dies zulässt.

Geschätzte 90% aller Wohnstraßen verfügen in Trier bereits über eine Geschwindigkeitsbeschränkung (T30 oder Verkehrsberuhigter Bereich). Außer einigen Ergänzungen dieser Zonen insb. in der Innenstadt geht es beim Thema Tempo 30 vor allem um den Aspekt des Lärmschutzes auf Hauptverkehrsstraßen. Die entsprechenden Straßenzüge wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung identifiziert. Die Umsetzung wird derzeit in einem Landesmodellversuch im Bereich der Saarstraße vorbereitet und ausgewertet. Anschließend wird über

scheidungsfindung eingebunden werden. Zudem sollte darüber nachgedacht werden, in besonders lärmgeplagten Straßenbereichen nicht nur eine reine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit umzusetzen, sondern durch geeignete bauliche Maßnahmen eine wirksame Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit zu erzielen.

Die Einführung von flächendeckenden nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 wurde jüngst in Hessen gestoppt, da es aus Sicht des Verkehrsministeriums rechtlich nicht zulässig sei. Dies müsste vom Rechtsamt überprüft werden. Zudem wurde seitens der Verwaltung in einem konkreten Fall (Mariahof) argumentiert, dass eine solche Reduzierung zu Verzögerungen im Busnetz führen werde. Die CDU-Fraktion steht daher einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung an Hauptverkehrsstraßen wie dem Alleenring ablehnend gegenüber.

Umweltzonen

Für die Einrichtung von Umweltzonen sehen wir keinen Bedarf, da die Schadstoffbelastung in Trier nicht so hoch ist, um eine solche Maßnahme zu gewährleisten.

Verbindung B 268 Konz-Roscheid

Die CDU-Fraktion steht der Maßnahme sehr skeptisch gegenüber, da wir durch eine solche Verbindungsstraße ein stark erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Pellingener Straße befürchten. Hierbei gilt es zu bedenken, dass auf der bereits jetzt stark befahrenen Straße in den kommenden Jahren durch neue Wohngebiete wie beispielsweise Castelnau ohnehin eine weitere Zunahme des Verkehrs auftreten wird. Daher plädieren wir für eine Streichung der Maßnahme aus dem Mobilitätskonzept.

Kreuzungen

Das Mobilitätskonzept sieht vor, dass im Kreuzungsverkehr in Trier die Signalanlagen weiter ausgebaut werden sollen. Das Mobilitätskonzept hat es leider verabsäumt, alternativ zur Signalanlageneinrichtung die erheblich weniger belastende, kostengünstigere, optisch gefälligere und verkehrsberuhigendere Variante Kreisverkehr untersucht und dargestellt. Der Kreisverkehr wird in dem Konzept schlichtweg negiert! Kreisanlagen, zur Pflege den Gärtnereien zur Betriebsdarstellung und Eigenwerbung anvertraut, verschönern nicht nur das Stadtbild, sondern entlasten auch die Stadt von zusätzlichen Nutzungskosten. Anleihen und Erfahrungen könnten schnell gewonnen werden, wenn man den Blick über den Zaun wagen würde.

Die CDU Stadtratsfraktion fordert daher, diesen Aspekt intensiver zu prüfen.

die weitere Umsetzung zu beraten sein. Um die Einhaltung der Beschränkungen zu gewährleisten sind zum einen bauliche Maßnahmen als auch die Übernahme der Überwachung des fließenden Verkehrs in städtische Hand erforderlich (vgl. Stadtratsbeschluss hierzu). Die Ausführungen im Bericht werden entsprechend ergänzt. (Nina)

Die Einführung von Umweltzonen wird im Moko nicht vorgeschlagen. Sie ist aufgrund der aktuellen Messwerte auch nicht erforderlich.

Ob eine solche Verbindung als reine Bustrasse sinnvoll umsetzbar ist, wird derzeit von SWT geprüft. Eine Anbindung in Form einer Straße für alle Kfz wird verwaltungs- / gutachterseitig explizit nicht zur Umsetzung vorgeschlagen.

Anmerkung: Wortgleiche Stellungnahme wie die eines Bürgers vom 05.09.2012

Es wird im Moko mitnichten der signalgeregelt Knotenpunkt als zu bevorzugende Lösung propagiert. Im Gegenteil: Nicht unbedingt benötigte Ampeln sollen aus Sicht der Verwaltung sogar entfallen oder nur temporär betrieben werden. Bei jedem Um- oder Neubau eines Knotenpunktes wird standardmäßig verwaltungsseitig zunächst die geeignete Knotenpunktform ermittelt. Hierbei wird ergebnisoffen auch der Kreisverkehrsplatz mit untersucht. In vielen Fällen – gerade in der Innenstadt – sprechen aber in der Regel zahlreiche Faktoren gegen einen KVP (z.B. Busbeschleuni-

E) Parkraum

Die CDU-Fraktion bekennt sich zu dem jüngst verabschiedeten Parkraumkonzept der Stadt Trier. In den nächsten Monaten sollte eine Überprüfung der möglichen Stärken und Schwächen dieses Konzeptes erfolgen. Die CDU-Fraktion sieht in einzelnen Fällen weiteren Beratungsbedarf und zieht es in Erwägung, in einigen wenigen zur Fußgängerzone peripheren Straßen, die sich nicht in unmittelbarer Nähe der Parkhäuser befinden, die geltende Parkzeitbegrenzung von maximal 30 auf 60 Minuten zu erhöhen.

Die angeregte Bewirtschaftung von Motorradstellplätzen und eine zusätzliche Parkraumbewirtschaftung an Sonn- und Feiertagen lehnen wir ab, da angesichts bereits erfolgter deutlicher Ausweitung von Parkzeiten und der Erhöhung der Gebühren diese zusätzlichen Maßnahmen bei geringen Einnahmensteigerungen vor allem große Widerstände mit sich bringen werden.

Die im Mobilitätskonzept vorgesehenen weiteren Einschränkungen des Parkraums sehen wir skeptisch. Eine Reduzierung des Parkraums mit Aufgabe von Stellplätzen ist jeweils einer genauen Einzelfallprüfung zu unterziehen und ist nur dann verantwortbar, wenn ausreichender Ersatz zur Verfügung steht. Das ist vor allem in Wohngebieten derzeit aber nicht der Fall, wo bereits heute ein Mangel an Bewohnerparkplätzen mit entsprechendem Parksuchverkehr existiert. In diesem Zusammenhang sollte im Mobilitätskonzept erörtert werden, ob angesichts der angestrebten Reduzierung von Parkraum im Straßenbereich mittelfristig die Notwendigkeit für ein weiteres Parkhaus besteht.

F) Überwachung

Außer bei der Luftreinhaltung wird in dem Mobilitätskonzept 2025 keinerlei Aussage zur Überwachung der Einhaltung der Maßnahmen nach Inbetriebnahme gemacht. Bei der Überwachung ist nicht nur an Personal zu denken, sondern vor allem an technische Einrichtungen zur Erfassung bis hin zur Dokumentation. Was nicht überwacht wird, und zwar ständig, zumindest aber unregelmäßig periodisch, kann nicht funktionieren.

Diese Aussage wird täglich dadurch bestätigt, dass Verkehrszeichen oder Lichtzeichenanlagen von vielen Verkehrsteilnehmern, einschließlich Linienbusfahrer, aber am krassesten von Radfahrern ungestraft ignoriert werden. In einem Mobilitätskonzept muss daher auch eine umfassende, klare Aussage zur Überwachung der Einhaltung der Regeln verankert sein. Wenn schon aufwendige Verkehrsleitsysteme in das Konzept einbezogen werden, warum wird dann keine Aussage über mögliche optronische, elektroni-

gung, Radfahrerführung, Fußgängerquerungen, asymmetrische Verkehrsbeziehungen, Platzverhältnisse usw.)

Über die Anpassung in Einzelfällen ist nach einer ausreichenden Beobachtungsphase außerhalb des Moko zu entscheiden.

Für zahlreiche Bereiche bedarf es Einzelfallprüfungen, ob das Straßenrandparken beibehalten oder aber Flächen für Fuß- und Radverkehr geschaffen werden sollen.

In diesem Zusammenhang wird vor allem der Bedarf an Quartiersparkplätzen / -garagen gesehen. Es wird geprüft, ob die diesbezüglichen Ausführungen im Bericht ergänzt werden können. (R+T / Amt 66: Stellplatzsatzung?)

Im Ablaufdiagramm des gesamten Moko ist auch die Überwachung / Evaluierung mit enthalten. Textliche Ausführungen zu diesem zweifelsohne sehr wichtigen Thema werden noch ergänzt. Auf den aktuellen Stadtratsbeschluss wird Bezug genommen.

Bislang wurde dies im Moko nicht thematisiert, da der Stadtrat gerade erst vor zwei Jahren die Übertragung der Geschwindigkeitsüberwachung in städtische Zuständigkeit abgelehnt hatte. Da sich diesbezüglich offensichtlich ein Bewusstseinswandel einge-

<p>sche oder andere technische Überwachungsmaßnahmen, ergänzt durch Überwachung durch Ordnungspersonal getroffen? Dies gilt umso mehr, da die Stadt nach einem Ratsbeschluss jetzt auch die Geschwindigkeitsüberwachung selbst durchführen will.</p>	<p>stellt hat, wird dieser Aspekt – der verfassenseitig auch so gesehen wird – in das Moko aufgenommen.</p>
--	---

Anlagen:

- Rückfragen zu diesem Dokument der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Maßnahmenliste (Vorschlag) Fraktion Bündnis 90/Die Grünen



Mobilitätskonzept 2025

Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren

1. Stellungnahmen der Stadtratsfraktionen

Stellungnahme	Kommentar Verwaltung
SPD-Fraktion (19.06.2012)	
<p>1. Fassung des Mobilitätskonzeptes</p> <p>Die SPD-Stadtratsfraktion sieht in dem vorgelegten Schlussbericht zum Mobilitätskonzept mit dem Kartenteil eine gute Grundlage für die weiteren Beratungen. In den vorgelegten Unterlagen sind alle wesentlichen Aspekte aufgearbeitet. Allerdings ist sie der Auffassung, dass für eine Beschlussfassung im Stadtrat die wesentlichen Aussagen durch die Verwaltung in einer Vorlage zusammengefasst werden müssen, damit für den Stadtrat und die Öffentlichkeit klar wird, was beschlossen werden soll. Diese Zusammenfassung ist dann das zu beschließende Mobilitätskonzept 2025. Die bisher vorgelegten Teile Schlussbericht und Kartenteil sind (unverändert gegenüber der jetzigen Fassung) dann <u>Anlagen</u> zum Mobilitätskonzept.</p> <p>Dazu wird folgender Vorschlag unterbreitet: Bestandteil eines Beschlusses zum Mobilitätskonzept (mit jeweils unterschiedlichem Beschlusstenor) sollten folgende Teile sein:</p> <div style="background-color: #e0e0e0; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>A. Handlungsziele des Mobilitätskonzeptes 2025</p> <p>(aus Kapitel 4.3 (S. 55 bis 61) des Schlussberichtes Bereiche (1) bis (7) mit den entsprechenden Zielen)</p> <p><i>Beschlussvorschlag:</i> Die hier formulierten Aussagen sind verbindliche Ziele des Mobilitätskonzeptes 2025.</p> </div> <div style="background-color: #e0e0e0; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>B. Schlüsselmaßnahmen im Handlungskonzept</p> <p>Fußverkehr (F1 bis F6) Radverkehr (R1 bis R21) Öffentlicher Verkehr (Ö1 bis Ö20)</p> </div>	<p>zu 1.:</p> <p>In Kapitel 14 des Moko-Berichts sind alle Maßnahmen zusammengefasst und bewertet. Das Kapitel stellt somit eine kompakte Übersicht dar. Zudem bietet die Kurzfassung für die Bürgerbeteiligung eine weitere Zusammenfassung der wichtigsten Ziele und Kernmaßnahmen. Auf der Basis dieser kompakten Übersichten wird auch die letzte Beschlussvorlage formuliert werden.</p> <p>Die von der SPD-Fraktion vorgeschlagene und in der linken Spalte im folgenden dargestellten Fokussierung der Beschlussfassung zum Moko auf wesentliche Kernelemente wird verwaltungsseitig begrüßt. Die Beschlussvorlage wird eine entsprechende Reduzierung der Inhalte auf die wichtigsten Kerninhalte enthalten. Der Gesamtbericht wird als Anlage beigefügt. Die Beschlussvorlage wird auf Basis der in der Stellungnahme vorgeschlagenen Kerninhalte sowie der verwaltungsseitig bereits erarbeiteten Kurzfassung formuliert werden.</p>

Straßennetz / Kfz-Verkehr (S1 bis S21)
Tourismusverkehr (T1-T4)

Für die Beschlussvorlage teilweise noch komprimierter formulieren bzw. Querverweise etc. weglassen.

Gegebenenfalls müssten für die Kapitel Verkehrsbeeinflussung, Immissionsschutzplanung, Wirtschaftsverkehr vergleichbar wie bei den anderen Kapiteln noch Schlüsselmaßnahmen auf der Grundlage des vorliegenden Berichtes formuliert werden.

Beschlussvorschlag: Die Schlüsselmaßnahmen sind Grundlage für das Handlungskonzept. Der Stadtrat beschließt diese (vorbehaltlich der Einzeldiskussion) als Bestandteil des Mobilitätskonzeptes.

C. Maßnahmenübersicht

Die Maßnahmenliste (S. 270 bis 276) soll in der dann (aus-)diskutierten Form Bestandteil des zu beschließenden Mobilitätskonzeptes sein. Dabei sind die Prioritäten Grundlage für die Umsetzung des Konzeptes und Grundlage für die jeweiligen Haushaltsberatungen.

Die Prioritäten sollten wie folgt gestuft sein:
Priorität 1 angestrebter Umsetzungszeitraum 2012-2016 (darin sollten auch die möglichen Maßnahmen für den Doppelhaushalt 2013/2014 enthalten sein)
Priorität 2 angestrebter Umsetzungszeitraum 2017-2020
Priorität 3 angestrebter Umsetzungszeitraum 2020-2025
Priorität (4) nach 2025

Erläuterungen dazu stellen die Kapitel 14.1 bis 14.4 Integriertes Handlungskonzept (S. 258 bis 269) dar.

Beschlussvorschlag: Maßnahmenliste mit den darin enthaltenen Prioritäten ist Grundlage für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und ebenfalls Beratungsgrundlage für die jeweiligen Haushaltsberatungen. Diese Maßnahmenliste ist ebenfalls Grundlage für eine dreijährliche Berichterstattung zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes; erstmals zur Beratung des Haushaltsplanes 2016.

D. Bestandteil des Beschlusses zum Mobilitätskonzept 2025 sind die Karten (Abb.)

5.9 Zielnetz / Wegenetz Altstadt
6.2 Zielnetz Radverkehr
7.8 Zielnetz Bus- und Schienenverkehr
8.6 Zielnetz Straßenverkehr 2025 (bzw. Karte 14.8)
11.3 Zielnetz Straße und Schiene (Güterverkehr)

Nach Möglichkeit werden auch in diesen Bereichen entsprechende Schlüsselmaßnahmen formuliert.

Kommentar [Unbekannt1]: Wer entscheidet, ob es die Möglichkeit gibt, und wann steht dies fest?

Kommentar [kw2]: Hierbei handelt es sich überwiegend um Themenfelder, die nicht im engeren Sinne Schlüsselmaßnahmen darstellen, also keine Maßnahmen sind, die Voraussetzung für weitere Maßnahmen sind. Dies wird aber noch einmal überprüft. Ggf. wird ein entsprechender Vorschlag zu Schlüsselmaßnahmen aus diesen Bereichen verwaltungsseitig in die überarbeitete Fassung des Moko aufgenommen werden.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzprobleme auf allen Ebenen wurde auf eine Prioritätenreihung mit starren Zeitvorgaben verzichtet. Statt dessen wurde in der Kurzfassung eine Unterscheidung in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen vorgesehen, deren Umsetzungshorizont sich grob an den Jahren 2015, 2020 und 2025 orientiert. Hinzu kommen Maßnahmen, die erst nach 2025 angegangen oder erneut geprüft werden sollen.

Kommentar [Unbekannt3]: Wir folgen dem SPD-Vorschlag. → Antrag, falls Verwaltung dies nicht in Text übernimmt

Kommentar [kw4]: Wenn mehrheitlich gewünscht, können wir auch die genannten Zeiträume in den Text übernehmen. Unsere Ansicht dazu haben wir ja bekannt gegeben. Es bleibt abzuwarten, wie sich die noch ausstehenden Fraktionen dazu positionieren.

Beschlussvorschlag: Bei allen räumlichen Planungen ist jeweils zu überprüfen, inwieweit die Zielaussagen zu den verschiedenen Netzen berührt sind und welche Konsequenzen die geplanten räumlichen Maßnahmen für die Umsetzung des Zielnetzes haben. Das Ergebnis dieser Prüfung ist Bestandteil der jeweiligen Beschlussvorlagen des Stadtrates.

2. Verfahren und Öffentlichkeitsarbeit

Nach dem Vorliegen des Schlussberichtes und des Kartenteils muss nach Auffassung der SPD-Stadtratsfraktion unmittelbar eine Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen, um in dem angestrebten Zeitrahmen zu einer Beschlussfassung zu gelangen. Unabhängig von der punktuellen Vorabberichterstattung in der Presse (siehe dazu TV-Bericht zu Moselbahndurchbruch und Wasserwegdurchbruch) halten wir es für erforderlich mit dem Mittel der Rathauszeitung (und dem Internetauftritt der Stadt Trier) an die Öffentlichkeit zu gehen – auch mit dem Hinweis, dass diese Fassung jetzt vom Stadtrat noch nicht beschlossen, eine Diskussionsgrundlage darstellt. So könnten jeweils in der RaZ ganzseitig in einer Folge die jeweiligen Zielnetze dargestellt und auf der gegenüberliegenden Seite (einer Doppelseite) die Erläuterungen dazu erfolgen. Ergänzend könnten dann dort die Verweise auf die ausführliche Unterlage im Internet stehen.

Diese Maßnahme sollte unmittelbar und kurzfristig unabhängig von weiteren Schritten der Öffentlichkeitsarbeit umgesetzt werden.

3. Stellungnahme zu einzelnen (inhaltlichen) Aussagen des Mobilitätskonzeptes 2025

Vorbemerkung:

Für die Gesamtverkehrsnachfrage 2025 = Zielprognose 2025 ist die Flächennutzung 2025, d.h. der künftige FNP, die Grundlage. Auf Seite 33 ist zu lesen, "diese wird noch ergänzt", ist also bisher noch kein Inhalt des Grundlagenberichts. Die für 2025 verwendeten Strukturdaten (S. 44, Abs. 3.5.2) sind die Basis dieser künftigen Gesamtverkehrsnachfrage. Diese Gesamtnachfrage verteilt sich je nach angebotenen Netzen auf IV, ÖV, Rad- und Fußnetz. Ab hier müsste das Konzept verschiedene Einzeltabellen aufweisen, um darzustellen, welchen Effekt welche Maßnahme hat.

3.1 Straßennetz – Hauptverkehrsstraßen

- Grundlage für alle Veränderungen im Straßennetz ist der im Kartenteil 8.6 dargestellte neue sogenannte äußere Ring. (Wasserweg- und Moselbahngeländedurchbruch,

zu 2.:

Diese Anregung wurde bereits aufgegriffen und die Kurzfassung in der Rathaus Zeitung und der Gesamtbericht im Internet veröffentlicht. Ein öffentlicher Erörterungstermin findet am 23.08. statt.

zu 3.:

Die Wirkungen von Maßnahmenbündeln wurden im Rahmen der Erarbeitungsphase über die Szenariendiskussion nachgewiesen. Die Effekte einzelner Maßnahmen wurden im Rahmen der Arbeitskreissitzungen dargestellt und diskutiert und bilden eine wesentliche Grundlage für die Bewertung / Priorisierung der einzelnen Maßnahmen. In wie fern es sinnvoll ist, die entsprechenden Ergebnisse tabellarisch in den Schlussbericht aufzunehmen, wird geprüft. Darüber hinaus wird noch eine Zielprognose erstellt, die die Wirkungen der Gesamtheit der vorgeschlagenen Maßnahmen darstellt.

zu 3.1.:

Kommentar [Unbekannt5]: Wann sehen wir die Zielprognose?

Kommentar [kw6]: Die Zielprognose wird in den nächsten Wochen erarbeitet und wird in der überarbeiteten Fassung des Moko enthalten sein. Diese wird mit ausreichend Vorlauf vor der Sitzung des DAIV, in der die Beschlussfassung erfolgen soll zur Verfügung gestellt.

Ostallee, Kaiserthermenkreisel, Metzger Allee, Straßburger Allee, Aulstraße, KA-Brücke)

- Durch diese neue Hauptverkehrsachse soll erreicht werden, dass es innerhalb dieses Ringes zu einer deutlichen Verringerung des Individualverkehrs kommt und somit die darin befindlichen Quartiere einer neuen Entwicklung zugeführt werden können. Durch eine flächendeckende Temporeduzierung erfolgt darüber hinaus durch die Beruhigung eine Aufwertung der Straßenzüge und somit eine Verbesserung des ÖPNV-, Radverkehr- und Fußgängeretzes.
- Im Grundsatz wird dieser Vorschlag von der SPD-Stadtratsfraktion begrüßt. Allerdings wird im Konzept immer wieder davon gesprochen, dass eine Wirksamkeit nur erreicht würde, wenn der Ring voll realisiert würde. Zahlenmaterial hierzu (Verkehrsbelastungen für die verschiedenen Varianten des Zielnetzes in der Darstellung vergleichbar mit Karte 3.6) fehlt aber leider völlig und wäre dringend nachzuliefern.

Die SPD-Stadtratsfraktion interessiert daher insbesondere folgende Fragen zu dem neuen Ring:

- o Welche Auswirkungen Bedeutung haben die gestrichelten Optionen für den Erfolg des gesamten Ringnetzes?
- o Welche Entlastungen bekommt das gesamte Verkehrsnetz durch den neuen Ring konkret, wenn die gestrichelten Optionen nicht realisiert werden würden?
- o Welche Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsnetz hat das neue Ringnetz 2025 bezüglich der Be-/ Entlastungen konkret?
- o Wie sehen die Zahlen aus, wenn der Wasserwegdurchbruch nicht käme?
- o Wie sehen die Zahlen aus, wenn der Autobahnanschluss Metternichstraße bzw. Ruwerer Straße nicht käme?
- o In welcher konkreten Zeitabfolge plant die Verwaltung die Realisierung der einzeln notwendigen Schritte, um den neuen Ring bis 2025 zu realisieren?

Die SPD-Stadtratsfraktion ist der Auffassung, dass folgende Teile des Zielnetzes (nach 2025) nicht mehr verfolgt werden sollen und auch nicht Bestandteil des Zielnetzes sein sollen:

- S 22 KA-Brücke – Tiergarten
- S 23 B 51 (B 268) Feyen – Arnulfstraße (eigentlich Aulstraße)
- S 6 c Nordbrücke Stadion
- S 10 (unter Ausbau Bitburger Straße) Weißhauswald-tunnel

Die Wirkungen einzelner Teilabschnitte des neuen Tangentenrings wurden in der 4. AK-Sitzung (18.05.2011) dargestellt und diskutiert, die Wirkungen des gesamten Tangentenrings sowie eines Planfalls Tangentenring + Zulaufstrecken wurden in der 7. Sitzung (7. Dezember) dargestellt. Es wird daher auf die entsprechenden Unterlagen verwiesen, die den Teilnehmern zuvor übersandt wurden. Eine Aufnahme sämtlicher dieser Umlegungen in den Schlussbericht würde den Umfang sprengen. Neben dem Schlussbericht werden aber auch sämtliche sonstigen Unterlagen aus den Arbeitskreisen bzw. zu Teilkonzepten als Anlagen Teil des Gesamtprojektes Mobilitätskonzept bleiben und stehen allen Interessierten zu Einsicht bereit.

Die Wirksamkeit des gesamten Rings wird – sofern dieser nach Abschluss der Beteiligungsphase vollständig in das Mobilitätskonzept übernommen wird – in der Zielprognose dargestellt werden. Die entsprechenden Ergebnisse werden in den Schlussbericht integriert.

Bis auf Maßnahme S6c sind diese Vorschläge bereits im Zielnetz und in der Kurzfassung nicht mehr enthalten. Die Nordbrücke am Standort Stadion hat den Vorteil, dass sie unmittelbar an den Tangentenring anschließt und daher verkehrlich besonders wirksam ist. Sie soll daher vorerst als Option

3.2 ÖPNV – Nahverkehr

- Die Regionalbahn spielt ebenfalls für den Ausbau des im Modal Split beschlossenen ÖPNV-Anteils und zur Entlastung der Straßen eine zentrale Rolle im Konzept. Leider lässt sich inhaltlich nicht viel Konkretes finden, wie genau die Regionalbahn zur Entlastung auf der Straße beiträgt und in welchen konkreten Abschnitten die Errichtung aller Haltepunkte bis 2025, wie im Konzept vorgesehen (**siehe auch Kartenteil 7.7**), möglich gemacht wird.
 - o Wie sehen die Prioritäten bei den 11 Haltepunkten der Regionalbahn aus?
 - o Sieht die Verwaltung es als realistisch an, dass – wie im Konzept vorgesehen – alle Haltepunkte bis 2025 stehen?
 - o Unter welchen Bedingungen wäre diese Annahme realisierbar?
 - o Welche zeitlich konkrete Verortung wird im Maßnahmenkatalog vorgesehen?
 - o Es fehlen Aussagen zu den Prioritäten der Haltepunkte Weststrecke.

3.3 Petrisberg-Aufstieg – Alternative

- Der Petrisbergaufstieg wird aktuell, aufgrund der nicht realisierten Rahmenbedingungen wie Regionalbahnausbau, in der Umsetzung nicht weiter verfolgt und nur als Option erhalten. Gleichzeitig wird in dem Konzept deutlich, dass ein Ausbau des Busangebotes notwendig erachtet wird, um auch gerade die beiden Talstraßen (Avelsbacher Straße / Olewiger Straße) vom MIV zu entlasten. Im übrigen Netz kann durch konsequenten Ausbau der Busbeschleunigung einiges zum Positiven erreicht werden.

für weitere Untersuchungen zur Nordbrücke beibehalten werden

zu 3.2:

Auf der Basis des entsprechenden Gutachtens hat der Stadtrat 2006 folgende Reihenfolge der Haltepunkte auf der Oststrecke beschlossen: TR-Nord – Mäusheckerweg – Kaiserthermen – St. Matthias – St. Medard – Kürenz. Zwischenzeitlich wurde durch eine entsprechende Potenzialermittlung ermittelt, dass der HP Mäusheckerweg sinnvollerweise etwas nach Norden verschoben werden müsste und somit im Bereich der Hafestraße liegt. Da zwischenzeitlich seitens des Landes / des SPNV-Nord die Priorität auf die Reaktivierung der Westtrasse gelegt wird, spielt der Haltepunkt Hafestraße eine besondere Rolle, da dieser sowohl für die West- als auch die Osttrasse eine wichtige Rolle spielt. Zu diesem HP laufen bereits die konkreten Planungen. Daher ist diesem HP nun die oberste Priorität beizumessen. Die anderen folgen wie oben genannt. Entsprechende Aussagen werden ergänzt. Bezüglich der Westtrasse wird derzeit im Auftrag des ZV SPNV-Nord eine Potenzial- und Machbarkeitsstudie erarbeitet, welche eine Prioritätenreihung beinhalten wird. Bevor hier keine Ergebnisse vorliegen, ist eine Priorisierung nicht sinnvoll. Die Wirkung der regionalen SPNV-Maßnahmen wurde im Rahmen der Einzelgutachten ermittelt. Im Moko wurden die als sinnvoll bewerteten Maßnahmen nachrichtlich übernommen. In vereinfachter Form werden die Maßnahmen in der Zielprognose abgebildet.

zu 3.3.:

Die Verwaltung befindet sich derzeit zusammen mit SWT in den inhaltlichen Abstimmungen zur konkreten Aufgabenstellung einer Untersuchung zur Beschleunigung und Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Höhenstadtteile, die zeitnah vergeben werden soll, um die aufgeworfenen Fragen zu

Kommentar [Unbekannt7]: Antrag: Nordbrücke streichen

Kommentar [kw8]: Die Nordbrücke am Standort Verteilerkreis soll aus Verwaltungssicht auf jeden Fall als Bundesmaßnahme im Moko enthalten bleiben.

Kommentar [Unbekannt9]: Wird dieser Teil dann aktualisiert, wenn Ergebnisse vorliegen? Dann sollte dies im Moko auch jetzt entsprechend zu lesen sein.

Kommentar [kw10]: Das Moko wird wie jeder andere Rahmenplan auch, stetig der Aktualisierung und Fortschreibung unterliegen. Ein praktikabler Weg könnte darin bestehen, mit der jeweiligen Kenntnisnahme bzw. Beschlussfassung zu konkretisierenden Planungen (wie z.B. der genannten Potenzialstudie zur Westtrasse) auch einen Passus zu beschließen, der den jeweiligen Sachverhalt auch als Fortschreibung des Moko deklariert.

Kommentar [Unbekannt11]: Dieser komplette Abschnitt von Die bis darstellen sollte dann auch so im Moko zu lesen sein.

Kommentar [kw12]: Der Text wird ins Moko übernommen.

<ul style="list-style-type: none"> ○ Wie sieht konkret die Leistungsfähigkeit von Schnellbuslinien aus? ○ Welche konkreten Schritte werden in der Busbeschleunigung zu welchen Zeiten abgearbeitet? ○ Wird Gegenstand der geplanten Untersuchung das Gesamtsystem (Straße – Ausstattung – Fahrzeuge) sein? <p>3.4 Radwegenetz</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Radwegenetz (Baustein Radverkehr) bedarf dringend eines schnelleren Ausbaus in Trier. Hierzu sieht das Konzept einige konkrete Maßnahmen vor. (Kartenteil 6.2) <ul style="list-style-type: none"> ○ Welche konkreten Mittelbereitstellungen und Zeitpläne werden für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen vorgesehen? Bitte um Vorlage eines konkreten Maßnahmenkatalogs Fahrradkonzept mit Prioritäten und möglichen Realisierungszeiträumen! Eine Abstimmung der Schlüsselmaßnahmen R 1 bis R 21 mit der Maßnahmenliste ist erforderlich. ○ Was wird konkret aus diesem Konzept im Doppelhaushalt 2013/2014 umgesetzt? <p>3.5 Fußverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Fußverkehr kann durch die Realisierung des neuen Ringnetzes aber auch durch kleine Maßnahmen schnell weiter optimiert werden, ohne große Kosten zu verursachen. Jedoch sind auch zwei Großinvestitionen im Kar- 	<p>klären. Die Ergebnisse werden dann in einer Konkretisierung der Zielsetzungen und Maßnahmenvorschläge des Moko darstellen.</p> <p>zu 3.4:</p> <p>Im Jahre 2010 wurde das „Teilkonzept Radverkehr“ im Entwurf fertig gestellt, jedoch noch nicht beschlossen, um die Inhalte zunächst mit den sonstigen Zielen des Moko abstimmen zu können. Dennoch wurden bereits einige Maßnahmen aus dem Teilkonzept umgesetzt (z.B. Radabstellanlagen, Radweg Herzogenbuscher Straße und Spitzmühle, Öffnung von Einbahnstraßen und der Fußgängerzone usw.) und weitere geplante Maßnahmen orientieren sich hieran. Das Radverkehrskonzept enthält einen fertig ausgearbeiteten detaillierten Maßnahmenkatalog inklusive Prioritätenreihung. Im Nachgang zur Beschlussfassung zum übergeordneten Moko wird dieser Katalog entsprechend anzupassen sein. Im Haushalt 2013/14 sind der Ausbau der Walramsneustraße und des Nikolaus-Kochplatzes im Rahmen der Innenstadtwesttrasse, der Ausbau der Zurmaiener Straße, der Loebstraße, der Aulstraße und der B 422 in Ehrang (jeweils mit Radverkehrsanlagen), der Neubau des Moselbahndurchbruchs sowie die Verlängerung des Ruwer-Hochwald-Radwegs bis zum ehemaligen Bahnübergang vorgesehen. Zudem steht noch die für 2012 vorgesehene Maßnahme Umbau Treviris aus, die einen besonders zentralen Baustein zur Umsetzung der Radverkehrsführung in der Innenstadt darstellt. Darüber hinaus gibt es noch einen weiteren Ansatz für weitere Radverkehrsmaßnahmen in Höhe von 80.000 Euro.</p> <p>Zu 3.5</p>
---	--

<p>tenteil 5.9 vorgesehen, die wichtige Verbindungen darstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - o Was soll konkret bis 2025 umgesetzt werden? o Wie sieht die Abwägung zwischen dem Großprojekt Moselsteg und der Querung Hauptbahnhof aus? Welche Maßnahme hält die Verwaltung für prioritär? Wann wären sie realisierbar? 	<p>Bei entsprechender Finanzierbarkeit sollten nach Möglichkeit beide Maßnahmen bis 2025 realisiert werden. Nach Einschätzung der Verwaltung der südliche Moselsteg eher nachrangig. Eine Potenzialermittlung würde bei der Priorisierung helfen, ist aber nicht Bestandteil des Moko.</p>
<p>Bündnis90/die Grünen-Fraktion</p> <p>Allgemeine Fragen oder kapitelübergreifend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wurde die Nachtspernung für den LKW-Verkehr geprüft? - Wie viele Anwohner, die ein Anrecht auf einen Anwohnerparkausweis haben, nutzen ihn auch? - Gendermainstreaming kommt nicht vor. Warum? (Beim Mobilitätskonzept der Stadt Freiburg, das vom selben Unternehmen erstellt wurde, ist das Gendermainstreaming enthalten. Hier nicht. Wurde es nicht in den Auftrag aufgenommen und wenn ja warum nicht?) - In wie weit wurden die Belange der Behinderten berücksichtigt? - An welchen Stellen in der Stadt gibt es freie Rechtsabbieger, bei denen die Fußgänger keine Bevorzugung haben? 	<p>Bisher ist dies kein Projekt des Moko.</p> <p>Hierzu liegen uns keine Zahlen vor. Wir werden die Frage an die Straßenverkehrsbehörde weiterleiten.</p> <p>Gendermainstreaming und die Belange der Behinderten wurden im Mobilitätskonzept durchgängig beachtet. Bei der Ausarbeitung des Konzeptes wurde besonderer Wert auf die Verbesserung der Teilhabemöglichkeiten sämtlicher Personenkreise am gesellschaftlichen Leben durch entsprechende Mobilitätsangebote gelegt. Die wichtigsten Aussagen zu Genderaspekten sowie zu Behinderten sind in Kapitel 14.5. kurz zusammengefasst. Die Verwendung der jeweiligen Begriffe wird noch ergänzt. Mögliche Ergänzungen wurden von der Vorsitzenden des Behindertenbeirates vorgebracht und werden noch eingearbeitet.</p> <p>Hierzu liegen keine konkreten Angaben vor. (eigentlich dürfte es freie Rechtsabbieger nur in Kombination mit „Zebrastrreifen“ geben)</p>

Kommentar [Unbekannt15]: Antrag: Maßnahme aufnehmen

Kommentar [kw16]: Vor der Aufnahme bedarf es aber entsprechender Prüfungen, u.a. im Verkehrsmodell, die bislang nicht Gegenstand der Beauftragung des Moko sind. Eine Zusatzbeauftragung sollte – um das gesamte Moko nicht im Zeitplan nach hinten zu verschieben und wenn mehrheitlich gewünscht - erst im Nachgang erfolgen. Hierzu sind entsprechende Mittel einzuplanen.

Kommentar [Unbekannt17]: Vann Antwort?

Kommentar [kw18]: Gemäß Aussage der Straßenverkehrsbehörde gibt es hierzu keine Statistik. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass so gut wie alle Personen, die ein Anrecht darauf haben, auch einen Bewohnerparkausweis haben und ihn auch benutzen. Berechtig sind nämlich Personen mit eigenem Kfz, die aber nachweislich über keinen eigenen Stellplatz verfügen. Bei einem Preis von ca. 30 Euro pro Jahr ist davon auszugehen, dass nahezu alle der betreffenden Personen auch einen Ausweis beantragen und ihn dann auch im Auto ausliegen haben.

<ul style="list-style-type: none"> - In wie weit wurde das Thema Pedelec beim Baustein Fahrradverkehr berücksichtigt? - In wie weit wurde die Einrichtung von Tangential-Linien (ÖPNV) geprüft? 	<p>Grundsätzlich wird durch das geplante differenzierte Angebot von Radfahrmöglichkeiten im Seitenraum als i.d.R. nicht benutzungspflichtige (Geh- und) Radwege und Straßenführung für verschiedene Geschwindigkeiten ein geeignetes Angebot geschaffen. Im Rahmen der Fahrradstation sind auch Lademöglichkeiten für E-Bikes vorgesehen.</p> <p>In den kurzfristigen Maßnahmen zum Ausbau des Busverkehrs sind auch tangentielle Maßnahmen enthalten (z. B, Linie 2 auf der linken Moselseite zwischen Pallien und Zewen). Typische Ringlinien o. ä. sind im Trierer Straßennetz kaum möglich, ein Schwerpunkt beim ÖPNV liegt daher in der Verbesserung der Verknüpfung am Altstadtrand (Porta Nigra, Umsteigepunkt Südallee)</p>
Kapitel Wirtschaft und Tourismus:	
<ul style="list-style-type: none"> - In wie weit wird, bei der Erschließung neuer Gewerbegebiete, eine Gleisanbindung mit berücksichtigt? - In wie weit wurde geprüft, ob innerstädtische Straßen für den Schwerlastverkehr gesperrt werden können, da sie sonst als Mautausweichstrecken genutzt werden können? - Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Lenkung der LKW-Verkehre in die Gewerbegebiete wurden untersucht? 	<p>Das Thema wird im Rahmen der FNP-Fortschreibung zu behandeln sein.</p> <p>Im Kapitel Güterverkehr ist das Vorrangnetz für den Schwerverkehr enthalten. Die Hauptverkehrsstraßen, v. a. die Nord-Süd-Bundesstraßen sind für die Erreichbarkeit der Gewerbeflächen notwendig. Das Thema Mautausweichverkehr ist eher regional zu sehen.</p> <p>Die Gewerbegebiete liegen i. d. R. an den Bundesstraßen, Maßnahme ist z. B. die zusätzliche Anbindung des Industriegebietes Nord</p>

- In wie weit wurden Möglichkeiten zur Verbesserung des touristischen Radwegenetzes untersucht?

Kapitel 4 Leitbild

Hier ist zu lesen, es habe eine zufällige Auswahl der TN des Bürgerforums gegeben. Durfte damals nicht jede/r kommen, die / der wollte?

Modal Split:

Im Verkehrskonzept 1992 war Ziel für 2000: 33% MIV; aber Haushaltsbefragung 2005: 55% MIV; Begründung: kaum Maßnahmen des Verkehrskonzeptes wurden umgesetzt

Wie will die Stadtverwaltung verhindern, dass es zum selben Desaster kommt wie mit dem 1992er-Konzept?

Frage zu S. 55:

Warum ist Ziel 3 hier explizit nicht als wesentlicher Bestandteil des Mobikonzeptes genannt?

Kommentar: Sicherung der Erreichbarkeit mit dem Kfz-Verkehr ist nur eines von vielen Zielen in diesem Kapitel; der Seitenumfang der einzelnen Kapitel des Mobilitätskonzeptes vermittelt allerdings ein anderes Bild der Schwerpunktsetzung.

an die A602

Entsprechende Maßnahmenvorschläge sind in den Kapiteln Radverkehr und Tourismus enthalten.

Aus der Einwohnerdatei wurden für das Bürgerforum 850 Personen zufällig ausgewählt und für das Bürgerforum eingeladen. Daneben wurden die Vertreter der Ortsbeiräte eingeladen. Für die Teilnahme hatten sich insgesamt 43 Personen **angemeldet**.

Der Zielwert für den MIV-Anteil beträgt 45% oder weniger. Auch dieser Wert ist ambitioniert, wenn auch deutlich realistischer als die Zielwerte von 1992. Zudem werden neben teuren Großprojekten auch viele kleinere Maßnahmen vorgeschlagen. Wie weiter oben bereits ausgeführt, sind die ersten Maßnahmen bereits in die Haushaltsplanungen eingestellt worden. Natürlich ist eine entsprechende Ausstattung mit Finanzmitteln (insb. auch Fördermittel) erforderlich.

Die Nennung wird ergänzt. Ziel 3 unterstützt Verkehrsvermeidung und -verlagerung und findet sich in Kapitel 9 „Verkehrsbeeinflussung“ und Kapitel 13 „Öffentlichkeitsarbeit / Mobilitätsmanagement“. Es ist somit zentraler Bestandteil des Moko.

Der Seitenumfang einzelner Kapitel des Moko-Endberichts spiegelt nicht die tatsächliche Bedeutung wider. Aus dem Baustein „Teilkonzept Radverkehr“ beispielsweise, welcher bereits im Jahr 2010 als eigener Baustein fertig

Kommentar [Unbekannt19]: Ortsbeiräte sind keine zufällige Auswahl. Bitte Text im Moko anpassen. Auch die 43 sollten genannt werden – dies relativiert (leider) die Ergebnisse des Bürgerforums.

Kommentar [kw20]: Das steht hier ja auch nicht. Neben den zufällig ausgewählten Bürgern wurden auch noch die Ortsbeiräte eingeladen. Der Text im Moko wird angepasst.

Kapitel 6 Radverkehr:

Nach Verabschiedung des Mobilitätskonzeptes wird das Radverkehrskonzept an die sich aus der Überlagerung mit den Ansprüchen anderer Verkehrsträger ergebenden Anforderungen angepasst werden.

Frage zu S. 82:

Wird das Radverkehrskonzept irgendwann dann auch in Details im Dez. IV diskutiert?

Frage zu S. 90:

Warum ist Universität für Beschäftigte und Studierende, die auf dem Plateau wohnen, nicht Potenzialzone I? Müsste man das nicht differenzierter betrachten, DER Alltagsweg der Studierenden ist doch der Weg zur Universität und somit entscheidend, wo die Studierenden eigentlich wohnen.

Frage zu S. 91:

Konkrete Planungen für Fahrradstation. Aber Umsetzung derzeit nicht absehbar.

gestellt wurde und insgesamt über 220 Seiten umfasst, wurden unter entsprechendem Verweis nur die wesentlichen Bestandteile im MoKo-Bericht wiedergegeben. Details zur Angebotsplanung im Fußverkehr finden sich insbesondere in den Stadtteilrahmenplänen.

Nach Beschluss des Moko wird das Radverkehrskonzept entsprechend angepasst und aktualisiert. Die neue Fassung kann dann im DA IV diskutiert werden.

Natürlich gibt es auch im Bereich der Höhenstadtteile größere Flächen, die in die Definition der Potenzialzone I fallen und in denen viele Wege gut mit dem Rad zurückgelegt werden können. Im Radverkehrskonzept wurde jedoch in der vereinfachten Darstellung der Bezug zur Altstadt hergestellt. Ziel war keine möglichst genaue Ermittlung der Zahlen sondern eine möglichst plakative Darstellung der Dimension dieser Potenziale. Zudem ist davon auszugehen, dass viele Studierende auch aus der Talstadt zur Uni fahren bzw. auch Studierende, die auf den Höhen wohnen, sich nicht ausschließlich auf dem Plateau bewegen.

Derzeit laufende differenzierte Planungen und Abstimmungen mit allen Beteiligten, insbesondere bezüglich der Finanzierung. Handlungsdruck besteht vor allem aufgrund des akuten Vermarktungs-

Kommentar [Unbekannt21]: Wird diskutiert, nicht kann werden.

Kommentar [kw22]: OK: „wird diskutiert“

Kommentar [Unbekannt23]: Diese Antwort ist für uns nicht zufrieden stellend. Konkreter Änderungsantrag dazu in Bearbeitung, wobei es sinnvoller wäre, das dann im Radverkehrskonzept zu ändern (und in Konsequenz das MoKo anzupassen). Da wir das Radverkehrskonzept noch nie mit Anträgen beraten durften, möchten wir von der Verwaltung gerne wissen, wie die Vorgehensweise bei diesem Punkt formal korrekt lautet.

Kommentar [kw24]: Es können sowohl Anträge zum Moko als auch zum Radverkehrskonzept gestellt werden. Derzeit wird allerdings erstmal nur das Moko beraten. Das RVK erst im Anschluss. Wenn dieser Aspekt bereits im Moko geändert werden soll, wäre auch im Rahmen der Moko-Beschlussfassung der Antrag zu stellen.

Frage zu S. 94:

Sehr geringe Nachfrage ist durchgängig an den peripheren Anlagen entlang des Alleenrings sowie ebenfalls am anlagenseitig größten Standort an den Kaiserthermen zu verzeichnen. Für uns nicht nachvollziehbar: am Bad an den Kaiserthermen stehen doch regelmäßig mehr Räder als Fahrradbügel vorhanden sind; was ist hier genau gemeint? Das Bad sollte auch explizit bei den spezifischen Einrichtungen mit aufgeführt werden, auch, wenn es auf S. 95 dann noch mal auftaucht.

Frage zu S. 107:

Was passiert, wenn Tempo 30 Prüfung durch Straßenverkehrsamt negativ ausfällt? Werden dann neue Maßnahmen ins Konzept geschrieben?

Frage zu S. 108:

Was wurde aus unserem Antrag, die Fahrradboxen in ein Parkhaus zu stellen?

Frage zu S. 111:

„Dies erfordert kurze Wege zwischen Bürgerinnen oder Bürgern, die Mängel feststellen, und der Stadtverwaltung.“ Welcher konkrete Maßnahmenvorschlag resultiert daraus?

5 Baustein Fußverkehr

„JEDER VERKEHRSTEILNEHMER IST AUF TEILSTRECKEN FUSSGÄNGER, SO DASS MASSNAHMEN FÜR DEN FUSSVERKEHR DEN NUTZERN ALLER VERKEHRSMITTEL ZUGUTE KOMMEN.“

Diese richtige Feststellung auf Seite 63 des Mobilitätskonzeptentwurfs wird von uns ausdrücklich begrüßt. Auf Grund-

interesses seitens der Bahn.

Die Anmerkung wird geprüft und ggf. eingearbeitet.

Wie bei allen Maßnahmenvorschlägen: Wir gehen davon aus, dass sie umsetzbar sind. Sollte sich später herausstellen, dass es nicht möglich ist, muss entsprechend umgeplant werden.

Der Vorschlag wurde nicht umgesetzt, da zum einen die Parkhäuser für den normalen Alltagsradler zu weit weg von den eigentlichen Zielen liegen und zum anderen in den Parkhäusern bereits ein guter Schutz gegenüber Witterung und Vandalismus gegeben ist, so dass gerade dort – falls dort Räder abgestellt werden sollten – gerade kein Bedarf an Fahrradboxen gesehen wird.

Daraus abgeleitet wurden z.B. die Maßnahmenvorschläge der Einrichtung eines entsprechenden Meldewesens („Scherbentelefon“) und eines Radverkehrsbeauftragten.

Kommentar [Unbekannt25]: Im Moko sollte eine Passage mit aufgenommen werden, in welchem zeitlichen Rhythmus Dinge, die sich geändert haben, eingearbeitet werden: alle 2 Jahre, alle 5 Jahre???

Kommentar [kw26]: Es wird ein Abschnitt zum fortlaufenden Monitoring / Evaluierung des Konzeptes eingefügt. Allerdings wird dessen Umsetzung aus Personalkapazitätsgründen nur pragmatisch zu handhaben sein.

Kommentar [Unbekannt27]: Bis wann?

Kommentar [Britz28]: Die müsste auch alternativ für Fuß vorhanden sein, in vielen Städten gibt es Fußbeauftragte

Kommentar [kw29]: Auch der Fußverkehrsbeauftragte ist im Moko erwähnt. Umsetzung nur bei entsprechender Mittelbereitstellung / Stellenschaffung möglich.

lage dieser Feststellung werden eine Vielzahl von Maßnahmen vorgeschlagen wie Breite und Sicherheit der Gehwege, Barrierefreiheit, Wegeketten, Verkehrsminimierung durch kurze Wege (Wohnumfeld), Aufenthaltsqualität und Gehwegparken.

Wie einschlägige Untersuchungen darlegen, betrifft der Fußverkehr überproportional Frauen, Minderjährige und ältere Menschen. Wir würden es begrüßen, wenn Gender- und demographischer Aspekt stärker hervorgehoben werden.

Zu einzelnen Positionen haben wir wie folgt noch Anmerkungen und Fragen:

- **Unfallstatistik mit Fußgehenden**

Die Vorlage stellt dar, dass es von 2008 bis 2010 im Zusammenhang von Kraftfahrzeugen 60-100 Unfälle gegeben hat (56 Schwerverletzte und 1 Todesopfer, S 74).

Frage 1

In den öffentlichen polizeilichen und städtischen Presseverlautbarungen wurden bisher nie die Unfälle mit Fußgehenden statistisch dargestellt. Auf welcher Grundlage basieren die vorgestellten Daten? Etwa 80% der Unfälle basieren bundesweit auf dem Versuch eine Fahrbahn zu überqueren. Gibt es eine Evaluierung für Trier der jeweiligen Unfallursachen und Altersgruppen? Gibt es eine Datengrundlage des Anteils der Schwerverletzten im Vergleich zu anderen Unfallkombinationen und wenn ja, bitte darstellen.

- **Fußverkehrsanlagen**

Der Aussage, zur Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs müssen die Querungen von Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkten erleichtert werden, ist voll zuzustimmen. „Insbesondere auf wichtigen Wegebeziehungen für den Fußverkehr...sollen Fußgänger nach Möglichkeit bevorrechtigt werden.“ Als Maßnahmen werden u.a. vorgeschlagen: starkes Reduzieren der mittleren Wartezeiten (möglichst unter 30 Sek.), ausreichend lange Freigabezeiten an LSA (S.80).

Frage 2

Wie definieren die Verfasser den Begriff „nach Möglichkeit“ ? Wie werden „ausreichend lange Freigabezeiten“ definiert? Schlagen die Verfasser eine Orientierung an den einschlägigen Regelwerken vor (RILSA und EFA Empfehlungen für Fußgänger 2002) vor? Wie sind die Vergleichswerte der Freigabezeiten in anderen Städten?

vgl. weiter oben zu Gender-Mainstreaming

Die Quelle ist die amtliche Unfallstatistik der Polizei. Dort sind alle wesentlichen Indikatoren erfasst. Eine entsprechende Quellenangabe wird ergänzt. Eine differenzierte Auswertung der Unfallstatistiken ist nicht Gegenstand des Mobilitätskonzeptes.

Kommentar [Unbekannt30]: Bitte im Dez. IV auf die Tagesordnung nehmen und berichten.

Kommentar [kw31]: Zuständiges Amt ist 36; Anfrage wird nach dort weitergeleitet.

Die Basis bilden die RILSA und EFA. Allerdings sind auch weitere Ansprüche an eine Optimierung der Lichtsignalanlagen zu beachten (Busvorrangschaltungen, Grüne Wellen auch zum Lärmschutz usw.), die einer Optimierung für Fußgänger ggf. entgegen stehen

- **Organisatorische Maßnahmen**

Zur besseren Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs werden die Einführung einer Fußverkehrspauschale sowie einer/s Fußverkehrsbeauftragten vorgeschlagen (S.83).

Frage 3

Gibt es Beispiele aus anderen Städten? Wenn ja, wie wird dies organisiert und wer erhebt die Fußverkehrspauschale und mit welcher Zielsetzung?

Baustein 9 Verkehrsbeeinflussung (Fuß)

- **Telematik**

Die Verkehrsmittelwahl soll in Richtung Umweltverbund gelenkt werden. Über Erfassungsanlagen soll ermittelt werden, wie viele Fahrzeuge in den Knoten einfahren möchten. Wird nach Ablauf der minimalen Freigabezeit kein Fahrzeug mehr erfasst, wird zur nächsten Phase übergegangen. (S.192)

Frage 1

Gibt es auch Systeme, wo die Dektoren im Fußbereich messen und wenn ja, in welchen Städten?

- **Standards**

Die Wartezeiten für Fußgänger an den Signalanlagen im Stadtgebiet sollen gemäß der vorgeschlagenen Standards kurzfristig überprüft werden. (S.194)

Frage 2

Wurde im Vorfeld evaluiert, wo und wie viel die Signalanlagen im Stadtgebiet 30 Sekunden für Fußgehende überschreiten? Wenn ja, wie sind die Ergebnisse und in welchem Zeitraum soll dies „kurzfristig“ geschehen? Gibt es eine Prioritätenliste?

können. Daher muss in jedem Einzelfall geprüft und entschieden werden, welche Optimierungen möglich und sinnvoll sind.

mit einer Fußverkehrspauschale steht ein eigenes Budget bei der Verwaltung für kleinere Maßnahmen (z. B. Beseitigung von Schäden) zur Verfügung, das kurzfristig abgerufen werden kann.

Die Freigabezeiten der einzelnen Signalanlagen liegen beim Tiefbauamt vor. Zielwerte der Freigabezeiten sind auf S. 194 (Fassung Mai 2012) vermerkt. Eine konkrete Evaluierung ist im Rahmen des Moko nicht erfolgt. Dies ist eine der Aufgaben, die in Umsetzung des Moko in den kommenden Jahren angegangen werden soll.

Kommentar [Unbekannt32]: Ist auch eine politische Entscheidung. Wir bitten darum, den Rat entscheiden zu lassen, wer wo bevorzugt werden soll: Fuß, Rad, Bus, P/LKW. Die Richtlinien lassen Spielräume bei der Gestaltung der Schaltprogramme der LSAs und mit einer klaren Vorgabe der Politik wäre es auch weniger aufwändiger für das zuständige Fachamt, zu entscheiden, für welche Verkehrsteilnehmerinnen das Maximum an Spielraum jeweils berücksichtigt werden soll

Kommentar [Britz33]: Das Wort „Optimierung“ wurde ständig von der Verwaltung im BürgerHH benutzt. Geändert hat sich nichts. Bitte ersetzen durch „Verbesserung“. Grüne Welle für KFZ darf kein Tabu in Abwägung sein.

Kommentar [kw34]: Welche Prioritäten bei jeder einzelnen LSA bestehen ist im Einzelfall zu entscheiden. Handlungsleitlinie hierbei ist das Moko, aus welchem für jeden Knoten abgeleitet werden kann, ob hier besondere Interessen für einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen ... [1]

Kommentar [kw35]: Was soll an der tatsächlichen Umsetzung besser werden, wenn im Text statt „Optimierung“ von „Verbesserung“ gesprochen wird?

Kommentar [Unbekannt36]: Ist das mit der ADD haushaltsrechtlich abgestimmt?

Kommentar [kw37]: nein. Dies ist Aufgabe der Umsetzungsphase des Konzeptes

Kommentar [Britz13]: Bitte Antwort nachliefern.

Kommentar [kw14]: Eine LSA mit Fußgängererfassung gibt es z. B. in Darmstadt am Ostbahnhof. Dort kreuzt der Zugangsweg zum Bahnhof die B26. Für ... [2]

Kommentar [Unbekannt38]: Bitte im Dez. IV auf Tagesordnung setzen und berichten.

Kommentar [kw39]: Wunsch wird an 66 weitergeleitet

Kommentar [Britz40]: Ähnlich der Priorisierung im Radverkehrskonzept benötigen wir eine Liste für Maßnahmen im Fußverkehr; auch diese sind h ... [3]

Kommentar [kw41]: Diese würde – wie beim RVK auch – das Moko sprengen. Daher: im Zur Konkretisierung ggf. eigenes Fußverkehrskonzept erarb ... [4]

- **Gefährdung**

Eine Gefährdung für die Fußgehenden ist u.E. die gleichzeitige Grünphase für Rechtsabbieger und Fußgehenden. Gemäß den einschlägigen Empfehlungen soll dies möglichst vermieden werden auch um den Fußverkehr sicherer und wieder attraktiver zu machen. Unfälle im Zusammenhang mit lichtsignalgeregelten Fußgängerquerungsstellen können bei **Grünläufern** vor allem durch rechtsabbiegende Kfz entstehen. Eine Untersuchung in Dresden hat gezeigt, dass Unfälle mit Fußgängerbeteiligung zu 31 % bei Fußgänger-Signal Grün entstehen.

Frage 3

Schließen sich die Verfasser dieser Auffassung an? Wenn ja, wird diese Empfehlung in das Maßnahmenkonzept aufgenommen?

- **Conclusio**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Entwurfs fließen in die Maßnahmenliste ein. Dies sind auch Schlüsselmaßnahmen wie Tempo 30 in vielen Bereichen, ebenerdige Querungen z.B. Hermesstraße, Landesmuseum, Gewährleistung ausreichender und sicherer Warteflächen an Signalanlagen, Umstellung Signalanlagen auf verkehrshängige Steuerung, Verkürzung der Wartezeit für Fußgehende.

Fragen

Gibt es eine „Mängelkartierung“ Fuß?

Diese Maßnahmen Fuß stehen in Konkurrenz vor allem zum motorisierten Individualverkehr. Wird es in der vorgesehenen Maßnahmenliste eine Priorisierung Fuß geben?

Dies ist im Einzelfall zu bewerten. Ziel ist zunächst, die Wartezeiten im Fußverkehr gering zu halten und die Phasenabläufe an den Knotenpunkten so einfach und verständlich wie möglich zu gestalten.

ggf. Diskussion des Aspekts im Rahmen der Konkretisierung / Umsetzung des **Konzepts**

vgl. Kartenabbildung 5.1, 5.3 und 5.7. Details sind in den **Stadtteilrahmenplänen** zu **finden**.

Ziel ist es, vor allem den Umweltverbund und die Nahmobilität zu fördern, womit gegenüber heute in vielen Fällen eine Verbesserung für den Fußverkehr angestrebt wird. Die Kategorie der höchsten Priorität soll daher viele Maßnahmen für den Fußverkehr enthalten, v. a. wenn diese mit vergleichsweise geringem Aufwand umgesetzt werden können.

Kommentar [Britz42]: Ergänzungsantrag: Die gleichzeitige Grünfreigabe für Rechtsabbieger und Fußgehende soll vermieden werden um den Fußverkehr wieder sicherer zu machen..

Kommentar [kw43]: Wird an 66 zur Prüfung weitergeleitet. Dies führt aber zu Problemen bei der Leistungsfähigkeit im MIV und bei der Busbeschleunigung und der Optimierung für Radfahrer. (Auch für Radfahrer wird z.B. die Forderung nach Rechtsabbiegen bei gleichzeitigem Fußgängergrün erhoben. Dieser Interessenkonflikt kann auch nur zu Gunsten einer der beiden Gruppen entschieden werden. Eine Optimierung für die jeweils andere Gruppe ist dann schlicht nicht möglich!)

Kommentar [Unbekannt44]: Mehrfach wird in der Antwort auf die SRPs verwiesen. Wir finden es sehr schwierig, dass in diesem Bereich im MoKo sehr wenig zu finden ist im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten.

Kommentar [kw45]: s. Kommentar oben: Maßstabsebene des Moko / eigenes Fußkonzept

Seite 13: [1] Kommentar [kw34] kannenbergw 18.09.2012 15:51:00

Welche Prioritäten bei jeder einzelnen LSA bestehen ist im Einzelfall zu entscheiden. Handlungsleitlinie hierbei ist das Moko, aus welchem für jeden Knoten abgeleitet werden kann, ob hier besondere Interessen für einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen bestehen oder nicht. Im Integrierten Handlungskonzept werden noch nähere Aussagen hierzu ergänzt.

Seite 13: [2] Kommentar [kw14] kannenbergw 18.09.2012 15:53:00

Eine LSA mit Fußgängererfassung gibt es z. B. in Darmstadt am Ostbahnhof. Dort kreuzt der Zugangsweg zum Bahnhof die B26. Für die Grünanforderung werden ankommende Bahnfahrergäste von einer Kamera erfasst.

Seite 13: [3] Kommentar [Britz40] Uschi Britz 26.08.2012 15:37:00

Ähnlich der Priorisierung im Radverkehrskonzept benötigen wir eine Liste für Maßnahmen im Fußverkehr; auch diese sind haushaltsmäßig relevant. Eine bloße Abgleichung mit den Stadtteilrahmenplänen reicht nicht aus. Wer soll diese erstellen?

Seite 13: [4] Kommentar [kw41] kannenbergw 18.09.2012 15:55:00

Diese würde – wie beim RVK auch – das Moko sprengen. Daher: im Zur Konkretisierung ggf. eigenes Fußverkehrskonzept erarbeiten lassen (hierzu Mittelbreitstellung erforderlich). Es ist zu beachten, dass bei den meisten LSA Optimierungsbedarfe für verschiedene Verkehrsträger gesehen werden. Insbesondere ÖPNV-Beschleunigung und Erhöhung der Freigabezeiten für Fußgänger stehen sich allerdings häufig unvereinbar gegenüber. Hier muss eine Entscheidung zu Gunsten eines bestimmten Verkehrsträgers getroffen werden. Im Falle des ÖPNV ist diese Entscheidung durch Stadtratsbeschluss zur Busbeschleunigung klar beantwortet. Deutliche Verbesserungen für Fußgänger sind an den LSA mit bevorrechtigtem Busverkehr nicht möglich.

Anlage 2 zu Stellungnahmen der Stadtratsfraktionen:
Maßnahmenliste (Vorschlag) der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Maßnahmenbewertung

Stand 23.09.12

Nr.	Maßnahme	Anmerkungen GRÜNE	Kommentar Verwaltung
übergeordnetes Straßennetz, nur Kfz-Verkehr			
1	Nordumfahrung		
1a	Ausbau B52 Ehranger Brücke		
1b	Ausbau Biewertalbrücke	Streichen	Maßnahme ist als Engpassbeseitigung erforderlich (Bundesmaßnahme) und soll daher im Moko enthalten bleiben. Auf Bundesmaßnahmen hat ein städtisches Verkehrsentwicklungskonzept wie das Moko jedoch keinen unmittelbaren Einfluss.
1c	weiterer Ausbau (Bestandstrasse oder Meulenwaldtrasse)	Streichen	Bestandsausbau soll auf jeden Fall im Moko enthalten sein (Bundesmaßnahme): Ausbau der bestehenden Straßen bei steigenden (über-) regionalen Verkehrsaufkommen erforderlich; Nutzung weitgehend bestehender Infrastrukturen anstelle aufwändigem und invasivem Neubauprojekt. Bezüglich der Einflussmöglichkeit des Moko auf Bundesmaßnahmen siehe Hinweis oben.
2	Anschlüsse A 602		
2a	Anschluss Ruwer	Streichen	Maßnahme soll im Moko enthalten bleiben; ggf. auch als Teilanschluss mit relativ geringem Aufwand umsetzbar; deutliche Verbesserung der Anbindung des Ruwertals; Vermeidung von (Durchgangs-) Verkehr Bezüglich der Einflussmöglichkeit des Moko auf Bundesmaßnahmen siehe Hinweis oben.
2b	Anschluss Industriegebiet Nord	Streichen	Wichtige Maßnahmen in Zusammenhang mit der neuen Achse L 145 (Moselbahndurchbruch) = logische Fortführung; erst hierdurch wird eine komplette Entlastung der sonstigen Straßen in Trier-Nord möglich. Bezüglich der Einflussmöglichkeit des Moko auf Bundesmaßnahmen siehe Hinweis oben.
3	Westumfahrung	Streichen	gemäß aktuellem Stadtratsbeschluss wird diese Maßnahme vom Stadtrat mehrheitlich befürwortet; Entlastungen im Trierer Stadtgebiet, Verbesserung der Anbindung der westlichen Gewerbegebiete sowie des Saartales an die Autobahn, Verbesserung der Erreichbarkeit Triers sowie der Verbindung nach Luxemburg; daher: Aufnahme ins Moko (Bundesmaßnahme) Bezüglich der Einflussmöglichkeit des Moko auf Bundesmaßnahmen siehe Hinweis oben.
Allgemeine Maßnahmen Straßennetz, verkehrsmittelübergreifend (inkl. Telematik, Verkehrsberuhigung, Lärmschutz und Gestaltung)			

4	L 145 neu		
4a	L 145 neu Moselbahndurchbruch	<i>Reduktion auf ÖPNV / Rad</i>	Die Maßnahme ist ein zentrales Projekt zur Reduzierung des MIV im Bereich des Alleenringes (und somit zur Verbesserung der Bedingungen für den Umweltverbund in diesem Bereich) sowie der Wohngebiete im Bereich Parkstraße (Lärmschutz; Wohnqualität). Sie dient zudem der Optimierung der Busführung zwischen Hbf. und Uni und nicht zuletzt auch der verbesserten Abwicklung des MIV im Zuge des neuen Tangentenringes Sie stellt also eine zentrale Schlüsselmaßnahme des Moko dar, die nur als Straße, die auch dem MIV dient, die o.g. Wirkungen entfalten kann.
4b	L 145 neu Ausbau Kürenzer Straße, Rückbau L 145 alt zur Wohnsammelstraße / Fahrradstraße	<i>Reduktion auf ÖPNV / Rad</i>	Ein Ausbau der Kürenzer Straße nur für den Umweltverbund hätte zur Folge, dass die bei Maßnahem 4a genannten Wirkungen nicht erzielt werden könnten. Daher ist hier ein Ausbau auch für den MIV zwingend notwendig.
4b	L 145 neu Ausbau Metternichstraße, Rückbau L 145 alt zur Wohnsammelstraße		
5	Ausbau und städtebauliche Integration Moseluferstraße		
5a	Ausbau Zurmaiener Straße / Ascoli-Piceno-Straße	<i>Bitte Maßnahme begründen; enthält Maßnahme Fußgängerüberweg?</i>	Hierbei handelt es sich um die Weiterführung des begonnen Ausbaus der Zurmaiener Straße ab Ende der Autobahn A 602. Sie beinhaltet neben der Trennung der Richtungsfahrbahnen auch eine Verbesserung der Radwege und Knotenpunkte sowie u.a. auch eine neue ebenerdige Fuß- und Radfahrerquerung im Bereich der Jugendherberge. Im Zuge der der Maßnahem Castel Feuvrier wird die Anbindung dieses Konversionstandortes an die Straße sowie der Lärmschutz der angrenzenden Wohnnutzungen mit umgesetzt.
5b	Schallschutzmaßnahmen entsprechend Lärmaktionsplan		
5c	Radweg Schießgraben - Irminenfreihof		
5d	Ausbau Radwege Moseluferstraße		
6	Pförtnerung Zufahrten		
6a	Pförtnerung / Busschleuse Zufahrt Bitburger Straße	<i>Sachstand Beschluss erläutern. Bitte Kostenschätzung.</i>	Hierbei handelt es sich um die in diesem Jahr baulich bereits nahezu vollständig umgesetzte Maßnahme "Ausbau der Bitburger Straße". Im kommenden Jahr soll im Rahmen eines Gutachtens die daran anschließende Achse bis zur Porta Nigra untersucht werden und u.a. auch für den ÖPNV optimiert werden. In diesem Zusammenhang sind im Bereich der neuen Ampel an der Bitburger Straße (Schillingsteg) die Voraussetzungen bereits geschaffen worden, hier eine Busbeschleunigung einzuführen.
6b	Pförtnerung sonstige Zufahrten		
7	Ausbau B 422		
7a	B 422 neu Ehrang (Mühlengelände)		
7b	Ersatzbau Pfeiffersbrücke		
7c	B 422 neu Anschluss B 53		
8	Umgestaltung alte B 53		
8a	Umbau OD Biewer		
8b	Ausbau Quinter Straße	<i>Bitte Begründung, warum Maßnahme Priorität</i>	Maßnahme gemäß Haushaltsmeldung Tiefbauamt maßnahme hat nicht die höchste Priorität.
8c/d	Umbau OD Ehrang inkl. Herstellung von Radverkehrsanlagen		
8e	weitere Umgestaltung der Straßenräume		
9	Entlastungsstraße Trier West		
9a	Entlastungsstraße Trier West 1. BA, Verlängerung "Über Brücken"		
9b	Entlastungsstraße Trier West 2. BA, Neu- / Ausbau B 51 Hornstraße, Neubau Anschluss Luxemburger Straße		
10	Leistungsfähigkeit B 49 / Verkehrskonzept Zewen		
10a	Optimierung der Signalanlagen an der Luxemburger Straße		

10b	Verbesserung der Verkehrsqualität in Zewen		Ein Problempunkt im Verkehrsfluss besteht im Bereich der Ortslage Zewen, der vor allem zu Lasten der dortigen Bevölkerung geht. Im Zuge der geplanten Baugebietsausweisungen in diesem Bereich sowie ggf. der Realisierung der Westumfahrung ist mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs in diesem Bereich zu rechnen. Die damit verbundenen Probleme bedürfen nicht zuletzt auch bezüglich der dort verkehrenden Busse einer Lösung.
11	Zufahrt B 51 Bitburger Straße		
11a	Ausbau Bitburger Straße (Napoleonsbrücke), Optimierung Busbeschleunigung, Ausbau Geh- und Radweg		
11b	Weißhauswaldtunnel	Streichen	die Maßnahme ist bereits nicht mehr im Handlungskonzept enthalten.
12	Kaiser-Wilhelm-Brücke		
12a	Verbesserung Fahrstreifenverflechtung Kaiser-Wilhelm-Brücke --> Ausoniusstraße	Streichen	die Maßnahme ist erforderlich, um den Verkehrsfluss (inkl. ÖPNV) über die K-W-Brücke in Richtung Innenstadt besser abwickeln zu können.
12b	Verbesserung Verknüpfung Kaiser-Wilhelm-Brücke / Moselradweg West	Schlüsselmaßnahme	Als Schlüsselmaßnahmen sind solche definiert, deren Umsetzung Voraussetzung für weitere wichtige Maßnahmen ist. Dies ist hier nicht der Fall. Da es sich definitiv um eine sehr wichtige Maßnahme handelt, ist die mit Priorität 1 eingestuft.
13	Aufwertung Alleenring, Teil Nordallee		
13a	Provisorische Einrichtung Umweltspuren Theodor-Heuss-Allee / Christophstraße	Schlüsselmaßnahme	Hierbei handelt es sich um eine sinnvolle Zwischenlösung bis zur kompletten Umgestaltung der Nordallee (Maßn. 13c), der aber nicht unbedingt eine Schlüsselfunktion (s.oben) für andere Maßnahmen zukommt.
13b	Querungen Theobaldstraße, Petrusstraße / Rindertanzstraße	Schlüsselmaßnahme	Hierbei handelt es sich in der Tat um eine sehr wichtige Maßnahme, weshalb sie mit Priorität 1 gelistet ist.
13c	Umgestaltung Porta-Nigra-Umfeld mit neuen Bushaltestellen und Umwelttrasse Christophstraße		Dieser Maßnahme kommt eine Schlüsselfunktion zu, da sie Voraussetzung für optimierte Bedienungsqualitäten und Benutzerbedingungen sowie Umsteigebeziehungen im Bereich der Porta Nigra ist und zudem auch für die Umgestaltung der Christophstraße zur kompletten Umwelttrasse. Da allerdings die Mittel begrenzt sind und nicht alle Maßnahmen gleichzeitig als erstes umgesetzt werden können, ist hier die Einstufung in Priorität 3 gewählt worden.
13d	Lindenstraße: Rad- und Busverkehr in Gegenrichtung	1	Die Maßnahme ist erst dann umsetzbar, wenn das Verkehrsaufkommen in der Lindenstraße deutlich abgenommen hat. Daher nachrangige Priorität.
14	Umgestaltung Paulinstraße mit Tempo 30	Schlüsselmaßnahme	Als Schlüsselmaßnahmen sind solche definiert, deren Umsetzung Voraussetzung für weitere wichtige Maßnahmen ist. Dies ist hier nicht der Fall. Da es sich definitiv um eine wichtige Maßnahme handelt, ist sie mit Priorität 2 eingestuft.
14a	Tempo 30		
14b	Umgestaltung	Schlüsselmaßnahme	Als Schlüsselmaßnahmen sind solche definiert, deren Umsetzung Voraussetzung für weitere wichtige Maßnahmen ist. Dies ist hier nicht der Fall. Da es sich definitiv um eine wichtige Maßnahme handelt, ist sie mit Priorität 2 eingestuft.
15	Radachse Trier Nord		
16	Aufwertung Bahnhofsumfeld		
16a	Umgestaltung Bahnhofsplatz		

16b	Querung der Bahntrasse	1	Vor dem Hintergrund des voraussichtlichen Nutzens (Verbesserung für relativ wenige Einwohner) im Verhältnis zu den immensen Kosten sowie in Abwägung mit den Nutzen-Kosten-Verhältnissen sonstiger wichtiger Maßnahmen, kann diese Maßnahme nicht in Priorität 1 eingestuft werden. (diese Maßnahme wird daher nun mit Priorität 3 bewertet)
16c	Umgestaltung Knoten Balduinsbrunnen		
17	Nordbrücke		
17a	Nordbrücke "Verteilerkreis" mit Umbau Verteilerkreis Trier Nord	Streichen	wichtige Maßnahme zur Reduzierung der täglichen Kilometerleistungen im MIV sowie zur schnellerer Erreichbarkeit der nordwestlichen Stadtteile im Umweltverbund. Daher als Bundesmaßnahme äußert sinnvoll. Einfluss auf Bundesmaßnahme jedoch sehr begrenzt.
17b	Nordbrücke "Stadion"	Streichen	ist in der aktuellen Fassung des Moko bereits verworfen
18	Ausbau Dasbachstraße mit Anschlüssen	Streichen	In Zusammenhang mit Maßnahme 4a bis zur Realisierung der Weiterführung in Richtung neuer Autobahnanschlussstelle unverzichtbar.
19	Nordtangente (Wasserwegdurchbruch)	Streichen	Die Maßnahme ist Bestandteil des zentralen Projektes "Erweiterter Tangentenring" und damit unverzichtbar zur Erreichung der Ziele des Moko. Dennoch Bewertung mit Priorität 3.
20	Entlastung OD Kürenz		
20a	Optimierung Signalanlagen Avelsbacher Straße, Wasserweg	1 nur Optimierung Ampel	
20b	Umgestaltung Domänenstraße		
20c	Umfahrung Kürenz	Streichen	Die Maßnahme ist im Vergleich zu anderen im gesamtstädtischen Kontext und vor dem Hintergrund der Haushaltssituation nicht als eine der vordringlichsten Maßnahme einzustufen. Dennoch kommt ihr eine hohe Entlastungswirkung des Altortbereiches (Wohnnutzung) zu. Zudem werden mit der Variante mit Anschluss an die Dasbachstraße auch die Voraussetzungen für den Bau des Schienenhaltepunktes Nord geschaffen. Daher sowie vor dem Hintergrund der hohen Kosten insgesamt die Einstufung in Priorität 3.
21	Aveler Tal, Kohlenstraße		
21a	Radweg Im Aveler Tal	1	Hier hatte versehentlich die Angabe einer Priorität gefehlt. Diese Maßnahme ist aufgrund der hohen Bedeutung für den Radverkehr mit Priorität 1 gewertet.
21b	Radverkehrsanlagen Kohlenstraße		
21c	Bustrasse Aveler Tal	Streichen	Gemeint sind hiermit die notwendigen Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr. Aufgrund des derzeitigen Nichtmehrweiterverfolgens des Petrisbergaufstieges hat diese Maßnahme nun Priorität 1
22	Umgestaltung Güterstraße, Gartenfeldstraße mit Tempo 30		
22a	Tempo 30	1	Da nicht alle sinnvollen und wünschenswerten Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können, wird die Maßnahme mit Priorität 3 eingestuft
22b	Umgestaltung		
23	Aufwertung Alleenring, Teil Ostallee		
23a	Verbesserung Fuß- und Radwegführung im Grünstreifen und am Landesmuseum		
23b	ebenerdige Querung an der Hermesstraße	1	Da nicht alle sinnvollen und wünschenswerten Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können, ist eine Differenzierung erforderlich. Aufgrund des nicht unerheblichen Finanzaufwandes wird die Maßnahme mit Priorität 2 bewertet.
23c	Herstellung von Umweltrassen zwischen Balduinsbrunnen und Mustorstraße	1	Die Maßnahme ist vor dem Hintergrund der im Moko geplanten Einbeziehung der betreffenden Straßenabschnitte in den erweiterten Tangentenring ggf. gar nicht umsetzbar und daher besser sogar zu streichen.

24	Ausbau Olewiger Straße		
24a	Verbesserung der Leistungsfähigkeit, Behebung von Störungen, ggf. Signalisierung Anschluss Sickingenstraße		
24b	Ausbau der Radverkehrsführung Altbachtal (v. a. Beleuchtung)	1	Wichtige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs, daher Bewertung mit Priorität 1.
24c	Radfahrstreifen bergauf		
25	Verbesserung Fußgängerführung Kaiserthermenkreisel		
25a	ebenerdige Querungen der Zufahrten		
25b	Optimierung der Wegeführung		
26	Aufwertung Alleenring, Teil Südallee		
26a	Verbesserung der Führung für Fußgänger und Radfahrer, u. a. Aufgabe des Parkens an der Kaiserstraße	<i>Schlüsselmaßnahme</i>	Als Schlüsselmaßnahmen sind solche definiert, deren Umsetzung Voraussetzung für weitere wichtige Maßnahmen ist. Dies ist hier nicht der Fall. Da es sich um eine sinnvolle Maßnahme handelt, die aber im Konflikt mit dem Parken in diesem Bereich steht und zudem eine parallele Radführung im Grünstreifen vorhanden ist, ist sie mit Priorität 2 eingestuft.
26b	Umwelttrasse Hindenburgstraße - Kaiserthermen	<i>Schlüsselmaßnahme</i>	Als Schlüsselmaßnahmen sind solche definiert, deren Umsetzung Voraussetzung für weitere wichtige Maßnahmen ist. Dies ist hier nicht der Fall. Da es sich um eine sinnvolle Maßnahme handelt, die aber derzeit noch im Konflikt mit dem Verkehrsaufkommen in diesem Bereich steht und zudem eine parallele Radführung im Grünstreifen vorhanden ist, ist sie mit Priorität 3 eingestuft.
26c	Umgestaltung Bereich Hindenburgstraße / Neustraße mit Busknoten Süd	<i>Schlüsselmaßnahme</i>	Als zentrale Maßnahme zur Verbesserung der Bus-Verbindungen zwischen Talstadt und Uni kommt dieser Maßnahme eine hohe Priorität zu. Diese Maßnahme wird auf jeden Fall Gegenstand der Untersuchungen zu möglichen Beschleunigungen im Busverkehr zu den Höhenstadtteilen sein, die in 2013 durchgeführt werden soll. Eine endgültige Einschätzung kann erst nach Vorliegen dieser Studie erfolgen.
27	Innenstadt-Westtrasse (Rad und Bus)		
27a	Umbau Haltestelle Trevis-Passage		
27b	Sanierung Walramsneustraße		
27c	Umbau Nikolaus-Koch-Platz		
27d	Ausbau Hindenburgstraße / Stresemannstraße		
27e	Umweltspur Margaretengäßchen zw. Simeonstiftsplatz und Moselstraße		
27f	Umweltspur Metzelsstraße		
28	Altstadtkonzept Verbindungen zur Mosel		
28a	Umgestaltung Karl-Marx-Straße, Radverkehr in Gegenrichtung	<i>Schlüsselmaßnahme</i>	Radverkehr ist in der beengten Kar-Marx-Straße aufgrund der vorhandenen Pkw-Parkstände, des regelmäßigen Busbetriebs und der Anforderungen des Lieferverkehrs nur sehr eingeschränkt in Gegenrichtung möglich. Daher läuft die Hauptverbindung von der Mosel in die City auch nur zu einem Teil in der Karl-Marx-Straße und danach weiter über Bollwerkstraße und Augustinerhof. Hier sind kurzfristige Verbesserungen nötig und möglich. Als längerfristiger Schritt ist das Thema Umbau der Karl-Marx-Straße zu sehen. Es ist gemäß obiger Definition sicherlich keine Schlüsselmaßnahme.
28b	ebenerdige Querung Krahnenufer		
28c	ebenerdige Querung Ausoniusstraße		
28d	Umgestaltung Dietrichstraße, Kalenfelsstraße		
28e	Umgestaltung Deutschherrenstraße		
29	Altstadtkonzept Plätze und Straßenräume		
29a	Umgestaltung Rindertanzplatz, Aufgabe Parkplatz		
29b	Umgestaltung Pferdemarkt		
29c	Umgestaltung Paulusplatz, Irminenfreihof, Aufgabe Parken		

29d	Umgestaltung Augustinerhof, Aufgabe Parken	2	Realistischerweise ist für diese Projekt die Schaffung von Ersatzparkraum für Beschäftigte und Besucher des Rathauses in Form eines Parkhauses / Parkdecks notwendig. Maßnahmentwicklung und Abarbeitung eines abgestimmten Konzeptes zur weiteren Umgestaltung von Innenstadtplätzen unter Herausnahme des Parkens / Neuorganisation der Verkehrsbeziehungen, längerfristiges Projekt bei kontinuierlicher Prüfung und Umsetzung.
29e	Modernisierung Fußgängerzone		
29f	Aufwertung Straßenräume außerhalb der Fußgängerzone		
30	Innenstadt-Osttrasse		
30a	Freigabe "Am Breitenstein" für Radverkehr	<i>Schlüsselmaßnahme</i>	Kleinstmaßnahme, die sich bereits in der Umsetzungsplanung befindet. Keine Schlüsselfunktion, da Innenstadtquerung östlich der FuZo auch ohne diese Öffnung bereits vorhanden ist (wenn auch leicht umwegig).
30b	Umgestaltung Innenstadt-Osttrasse / Weberbach (Radverkehr und Ausbau Bushaltestellen)	3	Die Maßnahme ist bereits im DHH 2012/14 enthalten und mit den SWT abgestimmt. Zentrales Anliegen ist die barrierefreie und modernen Standards entsprechende Umbau der zentralen Bushaltestellen. Die noch stärker frequentierten Haltestellen entlang der Westtrasse sind als eigene Projekte gelistet. Hier ist bereits im laufenden HH die Maßnahme Trevisis enthalten.
31	Aufwertung Römerbrücke		
31a	Verbesserung Verkehrsführung Fuß und Rad, Anbindungen an den Moselradweg		
31b	Sperrung der Brücke für Kfz-Verkehr, Umbau nach historischem Vorbild	2	Die detaillierten Verkehrsuntersuchungen zum Wettbewerb Römerbrücke haben gezeigt, dass eine Sperrung der Brücke für den MIV erst langfristig, nach Umsetzung der sonstigen Maßnahmen des Moko, möglich und sinnvoll ist.
32	Umgestaltung Saarstraße - Matthiasstraße - Medardstraße mit Tempo 30		

32a	Tempo 30	Schlüsselmaßnahme Umsetzung prioritär vor Südtangente	Umgestaltung und Geschwindigkeitsreduzierung von Paulinstraße und Saarstraße mit breiten Gehwegen auf Abschnitten mit hoher Fußgängerfrequenz. Bewertung mit Priorität 2
32b	Umgestaltung	Schlüsselmaßnahme Umsetzung prioritär vor Südtangente	Umgestaltung und Geschwindigkeitsreduzierung von Paulinstraße und Saarstraße mit breiten Gehwegen auf Abschnitten mit hoher Fußgängerfrequenz. Bewertung mit Priorität 2
33	Südtangente (Neubau Aulbrücke, Ausbau Knotenpunkt Aulstraße / Arnulfstraße / Auf der Weismark)		
33a	Lückenschlüsse Radverkehrsanlagen Arnulfstraße, Straßburger Allee, Metzger Allee		
33b	Ausbau Aulstraße mit Aulbrücke		
33c	Kreisverkehrsplatz Aulstraße / Arnulfstraße / Auf der Weismark		
34	Verbindung Olewig - Heiligkreuz	Streichen	die Maßnahme ist bereits nicht mehr im Handlungskonzept enthalten.
35	Verbindung Aulstraße - B 51 / B 268 Feyen	Streichen	die Maßnahme ist bereits nicht mehr im Handlungskonzept enthalten.
36	Radachse Trier Süd	Schlüsselmaßnahme	Als Schlüsselmaßnahmen sind solche definiert, deren Umsetzung Voraussetzung für weitere wichtige Maßnahmen ist. Dies ist hier nicht der Fall. Da es sich um eine sehr wichtige und relativ einfach umzusetzende Maßnahme handelt, ist sie in Priorität 1 eingestuft
37	Umgestaltung Heiligkreuzer Alleen / Am Mariahof		
37a	Fahrbahnsanierung Hans-Böckler-Allee		
37b	Radfahrstreifen bergauf entlang der Hans-Böckler-Allee, Berliner Allee und O. v. Nell-Breuning-Allee		
37c	Aufgabe der Haltestellenbuchten und Modernisierung der Haltestellen		
37d	Tempo 30 im gesamten Stadtteil Mariahof		
38	Umgestaltung alte B 268, Tempo 30		
38a	Umbau der OD, Tempo 30 alte Pellingener Straße, Kreisverkehrsplatz "Am Sandbach / alte Pellingener Straße"		
38b	vollständige Umgestaltung des Stadtteilzentrums		
39	Umgestaltung Auf der Weismark - Zum Pfahlweiher - Am Sandbach		
39a	Fahrbahnsanierung "Auf der Weismark" zwischen Härenwies und Pfahlweiher	Streichen	Ist über HH-Liste vom Tiefbauamt hier aufgenommen worden. Ist im engeren Sinne keine Maßnahme des Moko. Bewertung dort mit Priorität 2
39b	Verbreiterung der Gehwege, Modernisierung der Haltestellen		
40	Verbindung B 268 - Konz-Roscheid	Streichen	Prüfung einer reinen Bustrasse läuft. Einstufung ist als "nach 2025" erfolgt. Sollte bis zum Vorliegen der Ergebnisse der Studie in dieser Form erhalten bleiben.
41	Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit in Straßenräumen und an Knotenpunkten		
41a	Vorrang des Radverkehrs bei freien Rechtsabbiegern		
41b	Gewährleistung ausreichender und sicherer Warteflächen an Signalanlagen und Haltestellen	Schlüsselmaßnahme	Als Schlüsselmaßnahmen sind solche definiert, deren Umsetzung Voraussetzung für weitere wichtige Maßnahmen ist. Dies ist hier nicht der Fall. Da es sich um eine sehr wichtige Maßnahme handelt, die aber nicht an sämtlichen betroffenen Stellen im Stadtgebiet gleichzeitig / kurzfristig umgesetzt werden kann, ist sie als kontinuierliche Maßnahme eingestuft.
41c	Sichere Gestaltung und Beleuchtung von Querungsstellen v. a. Fußgängerüberwege	Schlüsselmaßnahme	s. 41b
41e	Absenkung von Bordsteinkanten an Knotenpunkten	Schlüsselmaßnahme	s. 41b
41f	Beseitigung von Engstellen im Gehwegnetz	Schlüsselmaßnahme	s. 41b

41g	Umsetzung kleinräumiger Maßnahmen an Knotenpunkten (vgl. Radverkehrskonzept und Stadtteilrahmenpläne)	Schlüsselmaßnahme	s. 41b
41h	Ausbau der Anschlüsse der Konrad-Adenauer-Brücke an die Moseluferstraßen	Streichen	Maßnahme abhängig von Projekt erweiterter Tangentenring Süd. (ggf. Anpassung der Anschlüsse notwendig)
41i	Intensivierung der Verkehrsüberwachung, gezielte Behebung von Störungen im Verkehrsablauf und Sicherheitsrisiken	inbesond. Ahndung von Rotlichtverstößen	Ergänzung im Text erfolgt, dass neben Geschwindigkeits- auch Rotlichtverstöße gemeint sind. Sowie Verweis auf aktuelle Beschlusslage des Stadtrates zur Prüfung der Übernahme der Überwachung des fließenden Verkehrs in städtische Zuständigkeit. Übernahme der Überwachung des fließenden Verkehrs durch die Stadt ist als Schlüsselmaßnahme mit Priorität 1 gewertet. Parkraumüberwachung ist als kontinuierlich umzusetzende und optimierende Maßnahme gesetzt
41h	Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung	Schlüsselmaßnahme	Bei der Intensivierung der Verkehrsüberwachung (fließender und ruhender Verkehr) handelt es sich in der Tat um eine Schlüsselmaßnahme, ohne die viele andere Maßnahmen nicht greifen können; s. auch 41i
42	Wohnumfeldverbesserung, gestalterische Aufwertung von Straßenräumen		
42a	Flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 im nachgeordneten Straßennetz	Schlüsselmaßnahme	Als Schlüsselmaßnahmen sind solche definiert, deren Umsetzung Voraussetzung für weitere wichtige Maßnahmen ist. Dies ist hier nicht der Fall. Die flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 im nachgeordneten Straßennetz wird als kontinuierlich umzusetzende Maßnahme eingestuft.
42b	Reduzierung des Gehwegparkens	"Aufgabe" des Gehwegparkens	Eine komplette Aufgabe des Gehwegparkens wird ohne die (teure) Schaffung von Alternativen nicht möglich sein. Die Reduzierung des Parkens im Straßenraum wird als kontinuierlich umzusetzende Maßnahme gesetzt.
42c	Anlage von Verkehrsberuhigten Bereichen	1 bis 3	Diese Einstufung ist mit dem Begriff "kontinuierlich" gemeint.
42d	Umgestaltung von Straßenräumen	1 bis 3	Diese Einstufung ist mit dem Begriff "kontinuierlich" gemeint.
43	Optimale Nutzung Signalanlagen		
43a	Umstellung der Signalanlagen auf verkehrsabhängige Steuerungen und Integration in den Verkehrsrechner	auch für Fuß Schlüsselmaßnahme	Ist als kontinuierlich umzusetzende Maßnahme gesetzt.
43b	Verkürzung von Wartezeiten, v. a. für Fußgänger	Schlüsselmaßnahme	Als Schlüsselmaßnahmen sind solche definiert, deren Umsetzung Voraussetzung für weitere wichtige Maßnahmen ist. Dies ist hier nicht der Fall. Da es sich um eine sehr wichtige Maßnahme handelt, die aber nicht an sämtlichen betroffenen Stellen im Stadtgebiet gleichzeitig / kurzfristig umgesetzt werden kann, ist sie als kontinuierliche Maßnahme eingestuft. Zudem ist vor dem Hintergrund der entgegenstehenden Ziele insbesondere der Busbeschleunigung in jedem Einzelfall zu prüfen, ob das Ziel hier umsetzbar ist.
43c	eigene Signalisierung für Radfahrer	Schlüsselmaßnahme	Als Schlüsselmaßnahmen sind solche definiert, deren Umsetzung Voraussetzung für weitere wichtige Maßnahmen ist. Dies ist hier nicht der Fall. Da es sich um eine sehr wichtige Maßnahme handelt, die aber nicht an sämtlichen betroffenen Stellen im Stadtgebiet gleichzeitig / kurzfristig umgesetzt werden kann, ist sie als kontinuierliche Maßnahme eingestuft.
43d	Ausbau der Busbeschleunigung 2. BA	Schlüsselmaßnahme	Die Maßnahme ist bereits für den DHH 2013/14 angemeldet.
43e	Weiterer Ausbau Busbeschleunigung	Schlüsselmaßnahme	Hierbei handelt es sich tatsächlich um eine Schlüsselmaßnahme um sowohl die modalen Ziele erreichen zu können als auch die angestrebten Verbesserungen der Anbindung der Höhenstadtteile im ÖPNV nach Entfall des Petrisbergaufstiegs.

43f	Störungsmanagement	Schlüsselmaßnahme	hierbei handelt es sich nach unserem Verständnis vorrangig um eine kontinuierlich durchzuführende Maßnahme
43g neu: Verlängerung der Grünphasen Fuß		Schlüsselmaßnahme	sollte zur Klarstellung mit in Maßnahme 43b aufgenommen werden. Zusätzlich: Verweis auf zusätzliche Ausführungen im Textteil bezüglich der widersprüchlichen Anforderungen an die Optimierung vieler Signalanlagen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer.
43h neu Verbesserung Überquerung Ampeln für Fuß-Grün ohne Zwischen-Stop		Schlüsselmaßnahme	s. 43g
43i neu: Vermeidung gleichzeitiges Grün für Fuß und Rechtsabbieger MIV		Schlüsselmaßnahme	s. 43g
Maßnahmen Ruhender Rad- und Kfz-Verkehr			
44	Gebührenkonzept Innenstadt	kontinuierlich	Das Gebührenkonzept ist bereits umgesetzt worden. Wenn mit "Kontinuierlich" gemeint ist, dass es evaluiert / fortgeschrieben / angepasst wird, so ist dies ein guter Hinweis, der in den Bericht aufgenommen wird.
45	Reduzierung Parken im Straßenraum, Sanierung Parkhäuser, ggf. neue Parkieranlagen außerhalb des Alleenrings		
46	Parkraumkonzept für wichtige Ziele		
47	Quartierskonzepte Parken, Sammelparkplätze, Quartiersgaragen		
48	Maßnahmenkonzept Radabstellanlagen		
49	Ausbau P+R an Spitzentagen		
50	regelmäßiges P+R		
50a	P+R Bitburger Straße		
50b	andere Standorte		
51a	Satzung zu Radabstellplätzen	Bitte erläutern	Hiermit ist das unter R17b Ausgeführte gemeint: Im Bereich privatwirtschaftlich betriebener Einzelziele kann die Stadt Trier nach § 88 (2) der LBauO „die Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder verlangen, wenn Bedürfnisse des Verkehrs dies erfordern; die erforderliche Größe, die Lage und die Ausstattung können in der Satzung festgelegt werden“. Hier sollte in jedem Fall ein Kriterienkatalog für die Ausstattungsmerkmale solcher Abstellanlagen erarbeitet werden.
51b	Einschränkungssatzung Stellplätze Kfz-Verkehr	Bitte erläutern	Diese Maßnahme kommt im Bericht nicht vor
52 Intensivierung Kontrolle Ruhender Verkehr		Schlüsselmaßnahme	vgl. 41i
Maßnahmen Fuß- und Radverkehr			
52	"Irminensteg"		
53	"Barbeler Steg"		
54	Moselradweg		
54a	Neue kurzfristige Wegeführung Hafen		
54b	Neue Wegeführung Schloss Monaise		
54c	Verknüpfung Moselradweg - K.-W.-Brücke		
54d	Neubau Moselradweg mit Brücke Hafen		
54e	Neubau Moselradweg Kyllmündung mit Brücke		
54f	Neubau Moselradweg Ruwermündung mit Brücke		
55	Sonstige Maßnahmen Radwegenetz		
55a	Verlängerung Ruwer-Hochwald-Radweg bis zum ehem. Bahnübergang Ruwerer Straße		
55b	Lückenschluss Loebstraße / Verteilerkreis - Ruwerer Straße		
55c	weitere Anlage von Radfahrstreifen, Öffnung von Einbahnstraßen, Freigabe von Busspuren, Ausweisung von Fahrradstraßen ; Herstellung von Querungsmöglichkeiten, Bordsteinabsenkungen usw.	Schlüsselmaßnahme	Hierbei handelt es sich um Maßnahmen die sich bereits in der Umsetzung befinden und kontinuierlich über den gesamten Zielzeitraum des Moko hinweg Schritt für Schritt weiter umgesetzt werden sollen. Daher erscheint die Einstufung "kontinuierlich" sachgerecht zu sein.
55d	Ausbau und Freigabe von Gehwegen für Radverkehr		
55e	Sanierung und Beleuchtung wichtiger Verbindungen	Schlüsselmaßnahme	vgl. 24b

55f	Ebenerdige Querungen statt Unterführungen, Anlage weiterer Querungen; Beseitigung von Gehwegengstellen	1	sachgerecht ist eher die Einstufung als "kontinuierliche Maßnahme" (besonders wichtige Einzelpunkten, an denen dies geschehen soll, sind separat gelistet)
55g	Lückenschluss Radwegeverkefhrsführung	Schlüsselmaßnahme	Maßnahme 55c sollte entsprechend ergänzt werden
56	Fahrradabstellanlagen		
56a	Fahrradstation am Hbf.		
56b	Ergänzung Fahrradabstellanlagen Innenstadt / sonst. Ziele		
57	Leihradsystem		
58	Wegweisung (Unterhaltung / Verbesserung)		"kontinuierliche Maßnahme"
59a	Information und Kommunikation zum Umweltverbund , Kampagnen zur Verkehrssicherheit		
59b	Organisation Radverkehr bei Verwaltung, Radverkehrsbeauftragter, "Scherbentelefon" usw. Behebung von Schäden, Ahndung von Verstößen	Rad- und "Fuß"beauftragter	Auch für den Bereich des Fußverkehrs kann die Einführung eines Beauftragten sinnvoll sein. Eine entsprechende Ergänzung des berichts / Maßnahmenkatalogs erfolgt. Allerdings ist zu bedenken, dass sich die Interessen von Radfahrern und Fußgängern auch häufig widersprechen, so dass die Bündelung der Aufgabe in einer Person schwierig sein kann. Einstufung als kontinuierliche Schlüsselmaßnahme
Maßnahmen Umweltverbund insb. ÖPNV und SPNV			
60	ÖPNV-Querachse (Anbindung Höhenstadtteile)		
60a	Petrisbergaufstieg		
60b	Ausbau und Beschleunigung ÖPNV über Talachsen		
61	Ausbau Stadtbusangebot		
61a	kurzfristige Maßnahmen		
61b	Nachtbus		
61c	weiterer Ausbau Angebot	Bitte erläutern	Hiermit sind sämtliche nicht einzeln aufgeführten Maßnahmen zur Verbesserung des Busverkehrs gemeint, die sich teilweise erst im Rahmen weiterer Untersuchungen, Evaluierungen oder aber in Anpassung an andere Maßnahmen und Entwicklungen konkreter lassen. Von daher wäre sachgerechter die Einstufung "Kontinuierlich".
62	Regionalbahnkonzept Teil Oststrecke		
62a	Haltepunkt Hafestraße		
62b	Haltepunkt Trier-Nord		
62c	Haltepunkt Kürenz		
62d	Haltepunkt Kaiserthermen	1	Aufgrund der Lage und des Potenzials dieses Haltepunktes wird der HP in Priorität 2 angezeigt
62e	Haltepunkt St. Matthias / Aulbrücke		
62f	Haltepunkt Medard		
63	Reaktivierung Weststrecke	Schlüsselmaßnahme	Beim Regionalbahnkonzept insgesamt handelt es sich um DIE zentrale Maßnahme im Bereich des SPNV. Die Weststrassenreaktivierung ist ein Teil innerhalb dieses Gesamtprojektes, wobei das Regionalbahnkonzept generell auch ohne die Westtrasse funktionsfähig wäre. Daher sollte wenn, dann das Regionalbahnkonzept als Ganzes als kontinuierlich umzusetzende Schlüsselmaßnahme eingestuft werden, nicht aber die Westtrasse im Speziellen. In der bisherigen Maßnahmenliste ist lediglich der Haltepunkt Hafestraße als Schlüsselprojekt mit Priorität 1 definiert worden, da von ihm die tatsächlichen Weiterentwicklungsmöglichkeiten des Regionalbahnkonzeptes und des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 abhängen.
64	Rheinland-Pfalz-Takt 2015		

65	Ausbau Regionalbusangebot	1	Ohne eine sinnvolle Verknüpfung der ÖPNV-Verbindungen in die Region hinein kann der MIV in Trier nicht nachhaltig reduziert werden. Hierzu gehört aufgrund der tatsächlichen Gegebenheiten neben der Bahn- auch der Busverkehr. Von daher kommt diesem Themenfeld zentrale Bedeutung zu.
65a	Verbindungen in Nachbargemeinden (v. a. Konz, Schweich)		
65b	Ausbau der Achse nach Bitburg		
65c	Verbindungen in größere Umlandgemeinden (z. B. Osburg, Welschbillig, Zemmer, Tawern)		
65d	Verbesserung der Anbindung von Freizeitzielen		
66	Haltestellenmodernisierung, Ausbau dynamische Fahrgastinformation		
67	Ausweitung Personenschiffahrt		
68	Strategien zur ÖPNV-Finanzierung / Tarif		
68a	Vereinfachung Luxemburgverkehr	<i>Bitte Erläuterung</i>	gemeint ist hiermit wohl vor allem die tarifliche Integration (bzw. ggf. auch die Durchbindung z.B. zu den Höhenstadtteilen
68b	Vereinfachung Zonenstruktur		
68c	Zuschüsse der Land / Bund / Kommunen zum ÖPNV-Betrieb		
68d	zusätzliche Tarifangebote über Solidar- bzw. Sockelbeitragsmodelle (vgl. Semesterticket, z. B. Tourismusabgabe, Kombitickets)	<i>Schlüsselmaßnahme</i>	ist als kontinuierlich umzusetzende / zu verbessernde Maßnahme gesetzt. Fällt unter "Sicherstellung verbraucherfreundlicher Tarife im ÖPNV"
68e	Nutzung weiterer Finanzierungsmodelle (z. B. Finanzierung über Parkgebühren, Abgaben von Betrieben)	<i>Schlüsselmaßnahme</i>	ist als kontinuierlich umzusetzende / zu verbessernde Maßnahme gesetzt. Fällt unter "Sicherstellung verbraucherfreundlicher Tarife im ÖPNV"
69	ÖV-Marketing		
70	ÖV-Organisation und Kommunikation		
zus. Maßnahmen Güterverkehr			
71	Sicherstellung Güterverkehrsinfrastruktur		
72	Fortschreibung und Umsetzung City-Logistik-Konzept		
73	Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit im Wirtschaftsverkehr		
Maßnahmen Tourismus			
74	verbesserte Organisation Reisebusse Altstadt		
75	regionales Leitsystem im Straßennetz / Optimierung Hotelleitsystem		
76	regionales Tourismusmarketing im SPNV und ÖPNV		
77	Touristisches ÖPNV-Leitsystem		
Maßnahmen Mobilitätsmanagement /			
78	Mobilitätszentrale	<i>Schlüsselmaßnahme</i>	Vor dem Hintergrund der Vielzahl sinnvoller Maßnahmen erscheint der kostspielige Aufbau einer Mobilitätszentrale eher nicht kurzfristig möglich zu sein, sollte aber kontinuierlich geprüft/angestrebt. Betrieb derselben ebenfalls kontinuierliche Maßnahme
79	Etablierung und Förderung Car-Sharing	1	Da es hier bereits einen privaten Anbieter gibt (DB / Flinkster), ist hier kein unmittelbar akuter Handlungsbedarfs seitens der Stadt. Da zunehmende Angebote sollte ggf. kontinuierlich durch begleitende Maßnahmen der Stadt gefördert werden (mehr Standorte / Stationen / spezielle Parkplätze für Car-Charing-Fahrzeuge; Förderung der Nutzung durch städtische Mitarbeiter usw)
80	Bike und Ride / Fahrradmitnahme		
81	Kooperation mit der Wirtschaft		

82	Vorbildfunktion Stadtverwaltung und andere		
83	Woche der Mobilität und andere Kampagnen		
84	verkehrsmittelübergreifende Mobilitätspakete		
85	Schulwegmobilität		
Spezielle Maßnahmen für			
	Ausstattung von Querungen mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Elemente		
	Ausstattung LSA für Sehbehinderte		
	Ausstattung Busse und Haltestellen mit Ansagen für Sehbehinderte		
	Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen		
	Belagssanierung Fußgängerzone / Einfügen von Bereichen mit rollstuhlgeeigneten Belägen		
	Ausstattung Fußgängerzone mit kostenfreien Sitzgelegenheiten	<i>Kontinuierlich</i>	Konzept ist bereits weitgehend umgesetzt.

Mobilitätskonzept 2025

Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren

3. Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

a) Unmittelbare Beteiligung zum Moko

Stellungnahme	Kommentar Verwaltung
<p>Bürgerstellungnahme 45 (02.10.2012)</p> <p>Leider bin ich etwas spät dran, aber ich möchte dennoch eine Bitte loswerden.</p> <p>Es geht in der Innenstadt um die Ecke Mustor (von der Ostallee abbiegend kommend) in Richtung Altstadt (kenne den Namen der Str. nicht; diese kleine Straße trifft dann auf die Predigerstr.).</p> <p>Hier ist es für mich als Radfahrerin sehr unübersichtlich, da ich in eine spitze Ecke einbiege und die Straße nicht gut einsehbar ist: entgegenkommende Autos sind erst im letzten Moment zu sehen - und das Erstaunen ist oft auf beiden Seiten groß, es kann zu abrupten, gefährlichen Ausweichreaktionen kommen, auch, wenn ich als Radlerin nicht sehr schnell fahre.</p> <p>Mein Tipp: hier an der Hausecke einen Spiegel anbringen: Autos IN der Straße haben einen besseren Überblick, was vorne an der Mustorstr. los ist (auch was Fußgänger anbetrifft) und einbiegende Radler können auch sehen, ob etwas entgegenkommt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Prüfung an das zuständige Tiefbauamt weitergegeben. Eine unmittelbare Relevanz für das übergeordnete Moko besteht nicht.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 44 (24.09.2012)</p> <p>Wir hätten folgenden Vorschlag zur Verbesserung der Radwege von Kürenz nach Trier-City: Güterstraßenbürgersteig kombiniert mit Radweg. Es ist fast lebensgefährlich, in der Güterstraße mit dem Fahrrad zu fahren. Die Autos fahren so eng, dass man Angst hat. In der Avelsbacher Straße ist es noch schlimmer. Es wird gerast, man könnte auch hier den Fußweg mit einem Radweg kombinieren. Unsere gesamte Familie fährt mit dem Fahrrad in die Stadt zur Schule und zur Arbeit, aber es ist echt gefährlich!!!!!! Was mit Kürenz passiert, ist eh furchtbar: Auf unsere Kosten werden die höheren Stadtteile ausgebaut, und alles fährt durch das schöne Kürenz.</p>	<p>Die Freigabe von Gehwegen für Radfahrer ist nur bei ausreichenden Breiten rechtlich zulässig. Diese sind in der Güterstraße nicht gegeben. Hier kann nur durch Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung sowie ggf. auch verstärkte Überwachung ein verträglicher Mischverkehr auf der Fahrbahn realisiert werden. Alternativ könnten – wenn das Straßenrandparken entfallen würde – ggf. Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert werden. Genauso verhält es sich mit den Gehwegen in der</p>

	<p>Avelsbacher Straße. Hier ist zudem auch der Fahrbahnbereich nicht breit genug, um Radfahr- bzw. Schutzstreifen anzulegen. In der Straße Im Aveler Tal hingegen ist dies vorgesehen (ggf. unter Reduzierung des Straßenrandparkens für Kfz). Eine Entlastung von Kürenz soll darüber hinaus vor allem, durch die Stärkung der Busverbindungen zu den Höhenstadtteilen sowie den Bau des Moselbahndurchbruchs erfolgen.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 43 (24.09.2012)</p> <p>Im Anhang sende ich Ihnen einige Überlegungen zum Mobilitätskonzept, den ÖPNV betreffend.</p> <p>Zu meiner Person: Ich bin gebürtiger Trierer und verfolge seit meiner frühesten Jugend (seit ca. 50 Jahren) die Entwicklung des Trierer Busverkehrs mit großem Interesse. Während meines Städtebaustudiums habe ich mich auch mit dem Thema ÖPNV befasst.</p> <p>LINIENNETZ</p> <p>Sinnvoll wäre ein realistischer Idealplan für das gesamte (zukünftige) Netz, der auch schon fahrplanmäßig durchgerechnet ist. Damit könnten Aussagen getroffen werden, wo Platz freigehalten werden soll, um gut funktionierende Umsteigepunkte auszubauen, wo Beschleunigungsmaßnahmen erforderlich sind, um Anschlüsse einzuhalten oder die fehlenden drei Minuten herauszuholen, um wirtschaftliche Umlaufzeiten zu erzielen. In Wohngebieten könnte man Abkürzungen oder zwischen den Wohngebieten Verbindungen abseits der Straßen vorsehen, die nur von Bussen und Radfahrern benutzt werden dürfen, um die Fahrzeit zu verkürzen. Solche und ähnliche Punkte sollten dann bindend für die Bebauungspläne sein, damit die erforderlichen Flächen freigehalten werden, auch wenn die Umsetzung aus finanziellen Gründen erst viel später erfolgen kann.</p> <p>Problematisch erscheint die ÖPNV-Erschließung des angedachten Neubaugebietes Richtung Brubacher Hof. Der Stadtteil Mariahof ist von seiner Struktur nicht auf Erweiterung angelegt. Die Buslinie nach Mariahof wird daher wohl nicht in das Neubaugebiet verlängert werden können, sondern muss ab dem Hofgut in zwei Äste aufgespaltet werden, was entweder zu einer geringen Frequenz in beiden Stadtteilen (unattraktiv, Verschlechterung für Alt-Mariahof) oder zu einem Überangebot auf der Zufahrt (unwirtschaftlich) führt. Eine direkte Bustrasse (ohne MIV) zwischen beiden Stadtteilen dürfte aus topografischen Gründen nicht möglich sein.</p>	<p>Das komplette Durchrechnen eines neuen Fahrplanes ist nicht Aufgabe des Moko. Vielmehr werden hier – in Abstimmung mit den Stadtwerken und sonstigen ÖPNV-Betreibern – im Rahmen eines übergeordneten Rahmenkonzeptes grundsätzlich sinnvolle Maßnahmen festgelegt sowie weitere Prüfaufträge formuliert. Eine Freihaltung von Trassen erfolgt bereits auf B-Plan-Ebene (vgl. Trasse Petrisbergaufstieg).</p> <p>Die Problematik ist bekannt und ist auch in die Flächenbewertung im Rahmen des FNP mit eingeflossen. In Ermangelung besser geeigneter großer Bauflächenpotenziale wird die Fläche derzeit auf FNP-Ebene aber weiterverfolgt. Lösungen werden in Abstimmung mit SWT erarbeitet.</p>

Im Mobilitätskonzept wird zu Recht die mangelnde Präsenz der Busse im Bereich der Fußgängerzone bemängelt (früher fuhren ca. 30 Busse je Stunde und Richtung durch die Innenstadt). Aber auch in den Stadtteilen wären in dieser Hinsicht Verbesserungen denkbar. Die Endstationen liegen manchmal an der Peripherie in Seitenstraßen oder an Wendeschleifen. Könnte man nicht in Neubaugebieten einen kleinen zentralen Platz schaffen, wo sich die Endstation befindet, ergänzt um eine ansprechend gestaltete bauliche Anlage mit überdachtem Warte- und Fahrradabstellbereich für B+R, Fahrer-WC, eventuell einem kleinen Kiosk, Platz für örtliche Informationen, Stadtplanausschnitt der näheren Umgebung, Briefkasten.

Am Tarforster Einkaufszentrum wurde die bisher einzige Bustrasse (Augustinusstraße) außerhalb des Stadtzentrums gebaut. Es ist wäre vorteilhaft, wenn alle diesen Bereich tangierende Linien dort eine Haltestelle hätten, nicht nur die Linie 6/16. Mit den Linien 3 (3 Fahrten/h), 4 (2 Fahrten/h), 6 (3 Fahrten/h), 16 (3 Fahrten/h) und 30 (2 Fahrten/h) besteht mit 13 Fahrten pro Stunde während der Vorlesungszeit (sonst ohne die 16 10 Fahrten pro Stunde) ein hervorragendes Angebot, zumal das Zentrum auf drei verschiedenen Strecken angefahren wird. Da die Haltestellen zur Zeit jedoch auf mehrere Standorte verteilt sind, wird das Angebot von potenziellen Fahrgästen nicht wahrgenommen. Es wird wahrscheinlich niemand alle Haltestellen ablaufen, um zu schauen, wo der nächste Bus abfährt, dazu sind die Abstände zu groß, oder es ist einem gar nicht bewusst, dass in der Nähe weitere Haltestellen vorhanden sind.

Eine zentrale Haltestelle Augustinusstraße in Verbindung mit einem Parkplatz zwischen Einkaufszentrum und Karl-Carstens-Straße hätte eine optimale P+R-Anlage ergeben (kurze Wege, kurze Wartezeiten, verschiedene Buslinien zur Weiterfahrt), diese Möglichkeit wird jetzt leider verbaut. Vor längerer Zeit gab es Überlegungen, die Osttrasse ohne lästige und zeitaufwändige Blockumfahrt direkt über die Fabrikstraße an den Hauptbahnhof anzubinden. Leider hat man beim Bau des Alleencenters diese Trasse nicht frei gehalten, um sich zumindest die Möglichkeit offen zu halten, diese sinnvolle Planung zu einem späteren Zeitpunkt umzusetzen.

Insgesamt erscheint es sinnvoll, den ÖPNV früher und mit mehr Nachdruck in die Stadtplanung einzubinden

PRINZIPIELLE ÜBERLEGUNGEN ZUR NETZGESTALTUNG

Sind schon einmal Untersuchungen angestellt worden, welche Auswirkungen es hätte, das Busnetz konsequent auf Hauptlinien und Zubringerlinien (ähnlich wie in Großstädten mit S-/U-Bahnnetz und darauf ausgerichteten Buslinien) umzustellen?

Hauptlinien

- Gelenkbusse
- Verbindungen vom Stadtrand, gegebenenfalls auch darüber hinaus, zur Innenstadt
- straffe Linienführung auf Hauptstraßen, eventuell auch Ortsumgehungen

Im Bereich BU 13 ist dies bereits entsprechend umgesetzt worden.

Eine Optimierung der Haltestellen in diesem Bereich wird angestrebt. Im Zusammenhang mit der konkreten Planung der Beschleunigungsmöglichkeiten der Busverbindungen zu den Höhenstadtteilen werden für diesen Bereich voraussichtlich Veränderungen erfolgen. Ein entsprechender Hinweis wird in das Moko aufgenommen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Generell werden die ÖPNV-Belange in allen relevanten städtebaulichen Projekten von Anfang an mit berücksichtigt. Durch die Zielsetzungen des Moko wird Ihnen in der Abwägung mit anderen Belangen in Zukunft ein stärkeres Gewicht zukommen.

Ein ähnlicher Vorschlag ist im Moko enthalten (Regionalbuslinien sowie Hauptlinien zur Uni als Schnellbusse einsetzen. Diese sollen dann zusammen mit dem SPNV das Grundgerüst des ÖPNV darstellen.

- gute Erschließung des Stadtzentrums
- Beschleunigung mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln, auch auf Kosten des IV
- Ausbau der Verknüpfungspunkte mit den Zubringerlinien
- gleicher Takt auf allen Hauptlinien, damit die Umsteigerelationen untereinander immer gleich sind

Zubringerlinien

- Kleinbusse
- Feinerschließung großflächiger Stadtteile
- Linienführung und Fahrplan den örtlichen Bedürfnissen angepasst
- garantierte Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten zur Hauptlinie
- Anschlüsse an den Bahnhaltdepunkten

Das Hauptargument gegen ein solches Netz ist sicherlich, dass mehr Fahrgäste als bisher umsteigen müssen. Das Umsteigen bringt in zweierlei Hinsicht Nachteile:

- Zeitverlust, wenn der Anschluss schlecht funktioniert
- Unbequemlichkeit, weil man eventuell in einer unattraktiven Gegend bei Dunkelheit und schlechtem Wetter eine stark befahrene Hauptstraße überqueren und an einer ungeschützten Haltestelle auf den Anschluss warten muss

Um diese Nachteile zu vermeiden, ist ein entsprechender Ausbau der Knotenpunkte erforderlich, der, je nach den örtlichen Gegebenheiten, mit Platzbedarf und größeren Kosten verbunden ist.

Ein solcher Umsteigepunkt könnte idealerweise so aussehen:

- Lage abseits der Hauptstraße oder an einer großzügig dimensionierten Mittelinsel, die im Linksverkehr angefahren wird
- wichtig ist, dass beide Linien in beiden Richtungen an der selben Insel halten, damit das Umsteigen in allen Relationen gut funktioniert (wie im Sternverkehr am Hauptbahnhof) und dass die beiden Linien unabhängig voneinander die Haltestelle anfahren und verlassen önnen
- Die Zubringerlinie kommt zuerst an, die Fahrgäste können im Bus warten, bis die Hauptlinie sich der Haltestelle nähert
- Die Hauptlinie kommt an, es wird in beiden Richtungen auf kürzestem Weg umgestiegen
- Die Hauptlinie fährt zuerst weiter, dann die Zubringerlinie

Auf diese Weise können Wartezeiten und Unbequemlichkeiten für die Fahrgäste minimiert werden. Dies ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass ein solches Liniensystem akzeptiert wird, das auf der anderen Seite aber eine ganze Reihe von Vorteilen bringen könnte

Solche Zubringer sind z.B. denkbar

- in Quint aus Richtung Dudeldorf/Daufenbach und Issel/Schweich
- in Ehrang aus Richtung Heide und Ehrang-West
- am Mäusheckerweg aus Richtung Bausch und Pfalzel
- in Zewen aus Richtung Herresthal/Zewen-Ort und Oberkirch, wo möglicherweise ein neues Baugebiet ausgewiesen werden soll
- auf dem Tarforster Plateau
- in Igel ist mit der Linie 40 aus dem Sauerthal bereits ein Zubringer vorhanden

Hauptlinien

- Durch das Entfallen von Umwegfahrten und Haltestellen sowie andere Beschleunigungsmaßnahmen verkürzt sich die Fahrzeit insbesondere für die Fahrgäste aus den entfernteren Stadtteilen und Orten.
- Im günstigsten Falle Einsparung von Kursen durch die verkürzte Umlaufzeit

Die wichtigsten Umsteigestellen sind im Moko explizit zum entsprechenden Ausbau vorgesehen.

Im Zuge der Einführung von Expressbuslinien sowie der Umsetzung des Regionalbahnkonzeptes werden auch die sonstigen Linien an dieses Grundnetz angepasst werden. Für stadtgrenzüberschreitende Linien werden im Rahmen des in Erarbeitung befindlichen ÖPNV-Konzeptes RLP-Nord entsprechende Optimierungen erarbeitet.

- Bessere Ausnutzung der Transportkapazität außerhalb der Spitzenzeiten, da Parallelfahrten, die eigentlich keine Verbesserung der Bedienungsqualität bringen, entfallen

Zubringerlinien

- Weitgehender Einsatz von kleineren Fahrzeugen, die jedoch unbedingt den Standards der übrigen Busse hinsichtlich Ausstattung und Design entsprechen sollen („richtige“ Linienbusse mit entsprechender Zielanzeige, breite rollstuhltaugliche Türen, Sitz- und Stehplätze)
- Gute Anschlussverbindung an die Hauptlinie, aber auch an die Eisenbahnlinie, da hier die größten Zeitgewinne zu erzielen sind
- Unter der Bedingung, dass der Anschluss an die Hauptlinie gewährleistet ist, können Linienführung und Fahrplan so auf die örtlichen Gegebenheiten zugeschnitten werden, dass diese Linien auch für den innerörtlichen Verkehr attraktiv sind. Hierzu sollte ein besonders günstiger Ortstarif ohne Umsteigeberechtigung angeboten werden
- Stärkung der örtlichen Infrastruktur
- Aufgrund der geringen Fahrzeuggröße können auch Abschnitte bedient werden, die für Gelenk- oder Standardbusse unpassierbar sind
- größere Akzeptanz auch bei den Anwohnern, die den Bus nicht benutzen (Gelegentlich erscheinen Leserbriefe in der Tageszeitung, die vermuten lassen, dass in dem einen oder anderen Stadtteil die Busse als „Feinde“ angesehen werden, die aufgrund ihrer Größe und ihres häufigen Erscheinens die Straßen und Bürgersteige kaputt fahren und Kinder gefährden)
- Es wäre zu prüfen, ob es organisatorisch möglich ist, die Fahrzeuge den Zubringerlinien bzw. den Stadtteilen fest zuzuordnen. Dann könnte man die Busse ortstypisch bemalen oder beschriften, so dass sie von den Einwohnern als „ihr Bus“ wahrgenommen werden
- Um die Identifikationswirkung zu steigern, wäre zu prüfen, ob es organisatorisch und rechtlich möglich ist, EinwohnerInnen aus dem Ort als BusfahrerInnen auszubilden, die in Teilzeitarbeit, als freie Mitarbeiter, als Subunternehmer oder einer anderen geeigneten Form „ihre Linie“ fahren und eventuell auch in der Lage wären, Sonderfahrten durchzuführen (z.B. Heimfahrt nach einer größeren Abendveranstaltung im Bürgerhaus)
- Die Busse sollten nach Möglichkeit in der Nähe des Einsatzortes (z.B. bei privaten Busbetrieben) stationiert und nur zu Wartungszwecken ins Zentraldepot gebracht werden, um die langen Anfahrtswege zu sparen.

Die Zubringerlinien enden in der Regel am Umsteigepunkt zur Hauptlinie oder kreuzen diese, wenn sich das Einzugsgebiet zu beiden Seiten erstreckt. Wenn in der Hauptverkehrszeit (Schüler- und Berufsverkehr) die Kapazitätsgrenzen erreicht werden, können die Zubringerlinien nach Passieren des Umsteigepunktes als Schnelllinie ohne oder mit nur ganz wenigen Haltestellen, falls möglich über Umgehungsstraßen oder Autobahn, ins Stadtzentrum weitergeführt werden.

Im Bereich Quint/Ehrang könnte das beispielsweise folgendermaßen aussehen:

- Im normalen Tagesverkehr enden die Linien aus Dudeldorf/Daufenbach und Schweich/Issel (außer den Fahrten der Linie 8, die ja bereits Bestandteil der Hauptlinie ist) in Quint. Dort steigen alle Fahrgäste auf die Hauptlinie um
- In der morgendlichen Hauptverkehrszeit steigen nur die Fahrgäste um, die ihr Ziel im Bereich Ehrang/ Biewer haben. Die beiden Linien fahren (möglichst so zeitversetzt, dass sich zusammen ein Taktfahrplan ergibt) mit den anderen Fahrgästen und solchen, die in Quint zugestiegen sind, als Schnellbusse über die B53 mit wenigen Haltestellen im Bereich Hafen und Pfalzel weiter in Richtung Zentrum. Das gleiche erfolgt mittags und abends über einen Zeitraum von jeweils etwa einer Stunde in umgekehrter Reihenfolge.

Auch Projekte, wie z.B. der hier vorgeschlagene Bürgerbus werden im Rahmen des in Erarbeitung befindlichen ÖPNV-Konzeptes RLP-Nord geprüft.

Sinnvoller ist hier eine Verknüpfung mit dem SPNV, der die Funktion der Schnelllinie in die Innenstadt viel besser übernehmen kann.

Ein ähnliches Prinzip wäre in Ehrang mit Bussen von der Heide und im Bereich Mäusheckerweg mit Bussen von der Bausch und eventuell aus Richtung Pfalzel denkbar.

Durch diese Maßnahmen können im normalen Tagesverkehr Fahrten eingespart und in der Hauptverkehrszeit die Fahrzeiten für die langen Strecken deutlich verkürzt werden.

In Ehrang sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass der Neubau der Pfeifersbrücke für Busverkehr geeignet ist, damit vom Ortskern eine direkte Verbindung zur B53 (und damit zum Hafen) sowie zur Autobahn möglich ist.

VERKEHRSMITTELWAHL

Der ÖPNV ist ein System, das sich in der Tendenz von Angebot und Nachfrage selbst verstärkt:

- große Nachfrage auf einer Linie → gutes Angebot → größere Nachfrage -
> noch besseres Angebot (z.B. Taktverdichtung) ---> im Extremfall bis die Linie an ihre Kapazitätsgrenze stößt

- geringe Nachfrage -> unbefriedigendes Angebot -> geringere Nachfrage -
> noch schlechteres Angebot (Taktausdünnung) ---> im Extremfall bis die Linie auf wenige Einzelfahrten reduziert oder ganz eingestellt wird

Das Vorhandensein von Alternativen (eigener PKW) und steigende Fahrpreise fördern natürlich die negative Tendenz. Hingegen müssten die rasant steigenden Kraftstoffpreise doch eigentlich eine gute Gelegenheit sein, eine positive Tendenz anzustoßen.

Vor diesem Hintergrund kann man die Linien nach dem Gesichtspunkt, der für die Taktichte ausschlaggebend ist, in verschiedene Kategorien einteilen:

1. Der Takt wird durch die Kapazität bestimmt, die gebraucht wird, um die große Zahl vorhandener Fahrgäste angemessen transportieren zu können. Die Wagenfolgezeit ist kürzer als nach dem Kriterium Attraktivität erforderlich. Es werden die größten verfügbaren Fahrzeuge eingesetzt
2. Der Takt wird durch die gewünschte Attraktivität bestimmt, um potenzielle Fahrgäste zum Umsteigen vom IV auf den ÖPNV zu motivieren. Die Wagenfolgezeit ist kürzer als nach dem Kriterium Kapazität erforderlich. Dadurch wird eine Überkapazität angeboten.
3. Es wird eine Grundversorgung in Form von Einzelfahrten angeboten, um Personen ohne eigenen Pkw überhaupt die Möglichkeit zu geben, wichtige Ziele zu erreichen. Der Fahrplan ist überwiegend auf den Schülerverkehr abgestimmt.

Dabei können einzelne Linien im Tagesverlauf von einer Kategorie in eine andere wechseln, insbesondere wenn die Verkehrsströme stark durch Schüler- und Berufsverkehr geprägt sind. Dies hat negative Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV: In den Hauptverkehrszeiten muss die Kapazität durch Taktverdichtung oder Einsatzwagen auf das erforderliche Maß aufgestockt werden, während in den übrigen Zeiten bei einem attraktiven Angebot zum Teil nur ganz schwach ausgelastete Busse unterwegs sind.

Unter diesem Gesichtspunkt wäre es interessant zu untersuchen, welche Auswirkungen eine starke Verlagerung des Berufsverkehrs zum ÖPNV, z.B. durch Jobtickets, hätte.

Annahme: Mehrpersonenhaushalt mit einem Pkw, ein Haushaltsmitglied

Die Verlängerung der B 422 neu in Richtung B 53 ist Bestandteil des Moko (Neubau / Ersatz der Pfeifersbrücke).

Die Zusammenhänge sind bekannt.

fährt mit dem Auto zur Arbeit. Dieses ist dort quasi „aus dem Verkehr gezogen“, die übrigen Haushaltsmitglieder erledigen ihre Besorgungen zu Fuß, mit dem Fahrrad (überwiegend im Stadtteil) oder mit dem ÖPNV (überwiegend im Zentrum). Fährt nun der ganztägig Berufstätige mit dem ÖPNV zur Arbeit, sind zwei Szenarien denkbar:

1. Das Auto steht nun den anderen Haushaltsmitgliedern zur Verfügung und wird von diesen zur Erledigung ihren Besorgungen benutzt (nun aber möglicherweise nicht mehr im Stadtteil oder im Zentrum, sondern dort, wo mit dem Pkw leicht hin zu kommen ist und wo genügend kostenlose Parkplätze vorhanden sind). Dies führt tendenziell dazu, dass in Bezug auf den ÖPNV die Nachfrage dort steigt, wo die Kapazitätsgrenzen bereits erreicht sind (eventuell Einsatz weiterer Fahrzeuge erforderlich), und dort abnimmt, wo die Fahrzeuge bei weitem nicht ausgelastet sind. Dieser Effekt kann von den Verkehrsbetrieben nicht gewünscht sein.
2. Auf das Auto wird ganz verzichtet. Dies wird aber nur dann eintreten, wenn das ÖPNV-Angebot während der ganzen Woche so gut ist, dass für alle Aktivitäten der Bus genutzt werden kann.

FAHRPLANINFORMATIONEN

Um potenzielle Fahrgäste für den Bus zu gewinnen, bringt sachliche, leicht verständliche, übersichtliche, vollständige und durchdachte Information sicherlich mehr als „werbewirksame“ Sprüche. Zu den potenziellen Fahrgästen gehören auch Kinder, Alte, unsichere Personen, Gelegenheitsfahrer, solche die zum ersten Mal Bus fahren wollen, ortsunkundige Personen, auswärtige Besucher, Touristen. Für diese kann die Art der Information im ungünstigen Fall bereits die erste Hemmschwelle bedeuten. Daher sollte hier mit größter Sorgfalt vorgegangen werden, zumal dies auch ganz allgemein zum positiven und professionellen Gesamteindruck des ÖPNV beiträgt. Verbesserungen in diesem Bereich sind in vielen Fällen ohne Mehraufwand und -Kosten möglich. Oft genügt es, sich in die Lage dessen zu versetzen, der die Information nutzen soll.

Im Folgenden werden einige Anforderungen aufgeführt, die es dem (potenziellen) Fahrgast erleichtern sollen, sich zurecht zu finden.

1. Aushangfahrpläne und Hinweise an den Haltestellen

- 1.1 Einheitliches System und Layout bei allen Verkehrsträgern
- 1.2 Lesbarkeit zu jeder Tages- und Nachtzeit
- 1.3 Auskunft über Anschlussverbindungen
- 1.4 Vollständigkeit
- 1.5 Liniennummerierung
- 1.6 Hinweise auf besondere Ziele

zu 1.1 Das Prinzip, das bei den SWT angewandt wird (Liniennummer, Linienverlauf, Betriebstage, vordere Spalte einzeln alle Betriebsstunden, dahinter in Zeilen die jeweiligen Minuten, alles in einer angemessenen Schriftgröße) ist verständlich und übersichtlich. Bei manchen Linien hängt an einer gemeinsamen Haltestelle neben einem solchen Fahrplan der Plan eines anderen Verkehrsträgers, der ganz anders aussieht und auch nach einem anderen unübersichtlicheren System aufgebaut ist. Auf diese Weise kommt ein möglicherweise gutes Angebot in der Summe beider Linien nicht zur Geltung, weil sie nicht als gleichwertige und gleichberechtigte Linien wahrgenommen werden, zwischen denen man freie Auswahl hat (beides VRT).

zu 1.2 Die Aushangfahrpläne sollten auch bei Dunkelheit gut lesbar sein. Dazu gehört eine ausreichende Beleuchtung. Diese kann in vielen Fällen

Entsprechende Vorschläge zur Optimierung der Informationsangebote sind im Moko enthalten. Einzelne der hier genannten Aspekte werden zur Vervollständigung noch integriert.

ohne großen Aufwand erreicht werden, indem man die Fahrpläne über Eck zu ohnehin vorhandener Leuchtwerbung anordnet oder im Verhältnis zur Straßenbeleuchtung so aufhängt, dass man beim Lesen nicht mit dem eigenen Schatten den Fahrplan verdunkelt.

zu 1.3 Für Fahrtziele, die nur mit Umsteigen von einer Hauptlinie auf eine selten verkehrende Anschlusslinie zu erreichen sind, sollte an den Haltestellen bis zum Umsteigepunkt, aber auch auf der Linienanzeige an den Bussen, ein Hinweis sein, bei welchen Fahrten der Anschluss gegeben ist (z.B. auf dem Fahrplan der Linie 8: A mit Fußnote: Anschluss mit Linie 17 Auf der Bausch, B: Anschluss mit Linie 17 Auf der Heide. Analog Linie 3/40, Linie 2/10). Dann hätte der Fahrgast in der Innenstadt die Möglichkeit, z.B. den nächsten oder übernächsten Bus der Linie 8 (nämlich die 8A) abzuwarten und während der Zeit einen Stadtbummel zu machen anstatt blindlings den ersten Bus der Linie 8 zu nehmen und irgendwo am Layweg eine Dreiviertelstunde auf den Anschluss zu warten.

zu 1.4 Manche Linien werden über die angegebene Endstation hinaus unter anderer Nummer weiter geführt. So ist es, wenn überhaupt, nur schwer ersichtlich, dass man z.B. von der Stresemannstraße ohne Umsteigen mit der Linie 7/4 nach Filsch fahren kann, oder alle 20 Minuten mit der Linie 16/13 von der Charlottenstraße zum Hauptbahnhof. Wäre diese Information an den Haltestellen zu finden, könnte der Fahrgast selbst entscheiden, ob er mit den genannten Linien einen Umweg in Kauf nimmt oder lieber an der Haltestelle bis zu einer halben Stunde auf die nächste 30 warten will, die den kürzeren Weg nimmt.

zu 1.5 Das Liniensystem in Trier ist insofern etwas unübersichtlich (zusätzlich zu der Trennung in Tagesverkehr werktags und Sternverkehr) als es einerseits verschiedene Linien mit gleicher Nummer (3 Feyen / 3 Igel und am anderen Ende, wenn auch weniger drastisch, 3 Weidengraben / 3 Tarforst), und andererseits gleiche Linien mit verschiedenen Nummern gibt (6 / 16 Trimmelter Hof – Porta Nigra, 12 / 221, 222 Hauptbahnhof – Fachhochschule), um nur einige Beispiele zu nennen. Darüber hinaus gibt es die in 1.4 bereits erwähnten Kurse, die quasi während der Fahrt die Nummer ändern. Das alles mag irgendwelche organisatorische oder sonstige Gründe haben, ist im Ergebnis aber eher verwirrend und daher verbesserungswürdig.

zu 1.6 Insbesondere für Touristen wären Hinweise auf Sehenswürdigkeiten außerhalb des fußläufigen Innenstadtbereichs sinnvoll, die mit den Bussen gut zu erreichen sind, z.B.

- 3: St. Matthias, Igeler Säule
- 4: Aussichtspunkt Petrisberg
- 7: Pfalzel Bastion
- 10: Mariensäule

Dies könnte beispielsweise durch ein auffälliges Logo und den Namen der Sehenswürdigkeit auf der Linientafel und auf dem Linienverlauf der Aushangfahrpläne an den Haltestellen geschehen.

2. Fahrplaninformation zu Hause und unterwegs

In Trier gibt es eigentlich ein gutes, teilweise sogar hervorragendes Angebot im ÖPNV, das den Vergleich mit anderen Städten ähnlicher Größe nicht zu scheuen braucht, jedoch sind die derzeit angebotenen Informationen sowohl in Papierform als auch in elektronischer Form nicht geeignet, dem potenziellen Fahrgast diese Qualität umfassend und übersichtlich zu vermitteln.

Papierfahrpläne

Die Infoangebote werden stetig verbessert. Hierzu dient auch die ständige Rückkopplung mit dem Fahrgastbeirat des VRT. Die Elektronische Fahrplanauskunft ist in das sehr ausgereifte und gut

1965 gab es ein Fahrplanheft der SWT, das 24 Seiten im DIN A6-Format umfasste und alles enthielt, was man über die Stadtbuslinien wissen musste. In den folgenden Jahren wurde man lediglich durch die Tageszeitung in Artikeln im Lokalteil und Fahrplanauszüge im Anzeigenteil über Änderungen informiert, selbst bei so gravierenden Neuerungen wie der durch die Eingemeindung 1969 veranlassten Gründung des VTV und den damit einhergehenden Linienenerweiterungen. Später wurden von den SWT hin und wieder Einzelfahrpläne von Linien oder Linienbündeln in verschiedenen Formaten und Faltungen herausgegeben. 1984, als die Stadtbusse endgültig aus der Fußgängerzone heraus genommen wurden, gab es endlich ein handliches Fahrplanbuch mit allen Stadtbuslinien, jedoch noch ohne die anderen VTV-Linien und die Eisenbahn. Diese wurden später nach und nach hinzugefügt. 2001, mit Gründung des VRT, lag zum ersten Mal ein vollständiges Fahrplanbuch mit den Linien aller Verkehrsträger vor. Dieses wurde zehn Jahre lang zum jeweiligen Fahrplanwechsel neu herausgegeben. 2012 gab es dann statt des Fahrplanbuches mit dem Gesamtangebot eine Zeitungsbeilage der SWT, beschränkt auf deren Busangebot. Dies entspricht einem Rückschritt von etwa 30 Jahren.

Um sich über die vorhandenen Fahrmöglichkeiten informieren zu können, sollten für Trier und Umgebung sowie die umliegenden Landkreise jeweils separate Gesamtfahrpläne aller Verkehrsträger in dem betreffenden Gebiet zur Verfügung stehen. Je nachdem, ob dem Fahrgast an Schnelligkeit oder Bequemlichkeit gelegen ist, können ganz unterschiedliche Verbindungen interessant sein. Daher sollte auch auf Umsteigemöglichkeiten zur Bahn hingewiesen werden.

Linien wie die 4/7, die in Irsch und die 13/16, die in der Innenstadt nahtlos ineinander übergehen, sollten im Fahrplan auch so dargestellt werden.

Linienpläne sollten nicht nur schematisch, sondern zur besseren Orientierung auch mit unterlegtem Stadtplan dargestellt werden.

Die Fahrpläne müssen handlich und optisch ansprechend sein, damit man sie leicht aufbewahren und wieder finden und bei Bedarf auch in der Handtasche oder der Jackentasche mitnehmen kann. Die aktuellen Fahrpläne in Form einer Zeitungsbeilage erfüllen keine dieser Anforderungen.

Elektronische Fahrplanauskunft

Man könnte argumentieren, dass im Handy- und Internetzeitalter die Papierfahrpläne überflüssig geworden sind. Hier sind jedoch Zweifel angebracht. Abgesehen davon, dass nicht jeder die elektronischen Gerätschaften zur Verfügung hat und damit umgehen kann oder will, sind die Ergebnisse mit Vorsicht zu genießen.

Hier zwei Beispiele aus der VRT-Fahrplanauskunft, Anfrage für einen Werktag während der Vorlesungszeit um 11:00 Uhr

Olewig, Brettenbach – Hauptbahnhof

Angeboten wird Folgendes:

1. Um 10:56 mit Linie 6, Ankunft Charlottenstraße 11:01, dort umsteigen auf Linie 30, die laut Fahrplan zur gleichen Zeit (!) um 11:01 dort abfährt, Ankunft Hbf 11:09
2. Um 11:07 mit Linie 16 in Gegenrichtung (!) zum Kleeburger Weg, Ankunft 11:09, dort umsteigen auf Linie 33 um 11:12, Ankunft Hbf 11:23
3. Um 11:16 mit Linie 6, Ankunft Kaiserthermen 11:23, dort umsteigen auf R200 um 11:25, Ankunft Hbf 11:30
4. Um 11:26 mit Linie 16, Ankunft Charlottenstraße 11:31, dort umsteigen auf Linie 30 um 11:31(!), Ankunft Hbf 11:39

Viel unübersichtlicher und abenteuerlicher geht es kaum. Extrem kurze

funktionierende System des VRT integriert.

Die wesentlichste Informationsplattform stellt heute das Internet dar. Hier ist der VRT sehr gut aufgestellt. Zudem besteht eine Telefonhotline. Die Fahrplanbücher des VRT wurden mangels Nachfrage / zu hoher Kosten eingestellt. Zu jedem Fahrplanwechsel wird eine komplette Sonderveröffentlichung mit den gesamten SWT-Fahrplan für jede einzelne Linie als Beilage zum Trierischen Volkfreund veröffentlicht. Insgesamt stellt dies eine zeitgemäße Weiterentwicklung sowie einen massiven Ausbau des Informationsangebotes und somit keinesfalls einen Rückschritt dar.

Umsteigezeiten von 0 Minuten (1. und 4. Selbst wenn beide Linien pünktlich sind, ist es Zufall, ob die 6/16 oder die 30 zuerst an der Charlottenstraße ist. Im letzteren Fall funktioniert das Umsteigen mit Sicherheit nicht, im ersteren mit größter Wahrscheinlichkeit nicht, weil davon auszugehen ist, dass die 30 die 6/16 an der Haltestelle überholt, während man aussteigt), 2 Minuten (3. Hier muss man erst die Haltestelle der R200 suchen, die liegt nämlich um die Ecke in der Weberbachstraße), 3 Minuten (3. Hier muss man an der Lichtsignalanlage Kleeburger Weg die Straße überqueren, weil man ja mit der 16 in die Gegenrichtung gefahren ist).

Was macht man, wenn man den Anschluss verpasst hat? Da laut Aushangfahrplan um diese Zeit nur die 30 zum Hauptbahnhof fährt, muss man den nächsten Wagen dieser Linie abwarten, d.h. an der Charlottenstraße mit größter Wahrscheinlichkeit eine halbe Stunde.

Was nicht angeboten wird, im Falle vorhandener Information aber erste Wahl wäre: um 11:06 (oder 11:26) in die 16 einsteigen, sitzen bleiben und um 11:26 (oder 11:46) ohne Umsteigen am Hauptbahnhof als Linie 13 ankommen.

Kernscheid Kirche – Einkaufszentrum Tarforst

Angeboten wird:

Um 11:02 mit Linie 7, Ankunft Abzweig Irsch 11:07, dort umsteigen auf Linie 4 um 11:15, Ankunft Tarforst 11:19.

Das sieht auf den ersten Blick ganz gut aus. Wenn man aber 8 Minuten an einer ungemütlichen Haltestelle außerhalb der Ortschaft womöglich bei Wind, Kälte und Regen wartet, um dann festzustellen, dass man auf der anderen Straßenseite wieder in den selben Bus mit dem selben Fahrer einsteigt, nur mit dem Unterschied, dass der Bus jetzt die Liniennummer 4 hat, ist das sehr ärgerlich, denn man hätte eigentlich genau so gut im Bus sitzen bleiben können. Das hätte die Stadtwerke keinen Cent mehr gekostet, und man hätte auch keinem anderen Fahrgast den Platz weggenommen, denn bei der Rundfahrt durch Irsch ist der Bus mit Sicherheit nicht überfüllt.

(Anmerkung: Ich habe nicht Hunderte von Verbindungen abgefragt und dann die beiden merkwürdigsten Ergebnisse heraus gepickt, sondern ich habe mir zwei realistisch scheinende Verbindungswünsche überlegt und nur diese beiden abgefragt.)

Der Computer rechnet die Verbindungen offenbar ausschließlich unter dem Gesichtspunkt kürzeste Fahrzeit, alle anderen Kriterien, die man mit gesundem Menschenverstand und einem gewissen Überblick über betriebliche Zusammenhänge berücksichtigen würde, bleiben unbeachtet, leider mit dem Ergebnis, dass die so gewonnene Information nicht in jedem Fall geeignet ist, neue ÖPNV-Kunden zu gewinnen.

BAHNHOF

Ich kann mich nicht erinnern, jemals an anderer Stelle ein solches Sammelstadium von verschiedenen Bahnsteigüberdachungen gesehen zu haben, die weder in Größe, in Form, in Konstruktion, in Funktion noch in Gestaltung zueinander passen. Das sieht schlichtweg erbärmlich aus und ist als Visitenkarte einer Stadt, die wegen ihrer Schönheit und ihrer Sehenswürdigkeiten besucht wird eher ungeeignet.

Auch die winzigen Überdachungen an den Bussteigen auf dem Vorplatz wirken eher kläglich, wenn man bedenkt, wie viele Busse dort zu Sternverkehrszeiten gleichzeitig ankommen. Da gibt es in vielen Kleinstädten bessere Beispiele.

Zur Imagepflege wären hier deutliche Verbesserungen angebracht.

Die Optimierungsmöglichkeiten bei der Fahrplanauskunft werden – wie alle bekannt werdenden Fehler im Auskunftssystem – an SWT und VRT weitergegeben und dort in den zuständigen Facharbeitskreisen erörtert.

Der Hinweis wird an die zuständige DB Station und Service weitergegeben.

Die Bussteigausstattung inkl. größerer Wartehallen und elektronischer Echtzeitanzeige wurde im vergangenen Jahr optimiert.

Bürgerstellungnahme 42 (24.09.2012)

Als Einwohner des nördlichen Trierer Umlandes möchte ich folgende Stellungnahme und Anregungen zum MOKO 2025 abgeben:

Stellungnahme:

In Vergangenheit, Gegenwart und auch aufgrund der Planungen für die Zukunft wurden und werden große Summen in die Optimierung der Zu- und Ablaufstrecken für den MIV nach/aus Trier investiert, die zu einer hohen Verfügbarkeit – auch in Spitzenzeiten – führen sollte. Dadurch wurden bisher keine durchschlagenden Erfolge bei der Bewältigung der Verkehrsprobleme der Stadt und der Region Trier erreicht.

Mit dem MOKO 2025 soll aber eine Stärkung des so genannten Umweltverbundes erreicht werden. Zukünftig müssen die politischen Entscheidungsträger Willens sein, auch einseitige Entscheidungen zu Gunsten der anderen Verkehrsträger zu treffen und die verfügbaren knappen Investitionsmittel sinnvoller zu verteilen.

Anregungen:

- Das Konzept „Stadtbahn Trier“ muss wieder aufgenommen werden und in die Region hinein erweitert werden.
- Die Umlandbuslinien müssen optimiert werden und besser mit den anderen Trägern des öffentlichen Verkehrs verzahnt werden.
- Der VRT und der Grundsatz „Ein Ticket für die ganze Region“ müssen erhalten bleiben. Entwicklung neuer Angebote im VRT, speziell für sozial benachteiligte Mitbürger, Senioren, Touristen und Pendler.
- Die Tarifstruktur des VRT muss vereinfacht und die Preise müssen gesenkt werden, um damit die Wettbewerbsbedingungen für den ÖPNV in der Region verbessern zu können. Die beteiligten Kreise und Kommunen müssen Bereitschaft entwickeln, Gelder für die Verbesserung des ÖPNV zu investieren. Die Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsleistungen muss zu einer stattlichen Pflichtaufgabe werden und über die bisherige lückenhafte regionale Minimalversorgung hinausgehen.
- Optimale Umsetzung der neuen/alten geplanten Haltepunkte an der Weststrecke und an der Konzer Strecke.
- Optimierung der Schienenumlandverbindungen.
- Ringlinie auf den vorhandenen Eisenbahntrassen um die Trierer Innenstadt.
- Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV.
- Verbesserung der Zugänge zur Trierer Innenstadt durch Stege für Fußgänger und Fahrradfahrer über die Mosel.
- Entwicklung eines Fahrradkonzeptes für mittlere Entfernungen für die Fahrt nach und vom Arbeitsplatz.
- Verringerung der Straßenbauinvestitionen auf ein Mindestmaß zur Erhaltung und Sicherung der vorhandenen Straßeninfrastruktur.
- Die Regionalbahn ist fester Bestandteil des Moko.
- Hierzu wird derzeit das ÖPNV-Konzept RLP-Nord erarbeitet.
- Die Punkte 3 und 4 werden in Abstimmung mit den anderen Mitgliedern in den VRT-Gremien beraten.
- Der Vorschlag ist bereits Bestandteil des Moko; Machbarkeitsstudie SPNV-Nord läuft.
- Ringlinien benötigen eine sehr spezielle Verteilung der Verkehrsnachfrage. Ein entsprechend hohes Fahrgastaufkommen ist i.d.R. nur in großen Ballungsräumen gegeben. In auf ein starkes Zentrum fokussierten Räumen, wie der Stadt Trier, sind Ringlinien nicht sinnvoll.
- Die Vorschläge / Ideen sind im Moko enthalten / berücksichtigt.

Bürgerstellungnahme 41 (24.09.2012)

Da es leider etwas schwierig war ihre Sonderbeilage in die Hände zu bekommen, kommt auch meine Stellungnahme erst im letzten Moment. (Falls das Papier tatsächlich mit der Rathauszeitung verteilt wurde – finden nicht nur ich, sondern alle Anwohner der Moselstraße und Umgebung es seltsam das ausgerechnet im August die sonst stapelweise herumliegende Zeitung es nicht bis zu uns geschafft hat!)

Aber egal – hier die Meinung der Anlieger der Moselstraße, des Pferdemarktes und auch der Bruchhausenstraße :

Dass die o.g. Straßen in Ihrem Konzept als „Hauptverkehrsstraßen“ orange dargestellt sind finden wir Anlieger nicht so toll und dazu muss der gesamte Bereich auch erst mal gründlich saniert werden:

1. Die Moselstraße an sich ist total kaputt – vor 12 Jahren wurden die Gasleitungen erneuert und der entstandene Graben wurde „provisorisch“ zugeschüttet. Auf meine direkte Anfrage beim Tiefbauamt wurde mir damals mitgeteilt, dass die Straße eigentlich von Grund auf erneuert werden müsse, weil der gesamte Untergrund morsch ist und weil diese Grunderneuerung demnächst in Angriff genommen würde, könnte der Graben erst mal so bleiben.

Nun – bis heute ist nichts passiert, außer dass der Graben immer weiter absackt. Die Folge davon ist – bei jedem Regen werden die Fußgänger (unter anderem auch die vielen Bewohner des Seniorenheimes um die Ecke in der Bruchhausenstraße) durch die vorbei rasenden Autos komplett nass gespritzt und bei schweren Bussen und LKW wackeln die Häuser so heftig, das in meinem Haus sogar schon die große Schaufensterscheibe gerissen ist.(deswegen habe ich auch schon beim Tiefbauamt vorgeschlagen und mir wurde gesagt, dass dieser Zustand bekannt ist und „vielleicht“ könne man ja eine neue Asphaltschicht aufbringen ??)

2. Im oberen Bereich der Straße, also vor dem Kino herrschen mehrmals am Tag regelrecht lebensgefährlich Zustände: Lkw und PKW parken direkt hinter der uneinsehbaren Kurve, dazwischen stehen viele wartende Kinobesucher und Leute die auf den Bus warten zum Teil auf der Straße. Wenn dann die Ampel grün wird kommen die Autos in Zweierreihen aus dem Margaretengässchen angebraust und rasten natürlich voll aus, weil ja nach der Kurve eine Spur vollständig zugestellt ist.

Kurz gesagt – es ist ein Wunder das da noch nichts passiert ist!!

3. Die Bruchhausenstraße ist eine sehr enge Straße mit hohen Häusern – und die Abgase stauen sich durch die in Trier herrschende Klimlage vor allem im Sommer – oft hängt eine richtige Nebelschicht stundenlang fest - wäre dort eine Abgasmessstation eingerichtet, wären die Werte sicherlich nicht mehr im grünen Bereich!

Die Beilage war sämtlichen Exemplaren der RaZ beigefügt (Auflage 57.500). Die Frage, warum es im August zu Unregelmäßigkeiten bei der Verteilung gekommen ist, wird an das Presseamt weitergeleitet. Die Beilage stand darüber hinaus auch im Internet bereit und lag auf der Info-Veranstaltung und im Rathaus (Bürgeramt) aus.

Ob dies der Meinung einer Mehrheit der Bewohner der genannten Straßenzüge entspricht ist nicht überprüfbar.

Die Anregungen werden an die zuständige Abteilung des Tiefbauamtes weitergeleitet, um sie entsprechend in den Planungen zur Sanierung von Straßen zu berücksichtigen.

Im Zuge der Umsetzung des Moko wird geprüft werden, ob in der Moselstraße zwei Fahrspuren notwendig sind, insbesondere, wenn die im Moko enthaltene Einrichtung einer weiteren Busspur im Margaretengässchen umgesetzt ist, wird der zweite Fahrstreifen in der Moselstraße wohl überflüssig. Er kann dann ggf. als Bus- oder aber als Radstreifen (bzw. kombiniert als Umweltspur) genutzt werden.

Durch das Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht werden drei Messstationen in der Ostallee, Kaiserstraße und an der Universität zur

Also – wenn Sie alle Schwachpunkte dieser „Hauptverkehrsstraßen“ ausmerzen möchten, wird es wirklich ein teurer Ausbau. Vor allem weil auch kein Mensch versteht, warum Straßen die eigentlich hauptsächlich für Parksuchverkehr und nachts als Rennstrecke für nicht ausgelastete Porschefahrer genutzt werden, außerdem überwiegend zu Wohnzwecken dienen, überhaupt Hauptverkehrsstraßen sein müssen? Wesentlich billiger und auch wesentlich angenehmer für alle Anwohner der ganzen Stadt wäre Tempo 30 überall innerhalb des Alleenringes und nicht wie in Ihrem Konzept nur einzelner Straßen (z.B. die Walramsneustraße????)

Für die Moselstraße wäre eine Fahrbahn dann ausreichend – die könnte schon im Margarethengässchen beginnen, damit wäre die Zufahrt für alle an der Strecke liegenden Parkhäuser gewährleistet, im Margarethengässchen hätten die Busse mehr Platz, vor dem Kino könnte eine Kurzparkzone für die Kartenkäufer und die Eltern die ihre Kinder dort abliefern eingerichtet werden und nach der Parkhausausfahrt des Kaufhofparkhauses wäre Platz für eine ordentliche Bushaltestelle. Die übrige rechte Seite hätte endlich eine ordentliche Bürgersteigbreite, wie in unten stehender Grafik aus dem Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung gefordert ist.

Kontrolle der Luftqualität betrieben. Die Standorte der Messstationen gelten als repräsentativ für die Stadt Trier. Derzeit besteht hinsichtlich Luftschadstoff-Immissionen kein akuter Handlungsbedarf. Bei einer Überschreitung der gesetzlich vorgegebenen Immissionsgrenzwerte wäre ein Luftreinhalteplan aufzustellen, welcher dann erforderliche Maßnahmen festlegen würde.

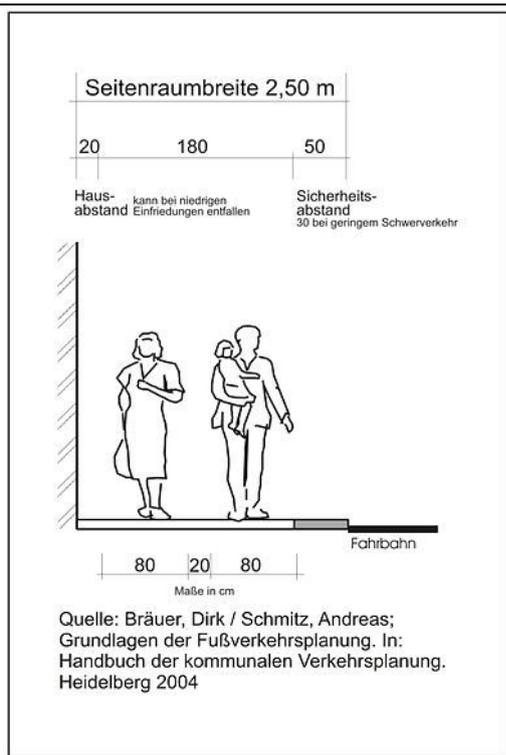
Bei der Bruchhausenstraße handelt es sich um den Teil einer von drei innerhalb des Alleenrings gelegenen „Erschließungsschleifen“ der Innenstadt, über welche u.a. die Parkhäuser erschlossen sind. Sie sind als „Nachgeordnete Hauptverkehrsstraßen / Sammelstraßen“ eingeordnet, unterscheiden sich also in Ihrer Funktion von den größeren Hauptausfall- und Durchgangsstraßen. Die Walramsneustraße ist im Vergleich hierzu – neben ihrer Hauptfunktion als innerstädtische Bustrasse – als Straße mit geringerer Verkehrsbedeutung (im Kfz-Verkehr) eingestuft.

Bezüglich der Anzahl der Fahrstreifen vgl. weiter oben.

Die Forderungen zur Gehwegbreiten sind im Moko enthalten. Bei einem zukünftigen Aus- / Umbau der Moselstraße werden diese in Abwägung mit anderen Anforderungen berücksichtigt.

Einer Verlegung der Bushaltestelle ins Margarethengässchen stehen folgende Punkte entgegen:

- zu geringe Entfernung zur Haltestelle Simeonstiftsplatz



- zu große Entfernung zur Haltestelle Treviris, mit welcher Umsteigebeziehungen bestehen
- bei Realisierung der Busspur im Margaretengässchen ist hier keine Haltestelle möglich

Es ist unklar, ob weitere Anlieger tatsächlich diese Vorschläge unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen und im Namen aller Anlieger

Bürgerstellungnahme 40 (24.09.2012)

In dem Mobilitätskonzept 2025 von R + T steht, dass durch den Moselaufstieg (Westumfahrung) die Moseluferstraßen und die Bitburger Straße um bis zu 8.000 Kfz pro Tag entlastet werden.

Wie hoch ist die Entlastung der Bitburger Straße innerhalb von 24 Std.?

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist der Moselaufstieg, enthalten und dort als „Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko“ eingestuft.

Ist die Maßnahme Moselaufstieg im Bundesverkehrswegeplan auch im Jahre 2012 noch mit dem Zusatz „mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko“ ausgewiesen?

Die Umgehung Zewen wird in dem Mobilitätskonzept auch erwähnt. In dem Stadtratsbeschluss zum Moselaufstieg, aus dem Jahre 1995 und 2003 wurde sinngemäß beschlossen: „Fertigstellung der Umgehung Zewen (B 49) vor Inbetriebnahme der neuen B 51“

Werden diese Stadtratsbeschlüsse auch umgesetzt?

Für den favorisierten Moselaufstieg zwischen der B 51 und der A 64 (gesamt Länge 6020 mtr. Steigung von 6,5% auf einer Länge von 2186 mtr.) ist für die Moselquerung allein eine Brücke von 672 lfdm erforderlich. Hinzu kommen die Bauwerke über die B 49, Grünbrücke, Querung der A 64 sowie anderer kleiner Bauwerke, 2 Abgrabungen des Moselvorlandes von mehreren Hektar, Aufschüttung eines Straßendamms zwischen der B 49 und dem Zewener Wald (liegt zwischen Ortslage Zewen und Igel Länge ca. 600 mtr., bis zu 140 mtr. Breite bis zu 25 mtr. Höhe plus beidseitigen Lärmschutz von 3 mtr. sowie anderer zahlreicher Aufschüttungen und Abgrabungen. Im Moselvorland wird ein ehemaliges Naturschutzgebiet von der Moselbrücke durchschnitten. 260.000 qm Wald werden unwiederbringlich vernichtet. Das

Unserer Kenntnis nach hat sich an dieser Einstufung zwischenzeitlich nichts geändert.

Zwischenzeitlich wurden seitens der Stadt verschiedene alternative Streckenführungen auf Trierer Stadtgebiet untersucht. Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse hat der Stadtrat am 16.06.2011 beschlossen, dass diese nicht mehr weiter verfolgt werden. Statt dessen wird aktuell vom Land in einer grenzüberschreitenden Untersuchung die gesamte Verkehrssituation zwischen dem Trierer Raum und Luxemburg untersucht.

Naherholungsgebiet zwischen Zewen und Igel zerschnitten. Und das alles für nur 45 Mio. Euro. Tatsächlich werden Kosten wohl bei ca. 135 Mio. Euro oder mehr liegen. Geschätzte Kosten für die Ortsumgehung Könen B51 neu lagen bei 11 Mil. Euro. Heute spricht man von 20 Mio. Euro, intern rechnet man 45 Mil. Euro. (Verkehr im Jahre 2008 in der Ortsdurchfahrt Könen 9100 Fahrzeuge, lt. Gutachten aus dem Jahre 2010 von Modus Consult, Verkehr in Zewen in dem gleichen Zeitraum?)

Flächenverbrauch für den geplanten Moselaufstieg 70 Hektar Ausgleichsfläche für den geplanten Moselaufstieg 140 Hektar

Umweltschonende Alternative: Brücke über den Hafen Mertert:

Länge der Fahrstrecke für Pendler aus dem Raum Konz-Saarburg nach Luxemburg vom Ende Ortsumgehung Könen über die Brücke Mertert 9,5 Km bis Anschlussstelle Mertert A 1 und vom Ende Ortsumgehung Könen über den Moselaufstieg 16,0 Km bis Anschlussstelle Mertert A 1.

Laut Verkehrsgutachten von Modus-Consult aus dem Jahre 2010 würde die Brücke Mertert von 12600 Fahrzeugen befahren ohne Moselaufstieg -- und mit Moselaufstieg von 12200 Fahrzeugen.

Wasserliesch verfügt über eine Ortsumgehung

Für Oberbillig war eine Tieferlegung der B 419 auf die Höhe der Bahnbahnleihe im Gespräch Entlastung von 7500 Fahrzeugen in der Ortsdurchfahrt Temmels Entlastung von 9100 Fahrzeugen auf der Moselbrücke zwischen Wellen und Grevenmacher

Im Trierischen Volksfreund vom 02. Mai 2008 war untenstehende Information von Dr. Karl-Heinz Frieden (CDU), Stadt und Verbandsbürgermeister Konz zu lesen:

Von dem Brückenbau bei Mertert hält er indes wenig. Er fürchtet, die Brücke werde als kleiner Moselaufstieg gewertet und das für die Region wichtige Mammutprojekt könnte scheitern.

Bericht aus dem Luxemburger Wort

Letzebuerg Veröffentlicht am 08.04.09

Zusätzliche Brücke wird mittelfristig gebaut

Bautenminister Claude Wiseler (CSV) zur Verkehrssituation an der Mosel Während des Berufsverkehrs werden die bestehenden Moselbrücken stark frequentiert wie hier zwischen Grevenmacher und Wellen (D). Andreas Adam

(aa) - Der Parlamentsabgeordnete Carlo Wagner (DP) hatte sich wegen der Verkehrsproblematik an der Mosel abermals in einer parlamentarischen Anfrage an Bautenminister Claude Wiseler (CSV) gewendet. Da sich das grenzüberschreitende Aufkommen in den vergangenen Jahren weiter entwickelt habe, seien die Brücken in Grevenmacher und Wormeldingen vor allem während des Berufsverkehrs überlastet. Carlo Wagner erkundigte sich in diesem Zusammenhang nach dem Stand des Projektes zum Bau einer zusätzlichen Moselbrücke nahe des Hafens Mertert.

Bautenminister Claude Wiseler teile in seinem Antwortschreiben mit, es seien gemeinsam mit dem deutschen Bundesland Rheinland-Pfalz Studien zum grenzübergreifenden Verkehr durchgeführt worden.

Diese hätten ergeben, dass die besagte zusätzliche Moselbrücke und die Westumfahrung Triers, auch als „Moselaufstieg“ bekannt, sich ergänzen würden und eine Reduktion des Verkehrs in Grevenmacher sowie in Mertert-Wasserbillig zur Folge hätten.

Brücke ist Teil eines Konzepts

Anhand der voraussichtlich Ende des Jahres vorliegenden Ergebnisse wird das Projekt – auch unter Einbeziehung sämtlicher denkbarer Alternativen sowie der sich ggf. daraus für die Ortslage Zewen ergebenden Änderungen – neu zu bewerten sein. Da es sich um eine potenzielle Bundesmaßnahme handelt, kann die Stadt Trier hier nur ihr Interesse gegenüber Bund / Land bekunden, nicht aber selbstständig Schritte der Umsetzung einleiten oder die Umsetzung des Projektes verhindern.

Insbesondere Maßnahmen, wie eine neue Brücke bei Mertert liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Trier. Diese würde auch vor allem Vorteile für Luxemburg-Verkehr aus dem Saar- und Obermoseltal bieten. Die Entlastung Triers vom Durchgangsverkehr, die bessere Autobahnanbindung der Gewerbegebiete, eine weitere stadtnahe Moselquerung, eine Entlastung der Bitburger Straße sowie weitere Effekte, die für die Stadt mit dem Moselaufstieg wären, bietet die Brücke bei Mertert nicht.

Die Gesamtbewertung der Maßnahmen für den grenzüberschreitenden Verkehr wird im Zuge der genannten Landesuntersuchung erfolgen und ist nicht Bestandteil des städtischen Moko,

Im Hinblick auf das 11. Gipfeltreffen der Großregion werde unter luxemburgischer Präsidentschaft ein Dokument zu den Verkehrsinfrastrukturen ausgearbeitet - Thema sei darin auch das Projekt der zusätzlichen Moselbrücke. Der Bautenminister wies darauf hin, dass die neue Brücke Teil eines Gesamtkonzeptes zur Neugestaltung des Kreuzungsbereichs der Autobahnanschlussstelle Mertert und der Nationalstraße 1 sei, wobei auch der Hafen Mertert eine neue Zufahrt erhalten solle. Es handle sich demnach um ein Großvorhaben, dessen Umsetzung erst mittelfristig abzusehen sei.

Zwischenzeitlich solle prioritär die bestehende Moselbrücke zwischen Grevenmacher und Wellen (D) aufgrund ihrer Überalterung neu gebaut werden.

Auf Nachfrage des „Luxemburger Wort“ mit der Bitte um Präzisierung teilte die Pressereferentin des Ministers mit, dass die Brücke gegebenenfalls auch ohne die Westumfahrung Triers gebaut werden soll.

Wurde die Moselbrücke nahe des Hafens Mertert (Luxemburg) in Ihrem Mobilitätskonzept berücksichtigt. Welche Vor- bzw. Nachteile sehen Sie in dem Projekt?

Ich sehe Ihrer geschätzten Antwort mit Interesse entgegen.

Bürgerstellungnahme 39 (23.09.2012)

Anmerkungen zum Mokon 2025

Mokon 2025 Stadt Trier, Langtext und Planunterlagen

Radverkehr

Seite/ Plan

55 Ziele

73 Unfälle- > es fehlen Unfalltypen , Auswertung und Empfehlungen

85 Fußgänger Kaiserthermen

a) ebenerdige Querung Ostallee/ Weimarer Str. / Hermesstr, zusätzlich zu vorh. Unterführung, unattraktive , dunkle U keine Begründung für Gefahrenquelle ebenerdige Unterführung,-> Höhenunterschied

Verkehr Fußgänger/ Radfahrer läuft derzeit gut, übersichtlich , -> ggf. Markierung für Fuß-/ Radwege.

b) ebenerdige Querung südl. Kreisverkehr über Spitzmühle

Unterführung ist vorhanden

c) eine neue Verknüpfungshaltestelle mit gedachter Nahverkehrshaltestelle, noch ein Umbau ?

Unterführung Martinskloster, Ersatz ebenerdige Querung

Was heißt Attraktivität -> auf Sicherheit kommt es letztlich an !

Ist eine ebenerdige Querung wirklich sicherer ? Eingriff in fließenden Verkehr,

Höhenunterschied zum Moseluferweg

Widerspruch - > Nachbarschaft Krahenstr. neue Unterführung

ggf. Verbesserung und Beleuchtung der vorh. Anlage.

Anmerkung: Aufgrund des telegrammstils und der zahlreichen z.T. unbekannteren Abkürzungen, ist die vorliegende Stellungnahmen in Teilen nicht verständlich. Es wird nicht jeder Aspekt kommentiert.

Eine konkrete Analyse aller einzelnen Unfalltypen ist nicht Aufgabe des Moko. Dies geschieht jährlich durch die Unfallkommission, in der auch geeignete Abhilfemaßnahmen erarbeitet werden. Zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs sollten auf jeden Fall ebenerdige Querungen angeboten werden. Im Zuge der konkreten Planung muss geprüft werden, ob bzw. wie dies bei den vorhandenen Platz- und Verkehrsverhältnissen realisierbar ist. Im Bereich der Krahenstraße befindet man sich bereits auf einem Niveau, von dem aus ebenerdig eine breite Unterführung zur Mosel realisiert werden könnte. Dies ist der Unterschied zu den anderen Stellen, an denen man sich auf Straßenniveau befindet und als

<p>100 ff Maßnahmen Radverkehr P 18/ 6.2 Radverkehr Maßnahmen P 19 /6.3 Eine ungefähre Beschreibung und erkennbare Darstellung der Fahrradroutes fehlt in Text und Plan Festlegung ob Radweg, -spur , -streifen auf einer Seite jeweils in eine oder beide Richtungen oder auf beiden Seiten jeweils in eine Richtung angeordnet wird ,fehlt.</p> <p>Einstufung in Dringlichkeit und Zeitvorstellungen für einzelne Maßnahmen fehlen. Fahrradwege sind Teil der Straßen, von daher von Gde. zu unterhalten, Zur Finanzierung neuer Maßnahmen Anlegung eines generellen Fahrradtitel im Haushalt, nicht unbedingt lange Zeit auf Zuschusstitel benachbarter Fahrbahn warten.</p> <p>Eine Beschreibung der baulichen und rechtlichen Qualität z.B von Umweltpuren , Fahrradstraßen, Schutzstreifen , usw fehlt. Auf die geplanten Veränderungen der Fahrbahnen z.B. an den Alleen wird im Zusammenhang mit den Radwegen kaum eingegangen.</p> <p>Vorhandene Beschilderung miserabel, z.T. ganz fehlend, da vom Grunde her keine neuen Radwege erdacht werden, hätte man schon längst eine ansprechende Beschilderung planen und verwirklichen können. z.B Beginn Radweg durch die Gärten in Richtung Olewig an Spitzmühle, Fortsetzung Radweg aus Richtung Stadt Ortseingang Olewig hinter der St. Anna Str. z.B entlang Olewiger Bach, zwei von sehr vielen Beispielen.</p> <p>Darstellung des vorhandenen und geplanten Fahrradnetzes in den Stadtplänen, ähnlich ÖPNV</p> <p>Fahrrad R 1 Nord- Süd Westumfahrung , Ostumfahrung</p>	<p>Fußgänger und Radfahrer dann über Treppen und Rampen in unattraktive und enge Unterführungen gezwungen wird.</p> <p>Die Routen sind in Karte 6.2 dargestellt. In der Kurzfassung (RaZ) ist eine noch deutlichere und aktualisierte Version zu finden. Im übergeordneten Moko wird noch nicht eine solche Detaillierungsschärfe erreicht. Im konkretisierenden Radverkehrskonzept werden die konkreten Führungsformen inkl. geplanter Zweirichtungsradwege einzeln ausgewiesen.</p> <p>Ist sowohl in der Maßnahmentabelle als auch der Kurzfassung enthalten.</p> <p>Ein pauschaler Radwegeansatz ist haushalterisch nicht möglich.</p> <p>detaillierte Ausführungen würden das Moko sprengen; sie sind Bestandteil des Radverkehrskonzeptes Ein umfassendes Beschilderungssystem nach den anzuwendenden Vorgaben wurde erstellt und umgesetzt. Leider fehlen die personellen und finanziellen Ressourcen es bei häufigem Vandalismus und sonstigen Störungen immer aktuell und fehlerfrei zu halten. Der Bericht wird um diese wichtige Aufgabe als eigene Maßnahme ergänzt.</p> <p>Die Idee wird ins Moko aufgenommen (Fahrradstadtplan).</p> <p>Die Beschreibung ist im Text enthalten. Auch die Karten weisen die Trassen aus.</p>
---	--

<p>Eine ungefähre Beschreibung der Umfahrungen fehlt in Text und Plan z.B. Bereich zwischen Breitenstein, Domfreihof und Rindertanzstr., Weberbach, Metzelerstr. Hindenburgstr. wo fahren die Räder , in eine oder beide Richtungen ?</p> <p>Fahrrad R 2 Engpass in der Straße An den Kaiserthermen</p> <p>Fahrrad R 3 Verbindung zwischen Weberbach und Moselradweg schnell und komfortabel , warum nicht über bestehenden Fuß- /Radweg - Platz ist für Fußgänger und Radfahrer ausreichend - Naherholung leidet weniger, als bei vorgesehener Führung im Fahrbahnquerschnitt, es fehlen konkrete Gedanken für wichtige Anbindung an Moselradweg; Winterdienst notwendig ggf. in umweltfreundlicher Version, " abgestufter Ausbau " ist ein fadenscheiniges Alibi für Tangentenlösung, die nicht angenommen wird, siehe dort</p> <p>Fahrrad R 4 Kaiserthermen " langfristig " hat zwar in Trier Tradition, aber hier - an so einem wichtigen Punkt - muss es heißen kurzfristig ! Für einen solchen speziellen Punkt wäre eine großmaßstäblicher Prinzipskizze sinnvoll und notwendig Es fehlt der Verweis und Beachtung des Fahrradverkehrs der direkt benachbarten Schule FWG ,mit den beiden Stellplätzen Olewiger Straße und Spitzmühle. Die bestehenden Unterführungen sind ausreichend übersichtlich und sicher. Us Spitzmühle, Uo Olewigerstr., Uw Weimarer Allee, Ostallee/ Hermesstr, es besteht keinerlei Ursache diese UU durch niveaugleiche, signlierte Querungsstelle zu ersetzen. -> Verlust an Sicherheit, der fließende Verkehr auf 3 Richtungsfahrbahnen wird gestört, bauliche Probleme, Umwelt Zweirichtungsverbindung oder Mischverkehr in der Übergangszeit für Fahrrad- und Fußgänger zwischen Uo Olewigerstr. und Uw Hermesstr, auf vorh.Gehweg am östlichen Rand des Kreisverkehrs ist notdürftig mit Markierung sofort und Verbreiterung des Schrammbordes zu Lasten der Fahrbahn mit geringen Mitteln in 2 Jahren möglich. Fahrradverbindung auf westlicher Seite des Kreisverkehrs von Uw in Richtung Weberbach kann entfallen, es besteht eine gleichwertige Verbindung zw. Uw und Weberbach/ Wechselstr.</p> <p>Zur Entflechtung der unter R 14 genannten Problematik auf der unteren Olewigerstr. bietet es sich an die Fahrradfahrer in und aus Richtung Innenstadt / Alleering über die Hettner- und Hermesstr. und zum und vom FWG über Willmowsky- und Hermesstr Uw oder über Willmowsky- Hermes- und Hettnerstr. zu führen. Mit solchen relativ kurzfristigen und finanziell vertretbaren Lösungen wären im Bereich Kaiserthermen alle wichtigen Verbindungen verkehrssicher möglich. Unbedingt notwendig, übersichtliche Beschilderung, siehe dort !</p> <p>Fahrrad R 5 Ostallee a) zw Uw und Mustorstr., südl. Teil der Ostallee im seitlichen Alleebereich Zweirichtungsverbindung, oder Mischverkehr vorbei vor dem Museum bis zum letzten Durchbruch durch Stadtmauer - > wegen Wehrturm, von dort rückwärtig durch Anlagen bis Mustor auf vorh Wegen.</p>	<p>zu detailliert für Moko</p> <p>ist genauso im Moko enthalten.</p> <p>Aufgrund bereits umgesetzter Maßnahmen im Bereich Kasierthermenkreisel ist dort eine zufriedenstellende Nutzbarkeit vorhanden. Da vor dem Hintergrund der Finanzlage nicht alle Maßnahmen gleichzeitig (kurzfristig) umgesetzt werden können, wurde die Priorität auf die Innenstadtachsen gelegt, da insbesondere die westliche bislang überhaupt gar nicht für Radfahrer nutzbar ist. Details werden im RVK, nicht aber im Moko behandelt.</p> <p>Die Vorschläge werden in konkretisierenden Planungs- und Umsetzungsschritten überprüft.</p>
--	---

b) zw Mustorstr. und Balduinsbrunnen
weiter auf der westlichen Seite im Seitenraum auf den Resten der
Strasse Auf der Schellenmauer, dann bis zur Windstr. Mischverkehr
durch Einengung der zweistreifigen Richtungsfahrbahn auf 6 m
Da kurzfristige Lösungen gesucht sind, müssen unabhängig von der
Tankstelle Lösungen gesucht werden, da nützen auch nicht fromme
Wünsche bezüglich Verkehrsverlagerung.
Windstr. höhengleiche Querung , von dort Mischverkehr in Mittellage
bis Balduinbrunnen.

Die zur Ostallee angegebenen 2. Schritte sind unbegründet und
absolut unsinnig.

Fahrrad R 6 Hauptbahnhof- Porta Nigra

Bei dichtem Busverkehr, wie hier am Bahnhof, geht die gemeinsame
Nutzung von Umwelts Spuren zu Lasten der Radfahrer, Bus ist stärker
u. schneller als Radfahrer, Vorbeifahrt an Radfahrern nicht ungefähr-
lich, deshalb Führung der Radfahrer im sicheren Seitenraum z.B.
Bahnhofstr. und Mitte Grünstreifen Th. - Heuss- Allee, Nordallee,
Friedrich -Ebert- Allee , Schießgraben bis Katharinenufer als Zwei-
richtungsverbindung oder Mischverkehr.

Fahrrad R 7 Kaiser- Wilhelm Brücke- Pferdemarkt

Festlegung auf welcher Seite der Brücke Fahrradweg ,

a) Verbindung Zurlaubener Ufer

b) Innenstadt

über signalisierten Knoten, Merianstr.- Fahrradstr.-, Kreuzung Meri-
anstr. Friedrich- Ebert- Allee,
Radverkehr in Bruchhausenstr. in gelenkten Bahnen, nicht im Gegen-
verkehr, auch auf keinen Fall in der Lindenstr., jeweils Verkehrsdichte
zu groß , Merianstr. ausreichender Ersatz für Lindenstr.

Fahrrad R 8 Römerbrücke
Wettbewerb

Dies ist absolut nicht der
Fall. Gerade nachdem der
Verfasser zuvor die Rad-
fahrer aus dem Bereich
FWG thematisiert hat,
müsste ihm klar sein, dass
es nicht besonders attrak-
tiv ist, wenn man von dort
(neben den Querungen
von Olewiger Straße und /
oder Kreisel) auch noch
auf die andere Seite der
Ostallee wechseln muss
um dann ggf. im Bereich
des Hbf. wieder auf die
andere Seiten wechseln
zu müssen. Gerade für
solche wichtigen Verbind-
ungen ist auch eine Rad-
verkehrs-führung im östli-
chen Bereich der Ostallee
notwendig.

Die Führung über die Um-
weltspur wird parallel zur
Verbindung durch den
Grünstreifen vorgeschla-
gen. So wird sowohl für
schnellere und sicherere
Radfahrer als auch für
schutzbedürftigere Nutzer
eine angemessene Lö-
sung erreicht.

Auf der K.-W.-Brücke gibt
es auf beiden Seiten einen
Radweg. Das ist auch gut
so, da das Konzept der
Trennung (eine Seite Rad-
weg, andere Seite Fuß-
weg) in der Praxis nicht
funktioniert (s. Römerbrü-
cke). Eine Öffnung der
genannten Einbahnstra-
ßen in Gegenrichtung ist
natürlich nur unter Berück-
sichtigung der hierfür gel-
tenden einschlägigen
Rechts- und Planungsvor-
gaben möglich (Breiten,
Geschwindigkeiten usw.).

<p>Fahrrad R 9 Moselradweg Es fehlt der genaue Verlauf, links, rechts, es fehlen Begründungen für geplante Maßnahmen ! Ufernäher Moselradweg Ruwermündung ? was soll das ? Flaniermeile für Fußgänger ?, Gemeint ist hier doch Verbindung zwischen Radweg Ruwer Hochwald und best. Radweg ab Ortsausgang Ruwer nach Ehranger Brücke , Kenn , Schweicher Brücke und geplantem Radweg</p> <p>R 12 in Richtung Zentrum Trier. Anschluss an K W Brücke , westlicher Brückenkopf, warum gibt es hier keine Lösungsvorschläge , wieviel Jahrzehnte muss denn hier noch auf Vorschläge gewartet werden, geschweige denn fertige Lösungen ? !!</p> <p>Fahrrad R 10 Irminensteg ca. 200 m langer Steg über die Mosel unter Beachtung Schifffahrt und Hochwasser, selbst zum Träumen zu teuer und in keinem Verhältnis zum Erfolg</p> <p>Fahrrad R 12 Ruwer Hochwald Radweg Die Interessenslage wird durch fehlende Ziel- und Zeitvorgaben dokumentiert. Dieser Radweg soll endlich eine Verbindung zwischen Ruwer und dem Zentrum von Trier schaffen.</p> <p>Straßennetz</p> <p>Klassifiziertes Netz und Bedeutung siehe § 3 LStrG , auch K Str. u. Gde. Str. Grenze Kapazität, Verbindungsqualität , Unfallschwerpunkte, es fehlen Ursachen , Begründung, Verbesserungsvorschläge Straßenräumliche Mängel Beispiel Hindenburgstr. " fehlende Radanlagen ", auf dem Bild sind Radverkehrsanlagen, jedoch verdeckt durch erlaubtes Parken und das vor der Haustür !! Es fehlen positive Beispiele.</p> <p>"Umweltverbund" S. 163 Es fehlt eine genaue Definition des mit einigen Konsequenzen beladenen Begriffes, Konsequenzen sind zu überdenken !</p> <p>S 2 Westumfahrung Entlastung Moseluferstraßen bis zu 7000 Kfz/ 24 h, -> wichtige Grundlage für beidseitige Brückenköpfe Neue Brücke und Römerbrücke</p> <p>S 3 AS ab A 602 Wer zuviel fordert bekommt nichts , deshalb intensive Bemühungen nur für AS IG Nord.</p>	<p>Der Verlauf ist in der Karte exakt dargestellt. Die Begründung ergibt sich aus dem Text (unattraktive Führung durchs Hafengelände). Im Bereich Ruwer dient die Maßnahme u.a. der Verbesserung der Anbindung des Ruwer-Hochwald-Radweges</p> <p>Dies ist Aufgabe der Umsetzung des Moko. Da die Platzverhältnisse dort sehr beengt sind, ist eine einfache, schnell umsetzbare Lösung nicht möglich.</p> <p>In der Tat handelt es sich um eine aufwändige Maßnahme, die daher auch als langfristig eingestuft wird. Allerdings wird dieser Steg zu einer enormen Attraktivitätssteigerung der Fuß- und Radanbindung der westlichen Stadtteile führen.</p> <p>Konkrete Tiefbau-Planung liegt bereits vor. Bebauungsplan im Verfahren.</p> <p>Die Aussage ist falsch. In diesem Bereich gibt es keine Radverkehrsanlage.</p> <p>In der Kurzfassung ist eine Definition enthalten. In der Langfassung wird diese ergänzt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
---	---

<p>S 4 / 5 Ehrang B422 längst fällig, Problem Pfeiffer Brücke seid mehr als 20 Jahren.</p> <p>S 7 / 8 Rechte , linke Moseluferstraßen Entlastung durch Westumfahrung, auch hier sollte Verwaltung und Rat endlich geschlossen für West- und Nordumfahrung stimmen. Entlastung aber keine wesentliche baulichen Veränderung möglich.</p> <p>S 9 Zewen Gab es nicht schon mal einen Bebauungsplan für eine Umfahrung, warum spielen hier " potentielle Bauflächen " eine so große Rolle ? Träumereien Bund sollte man sein lassen, es sei denn es gelingt eine Maßnahme nach EkrG und GVfG durch Verlegung des Bahnübergangs; wenn nicht, städtische Maßnahme vor 2025.</p> <p>S 10 Bitburger B 51 Trotz aller Liebe zum Straßenbau ist die Lösung Tunnel und Brücke im Hinblick auf Landschaft u. Städtebau ein absolutes Unding , Weißhauswald und Höhenlage ca. 10m über Eisenbahn und dann über die Mosel, wo kommt man rechts der Mosel in Lage und Höhe raus? Durch Entlastung (siehe S 7 / 8) können Nordbrücken entfallen, trotzdem ist Verbesserung des Ablaufes u. der Sicherheit des Brückenkopfes der Neuen Brücke möglich. Jetzige Maßnahme an der B 51 - Verlängerung de LA Spur bleibt ohne Wirkung und ist kontraproduktiv für die gedachte Entlastung Römerbrücke und die jetzt schon hoch belasteten Bonner- u. Kölner Str.</p> <p>S 11 Alleenring Erst prüfen und dann entscheiden. Nordallee, Umweltrasse Christophstr. Notwendig ? Kriterium ? Schwachpunkte sind jetzt Knotenpunkte, aber nicht die verbindende Straße, d.h. zwischen den Knoten läuft der Verkehr und damit Bus , Bevorrechtigung Bus in Knotenpunkten. Theodor Heuss Str. vierspurig , mit Trennstreifen oder Leitsteinen in der Mitte ? ist das heutiger Städtebau ? -> Optik und Trennwirkung Durch Verlagerung des Verkehrs dort zusätzliche Lärmbelastung, ohne wesentliche Entlastung Christophstr.</p> <p>Lindenstr. -> Keine merkliche Reduzierung des Verkehrs, -> Radweg über Merianstr. Ausoniusstr. -> Reduzierung Fahrstreifen sinnvoll</p> <p>Nordtangente -> keine merkliche Entlastung Nordallee, Nordallee zu weit entfernt , Funktion wird heute z.T. von Zeughausstr. und Hospitalemühle wahrgenommen.</p> <p>Ostallee im Grundsatz wie Nordallee ,keine merkliche Entlastung Ostallee</p> <p>Südallee im Grundsatz wie Nordallee, durch Südtangente keine merklichen Entlastung Südallee und Saarstraße, Südtangente existiert ja heute schon, bloß teilweise in einem miserablen baulichen Zustand. Offensichtlich baute sich auf der heutigen Südtangente keine größere Verkehrsbelastung auf, die die Stadt Trier in den letzten 20 Jahren veranlasst hätte, hier einem Bedürfnis nachzu-</p>	<p>Ein aktueller Stadtratsbeschluss hierzu liegt vor.</p> <p>Weil hier ein Schwerpunkt der Siedlungsflächenentwicklung gemäß FNP-Entwurf liegt.</p> <p>Von der Höhenlage wurde die Idee grundsätzlich geprüft. Sie ist aber im Maßnahmenprogramm überhaupt nicht mehr enthalten.</p> <p>Wie auf Seite 176 ausgeführt, wurde die grundsätzliche Machbarkeit nachgewiesen. Weitere Prüfungen erfolgen erst in der umsetzungsbezogenen Detailplanung. Die Theodor-Heuss-Allee soll nicht vierstreifig ausgebaut werden. Es reicht ein zweistreifiger Querschnitt mit Aufweitungen in den Knotenpunktzufahrten.</p> <p>nein, Verflechtungsstrecke ist notwendig Entlastungswirkung ist sowohl für Nordallee als auch die beiden genannten Straßen vorhanden</p> <p>stimmt, wird aber auch nicht behauptet</p> <p>Zur Stärkung der Südtangente ist die Maßnahme Ausbau Aulstraße / Arnulfstraße vorgesehen. Zudem verkehrslenkende</p>
--	---

<p>kommen.</p> <p>S 13 Entlastungsstraße Tr Nord Eine seit langem wichtige Verbindung mit wenigen nichtssagenden Worten abgehandelt. -> Es fehlt eine genaue Beschreibung, Verlauf, Querschnitt, Knotenpunkte -> dünn.</p> <p>S 14 Grüneberg vorh. Ruwerstr. erfüllt gleiche Aufgaben, Lärm um nichts</p> <p>S 15 Paulinstr. Der Moselbahndurchbruch hätte längst erfolgen müssen. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Paulinstr. wäre dann schon möglich gewesen. Über die Gestaltung der Einmündung der Paulinstr. in den Porta Nigra Platz wird unhöflich geschwiegen.</p> <p>S 16 Neuanbindung Aveler Tal Viele Worte , wenig konkretes, Welche Variante soll nun verwirklicht werden ? Erschreckend wenig Ergebnis nach soviel Jahren. Was sind " Nullstellen " und wo sind sie vorgesehen? Haben die Kürenzer keine konkretere Planung verdient? Anregung : Anbindung an Metternichstr. nicht Dasbachstr. , sondern zur Verringerung der Umwege und möglichst wenig Störung des Verkehrsflusses, etwa mitten zwischen Avelbacherstr/ Metternichstr. und Dasbachstr/ Metternichstr ,wegen der Höhenzwangspunkte läuft es auf eine Bahnunterführung hinaus.-> Sperrung der vorh. Unterführung Avelsbachstr. bis auf Fußgänger und Fahrräder Zeitpunkt spätestens 2015 nach Fertigstellung Moselbahndurchbruch.</p> <p>S 17 Wasserwegdurchbruch Schon seit langem fällig, heute übernimmt diese Funktion z.T. Zeughausstr. und Hospitalsmühle, wahrscheinlich keine merkliche Entlastung Nordallee. Erst Durchbruch und dann unmittelbar Paulinstr..</p> <p>S 18 Dasbachstr. eine wichtige Straße, die schon längst hätte verkehrsgerecht ausgebaut werden müssen.</p> <p>S 19 / 20 Aulstr., Metzger Allee/ Straßburger Allee Der Versuch die beiden Maßnahmen einzeln zu verstecken und nicht zu zeigen, was durch die Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Südallee u. der Saarstr. auf den Streckenverlauf Südtangente von Konrad Adenauer Brücke bis Kaiserthermen an Verkehrsbelastung, Problemen und Lärm hinzukommt ist nicht korrekt und transparent.</p>	<p>Maßnahmen</p> <p>Die Maßnahme ist konkret beschrieben und in der Karte dargestellt.</p> <p>wird daher auch nicht weiterverfolgt</p> <p>Die Knotenpunktgestaltung steht in Zusammenhang mit dem Umbau der Nordallee</p> <p>Bei der vom Verfasser beschriebenen Variante handelt es sich um eine bereits vor Jahren detailliert durchgeplante aber inzwischen wieder verworfen, extrem teure Variante. Daher werden im Moko andere Varianten bevorzugt. Abgesehen davon ist aufgrund der sehr eingeschränkten finanziellen Handlungsspielräume und erforderlichen Planungszeiträume eine Realisierung bis 2015 absolut utopisch. Das Moko versucht hingegen einen realistischen Rahmen für die einzelnen Maßnahmen vorzugeben. Dazu gehört auch, dass klare Prioritäten gebildet werden, was auch bedeutet, dass verschiedene Maßnahmen weit in die Zukunft verschoben werden müssen.</p> <p>vgl. weiter oben (Nordtangente)</p> <p>Im Zuge der Zielprognose werden diese Angaben ergänzt.</p> <p>Hierbei und in vielen ande-</p>
---	--

Die Südallee / Kaiserstr. sind stark befahren, die Straßen selbst - bis auf die Knotenpunkte Moseluferstr. - sind leistungsfähig und nicht grenzwertig s. Kap. 8.2.1, zu den Knotenpunkten Moseluferstr. siehe dort.

Der Ausbau Aulstr. mit Brücke ist ein negativ Beispiel der Verkehrspolitik in Trier und längst fällig !

Der Ausbaustandard von Metzger Allee und Straßburger Allee ist gut, der bauliche Zustand lässt z.T. zu wünschen übrig.

Nach dem Ausbau der Aulstr. mit Brücke - ohne Südallee - wird der Verkehr auf dieser Südtangente zunehmen. Schon jetzt ist Spitzmühle/ Metzger Allee hochbelastet. s. Kap. 8.2.1.

Die Lärmkarte L den Abb 14 S. 209 zeigt bereits heute deutliche Lärmbelastung.

Die zu erwartenden Auswirkungen nach Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Südallee u. Saarstr. werden nicht erwähnt und nicht diskutiert.

-> Ein großer Mangel - auch an anderer Stelle !

S 22 Verbindung Heiligkreuz - Olewigerstr.

Zur Beurteilung fehlt eine Studie mit Verkehrsbelastung und Auswirkung auf Umfeld z.B. Landschaft und Lärm.

S 25/26 Zeitgemäßer Ausbau von Straßen

Selbstverständlichkeiten, jedoch fehlen skizzenhafte Vorschläge

Diskussion von ausgebauten Straßen, hier Ortsdurchfahrt Olewig

Die OD Olewig wurde in den letzten Jahren ausgebaut, auf einer längeren Strecke mit Gegenverkehr, am östlichen Ende auf einer kürzeren Strecke als Einbahnstr. in Richtung Ortsmitte. Der Verkehr aus Richtung Ortsmitte muss ab Beginn Einbahnstr. links über die Straße Brettenbach in Richtung Riesling Weinstr. fahren. Für PKW ist dies kein Problem, aber für größere Fahrzeuge ja, denn im Zuge der Brettenbach liegt eine für 6 t lastbeschränkte Brücke . Es wurde versäumt die Brücke im Zusammenhang mit dem Ausbau der Straße und dem notwendigen Ausbau des Olewiger Bach - mit Mauern und dergleichen- trotz entsprechender Hinweise - für die laut Planung vorgesehene Aufgabe - Abbiegeverkehr -zu verstärken.

Eine Verstärkung der schon lange lastbeschränkten Brücke war mit mittlerem Aufwand bei dem Ausbau möglich , sinnvoll und gegenüber dem Zuschussgeber gut zu vertreten .

Deshalb steht neuerdings - die neue Verkehrsregelung besteht schon eine längere Zeit - an der Olewiger Str am Ortseingang von Olewig ein Verbotsschild für Fzg > 6t, d.h. kein Fzg > 6 t darf nach Olewig hineinfahren. Wie sollen jedoch die Busse zu den Hotels, die Wein-, Öl-, Bau- und Umzugsfahrzeuge zu ihrem Ziel kommen und wo sollen diese größeren Fahrzeuge drehen, denn sie müssen dort wieder raus wo sie rein gekommen sind ?

Ein Anfahren von Olewig mit größeren Fahrzeugen ist derzeit - aber nichts weist darauf hin - nur aus östlicher Richtung möglich.

Sicherlich kein gute Lösung.

Deshalb sollte ein energischer Versuch gestartet werden eine Verstärkung der Brücke nachzuholen, wahrscheinlich ist die Baumaßnahme noch nicht abgerechnet.

ren Beiträgen dieser Stellungnahme wird nicht klar: handelt es sich bloß um eine Feststellung oder ist hiermit eine Anregung / Kritik verbunden?

Das Projekt ist im Moko enthalten.

Verlagerungswirkungen aufgrund Verkehrsberuhigung in Saar- und Paulinstraße werden noch im Rahmen der Zielprognose ermittelt und ergänzt.

Die Maßnahme wird nicht weiter verfolgt.

Dies geschieht auf der Umsetzungsebene. Beim Moko handelt es sich um einen übergeordneten Verkehrsentwicklungsplan.

kein direkter Bezug zum Moko. Hinweis wird an Tiefbauamt und Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet

Das ist aber aufgrund der

<p>Kap. 9.1.1 Koordinierung Signalanlagen Verkehrsunabhängige Steuerung und Grüne Welle müsste schon längst auf allen Hauptverkehrsstraßen eingerichtet sein, Ausrede Radfahrer gilt nicht, die sind auf guten Radwegen mindestens so schnell, wie Fzg.</p> <p>Kap 10.2.3 Stadtklimaanalyse Auf Grund der bioklimatischen und lufthygienischen Situation in Trier wurde eine Stadtklimaanalyse und hier insbesondere die Ausbreitungssituation NO 2 in Auftrag gegeben. Es fehlt eine Untersuchung der Auswirkungen der geplanten Baugebiete auf das Stadtklima z.B. ob Kaltluftströme durch geplante Bebauung beeinträchtigt werden !</p>	<p>ÖPNV-Beschleunigung häufig nicht möglich.</p> <p>Im Rahmen der laufenden FNP-Gesamtfortschreibung wurden alle potenziellen Siedlungsflächen einer Bewertung hinsichtlich ihrer stadtklimatischen Auswirkungen und Eignung unterzogen.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 38 (23.09.2012)</p> <p>Vorschläge „Mobilitätskonzept Trier 2025“ (Ostallee und Schützenstraße) SCHÜTZENSTRASSE Die Situation des „motorisierten Individualverkehrs“ im Allgemeinen ist stark verbesserungswürdig. In der gesamten Schützenstraße herrscht derzeit quasi „Einbahnstraße plus X“. Offiziell ist das Befahren in beide Richtungen erlaubt, aber i. d. R. ist nur Platz für ein Fahrzeug, sodass häufig umständliches (und auch gefährliches!) Rangieren notwendig ist. Ein paar Vorschläge, um Abhilfe zu schaffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Parken auf der Brücke über die Bahntrasse in der Schützenstraße muss außerhalb der Fahrbahn erfolgen. Möglicherweise reicht der vorhandene Platz bereits aus für eine zweispurige Fahrbahn, zwei Parkstreifen für 5 Autos pro Seite sowie einen Fußgängerweg pro Seite; zusätzlicher Platz ließe sich gewinnen, wenn man das Brückengeländer weiter nach hinten versetzt (je nach Belastbarkeit ggf. gestützt von einer neuen Stahlkonstruktion für einen sicheren Fußweg). Szenen, bei denen drei Autos aus drei Richtungen einander gegenüberstehen und niemand mehr weiter kann, während sich hinter ihnen weiterer Verkehr staut, gehören dann hoffentlich der Vergangenheit an. Zudem wäre zu prüfen, ob im Bereich der Brücke der Lärmschutz verbessert werden kann, z. B. durch neue Gabionen, Wälle oder Zäune. Die Schützenstraße soll kein „Schleichweg zum Petrisberg“ werden, aber sie sollte für Anlieger befahrbar sein. • Die Schützenstraße wird im kurzen Abschnitt zwischen Ostallee und Einbiegung Kastilport zur Einbahnstraße. Befahrbar wäre sie dann nur noch von der Ostallee kommend; dies verhindert, dass von der Ostallee einbiegende Fahrzeuge bei Gegenverkehr abrupt bremsen müssen und so gefährliche Verkehrssituationen (z. B. Auffahrunfälle) entstehen. • Lärmschutz: In der Schützenstraße und den mit ihr direkt verbundenen Straßen entsteht durch den Zugverkehr weitaus mehr und auch lauterer Lärm als durch Autoverkehr – und das im Gegensatz zum Autoverkehr quasi „rund um die Uhr“ und auch am Wochenende. Die meist sehr langen Güterzüge erzeugen starkes Geräusch (mechanisch, d. h. Bremsen, Räder, Koppelungen usw.). Die Motoren von Lokomotiven/Zugwagen sind vergleichsweise leise. Hier müsste unbedingt etwas getan werden, entweder vonseiten der Bahn (Lärmvermeidung) oder vonseiten der Stadt (Lärmschutz), am Besten natürlich von beiden. <p>FAHRRADWEGE UND FUSSWEGE OSTALLEE Auch für Fahrradfahrer und Fußgänger sind an Ostallee/Weimarer Allee/Balduinstr. noch viele Verbesserungen möglich, teilweise mit vergleichsweise einfachen Mitteln. Hier einige Vorschläge:</p>	<p>Eine unmittelbare Relevanz dieser Vorschläge für das Moko besteht nicht. Sie werden im Rahmen der Bearbeitung des für 2013 geplanten Verkehrskonzeptes Gartenfeld geprüft / berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes wurden schalltechnische Untersuchungen zur Lärmbelastung und zu Möglichkeiten des Schallschutzes durchgeführt und, wo erforderlich, bereits entsprechende Lärmsanierungsmaßnahmen umgesetzt.</p>

- Die aktuelle Linksabbiegerspur am Hallenbad (Direktspur auf Ostallee) wird für den sog. „motorisierten Individualverkehr“ gesperrt. Hinter der Unterführung geht die Spur als Fahrradweg in den „grünen Mittelstreifen“ der Ostallee über, mit jeweils einer Spur beiderseits der Alleenbäume. An Ostallee/Weimarer Allee werden die Gehwege ggf. verschmälert, um den Grünstreifen in der Mitte verbreitern zu können, ohne die Fahrbahn verengen zu müssen. In südlicher Richtung wird die Linksabbiegerspur am Stadtbad mit dem Radweg Südallee verbunden. Positiver Nebeneffekt: Da nun alle motorisierten Fahrzeuge, die vom Schwimmbad/von der Südallee aus auf die Ostallee wollen, durch den zweisepurigen Kreisverkehr mit Ampelanlage müssen, entstehen mehr Verkehrspausen für die Fußgänger, die aus Schützenstr. und Kastilport kommend (oder umgekehrt a. d. Palastgarten kommend) die Ostallee/Weimarer Allee überqueren – insbesondere wichtig für Gehbehinderte, alte Menschen, Eltern mit Kinderwagen usw. Als weiterer positiver Nebeneffekt entfällt das gefährliche „Einfädeln“, das zurzeit durch das Zusammenführen einer Spur aus dem Kreisverkehr und einer Spur von der Unterführung her entsteht. Wer später in die Schützenstraße einbiegen will, kann sich bereits am Kreisverkehr rechts einordnen und muss nicht hastig inmitten des Fließverkehrs die Spur wechseln. Der Fahrradweg verläuft so lange auf dem Grünstreifen, bis dieser dafür zu eng wird. Dann überquert der Fahrradweg die Weimarer Allee und führt durch den Torbogen in den Palastgarten. Hinter dem Torbogen biegt er nach rechts ab und läuft entlang der Stadtmauer. An der Kreuzung an der Fußgängerampel überquert er die Mustorstraße. Für den weiteren Verlauf gibt es nun zwei Möglichkeiten: a) Der Fahrradspur verläuft zunächst entlang der Straße „An der Schellenmauer“. Direkt hinter der ARAL-Tankstelle überquert er nach rechts die Balduinstr. und läuft auf dem „Mittelstreifen“ weiter in Richtung Balduinbrunnen. Diese Lösung hätte Vorteile für Schüler der naheliegenden Schulen in Domnähe, würde aber mit Bushaltestelle und Motorverkehr (Anwohner Schellenmauer) in Konflikt geraten. Außerdem ist eine Verbreiterung aufgrund der dort vorhandenen Mauer schwer zu realisieren. b) Der Fahrradweg überquert die Balduinstr. zusammen mit dem aktuellen Fußgängerweg. Er führt auf dem bereits asphaltierten Weg bis zur „Wendespur Balduinstr./Ostallee“, überquert diese mittig und geht dann links an der Tankstelle vorbei und hinter dieser mittig auf der Allee weiter (siehe unten). Die Aral-Tankstelle kann bei dieser Variante nur noch von der „SWT-Seite“ aus angefahren werden, d. h.: Wer von der Balduinstr. aus die ARAL-Tankstelle mit Auto, Moped usw. anfahren will, muss zunächst um die Tankstelle herumfahren. (Eine Wendespur ist aber bereits am Balduinbrunnen vorhanden, dort kann die Fahrtrichtung wieder gewechselt werden; das ist zwar etwas umständlich; aber ARAL sollte dieses Zugeständnis machen, wenn im Gegenzug die Tankstelle erhalten bleibt (Pachtvertrag!). Außerdem lässt sich so der Verkehr auf dem Tankstellengelände klarer regeln.)
- Es erfolgt ein Lückenschluss im Fahrradweg bis zum Balduinbrunnen. So ließe sich die ARAL-Tankstelle erhalten, und der „Fahradweg Ostallee“ könnte trotzdem realisiert werden. Fahrradweg und Tankstelle müssen sich nicht ausschließen. Mit einem passenden Konzept können beide nebeneinander bestehen (bleiben).
- Der Rad-/Fußweg, der aktuell direkt an den Kaiserthermen vorbeiführt, wird für Fahrräder gesperrt, da er für Radfahrer ohnehin zu eng und in der langen Kurve zu unübersichtlich ist. Dieser Weg sollte nur noch Fußweg sein.

Ohne an dieser Stelle auf alle Gründe im Detail eingehen zu können: Allein schon die Tatsache, dass der Grünstreifen in der Mitte der Ostallee eine Breite von 3,50 m aufweist, macht bereits deutlich, dass dieser Vorschlag – wenn überhaupt – nur unter einem Komplettumbau der gesamten Allee umsetzbar wäre. Eine Führung des Radverkehrs in der Mitte der Straße ist hier allerdings nicht das vorrangig anzustrebende Ziel (in den Bereichen, in denen ein sehr breiter Grünzug in der Mitte vorhanden ist, wie in der Nord- und Südallee bzw. im Bereich Balduinstraße, ist das anders zu beurteilen). Im südlichen Abschnitt der Ostallee werden Lösungen auf der Fahrbahn bzw. im Seitenraum bevorzugt. Ein Entfall der Direktverbindung zwischen Süd- und Ostallee für den MIV würde bei den heutigen Verkehrsmengen zu erheblichen Leistungsdefiziten in dem gesamten Knotenpunkt führen und könnte daher ohne hin – wenn überhaupt – erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden. Für die Regelung des Radverkehrs im Bereich des Knotens Mustorstraße ist bereits im Radverkehrskonzept eine konkrete Umsetzung des hier vorgetragenen Vorschlags skizziert. Im weiteren Verlauf hängt die Führung auch von der längerfristigen Zukunft der Tankstelle ab. Ansonsten wäre eine Lösung, wie die hier skizzierte durchaus denkbar.

Nach Auffassung der Verwaltung sollte dieser Weg erhalten bleiben, da nicht alle Radfahrer sich sicher

<ul style="list-style-type: none"> • Hinter der „Wildblumenwiese“ zwischen Kaiserthermen und Kreisverkehr gibt es einen „angedeuteten Fahrradweg“, der am Kreisverkehr endet. Ortsunkundige sind hier häufig verwirrt, wissen z. B. nicht, wie sie von hier aus zum Amphitheater kommen können, und werden im schlimmsten Fall zu waghalsigen Überquerungen des Kreisverkehrs verleitet. Dieser Weg sollte ganz entfernt oder zu einem schmalen, unbefestigten Fußpfad „zurückgebaut“ werden. 	<p>genug fühlen auf der 4-streifigen Straße mit zu fahren.</p> <p>Diese Anmerkung macht auf einen ganz entscheidenden Punkt aufmerksam, der in Trier immer wieder zu beobachten ist: Entgegen der Regelungen der StVO benutzen viele Radfahrer (die sich auch an das Rechtsfahrgebot halten müssen) linke Radwege und sogar Radfahrstreifen in Gegenrichtung. Der hier angesprochene Radweg ist unter keinen Umständen von links fahrenden Radfahrern zu befahren, da er hierfür in keiner Weise geeignet ist! Die entsprechende Rechtslage muss offensichtlich – neben ggf. zusätzlicher Beschilderung / Markierung – durch verstärkte Informations- und Öffentlichkeitsarbeit (Flyer, Info-Serie in der RaZ o.Ä.) noch einmal deutlich kommuniziert werden. Daher sollen die entsprechenden Ausführungen bezüglich flankierender Organisatorischer und Informationsmaßnahmen im Moko noch deutlicher angesprochen werden und auch von der Priorität her höher gestuft werden. Es ist auch über zusätzliche Markierungen und Beschilderungen nachzudenken, die dieses Verbot noch einmal bekräftigen. In der Metzelsstraße wurden aus genau diesem Grund bereits zusätzliche Richtungspfeile auf dem Radfahrstreifen angebracht. Dennoch fahren täglich zahlreiche Geisterfahrer auf dem Streifen.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 37 (21.09.2012)</p> <p>Da der Tanktourismus nach Wasserbillig Trier/Zewen und Igel in erheblichen Umfang belastet wäre es ein wünschenswerter Ansatzpunkt dies zu verändern:</p>	<p>Die grundsätzliche Frage ist, in wiefern der Tanktourismus tatsächlich derart gravierend zu buche schlägt, wie „gefühlte“.</p>

1. Ansatzpunkt :

Den Tanktouristen mittels Werbung klar machen, dass sich Fahrten von Wittlich oder noch weiter weg, mit steigenden Spritpreisen immer weniger lohnen. Ich habe mir mal die Mühe gemacht und mit Excel eine Grenzwertberechnung für die Maximalentfernung erstellt... siehe Anlage. Sehr viele Leute fahren nach Luxemburg zum Tanken und Einkaufen obwohl es sich nicht mehr lohnt, wobei ich nicht glaube, dass dies dem Gros der Tankenfahrer bewusst ist.

Über Werbung und mittels Kooperation mit den Städten Wittlich, Daun, Birkenfeld, Hermeskeil, Mayen... könnten viele unsinnige Fahrten verhindert werden.

2. Ansatzpunkt:

Sehr viele Tanktouristen fahren durch Trier obwohl es von der A602 kommend, weiter über die Ehranger Brücke (B52) zu dem Tankstellenzentrum am ehemaligen Grenzübergang an der A64, deutlich schneller und stressfreier wäre. Auch hier wird es so sein, dass viele Leute sich dessen nicht bewusst sind. Entsprechende Hinweisschilder/Werbeschilder an der A 602 vor der Abfahrt zur B52 könnten sehr gute Dienste erweisen. Dies könnte z.B. in Kooperation mit der Tankstelle an der A64 geschehen indem diese Tankstelle direkt neben der A602 eine entsprechende Werbung platziert/platzieren darf.

Betreffend dem Verkehrskonzept auf Seite 167 - Moselaufstieg- habe ich vor einiger Zeit eine 16 seitige Expertise mit Karten, Fotos, Erklärungen und sehr guten Alternativen erstellt. Diese Ausarbeitung basiert letztendlich auf meinen umfangreichen Erfahrungen mit dem Verkehr in Trier und dem Verkehr von und nach Luxemburg. Gerne stelle ich diese Ausarbeitung zur Verfügung, jedoch nur auf die Anforderung (entsprechende Rückmail) einer verantwortlichen Person mit Angabe der entsprechenden Kontaktdaten wie Name, Dienstfunktion etc....

Ich würde mich sehr freuen wenn Sie sich für meine Ausarbeitung interessieren.

Wenn man dieses Phänomen mit dem Verkehrsmodell versucht abzubilden, kommen keine gravierenden Verkehrsbelastungen dabei heraus.

Es stellt sich die Frage, ob tatsächlich viele Menschen aus weiter entfernt liegenden Ortschaften allein zum Tanken nach Luxemburg fahren, oder aber ob sie diese Fahrten mit anderen Zielen verknüpfen. Werbung dafür, nicht mehr in Richtung Trier / Lux. zu fahren ist auf jeden Fall nicht im Interesse der Einkaufs- und Kulturstadt Trier.

Bezüglich Werbung an Autobahnen ist der LBM der richtige Ansprechpartner, an den wir diesen Anregung weiterleiten werden.

Die Stadt Trier hat bereits vor einigen Jahren sämtliche aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll erscheinenden Alternativen zum Moselaufstieg von einem Fachbüro untersuchen lassen. Im Ergebnis gibt es keine bessere als die ehemals planfestgestellte Variante des LBM. Gerne werden wir aber die Ausarbeitungen des Verfassers der Stellungnahme zur Kenntnis nehmen und hinsichtlich neuer, potenziell umsetzbarer Ideen auswerten.

Tabelle für die maximale Entfernung zum Tanken in Luxemburg

Kraftstoff **Diesel**
Preis Trier 1,56 €/L
Preis Lux 1,31 €/L

Weitere Kosten für ein Kompaktklassefahrzeug
günstigst kalkuliert
 Inspektion: 300,-/15000km= 0,02 €/km
 Reifen 400,-/40000km= 0,01 €/km
 Wertverlust: 5000,-/100000km= 0,05 €/km
0,08 €/km

in Berechnung
 pauschal eingesetzt

	Verbrauch L/100km													
Tankmenge	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	7,5	8	8,5	9	10	11	12
	28	27	26	25	24	23	22	21	20	20	19	18	17	16
30	33	31	30	29	28	26	25	25	24	23	22	21	20	18
40	38	36	34	33	32	30	29	28	27	26	25	24	22	21
45	42	40	39	37	35	34	33	32	30	29	28	27	25	24
50	47	45	43	41	39	38	36	35	34	33	32	30	28	26
55	52	49	47	45	43	42	40	39	37	36	35	33	31	29
60	57	54	52	49	47	45	44	42	41	39	38	36	33	32
65	61	58	56	53	51	49	47	46	44	42	41	39	36	34
70	66	63	60	58	55	53	51	49	47	46	44	41	39	37
75	71	67	64	62	59	57	55	53	51	49	47	44	42	40
80	76	72	69	66	63	61	58	56	54	52	51	47	45	42
90	85	81	77	74	71	68	66	63	61	59	57	53	50	47
100	94	90	86	82	79	76	73	70	68	65	63	59	56	53

In der Berechnung enthalten sind o.g. Spritpreis für Luxemburg und 8 cent/km weitere km abhängige Kosten

das ergibt bei einem Spritverbrauch von 6L/100km
 einen Kostenfaktor von nur **0,16 €/km oder 16 Cent/km**

d.h.: o.g. Grenzwerte der Entfernungen sind **günstigst** kalkuliert und die Entfernungen werden bei den meisten Fahrzeugtypen noch kürzer sein!

Spritpreise: Preise Stand September 2012 (ca. Werte)

Mit steigenden Spritpreisen wird die maximale Entfernung noch kürzer!

Bürgerstellungnahme 36

Es stellt sich die Frage, warum in der heutigen Zeit die Eurener Straße vor nicht allzu langer Zeit aus- bzw. rückgebaut wurde, ohne dass dort ein Radweg angelegt wurde. Eine Fahrt im morgendlichen Berufsverkehr ist da schon sehr nervig als Radfahrer.

Vielleicht wird ja dort später als neue Maßnahme ein Radweg angelegt!

Bei dem jüngst umgebauten Teil der Eurener Straße handelt es sich um eine innerörtliche Straße, die aufgrund der zahlreichen sich überlagernder Nutzungsansprüche in Kombination mit der gegebenen maximalen Straßenraumbreite mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h belegt ist und auch dementsprechend ausgebaut wurde. In solchen Bereichen werden grundsätzlich keine Radverkehrsanlagen hergestellt, da hier ein verträgliches Miteinander zwischen Rad- und Kfz-Verkehr möglich ist. Abgesehen von dem hierfür nicht vorhandenen Platz würden in solchen Bereichen Radwege auch nicht bezuschusst und wären daher für die Stadt Trier nicht finanzierbar.

<p>Des weiteren würden wir vorschlagen, die Numerianstr. ab Brunnen in Richtung Stadt als Einbahnstraße (bzw. nur Bus in beide Richtungen) auszuweisen u. den Verkehr ins Oberdorf ab Stadtparkasse durch die St. Hellena-Str. zu führen. Das Chaos bei der Eisdielen, bzw. der Gegenverkehr in der Numerianstr. würde dadurch entschärft.</p>	<p>Der Vorschlag betrifft nicht die Maßstabebene des Moko sondern spricht ein Problem der innerörtlichen Verkehrsführung des Stadtteils an. Er wird zusammen mit den zuständigen Ämtern (Tiefbauamt, Straßenverkehrsamt sowie SWT) auf Umsetzbarkeit hin überprüft.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 35 (21.09.2012)</p> <p><u>Ampelanlage Umgehungsstraße B53</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Vor allen Dingen im Berufsverkehr bilden sich <u>sehr lange Rückstaus</u> an den Ampeln, morgens von Quint kommend und abends von der Stadt kommend - Morgens bildet sich der Rückstau bis Einfahrt von Koblenzer Straße (Quint). Um diesen Stau zu umfahren, benutzen viele Berufspendler nicht die Umgehungsstraße, sondern fahren durch das Dorf (Ehrang). Dadurch bildet sich wiederum ein Rückstau an der Ampelanlage Hafenstraße, die dann wiederum von vielen Autofahrern umfahren wird, indem sie durch die 30Zone Schulstraße/Unter-Gerst-Straße fahren. - Ampelanlage ist ungünstig geschaltet. Oft kommen nur 3 Autos durch die Grünphase! <p><u>Ampelanlage Hafenstraße</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - hemmt den Verkehrsfluss durch unnötige Rotphasen (wenn nur ein Auto an der Ampel steht) - hat keinen Nutzen mehr durch die schon lange fertig gestellte Umgehungsstraße B53 - Unnötiger Energieverbrauch durch unnötiges Warten und Anfahren - Nachts, nach Ausschalten der Ampelanlage, ist die Situation <u>sehr gefährlich</u>. Die Verkehrsteilnehmer, von der Hafenstraße kommend haben Vorfahrt! Diese wird jedoch <u>häufig</u> von den Verkehrsteilnehmern, die geradeaus auf der Ehranger Straße weiterfahren, missachtet. <p><u>Fehlende Markierung der Straßen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - seit den letzten Straßenbaumaßnahmen vom Bahnübergang im Ortskern Ehrang in Richtung Innenstadt vor gut 1½ Jahren fehlt die Markierung auf Ehranger Straße, d.h. es fehlt sowohl die Mittel- als auch die Seitenmarkierung. Durch die fehlende Markierung bietet diese Straße, die viel befahren ist, deutlich 	<p>Die Anregungen betreffen nicht die Planungsebene des Moko.</p> <p>Die genannte Ampelanlage war bereits wiederholt Gegenstand von Umbau- und Optimierungsmaßnahmen und reagiert unserer Kenntnis nach unmittelbar auf das tatsächliche aktuelle Verkehrsaufkommen. Sie liegt allerdings außerhalb der Baulast der Stadt Trier. Die Anregung wird an den zuständigen LBM weitergeleitet.</p> <p>Widerspruch zu obigen Ausführungen. Wenn das Verkehrsaufkommen hier morgens tatsächlich so hoch ist, wie beschrieben, wird die Ampel benötigt, um anderen Verkehrsteilnehmern das Queren / Einfädeln zu ermöglichen. Die Anregung wird an das Tiefbauamt zur weiteren Prüfung weitergeleitet.</p> <p>Die Markierung wurde noch nicht wieder hergestellt, da sie nach den geltenden Richtlinien in dieser Form nicht mehr</p>

<p>weniger Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer. Die Schnellfahrer werden zudem zu noch höherer Fahrgeschwindigkeit verleitet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Markierung für den „Fahrradweg“ auf der Ehranger Straße ist ebenfalls seitdem weggefallen. <p><u>Fehlende Markierung vor der Ampelanlage „Mäusheckerweg“</u></p>	<p>zulässig ist. Ein Radfahrstreifen kann bei der vorhandenen Straßenbreite nur markiert werden, wenn die Parkstände für Kfz entfallen. Hier wird derzeit noch nach einer Lösung gesucht.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 34 (18.09.2012)</p> <p>Am 23.08.2012 war ich auf der Veranstaltung „Mobilitätskonzept Trier 2025 – Bürgerbeteiligung“ in der IHK.</p> <p>Ich bin Anwohnerin in der Franz-Georg-Straße 119. Der Grund meiner E-Mail ist der Dauer-KFZ-Verkehr in der vorgenannten Anliegerstraße.</p> <p>Ich hatte auch in der Veranstaltung bereits ausgeführt, dass der Fahrzeug- einschließlich Schwerlastverkehr mittlerweile eine unerträgliche Dauerbelastung für die Bewohner / Anlieger der Franz-Georg-Straße ist. Durch die lang andauernde Erneuerung der Fahrbahn in der Herzogenbuscher-Straße, die nun meiner Meinung nach zu Gunsten von Rad- / Fußweg und Parkflächen wesentlich schmaler wurde, ist der Ausweichverkehr durch die Franz-Georg-Straße noch extremer geworden. Nicht nur während der Bau- und Umleitungsphase, sondern auch jetzt noch fährt tagsüber (05:00 h – 23:00 h) ein Auto nach dem anderen durch die Franz-Georg-Straße; es kommt sogar zu Rückstaus nach Trier / aus Trier, während ich diesen Verkehrsfluss in der Herzogenbuscher-Straße nicht mehr feststellen kann. So ist z. B. die vorhandene Busspur in der Parkstraße für die Linienbusse nur nach Verweilen in den Rückstaus in unserer Straße zu erreichen.</p> <p>Ist es nicht das eigentliche Ziel dieser Erneuerung, dass man die Anliegerstraße – Franz-Georg-Straße – weiter entlastet und den Durchgangsverkehr zielgerichtet über die Herzogenbuscher-Straße führt?</p> <p>Hinzu kommt, dass die 30er-Zone in der Franz-Georg-Straße vielfach nicht von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommen wird. Gerade auch der sehr schlechte Straßenbelag an vielen Stellen führt dazu, dass meine Gläser im Schrank wackeln, wenn mal wieder ein LKW, Bus oder auch schon kleinere Lastwagen mit mehr als 30 km/h an meinem Haus vorbei fahren, was in aller Regel leider der Fall ist. Dieser in Rede stehende Straßenbelag wurde durch den langen Umleitungsverkehr weiter stark in Mitleidenschaft gezogen, was ja sicherlich bei einer späteren Kostenbeteiligung bei Ausbaumaßnahme zu thematisieren gilt.</p> <p>Ich bitte Sie herzlichst, zu prüfen, welche Straße nun die Hauptzubringerstraße in unserem Ortsbezirk in die Stadt rein und aus der Stadt raus sein soll.</p> <p>Meiner Meinung nach müsste dies doch, vor allen Dingen auch für den Bus- und LKW-Verkehr, die Herzogenbuscher-Straße sein; hier sind doch hauptsächlich nur Firmen ansässig, die den Verkehr tags-</p>	<p>Die Fahrbahn ist mit 6,50 m Breite für Schwerlast- und Busverkehr dimensioniert.</p> <p>Ja, genau das ist ein Ziel des Moko. Hierzu wird – neben der Herzogenbuscher Straße – vor allem die neue Achse Moselbahndurchbruch / Metternichstraße beitragen.</p> <p>Bis zur Realisierung der o.g. Maßnahmen ist die</p>

<p>über und nachts sicher besser ertragen können bzw. gar außer Acht lassen können.</p> <p>Hilfsweise schlage ich vor, noch einmal verstärkt und nicht nur temporär die Falschfahrer und die überhöhte Geschwindigkeit in der Franz-Georg-Straße zu kontrollieren.</p> <p>Der geplante Bau der Nordtangente / Anbindung und Ausbau Metternichstraße ist ja erst, nach dem Mobilitätskonzept zu urteilen, langfristig realisierbar und somit sollten wir doch hier auch an kleinen, schnellen und kostengünstigeren Verbesserungen für die Anwohner arbeiten.</p> <p>Über Ihr Feedback freue ich mich, gerne auch telefonisch...</p>	<p>Hauptzufahrt (neben der Zurmaier Straße) die Herzogenbuscher Straße. Wegweisung, Ausbau und Höchstgeschwindigkeit der Straßen sind auch entsprechend ausgerichtet.</p> <p>Sobald die Geschwindigkeitsüberwachung in städtische Hand übergehen sollte, kann dies im Rahmen der Möglichkeiten erfolgen.</p> <p>Von den großen Baumaßnahmen hat der Moselbahndurchbruch oberste Priorität und ist nicht erst langfristig geplant.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 33 (16.09.2012)</p> <p>Hier ein paar Anmerkungen zum Radverkehr in Trier:</p> <p>1.) Die Radwege (Moselradweg im Bereich Trier) bzw. Straßen (Maximinstraße, Engelstraße) die von Radfahrern benutzt werden weisen teilweise erhebliche Mängel auf und haben erheblichen kurzfristigen Sanierungsbedarf. Auch Besucher bestätigen mir immer wieder, das Radfahren in der weiteren Umgebung von Trier Spaß macht, aber das Fahren in Trier selbst wegen Schlaglöchern, hohe Bordsteinkanten... eher eine Tortur ist.</p> <p>2.) Einbahnstraßen die für den Radverkehr zugelassen sind sollten für die Autofahrer deutlicher gekennzeichnet werden. Oft muss man sich als korrekt fahrender Radler wüste Beschimpfungen von Autofahrern anhören.</p> <p>Sonderfall Engelstraße: Dies ist keine Einbahnstraße wird aber von Autofahrern oft als solche angesehen. Meist klappt das Passieren mit entgegenkommenden Autos durch gegenseitige Rücksichtnahme. Leider werde ich aber als regelmäßiger Benutzer dieser Straße (mit dem Rad) öfters als Falschfahrer beschimpft. Vielleicht schafft</p>	<p>Der Zustand ist bekannt. Aufgrund der bestehenden Haushaltslage ist leider keine schnelle Abhilfe in allen Bereichen realisierbar. Aktuell sind aber noch für 2012 der Ausbau des Moselradweges in den Bereichen ehemalige Kabinenbahn und Ratio – McDonald's sowie Deckenarbeiten in der Engelstraße geplant. Der weitere Ausbau des östlichen Moselradweges erfolgt zusammen mit der Neubebauung des Bereichs Castel Feuvrier.</p> <p>Die Kennzeichnung erfolgt gemäß der Vorgaben der StVO. An jedem Einbahnstraßenschild ist ein Zusatzschild „Radfahrer frei“ angebracht.</p> <p>Zum Straßenzustand vgl. obige Hinweise. Zur Kennzeichnung: Eine spezielle Kennzeichnung, dass mit entgegenkommenden Radfahrern zu rechnen ist,</p>

<p>hier ein Hinweis auf entgegenkommende Radfahrer Abhilfe. Zweites Problem dieser Straße ist die schlechte Fahrbahnqualität auf der rechten Seite (die man ja als Radfahrer bei entgegenkommen- den Autoverkehr nutzen sollte). Die Schlaglöcher machen aber ein Geradeausfahren mit dem Rad zum Kunststück.</p> <p>Drittens ist die Engelstraße in diesem Bereich eigentlich Anlieger- straße wird aber oft von Autofahrern als Durchgangsstraße benutzt. Dies sollte evt. klarer gekennzeichnet bzw. auch kontrolliert werden.</p> <p>3.) Vom Moselradweg über die Kaiser-Wilhelm-Straße in die Stadt: hier muss man sich todesmütig über eine vielbefahrene Fahrbahn auf die Linksabbiegerspur begeben oder die Fußgängerampel be- nutzen (mit Bordsteinen die nicht für Fahrradfahrer geeignet sind, der anschließende Gehweg zur Kaiser-Wilhelm Brücke ist so schmal, dass man (gerade schiebend) sich an entgegenkommenden Fuß- gängern vorbeischlängeln muss. Hier sollte dringend eine fahrrad- freundliche Lösung gefunden werden.</p>	<p>ist nicht sachgerecht, da ja auch mit entgegenkom- menden Kfz zu rechnen ist, da es sich ja um keine (echte) Einbahnstraße handelt. Aus eigener tägli- cher Erfahrung mit dem Fahrrad genau in dieser Straße kann verwaltungs- seitig hierzu festgestellt werden, dass das „Passie- ren-lassen“ bei entgegen- kommenden Autos von den Pkw-Fahrern selbst- verständlich praktiziert wird. Allerdings bei Rad- fahrern von vielen nicht. Hier ist über geeignete Maßnahmen der Bewusst- seinsschärfung nachzu- denken. Die Straße ist eindeutig als Anliegerstra- ße beschildert. Eine Kon- trolle ist derzeit noch aus- schließlich durch die Poli- zei möglich.</p> <p>Der Problempunkt ist be- kannt und im Moko mit sehr hoher Priorität enthal- ten (auch insbesondere deshalb, da es sich um DIE Hauptzufahrt Triers für Touristen vom Moselrad- weg aus handelt).</p>
<p>Bürgerstellungnahme 32 (11.09.2012)</p> <p>Anbei noch einige Vorschläge für das Mobilitätskonzept der Stadt Trier. Ich würde mich freuen, wenn diese in die Überlegungen ein- fließen würden - vielen Dank.</p> <p><u>Generell:</u> Für die anstehenden Planungen von Neubaugebieten: Wann be- kommt Trier das erste "Autofreie Quartier", wie in anderen Städten schon lange üblich? Oder zumindest autoreduziert? Ideal mit Misch- nutzung, kompakt/platzsparend.</p>	<p>Die Idee des autofreien Wohnens ist im Moko ent- halten. Hierzu bedarf es allerdings geeigneter Flä- chen sowie einer entspre- chenden Nachfrage. Wie die Erfahrungen aus ande- ren Städten zeigen, bedarf es hier einer sehr sorgfäl-</p>

<p>Zersiedlung und "Ausfransung" in den Randbereichen Triers vermeiden, um Verkehr nicht unnötig zu erzeugen und Naherholungsflächen nicht zu zerstören. Denn sonst muss bald jeder mit dem Auto "raus aus Trier", um spazieren zu gehen, zu joggen oder radzufahren etc. - und später wieder "rein". Man hat das Gefühl, dass diese Problematik noch nicht ausreichend berücksichtigt wird...</p> <p>Umbau der Saarstraße und der Paulinstraße in Tempo-30-Zonen mit weniger Parkplätzen und mehr Grün/Bäumen, ggfs. abschnittsweise Aufpflasterung. Attraktivität würde stark steigen (Geschäfte, Gastronomie etc.), der "Eingang" zur Stadt viel angenehmer. ÖPNV-Angebot vom/zum Messepark bzw. Arena als Alternative.</p> <p>Organisation eines ständigen "Heimbringservices" von gekauften Waren (auch Lebensmitteln) durch Stadt und Einzelhandelsverband (wie in anderen Städten z.T. üblich), ggfs. gegen kleinen Obolus. Dann würde das Argument entfallen, dass man ja "unbedingt mit dem Auto in die Stadt fahren muss, weil man zuviel zu schleppen hat..."</p> <p>Organisation einer stadtweiten Fahrgemeinschaftsbörse für Berufspendler durch die Stadt (und evtl. großen Unternehmen)</p> <p>Noch mehr "Vorangehen mit positiven Beispiel": OB (Fortschritt, zumindest z.T. auf dem Rad, zu Fuß, im Bus unterwegs), Dezernenten, Politiker der Stadt und des Landkreises: Rauf auf's Rad, rein in den ÖPNV bzw. als Bike&Ride oder Park&Ride, zumindest zeitweise.</p> <p>Organisation einer Exkursion in ausgewählte holländische Städte oder/und nach Kopenhagen für Stadtratsmitglieder, Kreistagsmitglie-</p>	<p>tigen Planung, damit es auch wirklich funktioniert.</p> <p>Stadtplanerisch ist auf jeden Fall die Innenentwicklung der Außenentwicklung vorzuziehen. Allerdings zeigt die Suche nach geeigneten Bauflächen (inkl. Verdichtungen im Bestand) im Rahmen des FNP, dass der zu erwartende Bedarf ohne weitere Entwicklungen am Stadtrand nicht abzudecken sein wird. Hier steht eine möglichst optimale Infrastrukturausstattung und Verkehrsanbindung (Umweltverbund) im Vordergrund.</p> <p>Diese Maßnahme ist Bestandteil des Moko.</p> <p>Entsprechende Angebot gibt es (insb. Lieferservice von Lebensmittelhändlern). Zudem wird mit P&R- sowie Paketbusangeboten an (Advents-) Samstagen eine ähnliche Strategie verfolgt. Eine Ausweitung / Verstetigung dieser Angebote sollte angestrebt werden. Entsprechende Aussagen werden im Bericht ergänzt. Vorschlag ist im Moko bereits enthalten (vgl. S. 251).</p> <p>Wird bereits ansatzweise praktiziert. Zuletzt: Stadtradeln. Ist auch Bestandteil des im Moko verankerten Mobilitätsmanagements.</p> <p>Entsprechende Exkursionen gab es bereits. Viele</p>
--	--

der und Planer der Verwaltungen und sonstige Parteimitglieder um zu zeigen, wie gut (und günstig) man Radverkehr/ÖPNV machen kann und was die Auswirkungen davon sind.

Geschwindigkeitskontrollen der Tempo-30-Zonen, da hier oft viel zu schnell gefahren wird und insb. Kinder gefährdet werden. Zudem oft laute Beschleunigung von Fahrzeugen in Wohngebieten Triers.

Besonders laute Autos und Motorräder sollten von der Polizei kontrolliert werden. Bei den vielen lauten Autos/Motorrädern in Trier kann man nicht glauben, dass das alles vom TÜV so genehmigt worden ist. Die meisten Autos sind ja vom Lärm her o.k., aber diese "Ausnahmen" plagen die Anwohner.

Umwandlung von Straßenkreuzungen in Wohngebieten zu kleinen, parkplatzfreien Plätzen, insb. in Trier-Nord und Trier-Süd, z.B. Kreuzung Petrusstraße / Maximinstraße / Alkuinstraße. Schaffung von mehr Wohnqualität; automatische Verkehrsberuhigung durch Aufpflasterung und Bäume/Grün etc., Ansiedlung von (Klein-) Gastronomie als Folge. Dies sieht man oft in anderen (Studenten-)Städten - mit viel mehr Lebensqualität, ohne riesigen finanziellen Aufwand.

Finanzierung der Maßnahmen u.a. dadurch, dass konsequent keine neuen Straßen mehr gebaut werden (Ausnahme: Wohngebiets-/Gewerbegebietserschließung). Die aktuelle Straßeninfrastruktur zerfällt (siehe viele Straßen in den Wohngebieten), aber es soll noch mehr neu gebaut werden. Das passt nicht... Diese Straßen sind dann nicht mehr nötig, wenn man konsequent den Umweltverbund fördert und nur noch der unvermeidbare MIV auf den Straßen ist.

Beispiele sind nicht einfach so kopierbar (andere rechtliche Rahmenbedingungen bzw. Finanzausstattung).

Bislang ist hierfür ausschließlich die Polizei zuständig. Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 30.08.2012 beschlossen, zu prüfen, wie die Geschwindigkeitsüberwachung sinnvoll in städtische Hand überführt werden kann. Einen Einfluss auf die Arbeit der Polizei hat die Stadt nicht.

Grundsätzlich werden entsprechende Umgestaltungen angestrebt. Allerdings sind hierzu erhebliche finanzielle Mittel erforderlich, die derzeit nicht zur Verfügung stehen. Ein Automatismus, dass sich dann dort Läden ansiedeln existiert nicht.

Die Aussage ist so pauschal nicht korrekt. Zur Förderung des Umweltverbundes sind auch punktuell Straßenbaumaßnahmen nötig, die zum einen auch der zügigen Busverkehrs dienen und zum anderen Raum schaffen für Fuß- und Radverkehr (insb. Verbesserung von Aufenthaltsqualität und Querungsmöglichkeiten). Auch bei konsequenter Förderung des Umweltverbundes werden zukünftig noch viele Autos auf den Trierer Straßen unterwegs sein. Diese können nicht einfach ignoriert werden. Insbesondere aus dem ländlichen Umland beste-

Fußgänger:

Zeitlich beschränktes Durchfahrtsverbot (z.B. 07.00h – 08.30h und ggfs. mittags bei Schulende; Ausnahme Anwohner) zu den Schulen hinter dem Dom (Auguste-Victoria-Gymn., Max-Planck-Gym. etc.), um Sicherheit der Kinder zu erhöhen und Anwohnern Lärm zu ersparen. In den USA schon lange üblich. Wer hier morgens unterwegs ist, weiß, was gemeint ist. Für die Kinder, die von ihren Eltern mit dem Auto gebracht werden, sollten Haltebuchten an den Eingangsstraßen zu den beschränkten Bereichen eingerichtet werden, damit die Kinder sicher aussteigen können und zu Fuß die wenigen Meter zu den Schulen laufen können.

Zebrastreifen einrichten an der Bushaltestelle Mustorstraße wegen der vielen per Bus anreisenden Schulkinder i.Ri. Schulkomplex hinter dem Dom (Auguste-Victoria-Gymn., Max-Planck-Gym. etc.).

Radverkehr:

Einrichtung von (farbigen) Schutzstreifen an allen "größeren" Straßen ohne eigenen Radweg, insb. entlang des Alleenrings, Mustorstraße, Saarstraße, Paulinstraße etc. - Autofahrer dürfen diese überfahren, Radler fühlen sich viel sicherer; günstig. Die Benutzung der Radwege in den Grünanlagen des Alleenrings werden behindert durch zu lange Wartephase an den Zugangs-Ampeln, Kreuzungen und oft Glasscherben auf den Wegen und werden daher von Radlern nur wenig angenommen.

Ampelschaltungen pro Rad- und Fußgänger - ausnahmslos. Eine Verlagerung kann nur gelingen, wenn man konsequent und mit System arbeitet. Einschnitte für Autofahrer sind dann unumgänglich, da sonst das Potenzial nicht geweckt werden kann. Schließlich will man ja Verlagerung, oder? Und der (Modal-Split-)Kuchen wird nicht größer... Radfahrer, die dann immer noch bei rot fahren würden, kontrollieren und bestrafen. Aber das ist eben auch eine Folge der ungerechten Schaltungen...

hen oft keine adäquaten Möglichkeiten, Trier anders zu erreichen. Auch diesbezüglich sind zwar Verbesserungen vorgesehen. Ein kompletter Verzicht auf Maßnahmen für den MIV wäre aber für die Gesamtentwicklung der Stadt Trier und auch den Umweltverbund kontraproduktiv.

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements an Schulen sind Bestandteil des Moko. Bei Durchfahrtsverboten besteht wiederum das Problem der Kontrolle. Im genannten Bereich ist u.a. aus den genannten Gründen bereits die Flanderstraße für den MIV gesperrt worden. Aufgrund der Anzahl der Fahrstreifen / Breite der Straße ist die Anlage eines Zebrastreifens dort nicht zulässig.

In Deutschland bestehen für die Anlage solcher Radfahrstreifen klare rechtliche Vorgaben. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen ist die Anlage solcher Streifen in vielen Fällen nicht möglich. In Paulin- und Saarstraße müssten die Parkstände entfallen, zudem müssten die Radfahrstreifen auch von Liefer- und Busverkehr mitgenutzt werden. In der Allee wären sie i.d.R. nur unter Aufgabe einer Kfz-Fahrspur möglich, was bei den aktuellen Verkehrsstärken zu einem Zusammenbruch des Verkehrs in den Spitzenstunden führen würde. Wenn die Maßnahmen des Moko greifen und der MIV hier spürbar zurück geht, kann über entspre-

<p>Bessere und schnellere Reinigung nach dem Straßenfest Zurlauben (Glasscherben).</p> <p>Bessere Reinigung der Rad- und Fußgängerwege rund um den Messepark. Als "Eingangstor" zur Stadt für viele Radtouristen ein unschöner Empfang, da oft sehr viel Müll entlang der Wege und in den Auen.</p> <p>Explizite Kontrollen und viel höhere (Geld-)Strafen bei Verschmutzungen und Wegwerfen von Müll, damit der Kontrollaufwand sich nicht finanziell negativ darstellt. Das hat auch mit Mobilität zu tun, da insb. Glasscherben für Pannen bei Radlern verantwortlich sind und Menschen abhalten können, auf's Rad zu steigen. Insb. in der Umgebung von Fast-Food-Lokalen (z.B. Messepark/Moselauen) und den Treffpunkten von Jugendlichen und Obdachlosen entlang der Mosel und an innerstädtischen Plätzen (auch z.B. Bahnhofplatz/Fabrikstraße).</p>	<p>chende Maßnahmen nachgedacht werden. Im Moko sind für Teilbereiche des Alleerings sog. Umweltspuren (Busspuren / Radfahrer frei) vorgesehen sowie eine konsequente Aufwertung der Radwege im Grünsteifen und der Querungsmöglichkeiten der Allee. Die Wartezeiten an Ampeln ergeben sich u.a. auch daraus, dass der ÖPNV bevorzugt wird. Zudem besteht auch die Forderung nach längeren und häufigeren Grünzeiten für Fußgänger, was insbesondere bei Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen zu noch längeren Wartezeiten der Radler führt. Zur Lärmreduzierung wäre darüber hinaus auch eine Verstärkung des Kfz-Verkehrsflusses wünschenswert, was den genannten Aspekten wiederum entgegen steht. Aufgrund der Komplexität der verschiedenen Ansprüche kann keine einfache Universallösung festgeschrieben werden. An jedem Knotenpunkt wird eine andere individuelle Lösung zu finden sein, je nach Vorherrschaft bestimmter Belange.</p> <p>Reinigungsaspekte sind im Moko in Zusammenhang mit dem Radverkehr thematisiert. Die entsprechenden Zielaussagen sollten ggf. deutlicher formuliert werden.</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind (soweit</p>
---	---

Die Radwege zwischen Konz bzw. Schweich und Trier in besseren Zustand versetzen, damit für (Berufs)-Pendler attraktiver, insb. durch Beseitigung der Wurzelschäden (siehe z.B. in Radweg in Höhe Konz-Karthaus). Mehr Zusammenarbeit von Landkreis und Stadt in der (Rad-)Verkehrsplanung.

Ein wichtiger, fehlender Ausbau im Radverkehrsnetz sind die wenigen hundert Meter von Ruwer (und somit dem Ruwer-Hochwald-Radweg sowie auch den Orten Kenn und Schweich) und dem Radweg i.Ri. Grüneberg/Trier. Dort fühlt man sich als Radfahrer sehr unsicher, da dort oft schnell gefahren wird (PKWs) und kein eigenständiger Radweg vorhanden ist und die Abbiegesituation i.Ri. Grüneberg sehr gefährlich ist. Der auf der einen Seite vorhandene Seitenstreifen ist immer verdreckt und endet plötzlich an einer Tankstelle mit Ein- und Ausfahrten – ganz schlecht. Falls keine zügige bauliche Umsetzung möglich ist, warum nicht mit (bunten) Markierungen auf der Fahrbahn und einem Tempolimit auf diesen wenigen Metern?

Warum können Radfahrer an zumindest einigen Kreuzungen in Trier bei roter Ampel nicht rechts abbiegen? „Es gibt keinen Grund, warum rechts abbiegende Radfahrer bei rot warten sollten, wenn sie den durch die LSA geschützten Kreuzungsbereich nicht überqueren und durch ihr Einbiegen weder Fußgänger noch anderen Querverkehr gefährden oder behindern“. Siehe dazu:

<https://www.openpetition.de/petition/online/strassenverkehrsordnung-generelle-gruenpfeilregelung-fuer-rechts-abbiegende-radfahrer>
In Kombination mit Aufstellflächen direkt vor der Ampel ein sinnvoller Schritt, oder?

Baustellen erfordern oft Umleitungen und sind für den MIV immer nahezu perfekt ausgeschildert. Beim Radverkehr fehlt sie oft komplett oder es gibt ein Schild unmittelbar an der Baustelle, danach soll man sehen, wie man weiter kommt. Auch in Trier ist/war das gängige Praxis. Bitte unbedingt ändern.

ÖPNV:

Die Anbindung der Rückseite des Hauptbahnhofes von Kürenz aus

die die Stadt Trier betreffen) Bestandteil des Moko. Die Anbindung des Ruwer-radweges wird aktuell konkret geplant und soll 2013/14 umgesetzt werden.

Das Problem ist, dass in den meisten Fällen dann ein Konflikt mit den gleichzeitig querenden Fußgängern besteht. An geeigneten Lichtsignalanlagen kann gem. § 37 Abs. 2 Nr. 5 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) das Rechtsabbiegen für Radfahrer bei Rot für den MIV zugelassen werden. Ein entsprechender Maßnahmenvorschlag soll in das Moko aufgenommen werden.

Der radfahrerfreundliche Umbau vieler Knotenpunkten (insb. mit vermehrtem Einsatz von Aufgeweiteten Radaufstellflächen) ist ein zentraler Bestandteil des Radverkehrskonzeptes. Ein entsprechender allgemeiner Maßnahmenvorschlag wird ins Moko aufgenommen.

Ein entsprechender Hinweis wird an das zuständige Tiefbauamt weitergegeben.

Das Projekt ist im Moko enthalten. Gespräche

<p>ist längst überfällig. Wenn eine Unterführung zu teuer ist, gibt es nicht einfache Stahlbrückenkonstruktionen, wie man sie an vielen kleinen Bahnhöfen auf dem Land sieht, wo z.B. Park&Ride-Plätze angebunden werden? Was tut die Deutsche Bahn finanziell dafür? Gab es Gespräche von Stadt und Bahn?</p>	<p>hierzu mit der Bahn gibt es seit langem (z.B. Bahnhofsworkshop 2006). Es fehlen die Finanzierungsmöglichkeiten.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 31 (11.09.2012)</p> <p>Als Anwohner von Trier-Tarforst (BU11) und sogenannter Grenzgänger möchte ich folgenden ergänzenden Vorschlag zum Mobilitätskonzept machen:</p> <p>Die Busverbindungen nach Luxembourg (vor allem Kirchberg) sind für die Anwohner der Trierer Höhenstadtteile aus mehreren Gründen unattraktiv. Die Busse starten im Innenstadtbereich bzw. Messe. Das heißt für einen Anwohner aus den Höhenstadtteilen, dass er entweder mit dem Auto runter in die Stadt muss, wo es kaum bezahlbare Parkmöglichkeiten gibt; oder er muss einen Stadtbus nach unten nehmen, was aber den Weg zur Arbeit um ein Vielfaches zeitmäßig verlängert und daher für niemanden, den ich kenne, eine Alternative ist.</p> <p>Daher schlage ich vor, die Trierer Höhenstadtteile direkt mit eine Buslinie mit Luxembourg zu verbinden, und zwar ohne zahlreiche Stopps im Innenstadtbereich. Dies hätte meiner Meinung nach mehrere Vorteile:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Entlastung der Straßen im AvelerTal und Olewig 2. Entlastung des Verkehrs in der Innenstadt 3. Erhöhung der Attraktivität der Neubaugebiete 4. Auch Anbindung Petrisberg denkbar 5. Mit entsprechenden Pendlerparkplätzen könnten auch Pendler aus Pluwig und Umgebung zusteigen <p>Wenn man bedenkt, wie viele Grenzgänger bereits heute in den Höhenstadtteilen wie Tarforst, Irsch, Filsch leben (vor nahezu jedem zweiten Haus steht ein Firmenwagen mit Lux. Kennzeichen), dann könnte man hier wirklich vergleichsweise einfach einen riesen Effekt erreichen!</p>	<p>Die Idee wird verwaltungsseitig begrüßt. Ansätze in diese Richtung sind im Moko bereits enthalten, indem eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Höhenstadtteile sowie eine Verbesserung der ÖPNV-Verknüpfung mit dem Umland sowie auch ein Ausbau des P&R-Angebotes gefordert wird. Auch wurde seitens der Stadt Trier bereits der Prüfauftrag an den VRT übermittelt, die tariflichen Möglichkeiten für Lux-Pendler im Stadtbusverkehrs nach Möglichkeit zu optimieren. All diese Ansätze zusammen führen konsequenterweise zu dem in diesem Stellungnahme formulierten Vorschlag. Von daher sollte er entsprechend in den Bericht aufgenommen werden. Bezüglich der Umsetzung ist allerdings zu bedenken, dass weder Stadt noch VRT einen direkten Einfluss auf die privatwirtschaftlich verkehrenden bzw. vom Luxemburger Staat bezuschussten Grenzverkehre haben. Zudem sind auch die Themen Tarifintegration und Konkurrenzsituation zu SWT-Angeboten zu klären. Die Prüfung des Vorschlags mit den entsprechenden luxemburgischen und den betroffenen deutschen Stellen zusammen sollte aber auf jeden Fall erfolgen.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 30 (10.09.2012)</p> <p>Pfeiffersbrücke in Ehrang:</p> <p>Was tun Sie, dass die Schulkinder aus der Servaisstraße sicher im Winter, wenn es morgens dunkel ist, zur Schule kommen? Der Radweg hat ja keine Beleuchtung. Für Fußgänger könnte die Brücke ja</p>	<p>Zitat aus dem Ergebnis der Bauwerksprüfung (04.06.2012): „Der Rückbau des Überbaus hat innerhalb von 12 Monaten zu erfolgen, da die Standicherheit des Überbaus samt Mittelstütze unter</p>

<p>frei sein, sonst könnte die Brücke ja ihr Eigengewicht nicht mehr tragen</p>	<p>Eigengewichtslasten bei längerer Standzeit nicht gewährleistet ist. Innerhalb dieser 12 Monate ist das Bauwerk monatlich in Augenschein zu nehmen. [...] evtl. ist ein Rückbau schon vor Ablauf der o.a. 12 Monate erforderlich. Die Brücke wird auch für Fußgänger- und Radverkehr gesperrt, da in direkter Nachbarschaft die Bahnstrecke durch einen Radweg unterführt wird und somit sehr geringe Umleitungswege für Radfahrer und Fußgänger entstehen.“</p>
<p>Bürgerstellungnahme 29 (10.09.2012)</p> <p>Ich wohne in der Straße An der Kastilport 12 in 54295 Trier Aus dem vorliegenden Konzept verstehe ich, dass ggf. an die Einrichtung einer nächtlichen Tempo 30 Zone ab der Ampelkreuzung ‚Gartenfeldstraße‘ gedacht wird.</p> <p>Warum erst ab der Ampelkreuzung? Warum nicht bereits ab den Kaiserthermen? Die Anwohner würden es sicherlich sehr begrüßen.</p>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde für den Bereich der Ostallee, zwischen Gartenfeldstraße und Balduinsbrunnen eine besonders hohe Lärmbetroffenheit festgestellt, die zu dem entsprechenden Maßnahmenvorschlag geführt hat. Die Umsetzung gestaltet sich aufgrund verschiedener zu berücksichtigender Belange allerdings sehr schwierig. Von daher ist es derzeit nicht sinnvoll, noch weitere Straßenabschnitte (die weniger stark betroffen sind, als die im Moko dargestellten) mit aufzunehmen. Es wäre schon ein großer Erfolg, wenn die vorgeschlagenen Straßenabschnitte umgesetzt werden könnten und zudem durch entsprechende Maßnahmen auch eine überwiegende Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung gewährleistet werden könnte.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 28 (07.09.2012)</p> <p>Die Stadt ist sehr fahrradunfreundlich.</p>	<p>kein Kommentar</p>
<p>BI Lebensqualität am Moselufer e.V.; Bürgerstellungnahme 27</p>	

(05.09.2012)

Sie bitten um die Meinung der Bürger zum Mobilitätskonzept Trier 2025, diese Meinung sei Ihnen wichtig.

So haben wir in unserem Verein über dieses Konzept diskutiert und die enorme Arbeit gewürdigt. Wir maßen uns nicht an, dieses Konzept in Frage zu stellen, vermessen allerdings eine erkennbare Absicht oder die Aussicht, wie denn mittelfristig oder gar kurzfristig der Durchgangsverkehr im Trierer Tal erträglich gestaltet werden könnte. Die Visionen zum Thema "Stadt am Fluss" sind kaum reflektiert. Das Leitbild bezüglich "umweltfreundlich und lebenswert" bleibt insgesamt recht blass und sollte stärker gewichtet werden. So erscheinen auch die Lärmschutzmaßnahmen bei der beabsichtigten Reaktivierung der Bahn auf der westlichen Moselseite in allen Stadtteilen als unzureichend.

Unsere Wünsche zum Thema Verkehr auf der Westtrasse sind Ihnen seit Jahren bekannt und wir begrüßen Ihre Absicht, versuchsweise nachts Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen einzuführen. Der schon lange überfällige Beschluss des Stadtrates, die Geschwindigkeitskontrollen durch das Ordnungsamt durchführen zu lassen, wird Ihnen bei der Umsetzung Ihres Plans hoffentlich bald helfen.

Aktuell bemängeln wir die völlig unzureichende Beschilderung und Führung der Pilger, Jugendgruppen und Fahrradtouristen am westlichen Brückenkopf der Kaiser-Wilhelm-Brücke und an der neuen Querungshilfe in der Bonner Straße. Diese wird zwar erstaunlicherweise tatsächlich von einigen wenigen Autofahrern respektiert, hat uns aber andererseits als Ausdruck der üblichen Fahrweise bereits eine stattliche Sammlung von Radkappen beschert. Ortsunkundige sind hier meistens völlig ratlos, wie es denn weiter geht und das betrifft beide Richtungen, ob in die Stadt oder an die Mosel. Es wäre schön, wenn zur 100-Jahrfeier der Kaiser-Wilhelm-Brücke (findet eine solche überhaupt statt im Oktober 2019) eine Lösung mit Aufwertung dieses Portals in die Stadt gefunden wäre.

Des weiteren sind wir sehr an den Plänen zur Sanierung der Bonner Straße interessiert, die ja bereits fertig in Ihrer Schublade liegen sollen, wie in der Rathauszeitung zu lesen war. Wir bitten Sie freundlich

Die Immissionsproblematik wird im Rahmen der Reaktivierung der Westtrasse mit abzuarbeiten sein. Es kann aber bereits im Vorfeld festgestellt werden, dass die modernen Trierzüge, die dort verkehren werden, im Gegensatz zu den bereits heute verkehrenden Güterzügen vergleichsweise unproblematisch (da wesentlich leiser) sind. Von daher ist das Lärmproblem vor allem ein Güterzugproblem, dass nur durch den Bund / die DB AG zu lösen ist. Aussagen zum Bahnlärm sollten im Bericht ergänzt werden.

Die Beschilderung für Radfahrer läuft über die Unterführung im Bereich der Kölner Straße, da diese wesentlich breiter und befahrbar ist (während man in der Bonner Straße schieben muss). Ein Hinweis für von Norden kommenden Radfahrer in Höhe der Unterführung Bonner Straße wäre tatsächlich hilfreich, damit dies auch von ortsunkundigen Radlern tatsächlich erkannt wird. Es wird geprüft, ob für Fußgänger eine Ausschilderung über die Unterführung Bonner Straße angebracht werden kann.

Die Frage, ob eine Brückeneier stattfindet, kann hier nicht beantwortet werden. Sie wird an die zuständige Dienststelle weitergereicht.

Die Frage wird an das Tiefbauamt weitergeleitet.

um Einsicht in diese Unterlagen.

Bürgerstellungnahme 26 (05.09.2012)

Zu dem Mobilitätskonzept 2025, dessen Vorstellung ich am 23.08.12 miterleben durfte, möchte ich folgende Anregungen und Vorschläge machen.

Zu Beginn der Konzeptvorstellung wurde einleitend gesagt, dass hier ein integrierter und ganzheitlicher Ansatz vorgestellt wird, der sowohl bauliche als auch betrieblich-organisatorische Maßnahmen umfassend beinhaltet, um die Lebensqualität in Trier zu erhöhen.

Die Baudezernentin, Frau Kaes-Torchiani, führte einleitend auch aus, dass das Mobilitätskonzept dringend erforderlich sei, um ein System, hier Verkehr, mit den vielen Stellschrauben immer wieder in die Waage zu bringen. Aufgrund der unmittelbaren und auch mittelfristigen schlechten Haushaltslage mit leeren Kassen, so betonte sie in der Diskussion wiederholt, sei für die Umsetzung kein Geld verfügbar, auch auf längere Sicht. Das Konzept könne nur nach Haushaltslage umgesetzt werden.

Das bedeutet, dass ein wie hier auf weite Sicht angelegtes Konzept periodisch und bei Änderung der Vorgaben und Annahmen, also Änderung der Parameter, überprüft und nachgesteuert werden muss, um keine kostenerzeugende Eigendynamik zu entwickeln. Da die Parameter eines Konzepts entwicklungs- und zeitabhängig sind, genießen sie keinen Bestandsschutz. Sie sind situations- und augenblicksabhängig.

Das Mobilitätskonzept darf daher nicht als Dogma angesehen werden was erstellt, beschlossen und umzusetzen ist, sondern als Rahmen für eine zeitgemäße, funktionale, kostenorientierte Verkehrsentwicklung. Es bedarf somit immer wieder der Nachsteuerung und Feinjustierung.

Ein derartiger Hinweis der Parameterüberprüfung mit zielorientierter Bewertung fehlt dem Konzept. Konzepte, die sklavisch verwaltungstechnisch abgearbeitet werden, weil sie einmal erstellt und beschlossen wurden, dienen keiner zeitgerechten Stadtentwicklung, sondern der Fehlentwicklung und Geldverschwendung.

Außer bei der Luftreinhaltung wird in dem Mobilitätskonzept 2025 keinerlei Aussage zur Überwachung der Einhaltung der Maßnahmen nach Inbetriebnahme gemacht. Bei der Überwachung ist nicht nur an Personal zu denken, sondern vor allem an technische Einrichtungen zur Erfassung bis hin zur Dokumentation. Was nicht überwacht wird und zwar ständig, zumindest aber unregelmäßig periodisch, kann nicht funktionieren.

Diese Aussage wird täglich dadurch bestätigt, dass Verkehrszeichen oder Lichtzeichenanlagen von vielen Verkehrsteilnehmern, einschließlich Linienbusfahrer, aber am krassesten von Radfahrern ungestraft ignoriert werden. Eine gezielte, zeitlich unregelmäßige Überwachung über die normale Geschäftszeit hinaus würde zudem

Das Moko wird als städtebaulicher Rahmenplan und Richtschnur für die Entwicklung der nächsten 15 Jahre auf jeden Fall auch immer wieder an sich ändernde Rahmenbedingungen und Erkenntnisse anzupassen sein. Dennoch benötigt die Steuerung der weiteren Entwicklung ein klares Ziel, auf welches sich die Anstrengungen der nächsten Jahre fokussieren sollen. Dieses soll nicht ohne Not aus den Augen verloren oder gar verworfen werden, allerdings darf es auch nicht als Dogma jeder neueren Entwicklung entgegen gehalten werden. So verhält es sich mit allen längerfristigen Planungen der Stadt. Eine nachfolgende Evaluierung des jeweiligen Zielerreichungsgrades ist vorgesehen (vgl. das in der Veranstaltung auch vorgestellte Schaubild des Gesamtprozesses). Entsprechende Erläuterungen im Bericht des Moko sind noch zu ergänzen.

Bezüglich der Überwa-

den Haushalt entlasten.

In einem Mobilitätskonzept muss daher auch eine umfassende, klare Aussage zur Überwachung der Einhaltung der Regeln verankert sein. Wenn schon aufwendige Verkehrsleitsysteme in das Konzept einbezogen werden, warum wird dann keine Aussage über mögliche optronische, elektronische oder andere technische Überwachungsmaßnahmen, ergänzt durch Überwachung durch Ordnungspersonal getroffen? Dieser Mangel sollte umgehend behoben werden.

Das Mobilitätskonzept sieht vor, dass im Kreuzungsverkehr in Trier die Signalanlagen weiter ausgebaut werden sollen. An keiner Stelle, wenn verfügbarer, nutzbarer Raum vorhanden, der Verkehrsstrom und die Umweltbelastung hoch sind, wurde **alternativ** zur Signalanlageneinrichtung die erheblich weniger belastende, kostengünstigere, optisch gefälligere und verkehrsberuhigendere Variante Kreisverkehr untersucht und dargestellt? Der Kreisverkehr wird in dem Konzept schlichtweg negiert! Aussagen, die in Diskussionen von wem auch immer gemacht werden, zählen nicht, da sie nicht Bestandteil des gebilligten Konzepts sind.

Kreisanlagen, zur Pflege den Gärtnereien zur Betriebsdarstellung und Eigenwerbung anvertraut, verschönern nicht nur das Stadtbild, sondern entlasten auch die Stadt von zusätzlichen Nutzungskosten. Anleihen und Erfahrungen könnten schnell gewonnen werden, wenn man den Blick über den Zaun wagen würde.

Mir kommt bei dem Mobilitätskonzept 2025 die Sicherheit für den Bürger an Signalanlagen, Fußgängerüberwegen, verkehrszeichen-geregelten Kreuzungen, bei der Nutzung von Fußwegen und Einbahnstraßen durch Radfahrer und leider auch im ruhenden Verkehr zu kurz. Wer in einem Konzept Maßnahmen zur Überwachung und damit zur Information nicht berücksichtigt, wird das damit anvisierte

chung des (fließenden) Verkehrs, ist in der Stadtratssitzung vom 30.08.2012 der Beschluss gefasst worden, zu prüfen, wie diese am besten auf die Stadt übertragen werden kann. Eine Verkehrsüberwachung in Eigenregie der Stadt dient sicherlich der Sicherstellung der Zielerreichung des Moko und ist daher sehr sinnvoll. Entsprechende Aussagen werden im Bericht ergänzt.

(Anmerkung: zu Kreisverkehren: Wortgleiche Stellungnahme wie CDU-Fraktion) Im Moko wird an keiner Stelle der Vorzug von signalgeregelten vor anderen Knotenpunktformen propagiert. Zu den Kreisverkehren ist festzustellen, dass diese eine mögliche Knotenpunktsform darstellen, die bei der Neu- oder Umgestaltung von Knotenpunkten stets mit geprüft wird. Allerdings sind in der Innenstadt häufig nicht ausreichende Flächen hierfür vorhanden oder es sprechen andere Belange dagegen, wie z.B. ungleichmäßige Verkehrsverteilung, ÖPNV-Beschleunigung, Querungsbedarf von Fußgängern, Radverkehrsführung, gestalterische Aspekte usw. Vor diesem Hintergrund ist aus fachlicher Sicht in vielen Fällen eine andere Knotenpunktsform vorzuziehen. In geeigneten Fällen wird aber auch ein Kreisverkehrsplatz umgesetzt (vgl. z.B. Kohlenstraße). Ein entsprechender Hinweis zu Knotenpunktformen wird im Moko ergänzt.

Sicherheitsaspekte spielen bei der Umsetzung der im Moko vorgeschlagenen Maßnahmen eine große Rolle. Z.B. können Einbahnstraßen nur dann für den Radverkehr geöffnet

<p>Ziel kaum erreichen können.</p> <p>Konzepte, schon zumal wenn kein Geld zur Realisierung verfügbar ist, dürfen nicht dem Selbstzweck dienen, sondern zumindest der partiellen Verbesserung der gegenwärtigen überholten, unzulänglichen Situation. Sie dienen zur Verbesserung der Lebensqualität in einem Raum.</p> <p>Um dies erreichen zu können, bedarf es bestimmter Stellschrauben, die nur aufgrund zuverlässiger Informationen betätigt werden sollten. Diese Informationen erreicht man nur durch Überwachung.</p> <p>Das Konzept bedarf dringend eines Kapitels das sich mit der Überwachung befasst.</p>	<p>werden, wenn dies ohne hohes Risiko für die beteiligten Verkehrsteilnehmer machbar ist. Dies wird vor Umsetzung jeder einzelnen Maßnahme geprüft. Ein entsprechender Hinweis wird in Moko aufgenommen.</p> <p>Wie bereits erwähnt, werden entsprechende Aussagen im Moko ergänzt.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 25 (05.09.2012)</p> <p>Auf alle im Verkehrskonzept aufgeführten Punkte einzugehen, würde den Rahmen dieser Mail sprengen.</p> <p>Gerne aber möchte ich die Gelegenheit ergreifen, Ihnen meine Gedanken zum Konzept Individualverkehr, mitzuteilen.</p> <p>Um Lärm, Abgase und auch Geschwindigkeitsübertretungen zu minimieren, wäre eine grüne Welle an den Hauptverkehrsachsen in Trier wünschenswert.</p> <p>Ich gebe zu, dass bedingt eine Rücknahme der Busvorrangschaltung auf einigen Strecken, jedoch kann auch der ÖPNV von der grünen Welle profitieren.</p> <p>Einige Städte haben das bereits erkannt und umgesetzt, mit positivem Erfolg.</p> <p>Stop and go-Verkehr, mit vermehrtem Schadstoffausstoß, könnte minimiert werden.</p> <p>Lärm durch Anfahren oder Ampel-Hetzjagden mit Geschwindigkeitsübertretungen könnten ebenfalls minimiert werden.</p> <p>Sie suchen doch nach einem wirksamen Mittel gegen die Raserei im Stadtgebiet laut RaZ von Heute. Warum teure Überwachung? Geschwindigkeitserziehung mittels Grünphase ist viel günstiger zu haben.</p> <p>Bitte kommen sie in der Wirklichkeit an und erkennen, dass nicht alle mit dem Fahrrad oder Bus zur Arbeit fahren können. Die Zahl der Individualverkehrsteilnehmer wird mit Erweiterung und Neuerschließung von Baugebieten in ganz Trier noch steigen.</p> <p>Dies gilt es zu berücksichtigen und diesem Umstand Rechnung zu tragen.</p>	<p>Die Einführung von Grünen Wellen kann in der Tat ein geeignetes Mittel sein, den Verkehrsfluss zu verstetigen und somit Emissionen zu verringern. Insbesondere auf den Hauptein- und Ausfallstraßen (insb. Moseluferstraße) kann dies ein probates Mittel sein. Auf anderen Streckenabschnitten dominieren aber häufig andere Belange (z.B. der Busbeschleunigung oder des Radverkehrs sowie des querenden Fußverkehrs), die hier grüne Wellen für den MIV schwierig machen. Entsprechende Aussagen sind im Moko-Bericht bereits enthalten (S. 195).</p> <p>Das Konzept verfolgt das eindeutige Ziel der Förderung des Umweltverbundes. Dennoch wird in ihm ein hohes Maß an dem geforderten „Realitätsbezug“ deutlich, da auch die Prognose davon ausgeht, dass auch zukünftig meisten Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Entsprechend sind die Maßnahmen auch nicht nur pro Umweltverbund ausgerichtet.</p>

Bürgerstellungnahme 24 (02.09.2012)

Wir wohnen nun schon seit ein paar Monaten auf dem Petrisberg und müssen mit Entsetzen feststellen, dass die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel sehr schlecht ist. Jedoch in anderen Stadtteilen, wie z. B. Trier-Olewig, Trier-Kürenz oder Trier-Tarforst, etc., wesentlich bessere Möglichkeiten mit dem Bus gegeben sind.

Hier oben ist noch nicht mal an Sonntagen die Möglichkeit mit dem Bus in die Stadt oder zum Bahnhof zu fahren gegeben. Für z. B. verkaufsoffene Sonntage und kulturelle Veranstaltungen sehr schlecht. Zudem kommt man an Werktagen nach 19 Uhr nicht mehr aus der Stadt zum Petrisberg. Höchstens kommt man in die Kohlenstraße, wobei dann doch ein nicht unerheblicher Fußweg nach Hause in Kauf genommen werden muss. Für Familien, insbesondere für Frauen und Kinder, aus Sicherheitsgründen nicht gerade ein tolles Gefühl. Winterdienst wird hier auch nur in geringem Umfang betrieben.

Der Petrisberg wird als das Stadtviertel schlechthin verkauft und angepriesen, jedoch hinkt dieser Stadtteil hinsichtlich der Mobilität einigen normalen Ansprüchen hinterher. Ein Armutszeugnis!

Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass keine andere Stadt in Deutschland solch massive infrastrukturelle Probleme hat, wie Trier. Die Straßen sind zu gut 70 % in einem katastrophalem Zustand. Vielleicht ist die Stadt Trier mal in der Lage sich zukunftsorientierter, wirtschaftlicher und ökonomischer auszurichten, damit sie in den nächsten Jahrzehnten noch attraktiv und wettbewerbsfähig bleibt.

Die ÖPNV-Anbindung des Bereichs Petrisberg ist sicherlich nicht optimal. Die über lange Zeit hinweg vorgesehene massive Verbesserung durch die Realisierung des Petrisbergaufstiegs ist aufgrund des geringen Nutzen-Kosten-Faktors in absehbarer Zeit nicht realisierbar. Neben den enormen Kosten liegt dies auch im relativ geringen Nachfragepotenzial des Bereichs Petrisberg begründet. Verbesserungen der Anbindung dieses Areals werden auch im Moko vorgesehen, allerdings wird aufgrund der topografischen und stadträumlichen Lage des Petrisberg-Areals hier in absehbarer Zeit keine optimale ÖPNV-Anbindung realistisch sein. Die Aussage, dass nach 19 Uhr keine ÖPNV-Verbindung zum Petrisberg mehr besteht, ist nicht korrekt. Aufgrund der sehr geringen Nachfrage verkehrt die Buslinie 4 ab 18:30 Uhr als Anruf-Sammel-Taxi. Zudem bedient die Sternbuslinie 83 den Bereich des Wissenschaftsparks. Die infrastrukturellen Probleme / der Straßenzustand sind selbstverständlich bekannt. Da allerdings auf allen Ebenen die benötigten öffentlichen Mittel knapp sind, ist der Sanierungsstau nicht zeitnah zu beheben.

Bürgerstellungnahme 23 (30.08.2012)

Zielsetzung Nahzielmobilität:

Es ist nicht nahvollziehbar warum die Unterteilung in verkehrsberuhigte Bereiche im allen Stadtbereichen AUßER im Westen der Stadt konsequent verfolgt wird: sowohl die Karl-Marx-Straße als auch die Feldstraße sollten hierzu gehören.

Wie den entsprechenden Kartendarstellungen der Kurzfassung des Moko zu entnehmen ist, ist auch für die genannten Straßen im Westen der Innenstadt eine Verkehrsberuhigung vorgesehen. In welcher Form dies umsetzbar sein

<p>Viele Fußgänger, Radfahrer und Touristen benutzen die Karl-Marx-Straße da sie vom Karl-Marx Haus zu der Römerbrücke führt, häufig fahren deshalb Fahrradfahrer gegen die Einbahnstraßerichtung und die Autofahrer weichen den Fahrradfahrern auf die Bürgersteige aus, was bei der Unübersichtlichkeit und Enge der Fußgängerwege gefährlich ist. Auch ist die Fahrradwegführung in Richtung 'Niemandsparkplatz' vor dem Rathaus nicht für Touristen noch Einheimische nachvollziehbar. Dort kreuzen sich unübersichtlich Straßen, Fußgängerwege und für nicht-ortskundige ist die Wegführung ein Rätsel, da nicht ersichtlich ist, dass es ins Stadtzentrum geht.</p> <p>Ebenso eng und stark befahren ist der Feldweg, da viele Schulkinder und Berufsschüler diesen Weg gehen und die Bürgersteige viel zu schmal sind, die Straßen zu eng für Autos und Fahrradfahrer gemeinsam.</p> <p>Eine verkehrsberuhigter Bereich (und nicht Tempo 30, denn das funktioniert nicht - siehe Neustraße) ist hier notwendig. Eigentlich müsste sogar die Karl-Marx Straße ausschließlich als Fuß- und Fahrradweg genutzt werden: man könnte sie durch Straßencafes (siehe Neustraße), einen Entdeckungsparcours (hier gibt historisch sehr interessante Gebäude und auch die Entstehungsgeschichte ist spannend) und Ereignisse interessante gestalten - nur sie führt wirklich zur Innenstadt.</p>	<p>wird, wird im Rahmen der konkreten Umsetzungsschritte des Moko zu klären sein.</p> <p>Zur Radverkehrsführung über den Rathaus-Parkplatz gibt es keine Alternative. Die Karl-Marx-Straße ist wesentlich zu schmal, als dass bei dem dort vorhandenen Verkehrsaufkommen (inkl. Linienbusverkehr) sowie den von den anliegenden Geschäften benötigten Kurzzeitparkplätzen hier eine Radführung gegen die Einbahnrichtung möglich wäre. Eine Optimierung der Führung des Radweges über den Rathausparkplatz ist vorgesehen.</p> <p>Aufgrund der Enge der Feldstraße ist diese in einem Teilbereich als Einbahnstraße ausgewiesen. Dies muss auch auf jeden Fall so bleiben, um hier die unterschiedlichen Nutzungsansprüche einigermaßen sinnvoll und problemlos gewährleisten zu können. Entgegenstehende Interessen, die häufig an die Verwaltung herangetragen werden, wie die Öffnung der Feldstraße in beide Richtungen für den MIV, werden daher regelmäßig abgelehnt.</p> <p>Zum Beispiel Neustraße ist festzustellen, dass hier seit vielen Jahren ein Verkehrsberuhigter Bereich existiert. Die von der Verfasserin angeführten Mängel sind also nicht auf eine etwaige Tempo-30-Regelung zurückzuführen, sondern treten auch bei der von ihr propagierten Verkehrsberuhigung auf.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 22 (27.08.2012) über Bürgerhaushalt</p> <p>Was mich ärgert ist, dass das Mobilitätskonzept nicht die Wahrheit</p>	<p>Mit dem Fahrplan 2012 wurden deutliche Ausweitungen des ÖPNV-Angebotes vorgenommen</p>

<p>sagt. Unter "Kernprojekte ÖPNV - Kurzfristige Maßnahmen" steht: Angebotsausweitungen Normalverkehr - bereits umgesetzt mit Fahrplan 2012. Das stimmt nicht. Was stimmt: Das Angebot wurde mit dem Fahrplan 2012 verändert, für einige Bürger bringt das Verbesserungen, für andere Verschlechterungen. Ich konnte vorher mit der Linie 4 aus der Innenstadt kommend bis etwa 20 Uhr ins Gartenfeld fahren. Jetzt nur noch bis 18 Uhr - ist das nun eine Angebotsausweitung? Mein Vorschlag daher: zur Abwechslung einfach mal die Wahrheit sagen! Das kostet nichts!</p>	<p>(vgl. Infos auf SWT-Homepage). Die in der Stellungnahme geäußerte Kritik, es sei nur zu Umorganisationen gekommen, die die Einen begünstigen und Andere benachteiligen trifft in der Gesamtschau des kompletten Angebots keinesfalls zu. Insgesamt wurde eine deutliche Angebotsausweitung im SWT-Netz vorgenommen. Was die angesprochene Linie 4 selbst angeht, so ist festzustellen, dass die Linie montags bis freitags entsprechend der tatsächlichen Nachfragesituation zwischen 19 und 0 Uhr stündlich als Anruf-Sammel-Taxi verkehrt. Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage müssen Angebote, die absolut nicht wirtschaftlich sind, den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst werden. Die vorgenommenen Angebotsausweitungen an anderer Stelle müssen sich nun auch erst im Praxistest bewähren. Wenn auch hier die Nachfrage weit unter den Erwartungen zurückbleiben sollte, werden diese in Zukunft auch wieder entsprechend modifiziert werden müssen.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 21 (27.08.2012)</p> <p>Die Überquerung der Alleen ist derzeit für Fußgänger und Radfahrer zeitaufwändig, da nur in Etappen möglich. Die Ampelschaltung sollte eine Überquerung in einem Zug ermöglichen!</p>	<p>Das Thema Alleinquerungen und Optimierung der Signalanlagen (auch für Fußgänger) ist bereits im Mobilitätskonzept enthalten. Ihm wird im Zusammenhang mit der angestrebten Aufwertung des Umweltverbundes eine hohe Priorität eingeräumt.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 20 (26.08.2012)</p> <p>Ich würde Sie hiermit gerne auf eine Gefahrenstelle im Radverkehrsnetz von Trier aufmerksam machen. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Trier müsste es in Ihrem Interesse liegen, mögliche Gefahrenstellen zu entschärfen.</p> <p>Die Gefahrenstelle befindet sich auf dem Radweg an der Mosel in Höhe von Trier-Pfalzel genau unter der Eisenbahnbrücke.</p>	<p>Die Anregung wird zur weiteren Prüfung und ggf. Abhilfeschaufung an das Tiefbauamt weitergegeben. Ein direkter Bezug zur Planungsebene des Moko besteht nicht. Im</p>

<p>Hier wird der Radweg aufgrund der Eisenbahnbrücke in einer Kurve schmaler , wobei gleich hinter der Einengung von Trier in Richtung Schweich fahrend eine Steigung beginnt. Diese Stelle ist aufgrund der Einengung und der leichten Biegung nicht gut einsehbar. Aus der anderen Richtung, also aus Richtung Schweich kommend, stellt sich die Steigung als Gefälle dar. Hier lassen die meisten Radfahrer ihr Rad laufen und beschleunigen somit auf die Gefahrenstelle hin.</p> <p>Meines Erachtens besteht hier ein starkes Gefahrenpotential, da einerseits von der einen Seite eine Beschleunigung auf ein Hindernis (durch die Einengung in einer Kurve) stattfindet und von der anderen Seite eine sehr unübersichtliche Streckenführung vorliegt. Es ist nahezu unmöglich, diese ortsnahe Stelle mit kleinen Kindern zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu befahren. Immer wieder hat man Angst, dass ein ungeübter Radfahrer um die Ecke schießt. Ich frage mich, wie lange es noch dauern muss, bis hier ein wirklich tragischer Unfall passiert.</p> <p>Mein Vorschlag zur Entschärfung dieser Situation lautet: Die von mir beschriebene Stelle sollte zumindest mit einem Warnschild gekennzeichnet werden. Noch besser wäre der Ausbau des Radweges an der Strecke unter der Eisenbahnbrücke.</p> <p>Über die Kenntnisnahme meines Anliegens bezüglich der Verantwortlichen der Stadt Trier wäre ich dankbar.</p>	<p>Moko wird allgemein auf die Einhaltung von Standards sowie die Vermeidung / Beseitigung von Eng- / Gefahrenstellen hingewiesen.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 19 (26.08.2012)</p> <p>Es steht wohl außer Zweifel, dass die Anbindung des Petrisberges und der rückwärtigen Höhenstadteile an den innerstädtischen Verkehr und vor allem den südlichen Vehrsausstrom der Stadt einer baldigen Lösung bedarf.</p> <p>Die höchste ökologische Entlastung und gleichzeitig ökonomisch günstigste Lösung liegt in der Verbindung des Petrisberges mit der Umgehung Olewig über das Brettenbachtal.</p> <p>Hier ist lediglich ein Anschluss von 700 m zwischen der bereits bestehenden Straße im Brettenbach und den Tennisplätzen am Petrisberg zu schaffen.</p> <p>Der alternativ bestehende Zugang zum Petrisberg über die Sickinger Straße kann der Verkehrsbelastung auch nicht durch aufwendige Ausbaumaßnahmen angepasst werden.</p>	<p>Der Hauptengpass bei der Anbindung der Höhenstadteile an die Kernstadt durch das Olewiger Tal besteht im Bereich zwischen Einmündung Sickingen Straße und Kaiserthermenkreisel. Hierfür würde die vorgeschlagene Maßnahme keine Verbesserung bringen. Sie hätte voraussichtlich nur verkehrliche Vorteile für eine sehr kleine Nutzergruppe (Anwohner der östlichen Bereiche des Petrisbergs), wobei die unmittelbaren Anwohner der Robert-Schuman-Allee und des Brettenbachtals hierdurch aufgrund zusätzlichen Durchgangsverkehrs Zusatzbelastungen hinnehmen müssten. Vor diesem Hintergrund erscheint der enorme Aufwand (Neubau einer Straße durch unbebautes, ökologisch wertvolles Gelände) nicht gerechtfertigt. Zudem gestaltet sich die obere Anbindung sehr schwierig (Topografie, vorh. Bebauung</p>

	<p>bzw. Freizeitnutzungen). Mit dem Moko wird hingegen das Ziel verfolgt, die Verkehrsbelastungen auf allen drei Strecken zwischen Tal- und Höhenstadt zu reduzieren sowie die Engpässe im Bereich der vorhandenen Talstraßen zu reduzieren.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 18 (26.08.2012)</p> <p>Ich schlage vor, eine Brücke vom Verteilerkreis über die Mosel bis nach Biewer zu bauen.</p> <p>Das würde die Stadt vom Autoverkehr entlasten.</p> <p>Wenn ich von Biewer komme und nach Trier Nord, Kürenz, usw. möchte, muss ich extra einen Bogen (Umweg) über Pallien, Zurmainer Straße, usw. fahren.</p> <p>Wäre eine Brücke über der Mosel von Biewer in Richtung Verteilerkreis würde das den Verkehr entlasten und man ist schneller am Ziel.</p> <p>Auch für viele Pendler und Berufstätige ist es besser, wenn sie nicht durch die ganze Stadt fahren müssen, um an ihr Ziel zu gelangen.</p>	<p>Dieser Vorschlag ist im Mobilitätskonzept als Nordbrücke bereits enthalten.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 17 (24.08.2012)</p> <p>Mit Interesse habe ich das in einer Sonderbeilage enthaltene obige Konzept 2025 gelesen. Was mir als Bewohner von Tarforst auffällt ist, dass wenig/keine Perspektiven für eine adäquate Verkehrsanbindung der Höhenstadtteile angeboten werden. Es werden hier ständig neue Baugebiete erschlossen, ohne Lösungen insbesondere für den Berufsverkehr anzubieten. Dies steht vor allem im krassen Gegensatz zu den in obigen Konzept angesprochenen Umweltauswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Verkehrvermeidung durch nachhaltige Siedlungsentwicklung - Förderung autoreduzierten Wohnens - Schaffung von Infrastruktur <p>Ich habe in den Diskussionen des Stadtrats zu diesen Themen bisher keine nachhaltigen Lösungsansätze erkennen können. Wenn die Flaschenhalse beim Amphitheater und im Aveler Tal nicht umgangen werden können, so ist die bereits beschlossenen Erschließungen neuer Baugebiete in Tarforst und Kürenz mit dem geplanten Mobilitätskonzept nicht zu vereinbaren.</p>	<p>Nachdem das über Jahrzehnte verfolgte Projekt der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Höhenstadtteile durch den sog. Petrisbergaufstieg derzeit aufgrund eines nicht ausreichenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht mehr weiter verfolgt wird, wird im Moko das Ziel festgeschrieben, die ÖPNV-Anbindung über die bestehenden Trassen nachhaltig zu verbessern und somit auch die Straßen vom MIV zu entlasten. Darüber hinaus sind auch Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses insbesondere im Bereich der talseitigen Endabschnitte der beiden Talstraßen benannt (Optimierung Knotenpunkte, z.B. Kaiserthermenkreisel sowie als langfristige Maßnahme die OU Kürenz). Im Entwurf des neuen</p>

	<p>Flächennutzungsplans sind zudem im Bereich der über die beiden Talachsen erschlossenen Höhenstadtteile keine größeren Baugebietsausweisungen mehr geplant.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 16 (23.08.2012) Bürgerversammlung</p> <p>Bitte um Ergänzung von Piktogrammen von Geh- und Sehbehinderten im Moko-Bericht.</p> 	<p>Piktogramme für Geh- und Sehbehinderte können an geeigneter Stelle im Moko-Bericht ergänzt werden.</p>  <p>Der Vollständigkeit halber müssten dann aber eigentlich auch weitere Gruppen an Verkehrsteilnehmern grafisch dargestellt werden: Menschen mit Rollator, Kinderwagen o.Ä., Inlineskater, Lkw, Touristenbusse, Wohnmobile usw... Die Darstellung auf der Titelseite des Moko-Kurzberichtes dient nur der Versinnbildlichung der Hauptverkehrsträger. Innerhalb dieser Gruppen wird je nach Bedarf den einzelnen Untergruppen Rechnung getragen – auch ohne Symbol auf der Titelseite.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 15 (23.08.2012) Bürgerversammlung</p> <p>Wann wird ein <u>europäisches</u>, standardisiertes, genormtes <u>Konzept</u> für Rollstuhl- / Elektromobil-Mobilität entwickelt Elektronisch über GPS, Handy/Tablet-PC informiert geleitet mit Symbolen, Piktogrammen Warnungen vor Sackgassen, Stufen, Zugang der Türen barrierefrei, Ärzte, Apotheken, Öffentliche Einrichtungen, Versorgung</p> <p>Behindertentoilette- IHK-Direktor Präsidium Türöffner fehlt, zu eng, kann nicht neben die Toilette fahren um eine Urinflasche zu leeren, muss das Waschbecken nutzen. Komme nicht an Papier, nicht an Papiertücher (besser ist die Toilette im Hauptbahnhof Saarbrücken gestaltet)</p> <p>Wann kommen die Moseltalbahn-Schienenfragmente weg, Kürenz-Trier-Nord (stillgelegt 1969). Ich bin dort gestürzt mit dem Fahrrad 2002; Beschwerde wurde schon öfters ignoriert, jetzt habe ich Prob-</p>	<p>Diese Anregung betrifft nicht den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes.</p> <p>Diese Anregung betrifft nicht den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes. Sie wird an die IHK weitergegeben.</p> <p>Der Ausbau der Künzener Straße steht zusammen mit dem Moselbahndurch-</p>

<p>leme mit dem Rollstuhl (Elektromobil)</p> <p>Neuer Ausbau Herzogenbuscher Straße und Wissenschaftspark Petrisberg ist nicht barrierefrei gestaltet. Parkplätze zu schmal um mit dem Rollstuhl auszustiegen. Parkplatzzugänge zu schmal für Rollstühle nicht zu benutzen. Bordsteine zu hoch, zu wenig abgesenkt. Fahrpläne zu hoch, zu klein. Bushaltestellen gut, breit in Ordnung.</p> <p>Wann werden alle Haltestellen barrierefrei, Fahrpläne abgesenkt und gut lesbar, Leitsystem über Handy / Tablet.</p> <p>Ich komme oft nicht mit dem Mobil aus dem Bus, weil die Haltestelle nicht breit genug ist.</p>	<p>bruch auf höchster Prioritätsstufe.</p> <p>In der Regel werden an geeigneten Stellen einzelne spezielle Behindertenstellplätze angelegt. Es ist nicht möglich, sämtliche Straßenrandparkplätze auf die für Behinderte benötigten Maße zu verbreitern. Das Problem mit den Bordsteinhöhen ist bekannt. Auch aus Sicht des Radverkehrs wäre eine Nullabsenkung wünschenswert. Allerdings spricht die Erkennbarkeit für Blinde und in vielen Fällen auch die Wasserführung dagegen. Der Hinweis wird auf jeden Fall noch einmal an das Tiefbauamt weitergegeben. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen schreitet sukzessive im Rahmen der haushalterischen Möglichkeiten voran. Neben dem barrierefreien Ausbau im Rahmen von Straßen-Neu- oder Ausbaumaßnahmen werden dabei bevorzugt die Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (also v.a. in der Innenstadt) angegangen. Wie in der Stellungnahme selbst ausgesagt, werden neue Haltestellen auch in der Dimensionierung in der Regel so ausgeführt, dass sie auch mit dem Rollstuhl nutzbar sind. Allerdings gibt es diesbezüglich in engeren Straßenräumen Grenzen aufgrund der vorhandenen Randbebauung, die dies u.U. nicht möglich machen.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 14 (23.08.2012)</p> <p>Zum Thema Mobilitätskonzept kann man ja einiges in der Zeitung erfahren, aber von einem geplanten Lärmschutz habe ich bis jetzt nicht gelesen.</p> <p>Zudem stellt sich mir hier die Frage: Weshalb werden die Anwohner der langen Bahntrasse Pallien – Igel hier vor vollendete Tatsachen</p>	<p>Aussagen zum Lärmschutz sind sowohl in der Kurzfassung als auch der Langfassung und im Lärmaktionsplan enthalten.</p>

<p>gestellt. Sie sollten hier nicht nur die Vorteile der Luxembourg Pendler berücksichtigen sondern sollte man sich hinterfragen was mit den tausenden Anwohnern ist die unmittelbar betroffen sind. Aus der Erfahrung heraus haben Länder und Kommunen schon öfters zu schnell entschieden ohne die Bürger mit einzubeziehen und sind dann bei der Umsetzung des Projektes auf massiven Widerstand gestoßen, was auch hier zutreffen könnte.</p>	<p>Die Reaktivierung der Schienenwesttrasse ist ein wesentlicher Baustein zur Entlastung gerade auch der westlichen Stadtteile vom Kfz-Verkehr. Gegenüber den auf der Trasse auch heute bereits verkehrenden Güterzügen, sind die zukünftig zum Einsatz kommenden modernen Nahverkehrstriebzüge extrem leise. Mit dem Moko und der diesbezüglichen Öffentlichkeitsbeteiligung wird ja gerade eine besonders frühzeitige Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger durchgeführt, um eine Optimierung der Planungen und Anpassung an die Vorstellungen und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen. Bislang sind der Stadtverwaltung weit mehr positive Äußerungen zur Schienenwesttrasse bekannt, als ablehnende. Zudem wird das Projekt, sobald es in die konkrete Planungsphase gehen wird ohnehin noch einmal separat mit öffentlich diskutiert werden.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 13 (22.08.2012)</p> <p>Ausgehend von der Zielsetzung des Konzepts, die ich unterstütze, habe ich nachstehende Bemerkungen zur geplanten Umsetzung. Ich hatte nur die Zeitungs-Sonderbeilage vorliegen und kann mich nur auf sie beziehen.</p> <p>Komponente Luxemburg Ich konnte nicht feststellen inwieweit Pendlerstrom nach Luxemburg und Tanktourismus als Sondergröße beim Verkehrsaufkommen und der Zukunftsprognose erfasst wurde. Ich war 30 Jahre lang Pendler und bin vor Jahren vom Auto auf die Bahn umgestiegen, nachdem durch Standortveränderung in Luxemburg die Fahrgemeinschaft wegfiel. Luxemburg unternimmt viel um die Pendler vom Auto weg zu öffentlichen Verkehrsmittel zu bringen. Außer der Verknappung der Parkplätze sind dies Schnellbuslinien und günstige und kombinierte Bahn/Bustarife. Nach meiner Einschätzung ist trotz allgemeiner Bankenkrise nicht mit einem Rückgang der Pendlerzahlen zu rechnen.</p> <p>Was den Tanktourismus betrifft, so vermute ich, dass er in den nächsten 15 Jahren geringer wird. Ich glaube nicht an eine Harmoni-</p>	<p>Die Pendlerbeziehungen nach Luxemburg sind in den Berechnungen des dem Moko zu Grunde liegenden Verkehrsmodells enthalten. Sie fließen somit bei der Bewertung jeder einzelner Maßnahme entsprechend ihrer tatsächlichen Bedeutung mit ein.</p>

sierung der indirekten Steuern auf EU-Ebene (Mineralöl-, Tabak-, Alkohol-, Kaffeesteuer ...), aber der Anstieg der Rohölpreise könnte eine längere Anreise unrentabel machen und ein Anstieg von Elektrofahrzeugen würde das Tanken in Luxemburg erübrigen.

Nadelöhr Olewiger Straße und Südtangente Bis vor 13 Jahren lebte ich in Trier-Irsch. Auf dem Weg nach Luxemburg nahm ich die Kinder zur Schule mit. Das Nadelöhr Olewiger Straße bleibt mir in Erinnerung. Eine Verbesserung scheint mir nicht in Sicht, denn die Nordtangente wird kaum Entlastung bringen. Die Südtangente war schon damals meine bevorzugte Option.

Aus Richtung Luxemburg/Trier-West kommend ist die Südtangente im Moment durch die Ampelschaltung bei Sankt Matthias weniger attraktiv, vielleicht gewollt wegen der Aulbrücke? Die Ampelschaltung erlaubt 2-3 Fahrzeugen (von der Konrad-Adenauer-Brücke kommend) die Geradeausfahrt, aber beliebig vielen Fahrzeugen das Linksabbiegen in die Matthias/Saarstraße.

Nordallee und Nordtangente

Seit 13 Jahren wohne ich im Steingröverweg, einer Seitengasse zur Theodor-Heuss-Allee. Habe einen eigenen Autostellplatz und bin nicht auf Quartierstellplätze angewiesen. Was mache ich aber, wenn ich Besuch bekomme? Meine Kinder und die noch kleinen Enkel wohnen z. B. in Aachen und Bitburg. Das Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist für sie unbrauchbar. Wenn der Besuch länger bleibt, werden die Parkgebühren richtig teuer. Gibt es keine familienfreundlichere Lösung? Auch meine Freundin aus Süddeutschland kommt mich mit dem Auto besuchen, weil sie mit der Bahn X mal umsteigen müsste. Auf die Fernverbindungen der Bahn hat Trier nun keine Einwirkungsmöglichkeiten. Aber vielleicht wären Besucher-(Tages-)Parkberechtigungen für Quartierstellplätze möglich?

Da ich in Zentrumsnähe wohne, kann ich alle Einkäufe von Gütern des täglichen Gebrauchs zu Fuß erledigen. In der Regel überquere ich die Theodor-Heus-Allee bei der Einmündung des Steingröverwegs. Da der Verkehr nur in einer Richtung fließt, brauche ich nur eine Lücke abzuwarten. Wenn ich das MOKO richtig verstanden habe, soll der Verkehr später in der Theodor-Heus-Allee in beide Richtungen fließen. An eine sichere Überquerung, ich denke insbesondere an Schulkinder, ältere Menschen oder Menschen mit kleinen Kindern, ist dann nicht mehr zu denken. Die geplante Fußgängerquerung auf Höhe der Petrusstraße nützt nichts, wenn Ziel die Kochstraße oder die Gymnasien sind. Was die Akzeptanz der Beschränkung auf 30 km/h betrifft, habe ich starke Zweifel, denn heute wird - wenn die Situation es erlaubt - gelegentlich mit weit über 50 km/h gefahren.

Die Nordallee ist heute für Autofahrer aus Triers Süden der "natürliche" Zubringer zur Bitburger Straße. Nur wenn die Nordtangente kreuzungsfrei an die Zurmaierner Straße angebunden wird, sehe ich eine Bereitschaft auf die Nordtangente auszuweichen. Da die Nordallee der Zubringer zu 2 Krankenhäusern ist, kann sie kaum als Anliegerstraße ausgewiesen werden. Ich gehe davon aus, dass Rettungsfahrzeuge die Bus- und Fahrradtrasse verwenden sollen, um nicht in der Theodor-Heus-Allee festzustecken.

Verbesserungen im Bereich Kaiserthermenkreisel sind Bestandteil des Moko. Hauptsächlich soll aber über die Änderung des Modal-Split auch hier eine Entlastung erreicht werden.

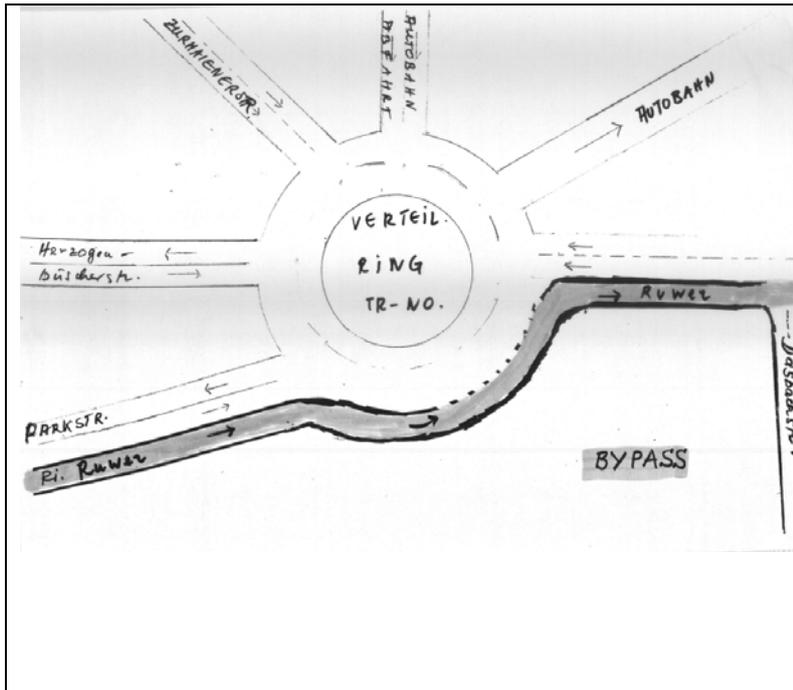
Zur Realisierung der Südtangente in der im Moko vorgeschlagenen Form ist vor allem ein Ausbau der Aulstraße inkl. Aulbrücke sowie des Anschlusses an die Arnulfstraße vorgesehen. Darüber hinaus werden Optimierungen an den weiteren Knotenpunkten / Signalanlagen im Verlauf der Tangente konkret zu planen sein.

Entsprechende Besucher-(Tages-) Parkberechtigungen gibt es bereits seit langem für 6 Euro pro Tag. Sie sind beim Straßenverkehrsamt erhältlich (vgl. www.trier.de Suchbegriff Besucherparkausweis). Evtl. muss hier die Informationsarbeit verbessert werden.

Der Hinweis wird im Zuge der weiteren Planungen in diesem Bereich berücksichtigt. In der Tat wird durch den Verkehrsfluss in beide Richtungen in diesem Bereich auch eine Signalanlage für die Querungsstelle notwendig werden – so wie sie derzeit in der Christophstraße bereits existiert.

Die Nordallee soll keineswegs als Anliegerstraße ausgewiesen werden. Es ist lediglich eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch den Tangenterring vorgesehen. Die

<p>Danke für die Möglichkeit der Stellungnahme.</p>	<p>Erschließung der unmittelbar benachbarten Ziele, wie insbesondere der Krankenhäuser ist davon unberührt.</p> <p>Als Zubringer zur Bitburger Straße aus Trier-Süd stehen neben dem Weg über Ost- und Nordallee (bzw. zukünftig Nordtangente) auch die Wege über die beiden Moseluferstraßen zur Verfügung.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 12 (21.08.2012)</p> <p>Wie aus dem letzten Unfallbericht 2010 zu erkennen war, haben sich durch die einspurige Ausfahrtssituation der Parkstraße in den Verteilerring keine nennenswerten Unterschiede in der Unfallhäufigkeit ergeben, eher war das Gegenteil der Fall, aber:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) die Autofahrer hatten eine erheblich längere Durchfahrtszeit durch die Parkstraße und Franz-Georg-Straße 2.) die Abgase der stehenden Fahrzeuge geraten bis in die Wohnzimmer der geplagten Anwohner <p>Da im oben zitierten Unfallbericht zu lesen war, dass man praktisch am Ende sei mit einfachen Verbesserungen zur Vermeidung von Unfällen an dem besagten Schwerpunkt, erlaubt sich der Unterzeichner auf die Lösung durch einen „TURBOKREISEL“ aufmerksam zu machen, der zwischenzeitlich zur Problemlösung bei vielen doppelten Einfahrten in Kreisverkehren der BRD dient.</p> <p>Diese beiliegende Lösung, auch „BYPSS“ genannt, ist kostengünstig zu realisieren, man müsste diese Idee für die abgasgeplagten Familien baldigst umsetzen.</p> <p>In der Dringlichkeitsaufstellung des neuen Mobilitätskonzeptes bitte ich Sie hiermit höflichst, dieses Anliegen mit Priorität zu behandeln, da hier die Gesundheit vieler Familien mit Kindern gefährdet wird.</p>	<p>Die Problematik des Straßenzuges Parkstraße / Franz-Georg-Straße ist der Verwaltung bewusst. Dies hat u.a. dazu geführt, dass im Moko-Entwurf die Realisierung einer neuen Hauptverkehrsachse in Trier-Nord vorgesehen ist (Moselbahndurchbruch – Metternichstraße), die – verbunden mit einem entsprechenden Rückbau der genannten Achse – zu einer weitaus umfassenderen Beruhigung dieses Bereiches führen wird.</p> <p>Da diese von der Priorität ganz oben angesiedelt ist, kann der hier skizzierte Vorschlag auch nicht als Interimslösung umgesetzt werden. Dafür ist er nämlich bei weitem zu aufwändig und teuer. Zudem werden die Flächen, die hierfür in Anspruch genommen werden müssten auch für den Bus-, Rad- und Fußverkehr benötigt. Zudem würde hierdurch unmittelbar vor allem der Verkehr von der Parkstraße in die Ruwerer Straße profitieren, nicht aber die Ströme zur Autobahn. Da aber insgesamt mit einem höheren Fahrzeugdurchsatz zu rechnen wäre, würde die Strecke wieder attraktiver, was zu mehr Verkehr im Bereich der betroffenen Wohngebiete</p>



führen würde.

Von daher wird verwal-
tungsseitig vorgeschlagen,
an der bisher im Moko
enthaltenen Lösung fest-
zuhalten und den Mosel-
bahndurchbruch
schnellstmöglich auf den
Weg zu bringen. Hiermit
kann der gesamte Verkehr
ins Ruwertal umgeleitet
werden. Zusammen mit
einer Verlagerung der
Verkehre zur Autobahn auf
die Dasbach- und Herzo-
genbuscher Straße wird
hiermit eine wesentlich
höhere Entlastung der
Parkstraße / Franz-Georg-
Straße erreicht.

Bürgerstellungnahme 11 (19.08.2012)

Zu allererst möchte meine Freude darüber ausdrücken, dass die Stadt Trier ein solches Konzept auf die Beine gestellt hat. Für meinen Geschmack könnten ruhig noch mehr umweltschonende Aspekte in dem Konzept enthalten sein, jedoch weiß ich schon, dass Sie als Vertreter der Stadtverwaltung es vielen Geschmäcker recht machen müssen. Insgesamt finde ich, dass

Das Konzept sehr gute gelungen ist!

Hoffentlich wird es auch zügig und insgesamt umgesetzt.

Hier nun ein paar Anmerkungen von mir:

Tourismus:

Man sollte die Intervalle und die Intensität der Müllbeseitigung wenigstens an Plätzen, die stark von Tourismus frequentiert werden, erhöhen. Damit meine ich, die Parkanlagen, die Alleen, das Moselufer, etc. Vielleicht sollte Trier die Anzahl der Ordnungskräfte auf eine "normale" Anzahl erhöhen (es gibt in Rheinland-Pfalz wenige Städte, die weniger Ordnungskräfte im Vergleich zur Einwohnerzahl beschäftigen).

Fußverkehr:

In der Sparte Fußverkehr habe ich die Erhöhung der Ampelphasen vermisst, später habe ich diesen Punkt unter "Sonstige Themen" gefunden. Bitte erhöhen Sie die Priorität von diesem Punkt und ... fangen Sie sofort an: Bitte längere Ampelphasen für Fuß- und Radverkehr

Die Umsetzung ist insbesondere von der Verfügbarkeit der entsprechenden Finanzmittel abhängig.

Die Anregung wird an das zuständige Amt weitergegeben. Sie betrifft nicht im engeren Sinn das Moko.

Das Thema ist in der Kurzfassung unter „Sonstiges“ gelistet. In der Langfassung des Moko gibt es ein eigenes Kapitel „Telematik“, zu dem auch die Ampelschaltungen gehören. Die Optimierung der Telematik erfolgt kontinuierlich und abgestimmt auf

<p>Straßenverkehr:</p> <p>Warum haben Sie keine 30, bzw. 40 KM - Grenze innerhalb der Innenstadt in dem Konzept. Bitte wenigstens 40 Km im Alleerling vorschreiben. Dies wäre ein wichtiges Signal an die Autofahrer (Anmerkung: ich fahre auch einen PKW, neben dem Fahrrad).</p> <p>Des weiteren vermisste ich die sukzessive Erhöhung der E-Tankstellen für PKW. Ich denke, auch dies wäre ein Anreiz für jedermann, sich ein E-Mobil zuzulegen.</p>	<p>die baulichen und sonstigen Maßnahmen. Es sind auch die widerstreitenden Interessen bezüglich Busbeschleunigung und Verstärkung des Kfz-Flusses zu beachten.</p> <p>Dies ist rechtlich nicht umsetzbar. Die im Konzept enthaltenen Abschnitte, auf denen Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen eingeführt werden soll, sind ebenfalls noch höchst umstritten, ob sie überhaupt umgesetzt werden können.</p> <p>Das Thema E-Mobilität ist im Moko an verschiedenen Stellen angesprochen. In Kapitel 8.4.10 werden Aussagen zu Stromtankstellen ergänzt.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 10 (18.08.2012)</p> <p>Ich würde zwei Aspekte beim Mobilitätskonzept stärker in den Vordergrund stellen:</p> <p>1. Priorität:</p> <p>Meiner Meinung nach wurde das für Trier so wichtige Straßennetzkonzept gegenüber den anderen Teilbereichen zu wenig priorisiert (nur mittelfristige bis langfristige Maßnahmen). Die hier skizzierten Punkte lösen m. E. die Kernprobleme der Mobilität der Stadt und sollten daher auch an den Anfang gestellt werden. Es sind wohl auch die kostenintensivsten Maßnahmen. Aber gerade deshalb werden sie wohl die nächsten 50 Jahre die Rahmenbedingungen der Stadtmobilität wesentlich beeinflussen. Deshalb sollten alle anderen Maßnahmen um das dann geschaffene neue Straßennetzkonzept herum als Ergänzung verstanden werden.</p>	<p>Die Darstellung, dass der neue Tangentenring eine wesentliche Grundvoraussetzung dafür darstellt, die Ziele für alle anderen Verkehrsträger auch erfüllen zu können, ist korrekt. Dennoch haben sich Verwaltung und Büro darauf verständigt, im Bericht die Straßenbaumaßnahmen erst nach den anderen Verkehrsträgern zu behandeln. Hierdurch soll die dem Konzept zu Grunde liegende Zielsetzung der prioritären Stärkung des Umweltverbundes besonders hervorgehoben werden. Die Straßenbaumaßnahmen sind in diesem Zusammenhang nur Hilfsmaßnahmen, die nicht alle anderen Maßnahmen in den Hintergrund treten lassen sollen. Da sie zudem langfristiger angelegt sind (da kosten- und planungsintensiver) als zahlreiche kleinere Maßnahmen aus dem Bereich der Nahmobilität, erscheint die</p>

<p>2. Priorität</p> <p>Die Aufrechterhaltung der aktuell bereits realisierten Mobilität (die Trierer Straßen / Radwege / Fußwege sind in einem erbärmlichen Zustand). Es hat doch keinen Sinn neue Konzepte zu realisieren, wenn das Geld für die Erhaltung der alten Konzepte schon fehlt.</p>	<p>gewählte Reihenfolge schlüssig zu sein.</p> <p>Die Tatsache, dass vor dem Hintergrund der Haushaltslage und dem tatsächlichen Zustand vieler Straßen und Wege zunächst die Priorität auf einer Bestandssicherung liegt, ist im Moko bereits enthalten, sollte aber ggf. noch stärker herausgearbeitet werden.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 9 (17.08.2012)</p> <p>Von den zunehmenden Bewohnern der östlichen Höhenstadtteile (neue Baugebiete BU ...) mit den beiden Uni-Campusen und den zunehmenden Arbeitsplätzen auf dem Petrisberg wird der "Fußgängerauf/-abstieg" über den Kreuzweg (zwischen Fernsehturm und Kurfürstenstr.) vermehrt genutzt. Dieser Weg sollte besser gewartet werden und könnte ev. an den Treppen mit Rampen für Fahrräder ausgestattet werden. Eine Anbindung über die Straßen "Kreuzweg" und "Bergstr." sollte von der Güterstr. zu einem Hintereingang des HBF führen, wo entspr. Fahrradparkmöglichkeiten angelegt werden sollten. Optimal wäre die Querung von der Güterstr. - über oder unter - dem HBF in Richtung Nordallee bzw. Deworastr. .</p>	<p>Die Bahnhofsquerung ist im Moko als Maßnahmenvorschlag enthalten. Die Verlängerung dieser Achse bis auf den Petrisberg auch in Form von Fahrradrampen erscheint nicht besonders attraktiv für Radfahrer zu sein. Der Fokus liegt hier eher auf der Verbesserung der Radweganbindungen und der Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 8 (17.08.2012)</p> <p>Verweis auf Spiegel-Online-Artikel zu „Fahrradhighways“ in Dänemark: http://www.spiegel.de/gesundheit/ernaehrung/kopenhagen-radwanderweg-soll-arztkosten-senken-a-850351.html</p>	<p>Im Radverkehrskonzept wurde vom bearbeitenden Büro zunächst auch ein ähnliches Konzept mit Radschnellwegen vorgeschlagen. Im Bereich des Alleenrings hat sich allerdings in Abgleich mit den Anforderungen der sonstigen Verkehrsteilnehmer gezeigt, dass die zahlreichen Knotenpunkte um Ampeln diesem Konzept zumindest in der Innenstadt entgegen stehen. Lediglich die parallel zur Mosel verlaufenden Wege können (und sollen) als entsprechende zügig zu befahrende Radwege ausgebaut werden. Auch auf anderen stadtteilanbindenden Haupttrouten soll eine möglichst störungsfreie Fahrt für Radfahrer erreicht werden. Weitere Aspekte, wie die Anzeige</p>

	<p>der verbleibenden Zeit bis zur nächsten Grünphase, Grüne Wellen für Radfahrer sowie Hand- und Fußbühel für wartende Radfahrer sollten auf jeden Fall weiter geprüft und an geeigneter Stelle ins Moko aufgenommen werden.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 7 (16.08.2012)</p> <p>Im Trierischen Volksfreund und der Rathauszeitung las ich von dem Mobilitätskonzept.</p> <p>Ich hätte dazu eine große Bitte. Ich wohne in Tarforst, bin 83 Jahre alt und besuche oft die Familie meiner Tochter in Irsch. Leider sind die Busverbindungen zwischen den beiden Stadtteilen sehr dürftig. Zwar fährt die Linie 4 tagsüber seit dem neuen Fahrplan jetzt alle 30 Minuten statt vorher 60 Minuten. Aber leider fährt der letzte Bus bereits 18.12 Uhr in Irsch ab. Danach und am Wochenende besteht zwischen den beiden Stadtteilen keine Busverbindung. Eine Fahrt mit den Sternbuslinien über den Hauptbahnhof würde etwa eine Stunde dauern, während die normale Fahrtzeit etwa 5 Minuten beträgt. Für ältere Leute ist das recht beschwerlich.</p> <p>Es wäre schön, wenn man da etwas ändern könnte und die Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen besser würde.</p> <p>Das wäre auch für ältere Bewohner von Irsch, die ohne Auto sind, wünschenswert, die Einkaufsmöglichkeit in Tarforst besser nutzen zu können, da es in Irsch keine Geschäfte gibt.</p> <p>Auch für die Irscher Kinder, die ein Gymnasium in der Stadt besuchen, wäre es gut, wenn die Linie 4 früher fahren würde.</p> <p>Dann könnten die Gymnasien MPG und AVG damit erreicht werden.</p>	<p>Aufgrund mangelhafter Auslastung verkehrt die Linie 4 nach 8 Uhr nicht mehr bis nach Irsch. Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage müssen Angebote, die absolut nicht wirtschaftlich sind, den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst werden. Es wird aber noch einmal mit den SWT diskutiert, ob hier nicht die Einrichtung eines AST-Verkehrs, wie auf anderen Streckenabschnitten der Linie 4 vorhanden, möglich ist.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 6 (15.08.2012)</p> <p>Meine Anregung betrifft die Höhenstadtteile. Wir wohnen im Wohngebiet Trimmelter Hof. Ein neues Baugebiet jagt das nächste hier oben, und das Nadelöhr Olewig ist für alle Beteiligten, die um 8 Uhr morgens in der City sein müssen (Schüler/Berufstätige) desaströs. Viele Menschen, die ich von hier oben kenne, würden auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, wenn die Zeitersparnis dadurch gegeben wäre. Aber ganz gleich ob Bus oder Auto, alle stehen morgens in der gleichen Schlange. Gäbe es eine Möglichkeit, mit dem Bus auf einer Busspur am Stau vorbeizufahren, könnte das wohl viele Menschen in den Höhenstadtteilen dazu bewegen, das eigene Auto stehen zu lassen. Ich weiß wohl, das diese separate Spur spätestens am Amphitheater räumlich nicht mehr gegeben wäre, aber bis dahin könnte der Bus eine extra Spur bekommen.(ein Stück der Weinberge rechterhand müssten natürlich abgetragen werden, um Platz für diese Extraspur zu bekommen)</p>	<p>Entsprechende Maßnahmen sind Bestandteil des Moko. Sie sollen als Ersatzmaßnahme für den entfallenden Petrisbergaufstieg kurzfristig genauer untersucht werden. Je nach Wirkung sollen prioritär an den Stellen, an denen die stärksten Verbesserungspotenziale für den ÖPNV bestehen die ersten Maßnahmen umgesetzt werden.</p>

<p>Ich weiß, dass dies erhebliche Kosten für die Stadt bedeuten würde, aber auf Dauer kann dieser Verkehrskollaps am Morgen nicht weitergehen. Schon wieder ist das nächste Wohngebiet Trimmelter im Bau und noch mehr Menschen werden sich am Morgen durch Olewig schlängeln, während die Busse, abgesehen von Schülerzeiten, ziemlich schlecht besetzt sind.</p>	
<p>Bürgerstellungnahme 5 (15.08.2012)</p> <p>Das Mobilitätskonzept für die Stadt Trier möchte ich im Grundsatz ganz ausdrücklich begrüßen. Ich bin leidenschaftlicher Radfahrer/ Radsportler und fahre auch in aller Regel täglich mit dem Fahrrad zu meinem Arbeitsplatz in den Weberbach. Aus meiner Sicht ist der Ausbau, die Neuschaffung, die Verbesserung von Radwegen bzw. Voraussetzungen für Radfahrer, die das Konzept vorsieht, insgesamt gut. Beispielsweise auch die Schaffung eines Radweges zwischen Kaiserthermen und HBF auf dem Ostring finde ich wichtig, denn die derzeitige Situation - entweder auf der Straße fahren und sich erheblicher Gefährdung durch PKWs aussetzen (und andererseits auch eine Gefährdung für die Autofahrer sein) oder verbotenerweise den Bürgersteig benutzen und dann eine Gefahr für Fußgänger sein - ist unhaltbar. Insbesondere auch, wenn ich mit dem Fahrrad von HBF in Richtung Feyen fahre - wie komme an den Kaiserthermen vorbei ohne die gefährliche Straße zu benutzen? Momentan nur sehr umständlich durch verschiedene Unterführungen. Da bitte ich auch um eine Lösung.</p> <p>Von Feyen aus fahre ich mit dem Fahrrad öfter auch die B 268/Pellinger Straße hinunter zum Moselradweg oder zum Radweg an der B 51. Auch bei diesem Streckenabschnitt sehe ich mich durch die PKWs gefährdet (und gefährde auch sie), wenn ich ordnungsgemäß die Straße benutze, bzw. würde Fußgänger gefährden, wenn ich den Bürgersteig befahren würden. Lässt sich hier eine Fahrspur für Fahrradfahrer noch von der Fahrbahn abtrennen bzw. der Bürgersteig halbseitig für Radfahrer freigeben? Das fände ich ebenfalls noch wichtig.</p> <p>Mit Sorge sehe ich das Vorhaben, die Straße "Zum Pfahlweiher" bzw. "Auf der Weismark" für PKW' auszubauen und zugleich als Strecke für Radfahrer zu empfehlen. Schon heute ist die Straße erheblich durch teilweise rasende PKW-Fahrer und starker Frequentierung stark belastet; hier muss unbedingt auch noch eine gesonderte fahrradfreundliche Lösung her.</p> <p>Ich wünsche ihren weiteren Beratungen, Planungen und Umsetzungen viel Erfolg und verbleibe</p>	<p>Der Kaiserthermenkreisel ist in der Tat sehr schwierig zu lösen für den Radverkehr. Wenn man nicht auf der Fahrbahn fahren will, bleibt hier nur die Benutzung der Unterführungen übrig. Für beide Alternativen werden Verbesserungen angestrebt.</p> <p>Inwiefern Verbesserungen für den Radverkehr auf dem Abschnitt der B 268 zwischen Feyen und Moseluferstraße / Moselradweg möglich sind, sollte geprüft und ggf. ins Radverkehrskonzept mit aufgenommen werden</p> <p>Aufgrund der Platzverhältnisse und Nutzungsansprüche ist in diesem Bereich keine eigenständige Führung des Radverkehrs möglich. Daher gehen die Überlegungen derzeit in Richtung Verkehrsberuhigung, so dass der Radverkehr gefahrlos auf der Fahrbahn mitfließen kann.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 4 (15.08.2012)</p> <p>Ich habe Ihren Entwurf eines neuen Mobilitätskonzeptes, soweit ich</p>	<p>Der Kylltal-Radweg von Kronenburg nach Trier wurde jüngst vom ADFC</p>

<p>in der Lage bin, dies in Gänze zu verstehen, zur Kenntnis genommen. Ihrer Anregung, hierzu ggf. Beiträge zu leisten möchte ich nachkommen und eine wichtige Maßnahme anregen. Es geht mir um den Kylltalradweg, welcher auf Gemarkung der Stadt Trier zur Zeit sich in einem erbärmlichen Zustand befindet. Eine Renovierung wäre bitter notwendig.</p>	<p>als Qualitätsroute zertifiziert. Er wurde dabei mit vier Sternen ausgezeichnet. Kriterien für die Auszeichnung sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fast die Hälfte der Strecke verläuft auf autofreien Wegen - ein weiteres Drittel führt entlang verkehrsarmer Straßen - verläuft überwiegend parallel zur Bahnstrecke Köln-Trier - hat bis auf eine Ausnahme nur geringe Steigungen <p>Der im Trierer Stadtgebiet vorhandenen Belag sollte nach Möglichkeit optimiert werden</p>
<p>Bürgerstellungnahme 3 (14.08.2012)</p> <p>Im Trierischen Volksfreund wurden die Bürger aufgerufen, sich zu dem Mobilitätskonzept 2025 zu äußern und eigene Ideen einzubringen.</p> <p>Ich habe nur den Zeitungsartikel gelesen und nicht das gesamte 280-seitige Konzept. Laut TV ist die Einführung eines Fahrradverleihsystem zwar langfristig geplant, die Realisierung jedoch unklar bzw. fraglich. Modellversuche mit Fahrradverleihsystemen in anderen Städten zeigen, wie gut diese Alternative angenommen wird und tatsächlich erheblich zur Verkehrsentslastung der Städte beiträgt. Ein gutes und erfolgreiches Beispiel dafür ist in Stadt Luxemburg mit dem Verleihsystem „VelóH!“ zu finden. In der Luxemburger Gemeinde Esch-sur-Alzette ist der Fahrradverleih „Vël'Ok“ sogar gänzlich kostenlos!</p> <p>Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellt bundesweit rund 130 Millionen Euro für innovative Verkehrsprojekte zur Verfügung. Das Stuttgarter Projekt „e-Call a Bike“ zum Beispiel, Gewinner des Wettbewerbs „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ wurde mit 1,25 Mio. Euro Bundesmitteln gefördert. Ähnlich, wie in Stuttgart, bietet sich für Trier wegen seiner topographisch schwierigen Ausgangslage ein Pedelec-Verleihsystem an, da es für Radfahrer in Trier große Höhenunterschiede zwischen City und vielen Stadtteilen zu bewältigen gilt. Aber mit den Pedelecs ist dies kein Problem, sondern ein Vergnügen. Deshalb ist ein Pedelec-Verleihsystem so attraktiv.</p> <p>Nachhaltige Mobilität und ökologischer Stadtentwicklung sollte in dem neuen Mobilitätskonzept nicht zu sehr in den Hintergrund gerückt werden.</p>	<p>Wie in der Stellungnahme selbst erwähnt, ist die Einführung eines Leihfahrradsystems inkl. Elektro-fahrrädern bereits Bestandteil des Moko (Maßnahme R19).</p> <p>Die genannten Fördermöglichkeiten sind grundsätzlich bekannt. Zur Umsetzung wird versucht werden, in ein geeignetes Förderprogramm zu kommen. Aktuell ist bereits die Förderung der Planung/Machbarkeit eines solchen Systems über ein Lärmschutzprogramm des Landes beantragt. Eine grundsätzliche Zusage liegt bereits vor. Der eigentliche Bewilligungsbescheid steht allerdings noch aus. Im Sinne einer Planungskonzeption/ Machbarkeitsstudie sollen die lokalen Bedingungen vor dem Hintergrund bestehender Systeme analysiert und auf Basis des zukünftigen Nutzungspotenzials eine Standort- und Systemplanung erstellt werden Da die Finanzierung einer Umsetzung – vorbehaltlich einer Machbarkeit – noch nicht sichergestellt ist, wurde</p>

	<p>diese Maßnahme im Moko zunächst als langfristig eingestuft. Sollte eine Finanzierung bereits früher möglich sein, wäre ein Vorziehen des Projektes denkbar.</p> <p>Der Aspekt der nachhaltigen Mobilität steht im absoluten Vordergrund des Moko. Eine entsprechende Siedlungsentwicklung ist Thema das FNP, der parallel erarbeitet wird. Bei der entsprechenden Flächenbewertung spielt die nachhaltige Verkehrsanbindung eine große Rolle.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 2 (14.08.2012)</p> <p>Durch den Artikel des Trierischen Volksfreundes bin ich auf Ihr Projekt gestoßen und möchte dazu ein paar Vorschläge machen.</p> <p>Zunächst sollte besonders während größerer Festivitäten darauf geachtet werden, dass ungeachtet dessen die Fahrpläne eingehalten werden. Besonders zur Zeit der EM ist mir dies negativ aufgefallen, zumal viele Busse offensichtlich bis zum Hauptbahnhof, nicht aber weiter gefahren sind.</p> <p>Als Großstadt, als die sich Trier präsentieren möchte, muss aber ein einwandfreier Ablauf gewährleistet werden können.</p> <p>Zudem rate ich, die Buslinie 83 an den Wochenenden zu verstärken. Während in den Wochen alle fünf Minuten Busse zur Universität und zurück fahren, ist dies am Wochenende besonders sonntags recht spärlich. Hier würde ich mir einen Bus mehr die Stunde wünschen.</p> <p>Den Nachtverkehr finde ich sehr gut, auch wenn ich nicht glaube, dass dieser bei allen Linien wirklich ausgelastet ist.</p> <p>Neben den Park and Ride-Möglichkeiten sollte man sich vielleicht für die beliebten verkaufsoffenen Sonntage überlegen, ob dort nicht mehr Busse eingesetzt werden müssen.</p> <p>Zuletzt möchte ich noch auf den Porta-Nigra-Platz hinweisen. Da die Porta als touristisches Objekt für Trier eine zentrale Bedeutung einnimmt, ist und bleibt es unklug, die Buslinien alle direkt neben ihr verkehren zu lassen. Wie ich dies schon einmal in einem Entwurf</p>	<p>Die Busse fahren im Sternverkehr immer nur bis zum Bahnhof. Eine besondere Situation zu Zeiten der Fußball-EM ist uns nicht bekannt. Darüber hinaus wird durch zahlreiche Maßnahmen im Moko versucht, die Fahrzeit und die Pünktlichkeit des Busverkehrs zu optimieren.</p> <p>Das Angebot ist an Wochenenden an die schwache Nachfrage angepasst. Eine Verbesserung des Angebotes insbesondere zwischen Höhenstadtteilen und Talstadt auch an Wochenenden ist expliziter Bestandteil des Moko.</p> <p>Gerade jüngere Beispiele des P&R-Verkehrs in Trier zeigen leider deutlich genau das Gegenteil: In den eingesetzten Bussen waren noch große Kapazitätsreserven vorhanden.</p> <p>Die genannten Planungen aus dem Wettbewerb zum Porta-Nigra-Umfeld werden weiter verfolgt. Entsprechende Aussagen</p>

<p>gesehen habe, gab es Pläne, den Busverkehr hier umzuleiten und den Platz ganz für den ÖPNV sperren zu lassen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen und der Hoffnung, dass Sie Ihre Zeit nicht verschwendet fanden,</p>	<p>sind auch im Moko enthalten. Nur die Finanzierung ist noch nicht absehbar.</p>
<p>Bürgerstellungnahme 1 (14.08.2012)</p> <p>Den heutigen Bericht im TV nehme ich gerne zum Anlass, ein seit längerem bestehendes Verkehrsproblem im Bereich der Porta anzusprechen. Dbzgl. hatte ich schon Schriftverkehr mit Herrn Oberbürgermeister Jensen geführt.</p> <p>Im Bereich der Ampelübergänge Theodor Heuss-Allee bzw. Christophstr. kommt es durch die kurze, vielfach nicht mit der anderen Seite übereinstimmenden, aber besonders durch "Überspringen" der Ampelschaltung "Christophstraße" immer wieder zu brenzlichen Situationen.</p> <p>Aus meiner Beobachtung hängt dies mit dem "Freischalten" durch die Stadtbusse zusammen, obwohl diese, von der Sim kommend, so gut wie nie in einem Stau stehen und dadurch keine unzumutbaren Verzögerungen haben.</p> <p>Mehrfach habe ich beobachtet, dass Fußgänger oder auch durch die Allee herangekommene Fahrradtouristen, in der Meinung die Ampel wäre defekt, genervt bei Rot die Straße überquert haben.</p> <p>Ich bitte Sie, im Interesse besonders der vielen Touristen im Umfeld der Porta aber auch der sonstigen Fußgänger aus dem Bahnhofsbereich bzw. der Paulinstraße, hier eine bessere Ampelschaltung vorzunehmen.</p>	<p>Die Achse Hbf. – Porta Nigra stellt einen Bereich dar, für welchen im Moko zahlreiche Maßnahmen für alle Verkehrsträger vorgeschlagen sind. Hierzu gehört auch die Optimierung der Ampelschaltungen.</p>

Mobilitätskonzept 2025

Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren

3. Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

b) Beteiligung über Internetplattform „buergerhaushalt-trier.de“

Bewertung von 2 bis -2 absteigend sortiert
teilweise Dopplungen zu 3.a)

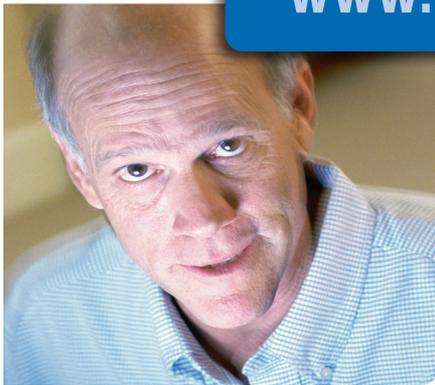
weitergehende Kommentare von Nutzern der Bürgerhaushaltsplattform zu den einzelnen Bürgervorschlägen sind hier nicht wiedergegeben; sie sind unter www.buergerhaushalt-trier.de einsehbar



Bürgerhaushalt *mitgestalten!*



www.buergerhaushalt-trier.de



Vorschläge zum
Mobilitätskonzept

Inhalt

Inhalt	2
Vorschläge zum Mobilitätskonzept	6
30 km/h Zone nötig in Karl-Marx-Str./ Brückenstr./ Jüdemerstr.	7
Günstige Monatskarte (Verbund-Monatsticket) einführen	8
Kurzstrecken-Preise VRT senken	9
Den Öffentlichen Nahverkehr (Busse und Bahnen) stärken	10
Kurticket für die Busse einführen	11
Neue Busfahrkartenregelung	12
Besonders asoziale Falschparker sofort abschleppen	13
Radweg zwischen Kaiserthermen und Hauptbahnhof auf dem Ostring anlegen	15
Verbesserte Parkdauer - Brötchentaste - Münzrückgabe - Imagepflege für Karl-Marx-Str./ Brückenstr./ Jüdemerstr.	16
Mehr Fahrradwege	17
Ampelschaltung für Fußgänger an Alleen verlängern	18
Radwegenetz in der Innenstadt verbessern	19
Bahntrasse im Westen Triers nutzen, um Autoverkehr zu verringern	20
Fahrradverleihsystem als Modellversuch einführen und fördern lassen	21
Sicherheit auf Radwegen / Konsequentes ahnden von Falschparkern auf Radwegen	22
Anliegerstraßen für Radfahrer freigeben	23
Markieren von Radwegen	24
Freie Fahrt mit dem Fahrrad	25
Verbesserung der Fahrradwege	26
Quatropolen-Metro schaffen - ÖPNV von Saarbrücken-Metz-Luxemburg-Trier vernetzen	27
Ampelbetriebszeiten überprüfen	28
Dauerhafte Freigabe P&R Parkplatz Fachhochschule und gleichzeitig bessere Busanbindung	29
Radverkehr gegen Einbahnstraße besser kennzeichnen	30
Grüne Pfeile für Rechtsabbieger einführen	31
Verbindung Petrisberg - Innenstadt via Kreuzweg verbessern - Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer steigern	32
Kurzstreckenticket statt Tarifzonen	33
Fahrradbeförderung VRT	34
Fester Blitzer Trier Kohlenstraße	35
Buslinie 4 (Irsch-Tarforst) nach 18:12 Uhr und am Wochenende betreiben	36
Fahrradförderung im Mobilitätskonzept berücksichtigen	37
Mehr Fahrradbügel in und um die Kernstadt	38
Vom Moselradweg in die Stadt, Kreuzung B51/B53	39
Radspur Kürenzerstraße bis Roonstraße verlängern	40

Größere Züge in der Mittagszeit	41
Mitfahrerparkplatz/ P&R Ehrang / B 53	42
Ausbau der Straßen "Zum Pfahlweier" / "Auf der Weismark" fahrrad-freundlich gestalten	43
Gefahrenstellen-Kennzeichnung auf dem Fuß-/Radweg nach Konz	44
Nutzung der Ehrang-Kenn Moselbrücke und der Eisenbahnbrücke Pfalzel durch Fahrräder und Mofas	45
Fahrradzonen vor Ampeln einrichten	46
Entschärfung des gefährlichen Radweges in der Herzogenbuscher Straße	47
Radweg an der Bushaltestelle Stresemannstraße entschärfen	48
Kreisverkehr am Filscher Häuschen	49
Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bushaltestellen	50
Stadtbusse per Umlage finanzieren	51
Fahrradmitnahme Stadtbusse	52
Car-Sharing	53
Busse an verkaufsoffenen Sonntagen wie samstags fahren lassen	55
Fahrradtransportanhänger für Stadtbusse	56
Transparenz bei Bauvorhaben im Straßenverkehr	57
Radfahrgerechte Strecke von Feyen über die B 268 zum Moselradweg einrichten	58
Luxemburger Straße - Fahrradweg	59
Fahrradanbindung aus Richtung Ruwer verbessern	61
Bus-Beschleunigung durch Hinten-Einsteigen und Fahrkartenautomaten	62
Radwege (Moselradweg) bzw. Straßen (Maximinstraße, Engelstraße) kurzfristig sanieren	63
Schlechte Fahrspur durch Treveris-Passage	64
Einbahnstraßen generell für Fahrradverkehr in beide Richtungen befahrbar machen	65
Bergstraße - Verkehrsberuhigung	66
Ampelschaltungen (Pallien/Buschmann) optimieren	67
E-Tankstellen sukzessive ausbauen	68
Pinsel in die Hand nehmen - Straßen sicherer machen	69
Gefahrenstelle am Radweg Trier-Pfalzel unter der Eisenbahnbrücke entschärfen	70
Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich in German-, Gervasius- & Rahnenstraße	71
Turbo-Kreisverkehr am Verteilerring einrichten	72
Petrisberg besser ans Bunsnetz anschließen - an Wochenenden und nach 19 Uhr	73
Straßen für das Radfahren sanieren: Thebäerstraße, Maximinstraße	74
Zustand der Trierer Straßen für Trierer Bürger verbessern	75
Sichelstraße / Deworastraße zu Einbahnstraße machen	76
Straßen, Radwege und Fußwege erhalten - 2. Priorität nach Straßennetzkonzept	77
Ampelschaltung in Kaiserstraße / Südallee optimieren (Grüne Welle)	78
Kreisel am Balduinsbrunnen	79
Radfahr-gerechte Strecke vom Bahnhof nach Feyer schaffen	80
Ampelstellung in und um Trier	81
Neuanbindung Avelertal - Ratsbeschluss umsetzen	82

Permanente Geschwindigkeitskontrolle an der B53	83
Baumaßnahmen im Mehrschichtbetrieb	84
Ampelschaltung für stadtauswärtigen Verkehr optimieren	85
Parkgebühren optimieren und P&R verstärken	86
Straßenbelag Luxemburger Straße erneuern	87
Falschparker-Hotspot Rahmenstraße	88
Verkehr von der Franz-Georg-Straße in die Herzogenbuscher-Straße leiten	89
Bustickets für Einheimische	91
Busbeschleunigung der Busse Hauptbahnhof - Porta Nigra	92
Schwellen in 30 km/h Gebieten	94
Mobilitätskonzept 2025 - Bürger verstärkt einbeziehen	95
Die Wahrheit sagen - Mobilitätskonzept	96
Kreisverkehr Trimmelter Hof / Heinemannstraße schaffen	97
Biewertalbrücke A64	98
Städtisches Car Sharing Unternehmen	99
Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt Biewer	100
Kreisverkehre als Alternative zu Ampeln stärker berücksichtigen	101
Rechtsabbiegespur - Verkehrsfluß aus Straße Spitzmühl in Olewiger Straße verbessern	102
Stauvermeidung in Pallien	103
Ampelanlage B53 auf Höhe der Brücke B52 optimieren	104
Dem Lärmschutz verpflichtet	105
Parkflächen am Kloster Olewig	106
Ortsbeiratsbudgets finanzieren E-Bike-Leihsystem	107
Ampelschaltung / Vorfahrt Hafestraße und Mäusheckerweg ändern, Blitzer bei Schule Mäusheckerweg	109
Linksabbiegerspur Hohenzollernstraße / Moselufer	108
Lärmschutz für alle Bürger	110
Pfeiffersbrücke in Ehrang für Rad- und Fußverkehr freigeben	111
Anwohnerparkausweise notfalls einziehen	112
Karl-Marx-Straße und Feldstraße verkehrsberuhigen	113
Bustarife: Innerstädtisch senken, außerstädtisch erhöhen	115
Fahrradlift zum Petrisberg/Uni	116
Umweltzone für Autos	117
Saubere Busse	118
Direkte Buslinie von Trierer Höhenstadtteilen nach Luxembourg	119
Energie- und Lärminderung: Müllabfuhr außerhalb der Hauptverkehrszeiten	120
Moselaufstieg realisieren	121
Mobilitätskonzept an jeweils aktuelle Entwicklungen anpassen	122
Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 Kilometern auf dem Alleinring	123
Fahrbahn erneuern: Zum Pfahlweiler und Auf der Weismark	124

Wegfall Fußgängerampel am Moselstadion	125
Petrisberg und Höhenstadtteile über Umgehung Olewig verkehrlich anbinden	126
Nächtlicher Busverkehr auf Karl-Carstens-Straße leiser machen	127
Ruhenden Verkehr in ländlich geprägten Stadtteilen regeln - Anwohnerparken ausweiten	128
Verkehrsführung / Busspur Theodor-Heuss-Allee	129
Keine neuen Radwege, bevor die alten nicht saniert sind! Rennrad geeigneter Belag!	130
Brücke vom Verteilerkreis über die Mosel bis nach Biewer bauen	131
Das Straßennetzkonzept soll die höchste Priorität im Mobilitätskonzept erhalten	132
Justizstraße / Nikolaus-Koch-Platz - ursprünglichen Zustand wiederherstellen	133
Zufahrt nach Mariahof ausbauen	134
Maßnahmen zur Mobilität überwachen und dokumentieren	135
Tempo 30 Zone ab Kaiserthermen	136
Hügel Kreisverkehr Kohlenstraße abtragen	137
Liberalisierung der Parkraumüberwachung	138
Martinsufer ausbauen auf drei Fahrspuren	139
Dritte Fahrspur am Martinsufer schaffen	140
Tempo 30 Zone - Brücken- und Karl-Marx-Straße	141
Ampelschaltung Karl-Marx-Straße / Moselufer ändern	142
Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrerquerung im Bereich Simeonstiftplatz/Franz-Ludwig-Str.	143
Anwohnerparken Trier-Ost	144
Oberen Teil der Bergstraße zur Einbahnstraße machen	145
Ecke Metzelsstraße / Zuckerbergstraße Ampel reaktivieren	146

Vorschläge zum Mobilitätskonzept

Vom 23. August bis 20. September 2012 konnten im Rahmen des Bürgerhaushalts auf der Online-Plattform oder handschriftlich 134 Vorschläge zum Mobilitätskonzept bewertet werden. Die Vorschläge werden hier zusammen mit den fachlichen Hinweisen der Verwaltung dokumentiert.

Die Vorschläge sind nach der mittleren Bewertung sortiert. Die Bewertung konnte in fünf Stufen erfolgen von -2 (völlig unwichtig) bis +2 (sehr wichtig). Während des Bewertens wurden die Vorschläge in einer sich täglich ändernden zufälligen Reihenfolge angezeigt.

Es werden 1 bis 134 von 134 Vorschlägen gezeigt. Filtern Sie für den Druck:

Fortgang

- Alle -

Stadtteil

- Alle -

Thema

- Alle -

Anwenden

30 km/h Zone nötig in Karl-Marx-Str./ Brückenstr./ Jüdemerstr.

Nr. 5100 | von: Biertz | 11.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Einnahme |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Brückenstraße / Jüdemer- und vor allem die Karl-Marx-Straße leiden zunehmend unter Rasern, die unerwartet ihre Drehzahlen erhöhen und damit für eine deutliche Gefährdung von Fußgängern, vor allem mit Kindern und alten Menschen sorgen.

Die 30 Kilometer-Zone, bereits ab Einfahrt Brückenstraße und Einfahrt Jüdemerstr., würde hier Abhilfe schaffen. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung führt zu mehr Sicherheit, mehr Lebensqualität für die Anwohner, die auch nachts verstärkt unter lauterem Verkehr leiden, und stressfreierem Einkauf bei den ansässigen Händlern. Letzere sind in dieser wie abgeschnittenen Straße ohnehin seit Jahren benachteiligt.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Der Bereich der Brückenstraße / Jüdemer- und Karl-Marx-Straße gehört zu dem Bereich innerhalb des Alleenrings, für den mit Ausnahme weniger Hauptverkehrsachsen das grundsätzliche Ziel einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung / Tempo-30-Beschränkung besteht. Zudem besteht der Prüfauftrag an die Verwaltung, die Geschwindigkeitsüberwachung in städtische Zuständigkeit zu überführen.



Günstige Monatskarte (Verbund-Monatsticket) einführen

Nr. 4874 | von: Lisa Beth | 27.08.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Viele Trierer Bürger und auch aus den Umlandgemeinden scheuen immer noch die ÖPNV-Nutzung aufgrund der hohen Kosten. Ein VRT-Monatsticket könnte hier Abhilfe schaffen. Das Ticket müsste bei der Einführung besonders günstig sein (zwischen 30 und 45 Euro), könnte dann moderat im Preis steigen, wenn alle einmal die Vorteile entdeckt haben.

Mit dieser Fahrkarte kann man dann im ganzen VRT herumfahren, einen Monat lang. Viele Städte haben ähnliche Monatstickets eingeführt und gute Erfolge erzielt. Natürlich muss die Einführung gut geplant und mit entsprechendem Marketing durchgeführt werden (ein kleiner Aushang im Bus reicht hier nicht aus, Werbung muss inspirieren). Zum Beispiel könnte man einen Wettbewerb durchführen, um diesem Ticket einen besonders schönen Namen zu geben und so weiter.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Diese Anregung betrifft nur begrenzt den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes. Tarifgestaltung sowie die Angebotsstruktur von Zeitkarten obliegen dem Verkehrsverbund. Eine entsprechende Zielformulierung ist im Moko enthalten (Ö18).

Hinweis zu allen Anregungen in Bezug auf die Tarifgestaltung:

Der ÖPNV in Trier wird von den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke sowie weiteren Verkehrsunternehmen im Rahmen des Verkehrsverbundes Region Trier betrieben. Der Vorschlag wird an den VRT weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflussnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen der Stadtwerke Trier ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Kurzstrecken-Preise VRT senken

Nr. 5118 | von: MJCJ-GCL Trier | 12.09.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Preise für die ersten 2-3 Preisstufen im VRT sollten gesenkt werden, bzw. die Stadt soll sich dafür einsetzen dass diese gesenkt werden.

So würde das Fahren innerhalb der Stadt günstiger, der Verkehr von außerhalb würde trotzdem weiter kostendeckend arbeiten!

Alternativ sind auch Kurzfahrtickets eine Möglichkeit.

Außerdem sollte der gesamte Fahrplan und auch die Preise transparenter und verständlicher gestaltet werden (siehe auch andere Vorschläge)!

Hinweise der Redaktion:

Der Linienbusverkehr wird von den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke betrieben. Der Vorschlag wird nach Abschluß der Onlinephase an die Stadtwerke weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflußnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen der Stadtwerke Trier ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Diese Anregung betrifft nur begrenzt den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes. Tarifgestaltung sowie die Angebotsstruktur von Zeitkarten obliegen dem Verkehrsverbund. Eine entsprechende Zielformulierung ist im Mobilitätskonzept enthalten (Ö18).

Hinweis zu allen Anregungen in Bezug auf die Tarifgestaltung:

Der ÖPNV in Trier wird von den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke sowie weiteren Verkehrsunternehmen im Rahmen des Verkehrsverbundes Region Trier betrieben. Der Vorschlag wird an den VRT weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflussnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen der Stadtwerke Trier ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Den Öffentlichen Nahverkehr (Busse und Bahnen) stärken

Nr. 4875 | von: Lisa Beth | 27.08.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Dazu schlage ich folgende Maßnahmen vor

1. Hinweise zu den Buslinien sollen auf den Internetseiten von Rathaus und Ämtern zu finden sein bzw. die VRT-Auskunft nach dem Motto: Sie erreichen uns mit der Linie xy, die Haltestelle heißt so und so.
2. Hinweise und Veröffentlichungen zu Veranstaltungen in der Stadt Trier sollten in allen Medien (online, Zeitung, Rathauszeitung und so weiter) auch immer einen Hinweis enthalten, wie man mit dem Bus dorthin kommt
3. Informationen über die Heimspiele von Eintracht Trier sollten immer auch einen Hinweis auf die Busse enthalten - die Linie 5 sollte außerdem die Vereinsfarben von Eintracht Trier tragen, so hätte man dazu sogar Werbung für den Verein
4. alle Betriebe mit mehr als 50 Mitarbeitern, besonders aber die großen Betriebe (hier zum Beispiel die Uni) sollen motiviert werden, für ihre Beschäftigten Job-Tickets zu ermöglichen
5. bekannte Persönlichkeiten als Werbeträger für den öffentlichen Nahverkehr gewinnen und Artikel darüber schreiben, wie diese Personen den ÖPNV nutzen
6. alle Verantwortlichen ins Boot holen und mit allen Beteiligten reden: Stadt, Stadtwerke, VRT, interessierte Bürger – immer und immer wieder, denn es geht um unsere Umwelt



Verwaltungshinweis

Information, Beratung sowie Werbung und sonstige Marketingmaßnahmen für den Umweltverbund bzw. den ÖPNV sowie betriebliches, touristisches und schulisches Mobilitätsmanagement, Neubürgermarketing etc. sind im Mobilitätskonzept thematisiert und in den Kapiteln „ÖPNV“ sowie „Öffentlichkeitsarbeit / Mobilitätsmanagement“ umfassend berücksichtigt. Die diesbezüglichen Anregungen werden zur Kenntnis genommen sowie an den VRT weitergeleitet und im Zuge anstehender Umsetzungsschritte bezüglich ihrer Umsetzbarkeit überprüft.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Kurzticket für die Busse einführen

Nr. 4900 | von: Frederick | 29.08.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Zur Zeit muss man für ein Busticket 1,95 € bezahlen auch wenn man nur 2 oder 3 Stationen fahren möchte. Besonders teuer wird es, wenn man dabei eine Tarifzone überschreitet, dann liegt man gleich bei 2,55 Euro. Ein Kurzticket zu einem Preis von unter 1 Euro, könnte für viele Menschen ein Anreiz sein, auch mal den Bus zu nutzen.

Hinweise der Redaktion:

Der Linienbusverkehr wird von den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke betrieben. Der Vorschlag wird nach Abschluß der Onlinephase an die Stadtwerke weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflußnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen der Stadtwerke Trier ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Diese Anregung betrifft nur begrenzt den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes. Tarifgestaltung sowie die Angebotsstruktur von Zeitkarten obliegen dem Verkehrsverbund. Eine entsprechende Zielformulierung ist im Mobilitätskonzept enthalten (Ö18).

Hinweis zu allen Anregungen in Bezug auf die Tarifgestaltung:

Der ÖPNV in Trier wird von den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke sowie weiteren Verkehrsunternehmen im Rahmen des Verkehrsverbundes Region Trier betrieben. Der Vorschlag wird an den VRT weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflussnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen der Stadtwerke Trier ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Neue Busfahrkartenregelung

Nr. 5056 | von: Mergener Hof | 10.09.2012
| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |
Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Das Fahrkartensystem in Trier ist vollkommen überaltet und lädt nicht gerade zu Fahrten mit dem ÖPNV ein. Die einzelnen Zonen überblickt niemand, der Busfahrer hat keine Zeit einem das System zu erklären und so weiter. Warum muss man manchmal für 3 Stationen unter 2 € bezahlen, warum manchmal deutlich mehr? Gerade auch für Touristen nicht nachvollziehbar!

Die Stadt soll sich dafür einsetzen, dass endlich ein einfaches und zugleich logisches System eingesetzt wird. (Dieses könnte sich eben nach der Anzahl der zu fahrenden Stationen bemessen)

Hinweise der Redaktion:

Der Linienbusverkehr wird von den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke betrieben. Der Vorschlag wird nach Abschluss der Onlinephase an die Stadtwerke weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflussnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen der Stadtwerke Trier ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Diese Anregung betrifft nur begrenzt den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes. Tarifgestaltung sowie die Angebotsstruktur von Zeitkarten obliegen dem Verkehrsverbund. Eine entsprechende Zielformulierung ist im Mobilitätskonzept enthalten (Ö18).

Hinweis zu allen Anregungen in Bezug auf die Tarifgestaltung:

Der ÖPNV in Trier wird von den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke sowie weiteren Verkehrsunternehmen im Rahmen des Verkehrsverbundes Region Trier betrieben. Der Vorschlag wird an den VRT weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflussnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen der Stadtwerke Trier ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Besonders asoziale Falschparker sofort abschleppen

Nr. 5232 | von: ms | 14.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Einnahme |

Stadtteil: Trier (gesamt)

Bürgervorschlag

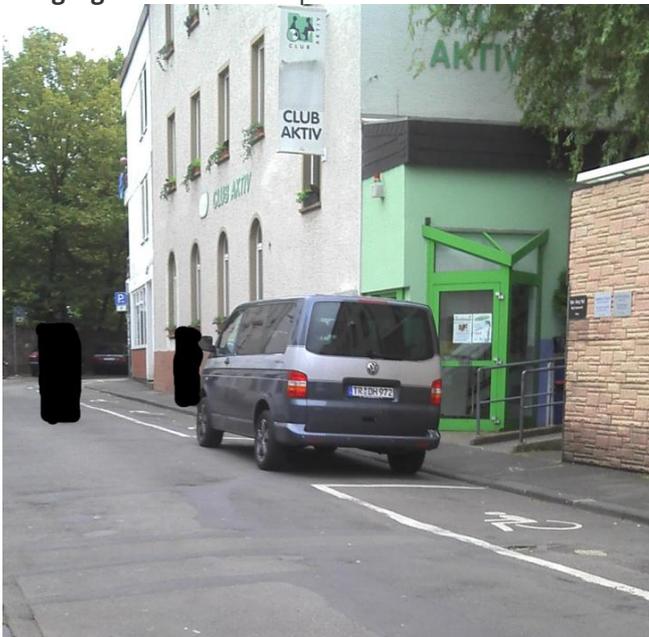
Fahrzeuge, die illegal vor Einrichtungen wie Krankenhäusern, Behinderteneinrichtungen, Bahnhöfen, Schulen etc. parken und vor jenen dann sogar noch vor abgesenkten Bordsteinen die extra angelegt wurden um in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen den Zugang zu jenen Einrichtungen zu erleichtern (Rollis, Rollatoren, Kinderwägen etc.) sollten in Zukunft ohne Vorwarnung direkt abgeschleppt werden.

Das in der Stadt Trier praktizierte Mitgefühl gegenüber solchen asozialen Fahrzeugführern seitens der Parkraumüberwachung bzgl. der hohen Abschleppkosten ist nicht angebracht.

Die Kosten die der Gesamtgesellschaft dafür entstehen, dass dennoch die zwingend erforderliche Zufriedenstellung der Mobilitätsbedürfnisse der eingeschränkten Zielgruppen erfolgt sind um ein vielfaches höher.

Als Beispiel ein Foto vor der Einrichtung „Club-Aktiv“ in der Pfüzenstraße. Dort stehen sehr oft Fahrzeuge genau an solch einer Stelle. Auf dem angefügten Foto sieht man, dass zwar dort "scheinbar" keine Behindertenparkplätze markiert sind, aber eben nur weil dort sogar Parkverbot für die Behindertentransporter herrscht, um Rollstühle über den Gehsteig auf die Rampe zu schieben.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Die Anregung wird an das zuständige Ordnungsamt weitergeleitet. Das Erfordernis einer verbesserten Durchsetzung der Verkehrsregeln ist im Mobilitätskonzept thematisiert. Insbesondere vor dem Hintergrund der im Mobilitätskonzept fest verankerten Verbesserung der Barrierefreiheit für Mobilitätseingeschränkte soll dieses Thema im Text und im Maßnahmenprogramm noch stärker betont werden.

Radweg zwischen Kaiserthermen und Hauptbahnhof auf dem Ostring anlegen

Nr. 4916 | von: MartinMohrFeyen | 30.08.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Das Mobilitätskonzept für die Stadt Trier möchte ich im Grundsatz ganz ausdrücklich begrüßen. Ich bin leidenschaftlicher Radfahrer/ Radsportler und fahre auch in aller Regel täglich mit dem Fahrrad zu meinem Arbeitsplatz in den Weberbach.



Aus meiner Sicht ist der Ausbau, die Neuschaffung, die Verbesserung von Radwegen oder Voraussetzungen für Radfahrer, die das Konzept vorsieht, insgesamt gut. Beispielsweise auch die Schaffung eines Radweges zwischen Kaiserthermen und Hauptbahnhof auf dem Ostring finde ich wichtig, denn die derzeitige Situation - entweder auf der Straße fahren und sich erheblicher Gefährdung durch PKWs aussetzen (und andererseits auch eine Gefährdung für die Autofahrer sein) oder verbotenerweise den Bürgersteig benutzen und dann eine Gefahr für Fußgänger sein - ist unhaltbar.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Im Mobilitätskonzept sowie im konkretisierenden Radverkehrskonzept ist eine entsprechende Radwegeverbindung entlang der Ostallee vorgesehen.

Verbesserte Parkdauer - Brötchentaste - Münzrückgabe - Imagepflege für Karl-Marx-Str./ Brückenstr./ Jüdemerstr.

Nr. 5121 | von: Biertz | 12.09.2012
 | Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |
 Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die seit 2 Jahren bei uns gültige Parkbewirtschaftung zehrt an den Nerven der Gewerbetreibenden. Die derzeitige 1/2 Stunde Parkhöchstdauer reicht selten für aufwendige Fachberatungen oder Handwerkerleistungen (zum Beispiel bei Frisören), die Kunden sind nach wie vor böse über 80 Cent in Kleingeld, die meist nicht ausreichend vorhanden sind. Jeden Tag gibt es erneute Beschwerden.

Vor allem Frauen mit und ohne Kinder sowie alte Menschen wollen nicht gezwungen werden, die Tiefgaragen nutzen zu müssen, wenn sie länger verweilen wollen. Zudem finden Tiefgaragenparker, die von der Stadt finanziell bevorzugt werden, den Weg nur ins Zentrum, in unsere Straßen kaum mehr. So sterben Randlagen, so stirbt Stadtflair.

Um das zu ändern brauchen die Gewerbetreibenden 1 bis 1,5 Stunden Parkhöchstdauer in diesem Bereich. Genauso wie verstärkte Kontrollen für Falschparker im absoluten Halteverbot unmittelbar neben Fassaden (ohne einen Durchgang für Kinderwägen zu lassen), ebenso wie Automaten, die gängiges Kleingeld (auch von 1 und 2 € Münzen) akzeptieren und herausgeben können.

Tipp: 10 Minuten kostenfreies Parken (Brötchentaste, bewährt schon in vielen anderen Städten!), Rest 50 Cent /halbe Stunde = Mehreinnahmen und besseres Image der Stadt!!!

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Das zum 01.01.2011 eingeführte Parkraumkonzept wurde in Abstimmung mit IHK, Hwk, EHV und City-Initiative und erarbeitet und vom Stadtrat beschlossen. Im Zuge eines stadtweit abgestimmten eindeutigen und leicht verständlichen Gesamtkonzeptes ist es unter anderem Ziel den Parksuchverkehr zu minimieren und längerfristiges Parken in nahe gelegene Parkierungsbauten zu verlagern, um das Straßenrandparken und anderes für kurzfristige Erledigungen freizuhalten. Mit Dauerparkern belegte Straßenrandparkplätze sowie unnötiger Parksuchverkehr dienen jedenfalls nicht der Steigerung des in der Stellungnahme angesprochenen „Stadtflairs“.

Der hier angesprochene Stadtbereich liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu modernen und sicheren Parkierungsanlagen. Zusätzlich sind auch ebenerdige Parkplätze in großem Umfang auf kürzestem Weg erreichbar (Augustinerhof, Feldstraße).

Die Anregung bezüglich der Überwachung wird an das zuständige Ordnungsamt weitergeleitet.

Die Thematik des Münzeinwurf wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Zudem wird auf die Möglichkeit der Bezahlung mit Geldkarten an vielen Automaten verwiesen.

Mehr Fahrradwege

Nr. 5055 | von: Mergener Hof | 10.09.2012
| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Investition zum Sparen |
Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

In einer modernen Stadt bewegen sich die Einwohner per Fahrrad oder ÖPNV voran. Dementsprechend sollte das Fahrradwegenetz endlich umfassend erweitert werden!

Dies kommt auch der Gesundheit der Einwohner Triers zu Gute, viele gesundheitliche Folgekosten lassen sich so sparen!

Besonders ärgerlich ist bisher, dass manche Fahrradwege zwar gut zu fahren sind, aber urplötzlich aufhören oder mitten auf vielbefahrenen Straßen enden. Dies sollte schleunigst geändert werden!

Fortgang: Mobilitätskonzept

Wertung:



Durchschnitt: 1,14
(118 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Das Radverkehrskonzept sieht die Schaffung eines zusammenhängenden Radroutennetzes und die Neuanlage zahlreicher Radverkehrsanlagen sowie die Anpassung der Verkehrsknoten für den Radverkehr gemäß dem aktuellen Stand der Technik vor.

Ampelschaltung für Fußgänger an Alleen verlängern

Nr. 4975 | von: Mobilität | 03.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Überquerung der Alleen ist derzeit für Fußgänger und Radfahrer zeitaufwändig, da nur in Etappen möglich. Die Ampelschaltung sollte eine Überquerung in einem Zug ermöglichen!

Fortgang: Mobilitätskonzept

Wertung:



Durchschnitt: 1,13
(120 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Die Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr ist ein zentrales Anliegen des Mobilitätskonzepts. So sollen Barrieren des Fußverkehrs abgebaut werden, wie sie etwa bei der Querung des Alleenrings gegeben sind. Optimierung und Synchronisierung der Lichtsignalanlagen zu Gunsten des Fußverkehrs sind neben zusätzlichen Querungsmöglichkeiten (z.B. der Nordallee) als zentrale Maßnahmen genannt.

Allerdings existieren gravierende Zielkonflikte insbesondere mit den ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen (Grünanforderung für Busse). Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes wird an jeder Signalanlage separat zu prüfen sein, welche Verkehrsteilnehmergruppe jeweils im Fordergrund stehen soll.

Radwegenetz in der Innenstadt verbessern

Nr. 5156 | von: wabigoon | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Leider muss die Innenstadt von Radfahrern tagsüber weiträumig umfahren, um von A nach B zu gelangen (beispielsweise von Süd nach Nord). Hier wäre ein Radwegenetz sehr wichtig, zumal viele Radwege in Trier im Nirwana enden.

Vielleicht ergibt sich ja die ein oder andere Möglichkeit, hier Abhilfe zu schaffen?

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

DIE zentrale Maßnahme des Mobilitätskonzept im Bereich des Radverkehrs ist die Schaffung von Querungsmöglichkeiten der Innenstadt für den Radverkehr auf einer Ost- und einer Westachse (insbesondere Ausbau Trevisis).

Wertung:



Durchschnitt: 1,12
(101 Bewertungen)

Bahntrasse im Westen Triers nutzen, um Autoverkehr zu verringern

Nr. 4942 | von: Trier75 | 31.08.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Um den Verkehr in der Stadt und am Ufer zu entlasten, wäre es möglich die Westtrasse des Schienenverkehrs der Bahn zu nutzen. Hier könnten Arbeitnehmer mit der Bahn von den Moselorten in das Industriegebiet Zewen fahren.



Hier müssten zwei Haltepunkte errichtet werden. Ab diesen Haltepunkten kann es jeweils einen Busverkehr zu den jeweiligen Straßen geben. So wäre die Innenstadt enorm entlastet und die Menschen können bequem mit der Bahn fahren. Sogar in Pallien könnte ein Haltepunkt errichtet werden, damit die Menschen aus der Innenstadt in das Industriegebiet Zewen fahren. An dem Haltepunkt Pallien müsste ein Fahrradabstellplatz eingerichtet werden.

Dies ist eine mögliche Alternative zur Entlastung des Verkehrs mit einem schon vorhandenen Schienennetz!!!

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Reaktivierung der SPNV-Westtrasse inklusive der verbesserten Anbindung nach Luxemburg sind bereits Bestandteil des Mobilitätskonzepts.

Auch die intermodale Verknüpfung zwischen Bahn und Bus sowie Fahrrad ist Bestandteil des Mobilitätskonzepts.

Fahrradverleihsystem als Modellversuch einführen und fördern lassen

Nr. 4931 | von: Mobilität | 30.08.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Laut Trierischem Volksfreund ist die Einführung eines Fahrradverleihsystem zwar langfristig geplant, die Realisierung jedoch unklar bzw. fraglich. Modellversuche mit Fahrradverleihsystemen in anderen Städten zeigen, wie gut diese Alternative angenommen wird und tatsächlich erheblich zur Verkehrsentlastung der Städte beiträgt. Ein gutes und erfolgreiches Beispiel dafür ist in Stadt Luxemburg mit dem Verleihsystem „VelóH!“ zu finden. In der Luxemburger Gemeinde Esch-sur-Alzette ist der Fahrradverleih „Vèl'Ok“ sogar gänzlich kostenlos!



Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellt bundesweit rund 130 Millionen Euro für innovative Verkehrsprojekte zur Verfügung. Das Stuttgarter Projekt „e-Call a Bike“ zum Beispiel, Gewinner des Wettbewerbs „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ wurde mit 1,25 Millionen Euro Bundesmitteln gefördert. Ähnlich, wie in Stuttgart, bietet sich für Trier wegen seiner topographisch schwierigen Ausgangslage ein Pedelec-Verleihsystem an, da es für Radfahrer in Trier große Höhenunterschiede zwischen City und vielen Stadtteilen zu bewältigen gilt. Aber mit den Pedelecs ist dies kein Problem, sondern ein Vergnügen. Deshalb ist ein Pedelec-Verleihsystem so attraktiv.

Nachhaltige Mobilität und ökologischer Stadtentwicklung sollte in dem neuen Mobilitätskonzept nicht zu sehr in den Hintergrund gerückt werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Derzeit besteht die Möglichkeit bei der Radservice-Station der Bürgerservice GmbH am Trierer Hauptbahnhof Fahrräder zu mieten. Diese Möglichkeit soll im Rahmen der geplanten Fahrradstation aufrechterhalten oder weiter ausgebaut werden.

Die Einführung eines Mietfahrradsystems ist im Mobilitätskonzept berücksichtigt, wobei auch aktuelle technische Entwicklungen im Radverkehr berücksichtigt werden sollen (Verleih von Elektrofahrrädern, Ladestationen). Über eine Förderung des Landes wird derzeit die konkretere Planung eines Leihfahrradsystems angestrebt.

Sicherheit auf Radwegen / Konsequentes ahnden von Falschparkern auf Radwegen

Nr. 5190 | von: E.U.Mel | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Einnahme |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Bereits in einem anderem Vorschlag wurde das Erhöhen der Abschleppquote genannt: Hier möchte ich nochmal ins Detail gehen, und vorschlagen, eine Streife der

Parkraumüberwachung pro Tag nur die Radwege kontrollieren zu lassen. In der Karte sind Schwerpunkte markiert, an denen Radfahrer sehr häufig und meistens durchgehend erheblicher Unfallgefahr ausgesetzt sind, weil diese Radwege durch parkende Autos unbenutzbar sind.

Neben der dadurch vorhandenen Sicherheit würden sich die Einnahmen durch sehr hohe Strafen beim Abschleppen rapide steigern, so dass man davon schnell eine oder zwei weitere Stellen in der Parkraumüberwachung finanzieren könnte.

Im Bild sind die Stellen rot markiert. (Auch bei GoogleMaps erkennt man vor allem auf der Uferstraße reihenweise Autos auf dem Radweg).

Wertung:

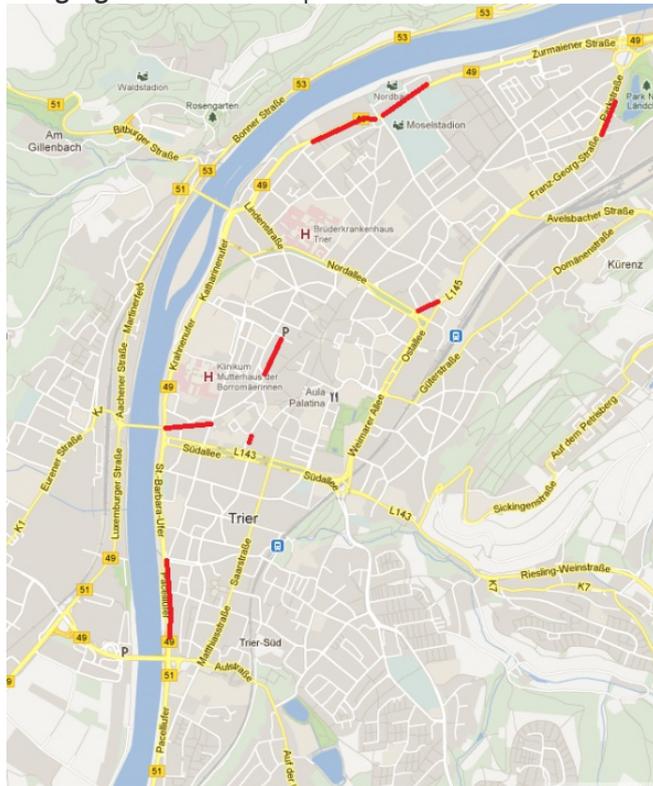


Durchschnitt: 1,06
(88 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Die Durchsetzung der Verkehrsregeln bezüglich des ruhenden Verkehrs obliegt dem Ordnungsamt. Eine Intensivierung der Überwachung ist ein Ziel des Mobilitätskonzepts. Die Anregung wird darüber hinaus den zuständigen Dienststellen weitergeleitet.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Anliegerstraßen für Radfahrer freigeben

Nr. 5159 | von: Mogra1882 | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: kostenneutral | Stadtteil: Trier (gesamt)

|

Bürgervorschlag

Straßen mit Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge aller Art, die für Anlieger freigegeben sind, sollten auch generell für den Fahrrad-Durchgangs-Verkehr freigegeben werden. Teilweise ist dies schon der Fall, es gibt aber immer noch etliche Straßen, wo das Durchfahrtsverbot uneingeschränkt gilt, z.B. Egbertstraße, Durchfahrt vom Ende der Kurfürstenstraße zur Maximieracht, Durchgang vom Wendehammer am Deimelberg zur Maximieracht. Die Lebensqualität der Anwohner würde dadurch sicher nicht wesentlich vermindert, dafür aber die Lebens- und Wohnqualität in der Stadt insgesamt verbessert, indem Fahrradfahrten erleichtert und damit konkurrenzfähiger gegenüber motorisiertem Individualverkehr würden.

Wertung:



Durchschnitt: 1,02
(83 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Die Anregung wird ins Mobilitätskonzept mit aufgenommen und an das zuständige Tiefbauamt weitergeleitet.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Markieren von Radwegen

Nr. 5191 | von: E.U.Mel | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Es existieren zwar nicht viele, aber einige Radwege / Radsuren in Trier. Aber diese sollten auch als solche ersichtlich sein. Dazu würde es meistens bereits ausreichen, diese anständig zu markieren.

Hier sind beispielsweise sämtliche Radwege an der Uferstraße gemeint, welche keinerlei Markierung aufweisen und daher vielleicht auch nicht immer als solche zu erkennen sind.

Deshalb mein Vorschlag:

Markieren aller Radwege entlang einer Straße oder Fahrspur mit durchgehendem weißen Streifen links und rechts. Dies verhindert wahrscheinlich auch einiges an Falschparkern und dient somit der Sicherheit von Radfahrern. Ausweichen auf die vielbefahrene Uferstraße bei zugeparktem Radweg ist nämlich nichts!

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Die Einhaltung der entsprechenden Standards ist Ziel des Mobilitätskonzepts. Neu angelegte Radwege wie beispielsweise entlang der Spitzmühle erfüllen diese Anforderungen bereits heute: Die Flächen für den Radverkehr sind rot eingefärbt und durch einen taktilen Trennstreifen in kontrastreicher Farbe (weiß) vom Fußgängerstreifen getrennt.

Freie Fahrt mit dem Fahrrad

Nr. 5009 | von: S. aus Trier | 06.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Mehr Fahrradwege für eine
sichere und saubere
Fortbewegung!

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Diese Forderung ist zentrales Ziel
des Mobilitätskonzepts.

Verbesserung der Fahrradwege

Nr. 5039 | von: 1717 | 09.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Fahrradwege verbessern.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Diese Forderung ist zentrales Ziel des Mobilitätskonzepts.

Quatropolen-Metro schaffen - ÖPNV von Saarbrücken-Metz-Luxemburg-Trier vernetzen

Nr. 5143 | von: Palatiulus | 12.09.2012
| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Im Zusammenhang mit dem "Mobilitätsprojekt" sollte die Schaffung einer Quatropolen-Metro (ÖPNV-Vernetzung von Saarbrücken-Metz-Luxemburg-Trier) in Betracht gezogen werden.



Da die BRD und auch die Deutsche Bahn (DB) hier offensichtlich kontraproduktiv wirken. Sollten die betroffenen Regionen versuchen, dies aus eigener Kraft zu bewerkstelligen. Eventuell gibt Brüssel hierzu seine Unterstützung. Brüssel selbst könnte ebenso in dieses Netz einbezogen werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Eine Verbesserung der ÖPNV-Verbindung Trier-Luxemburg ist im Rahmen des Regionalbahnkonzepts geplant und Bestandteil des Mobilitätskonzepts. Die weiteren Verbindungen über die Stadt- und Staatsgrenzen hinaus sind nicht Gegenstand des städtischen Mobilitätskonzepts.

Ampelbetriebszeiten überprüfen

Nr. 5027 | von: riech | 07.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Sparidee |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Können die Ampelbetriebszeiten im gesamten Stadtgebiet kritisch betrachtet werden, damit eventuell komplette Abschaltungen nachts und am Wochenende zu Einsparungen führen?!



Verwaltungshinweis

Die Optimierung und Koordinierung der Lichtsignalanlagen ist im Mobilitätskonzept als Maßnahme des Verkehrsmanagements enthalten. Der Hinweis auf Prüfung zur nächtlichen Abschaltung wird an das Tiefbauamt weitergeleitet.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Dauerhafte Freigabe P&R Parkplatz Fachhochschule und gleichzeitig bessere Busanbindung

Nr. 5180 | von: Uluru | 13.09.2012
| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |
Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Bei der Fachhochschule Trier gibt es einen großen P&R Parkplatz, der jedoch nur zu ganz bestimmten wenigen Tagen von den Bürgern als P&R Parkplatz genutzt werden kann. In der übrigen Zeit ist dieser Parkplatz den Studierenden der Fachhochschule Trier vorbehalten und mittels Schranke gesichert.



Mein Vorschlag ist, diesen Parkplatz dauerhaft allen Bürgern kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig sollte die Busverbindung stark verbessert werden und die Fachhochschule im 10-Minuten Takt an die Innenstadt angebunden werden.

Dadurch könnten unter anderem die Bitburger und die Innenstadt in ganz erheblichem Maße vom Individualverkehr der Besucher und Pendler der Stadt befreit werden. Gleichzeitig könnten durch die verbesserte Busanbindung viele Studierende den Bus zur Fahrt zur Fachhochschule nutzen, was ebenfalls zu weniger Verkehr führen würde und dort auch weniger Parkraum für die Studierenden benötigt würde.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Ausweitung von P+R (Park und Ride; Parken und Fahren) ist im Mobilitätskonzept vorgesehen. Zusätzlich zum Standort Fachhochschule wird auch im Bereich Bitburger Straße und Sievenicher Weg ein Standort für einen P+R-Parkplatz inklusive entsprechender Busanbindung vorgeschlagen.

Radverkehr gegen Einbahnstraße besser kennzeichnen

Nr. 5172 | von: Doris Reuter | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Viele Einbahnstraßen, bei denen die Radfahrer gegen den Autoverkehr, sprich gegen die Einbahnstraße fahren dürfen, haben an der Seite, wo die Autos reinfahren, kein Schild über den erlaubten Radverkehr.

Wertung:



Durchschnitt: 0,95
(77 Bewertungen)

Solche Schilder würden die Radfahrer deutlich sicherer stellen und die Wut der Autofahrer über angebliche Falschradfahrer reduzieren.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die aktuelle Beschilderung ist gemäß aktueller Vorschriften erfolgt und konform zur Straßenverkehrsordnung. Falls in Einzelfällen kein Hinweis für die Autofahrer (mehr) vorhanden sein sollte, wird dieser (wieder) ergänzt. Der entsprechende Hinweis wird dem zuständigen Tiefbauamt übermittelt.

Grüne Pfeile für Rechtsabbieger einführen

Nr. 5069 | von: Trierer Bürger | 10.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Wir sollten hin und wieder auch mal nach Osten schauen. Was in der ehemaligen DDR möglich war sollte auch in Trier möglich sein. Die Rede ist von der Einführung grüner Pfeile für Rechtsabbieger.

Idee: Zeughausstrasse (Beide Richtungen), Paulinstrasse (Port Nigra Kreuzung) und viele andere Kreuzungen, an denen Ampeln den Verkehr behindern. Die Kosten sind nicht hoch, die Wirkung kann es allerdings sein.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Wertung:



Durchschnitt: 0,95
(95 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Die Anregung wird an die für die Anordnung und Anpassung von Verkehrseinrichtungen, Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen (Ampeln) zuständigen Stellen (Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Polizei) weitergeleitet. Bei einer Einrichtung von „Grünpfeilen“ insbesondere an den angedachten Standorten sind neben den eingeschränkten Sichtfeldern auch Nutzungskonflikte mit dem querenden Fußverkehr zu beachten. An einigen Knotenpunkten, an denen ein Grünpfeil bereits installiert war, musste er aufgrund massiver Probleme wieder entfernt werden.

Verbindung Petrisberg - Innenstadt via Kreuzweg verbessern - Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer steigern

Nr. 4924 | von: Mobilität | 30.08.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Von den zunehmenden Bewohnern der östlichen Höhenstadteile (neue Baugebiete BU ...) mit den beiden Uni-Campussen und den zunehmenden Arbeitsplätzen auf dem Petrisberg wird der "Fußgängerauf/-abstieg" über den Kreuzweg (zwischen Fernsehturm und Kurfürstenstraße) vermehrt genutzt.



Dieser Weg sollte besser gewartet werden und könnte eventuell an den Treppen mit Rampen für Fahrräder ausgestattet werden. Eine Anbindung über die Straßen "Kreuzweg" und "Bergstraße" sollte von der Güterstraße zu einem Hintereingang des Hauptbahnhofs führen, wo entsprechende Fahrradparkmöglichkeiten angelegt werden sollten.

Optimal wäre die Querung von der Güterstraße - über oder unter - dem Hauptbahnhof in Richtung Nordallee oder Deworastraße.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Bahnquersung ist im Mobilitätskonzept als Maßnahmvorschlag enthalten. Die Verlängerung dieser Achse bis auf den Petrisberg auch in Form von Fahrradrampen erscheint nicht besonders attraktiv für Radfahrer zu sein. Der Fokus liegt hier eher auf der Verbesserung der Radwegeverbindungen und der Mitnahmemöglichkeiten in Bussen (ÖPNV) (gegebenenfalls Ergänzung Bericht R+T).

Kurzstreckenticket statt Tarifzonen

Nr. 5112 | von: bioex | 12.09.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Um die Bustarife in der Stadt einfacher und fairer zu gestalten, sollten die Tarifzonen in Trier abgeschafft und Kurzstreckentickets für 5 Haltestellen eingeführt werden.

Der Preis sollte dabei bei etwa 1,30 € liegen.



Hinweise der Redaktion:

Der Linienbusverkehr wird von den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke betrieben. Der Vorschlag wird nach Abschluß der Onlinephase an die Stadtwerke weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflußnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen der Stadtwerke Trier ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Diese Anregung betrifft nur begrenzt den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes. Die Tarifgestaltung obliegt dem Verkehrsverbund. Eine entsprechende Zielformulierung ist im Mobilitätskonzept enthalten (Ö18).

Fahrradbeförderung VRT

Nr. 5106 | von: citycentre | 11.09.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Innerhalb des VRTs können Fahrräder von Montag bis Freitag erst ab 9 Uhr kostenfrei transportiert werden. Um die Radmobilität zu steigern, sollten Fahrräder ganztägig kostenlos transportiert werden können.

Auf diese Weise könnten mehr Personen auf das Rad umsteigen, um damit die letzten Kilometer zwischen Haustür-Bahnhof und Bahnhof-Arbeitsstätte überbrücken zu können.

Die Beschränkung sollte zumindest für die Bahn gelockert werden, da hier wesentlich mehr Platz ist.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Die Freigabe der Fahrradmitnahme in Bussen auch zu Stoßzeiten wurde schon mehrfach mit den Verkehrsunternehmen diskutiert. Aus Kapazitätsgründen ist zu Stoßzeiten die Mitnahme in den Bussen nicht möglich. Zudem kann sich die Aufenthaltsdauer aufgrund des Ein- und Ausladens der Fahrräder unverhältnismäßig verlängern.

Als Kompensation wird der forcierte Ausbau von Fahrradabstellanlagen an ÖV-Halten angestrebt, um einen attraktiven Fahrrad- und ÖPNV-Verkehr im Verbund zu ermöglichen. Am Standort Hauptbahnhof ist zu diesem Zweck eine Fahrradstation mit der Möglichkeit des bewachten Fahrradparkens geplant.

Fester Blitzer Trier Kohlenstraße

Nr. 4898 | von: Trier12345 | 29.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Hallo liebe MitarbeiterInnen
der Stadt Trier,
hallo liebe MitbürgerInnen

ich hätte einen Vorschlag zur
Verkehrsberuhigung und zur
Förderung der Einnahmen. Es geht darum, dass in der
Kohlenstraße nachts und auch in den Stunden, in denen
der Berufsverkehr nicht ausgeprägt ist, gerast wird.

Zum Teil wird man sogar verkehrswidrig über die Sperr- und
Abbiegeflächen an der Uni und an der Shell Tankstelle
überholt, obwohl nur Tempo 50 erlaubt ist.
Verkehrskontrollen finden dort nur selten statt und sind
personalaufwändig und somit kostenintensiv. In Städten
wie Freiburg oder Koblenz tragen feste Blitzer zur
Verkehrsberuhigung bei (Freiburg Tempo 30 in
Wohngebieten mit festen Blitzern, Koblenz Europabrücke
Tempo 70 und Abstufung auf 50 mit festem Blitzer).

Wie es nun mit Einnahmen für die Stadt Trier dadurch
aussehen würde, kann ich nicht genau sagen. Ich wohne
direkt an der Kohlenstraße und fahre auch regelmäßig mit
dem Auto zu verschiedenen Tageszeiten dort entlang und
beobachte regelmäßig, dass dort radikal das Tempolimit
überschritten wird. Zum Teil wird dort mit über 70km/h
gerast. Es bietet sich ja auch an, da es eine lange Gerade
ist. Beim Abbiegen in das Wohngebiet habe ich regelmäßig
Drängler hinter mir und befürchte, dass es zu einem
Auffahrunfall kommen könnte, da die Strecke sich zum
Rasen und Drängeln anbietet.

Ebenso würde sich auch ein fester Blitzer dort anbieten.
Auch habe ich wenig Ahnung, wie teuer solche Blitzer in der
Anschaffung und im Unterhalt sind. Ich könnte mir jedoch
vorstellen, dass sie sich eher lohnen würden als Personal
dort einzusetzen.

Hinweise der Redaktion:

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 30. August 2012 die
Verwaltung beauftragt, ein auf Trier zugeschnittenes
Konzept für die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung
zu entwickeln. Damit wird eine wichtige Voraussetzung für
die Umsetzung des Vorschlages geschaffen.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Derzeit liegt die Überwachung des
fließenden Verkehrs im
Zuständigkeitsbereich der Polizei
und nicht bei der Stadt. Gemäß
aktuellem Stadtratsbeschluss wird
derzeit geprüft, ob eine
Übertragung in städtische
Zuständigkeit sinnvoll ist. Sobald
die Geschwindigkeitsüberwachung
in städtische Hand übergehen
sollte, ist von der dann
zuständigen Stelle der hier
angeführte Vorschlag zu prüfen.



Buslinie 4 (Irsch-Tarforst) nach 18:12 Uhr und am Wochenende betreiben

Nr. 4920 | von: Mobilität | 30.08.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Ich wohne in Tarforst, bin 83 Jahre alt und besuche oft die Familie meiner Tochter in Irsch. Leider sind die Busverbindungen zwischen den beiden Stadtteilen sehr dürrftig. Zwar fährt die Linie 4 tagsüber seit dem neuen Fahrplan jetzt alle 30 Minuten statt vorher 60 Minuten.

Aber leider fährt der letzte Bus bereits 18.12 Uhr in Irsch ab. Danach und am Wochenende besteht zwischen den beiden Stadtteilen keine Busverbindung. Eine Fahrt mit den Sternbuslinien über den Hauptbahnhof würde etwa eine Stunde dauern, während die normale Fahrtzeit etwa 5 Minuten beträgt. Für ältere Leute ist das recht beschwerlich.

Es wäre schön, wenn man da etwas ändern könnte und die Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen besser würde. Das wäre auch für ältere Bewohner von Irsch, die ohne Auto sind, wünschenswert, die Einkaufsmöglichkeit in Tarforst besser nutzen zu können, da es in Irsch keine Geschäfte gibt.

Auch für die Irscher Kinder, die ein Gymnasium in der Stadt besuchen, wäre es gut, wenn die Linie 4 früher fahren würde. Dann könnten die Gymnasien MPG und AVG damit erreicht werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Aufgrund mangelhafter Auslastung verkehrt die Linie 4 nach 8 Uhr nicht mehr bis nach Irsch. Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage müssen Angebote, die absolut nicht wirtschaftlich sind, den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst werden. Es wird aber noch einmal mit den SWT diskutiert, ob hier nicht die Einrichtung eines AST-Verkehrs, wie auf anderen Streckenabschnitten der Linie 4 vorhanden, möglich ist.



Fahrradförderung im Mobilitätskonzept berücksichtigen

Nr. 5158 | von: Grundschilder | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: kostenneutral | Stadtteil: Trier (gesamt)

|

Bürgervorschlag

Die seit Jahren gesammelten Erkenntnisse und Erfahrungen von Herrn Prof. Montheim und Herrn Scharnweber (Diplom-Arbeit über Finanzierung des Radverkehrs) in das Mobilitätskonzept einfließen lassen.

Bitte an alle Trier: Steigt auf Rad, zeigt Präsenz auf den Straßen. Macht mit, steigert Eure Lebensqualität!

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Das Mobilitätskonzept hat das Ziel, den Verkehrsanteil des Umweltverbunds zu erhöhen. Der Radverkehr ist dabei ein ganz zentraler Baustein des Mobilitätskonzepts.

Die Finanzierung einzelner Maßnahmen betrifft nicht den Handlungsspielraum des Mobilitätskonzeptes.

Die von Herrn Scharnweber für die Stadt Trier erarbeiteten Studien zum Radverkehr bildeten Grundlagen für einzelne Maßnahmen (Potenzialuntersuchung und Machbarkeitsstudie Fahrradstation, Baustein Mobilitätsmanagement).

Mehr Fahrradbügel in und um die Kernstadt

Nr. 5195 | von: E.U.Mel | 14.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

In der Stadt wurde in letzter Zeit einiges hinsichtlich Abstellbügel für Fahrräder gemacht. Leider gibt es immer noch zu wenige Möglichkeiten, das Fahrrad abzustellen.

Weitere Bügel sollten zum Beispiel an folgenden Stellen angebracht werden:

Porta Nigra / Simeonstiftplatz, generell an allen Bahnhöfen, die von Personenzügen bedient werden, Stockplatz vor der Volksbank, Viehmarktplatz im Kreisel, Neustraße und an allen Zugängen zur Fußgängerzone. Hierbei ist es auch zu verkraften, wenn mehrere Autoparkplätze wegfallen, dafür aber etwa 6 mal so viele Fahrräder auf der gleichen Fläche abgestellt werden können.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Wertung:



Durchschnitt: 0,84
(82 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

An der Porta-Nigra gibt es eine Fahrradgarage mit einer Kapazität von etwa 300 Stellplätzen. Das Mobilitätskonzept sieht darüber hinaus einen weiteren Ausbau - insbesondere in der Innenstadt und an den Bahnhaltdepunkten - vor.

Im vergangenen Jahr wurden in den genannten Bereichen bereits zahlreiche neue Abstellmöglichkeiten durch Anlehnbügel geschaffen. Gerade an Zugängen zur Fußgängerzone sollen zukünftig weitere Fahrradbügel gesetzt werden.

Vom Moselradweg in die Stadt, Kreuzung B51/B53

Nr. 5222 | von: juhi | 14.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Der "Zubringer" von der "Fahrradautobahn" (D-Route) Moselradweg in die Stadt führt an der B51 (Bitburger Str.) durch die Eisenbahnunterführung und endet dort im Nichts. Der Radfahrer hat hier die Möglichkeit die B51 halb zu queren, um sich auf die Linksabbiegerspur Richtung Stadt einzusortieren oder aber die Fußgängerüberwege an der Kreuzung B51/B53 zu nutzen, die extrem hohe Bordsteine aufweisen und z.B. für Radler mit (Kinder-)Anhänger schlecht passierbar sind.

Der Radtourist bekommt so gleich an der Einfahrt zur Stadt einen Hinweis, welcher Wert hier der Fahrradnutzung beigemessen wird. Man stelle sich vergleichend vor, die A602 würde am Ortseingangsschild in einer Fußgängerzone enden. Abhilfe schaffen durch Radweg, Bordsteinabsenkung oder ähnliches.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Das Mobilitätskonzept sieht die Schaffung eines zusammenhängenden Radroutennetzes und die Neuanlage zahlreicher Radverkehrsanlagen sowie die Anpassung der Verkehrsknoten für den Radverkehr gemäß dem aktuellen Stand der Technik vor. Ein – insbesondere aus touristischer Sicht – sehr wichtiger Bereich ist dabei der hier genannte.

Im vertiefenden Radverkehrskonzept (Entwurf) ist für den entsprechenden Streckenabschnitt vorgesehen, durch Freigabe des Busstreifens für den Radverkehr sowie die Verbreiterung des Gehwegs entlang der B51 in Richtung Kaiser-Wilhelm-Brücke bei ebenfalls Freigabe für den Radverkehr den Missstand zu beheben.

Radspur Kürenzerstraße bis Roonstraße verlängern

Nr. 5220 | von: E.U.Mel | 14.09.2012

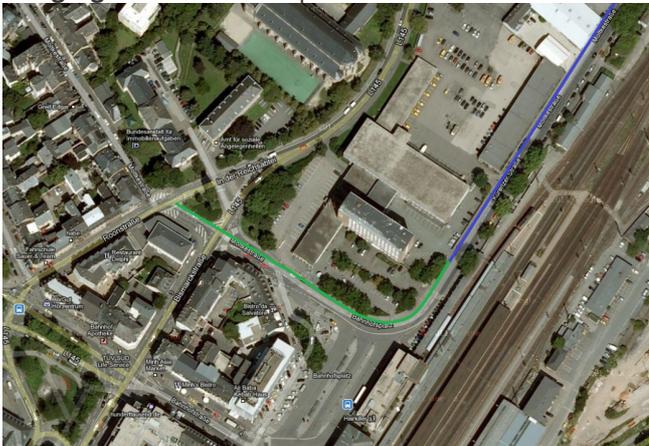
| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Radspur von Kürenz in Richtung Innenstadt endet plötzlich vor dem Hauptbahnhof (siehe Bild, blaue Linie). Auf dem Bürgersteig, der momentan durchgehend von vielen Autofahrern "kurz" blockiert wird, ist genug Platz für Fußweg und Radspur. Da auch die Abbiegespur zum Postparkplatz nicht mehr nötig ist, kann diese verschwinden, die Geradeausspur für Autos Richtung Roonstraße etwas nach links gezogen werden und dafür eine Radspur integriert werden, die ab dem Post Eingang auf die Straße geführt wird.

Nebenbei ist es auch dringendst nötig, neben vielen anderen Radspuren auch die in der Kürenzerstraße als solche zu markieren.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Wertung:



Durchschnitt: 0,82
(73 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Im Mobilitätskonzept ist mit hoher Priorität vorgesehen, eine neue Entlastungsstraße für Trier Nord entlang der Eisenbahntrasse, (neue L145: Achse Kürenzer Straße – Metternichstraße – Ruwerer Straße), herzustellen. In diesem Zusammenhang wird der Radverkehr in diesem Bereich entsprechend den neuesten Standards berücksichtigt.

Über den Übergangsbereich zur Roonstraße sollte aber nach Möglichkeit bereits zuvor eine Verbesserung umgesetzt werden. Dieser Hinweis wird an das zuständige Tiefbauamt weitergeleitet.

Größere Züge in der Mittagszeit

Nr. 5057 | von: Mergener Hof | 10.09.2012
| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |
Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Häufig ist in den Mittagsstunden (genauer: gegen 13 Uhr), wenn in den meisten Schulen Schulschluss ist, der Zug Richtung Konz und der Zug Richtung Wittlich vollkommen überfüllt. Die Stadt soll sich dafür einsetzen, dass hier Mittags kurz aufeinander folgend zwei Züge eingesetzt werden!



Hinweise der Redaktion:

Der Vorschlag wird nach Abschluß der Onlinephase an die zuständigen Stellen (Verkehrsverbund Region Trier) weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflußnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Anregung betrifft nicht den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes. Auf die Entscheidung über Art und Größe der eingesetzten Schienenfahrzeuge hat die Stadt keinen direkten Einfluss. Die Anregung wird an den zuständigen SPNV-Nord weitergeleitet.

Mitfahrerparkplatz/ P&R Ehrang / B 53

Nr. 4843 | von: Treveris | 24.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

An der neugestalteten Kreuzung Bundesstraße B53 (Umfahrung Ehrang) + B52 (Ehranger Brücke) ist nach den Arbeiten eine riesige freie/ebene Fläche entstanden, welche mit Schotter versiegelt ist. Diese kann mit geringem Aufwand zur Parkfläche für Pendler umgenutzt werden: Fahrflächen Teer, Parkflächen Gittersteine. Die Anbindung kann ohne Probleme mit der vorhandenen Ampel geregelt werden.

Wertung:



Durchschnitt: 0,79
(103 Bewertungen)

Das anfallende Regenwasser kann in einer Zisterne gesammelt werden und im gegenüberliegenden Katastrophenschutzzentrum, für das in 2012 Baubeginn ist, für Übungen, Schlauch- und Wagenwäsche und zum Betanken der Feuerwehrfahrzeuge eingesetzt werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die betreffende Fläche liegt in der Straßenbaulast des Landes (Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz). Die Anregung wird an diesen weitergeleitet.

Aufgrund der vorhandenen Verkehrs- und Flächensituation erscheint die Fläche nicht für einen P+M-Parkplatz inklusive einer eigenen Zu- und Abfahrt geeignet. Langfristig ist allerdings bei Anschluss der B 422 an diesen Knoten mit einem umfangreichen Umbau des Areals zu rechnen.

Ausbau der Straßen "Zum Pfahlweier" / "Auf der Weismark" fahrrad-freundlich gestalten

Nr. 4919 | von: MartinMohrFeyen | 30.08.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Mit Sorge sehe ich das Vorhaben, die Straße "Zum Pfahlweier" bzw. "Auf der Weismark" für Autos (PKW) auszubauen und zugleich als Strecke für Radfahrer zu empfehlen.

Schon heute ist die Straße erheblich durch teilweise rasende PKW-Fahrer und starker Frequentierung stark belastet.

Hier muss unbedingt auch noch eine gesonderte fahrrad-freundliche Lösung her.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Der Ausbau dieser Straßenzüge dient vor allem dem Ziel der Geschwindigkeitsdämpfung und damit der Verbesserung der Verträglichkeit der unterschiedlichen Verkehrsträger untereinander.

Wertung:



Durchschnitt: 0,79
(98 Bewertungen)

Gefahrenstellen-Kennzeichnung auf dem Fuß-/Radweg nach Konz

Nr. 5099 | von: olimoe | 11.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: kostenneutral | Stadtteil: Trier (gesamt)

|

Bürgervorschlag

Der Mosel-Fuß-/Radweg von Trier in Richtung Konz wurde an vielen Stellen auf der langen Geraden durch Wurzeln beschädigt. Insbesondere Radfahrer sind dadurch gefährdet, da diesen schnell der Lenker aus den Händen geschlagen werden kann, wenn sie sich nicht voll auf den Weg konzentrieren. Viele Radfahrer meiden die Strecke deshalb bereits, und einige Rennradfahrer fahren sogar stattdessen über die parallel verlaufende Bundesstraße B51.

Da für die Behebung der Schäden wahrscheinlich kein Geld vorhanden ist, wird hiermit vorgeschlagen, die Gefahrenstellen wenigstens mit Farbe deutlich zu markieren, wie es auf vielen anderen Radwegen bereits Praxis ist. Dies trägt hoffentlich zur Unfallvermeidung bei.

Der Vorschlag ist als kostenneutral markiert, da zwar für Farbe und ein paar Stunden Arbeit Geld ausgegeben werden müsste, die eingesparten Kosten durch Material- und Personenschäden dies aber wieder aufwiegen sollten.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Der Hinweis wird an das hierfür zuständige Tiefbauamt sowie die VG Konz weitergeleitet. Kostenneutral ist diese Maßnahme nicht, da auch die Beschaffung und Montage von Beschilderung sowie das entsprechende Personal finanzielle Mittel bzw. Arbeitszeit bindet.

Auf dem Abschnitt des Moselradweges der sich innerhalb des Stadtgebietes befindet, bestehen Probleme hinsichtlich Durchwurzelung hauptsächlich auf dem oberen, begleitenden Rad-/Fußweg auf dem Damm. Der eigentliche Moselradweg befindet sich jedoch westlich unterhalb des Damms (näher an der Mosel) und ist in deutlich besserem Zustand.

Nutzung der Ehrang-Kenn Moselbrücke und der Eisenbahnbrücke Pfalzel durch Fahrräder und Mofas

Nr. 4944 | von: CoachJvdH | 31.08.2012
| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |
Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Es sollte eine Nutzung der Brücken "Ehrang-Kenn Moselbrücke" oder/und "Eisenbahnbrücke Pfalzel" für Fahrrad, Mofa und Kleinkraftäder bis 50 Kubikzentimeter geschaffen werden.



Die Nutzung von diesen ökologisch und wirtschaftlich sinnvollen Fahrzeugen würde durch die Umsetzung des Vorschlages stark vereinfacht und verbessert werden. Nutzer beider Verkehrsrichtungen profitieren davon.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Ehranger Brücke befindet sich im Zuständigkeitsbereich des Landes. Der Hinweis wird an den LBM weitergeleitet. Die Pfalzeler Brücke kann aufgrund ihrer Breite nicht für den Radverkehr freigegeben werden.

Fahrradzonen vor Ampeln einrichten

Nr. 4986 | von: stw1961 | 04.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Es sollte geprüft werden, an welchen Ampeln weitere Fahrradzonen eingerichtet werden können (wie an der Ampel Saarstraße / Südallee und Paulinstraße / Porta-Nigra-Platz). In Frage kämen zum Beispiel Gartenfeldstraße / Ostallee und die Ampel Christophstraße / Verbindungsstück zwischen Roonstraße und Balduinstraße.

Die Möglichkeit für Fahrradfahrer, sich an der roten Ampel vor den Kraftfahrzeugen einzureihen, erhöht subjektiv (und wohl auch objektiv) die Sicherheit und führt zu einer Beschleunigung des Fahrradverkehrs; sie macht damit das Fahrradfahren attraktiver und ist ein Beitrag zur Verlagerung von Individualverkehr vom Auto auf das Fahrrad. Natürlich handelt es sich um eine Ausgabe - allerdings vermutlich in überschaubarem Ausmaß bei deutlichem Nutzen.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Das Mobilitätskonzept sieht die Schaffung eines zusammenhängenden Radroutennetzes und die Neuanlage zahlreicher Radverkehrsanlagen sowie die Anpassung der Verkehrsknoten für den Radverkehr gemäß dem aktuellen Stand der Technik vor. Gemäß dem konkretisierenden Radverkehrskonzept (Entwurf) schließt dies auch die Einrichtung so genannter Aufgeweiteter Fahrradaufstellflächen ein. Eine besondere Priorität liegt im Mobilitätskonzept auf Verbesserungen für den Radverkehr im Bereich des Alleenrings.

Entschärfung des gefährlichen Radweges in der Herzogenbuscher Straße

Nr. 5175 | von: E.U.Mel | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Vom Radweg in der Herzogenbuscher Straße geht eine immens hohe Gefahr für Radfahrer aus. Hier habe ich schon mehrmals Beinahezusammenstöße mit unachtsamen Autofahrern gehabt.

Abhilfe schafft eine fette Haltelinie und ein STOP-Schild in Kombination mit Achtung-Radfahrer Schild (Zeichen 138) an allen Straßeneinmündungen.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Der im Bau befindliche Radweg in der Herzogenbuscher Straße stellt im Endzustand eine hervorragende Radverkehrsführung gemäß dem aktuellen Stand der Technik dar, da hier nicht der Radfahrer zu ständigem Queren von Bordsteinen gezwungen wird, sondern der Autofahrer durch entsprechende Bordsteine, Pflasterungen, Farben, Schilder und Piktogramme auf den querenden Radweg aufmerksam gemacht wird. Einzelne der genannten Ausstattungselemente werden noch bis zum Abschluss der Bauarbeiten realisiert. Der Hinweis wird zur Prüfung an das hierfür zuständige Tiefbauamt weitergeleitet.

Radweg an der Bushaltestelle Stresemannstraße entschärfen

Nr. 4974 | von: Mobilität | 03.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Der Radweg an der Bushaltestelle Stresemannstraße gefährdet Fußgänger und Radfahrer. Diese Gefahrenstelle sollte entschärft werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Wertung:



Durchschnitt: 0,77
(92 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Im Bereich von Bushaltestellen gibt es regelmäßig Probleme mit der Radverkehrsführung. Bei dem angesprochen Radweg handelt es sich um eine Lösung, die bereits mehrere Jahrzehnte alt ist. Der Weg ist aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens für Radfahrer nicht benutzungspflichtig, so dass auch auf der Straße Rad gefahren werden darf. Für unsicherere Radfahrer sollte die Möglichkeit des Radfahrens im Seitenraum aber erhalten bleiben. Aus Platzgründen ist eine grundsätzlich andere Lösung in diesem Bereich nicht möglich. Der Hinweis wird zur Prüfung an das hierfür zuständige Tiefbauamt weitergeleitet.

Kreisverkehr am Filscher Häuschen

Nr. 5062 | von: brummfliege | 10.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Ich fände den Bau eines Kreisverkehrs am Filscher Häuschen gut. Gerade während der Berufsverkehrszeiten steht man doch lange, bis man auf die Hauptstraße kommt (aus Irsch anfahrend).



Da die Fahrer, die von Pluwig und Korlingen kommend den Berg herunter fahren, meist schneller als die erlaubten 50 km/h sind, ist ein Kreisverkehr auch im Sinne einer Verkehrsberuhigung sinnvoll. Wichtig wäre auch, dass Fußgänger, besonders Kinder, sicher über die Straße kämen.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Zu den Kreisverkehren ist festzustellen, dass diese eine mögliche Knotenpunktsform darstellen, die bei der Neu- oder Umgestaltung von Knotenpunkten stets mit geprüft wird. Aktuell wird kein Bedarf zum Umbau dieses Knotenpunktes gesehen. Der Hinweis wird zur Prüfung an das hierfür zuständige Tiefbauamt weitergeleitet.

Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bushaltestellen

Nr. 5119 | von: MJCJ-GCL Trier | 12.09.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Um ein schnelles Vorankommen in der Stadt über die verschiedenen Verkehrsmittel hinweg zu gewährleisten, wäre es sinnvoll an den Bushaltestellen, zumindest im Stadtgebiet, überall Fahrradständer zu installieren. Und zwar Fahrradständer/-abstellmöglichkeiten, bei denen man sich sicher sein kann, dass der Drahtesel auch noch 8 Stunden später (nach Feierabend, Schulschluss und so weiter) dort steht.

Zur Verkehrsentlastung braucht Trier schnelle Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln!

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Zur Verbesserung der intermodalen Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad sieht das Mobilitätskonzept an zentralen Haltestellen zusätzliche Fahrradabstellanlagen vor. Am Standort Hauptbahnhof ist eine Fahrradstation mit der Möglichkeit des bewachten Fahrrasparkens für 250 Fahrräder geplant.

Stadtbusse per Umlage finanzieren

Nr. 4870 | von: Cirsium_arvense | 26.08.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Warum wird nicht versucht, die Stadtbusse durch eine von allen Bürgern zu zahlende Umlage zu finanzieren, wie es im belgischen Hasselt gemacht wird?!

Hierdurch steigen mehr Menschen auf den Bus um, das Linienangebot kann verbessert werden und der Auto-Verkehr in der Innenstadt wird verringert!

Siehe zum Beispiel:

http://de.wikipedia.org/wiki/Personennahverkehr_in_Hasselt

Durch solch ein Angebot wird der Anreiz geschaffen, nicht jede Fahrt mit dem PKW zu machen und das Angebot wird in Hasselt auch gut angenommen.

Durch solch eine gezielte Förderung des ÖPNV's wird der Privat-PKW-Verkehr besonders in der Innenstadt reduziert, die Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität verbessert, die Umwelt wird entlastet und die Kosten der Stadt für die Bereiche Straßenbau und Straßenverkehr können dadurch reduziert werden.

Hasselt hat zwar "nur" ca. 68.000 Einwohner, aber das Modell ist auch auf Trier übertragbar. In Trier gibt es ja schon das Semesterticket für Studierende, eine Art "Zwangsabgabe", die alle Studierenden zahlen und wodurch sie den ÖPNV in Trier kostenfrei nutzen können. Dies führte und führt zu einer deutlich gesteigerten Auslastung der Busse und zu einer Reduzierung des PKW-Verkehrs.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Das Mobilitätskonzept beinhaltet auch Aussagen zur Finanzierung von Bussen und Bahnen (ÖPNV). Zudem befindet sich die Stadt derzeit zusammen mit ihren Partnern im Verkehrsverbund Region Trier (VRT) in Verhandlungen bezüglich der zukünftigen (Finanzierungs-) Strukturen. Auch eine Umlagelösung könnte grundsätzlich eine denkbare Variante darstellen. Die umfangreichen Vorarbeiten und Entscheidungen hierzu können nicht im Rahmen des Mobilitätskonzepts getroffen werden.



Fahrradmitnahme Stadtbusse

Nr. 5035 | von: klauswagner | 09.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Für Stadtbusse in die Höhenstadtteile könnte die Mitnahme von Fahrrädern durch Fahrradträger vor der Frontscheibe verbessert bzw. vereinfacht werden. Der Investitionsbedarf für ein Pilotprojekt ist gering.

Wertung:



Durchschnitt: 0,75
(106 Bewertungen)

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Die Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖPNV, insbesondere zu den Höhenstadtteilen in Bussen, ist Bestandteil der Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts. Bei vielen Fahrrädern (zum Beispiel durch separate Träger oder Anhänger) ist zu bedenken, dass es zu erheblichen Reisezeitverlängerung durch die Verladevorgänge kommt.

Die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern ist heute bereits bei entsprechenden Platzverhältnissen mit Ausnahme der morgendlichen Hauptverkehrszeit wochentags (von Betriebsbeginn bis 9:00 Uhr) möglich.

Car-Sharing

Nr. 4894 | von: Jonas aus Kürenz | 29.08.2012
 | Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |
 Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Verkehrssituation in der Trierer Innenstadt ist mehr schlecht als recht. Ein Grund hierfür ist, wie auch in anderen Städten, dass viele Bürger nicht auf ihr eigenes Auto verzichten wollen. Doch in einer Stadt, in der jeder sein eigenes Vehikel fährt, ist leider der Raum und Platz schnell verbraucht. Die Unzufriedenheit mit der Verkehrssituation steigt bei Allen, auch Nicht-Autofahrenden.

Abhilfe könnte hier die Einführung eines Car-Sharing Angebots sein, bei dem sich viele Bürger die Autos in der Stadt teilen. Ein gutes Beispiel bietet hier die Stadt Hamburg: Nach einer kurzen Anmeldung kann jeder jedes Auto im Car-Sharing-Verbund nutzen.

Ob ein Leihauto gerade in der Nähe ist, kann man entweder über ein Smartphone (mit zugehöriger App) herausfinden, oder man läuft an einer der fest installierten Leihstationen vorbei, wo in der Regel 2-3 Autos stehen. Abstellen kann man das Auto überall im Stadtgebiet auf jedem öffentlichen Parkplatz, oder eben bei den fest installierten Leihstationen.

Die Leihautos wären Parkgebührenbefreit, gleichzeitig könnten die Parkgebühren für andere Verkehrsteilnehmer erhöht werden (um einen Anreiz zu schaffen das System zu nutzen).

Man könnte sogar überlegen das Konzept bis nach Luxemburg-Stadt auszuweiten!

Als Autos würden sich Kleinwagen anbieten, die auch noch in kleinste Parklücken passen.

Da man die Planung, Organisation und Durchführung an ein privates Unternehmen ausgliedern könnte, würden für die Stadt nur minimale Kosten anfallen; bei höheren Parkgebühren wahrscheinlich sogar höhere Einnahmen. Die Bahn oder Autoverleihe (Sixt, Europcar, etc.) wären hier Ansprechpartner zur Einführung eines solchen Systems. Wichtig wäre nur, dass die LeihAuto-Benutzer gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern bevorzugt wären (Parkgebühren, gute Parkplätze, etc.), damit möglichst viele Verkehrsteilnehmer auf das neue System umschwenken und auch die Geldgeber bereit zur Investition wären.

Ergebnis:

- der Individualverkehr besteht weiter (was Vielen offensichtlich wichtig ist)
- die Verkehrssituation in der Innenstadt verbessert sich



Verwaltungshinweis

Die Unterstützung von Carsharing-Angeboten ist im Rahmen des Mobilitätsmanagements Bestandteil des Mobilitätskonzeptes. Mit dem Angebot von Flinkster (DB) besteht in Trier ein erstes Car-Sharing-Angebot. Eine Unterstützung von Car-Sharing-Angeboten von Seiten der Stadt sollte bei Bedarf im Rahmen der Möglichkeiten erfolgen.

Bisher gab es kein Interesse seitens eines privaten Car-Sharing-Betreibers ein stadtweites Mietsystem analog zu Car2Go zu installieren. Auf absehbare Zeit ist kein städtischer Handlungsspielraum zum Aufbau eines Car-Sharing-Angebotes zu erkennen.

- es werden weniger Parkplätze gebraucht
- das durchschnittliche Auto in der Stadt wird kleiner und umweltschonender
- die Einnahmen der Stadt erhöhen sich (Parkgebühren, aber auch Steuereinnahmen durch das neu geschaffene Unternehmen)
- Wohnen in der Stadt wird lebenswerter durch weniger Lärm und Abgase
- Ein- und Ausfallstraßen werden stark entlastet

Und wichtig: Es kostet die Stadt so gut wie nichts!
Internetseite des Hamburger "Car2Go": <http://www.car2go-hamburg.de/ueberall/>

Fortgang: Mobilitätskonzept

Busse an verkaufsoffenen Sonntagen wie samstags fahren lassen

Nr. 5094 | von: moritz | 11.09.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

An verkaufsoffenen Sonntagen sollten die Stadtbusse wie samstags fahren!

Dann fahren auch mehr Leute mit dem ÖPNV statt mit dem Auto in die Stadt.

Hinweise der Redaktion:

Der Linienbusverkehr wird von den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke betrieben. Der Vorschlag wird nach Abschluß der Onlinephase an die Stadtwerke weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflußnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen der Stadtwerke Trier ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Die Anregung wird zur Prüfung aus wirtschaftlicher Sicht an die zuständigen SWT-Verkehrsbetriebe weitergeleitet. Derzeit wird zumeist ein P&R-Angebot an diesen Tagen eingerichtet.

Fahrradtransportanhänger für Stadtbusse

Nr. 4810 | von: Sputnik | 23.08.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Fahrradtransportanhänger für Stadtbusse in die Höhenstadtteile (unter anderem Tarforst) als Testphase 1 bis 3 Monate jeweils täglich 2 mal im Einsatz nach den Arbeitszeiten kostenlos anbieten oder 1 €-Aktion für den Fahrradtransport und den Mitfahrer als Anreiz zum Ausprobieren für potentielle Busfahrkunden, die morgens mit dem Rad fahren würden und abends mit dem Bus, statt mit dem eigenen Auto. Die Aktion müsste dann auch beworben werden (siehe Autofastenaktion).

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Die Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖPNV, insbesondere zu den Höhenstadtteilen in Bussen, ist Bestandteil der Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts. Bei vielen Fahrern (zum Beispiel durch separate Träger oder Anhänger) ist zu bedenken, dass es zu erheblichen Reisezeitverlängerung durch die Verladevorgänge kommt.

Daher wird dies von Seiten der Stadtwerke Trier (SWT) sehr kritisch gesehen. Der Vorschlag wird aber erneut mit den Stadtwerken diskutiert werden.

Ein touristisches Angebot der Fahrradmitnahme seitens der VRT gibt es bereits unter dem Namen RegioRadler, allerdings nur zu bestimmten Jahreszeiten auf bestimmten touristischen Strecken. Die kostenlose Fahrradmitnahme ist bereits heute bei entsprechenden Platzverhältnissen mit Ausnahme der morgendlichen Hauptverkehrszeit wochentags (von Betriebsbeginn bis 9:00 Uhr) möglich. Zu Stoßzeiten ist ebenfalls unter der Voraussetzung des Platzangebots die Fahrradmitnahme möglich, allerdings ist dieser Service dann kostenpflichtig.

Transparenz bei Bauvorhaben im Straßenverkehr

Nr. 5197 | von: thheinen | 14.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Informationspolitik des Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz Trier (LBM Trier) informiert sehr intransparent über bevorstehende oder gerade durchgeführte Straßenbaumaßnahmen. Informationen sind, wenn überhaupt, nur schwer aufzufinden, absolut nicht bürgernah formuliert und enthalten nicht alle für den Bürger interessanten Informationen.



Optimal wäre die Nutzung moderner Informationstechnologie, um vollkommene Transparenz über bevorstehende und aktuell durchgeführte Straßenbaumaßnahmen zu erreichen. Alle Maßnahmen sollten in einer auf ein Geoinformationssystem gestützten Karte im Internet veröffentlicht werden. Dem Bürger sollen in übersichtlicher Art und Weise alle in der ihn interessierenden Region anstehenden oder durchgeführten Straßenbaumaßnahmen angeboten werden. Diese kartographischen Informationen sollten schon ab dem Zeitpunkt angeboten werden, ab dem über das Vorhaben auf politischer Ebene diskutiert wird.

Die veröffentlichten Information sollen mindestens enthalten:

- den exakten Ort der Maßnahme
- das Ziel der Maßnahme
- die exakte Dauer der Maßnahme
- die Kosten der Maßnahme
- die durchführende Firma
- einen Link zur zugehörigen öffentlichen Ausschreibung
- einen Ansprechpartner für Fragen zur Maßnahme

Außerdem sollten Informationen über geplante Maßnahmen zeitnah an andere Infrastrukturanbieter, wie z.B. Telekommunikationsfirmen, weitergeleitet werden, um eventuelle Synergien zu ermöglichen.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Anregung betrifft nicht den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes. Sie wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Städtische Maßnahmen werden in der Regel über die gängigen Medien kommuniziert.

Maßnahmen des Landes mit überregionaler Bedeutung sind über Internetseiten abrufbar: www.lbm-rlp.de/Bauprojekte www.verkehr.rlp.de

Radfahrgerechte Strecke von Feyen über die B 268 zum Moselradweg einrichten

Nr. 4918 | von: MartinMohrFeyen | 30.08.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Von Feyen aus fahre ich mit dem Fahrrad öfter auch die Bundesstraße B 268 (Pellinger Straße) hinunter zum Moselradweg oder zum Radweg an der B 51. Auch bei diesem Streckenabschnitt sehe ich mich durch die Autos gefährdet (und gefährde auch sie), wenn ich ordnungsgemäß die Straße benutze, bzw. würde Fußgänger gefährden, wenn ich den Bürgersteig befahren würde.

Lässt sich hier eine Fahrspur für Fahrradfahrer noch von der Fahrbahn abtrennen bzw. der Bürgersteig halbseitig für Radfahrer freigeben? Das fände ich ebenfalls noch wichtig.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Im Bereich Feyen ist als Hauptradrouten die Verbindung über die „Alte Pellinger Straße“ vorgesehen und geeignet. Ob im weiteren Verlauf der B 268 in Richtung Moseluferstraße Radverkehrsanlagen möglich sind, wird zur Prüfung an das Tiefbauamt weitergegeben.

Wertung:



Durchschnitt: 0,68
(100 Bewertungen)

Luxemburger Straße - Fahrradweg

Nr. 4885 | von: Lori | 27.08.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: kostenneutral | Stadtteil: Trier (gesamt)

|

Bürgervorschlag

Die Luxemburger Straße könnte man mit ein paar Linien schön gestalten, in dem man links und rechts auf der Straße (auf dem Teerstreifen) einen Fahrradweg von der Konrad-Adenauer-Brücke bis zur Römerbrücke zieht.



Es gibt 4 Vorteile:

- zum ersten: die Straße wird enger;
- zum zweiten: die parkende Fahrzeuge auf dem Bordstein werden nicht mehr verkratzt, wenn Fahrräder nicht mehr auf dem Gehweg fahren dürfen;
- zum dritten: das Überholen der Fahrzeuge (sorry, das Rasen) wird gestört und
- zum vierten: der Schwerlasttransport ist gezwungen langsamer durch die Straße zu fahren, damit der Lärmpegel sich senkt.

Sollte noch ein wenig Farbe übrig sein wäre vielleicht noch 1 bis 2 Zebrastrifen drinne, Danke.

Hinweise der Redaktion:

Der Vorschlag wurde "Trier (gesamt)" zugeordnet, da er das Mobilitätskonzept betrifft.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Gemäß Radverkehrskonzept (Entwurf) ist für den betreffenden Abschnitt der Luxemburger Straße beidseitig die Markierung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn vorgesehen. Diese Maßnahme soll im Zuge des Ausbaus oder der Sanierung des Fahrbahnbelags (unter anderem aus Lärmschutzgründen) erfolgen (derzeitige Planung im Haushalt für 2016).



Fahrradanbindung aus Richtung Ruwer verbessern

Nr. 4951 | von: Familie Olk | 31.08.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Radfahrer aus Richtung Ruwer müssen aufgrund der fehlenden Radweganbindung die Ruwererstraße nutzen.

Diese hat einen etwa 1,5

Meter breiten abgetrennten

"Gehweg" auf der linken Seite, der häufig von Radfahrern befahren wird, die in Richtung Stadt den gefahrloseren Weg am Grüneberg nutzen. Im Einmündungsbereich ist dieser allerdings eine Gefahrenquelle aufgrund der schlechten Einsehbarkeit.

Aus diesem Grunde sollte der Berg/Wald, der im weiteren Verlauf abgetragen wurde gerade dort noch beseitigt werden, damit sowohl Radler aus der Stadt, wie auch diejenigen, die in Richtung Stadt unterwegs sind, eine bessere Einsicht in den Kreuzungsbereich haben.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Maßnahme ist Bestandteil des Mobilitätskonzepts. Hierzu befindet sich ein separater Radweg von Ruwer bis zur Einmündung „Am Grüneberg“ in der konkreten Planung. Im Einmündungsbereich zum Grüneberg wird eine Mittelinsel die sichere Querung der Ruwerer Straße ermöglichen.

Wertung:



Durchschnitt: 0,66
(115 Bewertungen)

Bus-Beschleunigung durch Hinten-Einsteigen und Fahrkartenautomaten

Nr. 5001 | von: Lisa Beth | 05.09.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Das Mobilitätskonzept sieht vor, dass mittelfristig Bus-Beschleunigungsmaßnahmen durchgeführt werden (Ampelschaltungen, Busspuren).

Dazu möchte ich ergänzend vorschlagen, endlich das altertümliche Trierer System des "Nur-vorne-Einsteigens" abzuschaffen. Ich habe das noch in keiner anderen Großstadt gesehen. Um Missbrauch zu verhindern, müsste natürlich dann häufiger kontrolliert werden (Arbeitsbeschaffung, 1-Euro-Jobber anlernen, bitte gerne weitere Vorschläge dazu, wer das kostengünstig machen könnte). Dies allein würde die Aufenthaltszeit an den Haltestellen verkürzen.

Zusätzlich sollten an wichtigen Knotenpunkten (Bahnhof, Treveris, Porta usw.) Fahrkartenautomaten aufgestellt werden, damit die Busfahrer nicht mehr so viele Fahrscheine ausgeben müssen.

Hinweise der Redaktion:

Der Linienbusverkehr wird von den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke betrieben. Der Vorschlag wird nach Abschluß der Onlinephase an die Stadtwerke weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflußnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen der Stadtwerke Trier ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Das Prinzip des Nur-Vorne-Einsteigens hat sich in Trier sehr bewährt. Hierdurch erhält der Fahrer einen Überblick über gegebenenfalls problematische Fahrgäste und die Schwarzfahrerquote wird verringert. Zusätzliches Kontrollpersonal kann sparsamer eingesetzt werden. Inzwischen gehen auch viele andere Großstädte zu diesem System über.

Der Hinweis bezüglich Ticketverkauf an Fahrscheinautomaten wird an die zuständigen SWT-Verkehrsbetriebe weitergeleitet.

Radwege (Moselradweg) bzw. Straßen (Maximinstrasse, Engelstrasse) kurzfristig sanieren

Nr. 5251 | von: Mobilität | 20.09.2012
| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Radwege (Moselradweg im Bereich Trier) bzw. Straßen (Maximinstraße, Engelstraße), die von Radfahrern benutzt werden, weisen teilweise erhebliche Mängel auf und haben erheblichen kurzfristigen Sanierungsbedarf.



Auch Besucher bestätigen mir immer wieder das Radfahren in der weiteren Umgebung von Trier Spaß macht, aber das Fahren in Trier selbst wegen Schlaglöchern, hohe Bordsteinkanten... eher eine Tortur ist.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Der Zustand ist bekannt. Aufgrund der Haushaltslage ist leider keine schnelle Abhilfe in allen Bereichen realisierbar. Kurzfristig sind die Sanierung besonders desolater Abschnitte des Moselradweges zum Beispiel im Bereich der ehemaligen Kabinenbahn sowie Deckenarbeiten in der Engelstraße geplant.

Schlechte Fahrspur durch Treveris-Passage

Nr. 5164 | von: trompete | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Fahrspur ist so eingesackt und stellt eine Gefahr durch Unebenheit für Mensch und Busse dar.

Bis der erste Bus Schaden durch Aufsitzen erleidet, wird wohl gewartet anstatt die Fahrspur so her zu richten wie am Nikolaus-Koch-Platz.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Auch der schlechte Zustand der Treveris-Passage ist bekannt. Im Mobilitätskonzept genießt der Ausbau dieses Bereiches als Schlüsselmaßnahme höchste Priorität. Es ist geplant die gesamte ÖPNV-Innenstadt-Westtrasse neu zu gestalten und für den Radverkehr zu öffnen.

Für die Neugestaltung oder den Umbau im Bereich der Treverispassage wurden bereits 2012 Mittel in den Haushalt eingestellt, die Sanierung der Walramsneustraße und des Nikolaus-Koch-Platz stehen in der Folge an. Der Baubeginn kann allerdings erst nach Freigabe der notwendigen Fördermittel durch das Land erfolgen.

Einbahnstraßen generell für Fahrradverkehr in beide Richtungen befahrbar machen

Nr. 5079 | von: bridget | 11.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: kostenneutral | Stadtteil: Trier (gesamt)

|

Bürgervorschlag

Die Einbahnstraßen in Trier sollten generell in beide Richtungen für Fahrradfahrer geöffnet werden. Für Autofahrer wäre es somit normal in Einbahnstraßen auf ein entgegenkommendes Fahrrad zu treffen.

Die oftmals gefährlichen Situationen, ausgelöst durch empörte Autofahrer, würden entfallen.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Neben zahlreichen ebreits geöffneten Einbahnstraßen ist die genannte Zielsetzung für weitere Straßen im Mobilitätskonzept verankert. Die Freigabe von Radverkehr in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung unterliegt rechtlichen Bestimmungen (zum Beispiel maximal 30 Kilometer je Stunde zulässige Höchstgeschwindigkeit, ausreichende Begegnungsbreite, übersichtliche Streckenführung) und kann daher nicht pauschal für sämtliche Einbahnstraßen erteilt werden.

Bergstraße - Verkehrsberuhigung

Nr. 4987 | von: ahauaha | 04.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Auch wenn schon in den vergangenen Jahren immer wieder Vorschläge gemacht wurden - das Thema Bergstraße ist für mich als Anwohnerin und zweifache Mutter immens wichtig... Die Rennstrecke Bergstraße gefährdet nicht nur Kinder auf dem Schulweg, sondern auch die vielen Kleinkinder, die inzwischen in der Bergstraße leben und noch nicht unbedingt die Gefahren des Verkehrs abschätzen können.



Zudem werden häufig die Gehwege als "Ausweichstraße" genutzt, damit zwei PKW aneinander vorbei können... Und Polizei und Straßenverkehrsamt haben dazu leider nichts anderes zu sagen als "Es ist aber noch nichts passiert!" Muss denn erst ein Kind statt der vielen Katzen überfahren werden?!

Mögliche und günstige Abhilfen könnten sein (gerne auch in Kombination!):

- * wechselseitiges Parken (wie im oberen Bereich der Bergstraße) oder gelegentliche Bepflanzungskübel
- * Hubbel auf der Straße
- * Radarfalle
- * Einbahnstraße
- * fette Aufdrucke TEMPO 30 oder VORSICHT KINDER auf der Straße

Hinweis der Moderation:

Nutzer/in c9330 ergänzt: Die Bergstraße soll in eine Anwohnerstraße umgewandelt werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Bergstraße ist bereits als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Für das kommende Jahr ist vorgesehen, ein konkretes Verkehrskonzept für das Gartenfeld zu erarbeiten, um bestehende Probleme einer Lösung zuzuführen.

Die Verkehrsüberwachung des fließenden Verkehrs ist derzeit nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt, sondern unterliegt der Polizei. Der Hinweis zum Bedarf verstärkter Kontrollen wird daher an die Polizei weitergeleitet.

Ampelschaltungen (Pallien/Buschmann) optimieren

Nr. 5186 | von: moselrunner | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Investition zum Sparen |
Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Jeden Morgen ist festzustellen, dass sich in Pallien wegen der Ampel (Buschmann) sich der Verkehr durch ganz Pallien, bis nach Biewer und noch weiter zurück staut. Dies führt dazu, dass Autofahrer versuchen, durch Biewer abzukürzen, was hier zu Mehrbelastung führt. An der Ampelkreuzung ist festzustellen, dass häufig sehr lange (z.B. 20 bis 30 Sekunden) kein Fahrzeug über die gesammte Kreuzung fährt, da alle Fahrrichtungen außer aus Pallien leer sind.

Durch eine verkehrsabhängige Steuerung oder Änderung der Ampelphasen könnte Pallien und Biewer vom Stau entlastet werden, ohne, dass die anderen Fahrbeziehungen dadurch wesentlich beeinträchtigt werden. Die Verkehrsentlastung für die Bürger von Pallien und Biewer ist mit Sicherheit höher zu bewerten, als die Investitionskosten für eine verkehrsabhängige Steuerung.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Optimierung und Koordinierung der Lichtsignalanlagen ist im Mobilitätskonzept als Maßnahme des Verkehrsmanagements enthalten. Der konkrete Hinweis auf Prüfung der Lichtsignalanlage im Einmündungsbereich Bonner Straße / Bitburger Straße wird dem hierfür zuständigen Tiefbauamt weitergeleitet.

Wertung:



Durchschnitt: 0,61
(64 Bewertungen)

E-Tankstellen sukzessive ausbauen

Nr. 4972 | von: Mobilität | 03.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Im Mobilitätskonzept vermissen ich eine sukzessive Erhöhung der E-Tankstellen für Autos. Ich denke, auch dies wäre ein Anreiz für jedermann, sich ein E-Mobil zuzulegen.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Wertung:



Durchschnitt: 0,60
(97 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Die Elektromobilität ist innerhalb des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt und als Handlungsziel definiert. Der Hinweis wird an die Stadtwerke Trier (SWT) weitergeleitet, die bereits heute im City-Parkhaus Lademöglichkeiten für Elektroautos bereithält.

Ein weiterer Ausbau ist seitens der SWT in Abstimmung mit der Stadt vorgesehen. Ein nächster Standort soll im Bereich des Augustinerhofes realisiert werden. Der Mobilitätskonzept-Bericht wird entsprechend ergänzt.

Pinsel in die Hand nehmen - Straßen sicherer machen

Nr. 4840 | von: schubbep | 24.08.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: kostenneutral | Stadtteil: Trier (gesamt)

|

Bürgervorschlag

Teure Verkehrsprojekte wie Petrisbergaufstieg, Umgehungsstraßen oder Moselbrücken sind offensichtlich bis auf weiteres für Trier nicht finanzierbar.



Trotzdem kann viel getan werden, um die Sicherheit und die Nutzbarkeit für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern, und damit die Wohnqualität deutlich zu steigern - man braucht dafür guten Willen, klare Vorgaben für die Verwaltung, ein paar Eimer Farbe und nicht zu viel Angst, jede Reduzierung von Fahrbahnbreiten wäre das Ende der demokratischen Gesellschaft.

Konkret schlage ich die konsequente und flächendeckende Umsetzung folgender Maßnahmen vor:

- Aufhebung der Parkmarkierungen auf Gehwegen überall dort, wo die im Verkehrskonzept genannten Mindestbreiten für Gehwege unterschritten sind.
- Dafür Markierung von Parkstreifen auf der Fahrbahn. In untergeordneten oder besonders schmalen Straßen (z.B. Domänenstraße, Güterstraße) muss dies auch dann vollständig umgesetzt werden, wenn dann stellenweise kein Begegnungsverkehr mehr möglich ist.
- Markierung von Fahrradschutzstreifen oder bei ausreichender Breite Fahrradwegen auf bisher überdimensionierten Fahrbahnen.
- Überprüfung, wo zweispurige Straßen wirklich einen wesentlich flüssigeren Verkehr ermöglichen, und wo eine der beiden Fahrspuren als Umweltspur markiert werden kann (auch im Alleenring).

Sicher gibt es noch wesentlich mehr gute Vorschläge extrem preisgünstiger Verbesserungen im Straßenraum, die im neuen Mobilitätskonzept auch weitgehend beschrieben sind. Jetzt ist der Wille zur zügigen Umsetzung gefragt!

Da mehr Sicherheit im Straßenverkehr definitiv Kosten einspart, dem aber auch (geringe) Ausgaben der Stadt gegenüberstehen, habe ich den Vorschlag als "kostenneutral" eingestuft.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Umsetzung von Mindeststandards für den Fußverkehr ist erklärtes Ziel des Mobilitätskonzepts. Ein pauschales Umsetzen der Mindest-Gehwegbreiten zu Lasten der übrigen Verkehrsflächen in sämtlichen Straßen auf einen Schlag ist allerdings nicht verhältnismäßig oder schlicht unmöglich. In vielen Fällen wäre dies mit dem Wegfall sämtlicher Parkmöglichkeiten an ganzen Straßenzügen oder aber einem Zusammenbruch des fließenden Verkehrs verbunden.

Die Markierung von Radfahr- und Schutzstreifen ist im Rahmes des Radverkehrskonzepts an geeigneten Stellen vorgesehen. Allerdings ist aufgrund der vorhandenen Verhältnisse diese Lösung gar nicht so einfach und häufig umsetzbar, wie es zunächst den Anschein hat. Die Ummarkierung von Fahrstreifen zu Umweltpuren ist Bestandteil des Mobilitätskonzepts. Im Bereich der Südallee / Kaiserstraße ist dies allerdings erst nach erfolgreicher Reduzierung des Verkehrsaufkommens möglich.

Ob eine radikale Reduzierung des Verkehrsraums in der angemerkten Weise für den Fahrverkehr ein Mehr an Sicherheit geriert, wird stark bezweifelt.

Auch Markierungsmaßnahmen sind nicht kostenneutral, da auch sie Materialeinsatz (Farbe, Maschinen) aber vor allem Personal- und Planungskosten binden. Straßenmarkierung mit Pinsel und Farbtopf ist schon seit den 1950er Jahren nicht mehr Stand der Technik.

Gefahrenstelle am Radweg Trier-Pfalzel unter der Eisenbahnbrücke entschärfen

Nr. 4973 | von: Mobilität | 03.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Trier müsste es in Ihrem Interesse liegen, mögliche Gefahrenstellen zu

entschärfen. Die

Gefahrenstelle befindet sich auf dem Radweg an der Mosel in Höhe von Trier-Pfalzel genau unter der Eisenbahnbrücke.



Hier wird der Radweg aufgrund der Eisenbahnbrücke in einer Kurve schmaler, wobei gleich hinter der Einengung von Trier in Richtung Schweich fahrend eine Steigung beginnt. Diese Stelle ist aufgrund der Einengung und der leichten Biegung nicht gut einsehbar.

Aus der anderen Richtung, also aus Richtung Schweich kommend, stellt sich die Steigung als Gefälle dar. Hier lassen die meisten Radfahrer ihr Rad laufen und beschleunigen somit auf die Gefahrenstelle hin.

Meines Erachtens besteht hier ein starkes Gefahrenpotential, da einerseits von der einen Seite eine Beschleunigung auf ein Hindernis (durch die Einengung in einer Kurve) stattfindet und von der anderen Seite eine sehr unübersichtliche Streckenführung vorliegt.

Es ist nahezu unmöglich, diese ortsnahe Stelle mit kleinen Kindern zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu befahren. Immer wieder hat man Angst, dass ein ungeübter Radfahrer um die Ecke schießt. Ich frage mich, wie lange es noch dauern muss, bis hier ein wirklich tragischer Unfall passiert.

Mein Vorschlag zur Entschärfung dieser Situation lautet: Die von mir beschriebene Stelle sollte zumindest mit einem Warnschild gekennzeichnet werden. Noch besser wäre der Ausbau des Radweges an der Strecke unter der Eisenbahnbrücke.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Anregung wird zur weiteren Prüfung und gegebenenfalls Abhilfeschafterung an das Tiefbauamt weitergegeben. Ein direkter Bezug zur Planungsebene des Mobilitätskonzeptes besteht nicht. Im Mobilitätskonzept wird allgemein die Einhaltung von Standards sowie die Vermeidung / Beseitigung von Eng- / Gefahrenstellen hingewiesen.

Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich in German-, Gervasius- & Rahnenstraße

Nr. 5234 | von: ms | 14.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt)

Bürgervorschlag

Vor einigen Wochen unternahm die Stadt Maßnahmen um die Neustraße verkehrlich zu entlasten. In der Folge fahren jetzt deutlich mehr Fahrzeuge durch die German- und Gervasiusstraße. Leider sind beide Straßen Tempo-50-Straßen und viele Verkehrsteilnehmer nutzen diese trotz verkehrlicher Hindernisse auch aus. Gerade die Tatsache, dass in der Germanstraße Tempo-50 erlaubt ist müsste als grob-fahrlässig eingestuft werden, da sich dort sogar ein Schuleingang befindet. Speziell in der Gervasiusstraße sind zudem die Bürgersteige zum Teil so eng, dass es schlichtweg unmöglich ist sie als Fußgänger zu benutzen.

Daher die Forderung nach einer Ausweitung der innerstädtischen Verkehrsberuhigung („Spielstraße“ oder Shared-Space“/Gemeinschaftsstraße) auf die genannten anliegenden Straßen. Dies könnte mittelfristig vor allem auch dazu führen, dass die Attraktivität für die Ansiedlung von Gewerbe dort steigt.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Ziel des Mobilitätskonzepts ist eine weitgehend flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten und der Innenstadt (Tempo 30, Verkehrsberuhigte Bereiche und so weiter). Der Hinweis wird den zuständigen Stellen des Tiefbauamts und der Straßenverkehrsbehörde zur Prüfung weitergeleitet.



Turbo-Kreisverkehr am Verteilerring einrichten

Nr. 4915 | von: Mobilität | 30.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Wie aus dem letzten Unfalljahresbericht 2010 zu erkennen war, haben sich durch die einspurige Ausfahrtsituation der Parkstraße in den Verteilerring keine nennenswerten Unterschiede in der Unfallhäufigkeit ergeben, eher war das Gegenteil der Fall, aber:



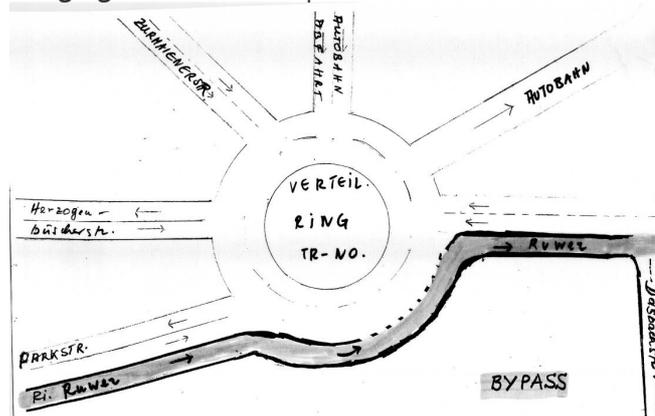
- 1) die Autofahrer hatten eine erheblich längere Durchfahrzeit durch Parkstraße und Franz-Georg-Straße
- 2) die Abgase der stehenden Fahrzeuge geraten bis in die Wohnzimmer der geplagten Anwohner

Da im oben zitierten Unfallbericht zu lesen war, dass man praktisch am Ende sei mit einfachen Verbesserungen zur Vermeidung von Unfällen an dem besagten Schwerpunkt, erlaubt sich der Unterzeichner auf die Lösung durch einen „TURBOKREISEL“ aufmerksam zu machen, der zwischenzeitlich zur Problemlösung bei vielen doppelten Einfahrten in Kreisverkehren der BRD dient.

Diese beiliegende Lösung auch „BYPASS“ genannt ist kostengünstig zu realisieren, man müsste diese Idee für die abgasgeplagten Familien baldigst umsetzen.

In der Dringlichkeitsaufstellung des neuen Mobilitätskonzept bitte ich Sie hiermit höflichst, dieses Anliegen mit Priorität zu behandeln, da hier die Gesundheit vieler Familien mit Kinder gefährdet wird.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Die Problematik des Straßenzuges Parkstraße / Franz-Georg-Straße ist der Verwaltung bewusst. Dies hat unter anderem dazu geführt, dass im Mobilitätskonzept-Entwurf die Realisierung einer neuen Hauptverkehrsachse in Trier-Nord vorgesehen ist (Moselbahndurchbruch – Metternichstraße), die – verbunden mit einem entsprechenden Rückbau der genannten Achse – zu einer weitaus umfassenderen Beruhigung dieses Bereiches führen wird.

Petrisberg besser ans Bunsnetz anschließen - an Wochenenden und nach 19 Uhr

Nr. 5244 | von: Mobilität | 19.09.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Anbindung des Petrisbergs an die öffentlichen Verkehrsmittel sehr schlecht ist. Jedoch in anderen Stadtteilen, wie z. B. Trier-Olewig, Trier-Kürenz oder Trier-Tarforst, wesentlich bessere Möglichkeiten mit dem Bus gegeben sind.



Hier oben ist noch nicht mal an Sonntagen die Möglichkeit mit dem Bus in die Stadt oder zum Bahnhof zu fahren gegeben. Für z. B. verkaufsoffene Sonntage und kulturelle Veranstaltungen sehr schlecht. Zudem kommt man an Werktagen nach 19 Uhr nicht mehr aus der Stadt zum Petrisberg. Höchstens kommt man in die Kohlenstraße, wobei dann doch ein nicht unerheblicher Fußweg nach Hause in Kauf genommen werden muss. Für Familien, insbesondere für Frauen und Kinder, aus Sicherheitsgründen nicht gerade ein tolles Gefühl. Winterdienst wird hier auch nur in geringem Umfang betrieben.

Der Petrisberg wird als das Stadtviertel schlechthin verkauft und angepriesen, jedoch hinkt dieser Stadtteil hinsichtlich der Mobilität einigen normalen Ansprüchen hinterher.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die ÖPNV-Anbindung des Bereichs Petrisberg ist sicherlich nicht optimal. Die über lange Zeit hinweg vorgesehene massive Verbesserung durch die Realisierung des Petrisbergaufstiegs ist aufgrund des geringen Nutzen-Kosten-Faktors in absehbarer Zeit nicht realisierbar. Neben den enormen Kosten liegt dies auch im relativ geringen Nachfragepotenzial des Bereichs Petrisberg begründet. Verbesserungen der Anbindung dieses Areals werden auch im Mobilitätskonzept vorgesehen, allerdings wird aufgrund der topografischen und stadträumlichen Lage des Petrisberg-Areals hier in absehbarer Zeit keine optimale ÖPNV-Anbindung realistisch sein.

Die Aussage, dass nach 19 Uhr keine ÖPNV-Verbindung zum Petrisberg mehr besteht, ist nicht korrekt. Aufgrund der sehr geringen Nachfrage verkehrt die Buslinie 4 ab 18:30 Uhr als Anruf-Sammel-Taxi. Zudem bedient die Sternbuslinie 83 den Bereich des Wissenschaftsparks.

Die infrastrukturellen Probleme und der Straßenzustand sind selbstverständlich bekannt. Da allerdings auf allen Ebenen die benötigten öffentlichen Mittel knapp sind, ist der Sanierungsstau nicht zeitnah zu beheben.

Straßen für das Radfahren sanieren: Thebäerstraße, Maximinstraße

Nr. 5229 | von: Baumfreund | 14.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Viele Straßen in Trier-Nord sind in so einem miserablen Zustand, dass die Fahrsicherheit gefährdet ist. Hier muss saniert werden.



Als Beispiel darf die Thebäerstraße genannt werden, auch Bereiche der Maximinstraße bilden ein Sicherheitsrisiko für Radfahrer durch erhöhte Sturzgefahr.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Der Zustand ist bekannt. Aufgrund der Haushaltslage kann nicht in allen Bereichen zeitnah Abhilfe geschaffen werden. In Trier Nord sind in den nächsten Jahren an verschiedenen Straßen Maßnahmen zur Deckensanierung geplant.

Zustand der Trierer Straßen für Trierer Bürger verbessern

Nr. 5093 | von: Vordenker | 11.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Sanierung der städtischen Straßen! Die Sanierung der städtischen Straßen kommt vielen Bürgern zu gute und nicht nur einer kleinen Minderheit. Sämtliche Autofahrer, Kradfahrer und Radfahrer werden es ihnen danken, wenn die Zustände wie in der ehemaligen DDR in Trier endlich vorbei sind. Und dies sind wahrlich viele Bürger.



Die Sanierung sollte aber mit Material erfolgen, das Qualität besitzt und nicht billig ist, sonst haben wir den Zustand wie in der Kohlenstraße / Avelbacherstraße, wo nach wenigen Jahren nach der Gartenschau der Belag wieder schlecht ist. Dann können wir nach 10 Jahren gleich wieder Instand setzen, wozu sicherlich kein Geld da ist.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Der Zustand ist bekannt. Aufgrund der Haushaltslage kann nicht in allen Bereichen zeitnah Abhilfe geschaffen werden. In Trier Nord sind in den nächsten Jahren an verschiedenen Straßen Maßnahmen zur Deckensanierung geplant.

Sichelstraße / Deworastraße zu Einbahnstraße machen

Nr. 4922 | von: TwisterF6 | 30.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Sichelstraße sollte Einbahnstraße werden - zu befahren von der Balduinstraße.

Die Deworastraße sollte Einbahnstraße werden - zu befahren von der Sichelstraße.



Die Sicherheit für alle Schüler von MPG und AVG würde enorm ansteigen, denn wendende Autos würden speziell vor dem MPG entfallen.

Parken wäre in der Sichelstraße auf der kompletten rechten Straßenseite möglich, in der Deworastraße würden Staus durch Gegenverkehr entfallen und es wäre möglich, ohne Schrammen durch die beidseits parkberechtigten Autos zu fahren.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Verkehrssituation in diesem Bereich inklusive der Einrichtung von Einbahnstraßen wurde bereits mehrfach diskutiert. Bislang hat die Abwägung der unterschiedlichen Vor- und Nachteile stets zur Bevorzugung eines Zweirichtungsverkehrs geführt. Die Anregung wird aber erneut mit dem Tiefbauamt und der Straßenverkehrsbehörde erörtert.

Straßen, Radwege und Fußwege erhalten - 2. Priorität nach Straßennetzkonzept

Nr. 5125 | von: Mobilität | 12.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Aufrechterhaltung der aktuell bereits realisierten Mobilität (die Trierer Straßen / Radwege / Fußwege sind in einem erbärmlichen Zustand) sollte - nach dem Straßenkonzept - die zweite Priorität im Mobilitätskonzept erhalten.



Es hat doch keinen Sinn neue Konzepte zu realisieren, wenn das Geld für die Erhaltung der alten Konzepte schon fehlt.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Der ausdrückliche Erhalt der Verkehrsinfrastruktur ist eigentlich selbstverständlich (zum Beispiel schon aus Gründen der Gefahrenabwehr und zur Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs). Der Erhalt bildet die Grundvoraussetzung für darauf aufbauende Entwicklungsmaßnahmen. Auch in Zeiten knapper Kassen sowie vor dem Hintergrund der bestehenden Missstände und Zielsetzungen bedarf es aber auch der Investition in neue Maßnahmen. Herauszufinden und festzulegen, welche Maßnahmen am dringendsten notwendig sind, ist die zentrale Aufgabe des Mobilitätskonzepts.

Auch wird das Mobilitätskonzept im Zuge von Instandsetzungsmaßnahmen Wirkung entfalten, da diese dann entsprechend ihrer Bedeutung innerhalb des Gesamtsystems abgestimmt erfolgen können. Hierbei werden in einem ganzheitlichen Ansatz die unterschiedlichen Anliegen und Bedürfnisse der einzelnen Nutzergruppen erfasst und dabei eine abgewogene Prioritätenreihung und Gewichtung der einzelnen Maßnahmen abgeleitet. Die wichtigsten Maßnahmen sind somit legitimiert und können hierarchisch nach Haushaltslage abgearbeitet werden.

Ampelschaltung in Kaiserstraße / Südallee optimieren (Grüne Welle)

Nr. 4969 | von: teggi | 03.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Ich schlage vor, die Ampelschaltung in der Südallee so zu optimieren, dass der "Ring" Vorrang vor den Nebenstraßen hat und ein ständiges "Stop & Go" vermieden wird ("Grüne Welle"). Das hilft, die Verkehrssituation in der Innenstadt insgesamt zu verbessern und durch die Vermeidung der ständigen Stops die Feinstaubbelastung zu verringern.

Wertung:



Durchschnitt: 0,49
(90 Bewertungen)

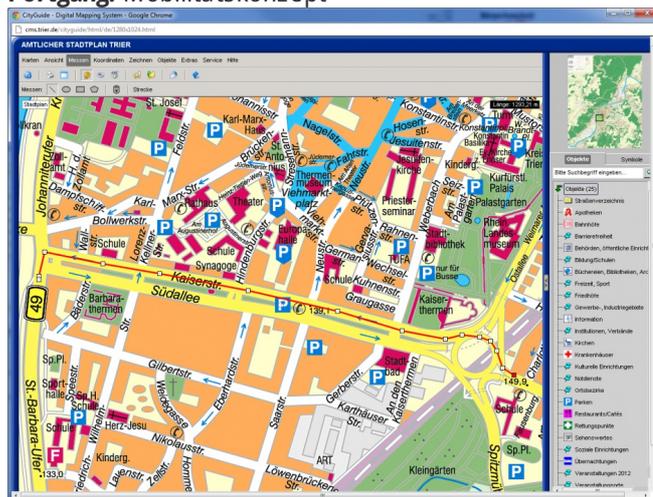
Um ein Beispiel für die gegenwärtige Situation zu geben: Für die Strecke von der Olewiger Straße über den Kaiserthermenkreisel bis zum St.-Barbara-Ufer (Länge: etwa 1,3 km) benötigt man morgens bei relativ wenig Verkehr 5 Minuten. Das ist eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 16 km/h, was selbst Städte wie London und Rom in den Schatten stellt. Grund dafür ist, dass man wirklich an jeder Kreuzung (Weberbach, Neustraße, Hindenburgstraße...) in den Genuss einer Rotphase kommt, obwohl aus diesen Nebenstraßen nur sehr wenige Fahrzeuge kreuzen.

Verwaltungshinweis

Die Optimierung und Koordinierung der Ampeln ist im Mobilitätskonzept als Maßnahme des Verkehrsmanagements enthalten.

Im Bereich der Südallee ist eine weitere Optimierung in Richtung Grüner Welle aufgrund der insgesamt hohen Verkehrsbelastungen auch in den Nebenrichtungen und der bestehenden und geplanten Busvorrangschaltungen so gut wie nicht mehr möglich. Außerdem steht dies wiederum im Konflikt mit den Zielsetzungen für die übrigen Verkehrsträger (Fuß- und Radverkehr).

Fortgang: Mobilitätskonzept



Kreisel am Baldwinsbrunnen

Nr. 5138 | von: feldversuch | 12.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Investition zum Sparen |
Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Ein großer, zweispuriger Kreisel soll alle Ampelanlagen am Baldwinsbrunnen ersetzen: Nord-Ostallee, Bismarck-, Bahnhof-, Roon-, Christoph- und Baldwinstr. führen zu ihm hin bzw. weg, Entfall Busspur Christoph-, Bahnhofstr., Der Effekt ist, dass das Umfeld aufgewertet, der Betrieb der Ampeln eingespart und der Verkehrsfluss verbessert wird. Vielleicht findet sich ja eine Lösung, die den Brunnen nicht zu einem Umzug nötigt, muss ja nicht unbedingt in der Mitte stehen.
Ein professioneller Planer findet bestimmt noch eine bessere Lösung wie die von mir gezeichnete.

Wertung:



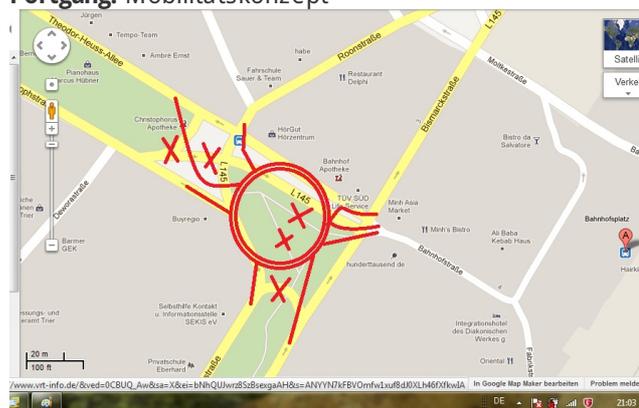
Durchschnitt: 0,47
(85 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird auch der Knotenpunktbereich am Baldwinsbrunnen einer Optimierung unterzogen. Hierbei wird – wie bei anderen Knotenpunkten – auch die Möglichkeit eines Kreisverkehrsplatzes mit untersucht.

Allerdings weisen Kreisverkehre regelmäßig Schwierigkeiten bei der ÖPNV-Beschleunigung, den Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und der Radverkehrsführung auf, so dass innerstädtisch häufig andere Lösungen bevorzugt werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Radfahr-gerechte Strecke vom Bahnhof nach Feyen schaffen

Nr. 4917 | von: MartinMohrFeyen | 30.08.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Wenn ich mit dem Fahrrad vom Hauptbahnhof in Richtung Feyen fahre - wie komme an den Kaiserthermen vorbei, ohne die gefährliche Straße zu benutzen?

Wertung:



Durchschnitt: 0,43
(109 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Das Radverkehrskonzept des Mobilitätskonzept sieht eine durchgehende Radwegeverbindung entlang der Ostallee in Form eines Zwei-Richtung-Geh- und Radwegs im Seitenraum vor. In diesem Zusammenhang ist auch die fahrradgerechte Anpassung der Verkehrsknoten vorgesehen.

Momentan nur sehr umständlich durch verschiedene Unterführungen. Da bitte ich um eine Lösung.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Ampelstellung in und um Trier

Nr. 4826 | von: golf | 24.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Bitte mehr Grünphasen und Grüne Welle am Moselufer Richtung Konz und auch Richtung Verteilerkreis. Am Martinskloster, stadteinwärts länge Grünphasen, sonst Stau auf Brücke und auch auf der B51. Da hilft keine Felssprengung, wenn die Ampeln nicht ordentlich geschaltet sind.

Die Abbiegung am Moselufer nach Feyen, müsste unbedingt erneuert werden. Sie ist viel zu kurz, sodass es mehrmals täglich zu gefährlichen Staus in Richtung Konz und Luxemburg führt. Dringend Handlungsbedarf!

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Optimierung und Koordinierung der Ampeln (Lichtsignalanlagen) ist im Mobilitätskonzept als Maßnahme des Verkehrsmanagements enthalten. Insbesondere an den Knotenpunkten im Zuge der Achse Bitburger Straße – Martinskloster – Nordallee sowie B268 – Moseluferstraße sind Verbesserungen geplant.

Wertung:



Durchschnitt: 0,42
(107 Bewertungen)

Neuanbindung Avelertal - Ratsbeschluss umsetzen

Nr. 4958 | von: Treveris | 01.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Investition zum Sparen | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Am 20.03.2007 hat der Stadtrat mit großer Mehrheit die Neuanbindung Avelertal an die Metternichstraße beschlossen (Vorlage 063/2007) und die Verwaltung beauftragt, diese zu planen und durchzuführen. Die Verwaltung weigert sich seitdem standhaft mit plattesten Ausreden, diesen umzusetzen.

Der Stadtrat muss hier seine Möglichkeiten nutzen und die Verwaltung zwingen, diesen Beschluss umzusetzen. Vom Stadtvorstand war die Umsetzung bereits bis Ende 2004 versprochen.

Details sind im Ratsinformationssystem Trier (Stadtrat/ 20.03.2007/ Vorlage 063/2007) zu finden.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird eine Bewertung sämtlicher verkehrlicher Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit für das Gesamtverkehrssystem in Trier und der Zielsetzungen aus dem Leitbild und zum Modal-Split durchgeführt. Davon betroffen sind auch Maßnahmen, für die bereits (ältere) Ratsbeschlüsse bestehen, die aber bislang nicht umgesetzt werden konnten.

Lediglich bei aktuellen Ratsbeschlüssen, die parallel zur Endbearbeitung des Mobilitätskonzeptes gefasst wurden, kann davon ausgegangen werden, dass die Sachlage und Bewertung nach wie vor aktuell ist. Alle sonstigen Maßnahmen sind im Mobilitätskonzept neu bewertet worden und entsprechend in die Prioritätenfolge eingestuft worden.

Hierzu gehört auch die Neuanbindung des Avelertals, der im Vergleich zu Maßnahmen, wie zum Beispiel dem Moselbahndurchbruch oder der Verbesserung der ÖPNV-Erschließung der Höhenstadtteile eine geringere Priorität zukommt und daher – insbesondere auch aus Gründen der Finanzierbarkeit – erst längerfristig umgesetzt werden kann.

Permanente Geschwindigkeitskontrolle an der B53

Nr. 4937 | von: ukb | 31.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Ortsumgehungsstraße Bundesstraße B53 hat sich mittlerweile als zweite Lärmquelle zur Autobahn A602 entwickelt.

Der Verkehrslärm kommt jetzt von beiden Seiten.



Eine konsequente Kontrolle der Geschwindigkeit (70/100) auf der B53 würde diese Lärmquelle zumindest dämpfen.

Die Fahrzeuge kommen derzeit oft mit überhöhter Geschwindigkeit aus dem lärmgedämmten Tunnel. Es entsteht hierdurch eine explosive Lärmentwicklung bei der Ausfahrt aus dem Tunnel.

Anschließend werden Überholmanöver oder Rennen auf der Gerade von Richtung Trier aus gefahren, vor allem an den Wochenenden oder wie jetzt zur Rallye-Veranstaltung in Trier.

Hinweise der Redaktion:

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 30. August 2012 die Verwaltung beauftragt, ein auf Trier zugeschnittenes Konzept für die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung zu entwickeln. Damit wird eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung des Vorschlages geschaffen.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Bislang ist hierfür ausschließlich die Polizei zuständig. Gemäß aktueller Beschlusslage des Stadtrates wird derzeit geprüft, ob die Überwachung des fließenden Verkehrs in städtische Zuständigkeit übernommen wird. Sobald dies der Fall sein sollte, ist der hier angeführte Vorschlag von der dann zuständigen Stelle zu prüfen.

Baumaßnahmen im Mehrschichtbetrieb

Nr. 4842 | von: Treveris | 24.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Sparidee |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Baumaßnahme
Napolensbrücke/
Bitburgerstraße hat es an den
Tag gebracht: Es geht doch.



Mein Vorschlag: Bei
Baumaßnahmen (auch Private) im Öffentlichen
Verkehrsraum die volle mögliche Bauzeit, also von 6 Uhr bis
22 Uhr und die Samstage ausnutzen.

Vorteile sind die schnellere Fertigstellung und somit eine
geringere Behinderung. Für die Unternehmer hat das den
Vorteil, dass die Maschinen eine doppelte Auslastung
erfahren: Bagger verdienen nur Geld, wenn sie genutzt
werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Anregung wird an das
zuständige Tiefbauamt
weitergeleitet. Gegebenenfalls wird
ein entsprechender Hinweis ins
Mobilitätskonzept aufgenommen
(im Zusammenhang mit
Verkehrsmanagement).

Ampelschaltung für stadtauswärtigen Verkehr optimieren

Nr. 5170 | von: Doris Reuter | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Stadtverkehr aus der Stadt raus Richtung Ratio/ Autobahn. Man könnte die Ampel der Querstraßen so miteinander koppeln, dass es fließenden Verkehr aus der Stadt raus gibt und nicht individuelle rote Ampel am laufenden Band.



Das würde den Feierabendverkehr deutlich leichter aus der Stadt lassen. Ebenso - morgens in die Stadt.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Optimierung und Koordinierung der Ampeln ist im Mobilitätskonzept als Maßnahme des Verkehrsmanagements enthalten. Zudem sind bei diesem Vorschlag auch die Effekte für die nachgeordneten Straßen sowie sonstigen Verkehrsteilnehmer zu beachten.

Parkgebühren optimieren und P&R verstärken

Nr. 5196 | von: E.U.Mel | 14.09.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Einnahme | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Nach wie vor meinen viele Leute, sie müßten mit dem Auto bis vor die Ladentheke fahren.

Dies sollte allerdings in Zukunft neben den Nerven der

Anwohner auch Geld für diese Leute kosten.

Innerhalb des Alleenringes auf der Straße sollte man die Parkgebühren auf 0,25€/10 min anheben und mehr Straßenparkplätze in Anwohnerparkplätze umwandeln. Bei Mißachtung von Anwohnerparkplätzen sollte abgeschleppt werden dürfen und eine saftige Strafe fällig werden. Parkplätze mittlerer Größe wie Rindertanzplatz oder Rathaus sollten eine mittlere Preisstufe erhalten von 1,5€/Stunde.

Im Gegenzug sollten Parkhaus/Tiefgarage minimal günstiger sein, dafür aber ein Busticket für den Bereich innerhalb des Alleenrings für 12 Stunden beinhalten.

Wer es dann ganz günstig möchte, könnte sein Auto auf einem P&R Parkplatz abstellen (Messepark, FH, Nord, Uni) und für 2,50 - 3 € das Auto den ganzen Tag abstellen und dafür Bus zu fahren, innerhalb der Kernstadt unbegrenzt. Dazu müssten die Taktfrequenzen der Busse an den P&R Plätzen auf alle 10 Minuten zwischen 10 und 20 Uhr erhöht werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Mit der Einführung des neuen Parkraumkonzepts zum 01.01.2011 ist bereits eine neue Parkgebührenregelung in Kraft getreten, die mit 1,60 Euro je Stunde sogar noch weitergehend ist als der vorgebrachte Vorschlag. Auch der Vorschlag, dass die Parkierungsbauwerke etwas billiger sein sollen, ist damit bereits umgesetzt worden.

Der Vorschlag, eines Kombi-Angebots aus Parkschein und Busfahrtschein wird im Rahmen der Umsetzung der im Mobilitätskonzept enthaltenden P&R-Konzeption zu prüfen sein.

Die Durchsetzung der Verkehrsregeln bzw. Ahndung bei Verstößen ist bundesrechtlich geregelt und unterliegt dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Die zuständigen Behörden dürfen nicht jeden „einfachen“ Falschparker abschleppen.

Straßenbelag Luxemburger Straße erneuern

Nr. 5192 | von: Helge.L | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Der Straßenbelag der Luxemburger Straße ist kaum noch befahrbar. Sowohl als Autofahrer als auch als Anwohner es nicht mehr möglich dies zu ignorieren. Die LKW erzeugen einen unglaublichen Lärm und Vibrationen.

Über eine Verbesserung der Situation würde ich mich freuen.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Der Ausbau oder die Sanierung des Fahrbahnbelags (unter anderem aus Lärmschutzgründen) ist in der städtischen Haushaltsplanung aktuell für das Jahr 2016 vorgesehen.

Wertung:



Durchschnitt: 0,38
(66 Bewertungen)

Falschparker-Hotspot Rahnenstraße

Nr. 5233 | von: ms | 14.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Ausgabe | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

An einigen Stellen im Stadtgebiet gibt es so gut wie immer reichlich falschparkende Fahrzeuge. Die Stadt sollte an jenen Stellen dafür sorgen, dass es nicht zu einer Dauerbelastung der übrigen Verkehrsteilnehmer kommt, u.a. mit der Aufstellung von Fahrradbügeln.



Im abgebildeten Beispiel der Rahnenstraße ist oft sogar die Engstelle des Parkverbotschildes auf dem Fußweg so zugeparkt, dass man als Fußgänger gar nicht mehr vorbei kommt. Eventuell sind einige Verkehrsteilnehmer auch zu dumm das Schild richtig zu lesen und denken sogar es handelt sich um einen Parkplatz, anders ist nicht zu erklären, wieso immer gleich so viele Fahrzeuge den Fußweg dort völlig blockieren (Parkplätze gibt's nur auf der linken Fahrbahnseite).

Besonders gefährlich in dieser Straße ist außerdem, dass dort Tempo-50 erlaubt ist und somit kein Gehsteig den Bürgern das sichere passieren erlaubt, in vielen anderen Städten würden daher die Fahrzeuge sofort alle abgeschleppt werden.

Daher der Vorschlag Fahrradbügel entlang dieser und anderer Fußwege anbringen, das würde Falschparken deutlich erschweren und zugleich kurz vor der Fußgängerzone die Radbügeldichte erhöhen.

Leider muss ich die Idee aber als Ausgabe eintragen, da der sichere Verdienst der Parkraumüberwachung damit in Zukunft entfallen würde.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Im Zugangsbereich der Fußgängerzone wurde und wird das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten stetig ausgebaut, was neben der allgemeiner Radverkehrsförderung auch das (illegale) Zuparken sensibler Bereiche verhindern soll (Beispiel Neustraße, Zugangsbereich AVG).

Allerdings zeigt sich in der Praxis, dass einige Autofahrer dennoch regelmäßig dann eben vor den Radbügel halten oder parken. Daher wird auch im Mobilitätskonzept gefordert, die Überwachung des ruhenden Verkehrs durch das Ordnungsamt zu intensivieren.

Verkehr von der Franz-Georg-Straße in die Herzogenbuscher-Straße leiten

Nr. 5243 | von: Mobilität | 19.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Der Fahrzeug- einschließlich Schwerlastverkehr ist mittlerweile eine unerträgliche Dauerbelastung für die Bewohner / Anlieger der Franz-Georg-Straße ist. Durch die lang andauernde Erneuerung der Fahrbahn in der Herzogenbuscher-Straße, die nun meiner Meinung nach zu Gunsten von Rad- / Fußweg und Parkflächen wesentlich schmaler wurde, ist der Ausweichverkehr durch die Franz-Georg-Straße noch extremer geworden.



Nicht nur während der Bau- und Umleitungsphase, sondern auch jetzt noch fährt tagsüber (05:00 h – 23:00 h) ein Auto nach dem anderen durch die Franz-Georg-Straße; es kommt sogar zu Rückstaus nach Trier / aus Trier, während ich diesen Verkehrsfluss in der Herzogenbuscher-Straße nicht mehr feststellen kann. So ist z. B. die vorhandene Busspur in der Parkstraße für die Linienbusse nur nach Verweilen in den Rückstaus in unserer Straße zu erreichen.

Ist es nicht das eigentliche Ziel dieser Erneuerung, dass man die Anliegerstraße – Franz-Georg-Straße – weiter entlastet und den Durchgangsverkehr zielgerichtet über die Herzogenbuscher-Straße führt?

Hinzu kommt, dass die 30er-Zone in der Franz-Georg-Straße vielfach nicht von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommen wird. Gerade auch der sehr schlechte Straßenbelag an vielen Stellen führt dazu, dass meine Gläser im Schrank wackeln, wenn mal wieder ein LKW, Bus oder auch schon kleinere Lastwagen mit mehr als 30 km/h an meinem Haus vorbei fahren, was in aller Regel leider der Fall ist. Dieser in Rede stehende Straßenbelag wurde durch den langen Umleitungsverkehr weiter stark in Mitleidenschaft gezogen, was ja sicherlich bei einer späteren Kostenbeteiligung bei Ausbaumaßnahme zu thematisieren gilt.

Ich bitte Sie herzlichst, zu prüfen, welche Straße nun die Hauptzubringerstraße in unserem Ortsbezirk in die Stadt rein und aus der Stadt raus sein soll. Meiner Meinung nach müsste dies doch, vor allen Dingen auch für den Bus- und LKW-Verkehr, die Herzogenbuscher-Straße sein; hier sind doch hauptsächlich nur Firmen ansässig, die den Verkehr tagsüber und nachts sicher besser ertragen können bzw. gar außer Acht lassen können.

Hilfsweise schlage ich vor, noch einmal verstärkt und nicht

Verwaltungshinweis

Die Fahrbahn ist mit 6,50 Meter Breite für Schwerlast- und Busverkehr dimensioniert. Wie angesprochen ist die Entlastung dieses Bereichs auch ein Ziel des Mobilitätskonzepts. Hierzu wird – neben der Herzogenbuscher Straße – vor allem die neue Achse Moselbahndurchbruch / Metternichstraße beitragen.

Bis zur Realisierung der oben genannten Maßnahmen ist die Hauptzufahrt (neben der Zumaiener Straße) die Herzogenbuscher Straße. Wegweisung, Ausbau und Höchstgeschwindigkeit der Straßen sind auch entsprechend ausgerichtet.

Sobald die Geschwindigkeitsüberwachung in städtische Hand übergehen sollte, kann eine Überwachung dieses Bereichs im Rahmen der Möglichkeiten durch die Stadt erfolgen.

Von den großen Baumaßnahmen hat der Moselbahndurchbruch oberste Priorität und ist nicht erst langfristig geplant.

nur temporär die Falschfahrer und die überhöhte Geschwindigkeit in der Franz-Georg-Straße zu kontrollieren.

Der geplante Bau der Nordtangente / Anbindung und Ausbau Metternichstraße ist ja erst, nach dem Mobilitätskonzept zu urteilen, langfristig realisierbar und somit sollten wir doch hier auch an kleinen, schnellen und kostengünstigeren Verbesserungen für die Anwohner arbeiten.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Bustickets für Einheimische

Nr. 4797 | von: 12345hilde | 23.08.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Sparidee | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Wir könnten doch wie in der Schweiz die sogenannten Tickets für Einheimische (also für die Steuerzahler mit deren Geld die Stadtwerke unterstützt werden) einführen, die günstiger sind, als die Tickets der Menschen, die die Stadt nur besuchen. Jetzt ist es doch so, dass Gruppen die Trier besuchen, bedeutend günstiger fahren können (Gruppenticket, Tagesticket VRT) als die Menschen, die die immer auf Busse angewiesen sind.

Statt Übernachtungseuro, könnten doch die Tickets für die Besucher etwas teurer sein, als die für die Bewohner der Stadt. Dieser Einheimischentarif wird in der Schweiz auf viele Einrichtungen (Schwimmbäder, Bus, Bahn und andere Infrastruktur) angewendet. In der Gemeinde, die ich da unten kenne, eigentlich auf alles, was aus Gemeindesteuern eingerichtet worden ist.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Tarifgestaltung sowie die Angebotsstruktur von Zeitkarten obliegen dem Verkehrsverbund Region Trier (VRT). Die Anregung wird an den VRT zur Prüfung weitergeleitet.

Allerdings ist zu beachten, dass bezüglich der Finanzierung Mittel aus den kommunalen Haushalten aufgewendet werden müssten, die aktuell nicht vorhanden sind.



Busbeschleunigung der Busse Hauptbahnhof - Porta Nigra

Nr. 5193 | von: E.U.Mel | 14.09.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Zwischen Hauptbahnhof und Porta Nigra sollte eine durchgehende Busspur eingerichtet werden. Der Verkehr in der Theodor-Heuss-Allee kommt auch mit einer Fahrspur für Autos aus, da auf der linken Fahrspur meist nur wenige bis keine Autos unterwegs sind.



Vorschlag: Umwidmung der linken Spur in eine Busspur und ähnlich wie am Nikolaus-Koch-Platz Bau eines Zustiegs / Wartebereichs für Fahrgäste. Dazu braucht man nur zwei neue Vorrangschaltungen an Ampeln für Busse. Diese kommen an die Haltestelle Balduinsbrunnen, um den Bussen schnell auf die Linke Spur zu verhelfen und an der Ampel vor dem Simeonstiftplatz, wo die Busse wieder nach rechts einfädeln müssen.

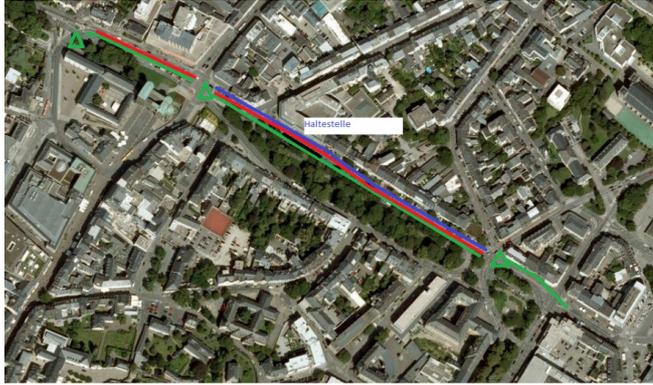
Im Bild zu sehen ist die neue Busspur links in grün, die neue Autospur daneben in rot, die Buswarteinsel in schwarz. Wenn die paar Parkplätze auf der linken Straßenseite wegfallen, wäre hier auch noch Platz für einen Radweg (blau). An den grün markierten Dreiecken wären dann Vorrangschaltungen für Busse notwendig, diese müssen aber auch funktionieren, damit das Konzept funktioniert. Im Berufsverkehr kann hier einiges an Wartezeit und somit auch Kosten für die Busse eingespart werden, sodass sich die Investition schnell amortisieren sollte.

Damit steigt die Attraktivität der Busse und frei nach Edmund Stoiber "bedeutet das im Grunde genommen, dass der Hauptbahnhof so näher an die Porta Nigra und die Innenstadt heranwächst, weil das ja klar ist, weil auf dem Hauptbahnhof viele Linien aus Stadt und Umland zusammenlaufen".

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Eine entsprechende Maßnahme ist bereits im Mobilitätskonzept vorgesehen (Umwettrasse entlang der Christophstraße zwischen Porta und Balduinsbrunnen).



Schwellen in 30 km/h Gebieten

Nr. 5115 | von: dieterseeler | 12.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Schwellen sind das international anerkannt wirksamste Mittel, in Wohngebieten Geschwindigkeiten und Lärm zu reduzieren. Dies sollte daher genutzt werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Wertung:



Durchschnitt: 0,33
(106 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Die Anregung wird an das zuständige Tiefbauamt weitergeleitet.

Schwellen zur Geschwindigkeitsverringerung zu Beginn von 30 km/h-Zonen werden seit einiger Zeit so gut wie nicht mehr eingesetzt, da sie durch Abbremsen und nach Überfahrt durch (ein zu starkes) Anfahren einen erhöhten Lärmpegel und Erschütterungen erzeugen. Insbesondere für Zweiradfahrer ist eine Überfahrt sehr kontraproduktiv.

Mobilitätskonzept 2025 - Bürger verstärkt einbeziehen

Nr. 4897 | von: pamen | 29.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

In Bezug auf das geplante Mobilitätskonzept 2025 sollten zukünftig nicht nur die Pendler nach Luxemburg, sondern auch die Anwohner zwischen den Wohngebieten Pallien, Trier West und Euren verstärkt mit in die Planung einbezogen werden. Hauptsächlich hiervon betroffen sind Familien mit Kindern, die sich - als das Neugebiet Euren neu erschlossen wurde - für ein Reihenhaus in ruhiger Wohnlage entschieden haben. Zumindest hatte es vor mehr als 10 Jahren noch diesen Anschein.

Da der Zugverkehr ab dem Jahr 2025 deutlich zunehmen wird, sollte zumindest eine Schallmauer als Lärmpegel und als Sicherheitsmaßnahme für die Anwohner geplant werden. Die Sicherheit unserer Kinder sollte doch ernst genommen werden. Dadurch könnten im Vorfeld gesundheitliche Risiken minimiert werden, was auch die Gesundheitsausgaben der Stadt Trier langfristig vermindern würde. Zudem ist es erwiesen, dass die Eigentümer für ihre Wohnanlagen bzw. Häuser dann beim Verkauf eine deutliche Wertminderung in Kauf nehmen müssen.

Meiner Meinung sollte in Kürze eine Bürgerinitiative gegründet werden, um gemeinsame Verbesserungsvorschläge für das Mobilitätskonzept 2025 zu erarbeiten. Das Beispiel Stuttgart 21 zeigt doch, wie wichtig es ist, den einzelnen Bürger mit einzubeziehen. Da sehr viele BürgerInnen von diesem Mobilitätskonzept betroffen sind, ist ein direkter Ansprechpartner in der Stadtverwaltung vorzusehen!

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Mit dem Mobilitätskonzept wird ja gerade eine umfassende und frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt, um eine Optimierung der Planungen und Anpassung an die Vorstellungen und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen.

Beginnend mit dem Bürgerforum und der öffentlichen Leitbilddiskussion über die Beteiligungs zum Radverkehrskonzept und den Bürgerhaushalt bis hin zu Informationen über die Presse und Internet inklusive der Veröffentlichung des Entwurfs der Kurzfassung des Mobilitätskonzepts in der Rathaus Zeitung, sowie der öffentlichen Informationsveranstaltung inklusive der Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen ist dem Wunsch nach Transparenz und Mitbestimmung der Öffentlichkeit in umfangreichem Maße Rechnung getragen worden.

Die Wahrheit sagen - Mobilitätskonzept

Nr. 4882 | von: Lisa Beth | 27.08.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Was mich ärgert ist, dass das Mobilitätskonzept nicht die Wahrheit sagt. Unter "Kernprojekte ÖPNV - Kurzfristige Maßnahmen" steht: Angebotsausweitungen Normalverkehr - bereits umgesetzt mit Fahrplan 2012.



Das stimmt nicht. Was stimmt: Das Angebot wurde mit dem Fahrplan 2012 verändert, für einige Bürger bringt das Verbesserungen, für andere Verschlechterungen. Ich konnte vorher mit der Linie 4 aus der Innenstadt kommend bis etwa 20 Uhr ins Gartenfeld fahren. Jetzt nur noch bis 18 Uhr - ist das nun eine Angebotsausweitung?

Mein Vorschlag daher: zur Abwechslung einfach mal die Wahrheit sagen! Das kostet nichts!

Hinweise der Redaktion:

Der Vorschlag wurde Trier (gesamt) zugeordnet.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Mit dem Fahrplan 2012 wurden deutliche Ausweitungen des ÖPNV-Angebotes vorgenommen (vergleiche Infos auf Homepage der Stadtwerke Trier). Die in der Stellungnahme geäußerte Kritik, es sei nur zu Umorganisationen gekommen, die die Einen begünstigen und Andere benachteiligen trifft in der Gesamtschau des kompletten Angebots keinesfalls zu.

Insgesamt wurde eine deutliche Angebotsausweitung im SWT-Netz vorgenommen. Was die angesprochene Linie 4 selbst angeht, so ist festzustellen, dass die Linie montags bis freitags entsprechend der tatsächlichen Nachfragesituation zwischen 19 und 0 Uhr stündlich als Anruf-Sammel-Taxi verkehrt.

Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage müssen Angebote, die absolut nicht wirtschaftlich sind, den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst werden. Die vorgenommenen Angebotsausweitungen an anderer Stelle müssen sich nun auch erst im Praxistest bewähren. Wenn auch hier die Nachfrage weit unter den Erwartungen zurückbleiben sollte, werden diese in Zukunft auch wieder entsprechend modifiziert werden müssen.

Kreisverkehr Trimmelter Hof / Heinemannstraße schaffen

Nr. 5117 | von: dieterseeler | 12.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Ein Kreisverkehr an der Einmündung Trimmelter Hof / Heinemannstraße würde den Verkehr sehr viel flüssiger und ungefährlicher machen.



Das ist eine international unbestrittene Wirkung.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Der Vorschlag betrifft nicht im engeren Sinne den Handlungsrahmen des Mobilitätskonzepts. Am Knotenpunkt Gustav-Heinemann-Straße / Am Trimmelter Hof ist die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes angedacht. Ob und wann es zu einer Realisierung kommt, ist derzeit ungewiss.

Biewertalbrücke A64

Nr. 4956 | von: jenger | 01.09.2012
| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |
Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Der 3 bzw. 4 spurige Ausbau der B52/A64 hat enorme Entlastungen gebracht und vermeidet mittlerweile die allmorgendlichen und allabendlichen Staus. Und dies ohne Meulewaldautobahn bzw. Nordumfahrung.

Sofern sich der Stadtrat für weitere Mittel aus dem Fernstraßenbau einsetzt, sollte lediglich der 2te Zug der Biewertalbrücke gebaut werden. Das wäre überschaubarer Nutzen zu überschaubaren Kosten.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Der Ausbau der Biewertalbrücke ist ein Ziel des Mobilitätskonzepts. Es handelt sich um eine Bundesmaßnahme im Rahmen der Ausbauplanung der Nordumfahrung Triers.

Da die Maßnahme nur im sogenannten „weiteren Bedarf“ eingestuft ist, wurde nach unserem Kenntnisstand seitens des Landes ein vorzeitiger Beginn beantragt.

Städtisches Car Sharing Unternehmen

Nr. 5189 | von: marco77 | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Einnahme |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Aufbau eines städtischen Car Sharing Unternehmens an den Knotenpunkten in Trier.

Die Fahrzeuge könnten außerdem mit Werbung versehen werden, was zusätzliche Einnahmen sorgen würde.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Wertung:



Durchschnitt: 0,29
(78 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Der derzeitige finanzielle Handlungsspielraum der Stadt lässt es nicht zu, ein eigenes Car-Sharing-Unternehmen aufzubauen. Die Stadt kann lediglich unterstützend im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Rahmenbedingungen schaffen, jedoch nicht unternehmerische Risiken in diesem Bereich tragen. Die Förderung und der Ausbau von Car-Sharing ist im Mobilitätskonzept enthalten.

Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt Biewer

Nr. 4953 | von: biewerhateineum... | 01.09.2012
| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |
Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die bisher durchgeführten Baumaßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Biewerer Straße greifen kaum. Es läuft noch sehr viel Berufsverkehr durch Biewer, obwohl die Zufahrt zur Bundesstraße B53 über Hafenstraße und Mäusheckerweg bequem möglich ist. Außerdem wird, besonders in verkehrsruhigeren Zeiten, teilweise sehr schnell gefahren.



Ich schlage daher vor, wie es in anderen Stadtteilen schon seit Längerem umgesetzt ist, die Biewerer Straße ab Einmündung Litzelholz durchgehend bis zu Einmündung Achterweg als Tempo-30-Zone auszuschildern. Sämtliche Nebenstraßen sind bereits mit Tempo 30 ausgeschildert und können in diese Zone einbezogen werden.

Zur Bremsung der Fahrzeuge, besonders aus Richtung Ehrang, sollen Beton-Pflanzringe in größeren Abständen wechselseitig auf der kompletten Länge der Biewerer Straße aufgestellt werden. Momentan ist die Ortsdurchfahrt von Ehrang her komplett ungebremst und wird teilweise zur Rennstrecke. Bei geschickter Aufstellung der Ringe gehen praktisch keine Parkplätze verloren. Der Kostenaufwand ist gering, die Wirkung groß.

Ich bin mir auch sicher, dass einige Anwohner eine Pflege-Patenschaft für einen solchen Pflanzring übernehmen. Die Lärmbelastung könnte so weiter reduziert und der Wohnwert gesteigert werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die weitere Verkehrsberuhigung der ehemaligen Ortsdurchfahrt Biewer ist Ziel des Mobilitätskonzepts.

Die Überwachung des fließenden Verkehrs liegt aktuell im Zuständigkeitsbereich der Polizei und nicht bei der Stadt. Sobald die Geschwindigkeitsüberwachung in städtische Hand übergehen sollte, kann eine Kontrolle im Rahmen der Möglichkeiten erfolgen.

Kreisverkehre als Alternative zu Ampeln stärker berücksichtigen

Nr. 5247 | von: Mobilität | 20.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Das Mobilitätskonzept sieht vor, dass im Kreuzungsverkehr in Trier die Signalanlagen weiter ausgebaut werden sollen. An keiner Stelle, wenn verfügbarer, nutzbarer Raum vorhanden, der Verkehrsstrom und die Umweltbelastung hoch sind, wurde alternativ zur Signalanlageneinrichtung die erheblich weniger belastende, kostengünstigere, optisch gefälligere und verkehrsberuhigendere Variante Kreisverkehr untersucht und dargestellt? Der Kreisverkehr wird in dem Konzept schlichtweg negiert! Aussagen, die in Diskussionen von wem auch immer gemacht werden, zählen nicht, da sie nicht Bestandteil des gebilligten Konzepts sind.

Kreisanlagen, zur Pflege den Gärtnereien zur Betriebsdarstellung und Eigenwerbung anvertraut, verschönern nicht nur das Stadtbild, sondern entlasten auch die Stadt von zusätzlichen Nutzungskosten. Anleihen und Erfahrungen könnten schnell gewonnen werden, wenn man den Blick über den Zaun wagen würde.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Zu den Kreisverkehren ist grundsätzlich festzustellen, dass diese eine mögliche Knotenpunktsform darstellen, die bei der Neu- oder Umgestaltung von Knotenpunkten stets mit geprüft wird. Allerdings sind in der Innenstadt häufig nicht ausreichende Flächen hierfür vorhanden oder es sprechen andere Belange dagegen, wie zum Beispiel ungleichmäßige Verkehrsverteilung, ÖPNV-Beschleunigung, Querungsbedarf von Fußgängern, Radverkehrsführung, gestalterische Aspekte und so weiter.

Vor diesem Hintergrund ist aus fachlicher Sicht in vielen Fällen eine andere Knotenpunktsform vorzuziehen. In geeigneten Fällen wird aber auch ein Kreisverkehrsplatz umgesetzt (vergleiche zum Beispiel die Kohlenstraße).

Rechtsabbiegespur - Verkehrsfluß aus Straße Spitzmühl in Olewiger Straße verbessern

Nr. 5135 | von: mikymausolus | 12.09.2012
| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |
Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Verbesserung des Verkehrsflusses aus der Straße Spitzmühl in die Olewiger Strasse: Könnte man nicht die rechte Spur nur als "Rechtsabbieger-Spur" gestalten. Die Ampel ist oft recht kurz geschaltet und es kommt deshalb häufig zum Rückstau bis hinauf in die Metzger-Allee. Dies ist auch ein Hindernis für die Busse.

M. E. würde es zu einer "Entstauung" beitragen, wenn auf der rechten Spur auch nur Fahrzeuge warten, die nach rechts abbiegen wollen. Eine Spur für geradeaus gibt es ja schon.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Hierzu müsste eine genauere Verkehrsuntersuchung der einzelnen Fahrbeziehungen in diesem Knotenpunkt erfolgen. Der Hinweis wird an das Tiefbauamt weitergeleitet.

Wertung:



Durchschnitt: 0,24
(68 Bewertungen)

Stauvermeidung in Pallien

Nr. 5187 | von: moselrunner | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Durch den Rückstau der nicht verkehrsabhängigen Ampelschaltung in Pallien (Buschmann) besonders in Fahrtrichtung Trier-West, kann aufgrund der Engstelle unter der Kaiser-Wilhelm-Brücke der Verkehr in Richtung Kaiser-Wilhelm-Brücke/Bitburger nicht fließen.

Die Engstelle könnte beseitigt werden, wenn der nicht genutzte Fußgängerweg etwa 5 Meter (direkt am Brückenpfeiler) entfernt würde. Für die Fußgänger entsteht keine Beeinträchtigung oder Gefährdung, da diese sowieso "hinter" dem Pfeiler durchgehen. Durch diese Maßnahme wird ein entsprechender Rückstau massiv reduziert.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

In diesem Bereich bestehen verschiedene Nutzungsansprüche sowie Planungsziele, die alle miteinander abgestimmt und Prioritäten gesetzt werden müssen. So bestehen neben dem Ziel der Verflüssigung des Verkehrs auch Zielformulierungen in den Bereichen Verkehrsberuhigung, Rad- und Fußverkehrsförderung sowie zum Bau eines Regionalbahnhaltepunkte, für die auch auf die vorhandenen Flächen zugegriffen werden muss.

Die Optimierung und Koordinierung der Ampeln ist im Mobilitätskonzept als Maßnahme des Verkehrsmanagements enthalten. Die Anregung wird dem hierfür zuständigen Tiefbauamt weitergeleitet.

Ampelanlage B53 auf Höhe der Brücke B52 optimieren

Nr. 5166 | von: hjbu | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Wer von der Bundesstraße B53 aus Richtung Schweich kommt, trifft zu Stoßzeiten auf eine lange Fahrzeugschlange an der Ampel kurz vor der Brücke der B52. Der Grund: die 2. Ampel direkt unter der Brücke (Kreuzung B52 - Servaisstraße/K13) ist so schlecht abgestimmt, dass sie ständig von den Fahrzeugen blockiert wird, die von der B53 herunter auf die B52 einbiegen.

Das hat zur Folge, dass teilweise nur ganz wenige Fahrzeuge, die auf der B52 aus Richtung Schweich kommen, die erste Ampel passieren können. Daraus resultiert zu Stoßzeiten ein Stau von mehreren 100 Metern mit Wartezeiten vor der Ampel bis zu 10 bis 15 Minuten.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die genannte Ampelanlage war bereits wiederholt Gegenstand von Umbau- und Optimierungsmaßnahmen und reagiert unserer Kenntnis nach unmittelbar auf das tatsächliche aktuelle Verkehrsaufkommen.

Sie liegt allerdings außerhalb der Baulast der Stadt Trier. Die Anregung wird an den zuständigen Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) weitergeleitet.



Dem Lärmschutz verpflichtet

Nr. 4802 | von: Hendrik | 23.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Der Stadtrat möge beschließen, dass er sich gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern für den Schutz vor und die Reduzierung von verkehrsbedingten Lärm einsetzt und dass er sich gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern verpflichtet, diejenigen Institutionen und Organisationen (z.B. Bund, Länder, DB), die für die Reduzierung und den Schutz vor Lärm zuständig sind, beharrlich auffordert, Lärmschutz- und Lärmreduzierungsmaßnahmen zu ergreifen. Hierüber sollte regelmäßig Bericht erstattet werden.

Wertung:



Durchschnitt: 0,21
(115 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Im Mobilitätskonzept sind die Zielsetzungen des städtischen Lärmaktionsplanes integriert. Mit der Beschlussfassung zum Mobilitätskonzept werden diese Ziele durch den Stadtrat bekräftigt. Von Seiten der Bahn sind in den vergangenen Jahren gerade erst für den gesamten Trierer Raum freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt worden. Im Übrigen richten sich die Lärmschutzmaßnahmen auf allen Ebenen nach den einschlägigen rechtlichen Vorschriften.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Parkflächen am Kloster Olewig

Nr. 4834 | von: kleeburger | 24.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Einnahme |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Flächen des Klosters könnten bewirtschaftet werden. Bereits vor 2 Jahren wurde dieser Vorschlag gemacht. Die Antwort hierauf war, dass sich der Aufwand hierfür nicht mehr lohne, da das Kloster(gelände) "kurzfristig" veräußert werde.

Leider ist dies bis heute nicht geschehen - bewirtschaftet wird das Gelände aber immer noch nicht...

Hinweise der Redaktion:

Der Vorschlag wurde dem Stadtteil Olewig zugeordnet

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Der Vorschlag wird an das zuständige Straßenverkehrsamt weitergeleitet.

Wertung:



Durchschnitt: 0,21
(97 Bewertungen)

Ortsbeiratsbudgets finanzieren E-Bike-Leihsystem

Nr. 5000 | von: berlin2012 | 05.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Zur Entlastung der Stadt von Autoverkehr könnten die Ortsbeiratsbudgets zur (Mit-)Finanzierung eines flächendeckenden E-Bike-Leihsystems in Trier und den Stadtteilen genutzt werden. Leih- und Bezahlstationen in allen Stadtteilen, Reservierung, Buchung und Verfügbarkeitsprüfung online.



Vielleicht ließe sich der eine oder andere Trierer Fahrrad-Einzelhändler als Sponsor finden. Nicht nur die Bewohner in den Höhenstadtteilen, auch Bürger, die oft im Stau Richtung Quint oder Zewen stehen, hätten so eine schnelle und saubere Alternative.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Verfügung über die Ortsbeiratsbudgets liegt bei den Ortsbeiräten. Die Idee wird an die Ortsbeiräte weitergeleitet. Der grundsätzliche Aufbau eines Leihfahrradsystems ist Bestandteil des Mobilitätskonzepts.

Ampelschaltung / Vorfahrt Hafenstraße und Mäusheckerweg ändern, Blitzer bei Schule Mäusheckerweg

Nr. 4954 | von: biewerhateineum... | 01.09.2012
| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Investition zum Sparen |
Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Seit Eröffnung der Umgehungsstraße rollt immer noch sehr viel Berufsverkehr durch Biewer. Die momentane Sperrung der Pfeiffersbrücke bringt noch zusätzlichen Verkehr mit sich.



Ich schlage vor, die Vorfahrt an den Kreuzungen Hafenstraße/ Ehranger Straße sowie Mäusheckerweg jeweils von Ehrang aus kommend in Richtung Bundesstraße B53 zu ändern. An der Kreuzung Hafenstraße ist die Ampel dann aus meiner Sicht nicht mehr nötig. Dadurch würden die Unterhaltskosten der Ampel eingespart.

Am Mäusheckerweg kann mit entsprechender Ampelschaltung der Verkehrsfluss am Tage zur B53 geleitet werden, abends gilt die abknickende Vorfahrt. Entlang der Schule gilt Tempo 30, d.h. die Schüler sollten nicht mehr gefährdet sein als jetzt auch. Durch Installation eines festen Blitzers würde der Schulweg noch sicherer und die Stadt könnte sogar noch Geld verdienen.

Hinweise der Redaktion:

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 30. August 2012 die Verwaltung beauftragt, ein auf Trier zugeschnittenes Konzept für die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung zu entwickeln. Damit wird eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung des Vorschlages geschaffen

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Der Hinweis bezüglich der Ampelschaltungen und Vorfahrtregelungen wird an die zuständigen Ämter weitergeleitet (Tiefbauamt / Straßenverkehrsbehörde).

Die Überwachung des fließenden Verkehrs liegt (noch) nicht in der Zuständigkeit der Stadt.

Linksabbiegerspur Hohenzollernstraße / Moselufer

Nr. 5022 | von: Liberty | 07.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Der Verkehrsfluss aus der Hohenzollernstraße ans Moselufer könnte durch einfache Maßnahmen deutlich verbessert werden und damit sowohl Anwohner vor vermeidbarem Lärm schützen als auch die Umwelt durch weniger CO₂-Ausstoss aufgrund wartender Fahrzeuge.



Die nicht markierte Spur (die aber de facto die Linksabbiegespur ist, da sie als einzige eine Ampel hat) ist sehr breit und offensichtlich ist vielen Autofahrern nicht bewusst, dass sie sich (äußerst) links einordnen sollten, um links abzubiegen. Da dies viele nicht tun, kann auch der Rechtsabbiegeverkehr in Richtung Feuerwehr trotz Einfädelspur nicht am wartenden Verkehr vorbeifahren und verursacht damit einen vermeidbaren Rückstau.

Mir ist bewusst, dass auf der rechten Seite auch ein Radweg ist, aber mein Vorschlag bezieht sich nur auf die letzten gut 10 Meter vor der Kreuzung. Wenn dort entweder die Linksabbiegerspur schmaler markiert würde oder alternativ ein Verkehrszeichen zum Linkshalten animieren würde, so könnten trotz 2 bis 3 wartenden Linksabbiegern die Rechtsabbieger staufrei durchfahren.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Diese Maßnahme ist bereits seit mehreren Jahren umgesetzt (in Form eines markierten Radfahrstreifens, der die Autos nach links lenkt). Eine weitere Verschmälerung ist nicht möglich.

Lärmschutz für alle Bürger

Nr. 4807 | von: Frederick | 23.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Da der Verkehr in der Stadt kaum verringert werden kann und viele Umgehungsstraßen auf Eis liegen, sollte die Lautstärke der Autos, Motorräder und Roller kontrolliert werden. Es fahren eine Menge Fahrzeuge in Triers Straßen, die durch "Sportauspuff" und andere Manipulationen übermäßig laut sind. Die Stadt muss mehr kontrollieren und eventuell eine Verordnung erlassen, die keine Ausnahmen für bestimmte Auspuffanlagen oder Motorradmarken zulässt. So können ohne Baumaßnahmen zumindest die Spitzenwerte gesenkt werden.

Wertung:



Durchschnitt: 0,09
(119 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Der Vorschlag betrifft nicht im engeren Sinne den Handlungsrahmen des Mobilitätskonzepts.

Er wird zur Prüfung, in wie weit überhaupt ein städtischer Handlungsspielraum in diesem Bereich besteht, an die zuständigen Dienststellen weitergeleitet.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Pfeiffersbrücke in Ehrang für Rad- und Fußverkehr freigeben

Nr. 5252 | von: Mobilität | 20.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: kostenneutral | Stadtteil: Trier (gesamt)

|

Bürgervorschlag

Was tun Sie, dass die Schulkinder aus der Servaisstraße sicher im Winter zur Schule kommen, wenn es morgens dunkel ist. Der Radweg hat ja keine Beleuchtung.

Für Fußgänger und Radfahrer könnte die Brücke ja wohl frei sein, sonst könnte die Brücke ja ihr Eigengewicht nicht mehr tragen. Deswegen sollte die Pfeiffersbrücke für den Rad- und Fußverkehr freigeben werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Zitat aus dem Ergebnis der Bauwerksprüfung (04.06.2012): "Der Rückbau des Überbaus hat innerhalb von 12 Monaten zu erfolgen, da die Standsicherheit des Überbaus samt Mittelstütze unter Eigengewichtslasten bei längerer Standzeit nicht gewährleistet ist. Innerhalb dieser 12 Monate ist das Bauwerk monatlich in Augenschein zu nehmen. [...] evtl. ist ein Rückbau schon vor Ablauf der o.a. 12 Monate erforderlich. Die Brücke wird auch für Fußgänger- und Radverkehr gesperrt, da in direkter Nachbarschaft die Bahnstrecke durch einen Radweg unterführt wird und somit sehr geringe Umleitungswege für Radfahrer und Fußgänger entstehen."

Anwohnerparkausweise notfalls einziehen

Nr. 4989 | von: ms | 04.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Einnahme |

Stadtteil: Trier (gesamt)

Bürgervorschlag

In vielen Ecken der Stadt parken jeden Tag Fahrzeuge illegal in Feuerwehreinfahrten, auf Bushaltestellen, Fußwegen, vor angesengten Bordsteinkanten und so weiter.

Die Fahrzeuglenker verfügen oft sogar über Anwohnerparkausweise für jene Stadtbereiche, aber natürlich nicht über eine Lizenz zum Ausbremsen und Blockieren ihrer Umwelt.

Die Stadt Trier soll alsbald Anwohnerparkausweis-Inhabern damit drohen, den Anwohnerparkausweis für ihr Auto zu entziehen. Wer besondere Rechte zugewiesen bekommt, muss sich zumindest auch an die Verkehrsregeln halten.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Dieser Hinweis betrifft nicht unmittelbar das Handlungsfeld des Mobilitätskonzepts.

Die Zuständigkeit für die Bewohnerparkausweise liegt beim Straßenverkehrsamt. Die Anregung wird der zuständigen Dienststelle weitergeleitet.

Wertung:



Durchschnitt: 0,07
(81 Bewertungen)

Karl-Marx-Straße und Feldstraße verkehrsberuhigen

Nr. 5248 | von: Mobilität | 20.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Es ist nicht nahvollziehbar, warum die Unterteilung in verkehrsberuhigte Bereiche im allen Stadtbereichen AUßER im Westen der Stadt konsequent verfolgt wird: Sowohl die Karl-Marx-Straße als auch die Feldstraße sollten hierzu gehören.

Viele Fußgänger, Radfahrer und Touristen benutzen die Karl-Marx-Straße da sie vom Karl-Marx Haus zu der Römerbrücke führt, häufig fahren deshalb Fahrradfahrer gegen die Einbahnstraßerichtung und die Autofahrer weichen den Fahrradfahrern auf die Bürgersteige aus, was bei der Unübersichtlichkeit und Enge der Fußgängerwege gefährlich ist.

Auch ist die Fahrradwegführung in Richtung 'Niemandsparkplatz' vor dem Rathaus nicht für Touristen noch Einheimische nachvollziehbar. Dort kreuzen sich unübersichtlich Straßen, Fußgängerwege und für nicht-ortskundige ist die Wegführung ein Rätsel, da nicht ersichtlich ist, dass es ins Stadtzentrum geht.

Ebenso eng und stark befahren ist der Feldweg, da viele Schulkinder und Berufsschüler diesen Weg gehen und die Bürgersteige viel zu schmal sind, die Straßen zu eng für Autos und Fahrradfahrer gemeinsam.

Eine verkehrsberuhigter Bereich (und nicht Tempo 30, denn das funktioniert nicht - siehe Neustraße) ist hier notwendig. Eigentlich müsste sogar die Karl-Marx Straße ausschließlich als Fuß- und Fahrradweg genutzt werden: man könnte sie durch Straßencafés (siehe Neustraße), einen Entdeckungsparcour (hier gibt es historisch sehr interessante Gebäude und auch die Entstehungsgeschichte ist spannend) und Ereignisse interessant gestalten - nur sie führt wirklich zur Innenstadt.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Im gesamten Bereich innerhalb des Alleenrings besteht mit Ausnahme weniger Hauptverkehrsachsen das grundsätzliche Ziel einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung oder Tempo-30-Beschränkung. Zudem besteht der Prüfauftrag an die Verwaltung, die Geschwindigkeitsüberwachung in städtische Zuständigkeit zu überführen.

Zur Radverkehrsführung über den Rathaus-Parkplatz gibt es keine Alternative. Die Karl-Marx-Straße ist wesentlich zu schmal, als dass bei dem dort vorhandenen Verkehrsaufkommen (inklusive Linienbusverkehr) sowie den von den anliegenden Geschäften benötigten Kurzzeitparkplätzen hier eine Radführung gegen die Einbahnrichtung möglich wäre. Eine Optimierung der Führung des Radweges über den Rathausparkplatz ist vorgesehen.

Aufgrund der Enge der Feldstraße ist diese in einem Teilbereich als Einbahnstraße ausgewiesen. Dies muss auch auf jeden Fall so bleiben, um hier die unterschiedlichen Nutzungsansprüche einigermaßen sinnvoll und problemlos gewährleisten zu können. Entgegenstehende Interessen, die häufig an die Verwaltung herangetragen werden, wie die Öffnung der Feldstraße in beide Richtungen für den MIV, werden daher regelmäßig abgelehnt.

Zum Beispiel Neustraße ist festzustellen, dass hier seit vielen Jahren ein Verkehrsberuhigter Bereich existiert. Die vom Verfasser angeführten Mängel sind also nicht auf eine etwaige Tempo-30-Regelung zurückzuführen, sondern treten auch bei der von ihr propagierten Verkehrsberuhigung auf.

Bustarife: Innerstädtisch senken, außerstädtisch erhöhen

Nr. 4858 | von: Rita Schmetterling | 25.08.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die innerstädtischen Bustarife könnten hoffentlich vergünstigt werden, während die außerstädtischen verteuert werden sollten.



Damit würde es sich für mehr Autofahrer lohnen, in den ÖPNV, in Busse und Bahnen, umzusteigen oder eventuell gefahrloser mit dem Fahrrad zu fahren.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Diese Anregung betrifft nur begrenzt den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes. Tarifgestaltung sowie die Angebotsstruktur von Zeitkarten obliegen dem Verkehrsverbund. Eine entsprechende Zielformulierung ist im Mobilitätskonzept enthalten (Ö18).

Hinweis zu allen Anregungen in Bezug auf die Tarifgestaltung: Der ÖPNV in Trier wird von den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke sowie weiteren Verkehrsunternehmen im Rahmen des Verkehrsverbundes Region Trier betrieben. Der Vorschlag wird an den Verkehrsverbund Region Trier (VRT) weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflussnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen der Stadtwerke Trier ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Fahrradlift zum Petrisberg/Uni

Nr. 4789 | von: teggi | 23.08.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt)

Bürgervorschlag

Da der Petrisbergaufstieg wohl in naher Zukunft nicht realisiert wird und das Mobilitätskonzept 2025 einen verstärkten Fokus auf den Radverkehr legt, schlage ich vor, einen Fahrradlift vom Hauptbahnhof auf den Petrisberg zu installieren.



Vorteil:

Mehr Menschen, die von den Höhenstadtteilen in die Talstadt und umgekehrt pendeln, werden auf das Fahrrad umsteigen.

Individualfahrten im Auto werden reduziert und somit die sowieso schon überlasteten Zufahrtsstraßen (Aveler/Olewiger) entlastet.

Kostenintensiver Ausbau der Zufahrtsstraßen und der Busverbindungen wird vermieden.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Im Rahmen der Untersuchungen zum Petrisbergaufstieg wurde auch der Bau einer Seilbahn vom Hauptbahnhof zum Petrisberg untersucht und aufgrund eines gutachterlich festgestellten zu ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses per Beschluss vom Stadtrat verworfen.

Umweltzone für Autos

Nr. 4823 | von: Jonas aus Kürenz | 24.08.2012
| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Einnahme |
Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Seit längerer Zeit stockt der Ausbau bzw. Neubau von Umgehungsstraßen in Trier. Insbesondere die hohen Kosten für Straßenbau sind hier das Problem. In anderen Städten (z.B. Hannover) gibt es die vieldiskutierten "Umweltzonen", welche bisher insbesondere die Konzentration an Feinstaub in den Innenstädten senken sollten. Meines Wissens nach hat dies geklappt.



Hier könnte man ansetzen und eine Gebühr für besonders emissionsreiche Fahrzeuge in Trier verlangen. Also kein Verbot emissionsreicher Fahrzeuge in der Innenstadt, sondern eine Abgabe für die Verschmutzung die diese fabrizieren. Die Einnahmen könnten für eine Senkung der Preise des ÖPNV verwendet werden, oder eben für den Ausbau der oben angesprochenen Umgehungsstraßen (wobei diese SO teuer sind, dass dies wohl nur ein Tropfen auf den heißen Stein wäre).

Ein positiver Nebeneffekt dieser Abgabe wäre, dass ein Anreiz für Inhaber solcher Fahrzeuge gesetzt würde, den Fuhrpark umweltschonender (und damit auch gesundheitschonender für alle!) zu gestalten. Und viele Autofahrer würden versuchen der Abgabe aus dem Weg zu gehen und damit die Innenstadt meiden!

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

In Trier liegen die gemessenen Luftschadstoffkonzentrationen unterhalb der gesetzlich festgelegten Werte, ab denen eine Umweltzone eingeführt werden kann.

Saubere Busse

Nr. 5003 | von: Lisa Beth | 05.09.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt)

Bürgervorschlag

Wie kann man das Image des öffentlichen Personennahverkehrs verbessern? Bitte die Busse öfter reinigen!



Damit meine ich nicht den Boden, sondern die Sitzpolster. Wenn man oft fährt, kann man da so einiges sehen! Einige Busse sind wirklich in Ordnung, aber leider nicht alle.

Hinweise der Redaktion:

Der Linienbusverkehr wird von den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke betrieben. Der Vorschlag wird nach Abschluß der Onlinephase an die Stadtwerke weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflußnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen der Stadtwerke Trier ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Diese Anregung betrifft nicht unmittelbar den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes. Der Hinweis zur Reinigung der Busse wird an die Stadtwerke Trier (SWT) weitergeleitet.

Direkte Buslinie von Trierer Höhenstadtteilen nach Luxembourg

Nr. 5250 | von: Mobilität | 20.09.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Als Anwohner von Trier-Tarforst (BU11) und sogenannter Grenzgänger möchte ich folgenden ergänzenden Vorschlag zum Mobilitätskonzept machen:



Die Busverbindungen nach Luxembourg (vor allem Kirchberg) sind für die Anwohner der Trierer Höhenstadtteile aus mehreren Gründen unattraktiv. Die Busse starten im Innenstadtbereich bzw. Messe. Das heißt für einen Anwohner aus den Höhenstadtteilen, dass er entweder mit dem Auto runter in die Stadt muss, wo es kaum bezahlbare Parkmöglichkeiten gibt; oder er muss einen Stadtbus nach unten nehmen, was aber den Weg zur Arbeit um ein Vielfaches zeitmäßig verlängert und daher für niemanden, den ich kenne, eine Alternative ist.

Daher schlage ich vor, die Trierer Höhenstadtteile direkt mit einer Buslinie mit Luxembourg zu verbinden, und zwar ohne zahlreiche Stopps im Innenstadtbereich. Dies hätte meiner Meinung nach mehrere Vorteile:

1. Entlastung der Straßen im AvelerTal und Olewig
2. Entlastung des Verkehrs in der Innenstadt
3. Erhöhung der Attraktivität der Neubaugebiete
4. Auch Anbindung Petrisberg denkbar
5. Mit entsprechenden Pendlerparkplätzen könnten auch Pendler aus Pluwig und Umgebung zusteigen

Wenn man bedenkt, wie viele Grenzgänger bereits heute in den Höhenstadtteilen wie Tarforst, Irsch, Filsch leben (vor nahezu jedem zweiten Haus steht ein Firmenwagen mit Luxemburger Kennzeichen), dann könnte man hier wirklich vergleichsweise einfach einen riesen Effekt erreichen!

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Idee wird verwaltungsseitig begrüßt. Ansätze in diese Richtung sind im Mobilitätskonzept bereits enthalten, indem eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Höhenstadtteile sowie eine Verbesserung der ÖPNV-Verknüpfung mit dem Umland (und über die SPNV-Westtrasse auch explizit nach Luxembourg) sowie auch ein Ausbau des P&R-Angebotes vorgesehen ist.

Auch wurde seitens der Stadt Trier bereits der Prüfauftrag an den Verkehrsverbund Region Trier (VRT) übermittelt, die tariflichen Möglichkeiten für Lux-Pendler im Stadtbusverkehrs nach Möglichkeit zu optimieren.

All diese Ansätze zusammen führen konsequenterweise zu dem in diesem Stellungnahme formulierten Vorschlag. Von daher sollte er entsprechend in den Bericht aufgenommen werden.

Bezüglich der Umsetzung ist allerdings zu bedenken, dass weder Stadt noch VRT einen direkten Einfluss auf die privatwirtschaftlich verkehrenden bzw. vom Luxemburger Staat bezuschussten Grenzverkehre haben. Zudem sind auch die Themen Tarifintegration und Konkurrenzsituation zu SWT-Angeboten zu klären. Die Prüfung des Vorschlags mit den entsprechenden luxemburgischen und den betroffenen deutschen Stellen zusammen sollte aber auf jeden Fall erfolgen.

Energie- und Lärminderung: Müllabfuhr außerhalb der Hauptverkehrszeiten

Nr. 5013 | von: Euren | 07.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Stau und damit verbunden Lärmbelästigung Abgase sowie Energie- und Zeitverlust lassen sich minimieren, wenn nicht zu den Hauptverkehrszeiten 7:00 - 8:30 die Straßenreinigung, Müllabfuhr oder Wertstoffsammlung und so weiter durchgeführt würde.

Wertung:



Durchschnitt: -0,09
(87 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Diese Anregung betrifft nicht den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes. Sie wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Moselaufstieg realisieren

Nr. 5198 | von: thheinen | 14.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Stadtteil: Trier (gesamt)

Bürgervorschlag

Trier ist auf Grund der Tallage zum verkehrstechnischen Nadelöhr der gesamten Region geworden. Strassenverkehr aus der Region Saarburg/Konz ist momentan gezwungen durch Trier zu fahren, um auf die Autobahn zu kommen. Eine effektive Umfahrung von Trier ist momentan nicht möglich.

Deshalb sollte eine Wiederaufnahme und Forcierung der Planung zum Moselaufstieg stattfinden. Dieser würde eine Umfahrung von Trier ermöglichen und den Verkehr statt in die Innenstadt direkt auf die Autobahn leiten.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Wertung:



Durchschnitt: -0,12
(86 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Die Westumfahrung Triers ist als Ziel im Mobilitätskonzept enthalten. 2011 wurde vom Stadtrat ein Appell an die Landesregierung verabschiedet, sich für die Aufnahme des Moselaufstiegs in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen. Gemäß Koalitionsvertrag der Landesregierung wird derzeit die Notwendigkeit der Maßnahme geprüft.

Mobilitätskonzept an jeweils aktuelle Entwicklungen anpassen

Nr. 5245 | von: Mobilität | 20.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Aufgrund der schlechten Haushaltslage mit leeren Kassen, ist die Umsetzung des Mobilitätskonzepts nur nach Haushaltslage möglich. Das bedeutet, dass ein wie hier auf weite Sicht angelegtes Konzept periodisch und bei Änderung der Vorgaben und Annahmen, also Änderung der Parameter, überprüft und nachgesteuert werden muss, um keine kostenerzeugende Eigendynamik zu entwickeln. Da die Parameter eines Konzepts entwicklungs- und zeitabhängig sind, genießen sie keinen Bestandsschutz. Sie sind situations- und augenblicksabhängig.

Das Mobilitätskonzept darf daher nicht als Dogma angesehen werden, was erstellt, beschlossen und umzusetzen ist, sondern als Rahmen für eine zeitgemäße, funktionale, kostenorientierte Verkehrsentwicklung. Es bedarf somit immer wieder der Nachsteuerung und Feinjustierung.

Ein derartiger Hinweis der Parameterüberprüfung mit zielorientierter Bewertung fehlt dem Konzept. Konzepte, die sklavisch verwaltungstechnisch abgearbeitet werden, weil sie einmal erstellt und beschlossen wurden, dienen keiner zeitgerechten Stadtentwicklung, sondern der Fehlentwicklung und Geldverschwendung.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Eine Evaluierung und Nachsteuerung ist wichtig und auch vorgesehen. Entsprechende Ausführungen im Bericht werden ergänzt.

Wertung:



Durchschnitt: -0,18
(11 Bewertungen)

Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 Kilometern auf dem Alleenring

Nr. 4971 | von: Mobilität | 03.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Warum haben Sie keine 30 oder 40 Kilometer-Grenze als Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Innenstadt im Mobilitätskonzept berücksichtigt? Bitte wenigstens 40 Kilometer im Alleenring vorschreiben. Dies wäre ein wichtiges Signal an die Autofahrer (Anmerkung: Ich fahre auch einen PKW, neben dem Fahrrad).

Wertung:



Durchschnitt: -0,20
(122 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Gemäß aktueller Gesetzeslage ist es nicht möglich, generell Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auszuweisen. Entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkungen sind – neben Tempo-30-Zonen in Wohngebieten – nur im Einzelfall bei besonderen örtlichen Verhältnissen und Gefahrenlagen möglich. Die Beschränkung auf 40 km/h ist generell nicht zulässig.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Fahrbahn erneuern: Zum Pfahlweiler und Auf der Weismark

Nr. 5148 | von: Ray1010 | 12.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Meiner Meinung nach wäre es an der Zeit, im Rahmen der Erschließung des Konversionsgebietes Castelnau die Fahrbahndecken der Straßen Zum Pfahlweiler und Auf der Weismark (oberer Teil) zu erneuern.

Diese befinden sich in sehr schlechtem Zustand.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Diese Maßnahme ist bereits vorgesehen und für den Doppelhaushalt 2013/14 angemeldet.

Wertung:



Durchschnitt: -0,21
(66 Bewertungen)

Wegfall Fußgängerampel am Moselstadion

Nr. 4824 | von: beste123 | 24.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Sparidee |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

An der Kreuzung Zurmaiener Straße/ Zeughausstraße befindet sich eine Verkehrsampel. Aus Richtung Verteilerkreis kommend befindet sich knapp 50 Meter davor noch eine separate Fußgängerampel. Diese ist meiner Meinung nach überflüssig.

Während der Baumaßnahmen in diesem Bereich war die Ampel sowieso schon für einen längeren Zeitraum abgeschaltet. Durch den Wegfall würde man zumindest die Betriebskosten und eventuell Instandhaltungskosten einsparen.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Ziel des Mobilitätskonzepts ist eine umfassende Förderung des Umweltverbundes, insbesondere auch der Fußgänger. Zu Fußgehende sind sehr umwegempfindlich. Entsprechend sollen auch solche Ampeln, an denen derzeit kein direktes Queren für Fußgänger möglich ist, nach Möglichkeit entsprechend umgerüstet werden.

Der hier formulierte Vorschlag zielt genau in die entgegen gesetzte Richtung. Er wäre eine massive Verschlechterung der Bedingungen für zu Fuß gehende und daher nicht mit dem Mobilitätskonzept vereinbar. Im Übrigen wird diese Fußgängerquerung aufgrund der Ziele Nordbad und Exhaus sehr stark frequentiert.

Gerade während der in der Stellungnahme angesprochenen Phase, in der diese Ampel ausgeschaltet war, haben zahlreiche Fußgänger immer wieder versucht, dort trotz Absperreinrichtungen den fließenden Verkehr zu kreuzen. Im Zuge des auch im Mobilitätskonzept vorgesehenen Ausbaus der Zurmaiener Straße wird auch dieser Knotenpunkt umgebaut werden. Hierbei wird aber mit Sicherheit wieder eine Fußgängerquerung in diesem Bereich realisiert werden.

Petrisberg und Höhenstadtteile über Umgehung Olewig verkehrlich anbinden

Nr. 4976 | von: Mobilität | 03.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Anbindung des Petrisberges und der rückwärtigen Höhenstadtteile an den innerstädtischen Verkehr und vor allem den südlichen Verkehrsstrom der Stadt bedarf einer baldigen Lösung. Die höchste ökologische Entlastung und gleichzeitig ökonomisch günstigste Lösung liegt in der Verbindung des Petrisberges mit der Umgehung Olewig über das Brettenbachtal.

Hier ist lediglich ein Anschluss von 700 Meter zwischen der bereits bestehenden Straße im Brettenbach und den Tennisplätzen am Petrisberg zu schaffen.

Der alternativ bestehende Zugang zum Petrisberg über die Sickinger Straße kann der Verkehrsbelastung auch nicht durch aufwendige Ausbaumaßnahmen angepasst werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Der Hauptengpass bei der Anbindung der Höhenstadtteile an die Kernstadt durch das Olewiger Tal besteht im Bereich zwischen Einmündung Sickinger Straße und Kaiserthermenkreisel. Hierfür würde die vorgeschlagene Maßnahme keine Verbesserung bringen. Sie hätte voraussichtlich nur verkehrliche Vorteile für eine sehr kleine Nutzergruppe (Anwohner der östlichen Bereiche des Petrisberges), wobei die unmittelbaren Anwohner der Robert-Schuman-Allee und des Brettenbachtals hierdurch aufgrund zusätzlichen Durchgangsverkehrs Zusatzbelastungen hinnehmen müssten. Vor diesem Hintergrund erscheint der enorme Aufwand (Neubau einer Straße durch unbebautes, ökologisch wertvolles Gelände) nicht gerechtfertigt. Zudem gestaltet sich die obere Anbindung sehr schwierig (Topografie, vorhandene Bebauung bzw. Freizeitnutzungen).

Mit dem Mobilitätskonzept wird hingegen das Ziel verfolgt, die Verkehrsbelastungen auf allen drei Strecken zwischen Tal- und Höhenstadt zu reduzieren sowie die Engpässe im Bereich der vorhandenen Talstraßen zu reduzieren.

Nächtlicher Busverkehr auf Karl-Carstens-Straße leiser machen

Nr. 4948 | von: nicolae | 31.08.2012

| Thema: Verkehr, Bus, Bahn | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Für unsere Nerven wäre es positiv, die Stadtbusfahrer dazu anzuhalten, gerade in den Nachtstunden die Fahrgeschwindigkeit bei uns in der Karl-Carstens-Straße so zu senken, dass wir nicht bei jedem Abbremsen und Rückschaltung des Automatikgetriebes aus dem Bett fallen. Einige Busfahrer beherrschen die Kunst der rücksichtsvollen Fahrweise so, dass die Vorbeifahrt eines Busses kaum zu hören ist. Für mich scheint es es ein leichtes zu sein die anderen Busfahrer auf ihre Nerven aufreibende , rücksichtslose und material-verschleißende Fahrweise aufmerksam zumachen.

Ergo: kostenneutral wenn nicht sogar kostensenkend

PS: Die Stadtwerke Trier haben es leider nicht nötig auf, Anfragen irgendwelcher Art zu reagieren.

Hinweise der Redaktion:

Der Linienbusverkehr wird von den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke betrieben. Der Vorschlag wird nach Abschluß der Onlinephase an die Stadtwerke weitergeleitet. Die Möglichkeit der Einflußnahme durch die Stadt Trier auf Entscheidungen der Stadtwerke Trier ergeben sich nur über die Vertreter des Stadtrates in den jeweiligen Gremien.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Diese Anregung betrifft nicht den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes. Der Hinweis wird an die Stadtwerke Trier weitergeleitet.

Wertung:



Durchschnitt: -0,25
(84 Bewertungen)

Ruhenden Verkehr in ländlich geprägten Stadtteilen regeln - Anwohnerparken ausweiten

Nr. 5029 | von: riech | 07.09.2012
| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Einnahme |
Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Der ruhende Verkehr in den ländlich geprägten Stadtteilen regeln, bevor weiter über Neubaugebiete diskutiert wird, um auch in Zukunft die (leider nicht mehr bestehende) Ordnung und Sicherheit herzustellen.

Anwohnerparken ausweiten und verteuern, um weiterhin (leider nur über den Geldbeutel) den Bus und Bahn (ÖPNV) anzuregen.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Die angespannte Parkraumsituation ist der Stadtverwaltung bekannt. Es besteht grundsätzlich ein weitergehender Regelungsbedarf. Daher ist im Mobilitätskonzept die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und des Bewohnerparkens in den östlich, südlich und gegebenenfalls auch westlich an den Alleenring angrenzenden Stadtgebieten vorgeschlagen.

Die hier vorgebrachte Anregung sollte als weitere Stufe in den Bericht mit aufgenommen werden.

Verkehrsführung / Busspur Theodor-Heuss-Allee

Nr. 5004 | von: snitchathome | 05.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Vor einigen Jahren wurde die 3. Auto-Spur in der Theodor-Heuss-Allee vor der Sparkasse in eine Busspur umgewandelt. Diese Spur hat sich nach meiner Meinung nachteilig ausgewirkt für die Autofahrer. Für die Busfahrer bringt sie keinen Vorteil.



Deshalb schlage ich vor, die alte Verkehrsführung wieder herzustellen.

Es gibt eine Spur, die an der nächsten Ampel links abbiegt. Die rechts Spur ist für Rechts-Abbieger und Geradeaus-Fahrer. Auf der rechten Spur staut es sich wesentlich mehr zurück als früher, da beim Rechts-Abbiegen in die Paulin-Straße auch die Fußgängerampel gleichzeitig grün ist. Dementsprechend müssen auch die Gerade-Ausfahrer warten, wenn ein Rechts-Abbieger vor ihnen ist. Währenddessen ist die linke Spur komplett frei. Das hat zur Folge, dass viele Geradeaus-Fahrer die linke Spur nutzen und dann vor dem Mercure-Hotel quer über die Busspur fahren und sich dann auf die rechte Spur dazwischen schummeln.

Die Busspur nutzt an dieser Stelle meiner Meinung nach den Bussen nicht viel, weil die Spur so kurz ist. Die Busse müssen nach einem Stopp an der Sparkasse sich sowieso in den laufenden Verkehr einordnen um überhaupt auf die Busspur zu kommen.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Busspur in diesem Bereich dient der Busbevorrechtigung an der folgenden Ampel. Der Hinweis wird zur Überprüfung an das hierfür zuständige Tiefbauamt weitergeleitet.

Keine neuen Radwege, bevor die alten nicht saniert sind! Rennrad geeigneter Belag!

Nr. 4962 | von: Vordenker | 02.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: Sparidee | Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Stadt sollte die Moselradwege, Katharinenauer und in Olewig instandsetzen bevor sie neue baut.

Außerdem sollte der BELAG FÜR RENNÄDER GEEIGNET sein. Die Beläge sind derart schlecht mit teilweise Pflaster, da fährt man ja lieber auf der Straße und hat nicht diesen Rollwiderstand. Wer plant denn eigentlich den Belag? Außerdem ist ein Teerbelag kostengünstiger als Pflaster!

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

Das Mobilitätskonzept sieht die Schaffung eines zusammenhängenden Radroutennetzes im Trierer Stadtgebiet vor. Zur Umsetzung sind sowohl Sanierungs- als auch Neubaumaßnahmen notwendig. Im Bereich des Moselradweges werden kurzfristig Sanierungsarbeiten durchgeführt.

Die Nutzbarkeit neu angelegter Radverkehrsanlagen wie etwa entlang der Spitzmühle ist in jedem Fall auch für Rennräder gegeben und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik. Zudem werden Radwege in der Regel nur noch als „nicht-benutzungspflichtige Radwege“ angelegt, so dass es jedem Radfahrer frei steht, auch die parallel verlaufende Fahrbahn zu nutzen.

Bei den neuen Oberflächen handelt es sich um ungefasstes Betonsteinpflaster ohne merkliche Fugen, das auch mit schmalen Reifen gut befahrbar ist. Bei der Wahl des Oberflächenmaterials stand nicht der gestalterische Aspekt im Vordergrund. Im Gegensatz zu Asphalt bietet Pflasterbelag den Vorteil, nach Bauarbeiten flickenlos und vollständig eben wieder hergestellt werden zu können, was den Radfahrern wieder sehr entgegen kommt..

Brücke vom Verteilerkreis über die Mosel bis nach Biewer bauen

Nr. 4921 | von: Mobilität | 30.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Ich schlage vor, eine Brücke vom Verteilerkreis über die Mosel bis nach Biewer zu bauen. Das würde die Stadt vom Autoverkehr entlasten.



Wenn ich von Biewer komme und nach Trier Nord, Kürenz und so weiter möchte, muss ich extra einen Bogen (Umweg) über Pallien, Zurmaiener Straße und so weiter fahren. Wäre eine Brücke über der Mosel von Biewer in Richtung Verteilerkreis würde das den Verkehr entlasten und man ist schneller am Ziel.

Auch für viele Pendler und Berufstätige ist es besser, wenn sie nicht durch die ganze Stadt fahren müssen, um an ihr Ziel zu gelangen.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Maßnahme „Nordbrücke“ ist im Mobilitätskonzept bereits enthalten.

Das Straßennetzkonzept soll die höchste Priorität im Mobilitätskonzept erhalten

Nr. 5126 | von: Mobilität | 12.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Meiner Meinung nach wurde das für Trier so wichtige Straßennetzkonzept gegenüber den anderen Teilbereichen zu wenig priorisiert (nur mittelfristige bis langfristige Maßnahmen). Die hier skizzierten Punkte lösen meines Erachtens die Kernprobleme der Mobilität der Stadt und sollten daher auch an den Anfang gestellt werden. Sie sollten 1. Priorität haben.

Es sind wohl auch die kostenintensivsten Maßnahmen. Aber gerade deshalb werden sie wohl die nächsten 50 Jahre die Rahmenbedingungen der Stadtmobilität wesentlich beeinflussen. Deshalb sollten alle anderen Maßnahmen um das dann geschaffene neue Straßennetzkonzept herum als Ergänzung verstanden werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept



Verwaltungshinweis

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 Jahre dienen soll. Die Grundlage hierzu bildet das bereits im Jahr 2006 erarbeitete Leitbild sowie die Stadtratszielsetzung zur deutlichen Steigerung des sogenannten Umweltverbunds (Bus-, Bahn-, Rad-, und Fußverkehr). Dabei werden sämtliche Belange aller Verkehrsträger und Personengruppen in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt.

Ausfluss dieser Herangehensweise ist zum Beispiel, dass mit dem Projekt „neuer Tangentenring“ mehre Straßenbaumaßnahmen sehr hohe Priorität genießen, da sie neben dem Autoverkehr auch der Zielerreichung für die anderen Verkehrsträger dienen.

Justizstraße / Nikolaus-Koch-Platz - ursprünglichen Zustand wiederherstellen

Nr. 5149 | von: Ray1010 | 12.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Meiner Meinung nach wäre es nötig, in der Justizstraße die Businsel zu entfernen und die ursprüngliche Verkehrsführung (Zustand vor dem Bau der Trier Galerie) wiederherzustellen.

Somit wäre auch das Befahren der Justizstraße für PKW in beide Richtungen möglich.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Wertung:



Durchschnitt: -0,41
(73 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Die Verkehrsführung mit Unterbrechung des Fahrverkehrs in Richtung Norden dient der Entlastung des Zentrums von Durchgangsverkehr und hat sich bewährt. Eine Öffnung in beide Richtungen ist zudem gar nicht möglich, da an der Engstelle Dietrichstraße nicht genügend Fläche zur Verfügung steht. Vorrangiges Ziel ist hier die Beibehaltung der Busspuren in beide Richtungen sowie die Öffnung für den Radverkehr.

Zufahrt nach Mariahof ausbauen

Nr. 4795 | von: caro0101 | 23.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Investition zum Sparen |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Vor drei! Jahren hatte ich geschrieben: "Der Ausbauzustand der Berliner Allee/Oswald-von-Nell-Breuning-Allee ist seit Jahren katastrophal! Diese Straße MUSS umgehend umfassend neu gebaut werden." Dieses Jahr ist nun soweit. Nach einer von der Wählergruppe Lehmann (WGL) vorgeschlagenen Resolution gegen die erneute Verschiebung der Ausbaumaßnahme von Heiligkreuz nach Mariahof, die im Mai 2012 vom Ortsbeirat Mariahof einstimmig beschlossen wurde, sind nunmehr die Zuschussgelder von Seiten der Landesregierung zugesagt worden.

Bleibt zu hoffen, dass mit den Ausbaumaßnahmen umgehend begonnen wird. Was lange währt, wird endlich gut.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Ausbaumaßnahmen laufen bereits.

Wertung:



Durchschnitt: -0,45
(84 Bewertungen)

Maßnahmen zur Mobilität überwachen und dokumentieren

Nr. 5246 | von: Mobilität | 20.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Einnahme |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Außer bei der Luftreinhaltung wird in dem Mobilitätskonzept 2025 keinerlei Aussage zur Überwachung der Einhaltung der Maßnahmen nach

Inbetriebnahme gemacht. Bei der Überwachung ist nicht nur an Personal zu denken, sondern vor allem an technische Einrichtungen zur Erfassung bis hin zur Dokumentation. Was nicht überwacht wird und zwar ständig, zumindest aber unregelmäßig periodisch, kann nicht funktionieren.

Diese Aussage wird täglich dadurch bestätigt, dass Verkehrszeichen oder Lichtzeichenanlagen von vielen Verkehrsteilnehmern, einschließlich Linienbusfahrer, aber am krassesten von Radfahrern ungestraft ignoriert werden. Eine gezielte, zeitlich unregelmäßige Überwachung über die normale Geschäftszeit hinaus würde zudem den Haushalt entlasten.

In einem Mobilitätskonzept muss daher auch eine umfassende, klare Aussage zur Überwachung der Einhaltung der Regeln verankert sein. Wenn schon aufwendige Verkehrsleitsysteme in das Konzept einbezogen werden, warum wird dann keine Aussage über mögliche optronische, elektronische oder andere technische Überwachungsmaßnahmen, ergänzt durch Überwachung durch Ordnungspersonal getroffen? Dieser Mangel sollte umgehend behoben werden.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Eine regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung des Konzeptes ist vorgesehen. Entsprechende Aussagen werden im Bericht ergänzt.

Wertung:



Durchschnitt: -0,45
(11 Bewertungen)

Tempo 30 Zone ab Kaiserthermen

Nr. 5249 | von: Mobilität | 20.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Aus dem vorliegenden Mobilitätskonzept verstehe ich, dass gegebenenfalls an die Einrichtung einer nächtlichen Tempo 30 Zone ab der Ampelkreuzung "Gartenfeldstraße" gedacht wird.

Warum erst ab der Ampelkreuzung? Warum nicht bereits ab den Kaiserthermen? Die Anwohner würden es sicherlich sehr begrüßen.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde hier eine der höchsten Lärmbetroffenheiten in Trier ermittelt. Im Mobilitätskonzept sind zunächst nur diese Stellen enthalten, die den höchsten Handlungsbedarf aufweisen.

Wertung:



Durchschnitt: -0,45
(11 Bewertungen)

Hügel Kreisverkehr Kohlenstraße abtragen

Nr. 4815 | von: Treveris | 23.08.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Sparidee |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Der Hügel wurde zur Landesgartenschau 2004 errichtet. Er soll angeblich der Verkehrssicherheit dienen. Dies konnte bis dato nicht belegt werden.



Stattdessen ist sein Unterhalt mittlerweile so teuer, das die Pflege im Jahr 2011 komplett eingestellt wurde und an dieser Stadteinfahrt eine Unkrautwüste die Besucher empfängt. Selbst das Werbeschild der Landesgartenschau steht 7 Jahre nach deren Ende immer noch dort.

Vorschlag: Hügel abtragen, ebenen Mutterboden und Wiese drauf. Die ist mit einem Großmäher binnen 15 Minuten gemäht.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Diese Anregung betrifft nicht den Handlungsspielraum des städtischen Mobilitätskonzeptes. Sie wird an das Tiefbauamt weitergeleitet.

Liberalisierung der Parkraumüberwachung

Nr. 4990 | von: ms | 04.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Sparidee |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Die Stadt Trier soll die Parkraumüberwachung liberalisieren. Lokal zertifizierte privatwirtschaftliche Abschleppdienste sollen fahrlässig falsch geparkte Autos direkt nach einer Dokumentation und Verständigung der Parkraumüberwachung oder Polizei entfernen dürfen.

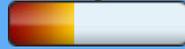
Der wirtschaftliche Anreiz könnte für eine raschere Problembeseitigung führen und damit das notorisch überlastete Ordnungsamt entlasten.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Parkraumüberwachung unterliegt den einschlägigen rechtlichen Rahmenbedingungen. Die Anregung wird zur Prüfung an die Straßenverkehrsbehörde oder das Ordnungsamt weitergeleitet.

Wertung:



Durchschnitt: -0,52
(97 Bewertungen)

Martinsufer ausbauen auf drei Fahrspuren

Nr. 5171 | von: yarrh | 13.09.2012

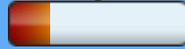
| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt)

Bürgervorschlag

Ausbau Martinsufer auf drei Fahrspuren von der Kaiser Wilhelmbrücke kommend stadteinwärts.

Wertung:



Durchschnitt: -1,08
(73 Bewertungen)

Die linke Spur steht dann ausschließlich dem Verkehr Richtung Verteilerring zur Verfügung.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verwaltungshinweis

Die Platzverhältnisse lassen dies – wenn überhaupt – nur unter enormen Aufwand zu. Zudem besteht der Engpass auf der Brücke. Die Anregung wird zur weiteren Prüfung an das Tiefbauamt weitergeleitet.

Dritte Fahrspur am Martinsufer schaffen

Nr. 5157 | von: yarrh | 13.09.2012

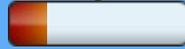
| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: Ausgabe |

Stadtteil: Trier (gesamt) |

Bürgervorschlag

Es soll eine dritte Fahrspur am Martinsufer von der Kaiser-Wilhelm-Brücke kommend stadteinwärts geschaffen werden.

Wertung:



Durchschnitt: -1,09
(75 Bewertungen)

Verwaltungshinweis

Die Platzverhältnisse lassen dies – wenn überhaupt – nur unter enormen Aufwand zu. Zudem besteht der Engpass auf der Brücke. Die Anregung wird zur weiteren Prüfung an das Tiefbauamt weitergeleitet.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Tempo 30 Zone - Brücken- und Karl-Marx-Straße

Nr. 5129 | von: Schlumpf | 12.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier-Mitte-Gartenfeld |

Bürgervorschlag

Die Brücken- und Karl-Marx-Strasse haben nur eine enge Fahrspur, auf der Tempo 60 und mehr laufend überschritten werden. Zur Gefahrenabwehr wäre ein Tempolimit 30 km/H sehr sinnvoll. Ebenfalls könnte über Straßenschwellen nachgedacht werden, die ein schnelleres Fahren generell nicht mehr zulassen würden. Somit müsste auch keine Überwachung erfolgen. Kurzzeitparken in beiden Strasse auf zumindest 1 Stunde wieder erhöhen.

Wertung:



Durchschnitt: 1,03
(33 Bewertungen)

Fortgang: Mobilitätskonzept

Ampelschaltung Karl-Marx-Straße / Moselufer ändern

Nr. 5154 | von: CitizenKane | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier-Mitte-Gartenfeld |

Bürgervorschlag

Autofahrer, die aus der Karl-Marx-Straße am Moselufer rechts abbiegen hupen häufig Fußgänger an, die von der Römerbrücke in Richtung Karl-Marx-Straße gehen, weil beide gleichzeitig auf ihren Ampeln grün haben. (Gemeint ist die Ecke beim Möbelhaus Flasche). Das ist gefährlich und sollte geändert werden.

Wertung:



Durchschnitt: 0,79
(24 Bewertungen)

Fortgang: Mobilitätskonzept

Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrerquerung im Bereich Simeonstiftplatz/Franz-Ludwig-Str.

Nr. 5162 | von: Mogra1882 | 13.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier-Mitte-Gartenfeld |

Bürgervorschlag

Auf der kleinen Querungsinsel zwischen den Grünanlagen mit Fuß- und Radwegen im Bereich zwischen Stadtmuseum und Nordalle bzw. zwischen Franz-Ludwig-Straße und Nordallee herrscht oft drangvolle Enge: Touristengruppen (oft unterwegs zu ihren in der Franz-Ludwig-Straße parkenden Bussen), Schülergruppen, sonstige Passanten, teils mit Kinderwägen und Radfahrer müssen sich regelmäßig auf der viel zu kleinen Insel zusammen quetschen, weil die Ampelschaltung so eingestellt ist, dass man immer nur von der einen Seite bis zur Mitte kommt, dann muss man die Rotphase abwarten, um die andere Seite zu überqueren. Das gilt für beide Richtungen. Zusätzlich wollen andere Fußgänger oder Radfahrer von der Insel Richtung Ampelanlage Nordallee/Engelstraße, was das Chaos noch vergrößert.

Vorschlag: Ampelschaltung so verändern, dass die Fußgänger- und Radfahrerströme zwischen den beiden Teilen der Grünanlage entlang der Nordallee zügig abfließen können, eventuell zusätzlich die Querungsinsel vergrößern, notfalls auf Kosten der in ihrem Randbereich angepflanzten Sträucher.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Wertung:



Durchschnitt: 0,68
(25 Bewertungen)

Anwohnerparken Trier-Ost

Nr. 5078 | von: zye43 | 11.09.2012

| Thema: Verkehr, Rad, Fuß | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier-Mitte-Gartenfeld |

Bürgervorschlag

Anwohnerparken im Ostviertel ist überfällig. Als einziges Wohnviertel fußläufig zur Innenstadt gibt es in Trier-Ost noch freie Parkmöglichkeiten, was täglich ab 7.30 Uhr zu einem überbordenden Parktourismus führt.



Dadurch werden die Kinder des Stadtteils auf ihrem Weg zum Kindergarten und zur Schule gefährdet - fahrende Autos auf dem Bürgersteig sind aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens keine Seltenheit - und die Anwohner in ihrer Ruhe gestört.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Oberen Teil der Bergstraße zur Einbahnstraße machen

Nr. 5088 | von: h_04 | 11.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier-Mitte-Gartenfeld |

Verwaltungshinweis

test

Bürgervorschlag

Die Bauarbeiten mit teilweiser Sperrung der Bergstraße haben gezeigt, wie stark der Verkehr vom Petrisberg das Wohngebiet Trier-Ost belastet.



Der oberste Teil der Bergstraße Einbahnstraße für Autos werden. (Erlaubte Fahrtrichtung: Aufwärts!)

Fortgang: Mobilitätskonzept

Ecke Metzelstraße / Zuckerbergstraße Ampel reaktivieren

Nr. 5150 | von: Ray1010 | 12.09.2012

| Thema: Verkehr, Auto, LKW, Krad | Wirkung: kostenneutral |

Stadtteil: Trier-Mitte-Gartenfeld |

Verwaltungshinweis

test 7

Bürgervorschlag

An dieser Stelle halte ich die Reaktivierung der Ampeln für sinnvoll. Somit wäre der Busverkehr aus der Metzelstraße kontrollierter.



Ansonsten wäre es sinnvoll die alten Ampelanlagen zurückzubauen.

Fortgang: Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept 2025

Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren

3. **Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger**
c) **öffentliche Sitzung am 23.08.2012**
(Industrie- und Handelskammer Trier)

Es wird lediglich das Wortprotokoll der Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger anonymisiert ohne den Vortrag des Mobilitätskonzepts wiedergegeben (*in kursiver Schrift*). Die unmittelbaren Antworten auf die Fragen der Bürgerinnen und Bürger werden hier verkürzt, stichpunktartig dargestellt. Zu Sitzungsbeginn wurde darauf hingewiesen, dass die einzelnen Redebeiträge aufgezeichnet werden.

(die in Klammer geschriebene Zahl stellt die Zeiteinstellung der Aufnahmedatei ab Beginn der Veranstaltung um 20:00 Uhr dar, d.h. ab 20:47:25 Beginn der mündlichen Bürgerbeiträge)

(47:25)

Bürger/in 1: Ja, mir geht es aktuell um eine ganz kurze Frage sozusagen zu dem Radverkehrskonzept.

Wenn ich das in der Langfassung richtig gelesen habe, ist die noch nicht Bestandteil offiziell des Konzeptes, das muss wohl noch beschlossen werden. Da würde mich interessieren, wann und wo das passiert.

Antwort folgt erst nach der nächsten Frage.

(47:50)

Mein Name ist Bürger/in 2 vom Beirat für behinderte Menschen in Trier. Ich habe mal eine Frage zur Einbeziehung der Barrierefreiheit. Sie haben es eben dargestellt und es ist auch dargestellt hier in der Kurzfassung von der Rathauszeitung, Verbesserung der Barrierefreiheit und der Radfahrqualität von Bordsteinabsenkungen und Bordsteinabsenkung allein gehört nicht oder nicht nur, das gehört zur Barrierefreiheit. Barrierefreiheit ist ein umfassender Begriff, da müssen natürlich auch Blinde und sehbehinderte Menschen mit einbezogen werden. Also die Bordsteinabsenkung oder die Abflachung allein nutzt vielleicht den Radfahrern oder den Rollstuhlfahrern oder Kinderwagennutzerinnen und -nutzern, aber wenn das nicht gleichzeitig mit einem

Blindenleitsystem mit speziellen Belägen oder Kontraststreifen versehen wird, dann werden diese Gruppen von behinderten Menschen durch die Gegend irren und sich nicht zurechtfinden. Also Frage: Ist das in diesem Mobilitätskonzept irgendwo berücksichtigt, Leitsystem flächendeckend für behinderte Menschen, Leitsystem für Blinde und sehbehinderte Menschen.

Antwort: Herr Kannenberg:

Radverkehr: Radverkehrskonzept (im folgenden abgekürzt RVK) ist detaillierter als Moko; ist ein noch nicht beschlossener Entwurf; Rückkopplungen zu anderen Verkehrsträgern nötig, Anpassungen nötig; danach Anpassung RVK und anschließend (Mit-) Beschlussfassung RVK

Antwort: Herr Kannenberg:

Außer Bordsteinabsenkungen auch andere Maßnahmen im Moko mit enthalten; Abstimmung mit Frau Poser (Behindertenbeirat) erfolgt; weitere Prüfung / Anpassung wird noch erfolgen; alle Arten von Behinderungen sind berücksichtigt. Bushaltestellen / Knotenpunkte werden heute immer mit taktilen Elementen ausgebaut. Entsprechend steht es auch im Moko enthalten.

anschließend: Schriftliche Frage von Bürger/in 3 :

vorgelesen durch Herrn Prof. Kölz:

Wann werden alle Haltestellen barrierefrei, Fahrpläne abgesenkt und gut lesbar, Leitsystem über Handy / Tablet.

Antwort Herr Kannenberg

Das sind Maßnahmen die global im Moko enthalten sind. Ein Plan, welche Haltestelle wann an der Reihe ist, existiert bei der Verwaltung und wird nach und nach abgearbeitet; zeitlich sind nicht alle auf einmal möglich; Schwerpunkt liegt zunächst auf stark frequentierten Haltestellen in der Innenstadt; der Rest folgt nach und nach.

(55:40)

Weitere Bürgerin nicht zu verstehen

Bürger/in 3 nicht zu verstehen

Herr Kannenberg: *Sie wurde mir auch schriftlich reingegeben, die Frage: „Ich komme mit dem Mobil oft nicht aus dem Bus, weil die Haltestelle nicht breit genug ist. (Frage von Bürger/in 3)“*

Antwort Herr Kannenberg:

In vielen Straßen ist der Raum zu beengt (s. Saarstraße); dort wo genug Platz ist, sollen die Haltestellen natürlich breit genug ausgebaut werden; dies wird ins Moko mit aufgenommen.

(diese und weitere Fragen, die von Bürger/in 3 im Laufe der Veranstaltung noch schriftlich eingereicht wurden, wurden gesammelt und sind in der Dokumentation und Auswertung der sonstigen schriftlichen Stellungnahmen dokumentiert und kommentiert)

(1:04:50)

Mein Name ist Bürger/in 4, ich habe die Frage, ob bei der Reaktivierung der Westbahntrasse auch daran gedacht wurde, dann eine zusätzliche Haltestelle für die Querung der Mosel von der Böhmerstraße her mit einzuplanen.

Antwort: Herr Kannenberg

Es läuft zur Zeit die Untersuchung des SPNV-Nord zur Potenzialermittlung der Haltestellen (Ergebnisse liegen voraussichtlich Ende des Jahres vor); hierin ist dieser Haltepunkt mit enthalten. Insgesamt sind 6 Haltestellen vorgesehen; welche die besten sind, wird in der Studie geprüft. Bei der angesprochenen Haltestelle wäre natürlich Voraussetzung, dass der Steg gebaut wird / gebaut wurde, damit die entsprechenden Potenziale aus der Innenstadt mit eingerechnet werden. Dies wird alles mit überprüft.

(1:07:15)

Bürger/in ohne Namensnennung (daher nicht nummeriert):

Eine Verständnisfrage: Wie ist das denn mit den Tickets? Wenn da die Bahn fährt, kann man da normal mit Bus oder muss man da verschiedene Tickets in der Tasche haben, um von A nach B zu kommen, wenn man mit der Bahn und dem Bus fährt?

Antwort: Herr Kannenberg

Hinweis auf Mitgliedschaft im Verbund VRT; Integration neuer Maßnahmen in den Verbundtarif

(1:09:10)

Mein Name ist Bürger/in 5, ich wollte Sie nur verbessern, weil es geht nicht unbedingt darum, dass jetzt hier das umgeschichtet wird, sondern wenn man Verkehrsvermeidung betreibt, spricht, vielleicht nicht alles immer nur auf die Innenstadt ausgerichtet ist, spart man auch vielleicht ganz, ganz viel Verkehr hier in der Stadt.

Antwort Prof. Kölz:

Also, Mobilität der kurzen Wege ist gemeint. Das Thema der Nutzungen, wie ich die zusammenbringe. OK.

(1:23:19)

Mein Name ist Bürger/in 6 und ich habe zu einigen Straßen eine Frage, und zwar, ich fange an bei der Olewiger Straße. Die Olewiger Straße, und zwar bei den Kaiserthermen, weshalb wird von der Hermesstraße bis zu den Kaiserthermen nicht eine Busspur gemacht? Platz ist genug da, weil man sieht ja jetzt, wo im Moment in der Olewiger Straße unten gebaut wird, und es ist nur einspurig, wie den ganzen Tag der Rückstau ist. Man könnte sogar von Tarforst oder besser gesagt von Olewig eine Busspur durchmachen, weil Gelände ist genug da. Zum Nulltarif

gibt es natürlich nichts. Wenn ich die Olewiger Straße vom Tiergartental aus sehe, ist rechts alles landeseigene Grundstücke. Das heißt also, Mauer im katastrophalen Zustand, in den nächsten Jahren muss die Mauer ausgebaut werden, heißt also, Gelände wäre genug für diese Straße zu machen. Dann, wenn schon keine Busspur gebaut wird, wieso macht man nicht eine Rechtsabbiegerspur? Jetzt ist ja das Gelände von der Königsbacher wird ja in den nächsten Jahren gebaut, von daher wäre ja auch Platz für eine dritte oder für eine Abbiegerspur ohne Ampel zu machen. Dann, damit hätte man schon viel für die Busse getan, und dann hätte ich mal noch eine Frage zu denen Bussen: Und zwar, morgens fahren nicht nur durch Olewig, sondern in allen anderen Stadtteilen auch, 5 Zieharmonikabusse hintereinander. Das ist, wenn die stehen, eine Flächen von über 80 m, fast 90 Meter.

Fahren Sie mal nach Berlin oder andere Städte, die haben alle Doppeldecker. Ist das nicht soweit gekommen, dass wir hier Provinz sind, wieso kann ich in Trier nicht Doppeldecker nehmen, weil dann habe ich in einem Mal bei der Ampelschaltung, wenn 4 Busse fahren, brauche ich ja bei den Zieharmonikern, sage ich mal, sind da 4 und in dem Moment habe ich da 8. Also da frage ich, was da die Planung macht.

Dann komme ich zur Straße Straßburger Allee, hier runter Spitzmühle, Heiligkreuz, Mariahof. Wenn man nach Olewig abbiegen will oder ins FWG will fahren, wieso ist da ein Stau bis an die Kleingärten hoch? Auch da könnte man eine rechte Spur machen. Die meisten Leute, wenn man das ausschildern würde, fährt geradeaus, weil da ist die Straße 3-spurig. Nur die meisten Leute meinen, die rechte Spur wäre für geradeaus zum Bahnhof runter. Wieso geht man nicht hin in der Planung und macht nur rechte Spur für Universität, Olewig, Tarforst, Kernscheid da hoch, weil in dem Moment haben Sie sehr viele Autos schon weg, weil wie gesagt, rechts abbiegen könnte man in vielen Stationen in Trier machen, weil wenn ich dran denke, aus der Olewiger Straße war früher, konnte man mehrmals nach rechts abbiegen, Wilmowskystraße, Hermesstraße, alles ist zu. Sie haben nur noch zwei Straßen, wo Sie abbiegen können, da ist die Sickingen, die Sickingenstraße genau das Gleiche, wieso kann die für den Busverkehr, wo 80 bis 100 Busse hochfahren, ist links und rechts Landeseigentum, wieso kann die Straße nicht ausgebaut werden? Da wird jeden Tag künstlicher Stau erzeugt. Vielen Dank.

(1:28.10)

Bürgerzwischenruf ist in der Aufzeichnung nicht zu verstehen.

Antwort: Herr Kannenberg:

Alle Anregungen werden aufgenommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Thema Olewiger Straße Busspur am Kreisverkehr ist im Moko enthalten. Auch im weiteren Verlauf der Straße: Überprüfung der Beschleunigung zu den Höhenstadtteilen erfolgt in eigenem Gutachten: Untersuchung aller Beschleunigungspotenziale und Beschränkung der Maßnahmen auf die Abschnitte, wo es am sinnvollsten ist. Auch aus finanziellen Gründen. Der Kaiserthermenkreisel gehört dazu und andere Knotenpunkte auch. Sie sind im Moko bereits enthalten.

Zu den Doppeldeckern: Höhenproblem bei Unterführungen in Trier; deshalb Gelenkbusse: hohe Kapazität; Diskussion ggf. mit Stadtwerken

(1:30:35)

Mein Name ist Bürger/in 7, ehemals Kraftfahrzeug-Sachverständiger im TÜV-Rheinland. Sie sprachen über den Ausbau der Signalanlagen. Haben Sie in diesem Zusammenhang auch alternativ den Kreisverkehr untersucht? Denn die Signalanlage ist ein Mittel, um den Verkehr zu stoppen und zu verlangsamen, während der Kreis ein Mittel ist zu beschleunigen, und zum anderen ist der Kreis wesentlich kostengünstiger als eine Signalanlage. Hier muss man immer alternativ den Kreisverkehr untersuchen, dort wo es möglich ist.

Antwort Kannenberg:

Kreisverkehre werden mitgeprüft, wenn sie von den Platzverhältnissen her grundsätzlich möglich werden und da wo sinnvoll auch in Zukunft angewendet

Antwort Huber-Erler:

Kreisverkehre für Rad- und Fußverkehr oft problematisch. Verweis auf seinen eigenen Radunfall im Kreisverkehr. Auch Hinweis auf Leistungsfähigkeitsgrenzen. Nicht jedes Stauproblem ist damit lösbar; asymmetrische Ströme sind besser über LSA regelbar.

Antwort Prof. Kölz:

Kreisverkehre: bewirken Homogenisierung des Verkehrs; aber auch städtebauliche, und Leistungsfähigkeitsprobleme (Bypässe nötig...); Abwägung im Einzelfall

(1:34:30)

Bürger/in 1

Bei dem Bild vorhin, wo es um diesen Autoring ging, da ist mir so durch den Kopf gegangen, wie denn das ist mit der Einbindung, also dem Übergang von diesem doch sehr weit außen liegenden Ring zum Bus und eben auch zum Parken. Alle großen Parkhäuser sind mitten in der Stadt und also werden die Autofahrer weiterhin mitten in die Stadt fahren. Sie haben ja keine Alternative, denn an diesem äußeren Ring fehlen nämlich die Umstiege durch, sage ich mal, Park & Ride an vielen Positionen. Da, da sieht man das eben sehr gut.

Antwort Huber-Erler:

Zeigt noch mal den erweiterten Tangentenring; hierüber soll nicht die ganze Innenstadt erschlossen werden, dies läuft weiter über den Alleenring; Aber andere Relationen, z.B. zur Uni sollen da raus. Ansonsten ändert sich an der Erschließung der Innenstadt (Parkhäuser usw.) nichts.

Antwort Prof. Kölz:

Viele Wechselströme über die Brücken, die alle an irgendeiner Stelle über den Alleenring laufen; aber gerade hier ist die höchste städtebauliche Qualität gegeben. Daher ist die Entlastung

dieses Bereiches vor allem eine städtebauliche Frage. Und Verbesserungsmöglichkeiten für Umweltverbund. Verweis auf Arbeitskreise und die folgende politische Abwägung.

(1:37:44)

Mein Name ist Bürger/in 8, ich komme aus dem Stadtteil Pfalzel, und ich habe da so, sagen wir mal, zwei Fragen.

Die erste ist Signalanlagen. Wie schon hier angezeigt, besteht da nicht die Möglichkeit, die Signalanlagen früher positiv umzugestalten, weil ja doch die Bürgerinnen und Bürger durch den Autoverkehr, wenn die stehen, das ist wirklich eine Katastrophe, unwahrscheinlich belastet werden. Das ist die eine Frage und die zweite ist zum Parken: Was mir auffällt, die Außenstadtteile, die gehören auch zur Stadt Trier und es gibt viele Stadtteile, die sehr dazu beitragen, dass die Stadt Trier genügend Steuereinnahmen hat. Da gehört z.B. Pfalzel dazu, ist wohl ein bisschen von der Umgestaltung zu Ehrang ein Teil zugeschlagen, aber das spielt keine Rolle, da haben wir folgendes: Die Parksituation im alten Stadtteil, die ist bei uns auch sehr schwierig, da haben wir große Probleme, da müsste hier mal auch was da angezeigt werden, und dann im Zuge zum Parken, automatisch die Sicherung des Radweges im überregionalen Radweges an der Mosel, Spillesplatz, Richtung Bastion, das ist eine Katastrophe. Da haben wir ein Riesensproblem, ist jeden Tag ein Unfall da und es klappt einfach hinten und vorne nicht. Also da hätte ich die Frage in dem Sinne, was ist da angesetzt, ist da eine Möglichkeit da die Verbesserung oder ist das überhaupt nicht in dem Verkehrsplan in der Richtung hier drin.

Antwort: Herr Kannenberg:

Konflikt Radverkehr – Parken: im Moko sind die entsprechenden Konfliktsituationen in den Karten dargestellt. Es werden aber auf dieser gesamtstädtischen Ebene nicht für jede einzelne Stelle konkrete Lösungen vorgeschlagen. Es erfolgt nur eine Problemkennzeichnung. In der Umsetzungsphase des Moko muss dann im Rahmen der konkreten Radwegeplanung das Parkproblem an der jeweiligen Stelle individuell gelöst werden.

Antwort Herr Huber-Erler:

Zur „Flughöhe“ des Moko: Rahmenplan. Strategie und grundsätzliche Maßnahmendarstellung inkl. grundsätzlicher Wirksamkeitsprüfung. Es werden aber noch nicht alle Maßnahmen bis ins Detail durchgeplant, da dies nicht zuletzt auch unökonomisch wäre. Also zuerst Strategie, dann Konkretisierung. Im Moko wird z.B. eine Radverbindung als ein Strich dargestellt; erst nach dem Moko folgt erst in der Umsetzungsplanung die konkrete Planung, wie die Radverbindung dort aussehen soll.

(1:42:30)

Bürger/in 8:

Ich bin da nicht so ganz zufrieden mit der Antwort, eine Frage haben Sie mir nicht beantwortet, Herr Kannenberg: Ob es möglich ist, die Verkehrsanlage in der Stadt Trier, was sehr unzufrieden ist, schneller umzustellen. Ich weiß, dass das Geld kostet, aber das kostet auch Geld und

Umweltschäden, die kann man auch heute nicht mehr bezahlen. Die Bürgerinnen und Bürger in der Stadt, die haben ja da schon ein großes Problem mit dieser Belastung. Dann zu dem Stadtteil Pfalzel noch mal, wir reden nicht über eine Neuanlage, wir reden über die Anlage, die läuft, die vorhanden ist und da fahren Tausende von Fahrrädern in der Saison da durch am Tag. Wir haben uns da mal hingestellt, was glauben Sie, was da im Stadtteil Pfalzel los ist, neuralgische Punkte absolut nicht verkehrssicher geregelt und mehrmals, das ist bekannt, ist nichts Neues, sondern es wird einfach nicht in die Wege geleitet, obwohl das schon mehrmals beantragt worden ist. Das kann man so nicht machen, die Bürgerinnen und Bürger, die als Touristen nach Trier kommen in den Stadtteil Pfalzel, wir sind schließlich hinter der Stadt Trier im ältesten Ortsteil, da muss man auch mal was tun. Und mit der Bitte, die Frage noch zu beantworten, ob das möglich ist, diese Ampelanlagen aus der Sicht der Steuer, vom Geld her, auch vielleicht ein bisschen früher umzugestalten. Danke.

(1:45:35)

Antwort Kannenberg:

Ampelanlagen: Nicht nur der Autoverkehr ist zu berücksichtigen. Zielsetzung: wenig Wartezeit für Fußgänger, Radfahrer sollen auch gut und sicher über den Knoten, Busse sollen beschleunigt und bevorrechtigt über den Knoten geführt werden und der Kfz-Verkehr soll zügig laufen. An keinem Knoten können alle Verkehrsträger gleichzeitig optimiert werden. Das muss an jeder LSA einzeln entschieden werden, welche Priorität hier gesetzt wird. Und es kostet auch viel Geld, daher können nicht alle Ampeln kurzfristig optimiert werden.

Bürger ohne Namensnennung (wohl Bürger/in 6):

Ich habe eine Frage zu dem künstlich erzeugten Stau, und zwar, wenn Sie jetzt Bollwerk, Feldstraße, Karl-Marx-Straße, wenn Sie in denen Bereichen wohnen oder fahren oder auf der Verwaltung was zu tun haben und wollen dann in Richtung Heiligkreuz, Mariahof, Olewig, Tarforst, Kernscheid, Irsch. Dann müssen Sie fast bis an die Mosel, 5 Meter vor der Mosel geht der Linksabbieger in die Südallee. Früher, früher, man soll eigentlich nicht so viel von früher reden, aber hat die Kaiserstraße zwei Abfahrten gehabt. Zwei, und zwar zur Südallee, Saarstraße rüber, dann ein Stück weiter Hindenburgstraße und dann ganz unten noch bei der Lorenz-Kellner-Straße. Nein, man schickt die Leute, da ist ja jeden Tag, egal wann Sie kommen, ist ja in der Kaiserstraße unten immer Stau, nein, man schickt die Leute alle unten hin, sich einzugliedern in den Stau. Wieso kann man die Verlängerung, wie das früher war, von der Lorenz-Kellner-Straße in die Südallee links abbiegen nicht machen? Das frage ich mich zig Jahre und so könnte ich Ihnen in Trier noch zig Straßen, aber wenn die Hauptachse, wenn die mal geklärt wird, das würde mir schon reichen.

Antwort Huber-Erler:

Grundsätzlich: Früher war deutlich weniger Autoverkehr in der Stadt. Seit Jahrzehnten wächst das Verkehrsaufkommen, so dass heute ganze andere Verkehrsmengen an den Kreuzungen bewältigt werden müssen. Es kann jetzt nicht für den konkreten Punkt ad hoc beantwortet wer-

den, aber es wird angeboten das noch mal konkret zu überprüfen. An bestimmten Kreuzungen können aus Kapazitätsgründen insb. Linksabbieger nicht mehr abgewickelt werden.

(1:48:30)

Bürger/in 9

Ich bin Ortsvorsteher in Kürenz, Stadtratsmitglied.

Bei dem Kernprojekt im Straßennetz haben Sie eine Dreigliederung vorgenommen, kurzfristige Maßnahmen, mittelfristige Maßnahmen und langfristige Maßnahmen. Nach welchen Kriterien wurden diese Dinge hier eingestuft? Ich sage auch ganz konkret, das ist klar, unsere Dezernentin weiß schon wovon ich rede: langfristige Maßnahme, die Ortsumgehung Kürenz. Wenn Sie die Busbeschleunigung machen irgendwann, Bahnhof zum Höhenstadtteil durch die Avelsbacher Straße und dann durch das Avelertal, die können Sie ruhig bauen, eine Chance, eine gesonderte Busspur zu machen, gibt es dort nicht, dann wird die Busbeschleunigung nicht funktionieren. Das ist ganz einfach, warum? Weil nämlich der Bus im Stau steht. Das heißt, also noch mal konkret die Frage: Gab es jetzt Vorgaben der Verwaltung, eben haben Sie gesagt, dass das mit Geld hinterlegt sein muss, das weiß ich auch, oder aber gab es sachliche Kriterien, die Sie dazu bewogen haben, die Ortsumgehung Kürenz in die langfristige Maßnahme zu setzen? Danke schön.

Antwort: Herr Kannenberg:

In die Bewertung der Maßnahmen (woraus dann die Einstufung in kurz-, mittel, langfristig resultiert) sind zahlreiche Kriterien eingeflossen: Auch Anwohner- / Umweltschutz und die Kosten. Es gibt viele teure Maßnahmen, die ungefähr gleichviel bringen für die Anwohner, aber sie können – v.a. aus Kostengründen – nicht alle kurzfristig umgesetzt werden. Daher ist eine Prioritätensetzung notwendig. Die Strategie ist (und das wurde auch in den Arbeitskreissitzungen so für sinnvoll erachtet), zuerst den Tangentenring zu realisieren (und da zunächst den Moselbahndurchbruch, der ja auch den Stadtteil Kürenz entlastet). Und wenn man das geschafft hat, dann kann man auch an die weiteren Maßnahmen gehen. Aber es können dann auch nicht alle Ortsumgehungen gleichzeitig gebaut werden. Auch hier müssen dann Prioritäten gesetzt werden.

(1:51:35)

Mein Name ist Bürger/in 10, ich wohne in Heiligkreuz und bin quasi Anlieger von dem Tangentenring, von der Südtangente. Wenn Sie vielleicht noch mal eine Folie zurückgehen, kann man es vielleicht besser nachvollziehen, was ich sagen will oder was ich fragen will: Sie stellen ja bei Ihren Beurteilungen eigentlich nur die positiven Seiten dar des Lebens, die negativen, die unterschlagen Sie ein bisschen. Und wenn ich mir die Südtangente angucke, dann hat die ganz sicherlich positive Folgen für die südlichen Stadtteile, für die Saarstraße, für die Südallee, aber sie hat auch ganz gravierende Nachteile für Heiligkreuz. Heiligkreuz ist ein Stadtteil der historisch gewachsen ist, der durch diese Tangente zerschnitten wird in zwei Teile, die Wohngebiete liegen südlich, die Nahversorgung, die Schule liegt nördlich von der Tangente. Mir fehlt eigentlich so ein bisschen der Hinweis, welche Nachteile, gravierende Nachteile durch diese Maß-

nahmen entstehen und welche Lösungsvorschläge es gibt, um diese Nachteile auszugleichen. Hier wird ein bisschen nach dem Florian-Prinzip gearbeitet, wir tun was Gutes für Trier-Süd und was mit den anderen Stadtteilen passiert, das interessiert uns nicht.

Antwort: Herr Kannenberg:

Die Abbildung ist nur schematisch. Alle Straßen, egal ob existent oder geplant sind gleich dargestellt. Die eigentlichen Baumaßnahmen des Tangenterings sind im Norden zu finden (Moselbahn- / Wasserwegdurchbruch). Die Südtangente existiert ja heute schon (mit dem Engpass Aulbrücke). Dieser Engpass soll beseitigt werden, dann ist der Tangentenring schon fertig. Es soll ja auch nicht sämtlicher Verkehr der Südallee auf die neue Tangente gebracht werden, sondern nur die Verkehre, die die Südallee nicht zwingend benutzen müssen. Die Südtangente ist also keine riesige Baumaßnahme, die zu ganz gravierenden Zuwächsen im Verkehrsaufkommen im Bereich der Heiligkreuzer Alleen führen wird.

(1:54:40)

Bürger/in 10

Ich denke, da sind schon ganz erhebliche Baumaßnahmen notwendig, wenn ich mir diese Tankente angucke, angefangen an der Aulbrücke, die Einmündung Aulstraße, Arnulfstraße, die Ecke von der Straßburger Allee in die Berliner Allee, die viel zu kurzen Linksabbiegerspuren in der Straßburger Allee, eine einzige Fußgängerquerung, die gesichert ist, in der Straßburger Allee, da sind erhebliche Maßnahmen notwendig, das wird ohne Baumaßnahmen gar nicht abgehen. Also das wird hier nicht damit getan sein, dass man sagt, die Arnulfstraße ist hier Südtangente und damit nimmt die den Verkehr auf. Das funktioniert so nicht im richtigen Leben.

(1:55:20)

Direkt dazu, mein Name ist Bürger/in 11 von Mariahof.

Dieses Verkehrskonzept, Mobilitätskonzept ist hier im Zusammenhang zu sehen mit dem Flächennutzungsplan 2025. In diesem Flächennutzungsplan ist ein neues Baugebiet vorgesehen im Brubacher Hof. In diesem Zusammenhang ist natürlich dann die verkehrliche Erschließung dieses neuen Baugebietes in der gleichen Größenordnung wie hier bereits zum Mariahof ist, die gleichen in etwa Einwohner in Planung natürlich die verkehrliche Erschließung zu planen. Allein über die Berliner Allee wird das nicht funktionieren. Und in dem Zusammenhang greife ich dann Ihren Vorschlag auf, dass natürlich da auch dann eine Konzeption gefunden werden muss für den Verkehr, der oben von Mariahof runterkommt, auf die Berliner Allee / Straßburger Allee und der dann gegebenenfalls auch über die Aulstraße entsprechend durch Baumaßnahmen abgeführt werden muss.

Ich möchte doch dringend bitten, dass die in dem Mobilitätskonzept, genau diese Überlegung, die in dem Flächennutzungsplan 2025 vorgesehen sind, mit berücksichtigt werden, damit nicht in 10, 15 Jahren gesagt wird, wir haben es damals leider versäumt. Danke schön.

Antwort: Herr Kannenberg:

Das ist tatsächlich auch vorgesehen. Die Berechnung der Zielprognose auf Basis der FNP-Flächen steht noch aus. Dabei wird der Verkehr, der von den neuen Flächen erzeugt wird, mit eingerechnet und auf das Verkehrsnetz umgelegt. Im Rahmen der FNP-Erarbeitung wurden schon alle größeren Bauflächen geprüft: Für jede einzelnen Fläche ist es möglich, den Verkehr über das bestehende Straßennetz abzuwickeln. In den nächsten Wochen wird dann die Gesamtwirkung der einzelnen Flächen des FNP und Maßnahmen des Moko zusammen berechnet. Bei gravierenden Änderungen, müssten diese dann entsprechend berücksichtigt werden. Wir gehen aber davon aus, dass das so funktioniert.

(1:57:55)

Mein Name ist Bürger/in 12.

Mir ist auch bewusst, dass man es lang nicht jedem recht machen kann. Ich habe jetzt trotzdem mal eine Frage, man braucht nicht weit zu gucken, man muss einfach nur zur Tür rausgehen, dann kommt man auf die Herzogenbuscherstraße, die ja seit langem schon saniert wird. Den Einsatz finde ich auch gut, dass man den Nahverkehr fördert, aber man muss auch ein bisschen bei der Realität bleiben. Hier wird immer noch, auch wenn das aufgeht mit Ihren Erhöhungen von Fuß- und Radwegen und Gehwegen und vom Nahverkehr und vom ÖPNV, trotzdem, wenn man realistisch ist, wird der Autoverkehr immer überwiegen. Und dann schaue ich mir hier halt die Herzogenbuscherstraße an, ich muss dazu sagen, ich wohne in der Franz-Georg-Straße, was meiner Meinung nach eine Anliegerstraße ist, da ist auch größtenteils die Zone 30. Jetzt gucke ich mir die Straße an und muss dann feststellen, dass die Radwege und die Fußwege fast genauso breit sind wie der Weg für den KFZ-Verkehr. Und dann frage ich mich, ja, wie sollen denn da jetzt noch 2 LKW's aneinander vorbeikommen. Und das Resultat ist nämlich, natürlich war da auch eine Zeitlang während der Bauphase eine Umleitung durch die Franz-Georg-Straße, das war soweit auch in Ordnung, aber ich muss halt feststellen, diese Umleitung, auch wenn kein Schild mehr da steht, die ist irgendwie, hat sich so eingependelt und auch viel LKW-Verkehr fährt jetzt durch die Franz-Georg-Straße, der Berufsverkehr sowieso. Und wenn ich hier um 19.00 Uhr durch die Herzogenbuscherstraße fahre, bin ich fast allein auf der Straße, während in der Parallelstraße ein Auto nach dem anderen kommt. Und wenn ich dann hier lese, ja, mittelfristige, langfristige Maßnahmen, diese Umgehung zu bauen, über Metternichstraße und Wasserwegdurchbruch, finde ich das einfach zu lang.

Antwort: Frau Kaes-Torchiani

Hinweis dass wenn Wasserweg-Durchbruch möglichst schnell kommen soll, dass es die Möglichkeit der Stellungnahme gibt. Das Anliegen kann Ortsbeiräten, dem Ortsvorstand sowie sonstigen Mitgliedern von Entscheidungsgremien herangetragen werden. Herzogenbuscher Straße ist so dimensioniert, dass zwei LKW im Gegenverkehr aneinander vorbei kommen. Die Franz-Georg-Straße ist auf einigen Abschnitten viel schmaler als die Herzogenbuscher Straße. Frau Kaes-Torchiani erwähnt, als sie noch neu und ortsunkundig in Trier war, aus Gewohnheit ebenfalls die Franz-Georg-Straße anstelle der Herzogenbuscher Straße nutzte. Es erfordert auch heute noch „Disziplin“ aus dem Verteilerkreis kommend die Herzogenbuscher Straße anstelle der Franz-Georg-Straße zu nutzen, wenn man in die Trierer Innenstadt möchte. Wiedergabe

Sinngemäß: Um eine Verkehrsberuhigung und somit einen Anreiz zu schaffen, anstelle der Franz-Georg-Straße die Herzogenbuscher Straße zu nutzen, ist erstgenannte mit Tempo 30 beschildert worden, wohingegen auf der Herzogenbuscher Straße weiterhin Tempo 50 gilt.

(2:01:25)

Bürger/in 12

30 fährt halt kaum jemand. Wenn die Möglichkeit da ist, man muss nur auf sich selbst gucken, dann hat man schnell mal 50, 60 drauf und die Anlieger, die merken das eben. Vielleicht wäre ja auch doch eine kurzfristige Möglichkeit einfach mal Verkehrskontrollen zu machen, weil da stehen ja eigentlich auch Schilder, dass der LKW-Verkehr, der von der Autobahn kommt, nicht da durchfahren darf, und vielleicht auch mal Geschwindigkeitskontrollen zu machen. Das ist eine Sache, die kann man relativ kurzfristig und einfach lösen.

Antwort: Fr. Kaes-Torchiani

„Sie überschätzen das was wir tun können, für Verkehrskontrollen ist die Polizei zuständig“. Es wird zugesagt, entsprechendes Anliegen aufzugreifen und [an die Polizei] weiterzuleiten. Die Polizei entscheidet wo sie kontrolliert, steht aber der Stadtverwaltung hilfreich zur Seite. Die Herzogenbuscher Straße soll auf die Wunschliste der Verkehrskontrollen aufgenommen werden. „Wir sind alle Verkehrsteilnehmer und für die Disziplin der Verkehrsteilnehmer kann keine Verwaltung was und kein Verkehrsplaner, sondern immer nur die Person selber die am Steuer sitzt; das gilt für die Fahrradfahrer genauso wie eben für die Autofahrer.“

(2:02:40)

Guten Abend, mein Name ist Bürger/in 13.

Das Stichwort LKW-Verkehr ist gerade eben noch mal gefallen. Ich habe eine grundsätzliche Frage: Gibt es denn Überlegungen, es gehen da gerade vom LKW-Verkehr in Trier erhebliche Immissionsbelastungen aus. Gibt es grundsätzlich Überlegungen, den LKW-Durchgangsverkehr in der Stadt Trier zu reduzieren durch weitere Maßnahmen? Also ich denke, ein großes Problem ist es sicherlich die Besteuerung des Benzins in Luxemburg. Gibt es Überlegungen, zum einen durch eine Anpassung der Besteuerung oder durch Verlegung von Maut-Stationen, durch eine Anpassung der Maut auch auf Bundesstraßen, um dieses Problem vielleicht auch etwas in den Griff zu bekommen?

Antwort: Fr. Kaes-Torchiani

Die Ausweisung von Mautstraßen innerhalb von Stadtstraßen ist nicht möglich. Diesbezügliche Überlegungen wurden bereits abgeklärt. Auf die Bemaatung von Fernstraßen besteht seitens der Stadtverwaltung nur sehr begrenzt Einflussmöglichkeit. Der Stadtrat hat sich mehrheitlich positiv zum Moselaufstieg positioniert, da mit dieser Maßnahme einige Stadtteile von „ganz viel Verkehr“ aus dem Umland entlastet würde, wobei jedoch manche Stadtteile mehr belastet würden. („dem einen sein Uhl, dem anderen sein Nachtigall“) Die Stadt muss auch zukünftig für

LKW-Verkehr erschlossen sein (z.B. Anlieferverkehr). Es gibt Überlegungen, den LKW-Verkehr für die Versorgung von Lebensmittel und Gütern des täglichen Bedarfs sowie den Einzelhandel (z.B. Schuhgeschäfte) auf Elektromobilität umzustellen („neues Logistiksystem für die Stadt“). Sie verweist darauf, dass auch diese Maßnahme nicht von heute auf morgen verwirklicht werden kann sowie noch „dicke Bretter zu bohren“ und „viel Geld in die Hand“ zu nehmen sind.

(2:15.04)

Bürger/in 1

Ich habe vor allem mal eine Frage: Wenn man das Detailkonzept noch ein bisschen liest, das liest sich ganz toll, wenn ich also den Fußverkehr sehe und auch die anderen Teile, wir haben es jetzt teilweise gehört, es geht um sehr, sehr viel Geld, und mir ist persönlich nicht klar, wie das finanziert werden soll über den relativ kurzen Zeitraum.

Zum Zweiten sehe ich auch bei der Finanzierung eben das Problem, dass wahrscheinlich die Maßnahmen im Autoverkehr und auch im ÖPNV durch Bund und Land unterstützt werden mit entsprechenden Förderprogrammen. Beim Rad- und Fußverkehr bleibt es wahrscheinlich an der Stadt hängen, also sprich: Da ist auch wieder ein finanzielles Problem im Speziellen aufgetaucht. Und ein ganz anderes Problem ist für mich die Frage: Wieso eigentlich diese, wo die pessimistische Einstellung herkommt, dass man mit dem Radverkehr selbst in dem Innenstadtbereich bei 15 Prozent stehen bleiben muss?

Antwort: Fr. Kaes-Torchiani

Antwort zu Finanzen: „Sie haben Recht! Wir haben uns eine Aufgabe gestellt, aber auch ein Ziel.“ Es müsse geschaut werden welche Maßnahmen nach Beschluss durch den Stadtrat mit den zur Verfügung stehenden Mitteln verwirklicht werden könnten. Frau Kaes-Torchiani verweist auf die angespannte finanzielle Situation bei Stadt und Land. Es wird daher insgesamt ein „schwieriges Unterfangen werden“. Entsprechend müssten, falls es nicht anders ginge, die Maßnahmen über einen längeren Zeitraum gestreckt werden. Umso wichtiger sei es „ihre Meinungen“ (gemeint ist wohl die der Bürger), und die Setzung der Prioritäten zu kennen sowie das was am „effektivsten und wichtigsten“ sei. Was mit „den wenigen Mitteln die wir haben gemacht werden können“ wird der Stadtrat entscheiden.

(2:17:19)

Bürger ohne Namensnennung

Vielleicht nur ganz kurz ergänzend: Es ist eben ein sehr bunter Reigen von ganz vielen Tollen Maßnahmen, der ein Bild entwirft, wo alle sagen „oh toll!“ – wenns am Ende rauskommt. Und dann werden wir am Wende in 10 Jahren da stehen – es sind ja nur noch 10 Jahre – und dann feststellen müssen, wenn wir 20 Jahre zurück schauen auf das Verkehrskonzept von 1992, wie wenig doch umsetzbar ist.

Antwort: Herr Prof. Kölz:

Herr Prof. Kölz legt dar, dass es grundsätzlich das Problem eines begrenzten Etats gibt was erfordert, dass anhand der Entscheidungsgrundlage ganz klar eine Prioritätenreihung durch die Politik festgesetzt werden muss („eine Gießkanne kann nicht mehr funktionieren“). Die Planer haben die entsprechende Entscheidungsgrundlage erarbeitet.

(2:18:37)

Antwort Dr. Huber-Erler Zu Beitrag (2:15.04) von Bürger/in 1

Antwort zu Radverkehr: Herr Dr. Huber-Erler stimmt Bürger/in 1 zu, dass es in der Innenstadt nicht bei 15 Prozent Radverkehrsanteil bleiben muss. Dieser Wert bildet ein Durchschnittswert für die Gesamtstadt. Die Berechnungen durch das Büro R+T sind diesbezüglich viel differenzierter. So könne für jedes einzelne Quartier gesagt werden „von welchen Radverkehrsanteilen wir ausgehen“. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass eine gute Radverkehrsförderung erhebliche Verlagerung des innerstädtischen Verkehrs in Richtung Radverkehr zur Folge haben. Beispiel hierfür ist neben Freiburg/Br. und Münster/Westf. auch Tübingen mit 30 Prozent Radverkehrsanteil; und dass obwohl diese Stadt wie Trier über eine bewegte Topographie verfügt. Die Elektrifizierung des Radverkehrs wird dazu beitragen, dass das Fahrrad innerstädtisch immer attraktiver wird. „Wir sind optimistisch dass die 15% gesamtstädtisch [...] ein erreichbares Ziel darstellt“.

Antwort zu Finanzierung : Der „Strauß an Maßnahmen“ ist im veranschlagten Zeitraum nicht komplett umsetzbar/finanzierbar. Die Politik soll über die wichtigsten Maßnahmen und Prioritäten entscheiden. Der Radverkehr ist im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ebenfalls bedacht und ist nicht nur auf den Autoverkehr /Straßenverkehr fokussiert.

(2:21:15)

Bürger ohne Namensnennung

Herr Huber-Erler hat meine Fragen zum Teil schon vorweggenommen, aber was Bürger/in 1 schon gesagt hat, war mir auch aufgefallen, also von 9 auf 15 Prozent, das ist irgendwie kein Ziel, das ist, sage ich mal, ein bisschen lahm. Gerade in der Hinsicht, wie Sie es schon gerade gesagt haben, die (unverständliches Wort) Elektromobilität der Fahrräder, gerade in einer Stadt wie Trier, da lachen ja jetzt schon die Rentner darüber, sage ich mal, in Zukunft ist das falsche Wort, weil da geht es auch ohne Probleme den Berg mit rauf und runter. Was mir aber dann auch noch aufgefallen ist, es hieß vorhin zwar noch Steigerung von Rad- und Fußverkehr, aber der Fußverkehr, der war und soll auch bei 20 Prozent bleiben, laut diesen Angaben.

Warum also, ich dachte eigentlich, Trier will sich ja rühmen, Lebensqualität zu steigern und es soll schön sein. Die Leute kommen die Stadt besuchen, aber die Trierer selber sollen hier nicht mehr unterwegs sein, weil, wo mangelt es da?

Und die andere Sache ist, gleich als Zweites noch, das kam jetzt auch beim Mobilitätsmanagement nicht so vor, und im Bericht habe ich es nur ein einziges Mal gefunden, das Schlagwort Car-Sharing. Das ist ja auch so ein Modebegriff, sage ich mal, in den letzten Jahren geworden, aber die großen Automobilhersteller sind ja alle mittlerweile drauf aufgestiegen, da mangelt es hier noch so ein bisschen. Also wir hatten ja die Probleme gehört, überall stehen die Autos, ich

meine, Fahrzeuge ist ja fast der falsche Begriff hierfür, und eigentlich müsste es ja Stehzeug heißen, aber dass man das so ein bisschen puscht, da passiert wenig. Also sogar die Deutsche Bahn und Opel haben sich Trier mittlerweile auserkoren, hier in Trier Modellprojekte zu starten, aber die Stadt greift das irgendwie scheinbar nicht auf.

Antwort Dr. Huber-Erler

Zu Radverkehrsanteil: Laut Herr Dr. Huber Erler wurden die Prognosen bewusst nicht überzogen indem gesagt wird „wir kommen auf 30 Prozent Radverkehrsanteil“. Herr Dr. Huber-Erler führt aus, dass 15 Prozent stadtweit realistisch wären. 30 Prozent bedeute immerhin eine Steigerung um 50 Prozent. Wenn es am Ende mehr wären, „wären wir die letzten, die sich darüber ärgern“. Zur Infrastruktur trägt , damit auch 30 Prozent mit dem Fahrrad fahren können, das Radverkehrskonzept bei, welches ein Teil des Mobilitätskonzeptes ist, bei glaubt er.

Zu Carsharing: „Carsharing ist Bestandteil eines umweltfreundlichen Stadtverkehrskonzeptes“ man wolle ja mit dem Mobilitätskonzept erreichen, dass man auch ohne privaten Autobesitz am gesellschaftlichen Leben teilnehmen könne. Sinngemäß: Carsharing erweitert das Spektrum des Umweltverbunds. Trotz Umweltverbund gäbe es viele Gelegenheiten ein Auto zu nutzen. Manchmal gibt es keine Alternativen zum Auto. („Da setzt Carsharing an. Carsharing ist im Grunde ein Instrument, mit dem ich sozusagen erreiche ohne privates Auto leben zu können es aber trotzdem zu nutzen.“ „Das ist auch Bestandteil unseres Konzeptes und das [...] muss man fördern, das muss man unterstützen [...])“

Zu Fußverkehr: Es gebe deshalb keine Erhöhung des Fußverkehrsanteils, da aus vielen Verkehrskonzepten die das Büro R+T gemacht hätten, bekannt sei, dass es durch die Stadtentwicklung, obwohl man es nicht wolle, es einen Trend gebe weniger zu Fuß zu gehen. Dies geschehe z.B. durch Wegfall von fußläufig erreichbaren Einrichtungen („kleine Geschäfte, kleine Schulen, [...] also die ganzen kleinen nahen Einrichtungen“). Mit einigen Maßnahmen im Mobilitätskonzept versuche man jedoch dem entgegen zu wirken. Zudem hat auch die Förderung von Radverkehr und ÖPNV stets auch den Effekt, dass dies auch immer zu Lasten des Fußverkehrs ginge. Zu beobachten sei dies z.B. ganz massiv in den Statistiken von Freiburg (Nutzer der Fußgängerzone würden aufgrund des vorhandenen guten Angebotes des ÖPNV lieber 300m mit der Straßenbahn fahren als zu Fuß gehen).

(2:26:20)

Gleicher Bürger wie eben – ohne Namensnennung

Eine kleine Anmerkung: Der Herr Ramsauer hat vorgeschlagen, bis 2020 soll ja der Radverkehr schon bei 15 Prozent deutschlandweit sein, von daher könnte man das gern mal auf die Prioritätenliste ganz hoch stecken, weil 2025 wären wir mal wieder letzter.

Keine Direkte Antwort auf diese Anmerkung.

(2:26:45)

Bürger ohne Namensnennung

Ich, also mit einer Auftaktveranstaltung im Jahre 2011 wurde für ein tolerantes und weltoffenes Trier gestartet. Ziel soll es sein, gesellschaftliche Toleranz zu fördern und Ausgrenzungen verhindern. Sie schreiben hier auch in dem Mobilitätskonzept: Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben. Und eben in dem Vortrag wurde gesagt, Verbesserungen des Verkehrs, der Verkehrsteilnahme aller Bevölkerungsgruppen in Trier. Mir fehlt eine soziale Komponente für Leute, die nicht so viel Geld haben und deswegen ist auch Attac herangetreten und möchte in Trier ein Sozialticket installieren. Da möchte ich mal hören, wie weit das gediegen ist .

Antwort: Fr. Kaes-Torchiani

Sinngemäß: Dieser Aspekt sei heute nicht Bestandteil der Diskussion des Mobilitätskonzepts („Dies ist hier heute keine Preisdiskussion `Sozial-Ticket`, ich kann die Frage gerne an die Kollegin Frau Birk weitergeben.“) An späterer Stelle auch: „Aber das Sozialticket ist ein Thema, da wird man sich mit auseinandersetzen, aber das ist nicht unser Thema heute Abend hier“.

Frau Kaes-Torchiani führt die aktuelle Finanzierungs-Problematik des Öffentlichen Nahverkehrs und des Verkehrsverbunds aus: Die demographische Situation im Umland von Trier bedingt, dass der Auslastungsgrad des ÖPNV immer weiter zurückgeht und daher die ohnehin steigenden Kosten von immer weniger Menschen getragen werden müssen da der Verkehr „privatwirtschaftlich“ (gemeint ist wohl eigenwirtschaftlich: „...also der Busverkehr läuft noch deckend“) organisiert ist. Gäben Unternehmer aus Mangel an Rentabilität die Konzessionen zurück, müsste zur Kompensation die öffentliche Hand einspringen, was aber nicht möglich sei, da Geld weder bei Land, Kommune oder Bund vorhanden sei. Das Thema im Verkehrsverbund sei es, dass die Preise für den ÖPNV so gestaltet sein müssten, damit möglichst viele damit fahren. Hinzu kommt die Tatsache, dass selbst wenn der ÖPNV nichts kosten würde, die Leute aufgrund der Verfügbarkeit eines eigenen PKW, nicht alle mit dem Bus fahren würden (Begründung als indirektes Zitat von Herrn Birkhäuser, SWT)“

(2:29:55)

Bürger/in 6

Und zwar zu Triers Wichtigstem, und zwar, der Tourismus, da wollte ich noch was sagen, und zwar, da ja das mit der Bettensteuer nicht geklappt hat, könnte man vielleicht hingehen, dass man den Hotels dann sagen würde, wir bauen in Trier mehr sanitäre Anlagen. Wenn ich sehe, um dem Dom herum, keine Sanitäranlage, oben auf dem Aussichtsturm am Petrisberg oben, wo täglich tausende Leute sind, keine Toilettenanlage. Wir haben am Saar-Hunsrück-Steig keine Toilette. Es ist, selbst die städtischen Toiletten, ob Altstadtfest oder abends, sind viel zu früh geschlossen. Und wenn ich dann sehe, welche, wo sollen die Leute auf Toilette gehen? Von daher vielleicht, Frau Kaes-Torchiani, dass Sie vielleicht an den Euro drankommen, weil die Touristen, oder besser gesagt, die Bettensteuer, Bettensteuer wäre ja ideal.

Antwort: Fr. Kaes-Torchiani

Der Einwand ist berechtigt und wird an Herrn Dezernent Egger weitergegeben. Wenn entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, werden die Politiker entscheiden welchem Verwendungszweck diese zu Gute kommen.

(2:31:25)

Bürger/in 14

Ja, Bürger/in 14, ich bin zugezogen und habe deshalb Erfahrungen aus auch anderen Städten. Sie haben natürlich Erfahrungen aus anderen Städten und da hätte ich mal direkt die Frage: Welche Erfahrungen haben Sie mit Umweltplaketten gemacht? Es ist nämlich so, wenn ich hier unter den weiteren Themen die Umweltauswirkungen betrachte, da haben wir Zonen für 30, Tempo 30 nachts. Das halte ich für Makulatur, ansonsten wird an Lösungsvorschlägen für Umweltproblematik nichts vorgeschlagen. Was substantiell irgendwie Relevanz hat meiner Meinung nach, es kann natürlich auch sein, dass es irgendwie doch irgendwo versteckt sein sollte. Man hätte auch eine solche Plakettierung, wie sie z.B. in Karlsruhe vorgenommen wird, in drei Stufen, grün, gelb und rot, hat auch einen finanziellen Effekt und wodurch man wiederum Geld in die ausstellenden Behörden bekäme, wodurch man wiederum umweltverträgliche Finanzierungsmodelle für anderweitige Maßnahmen bekommen könnte. Wie sind da die Erfahrungen in anderen Städten und könnte man das in Trier auch umsetzen?

Antwort: Fr. Kaes-Torchiani

„In Trier gibt es keine Umweltprobleme, die in anderen Städten mit Umweltplaketten gelöst werden“ Frau Kaes-Torchiani weist auf die beiden Trierer Messstellen (Standort Kaiserstraße und Tankstelle Ostallee) hin und führt aus, dass sämtliche dort gemessenen Werte unterhalb der zulässigen Grenzwerte liegen. Sie räumt jedoch ein, dass es ein Problem mit Schallemissionen gibt. In diesem Zusammenhang weist sie auf das Trierer Pilotprojekt Tempo-30 auf Stadtstraßen innerhalb der Lärmaktionsplanung hin.

(2:34:10)

Herr Bürger/in 14

Das ist alles richtig, allerdings geht es hier auch nicht wirklich um die direkten Umweltauswirkungen durch Immissionen. Es geht hierbei um den viel wichtigeren Aspekt, dass wir irgendwie eine Möglichkeit haben müssen, um die Ziele eines solchen Konzepts umzusetzen. Und die einzige Möglichkeit, wie Sie vorhin schon erwähnt haben, haben wir keinerlei Einfluss auf polizeiliche Maßnahmen oder ähnliches, ist eine direkte Steuerung durch solche Zonen. Das muss man jetzt auch nicht Umweltplakette nennen, sondern einfach nur Fahrzonen. Allerdings halte ich es für durchaus lauter sagen zu wollen, man möchte in der Innenstadt keinen Durchgangs- oder Tourismusverkehr, und wenn die Angebote vorhanden sind, man kann das Geld durchaus da reinstecken, dann halte ich auch das durchaus für gerechtfertigt.

Antwort: Dr. Huber-Erler

Es sind die beiden verschiedene Ansätze nicht zu verwechseln: Ein Ansatz ist, auch wenn keine Grenzwertüberschreitung der Luftschadstoffe zu verzeichnen ist, die Einführung einer Umweltplakette. Es wird hinzugefügt, dass diesbezüglich „empirische Ergebnisse nicht ganz eindeutig sind was die Ergebnisse angeht“ (gemeint ist wohl die Wirksamkeit), es sei außerdem

schwierig diese Maßnahme zu überwachen. Es wird kurz das Konzept einer Umweltzone mit den unterschiedlichen Farbplaketten erklärt.

Der andere Ansatz ist eine generelle Einfahrtsbeschränkung /Regulierung der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr etwa durch eine Citymaut. (bei der weiteren Ausführung wird Herr Dr. Huber-Erl er unterbrochen, mutmaßlich von Bürger/in 14)

(2:36:30)

Bürger (Mutmaßlich Bürger/in 14) ist nicht zu verstehen, da er wahrscheinlich ohne Mikrofon spricht.

Antwort: Dr. Huber-Erl er

Herr Dr. Huber-Erl er erläutert als weitere Möglichkeit, über Gebühren den motorisierten Verkehr zu steuern. „Erhöhte Parkgebühren sind auch immer ein Anreiz andere Verkehrsmittel zu benutzen.“ Es wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts nicht darüber nachgedacht Straßenbenutzungsgebühren, etwa eine Citymaut einzuführen, da man nicht der Auffassung war, dass Trier hierfür eine der ersten Städte in Deutschland sein könnte.

(2:37:30)

Bürgerin ohne Namensnennung (aber mutmaßlich Bürger/in 2)

Ich habe einen Vorschlag, den kann man im Rahmen des Mobilitätskonzepts sofort umsetzen, er ist knackig, er ist kurz und das Beste ist, er kostet nichts, und zwar, es geht hier um das Piktogramm. Wir haben hier ein Piktogramm, da sind die Radfahrer und die Fußgänger drauf, das kleine Grüne, und ich schlage vor, dass man es ergänzt und die Menschen im Rollstuhl und um die Menschen, die sich mit Gehbehinderung und Blindenstab fortbewegen müssen. Es ist was für das Bewusstsein, ich weiß, die Menschen mit Behinderung (mehrere unverständliche Wörter) werden beteiligt. Das ist auch toll, aber man kann es auch aufzeigen, denn nur zusammen geht es. Also das kostet nichts, neue Drucke kann man ändern, die Webseite kann man ändern, also von daher würde ich Ihnen das gerne überreichen.

Keine Direkte Antwort auf diese Anmerkung

Schlusswort und Verabschiedung durch Frau Kaes-Torchiani

Ende

Mobilitätskonzept 2025

Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren

4. Beteiligung der Ortsbeiräte

4.1 Stellungnahmen der Ortsbeiräte bis 17. Oktober 2012

Diese Stellungnahmen sind bereits in die Fassung des Moko-Berichtes vom 6.11.2012 eingeflossen und werden hier nur der Vollständigkeit halber erneut abgedruckt:

Stellungnahme	Kommentar Verwaltung
<p>OBR Kürenz (14.08.2012)</p> <p>Wie der OVSt darstellte wird derzeit intensiv über das Mobilitätskonzept beraten. Die Veröffentlichung vom August 2012, die als Beilage in der Rathauszeitung enthalten war und allen Mitgliedern des Gremiums übersandt worden war, lag vor und war mit Grundlage der Beratungen.</p> <p>Bei den Kernprojekten Straßennetz/KFZ-Verkehr ist die Ortsumgebung unter „ferner liefern“ konkret unter den „Langfristigen Maßnahmen“ eingeordnet.</p> <p>Dieses ist nicht akzeptabel.</p> <p>Damit werden einige vorausgegangene Beschlüsse des Stadtrates ignoriert und diese Einstufung ist für die Betroffenen nicht hinnehmbar. Durch verschiedene Umstände, wird sich die Verkehrssituation weiter verschlechtern.</p>	<p>Dem Moko kommt u.a. die entscheidende Funktion zu, die zahlreichen in Trier diskutierten sinnvollen und wünschenswerten Maßnahmen im Verkehrsbereich untereinander vergleichend zu bewerten und somit in eine Prioritäten-Rangfolge zu bringen. Der fachlich begründete Vorschlag des beauftragten Büros / der Verwaltung sieht im Bereich des Straßennetzes die oberste Priorität in der Schaffung des erweiterten Tangentenringes, der auch dem Stadtteil Kürenz zu Gute kommt. Vor dem Hintergrund der Haushaltslage und des bestehenden Sanierungsstaus im vorhandenen Straßennetz ist es unrealistisch und nicht zielführend, neben diesem Großprojekt noch weitere Straßenneubaumaßnahmen in den kurzfristigen Planungshorizont aufzunehmen. Wenn sämtliche sinnvollen und wünschenswerten Maßnahmen für jeden einzelnen Stadtteil mit der höchsten Priorität ins Moko aufgenommen würden, bräuchte man es gar nicht erst aufzustellen. Im Rahmen der Moko-Beschlussfassung bedarf es zwingend einer klaren Prioritätensetzung, bei der die Mehrzahl der Projekte nicht in der vordringlichsten Kategorie eingestuft werden kann. Anders kann es nicht funktionieren. Der Fokus muss auf der Umsetzbarkeit und der Zielerreichung (Modal-Split usw.) für die Gesamtstadt liegen.</p>

So wird in der Vorlage, 162/2012, (Petrisbergaufstieg wird vorerst nicht weiter verfolgt) aufgeführt, dass eine massive Aufwertung der Busverbindung zu den Höhenstadtteilen durch die Einführung einer Express-Buslinie erfolgen soll. Das Thema war bereits bei der Sitzung des OBRs 26.06.2012 erörtert worden. Eine solche Linie wird eindeutig ihre Zielsetzung verfehlen, wenn der Bus häufig im Stau steht. Eine gesonderte Busspur ist in diesem Bereich baulich nicht möglich. Der Verkehr im Bereich des Avelertales hat erheblich zugenommen. Gestützt auf die erfolgten Zählungen ist von ca. 21.000 Fahrzeugen täglich auszugehen. Diese Zahl wird weiter zunehmen. Besonders problematisch ist die Situation für die Anwohner im Bereich der Domänen- und der Avelsbacher Straße. Durch die Express-Buslinie wird dieser Verkehr nochmals zunehmen. Auch die anderen Verkehrsmaßnahmen, u.a. Wasserweg-Durchbruch, belasten besonders die Bewohner der Avelsbacher Straße erneut. Bei der Öffentlichkeitsveranstaltung am 31.07.2012 wurde deutlich, dass in der Bevölkerung überwiegend die Meinung vertreten wird, dass die Ortsumgehung gefordert wird und notwendig ist. Bereits im Jahre 2003 waren im Rahmen der 48. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Trier (Gesamtverkehrskonzeption Trier-Nord) Überlegungen angestellt worden, wie der Verkehr in diesem Bereich neu geordnet werden könnte.

Es gab folgende Darstellung:

Schaffung eines neuen Autobahnanschlusses zur BAB 602 im Bereich Ruwer

Umwidmung der Metternichstraße einschließlich der Achse „Moselbahndurchbruch“ und der Dasbachstraße zu Hauptverkehrsstraßen
Schaffung einer Straßenverbindung Aveler Tal- Metternichstraße
Wasserwegdurchbruch

Herausnahme der Avelsbacher Straße und der Franz-Georg-/Parkstraße aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen.

Der Ortsvorsteher schlug vor, sich dafür einzusetzen, dass die Vorlage 063/2007 vom 08.03.2007 nochmals in der Verwaltung aufgegriffen und die beschlossenen Maßnahmen fortgeführt werden. Dieses war vom Stadtrat bei der Sitzung am 20.03.2007 mehrheitlich beschlossen worden, Inhalt der Vorlage, Antrag Ziffer: 3,: Die Verwaltung wird beauftragt, zur Schaffung des Baurechts für die Straßenbaumaßnahme die erforderlichen Bauleitplanverfahren kurzfristig vorzubereiten.

Dieser Beschluss wurde seitens der Verwaltung nie mehr weiter verfolgt.

Es wurde folgender Beschluss gefasst:

Im Rahmen der Realisierung des Mobilitätskonzeptes wird die Verwaltung aufgefordert, den vom Stadtrat gefassten Beschluss, Vorlage: 063/2007, weiter zu verfolgen und die entsprechenden Maßnahmen einzuleiten. Hinsichtlich der Auswirkungen dieses Beschlusses auf das Mobilitätskonzept wird dadurch deutlich, dass die Einordnung unter den „Langfristigen Maßnahmen“ abgelehnt wird.

Abstimmung: 11 Stimmen für Annahme des Antrages
 2 Stimmen dagegen
 1 Enthaltung.

Der OVSt wird diesen Beschluss der Verwaltung vorlegen und um eine Entscheidung bitten.

Zu den Befürchtungen hinsichtlich der vorgesehenen Expressbuslinie: Ein Expressbus kann nur dann funktionieren, wenn er nicht im Stau steht. Hierzu ist insbesondere eine Bevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen notwendig, Busspuren auf freier Strecke hingegen nicht. Das benannte Platzproblem in der Avelsbacher Straße besteht also nicht. Zudem wird eine mögliche Expressbuslinie nach derzeitigem Kenntnisstand wie die Linie 13 heute auch nicht durch die Domänenstraße verlaufen, sondern über die Schöndorfer Straße und den Wasserweg verlaufen bzw. in Zukunft dann den Moselbahndurchbruch benutzen. Es ist daher hierdurch mit einer deutlichen Entlastung der Domänenstraße zu rechnen. Zudem ist noch gar nicht klar, ob die beste (oder einzige) Strecke für eine Expressverbindung zur Uni überhaupt durch Kürenz verläuft. Denkbar ist auch eine massive Optimierung der Verbindung über das Olewiger Tal, die zu weiteren Entlastungen in Kürenz führen würde. Hier wird wieder die gesamtstädtische Betrachtungsweise deutlich, die es erforderlich macht, die von einzelnen Ortsteilen gewünschten Projekte in den Gesamtzusammenhang einzuordnen und in einer Gesamtbetrachtung im Vergleich zueinander zu bewerten. Für die genaue Ausgestaltung des Expressbusprojektes wird dies im Rahmen eines eigenen, dem Moko nachgelagerten Gutachtens erfolgen.

Bezüglich der Verkehrsentwicklung im Aveler Tal ist festzustellen, dass diese deutlich hinter den Prognosen aus den 90er Jahren zurückgeblieben ist. Die mit dem Moko geplanten Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes werden eine weitere Zunahme des MIV ebenfalls bremsen.

Die mit der Vorlage 063/2007 beschlossene Variante der Neuanbindung des Aveler Tals ist als eine langfristige Variante Bestandteil des Moko. In den Bebauungsplänen BN 83-1 und BN

<p>Ebenso wird geprüft, ob der Beschluss des Ortsbeirates allen Fraktionen mit der Bitte um Unterstützung vorgelegt werden soll.</p> <p>Über das Ergebnis wird berichtet.</p> <p>Anmerkung: Bei der öffentlichen Präsentation des „Mobilitätskonzeptes“ am 23.08.2012, zu der alle Mitglieder der Ortsbeiräte und die Öffentlichkeit eingeladen worden war, wurde von mir als Ortsvorsteher die Frage gestellt, mit welcher Begründung die Ortsumgehung Kürenz als „langfristige Maßnahme“ eingestuft worden ist. Herr Kannenberg, Verkehrsplaner des Planungsamtes, führte dazu aus, dass diese Maßnahme aus Kostengründen in diese Priorität gesetzt worden sei. Andere Verkehrsmaßnahmen seien vorgezogen worden, weil sie wichtiger seien, u.a. Schaffung der Tangenten).</p>	<p>83-2 (in Aufstellung) wurde / wird die mit Vorlage 063/2007 beschlossene Variante planerisch berücksichtigt.</p>
<p>OBR Süd (26.09.2012)</p> <p>Der Ortsbeirat Trier-Süd hat am 26.09.2012 das Mobilitätskonzept Trier 2025 (MoKo) beraten. Er begrüßt die Zielsetzung, im Modal Split den Anteil des Kfz-Verkehrs von derzeit 55 % entsprechend Stadtratsbeschluss von 2009 auf künftig 45 % zu reduzieren und dafür bei unverändertem Fußgängeranteil von 20 % den Anteil des Fahrradverkehrs von 9 % auf 15 % und den Anteil des ÖPNV (Bus und Bahn) von 16 % auf 20 % anzuheben (Sonderbeilage der RaZ; Bürgerbeteiligung August 2012), so dass der sog. „Umweltverbund“ einen Anteil von 55 % an der Gesamtverkehrsnachfrage erhalten soll.</p> <p>Trier-Süd als Teil der Stadt Trier-Süd hat ein Eigenverkehrsaufkommen von ca. 7 % der täglichen Gesamtverkehrsnachfrage der Stadt. Trier-Süd ist der Altstadt – als dem Stadtteil mit der höchsten Zentralität und daher auch mit dem höchsten Verkehrsaufkommen (ca. 23 % aller täglichen Fahrten und Wege; MoKo Grundlagen S. 37) – unmittelbar benachbart. Das bedeutet, dass zusätzlich zum Eigenverkehr auch der Verkehr zwischen Altstadt und den weiter südlich gelegenen Stadtteilen und den Gemeinden außerhalb der Stadt den Stadtteil Trier-Süd zumindest peripher belastet, wenn nicht gar durchfährt.</p> <p>Dies betrifft in erster Linie die Moseluferstraße (Pacelliufer – St-Barbara-Ufer, B 51 – B 49) und den Straßenzug Saarstraße – Matthiasstraße. Im Widerspruch zur Zielsetzung, den Anteil des Kfz-Verkehrs zu verringern, steht allerdings, dass das Verkehrsaufkommen auf der Moseluferstraße von ca. 48.600 Kfz-Fahrten pro Tag entsprechend der Analysebelastung 2010 auf ca. 50.400 Kfz-Fahrten nach der Basisprognose 2025 zunehmen soll; ebenso soll das Verkehrsaufkommen des Straßenzugs Saarstraße – Matthiasstraße von ca. 14.300 auf ca. 15.200 Kfz-Fahrten zunehmen (Belastungspläne 3.5 bzw. 1.2 und 3.6 bzw. 2.3). Hierin kann der Ortsbeirat keine Abminderung der künftigen Verkehrsbelastung des Stadtteils Trier-Süd erkennen. Vielleicht hilft dagegen das Projekt Tempo 30 in der Saar- und Matthiasstraße. Lediglich die Belastung des Straßenzugs Südallee / Kaiserstraße (L 143) bleibt mit ca. 34.300 in 2010 auf ca. 34.600 Kfz-Fahrten pro Tag in 2025 relativ konstant.</p> <p>Flächennutzungsplan, Schulentwicklungsplan Es stellt sich die Frage, welche die verkehrserzeugenden Grundlagen für die Ermittlung der Basisprognose 2025 sind. Der Flächen-</p>	<p>Hierbei handelt es sich um Werte aus der sog. Basisprognose. In dieser ist die Entwicklung <u>ohne</u> die Maßnahmen des Moko dargestellt. Die Zielprognose (<u>mit</u> den Wirkungen durch die Moko-Maßnahmen) wird noch ergänzt.</p> <p>Das Moko und dessen Grundlagen werden in engster Abstimmung</p>

nutzungsplan (FNP) ist noch in Arbeit; ebenso befindet sich der Schulentwicklungsplan voll in der Diskussion. Wir sind der Meinung, dass diese grundlegenden Konzepte in gegenseitiger Wechselwirkung mit dem MoKo zu entwickeln sind. Entsprechend dem Beitrag des Trierischen Volksfreunds vom 19.09.2012 zum FNP („Platz für 110.000 Trierer“) „steht die Abstimmung mit ... dem Mobilitätskonzept auf dem Programm.“ Insofern dürften mit Sicherheit noch Änderungen sowohl im MoKo als auch im FNP-Entwurf zu erwarten sein, die ihrerseits noch einmal Auswirkungen auf den Schulentwicklungsplan haben, möglicherweise auch noch auf andere Konzepte der Stadt. Vor allem dezentrale Schulstandorte werden als „Taxi Mama“ unerwünschte Ziele bzw. Quellen für weiteren Kfz-Verkehr sein.

Straßennetz, Kfz-Verkehr (Motorisierter Individualverkehr, MIV)
Entsprechend der Sonderbeilage vom August 2012, die auch der Informationsveranstaltung der Verwaltung zum MoKo am 23.08.2012 in der IHK zugrunde lag, ist in der „Zielsetzung Straßennetz“ im Rahmen der mittelfristigen Maßnahmen eine „Südtangente“ von der Konrad-Adenauer-Brücke über die Aulstraße, die Straßburger Allee, die Metzger Allee und die Spitzmühle bis zum Kaiserthermenkreisel dargestellt, die Moseluferstraße, Saarstraße – Matthiasstraße und Südallee / Kaiserstraße entlasten soll. Es fehlt allerdings eine Graphik mit Darstellung der zu erwartenden Entlastungen. Insofern ist uns eine Beurteilung dieser Maßnahme, die Trier-Süd unmittelbar berührt, nicht möglich. Zusätzlich ist zu bedenken, dass die Aulstraße eine weitere Belastung erfahren dürfte, und der Kaiserthermenkreisel ist am Ende seiner Leistungsfähigkeit angekommen. Als langfristige Maßnahme übernimmt das MoKo kommentarlos die Realisierung des heiß diskutierten Moselaufstiegs, ohne dieses Vorhaben auf seine Wirksamkeit zu prüfen.

ÖPNV, Öffentlicher Nahverkehr (Bus/ÖPNV und Bahn/SPNV)
Als „Kernprojekte ÖPNV“ führt die Sonderbeilage in der „Zielsetzung ÖPNV“ für den Busverkehr die Busbeschleunigung auf der Innenstadt-Westtrasse und, u. A., auf der Saarstraße – Matthiasstraße, die Umgestaltung des Umsteigeknotens Südallee (Neutor), barrierefreien Ausbau der Haltestellen sowie ein Bündel von betrieblichen und organisatorischen Verbesserungen auf. Für den Bahnverkehr werden, leider nur noch als Langfristprojekte, die Haltepunkte Kaiserthermen, St-Matthias und St-Medard genannt. Die

Entlastung mit dem FNP erarbeitet. Hierzu zählt auch der jeweilige Stand der Diskussion bezüglich Baugebietsausweisungen / Bevölkerungsentwicklung, welcher aus dem FNP in das Moko übernommen wird. Auf der anderen Seite erfolgt die Bewertung der potenziellen neuen Bauflächen im FNP auch in Rückkopplung mit dem Moko, indem die verkehrliche Wirkung und Eignung der möglichen Flächen entsprechend bewertet wird. Zum Schulkonzept lagen zum Zeitpunkt der dem Moko zu Grunde liegenden Berechnungen noch keine hinreichend konkreten Zielaussagen vor, so dass diesbezüglich zunächst von dem aktuellen Stand der Schullandschaft ausgegangen werden musste. Der Entwurf des Moko wurde auch mit dem Schulamt abgestimmt. Bezüglich der ÖPNV-Anbindung der Schulstandorte besteht ein kontinuierlicher Austauschprozess zwischen Schulverwaltungsamt, Stadtplanungsamt und SWT / VRT.

Die zu erwartende Entlastung wird in der Zielprognose sichtbar werden.

Bezüglich des Moselaufstiegs hat parallel zur Erarbeitung des Moko im vergangenen Jahr eine ausführliche öffentliche Diskussion stattgefunden, die zur Beschlussfassung des Stadtrates geführt hat, sich für diese Projekt auszusprechen. Daher wurde es entsprechend ins Moko aufgenommen. Die wichtigsten Aspekte, die für die Maßnahme sprechen sind im Moko kurz dargestellt; ggf. kann dieser Text noch ergänzt werden.

Die Einstufung als Langfristprojekt beruht darauf, dass aktuell der HP Hafenstraße sowie die Reaktivierung der Werstrasse geplant werden. Vor diesem Hintergrund können alle anderen Schritte des Regionalbahnkonzeptes realistisch nur als längerfristig eingestuft werden. Die Aussage,

se Projekte sind unabhängig von ihrer Fristigkeit grundsätzlich zu befürworten. Trier-Süd partizipiert über die Römerbrücke, die KA-Brücke und den künftigen „Barbarasteg“ (s. unten) auch an der Reaktivierung der Weststrecke für den Personenverkehr. Es fehlt der Nachweis, inwiefern die ÖPNV/SPNV-Projekte zur Entlastung der Stadt und vor allem unseres Stadtteils vom Kfz-Verkehr beitragen, d.h. welche derzeitigen Kfz-Verkehrsbeziehungen sich durch die verbesserten ÖPNV/SPNV-Angebote mit Bus- und Bahnfahrten substituieren lassen. Leider ist der Petrisbergaufstieg, der in seiner ursprünglich verfolgten Konzeption gerade die schnelle und umwegfreie Verbindung von Trier-Süd zur Universität und den östlichen Höhenstadtteilen herstellen sollte, in der derzeitigen Fassung des MoKo „auf Eis gelegt“.

Nahmobilität, Fußgänger- und Fahrradverkehr

Die aufgeführten Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr in der „Zielsetzung Nahmobilität“ sind grundsätzlich zu begrüßen: Erhöhung der Fußwegsicherung, Reduzierung des Straßenrandparkens zugunsten von Fußgängern und Radlern, Barrierefreiheit durch Bordsteinabsenkungen, Ausweisung von Fahrradstraßen (Eberhardstraße ist ja schon beschlossen, aber nicht umgesetzt), Verbesserung der Querung von Allenring und Uferstraße, Instandsetzung der Moselradwege etc. Von besonderer Bedeutung sind die zusätzlichen Moselquerungen „Irminensteg“ (Altstadt – Neupallien) und „Barbarasteg“ (Trier-Süd – Trier-West) sowie die Freistellung der Römerbrücke vom Kfz-Verkehr (nur noch Fuß, Rad und Bus) zur besseren Vernetzung der Stadtteile über die Mosel hinweg. Dies sind Bestandteile zum größeren Programm „Stadt am Fluss“. Da es sich beim Kfz-Verkehr über die Römerbrücke weitestgehend um Kurzstreckenverkehr zwischen den einander gegenüberliegenden Stadtteilen rechts und links der Mosel handelt, also um Nahmobilität im klassischen Sinne (ca. 15.400 bzw. 16.300 Kfz-Fahrten pro Tag; ca. 70 % nur stadtinterner Binnenverkehr), wäre auch hier der Nachweis sinnvoll, welchen derzeitigen Kfz-Verkehrsanteil die Investitionen zur Verbesserung der Nahmobilität durch Fuß- und Fahrradverkehr substituieren können.

Fazit

Die Zielsetzung des MoKo ist zu begrüßen, seine Abstimmung mit dem FNP und vor allem dem Schulentwicklungsplan steht aber noch aus. Darüber hinaus ist der Ortsbeirat der Meinung, dass das MoKo den Nachweis erbringen muss, ob sich durch die vorgeschlagenen Projekte die vom Stadtrat beschlossene Verschiebung des Modal Split vom Kfz-Verkehr zum Umweltverbund hin sowohl bezüglich der gesamten Stadt wie auch des Stadtteils Trier-Süd erreichen lassen.

dass das Regionalbahnkonzept langfristig komplett umgesetzt werden soll bedeutet nicht, dass in der Zwischenzeit nichts geschehen soll. Im Gegenteil: Um das Projekt langfristig realisieren zu können bedarf es kurz- bis mittelfristiger Planungsaktivitäten sowie auch mittelfristig der Realisierung einzelner Haltepunkte. Die Gesamtfertigstellung kann jedoch nur langfristig erfolgen. Bezüglich des Petrisbergaufstieges ist wiederum auf die aktuelle Beschlusslage des Stadtrates zu verweisen, die parallel zur Aufstellung des Moko gefasst wurde. Die alternativ angestrebte Busbeschleunigung auf den bestehenden Strecken beinhaltet mit dem Umsteigeknoten Südallee auch eine deutliche Verbesserung der Anbindung des Stadtteils Trier-Süd an die Uni / Höhenstatteile.

Die vom OBR Süd beschlossene Einführung einer Fahrradstraße ist Bestandteil des Moko. Nach Abschluss der Arbeiten am Moko wird die Verwaltung sich nach Möglichkeit verstärkt um die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen kümmern.

OBR Feyen-Weismark (26.09.2012)

Bezüglich des im Mobilitätskonzeptes angedachten erweiterten Tangentenringes, ist dessen Leistungsfähigkeit erst gewährleistet, wenn innerhalb dieses Ringes u.a. der Straßenabschnitt Aulstraße – Arnulfstraße, einschließlich der Aulbrücke, wie geplant ausgebaut wird.

Im Zuge der Fertigstellung bereits beschlossener und innerhalb der Fortschreibung des FNP anstehender Baugebiete ist durch die Bevölkerungszunahme mit höheren Verkehren zu rechnen. Dies bedeutet, dass auch der Individualverkehr, besonders in der Haupterschließungsachse zwischen Pellingener- und Arnulfstraße weiter zunimmt. Diese Verkehre müssen durch gezielte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen verstetigt werden.

Um erhebliche Rückstaus auf der B268, vor der Ampel am Moselufer Richtung Norden zu vermeiden, ist der Verkehrsabfluss mittels einer Abbiegespur zu optimieren.

Der vom Stadtrat beschlossene Modal-Split zu Gunsten des Umweltverbundes kann nur erreicht werden, wenn das Angebot des ÖPNVs an die Veränderungen im Stadtteil qualitativ angepasst wird, dazu gehört die Realisierung der Regionalbahnhaltepunkte Medard und Matthias mit ihrer fußläufigen und radmäßigen Erschließung.

Ebenso ist dem weiteren Ausbau des Fahrrad- und Fußwegenetzes im Stadtteil Rechnung zu tragen.

Einer angedachten Verbindungsstraße zwischen B268 und Aulbrücke wird eine klare Absage erteilt.

In Anbetracht der zunehmenden Veränderungen im Stadtteil ist an die Forderung des Ortsbeirates zu erinnern, dass für Feyen-Weismark ein lokales, aus dem gesamtstädtischen abgeleitetes Verkehrskonzept zu erstellen ist.

Das ist korrekt.

Umbaumaßnahmen im Bereich Weismark werden aktuell geplant.

Dieser Vorschlag wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zum Konversionsprojekt Castelnau überprüft. Hierbei wurde festgestellt, dass die Anlage einer weiteren Abbiegespur möglich ist und zur Vermeidung von Durchgangsverkehr über die Weismark auch sinnvoll ist.

Das Regionalbahnkonzept ist Bestandteil des Moko.

Entsprechende Maßnahmen sind im Moko enthalten.

Diese Maßnahmen ist nicht Gegenstand des vorgeschlagenen Handlungskonzeptes.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Konkretisierende Planungsschritte für einzelne Stadtteile / einzelne Maßnahmen werden nach Fertigstellung des Moko angegangen.

OBR Trier-West/Pallien (26.09.2012)

Das Mobilitätskonzept erscheint sehr umfangreich, lässt aber eine erkennbare Absicht oder Aussicht vermissen, wie denn mittelfristig oder gar kurzfristig der Durchgangsverkehr im Trierer Tal erträglich gestaltet werden könnte. Da die westlichen Stadtteile erheblich betroffen sind, soll dieses Konzept bei einem gemeinsamen Termin dieser Ortsbeiräte besprochen werden, um möglicherweise eine übereinstimmende Stellungnahme zu erarbeiten. Ein gemeinsames Vorgehen hätte mehr Gewicht.

Durch die positive Positionierung zur Bundesmaßnahme Westumfahrung sowie dem Ausbau der Nordumfahrung wird eine klare Aussage bezüglich der Reduzierung des Durchgangsverkehrs getroffen. Zudem zielen das Moko mit zahlreichen Maßnahmen auf eine allgemeine Reduzierung des

<p>Herr Erasmy hat bisher zur Planung der Sanierung der Bonner Straße keine verbindliche Auskunft erhalten können, obgleich laut Baudezernentin die Pläne fertig sein sollen.</p>	<p>MIV, was auch zu Entlastungen auf den Hauptdurchgangachsen führen wird.</p> <p>Diese Maßnahmen ist Gegenstand der Planungen des Tiefbauamtes und nicht des Moko. Die Aussage wird dorthin weitergeleitet.</p>
<p>OBR Pfalzel (17.10.2012)</p> <p>Der Großteil des Mobilitätskonzeptes 2025 bezieht sich größtenteils auf den Stadtkern. Für den Ortsbeirat Pfalzel ist es wichtig, endlich die Fertigstellung des Radweges vom alten Sportplatz zum Industriegebiet zu erreichen. Diese Forderungen wurden bereits in vielen Ortsbeiratssitzungen auch schriftlich an die Stadt Trier zum Ausdruck gebracht. Bisher leider ohne Erfolg.</p>	<p>Das Moko ist ein Verkehrsentwicklungsplan für die Gesamtstadt. Naturgemäß ergibt sich aufgrund des starken Stadtzentrums hier auch eine Verdichtung der Ansprüche und Maßnahmen. Dennoch sind auch zahlreiche Maßnahmen im Moko enthalten, die u.a. auch Pfalzel betreffen. Ein wichtiges Projekt in diesem Stadtteil ist die Führung des Moselradweges, die auch Bestandteil des Moko ist. Da die Realisierung der „großen Lösung“ mit Hafenbrücke sehr aufwändig und teuer ist, wird im Moko zusätzlich auch eine weniger aufwändige Lösung parallel zur B 53 vorgeschlagen. Die Lösung mit der Hafenbrücke bleibt aber als Langfristprojekt erhalten.</p>

4.2 Stellungnahmen der Ortsbeiräte vom 18. Oktober 2012

Diese Stellungnahmen sind erst nach Redaktionsschluss des Moko-Berichts vom 6.11.2012 abgegeben worden und daher in der Fassung des Moko, wie es der Beschlussvorlage beigefügt war, noch nicht berücksichtigt gewesen.

Stellungnahme	Kommentar Verwaltung
<p>OBR Filsch (18.10.2012)</p> <p>Die Anhörung zum „Mobilitätskonzept 2025“ wiederholt die bekannte Problematik der Siedlungserweiterungen in den Höhenstadtteilen Tarforst und Filsch angesichts deren einzigen Zugangsstraßen über Olewig bzw. Kürenz.</p>	<p>vgl. erneute Stellungnahme des OBR Filsch weiter unten sowie Kommentar zu den Stellungnahmen Tarforst und Irsch</p>
<p>OBR Kernscheid (18.10.2012)</p> <p>Die Anhörung zum „Mobilitätskonzept 2025“ wiederholt die bekannte Problematik der Siedlungserweiterungen in den Höhenstadtteilen Tarforst und Filsch angesichts deren einzigen Zugangsstraßen über Olewig bzw. Kürenz.</p>	<p>vgl. weiter unten zu den Stellungnahmen Tarforst und Irsch</p>

4.3 Stellungnahmen der Ortsbeiräte ab 21. November 2012

Diese Stellungnahmen sind auf Grundlage der Vorlage 463/2012 [Moko-Bericht vom 6.11.2012] abgegeben worden. Die Vorlage wurde am 21.11.2012 im DA IV und anschließend in den Ortsbeiräten beraten. In der Sitzung des DA IV am 5.12.2012 wurde eine geänderte Vorlage beschlossen. Die Ortsbeiräte, die nach dem 5.12.2012 getagt haben, haben sich somit ggf. bereits mit der neuen Fassung der Vorlage beschäftigt. Der eigentliche Moko-Bericht, der der Vorlage zum Beschluss beigefügt war, war in beiden Fassungen der Vorlage identisch.

Die folgenden Stellungnahmen waren in der Fassung des Moko, wie es der Beschlussvorlage beigefügt war, noch nicht berücksichtigt. Sie werden entsprechend der nachfolgenden Kommentierungen in die Fassung des Moko für die Beschlussfassung im Stadtrat am 05.02.2013 in den Bericht eingearbeitet.

Stellungnahme	Kommentar Verwaltung
<p>OBR Heiligkreuz (21.11.2012)</p> <p>Grundsätzlich begrüßt der Ortsbeirat, dass ein Gesamtkonzept entwickelt wird.</p> <p>Das Konzept stellt allerdings nur die positiven Auswirkungen fest. Negative Auswirkungen werden verschwiegen.</p> <p>Es ist zu befürchten, dass die Entlastungen in Trier-Süd zu Mehrbelastungen in Heiligkreuz führen. Kompensationen sind nicht vorgesehen. Weiterhin ist das Konzept mit dem geplanten Flächennutzungsplan für Mariahof (Brubacher Hof) nicht kompatibel. Ebenso fehlt ein Parkkonzept für die städtischen Randbereiche.</p> <p>Nach Erörterung fasst der Ortsbeirat folgenden Beschluss: Der Ortsbeirat lehnt die Vorlage in dieser Form ab. Der Beschluss geht einstimmig. Der Antrag ist damit angenommen, die Vorlage ist abgelehnt.</p>	<p>Die Aussagen bezüglich der angeblich fehlenden Kompatibilität mit den potenziellen neuen Wohnbauflächen „Brubacher Hof“ sind unzutreffend. Das Moko wurde in enger Abstimmung mit dem Flächennutzungsplan (FNP) erarbeitet. Die Flächenpotenziale am „Brubacher Hof“ sind in die Verkehrsprognose eingeflossen. Entsprechend sind auch die angesprochenen negativen Auswirkungen (= Verkehrszunahmen) sowohl aufgrund der zusätzlichen Verkehre aus / in Richtung Brubacher Hof als auch hinsichtlich zukünftiger Veränderungen des Verkehrsaufkommens aufgrund von Maßnahmen in anderen Stadtteilen eindeutig im Moko dargestellt (vgl. insb. Karten („Bilder“) 14.11 und 14.12 des Moko-Berichtes).</p> <p>Das Parkkonzept legt seinen Schwerpunkt auf den am stärksten betroffenen Bereich der Kernstadt. Eine Ausweitung auf weitere betroffenen Bereiche insbesondere im direkten Anschluss an die Innenstadt ist expliziter Bestandteil des Parkraumkonzeptes und des Moko (s. S. 201).</p> <p>Aufgrund der vorgebrachten Anregungen ergibt sich kein Überarbeitungsbedarf des Moko.</p>

OBR Ehrang-Quint (22.11.2012)

Der Ortsbeirat begrüßte grundsätzlich das Mobilitätskonzeptes 2025 für die Stadt Trier. Damit liegt ein zukunftsweisendes Konzept für die Gestaltung des innerstädtischen Verkehrs für Trier vor.

Was den Stadtteil Ehrang betrifft, gab es folgende Beanstandungen / Verbesserungsvorschläge:

- Der Straßenneubau der B422neu ist dringend erforderlich für die verkehrsmäßige Entlastung des Ortskerns und die Schaffung eines Großsortimenters und damit die Sicherstellung der innerörtlichen Versorgung der Bevölkerung. Die Maßnahme ist im städtischen Doppelhaushalt 2013/2014 aufgenommen. Der Zuschuss-Bewilligungsbescheid des Landes steht noch aus.
- Nach der Wiederherstellung der Pfeiffersbrücke bis Mitte 2013, ist von der Brücke aus eine verkehrstechnisch vernünftige Anbindung der B422neu an die B52 / B53 erforderlich.
- ÖPNV: Der Eisenbahn-Haltepunkt in der Hafestraße wird Ehrang entlasten und die Verkehrsanbindung u. a. für das Mäushecker-Schulzentrum erheblich verbessern, allerdings unter Aufgabe des derzeitigen Bahnhofs Ehrang, Ehranger Straße.
- Der „Ruhende Verkehr“ im Stadtteil, besonders im Ortskern, ist denkbar schlecht organisiert. Es fehlt eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen. Parallel zu den fehlenden Parkplätzen im Ortskern geht die Schwächung des Einzelhandels bzw. dessen Ausbluten damit einher.
- Parkplätze für das Bürgerhaus fehlen nach dem Neubau der Kindertagesstätte in der Straße Zur Stadtmauer gänzlich.
- In dem Zusammenhang wurde der Vorsitzende einstimmig beauftragt, die Verwaltung nochmals zu bitten, das städtische Haus August-Antz-Straße 42 (ehemals Haus Dr. Feller), wel-

Dies entspricht den Inhalten des Moko.

Dies entspricht den Inhalten des Moko.

Dies entspricht den diesbezüglichen der Verwaltung bekannten Aussagen der DB AG. Aufgrund des geringen Einzugsbereichs des bestehenden Bahnhofs sowie des enormen Sanierungsstaus erscheint die Haltung der DB nachvollziehbar, die nötigen Sanierungsmittel statt dessen in den Neubau des HP Hafestraße zu stecken. Eine anderweitige Finanzierungsmöglichkeit ist derzeit nicht erkennbar.

In Kapitel 8.5.2. und 8.5.3. des Moko sind diesbezügliche Aussagen enthalten. Auch das Umsetzungskonzept beinhaltet hierzu konkrete Maßnahmen (z.B. „Parkkonzepte für einzelne Quartiere und Ziele“). Während die Aussagen im Textteil zum Parken in Wohngebieten eindeutig stadtweit Geltung haben sollen, sind die Aussagen zu Parken in Geschäftsbereichen im Text bislang auf die Kernstadt und unmittelbar angrenzende Bereiche beschränkt. Hier sollte die redaktionelle Klarstellung erfolgen, dass generell sukzessive auch für andere Geschäftsbereiche der Stadt Lösungen erarbeitet und umgesetzt werden sollen (ggf. unter beispielhafter Nennung betroffener Bereiche).

Diese Anregung betrifft nicht den Handlungsspielraum des Moko. Unabhängig davon kann hierzu

<p>ches seit vielen Jahren zum Verkauf ansteht, abzubereiten. Damit könnte die Straßenführung August-Antz-Straße/ Kyllstraße entschärft und dringend notwendige Parkplätze im Ort geschaffen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radfahrwegenetz: Als eine Alternative zum bestehenden Radfahrweg durch das Hafengelände entlang der B52 wurde dessen Führung anstatt parallel zur B52 an der Fa. Laeis-Bucher vorbei durch die Unterführung am neuen Brandschutzzentrum zur Servaisstraße vorgeschlagen. Ebenfalls denkbar wäre dessen Führung durch die Eltzstraße und die Servaisstraße. Beide Strecken sollten dann durch den Ortskern geleitet werden. • Des Weiteren wurde eine zusätzliche Querung der Kyll für Fußgänger und Fahrradfahrer im Lorbachtal (B422 Richtung Korde) angeregt. • Der ursprüngliche Schutzstreifen wurde nach der Sanierung der Ehranger Straße nicht wieder aufgebracht. Lt. Herr Kannenberg sprechen hier rechtliche Gründe dagegen. 	<p>verwaltungsseitig festgestellt werden, dass das Anwesen A.-Antz Str. 42 1996 aus Sanierungsmitteln angekauft wurde mit dem Ziel, nach Neuordnung des Umfeldes das Anwesen wieder zu privatisieren. Das Haus A.-Antz Str.42 wurde nach dem Wasserschaden erneut ausgeschrieben. Es liegen vier Kaufbewerbungen vor.</p> <p>Aus städtebaulichen Gründen sollte das Haus als Blickpunkt der Kyllstraße und Platzkante des Peter-Roth-Platzes erhalten bleiben. Die Verkehrsführung dient auch der Beruhigung des Verkehrsflusses in der Kyllstr. und der A.-Antz Str. Mit Blick auf die Kreuzungssituation und der sich daraus ergebenden Zwangspunkte könnten auf den bei einem Abbruch gewonnenen Flächen höchstens einzelne Stellplätze als Längsparker geschaffen werden. Es wird daher vorgeschlagen die vorhandenen Kaufangebote anhand des vorgesehenen Modernisierungs- und Nutzungskonzeptes zu prüfen und im Sinne einer bestmöglichen qualitativen Aufwertung des Bereiches zu entscheiden. Darüber hinaus sollte versucht werden die Kurvensituation insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit sowie für Fußgänger und den Linienverkehr zu verbessern.</p> <p>Die erstgenannte Alternative ist als Maßnahme R10 bereits Bestandteil des Moko (vgl. S. 108). Die zweite Variante ist sicherlich grundsätzlich ebenfalls denkbar und wird im Zuge der konkreten Projektplanungen zu gegebener Zeit mit in die Variantenuntersuchung aufgenommen. Ein entsprechender Hinweis sollte in den Moko-Bericht aufgenommen werden.</p> <p>Hierbei handelt es sich um eine sehr kleinteilige und vor allem lokal bedeutsame Maßnahme, die unterhalb der Maßstabsebene des Moko liegt.</p> <p>Die einschlägigen Richtlinien lassen bei der vorhandenen Straßen-</p>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> • Die Verkehrsanbindung der Heide und der Bausch ist lediglich für Fahrzeuge gewährleistet. Beide Bereiche werden nur von der Linie 17 und das nur tagsüber an Werktagen angefahren. • Des Öfteren hat der Ortsbeirat bereits auf fehlende beleuchtete Fußgängerwege / Radfahrwege hingewiesen. Diesen fehlenden Anbindungen wurde im vorliegenden Mobilitätskonzept 2025 für die Stadt Trier nicht Rechnung getragen. • Die Zu- und Abfahrten der Ehranger Brücke B52 auf der Kenner Seite sollten zukünftig entflochten werden und zwar in der Art, dass die Brücke von der A602 aus in beiden Richtungen direkt angefahren werden kann. 	<p>raumbreite neben dem Parkstreifen für Kfz keine Markierung von Schutzstreifen mehr zu. Daher muss hier zunächst eine Lösung für den ruhenden Kfz-Verkehr gefunden werden. Entsprechende Aussagen sind Bestandteil des Moko.</p> <p>Die Beleuchtung wichtiger Rad- und Fußwege ist explizit Bestandteil des Moko (Maßnahme R 19; S. 112). In der dort aufgeführten beispielhaften Auflistung sollten die Anbindungen an z.B. Heide und Bausch ergänzt werden, wobei diesen Anbindungen in Abwägung mit den bereits im Moko-Text genannten Strecken sicherlich eine geringere Priorität zugemessen werden muss (v.a. wegen der Anzahl der zu erwartenden Radfahrer).</p> <p>Diese Maßnahme ist bereits Bestandteil des Moko (nachrichtliche Darstellung von Maßnahmen in der Baulast Dritter: Nordumfahrung). Die diesbezüglich unvollständige Kartendarstellung 8.5 im Kartenteil des Moko-Berichtes wird entsprechend der vollständigen Darstellung in der Rathaus-Zeitungs-Beilage angepasst.</p>
<p>OBR Kürenz (27.11.2012)</p> <p>Das MOKO war bereits mehrfach im Ortsbeirat beraten worden. Die Zielsetzungen des Konzeptes, im Detail dargestellt in der Vorlage, 463/2012, werden vom OBR befürwortet. Für den OBR stellt sich die zentrale Frage, ob im Konzept Maßnahmen dargestellt und aufgenommen worden sind, die den Ortsteil unmittelbar betreffen.</p> <p>Zuletzt war bei der Sitzung am 14.08.2012 ein Beschluss gefasst worden, der der Verwaltung und allen Ratsfraktionen übermittelt worden war. Der OBR spricht sich mehrheitlich dafür aus, dass der Stadtratsbeschluss, enthalten in der Vorlage 063/2007, Ortsumgebung Kürenz, weiter verfolgt wird. Die Stellungnahme des Ortsbeirates ist Bestandteil des vorliegenden Konzeptes und in vollem Umfang in den Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren, 4. Beteiligung Ortsbeiräte, enthalten.</p> <p>Die Verwaltung erklärt ausführlich, dass die vom OBR geforderte Maßnahme als „langfristige Variante“ im MOKO enthalten ist. Ebenso wird erwähnt, dass der OVSt bei der öffentlichen Präsentation das Thema konkret angesprochen hat. In der Begründung wird seitens der Verwaltung, gestützt auf die Ergebnisse des Gutachtens, dargestellt, dass die vorgesehene „Tangentenlösung“ höchste Priorität hat und deshalb die Ortsumgebung Kürenz als langfristige Maßnahme aufgenommen worden ist. Aus Haushaltsgründen sei</p>	<p>vgl. auch Kommentierung zur Stellungnahme des OBR Kürenz vom 14.08.2012.</p> <p>Aus den im Moko-Bericht in der Fassung vom 06.11.2012, der die Anlage zur Vorlage 463/2012 bildet, genannten Gründen wird die „kleine“ Variante der OU Alt-Kürenz bevorzugt. Durch sie kann die Problematik in der Ortsdurchfahrt umfassend gelöst werden, wobei gleichzeitig – im Gegensatz zu der Variante „Grüneberg / Dasbachstraße“ – keine negativen Effekte auf andere Stadtteile zu erwarten sind (Sickingen- und Olewiger Straße). Zudem erscheint sie aufgrund des geringeren Aufwandes realistischer bis</p>

es unrealistisch weitere Großprojekte aufzunehmen. Die eigentliche Vorlage, Nr: 463/2012, war allen Mitgliedern des OBRs übermittelt worden. Ergänzend dazu waren dem OVSt weitere Unterlagen schriftlich übermittelt worden. Weiterhin war eine CD zur Verfügung gestellt worden, die alle Details enthält. Insgesamt sind dieses ca. 600 Seiten.

In den schriftlichen Unterlagen sind einige Hinweise und Ausführungen enthalten, die sich mit dem Bereich „Kürenz“ befassen. So ist u.a. erwähnt – Seite: 162 – dass das „Avelertal“ mit 21.000 Fahrzeugen zu den „hoch belasteten Straßen“ in Trier zu zählen ist. Im Detail wird dargestellt – ab Seite:188, S 16, – wie eine Problemlösung erreichbar sein könnte. Bei einer Realisierung der Variante „Grüneberg“ wird gefordert, dass im Bereich der Domänenstraße/Avelsbacher Straße eine „Nullstelle“ zwingend notwendig ist, um eine Entlastung von „Altkürenz“ zu erreichen.

Diese Variante wird seitens des OBRs abgelehnt.

Einhellig wird die Auffassung vertreten, dass auch durch andere Verkehrsmaßnahmen eine Entlastung erreicht werden könnte, u.a. Einbahnstraßenregelungen in Altkürenz oder auch im Bereich der angrenzenden Straßen, z. B. Bergstraße. In der Diskussion wird verdeutlicht, dass im Bereich der Höhenstadtteile weiterer Wohnraum geschaffen wird, u.a. Burgunderstraße. Damit wird der Verkehr weiter zunehmen. Eine Möglichkeit die Belastung zu verringern, ist die Stärkung des ÖPNVs, die ausdrücklich im MOKO enthalten ist. Allerdings wurde verdeutlicht, dass durch alle vorgesehenen Maßnahmen eine spürbare Entlastung des Avelertals nicht erreicht werden kann.

Dass langfristig gesehen in Teilbereichen der Autoverkehr erschwert werden muss, um eine Verbesserung des ÖPNVs zu erreichen, wurde dargestellt.

Dazu stellte der OVSt den Antrag, dieses förmlich zu beschließen.
Abstimmung: 7 dafür/ 3 Enthaltungen.

Damit ist dieser Antrag angenommen. Welche Einzelmaßnahmen wann durchgeführt werden, bleibt offen und ist zu einem späteren Zeitpunkt zu entscheiden. Der Beschluss vom 14.08.2012, die Maßnahme „Ortsumgehung Kürenz-Variante 3 / Grüneberg“ in der Prioritätenliste in die Kategorie 2 aufzunehmen wurde nochmals angesprochen. Es wurde ausdrücklich gefordert, dass dieser Beschluss so bestehen bleibt.

Es wurde nochmals beantragt, dazu eine Abstimmung vorzunehmen:

Abstimmung: 7 Stimmen für Annahme
3 Enthaltungen.

Es wurde dargestellt, dass das Konzept insgesamt befürwortet wird, aber im Detail für Kürenz keine erkennbare Verbesserung bringt. Der OVSt wies ausdrücklich darauf hin, dass das Konzept lediglich eine grundlegende Zielsetzung darstellen würde. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen erfordert immer einzelne weitere Schritte, die im Detail geplant und finanziert werden müssen.

Der OVSt beantragte über das Gesamtkonzept abzustimmen:

Abstimmung: 5 Stimmen für Annahme
4 Stimmen dage-

gen

2025 umsetzbar zu sein, was auch im Sinne der betroffenen Anwohner sein dürfte. Entlastungen / Verbesserungen erfährt der Stadtteil Kürenz insbesondere bereits durch die in hoher Priorität eingestuften Maßnahmen „Moselbahndurchbruch“ und „ÖPNV-Anbindung Höhenstadtteile“. Es können nicht alle Maßnahmen mit allerhöchster Priorität verfolgt werden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass – wie in allen anderen ähnlich gelagerten Fällen auch (z.B. OU Zewen) – die Darstellung einer bestimmten Variante im Kartenteil des Moko nicht bereits bedeutet, dass die neue Trasse exakt dort verlaufen muss. Vielmehr wird im Zuge der konkreten Projektplanung (u.a. im Rahmen einer Umweltprüfung) erneut eine Alternativenprüfung durchzuführen sein. Sollte sich dann eine andere / modifizierte Lage der Ortsumfahrung als besser erweisen, kann der Stadtrat auch beschließen, diese zu realisieren. Wichtig ist zum jetzigen Zeitpunkt vor allem, dass als Ziel des Moko eine Umfahrung des Ortskerns Alt-Kürenz enthalten ist. Die begleitenden Maßnahmen im sonstigen Straßennetz von Kürenz müssen zu gegebener Zeit mit der dann präzisierten Variante abgestimmt werden.

Eine kurzfristige Realisierung ist nicht realistisch und kann daher nicht ins Moko aufgenommen werden.

vgl. im Übrigen auch die Kommentierungen zu den Stellungnahmen der OBR Irsch und Tarforst

<p style="text-align: center;">1 Enthaltung.</p> <p>(Anmerkung: Die Vorlage ist im Rahmen der Beteiligung der Gremien, insbesondere Dez. IV, geändert worden. Eine neue Vorlage, datierend vom 06.12.2012, ist erstellt worden. Verschiedene OBRe hatten die ursprüngliche Vorlage und andere OBRe bereits die geänderte Vorlage beraten und entschieden. Die Vorlage wurde auf Antrag der Fraktion FWG von der Tagesordnung der Stadtratssitzung am 11.12.2012 abgesetzt. Die neue Vorlage muss in verschiedenen OBRe, ebenfalls in Kürrenz, neu beraten und entschieden werden. Sie soll in 2/13 im Stadtrat beschlossen werden.)</p>	
<p>OBR Nord (27.11.2012)</p> <p>Der Ortsbeirat Trier-Nord hat die Vorlage 463/2012 Mobilitätskonzept Trier 2025 - Beschlussfassung mit 0 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen und 8-Enthaltungen abgelehnt.</p> <p>Es liegt noch kein Sitzungsprotokoll vor.</p>	<p>./.</p>
<p>OBR Feyen-Weismark (28.11.2012)</p> <p>Da wegen der unverbindlichen Formulierung des Beschlusstextes im Dezernatsausschuss IV keine Mehrheit absehbar war, wurde die Vorlage in einen AK der verkehrspolitischen Sprecher verwiesen, um eine mehrheitsfähige Formulierung zu erarbeiten. Daher Vorschlag des OBR, den grundsätzlichen Inhalten des „Moko“ zuzustimmen und den Beschlusstext wegen der beabsichtigten Neufassung „durchlaufen“ zu lassen.</p> <p>9 Ja-Stimmen und eine Enthaltung</p> <p>Abstimmung über gemeinsamen Beschlusstext aller Fraktionen: einstimmig</p>	<p>./.</p>
<p>OBR Ruwer-Eitelsbach (28.11.2012)</p> <p>Das Mobilitätskonzept Trier 2025, Vorlage 463/2012 wird bei einer Stimme Enthaltung angenommen.</p>	<p>./.</p>
<p>OBR Tarforst (29.11.2012)</p> <p>Intensiv wurde über das Mobilitätskonzept Trier 2025, Vorlage 463/2012 diskutiert.</p> <p>Alle Mitglieder des Ortsbeirates waren sehr enttäuscht und verwundert, dass keinerlei Vorschläge zur Entlastung und Verbesserung der Anbindung von den Höhenstadtteilen in die Talstadt im Bereich des Individualverkehrs weder kurz-, mittel- noch langfristig geplant bzw. in diesem Konzept vorgesehen sind.</p>	<p>Entsprechende Verbesserungsmaßnahmen sind sehr wohl im Moko enthalten. Insbesondere für den Bereich der Ortsdurchfahrt Alt-Kürrenz sind Verbesserungen vorgesehen (Ortsumfahrung). Großbaumaßnahmen, wie die Neuanbindung des Aveler Tals an die Dasbachstraße bzw. die Direktverbindung Olewiger Straße – Heiligkreuz wurden im Rahmen der Erarbeitung des Moko intensiv geprüft und diskutiert, schlussend-</p>

Auf die Forderungen aus dem Beschluss des Ortsbeirates Tarforst vom 26.6.2012 wurde im Moko 2025 ebenfalls nicht eingegangen.

Alle Mitglieder des Ortsbeirates waren sich darin einig, dass in der Vorlage keine klare Konzeption bzw. Struktur zu erkennen ist, son-

lich aber u.a. aufgrund der enormen Kosten (sowie teilweise auch kontraproduktiver Effekte) und der damit verbundenen sehr geringen Realisierungschancen zu Gunsten tatsächlich umsetzbarer Verbesserungen nicht in das Umsetzungskonzept mit aufgenommen (vgl. Stellungnahme OBR Kürrenz).

Im Zusammenhang mit den Erläuterungen zur Verbindung zwischen Olewiger Tal und Moseluferstraße (S22; S. 193) sollte im Moko-Bericht deutlicher herausgestellt werden, dass eine Überprüfung und ggf. Optimierung der Leistungsfähigkeit der unteren Olewiger Straße / des Kaiserthermenkreisels Bestandteil des Moko ist.

Zudem wird durch eine Attraktivierung der ÖPNV-Anbindung der Höhenstadtteile eine Reduzierung des MIV angestrebt, die dazu führen wird, dass der Individualverkehr reduziert und auf den bestehenden Strecken auch in den Spitzenstunden störungsfreier fließen wird.

Es ist davon auszugehen, dass mit den genannten Forderungen folgender Beschluss des OBR Tarforst im Zusammenhang mit dem Projekt „Petrisbergaufstieg“ gemeint ist: *„Der Ortsbeirat Trier-Tarforst fordert die Stadt Trier unter Bezug auf Ziffer 4 der Vorlage auf, dringend kurz- und mittelfristige Lösungsvorschläge für Verbesserungen der ÖPNV Verbindungen und des Individualverkehrs von den Höhenstadtteilen in die Talstadt zu erarbeiten und umzusetzen.“* Hierzu ist festzustellen, dass die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung expliziter Bestandteil des Moko ist und zwar als Schlüsselmaßnahme der Priorität 1 im Rahmen des Kernprojektes „ÖPNV und Intermodale Verknüpfungen“. Es handelt sich also um eines der zentralsten und wichtigsten Projekte, die im Moko enthalten sind. Die Stellungnahme des OBR Tarforst ist daher völlig unverständlich und unzutreffend.

Mit der Vorlage wurde explizit der Versuch unternommen, die zuge-

<p>dem nur allgemeine Absichtserklärungen und Rahmenideen.</p> <p>Auffällig ist auch, dass bei den Kernprojekten Straßennetz/KFZ-Verkehr nur die Ortsumgehung Trier-Kürenz unter den „Langfristigen Maßnahmen“ eingeordnet wurde. Diese „kleine“ Maßnahme würde auf jeden Fall auch für Entlastung in den Höhenstadtteilen sorgen, reicht für diese jedoch nicht aus.</p> <p>Das vorgelegte Konzept wurde einstimmig abgelehnt, da für die Höhenstadtteile keinerlei konkreten Vorschläge zur Entlastung des gesamten Verkehrs eingearbeitet bzw. erkennbar sind.</p> <p>Der Ortsbeirat Trier-Tarforst hat einstimmig beschlossen:</p> <p>Die Stadt Trier wird aufgefordert, in die Konzeption konkrete Vorschläge zur Entlastung des ruhenden und fließenden Verkehrs in und von den Höhenstadtteilen einzuarbeiten und die vorgesehene Ortsumgehung Kürenz als kurzfristige Maßnahme einzustufen.</p> <p>Der Ortsbeirat Tarforst regt an, die überarbeitete Vorlage nochmals in die zuständigen Ausschüsse zu verweisen und auch dem OBR Tarforst zur weiteren Beratung vorzulegen.</p>	<p>gebenermaßen hohe Komplexität des Moko allgemeinverständlich darzustellen. Es ist bedauerlich, dass dies offensichtlich nicht gelungen ist.</p> <p>vgl. weiter oben (s. OBR Kürenz).</p> <p>Vor dem Hintergrund der (gesamstädtisch zu bewertenden) Wirkungen der Maßnahme sowie der hierfür erforderlichen Planungsschritte und Finanzmittel kann - auch im Vergleich mit anderen Maßnahmen - keine andere Einstufung als „langfristig“ getroffen werden. Eine „kurzfristige“ Realisierung (per Definition im Moko bis 2015) wäre selbst bei Bündelung aller Ressourcen und Fokussierung alleine auf dieses Projekt nicht realisierbar.</p> <p>Die Vorlage wurde vom Stadtrat erneut in den Ausschuss und die Ortsbeiräte verwiesen.</p>
<p>OBR Filsch (30.11.2012)</p> <p>Der Ortsbeirat stimmt der Vorlage zum Mobilitätskonzept unter folgenden Voraussetzungen einstimmig zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung eines Kreisverkehrs am Filscher Häuschen 	<p>Im Umsetzungskonzept (Tabelle in Kapitel 14.4.9) ist unter „Allgemeine Maßnahmen Straßennetz ...“ bei „Kontinuierlich“ die Maßnahme „Gezielte Behebung von Störungen im Verkehrsablauf und von Sicherheitsrisiken“ genannt. Zu dieser Maßnahme sind im Textteil bislang keine speziellen Erläuterungen enthalten gewesen. Da zu diesem Thema von mehreren Ortsbeiräten Anregungen eingegangen sind, werden auf Seite 197 des Berichts zu dieser Maßnahme nähere Ausführungen und Erläuterungen unter Nennung beispielhafter Punkte im Stadtgebiet (wie z.B. vorfahrtsgeregelte Knotenpunkte mit Außerortscharakter sowie weitere bekannte Problempunkte und Unfallhäufungsstellen) als Maßnahme S31 (sukzessive Überprüfung der entsprechenden Knoten und ggf. Erarbeitung von Lösungsvorschlägen) eingearbeitet. Hierzu gehört auch der genannte Knoten</p>

- Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen an der L 143 / L 144 in Filsch

am Filscher Häuschen.

In das Moko wurden die aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung einbezogen. In diesem Rahmen wurde die L 143 / L 144 in der 2. Stufe der Lärmkartierung mit erfasst. Die Lärmkarten weisen für die Bebauung an der L 143 / L 144 tagsüber Beurteilungspegel (L_{DEN}) von 55 bis 65 dB(A) und nachts (L_{NIGHT}) von 50 bis 55 dB(A) aus. Auf Grundlage der Lärmkartierung ist bis zum 18.07.2013 die Lärmaktionsplanung der 2. Stufe auszuarbeiten, welche u.a. zum Ziel hat, Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung von Lärmbetroffenheiten zu erarbeiten. Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen jedoch bereits, dass 1.900 Einwohner in der Stadt Trier ganztägig weit aus höheren Belastungen von über 70 dB(A) ausgesetzt sind. Nachts sind ebenfalls 1.900 Personen sehr hohen Beurteilungspegeln von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt. Im Sinne einer prioritären Berücksichtigung dieser gesundheitsgefährdenden Belastungen von über 70 dB(A) ganztags bzw. mehr als 60 dB(A) nachts werden Lärminderungsmaßnahmen daher zunächst für die von diesen sehr hohen Werten betroffenen Personen / Straßenabschnitte zu berücksichtigen sein. Angesichts der vielfältigen Aufgaben, die im Lärmschutz zu bewältigen sind, ist – insbesondere vor dem Hintergrund der mehr als angespannten Haushaltsslage der Stadt Trier – nicht mit einer kurzfristigen Lösung aller Probleme zu rechnen. Im Rahmen des Umsetzungsprogramms des Moko sind daher hinsichtlich der Lärmisanierung zunächst diejenigen Bereiche zu berücksichtigen, die noch stärkeren Belastungen ausgesetzt sind als der Ortsbezirk Filsch im Bereich der L143 / L144. Falls es an diesem Knoten zu Umbaumaßnahmen im Sinne des zuvor genannten Punkte kommen sollte, wird in diesem Zusammenhang zu prüfen sein, ob es sich um eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV handelt und somit im Rahmen der Umbaumaßnahme Schallschutz er-

<ul style="list-style-type: none"> • eine Zielabstimmung mit dem Kreis • eine bessere Taktung des ÖPNV (derzeit fährt viermal die Stunde en Bus, aber nur im Abstand von drei Minuten) • Realisierung des Baugebietes Filsch Ahrstraße um die Bevölkerungsabwanderung und damit weiteren Verkehr aus dem Umland zu vermeiden. <p>Zudem wünscht der Ortsbeirat künftig bei der Erstellung von Konzepten früher beteiligt zu werden.</p>	<p>forderlich wird.</p> <p>Der Landkreis Trier-Saarbug wurde zum Entwurf des Moko beteiligt.</p> <p>Die Verbesserung der Anbindung der Höhenstadtteile ist insbesondere in den Maßnahmen Ö3, Ö4, Ö6 im Moko definiert.</p> <p>Diese Anregung betrifft hauptsächlich das FNP-Verfahren. Das Moko wurde in enger Abstimmung mit dem FNP aufgestellt. Für den Ortsbezirk Filsch sind die gemäß aktuellem Stand des FNP-Verfahrens weiterzuverfolgenden Flächen im Moko berücksichtigt worden (Stand: Stadtratsbeschluss zum Fachbeitrag Siedlungsflächen).</p> <p>Bezüglich der vom OBR angesprochenen Umland-Verkehrs-Problematik ist festzustellen, dass u.a. genau aus diesem Grund ausreichende Flächen innerhalb des Stadtgebietes ausgewiesen werden. Auch der Ortsbezirk Filsch ist mit einer Fläche vertreten. Größeren Bauflächenentwicklungen im Bereich der Höhenstadtteile stehen allerdings auch die begrenzten Kapazitäten der Straßenanbindungen an die Talstadt entgegen.</p> <p>Sämtliche Ortsbeiratsmitglieder wurden bereits im August 2012 persönlich angeschrieben und im Rahmen einer öffentlichen Informations- und Diskussionsveranstaltung in den Erarbeitungsprozess eingebunden. Anschließend sind von verschiedenen Ortsbeiräten die unter 4.1 abgedruckten Stellungnahmen abgegeben und in das Moko eingearbeitet worden. haben Stellungnahme. Der OBR Filsch hat am 18.10.2012 eine Stellungnahme abgegeben (vgl. 4.2).</p>
<p>OBR Irsch (03.12.2012)</p> <p>Das MOKO wird intensiv diskutiert und zur Kenntnis genommen. Als Anmerkung wird folgendes festgestellt:</p>	<p>Im FNP ist keine größere Siedlungsfläche in den über die beiden Talstraßen erschlossenen Höhenstadtteilen mehr geplant</p>

<p>In den Höhenstadtteilen dürfen nur noch neue Siedlungsflächen entstehen, wenn deutliche Entlastung im Straßenverkehr stattfindet. Bessere und schnellere ÖPNV Anbindung der Höhenstadtteile in die Talstadt. Die Preise für den ÖPNV müssen aber auch attraktiver für die Bürger sein. Bus fahren rechnet sich für die Bürger bei diesen hohen Preisen nicht. Die folge, das Auto bleibt die erste Wahl.</p>	<p>Zur ÖPNV-Anbindung und Entlastung des Straßenverkehrs s. Stellungnahme Tarforst.</p> <p>Die genannten Maßnahmen sind Bestandteil des Moko.</p>
<p>OBR Mariahof (Sitzung vom 04.12.2012 / Stellungnahme vom 17.12.2012)</p> <p>Der Ortsbeirat Mariahof begrüßt grundsätzlich die Hauptzielsetzung des Mobilitätskonzeptes 2025 der Stadt Trier, den Modal Split hin in Richtung Ausbau der Anteile des ÖPNV und des Rad-und Fußgängerverkehrs zu entwickeln und den notwendigen Individualverkehr umweltverträglich zu gestalten.</p> <p>Kritisiert wurde jedoch die mangelnde Abstimmung des Konzeptes mit den laufenden Planungen für Wohngebietsausweisungen im Rahmen des Flächennutzungsplanes 2025. Dem MoKo 2025 seien keine Hinweise zu entnehmen, wie sich große neue Siedlungsgebiete um Trier, z.B. das geplante Baugebiet Brubacher Hof für den Stadtteil Mariahof, auf die Verkehrsbetrachtungen und -empfehlungen des MoKo auswirken können.</p>	<p>Das Moko wurde in enger Abstimmung mit dem FNP erarbeitet. Hierzu gehört insbesondere die verkehrliche Untersuchung sämtlicher zum jeweiligen Entwurfsstand des FNP enthaltenen größeren Bauflächenpotenziale. Die verkehrliche Untersuchung war einerseits Grundlage für die Eignungsbewertung der jeweiligen Flächenpotenziale für das weitere FNP-Verfahren. Auf der anderen Seite sind die im FNP auszuweisenden neuen Bauflächen bezüglich ihrer zukünftigen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in Trier mit in die Berechnungen des Verkehrsmodells im Rahmen des Moko eingeflossen. Da beide Prozesse über mehrere Jahre parallel zu einander durchgeführt wurden, erfolgten regelmäßige Anpassungen an den jeweiligen Diskussions- und Bearbeitungsstand der beiden Projekte untereinander.</p> <p>Um den zu erwartenden Flächenbedarf innerhalb der Stadtgrenzen überhaupt abdecken zu können, ist die Ausweisung der großen Flächen am „Brubacher Hof“, „Zentenbüsch“ in Ruwer sowie Zewen unumgänglich. Alternative Flächenpotenziale mit besserer Eignung sind im gesamten Stadtgebiet nicht vorhanden.</p> <p>Die verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen FNP-Flächen sind in die Zielprognose des Moko mit eingeflossen. Entsprechende textliche und kartografische Ausführungen hierzu finden sich u.a. in den Kapiteln 2.1.3: Bewertung der Potenzialflächen des FNP und 14.5: Zielprognose (unter expliziter Nennung der Fläche „Brubacher Hof“), sowie den Karten („Bildern“) 14.11 und 14.12 des Moko-Berichtes. Die hierin erkennbare Steigerung der Verkehrsmengen auf der Achse Berliner Allee – Oswald-von-Nell-Breuning-Allee ist weit überwie-</p>

<p>Dem MoKo sollten Bewertungshilfen und Maßnahmenempfehlungen, einschließlich möglicher Finanzbedarfe, für die verkehrliche Anbindung neuer Wohngebiete zu entnehmen sein, auch wenn diese zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht rechtlich verbindlich festgesetzt seien.</p>	<p>gend auf die zusätzlichen Fahrten von und zum Baugebiet „Brubacher Hof“ zurückzuführen. Bezüglich dieser Erhöhung des Verkehrsaufkommens hat das verkehrliche Fachgutachten zum FNP festgestellt, dass „keine Leistungsfähigkeitsprobleme im näheren Umfeld zu erwarten [sind]. Das großzügig ausgebaute Straßennetz von Neu-Heiligkreuz kann den zusätzlichen Verkehr gut bewältigen. Eine Leistungsfähigkeitsabschätzung mit 10% der Knotenstrombelastungen aus dem Verkehrsmodell am Knoten Metzger Allee / Straßburger Allee / Hans-Böckler-Allee ergibt ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven. Dies gilt auch für die gemeinsame Entwicklung der Flächen „Castelnau“ und „Brubacher Hof“. (Büro R+T, Darmstadt Juli 2011, S. 15) Darüber hinaus wird zur Reduzierung des MIV-Anteils der Ausbau des Busverkehrs und sonstiger Infrastruktur empfohlen, wobei die Wirtschaftlichkeit einer eigenen Linie nur zur Anbindung der neuen Fläche fraglich ist. Hierzu bedarf es im Rahmen der konkretisierenden Planungsschritte der Erarbeitung sinnvoller Lösungsmöglichkeiten.</p> <p>Vertiefte verkehrliche Untersuchungen und Bewertungen werden im Rahmen der vom Stadtrat bereits beschlossenen Vorbereitenden Untersuchungen zu den vier größten Flächenpotenzialen des FNP (zu denen auch die Fläche „Brubacher Hof“ gehört) durchgeführt und fließen somit in die weitere Entscheidungsfindung ein.</p>
<p>OBR Süd (06.12.2012)</p> <p>Anja Reineremann-Matatko informierte den Ortsbeirat über den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Dir Grünen, FDP und Die Linke.</p> <p>Der Ortsbeirat hat dem Mobilitätskonzept einstimmig zugestimmt. Im Protokoll sind einige Kritikpunkte festzuhalten:</p> <p>Der Verkehr wird zu sehr auf die Uferstraße verlagert, es sollten dort mehr Geschwindigkeitskontrollen stattfinden, auch im Hinblick auf den Lärmschutz.</p> <p>Der Ortsbeirat steht in jedem Fall hinter der Einrichtung der Regio-</p>	<p>Die genannten Punkte sind bereits im Moko enthalten (Geschwindigkeitskontrollen, Lärmschutz, Regionalbahn).</p> <p>Die umfassende Einbindung der Ortsbeiräte zum Moko erfolgte seit August 2012 bis heute konti-</p>

<p>nalbahn, so schnell wie möglich.</p> <p>Vor dem Beschluss des Umsetzungsprogramms sollten die Ortsbeiräte stärker eingebunden werden, siehe auch Punkt 7 des gemeinsamen Antrags der Fraktionen.</p> <p>Jetzt ist es an der Zeit, die beschlossenen Anträge der Fraktionen (die immer im Hinblick auf das Moko zurück gestellt wurden) umzusetzen.</p>	<p>nuierlich und wird auch im Zuge der Beschlussfassung zur Umsetzung einzelner Projekte weiterhin erfolgen.</p>
<p>OBR Olewig (06.12.2012)</p> <p>In der anschließend geführten Aussprache wurden das Gesamtkonzept insbesondere mit den Auswirkungen für den Bereich Olewig erörtert. Die Abstimmung zum Mobilitätskonzept Trier 2025 erfolgte einstimmig.</p>	<p>./.</p>
<p>OBR Mitte-Gartenfeld (06.12.2012)</p> <p>Für die Diskussion und Beschluss im Ortsbeirat war nicht der ursprüngliche Beschlusstext der Stadtverwaltung sondern der vom Dezernatsausschuss IV beschlossene Text Grundlage. Nach Diskussion wurde die Vorlage (mit geändertem Beschlusstext) mit</p> <p>6 Ja-Stimmen 3 Enthaltungen 0 Nein-Stimmen angenommen.</p>	<p>./.</p>
<p>OBR Zewen (10.12.2012)</p> <p>Der Ortsbeirat stimmt dem Mobilitätskonzept mit folgenden Forderungen, den Stadtteil Trier-Zewen betreffend, bedingt zu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rückbau der B 49 durch optische Verengung der Fahrbahn, auch über eine zusätzliche Markierung eines Radweges 2. Bau eines zunächst probeweise eingerichteten Kreisels in Höhe Baumarkt Hornbach, Möbel Hölzmer 3. Bau einer dritten Zu- / Ausfahrt des Stadtteils über die Gottbillstraße zur Entlastung des Knotenpunktes an der Kantstraße, insbesondere auch im Hinblick auf die Reaktivierung der Westtrasse 4. Ablehnung des Moselaufstiegs 5. Bau einer Umgehungsstraße unabhängig vom Moselaufstieg auf Grund der bereits derzeitigen desolaten Verkehrssituation durch den Durchgangsverkehr <p>Abstimmungsergebnis: 8 Ja – (einstimmig)</p>	<p>Die Lösung der Probleme in der Ortsdurchfahrt Zewen sind bereits Bestandteil des Moko (Maßnahme S6, S. 179). Die tatsächliche Ausgestaltung ist abhängig von den Siedlungsentwicklungen im Rahmen des FNP. In diesem Rahmen wird auch die Zufahrt zum Ortsteil zu überprüfen und ggf. zu ändern / ergänzen sowie die Frage einer Ortumgehung zu beantworten sein. Daher können derzeit keine konkreteren Aussagen zu dem Thema getroffen werden. Zudem besteht ein Zusammenhang zu der Frage, ob der Moselaufstieg von Seiten des Landes / Bundes weiter verfolgt wird oder nicht. Dies wird sich im Jahr 2013 zeigen, wenn der neue Bundesverkehrswegeplan beschlossen wird. Der Stadtrat hat sich im Jahr 2011 klar zum Moselaufstieg positioniert, weshalb er auch entspre-</p>

	<p>chend im Moko (als Maßnahme Dritter, also ohne Handlungsspielraum für die Stadt selbst) aufgenommen wurde.</p> <p>Bezüglich des angesprochenen Knotenpunktes ist folgendes festzustellen:</p> <p>Im Umsetzungskonzept ist unter „Allgemeine Maßnahmen Straßennetz ...“ bei „Kontinuierlich“ die Maßnahme „Gezielte Behebung von Störungen im Verkehrsablauf und von Sicherheitsrisiken“ genannt. Diese Maßnahme ist im Textteil versehentlich vergessen worden. Es bietet sich an, diese Maßnahme unter Nennung beispielhafter Punkte im Stadtgebiet (wie z.B. vorhandene Unfallhäufungsstellen, einige vorfahrtsgeordnete Knotenpunkte mit Außerortscharakter sowie weitere bekannte Problempunkte) auf Seite 197 des Berichts als Maßnahme S31 (sukzessive Überprüfung der entsprechenden Knoten und ggf. Erarbeitung von Lösungsvorschlägen) mit aufzunehmen. Hierzu gehört auch der genannte Knoten.</p>
<p>OBR West (10.12.2012)</p> <p>Nach ausgiebiger Diskussion mit kontroversen Meinungen stimmt der Ortsbeirat mit 8 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen und einer Enthaltung der Vorlage zu.</p> <p>Einigkeit besteht darüber, dass in einigen Bereichen Ergänzungen, Entwicklungen und Verbesserungen wünschenswert sind.</p>	<p>./.</p>
<p>OBR Euren (10.12.2012)</p> <p>Es liegt noch kein Sitzungsprotokoll vor.</p>	
<p>OBR Biewer</p> <p>Es erfolgte bislang keine Beratung zum Moko. Dem Ortsbeirat reicht eine nachträgliche Information.</p>	

4.4 **Stellungnahmen der Ortsbeiräte ab 24. Januar 2013**

Zu Beginn der Sitzung des Stadtrates am 11.12.2012 wurde die Vorlage von der Tagesordnung abgesetzt, damit alle Ortsbeiräte noch einmal Gelegenheit bekommen können, über die neue Fassung der Vorlage zu beraten. Die Zeit bis zur Stadtratssitzung am 05.02.2013 wurde verwaltungsseitig dazu genutzt, die unter 4.2 und 4.3 angeführten Stellungnahmen soweit relevant und erforderlich gemäß der o.g. Kommentierungen in den Moko-Bericht einzuarbeiten sowie weitere nachrichtliche Korrekturen und Ergänzungen einzufügen. Es haben hierbei keinerlei inhaltliche Änderungen von Zielen oder Prioritäten stattgefunden. Die Anpassungen haben rein nachrichtlichen, erläuternden bzw. präzisierenden Charakter.

Am 23.01.2013 wurde die Vorlage erneut im DA IV beraten und einstimmig beschlossen. Es wurde vereinbart, dass die Kommentierungen unter 4.2. und 4.3 den Mitgliedern des DA IV vorab zur Verfügung gestellt werden. Anschließend wird jeder Fraktion eine neue Fassung des Moko-Berichtes mit den sich aus den Stellungnahmen / Kommentierungen ergebenden Ergänzungen sowie den weiteren redaktionellen Überarbeitungen zugesandt.

Anschließend werden insgesamt 8 Ortsbeiräte erneut über die Vorlage / das Moko beraten. Die anderen Ortsbeiräte verzichten auf eine (erneute) Befassung mit der Vorlage. Sollten von den 8 Ortsbeiräten noch inhaltliche Stellungnahmen abgegeben werden, werden diese in der folgenden Tabelle dargestellt und kommentiert und dieses Dokument dem Moko beigelegt werden.

Stellungnahme	Kommentar Verwaltung
OBR Ehrang-Quint (24.01.2013)	
OBR Kürenz (24.01.2013)	
OBR Biewer (28.01.2013)	
OBR Heiligkreuz (29.01.2013)	
OBR Nord (30.01.2013)	
OBR Ruwer-Eitelsbach (30.01.2013)	
OBR Mariahof (30.01.2013)	
OBR Filsch (01.02.2013)	