

R+T

Topp
Huber-Erlar
Hagedorn



Stadt Trier
Mobilitätskonzept 2025
Schlussbericht
Anlagenband

Dr.-Ing. Ralf Huber-Erlar
Dipl.-Ing. Sebastian Hofherr

März 2013

Julius-Reiber-Straße 17
D - 64293 Darmstadt
Telefon 06151 - 2712 0
Telefax 06151 - 271220
darmstadt@rt-p.de
www.rt-p.de

Steuernummer 07/360/30092
ID-Nummer DE 111 686 630

Bilder

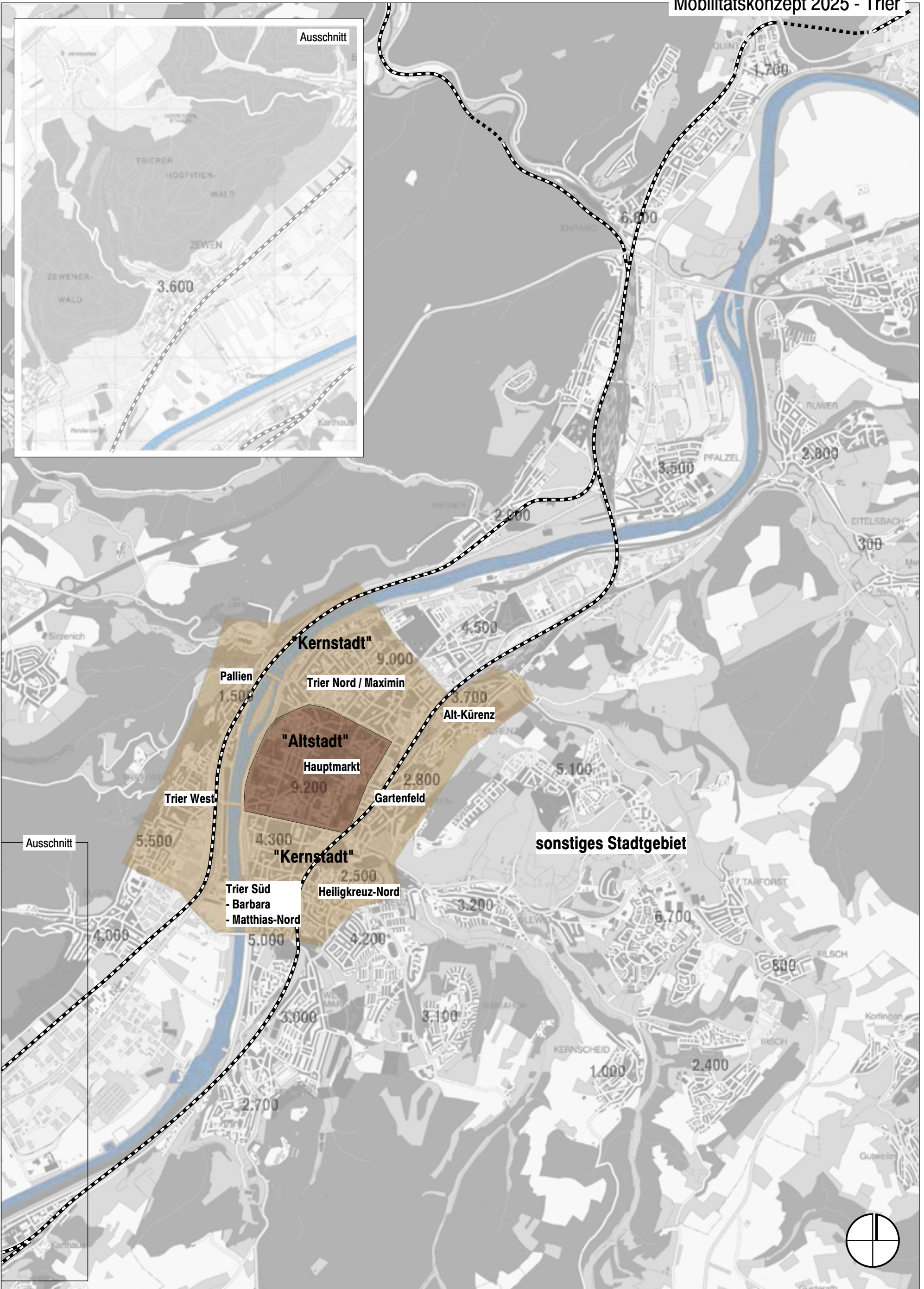
Hinweise

Die Bilder entsprechen in ihrer Reihenfolge und Bezeichnungen den Abschnittsnummern des Textbandes. Alle Bilder sind grafische Aufbereitungen von Ausführungen im Text, der Textband enthält hierzu an den entsprechenden Stellen die Verweise auf die Bilder.

Innerhalb der verkehrsmittelbezogenen Bausteine sowie dem Integrierten Handlungskonzept umfassen die Darstellungen in der Regel

- Bestandsaufnahme / Analyse,
- Zielnetze,
- Maßnahmen.

Ergänzende Darstellungen sind in einigen Bausteinen Belastungsplots aus dem Verkehrsmodell.



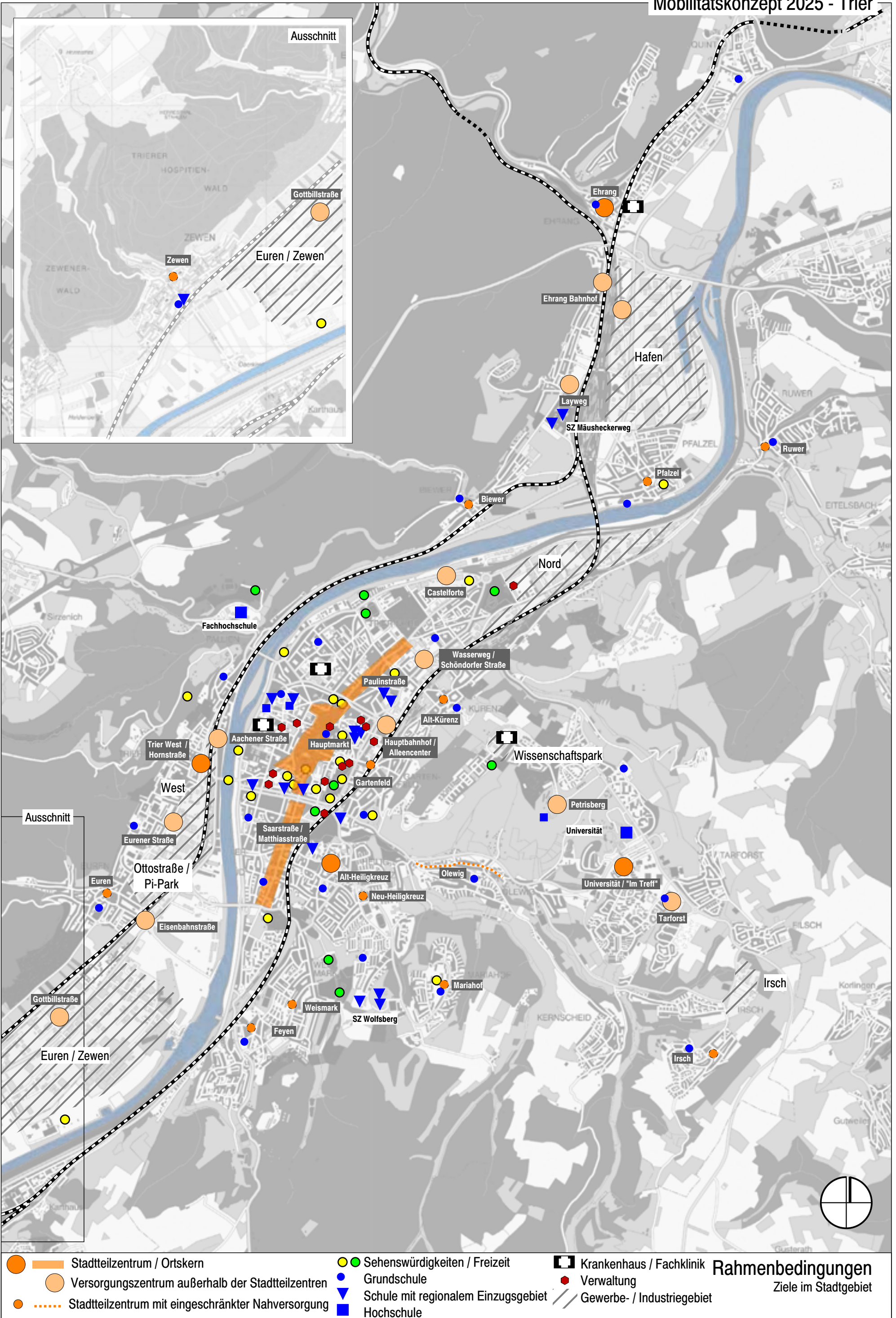
Ausschnitt

Ausschnitt

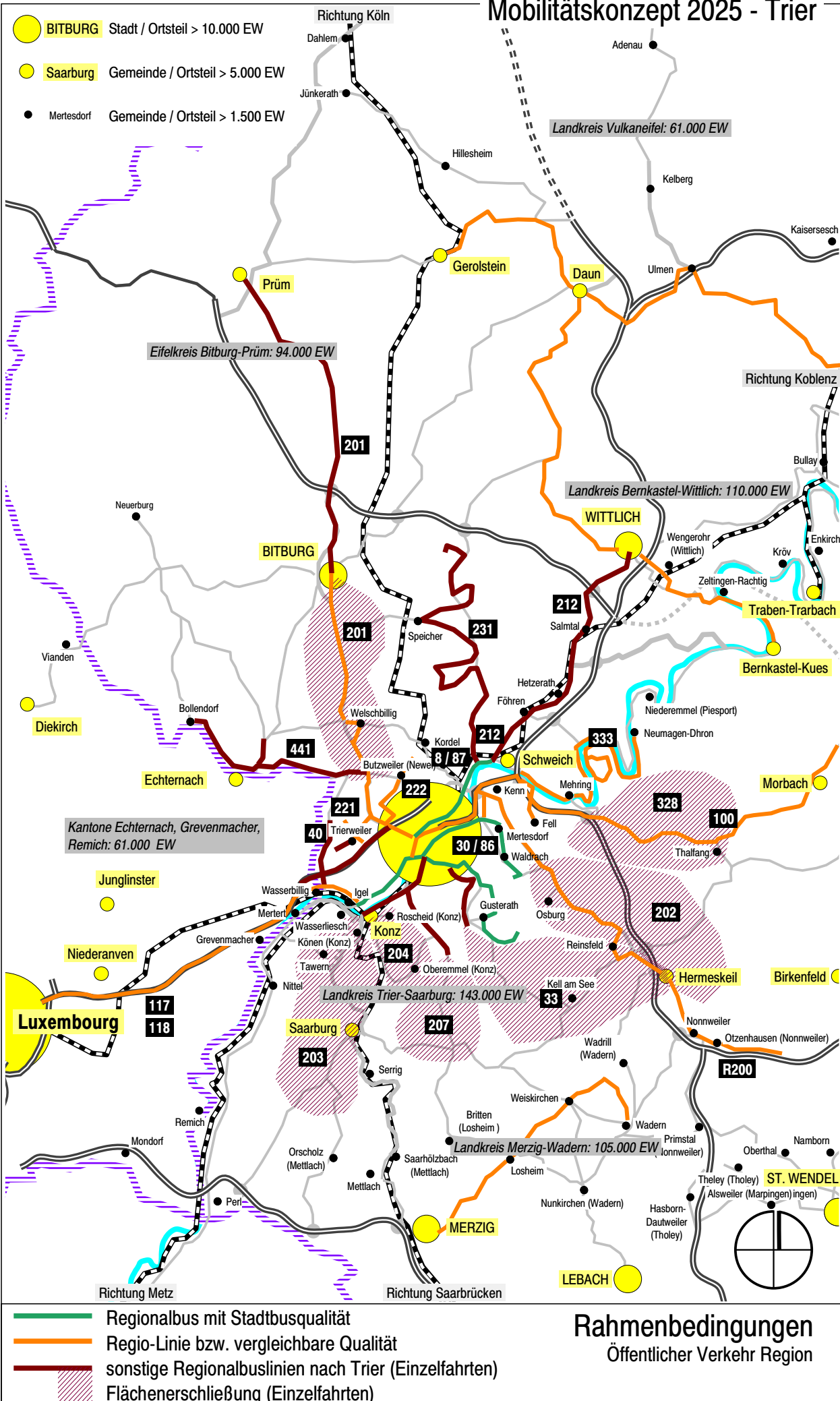
1.000 Einwohner im Stadtteil

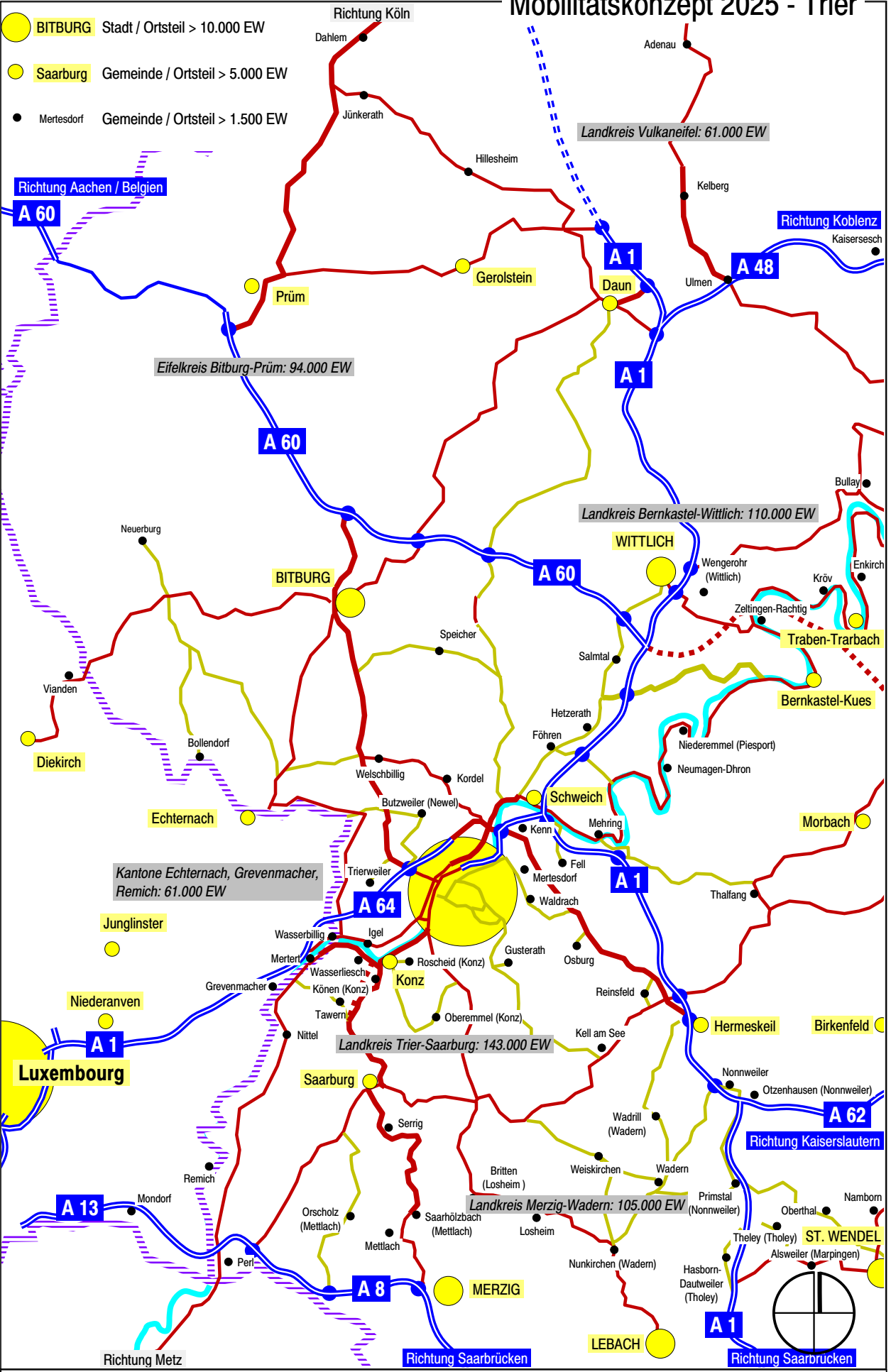
Rahmenbedingungen der Mobilität
Stadtstruktur

Stand: 04.05.2012



<ul style="list-style-type: none"> ● Stadtteilzentrum / Ortskern ○ Versorgungszentrum außerhalb der Stadtteilzentren ● ⋯ Stadtteilzentrum mit eingeschränkter Nahversorgung 	<ul style="list-style-type: none"> ● Sehenswürdigkeiten / Freizeit ● Grundschule ▼ Schule mit regionalem Einzugsgebiet ■ Hochschule 	<ul style="list-style-type: none"> Krankenhaus / Fachklinik ● Verwaltung ■ Gewerbe- / Industriegebiet 	<p>Rahmenbedingungen Ziele im Stadtgebiet</p>
--	--	--	--

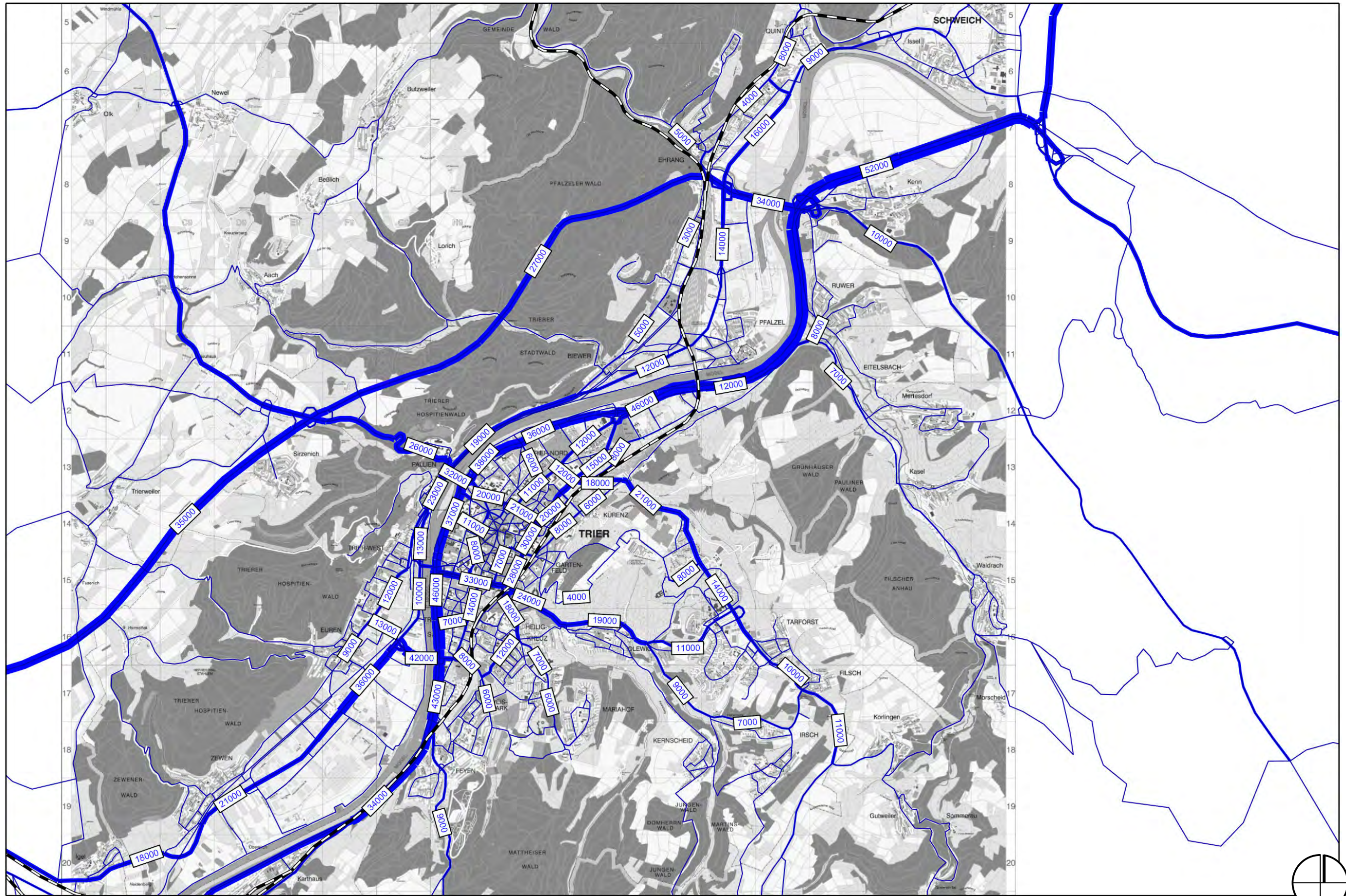




R+T
Topp
Huber-Erlor
Hagedorn

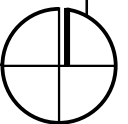
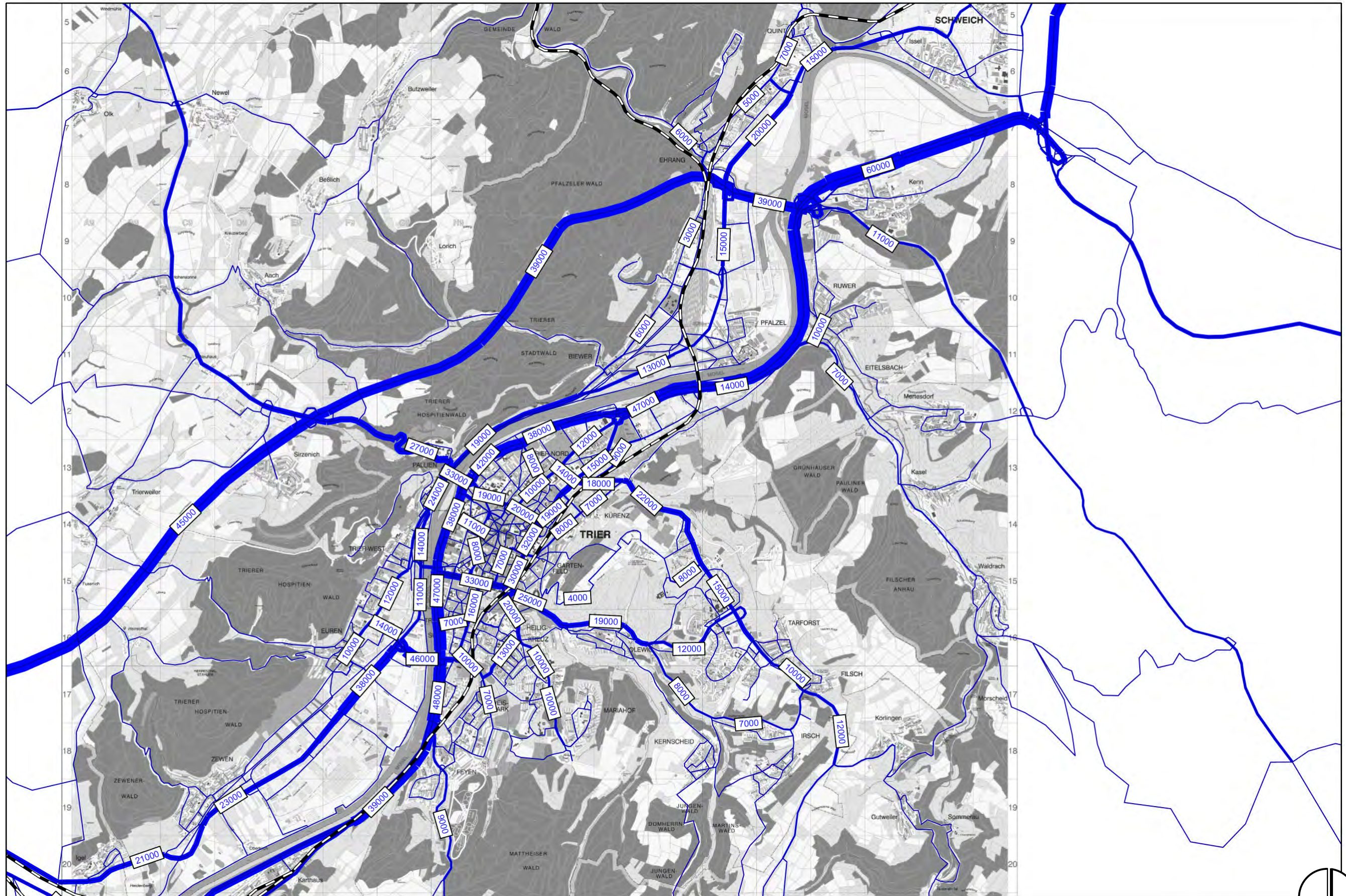
- Autobahn
- Bundesstraße (Auswahl)
- sonstige Straße (Auswahl)

Rahmenbedingungen
Straßennetz Region



Verkehrsbelastung Kfz / 24 h im Querschnitt

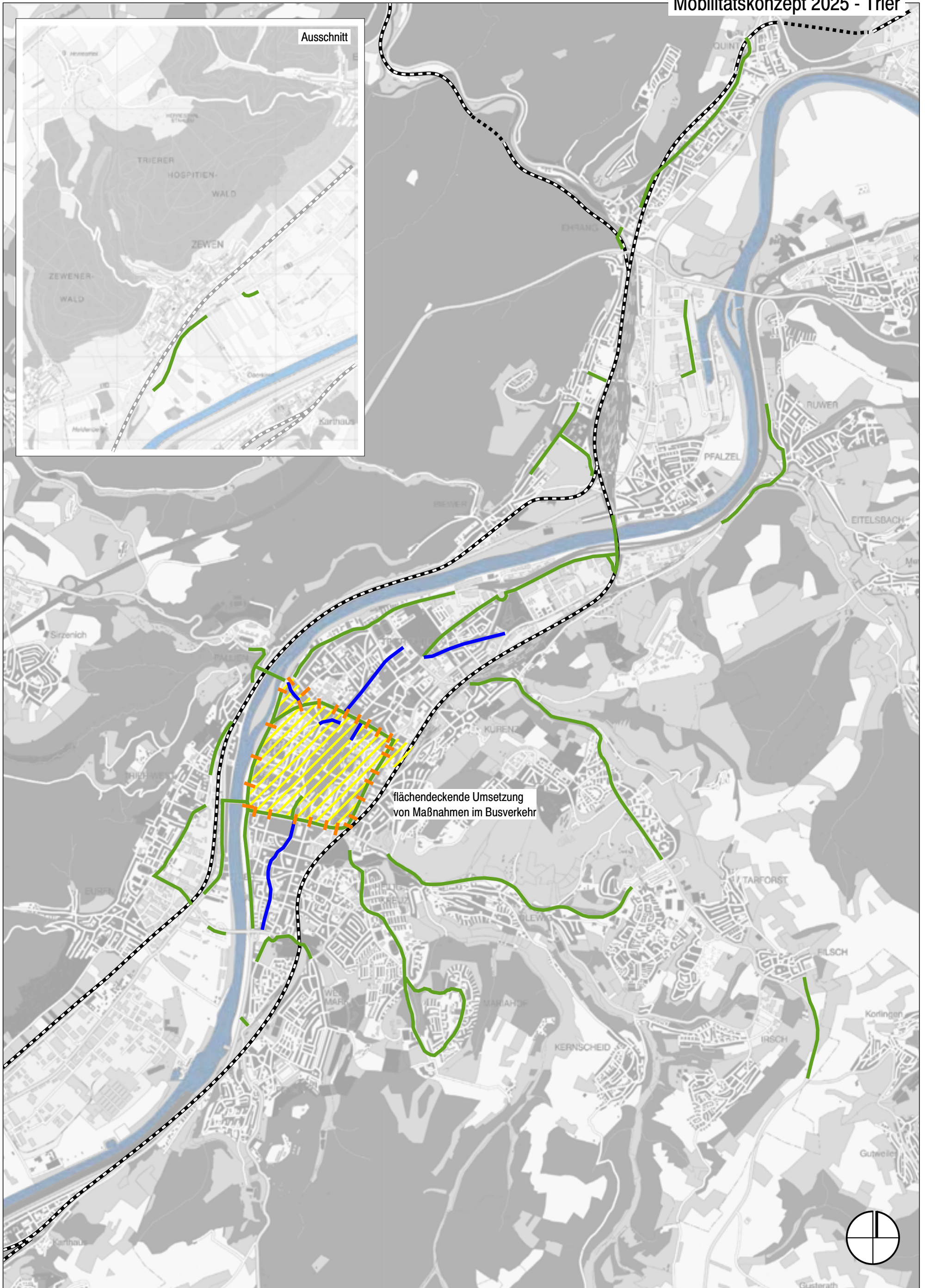
Verkehrsbelastungen
Analysebelastung 2010 / 2012
Kfz / 24h



Verkehrsbelastung Kfz / 24 h im Querschnitt

Verkehrsbelastungen
Basisprognose 2025
Kfz /24h

Stand: 08.05.2012



- Neubau / Umbau Radverkehrsanlagen
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Verbesserung der Querung des Alleinrings

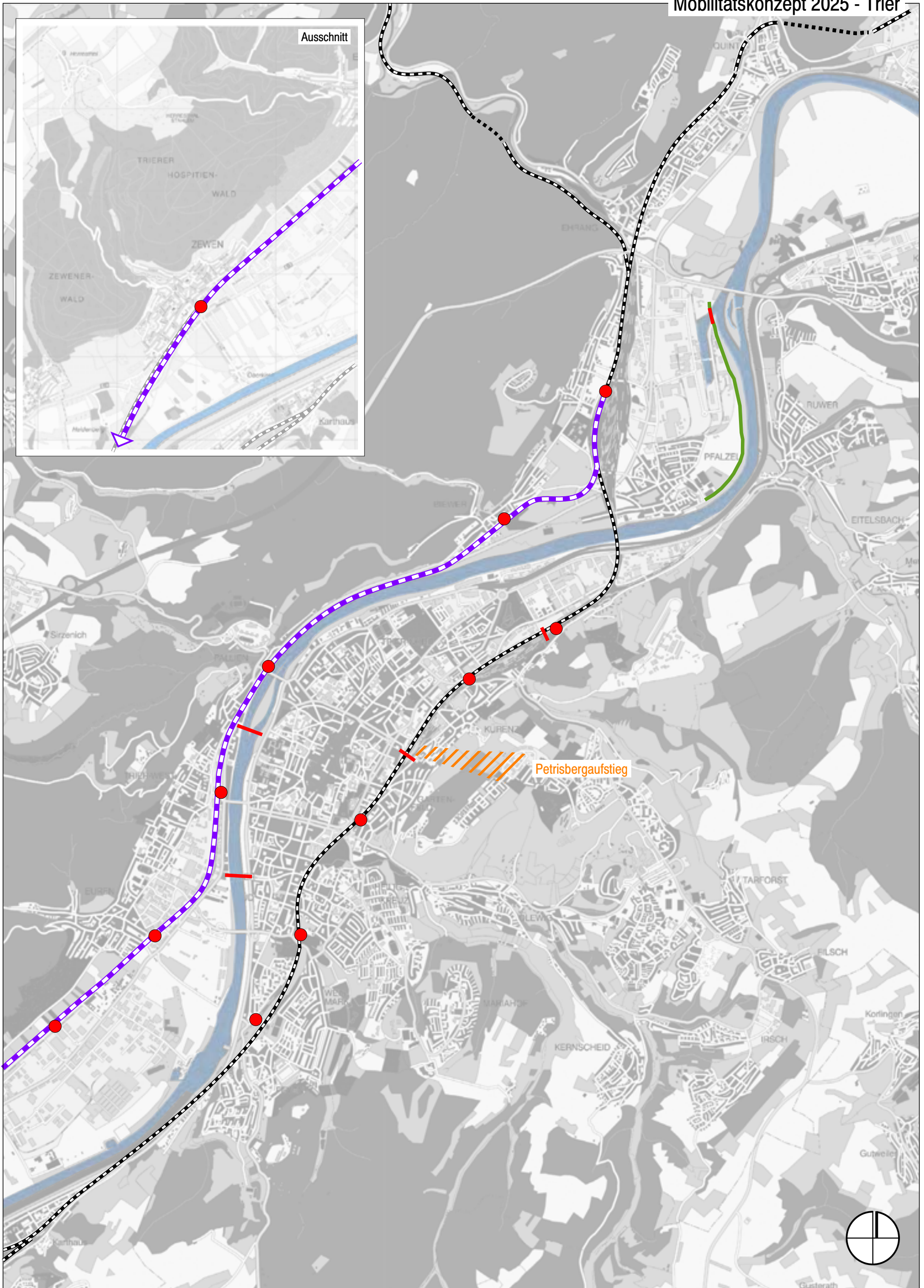
- ▨ Ausbau Radabstellanlagen Altstadt / Hauptbahnhof, Verbesserung Querung Altstadt

Erreichbarkeit Modal-Split-Ziele

Szenario 1

kurz- bis mittelfristige Maßnahmen Umweltverbund





— Herstellung von Radverkehrsanlagen an neuen Straßen
— Neubau von Querungsbauwerken

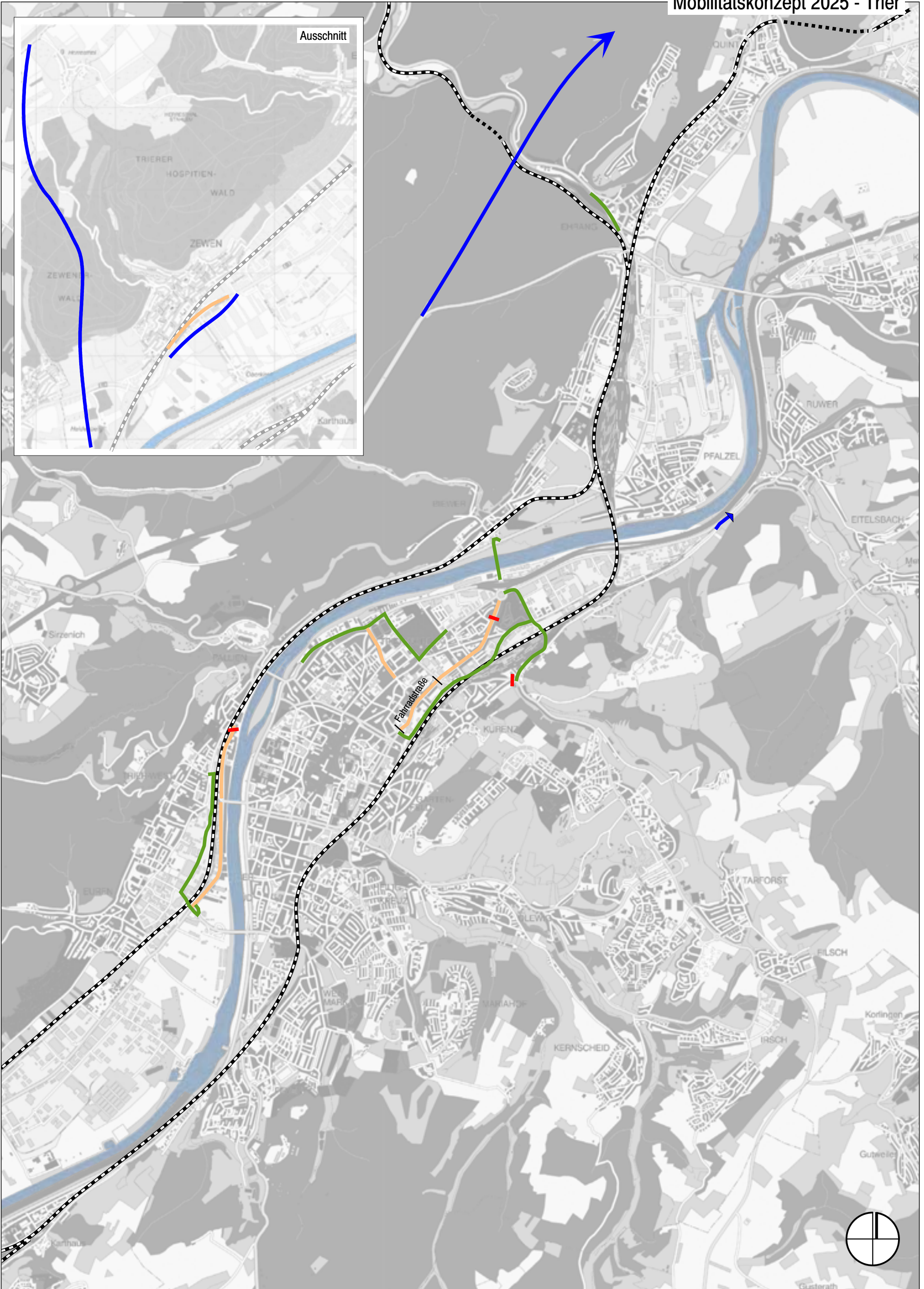
- - - Reaktivierung Westbahn
● Neue Haltepunkte

Erreichbarkeit Modal-Split-Ziele

Szenario 2

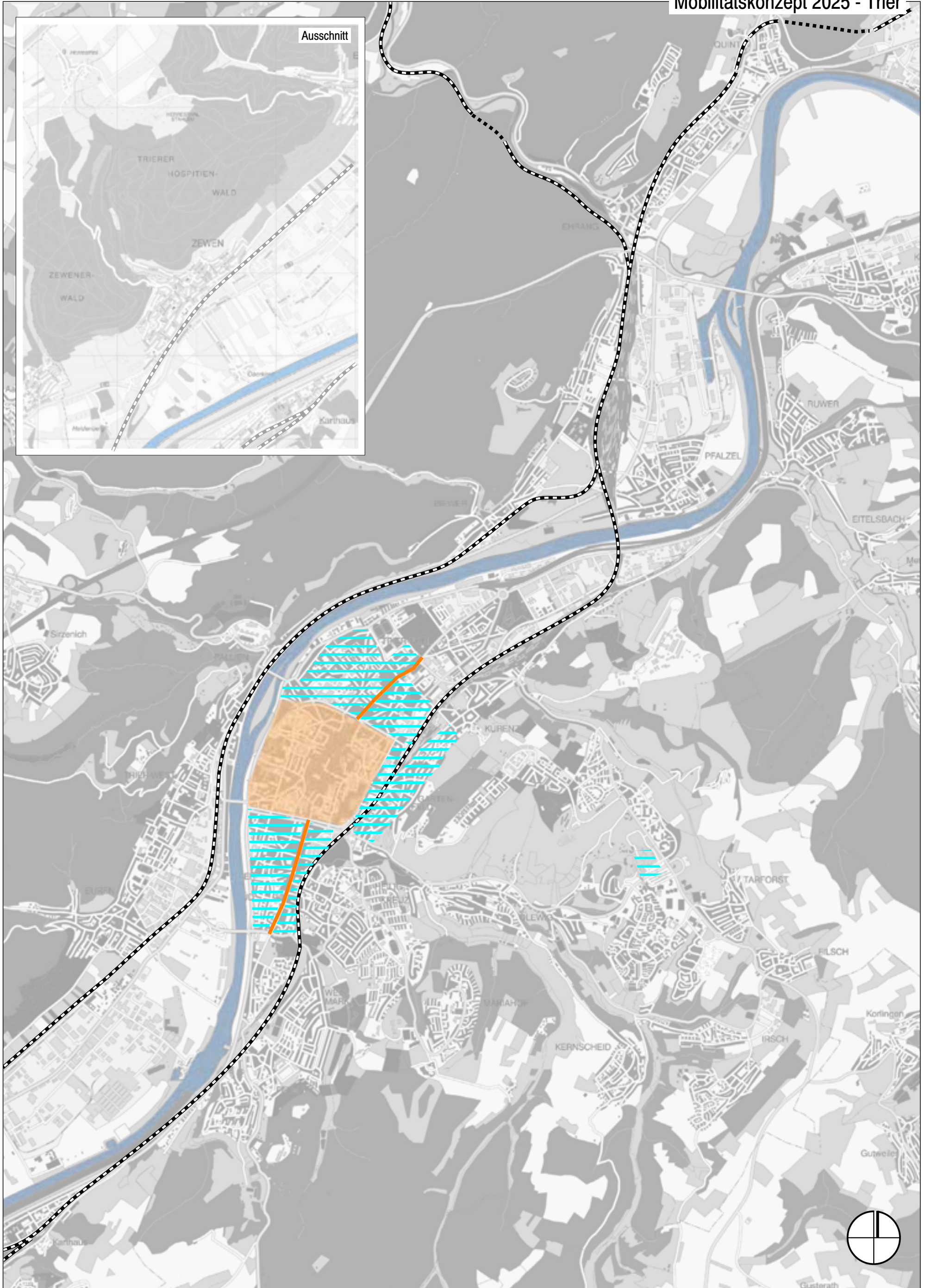
mittel- bis langfristige Infrastrukturmaßnahmen Umweltverbund






- Neubau / Ausbau Straße mit Radverkehrsanlagen
- Neubau / Ausbau Straße ohne Radverkehrsanlagen
- Verkehrsberuhigung
- | Unterbrechung der Verbindung für den Kfz-Verkehr

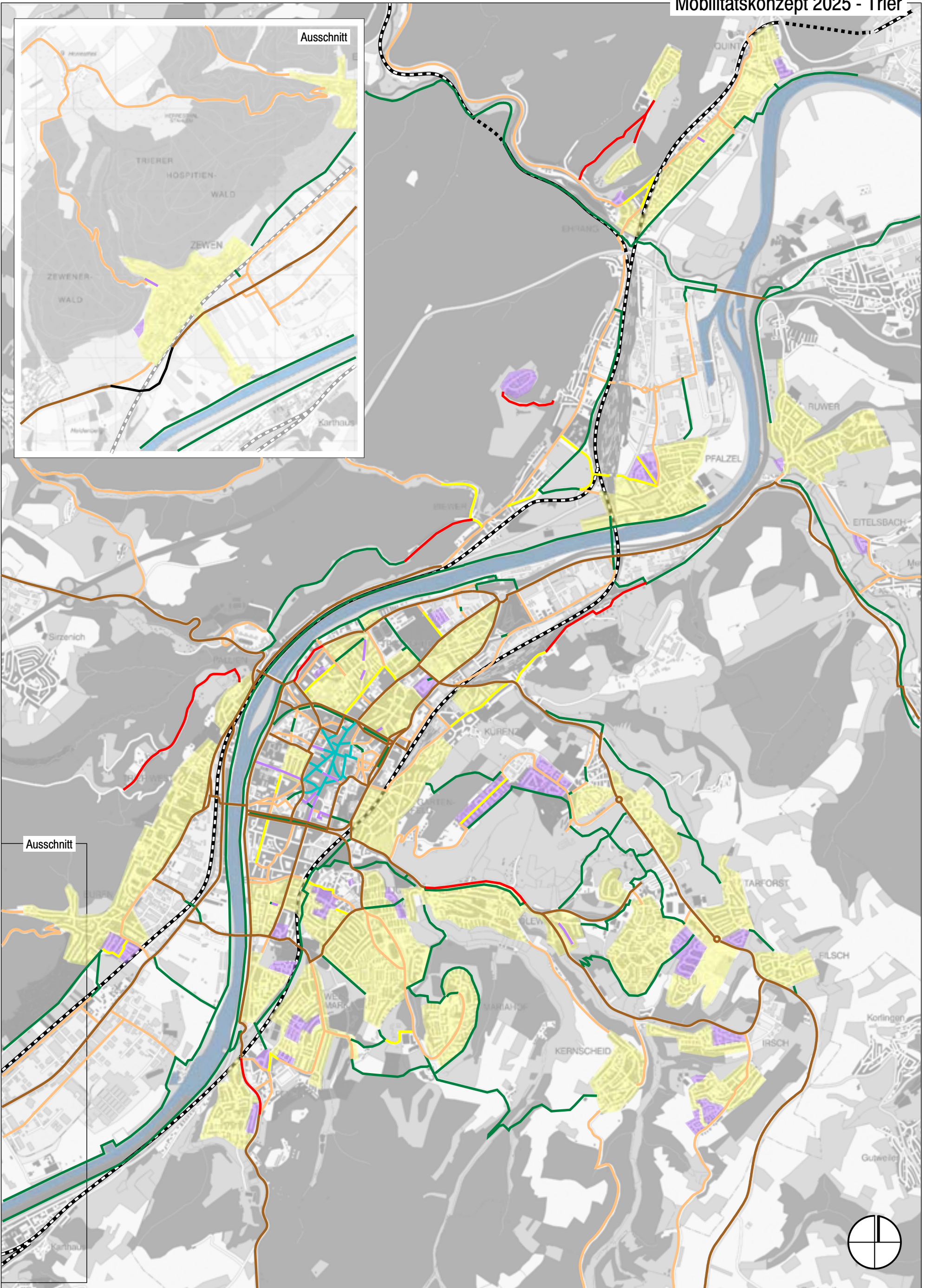
Erreichbarkeit Modal-Split-Ziele
Szenario 3
mittel- bis langfristige Straßenbaumaßnahmen



-  Parkraumbewirtschaftung
-  Flächendeckend maximal Tempo 30 + Umsetzung Parkraumkonzept
-  Umgestaltung und Tempo 30

Erreichbarkeit Modal-Split-Ziele
Restriktionen

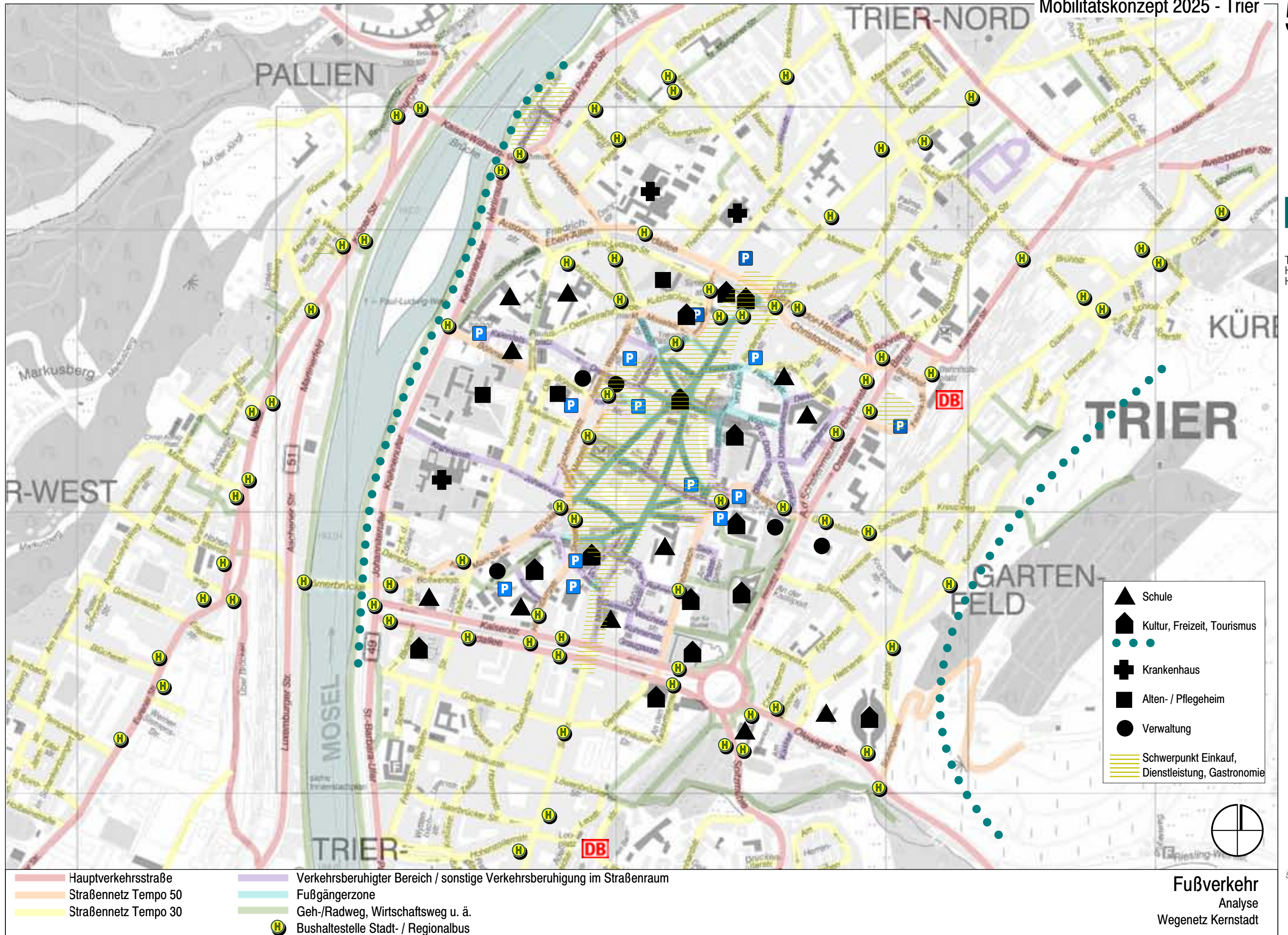




Gehwege an Hauptverkehrsstraßen > 5.000 Kfz/Tag und Richtung	Tempo-30-Zone / Tempo-30-Straße
Gehwege an Straßen mit Tempo 40 oder 50 (Auswahl)	Verkehrsberuhigter Bereich
Abschnitte ohne Gehweg	Geh-/Radweg, Wirtschaftsweg u. ä.
	Fußgängerzone

Fußverkehr
Analyse
Fußwegenetz

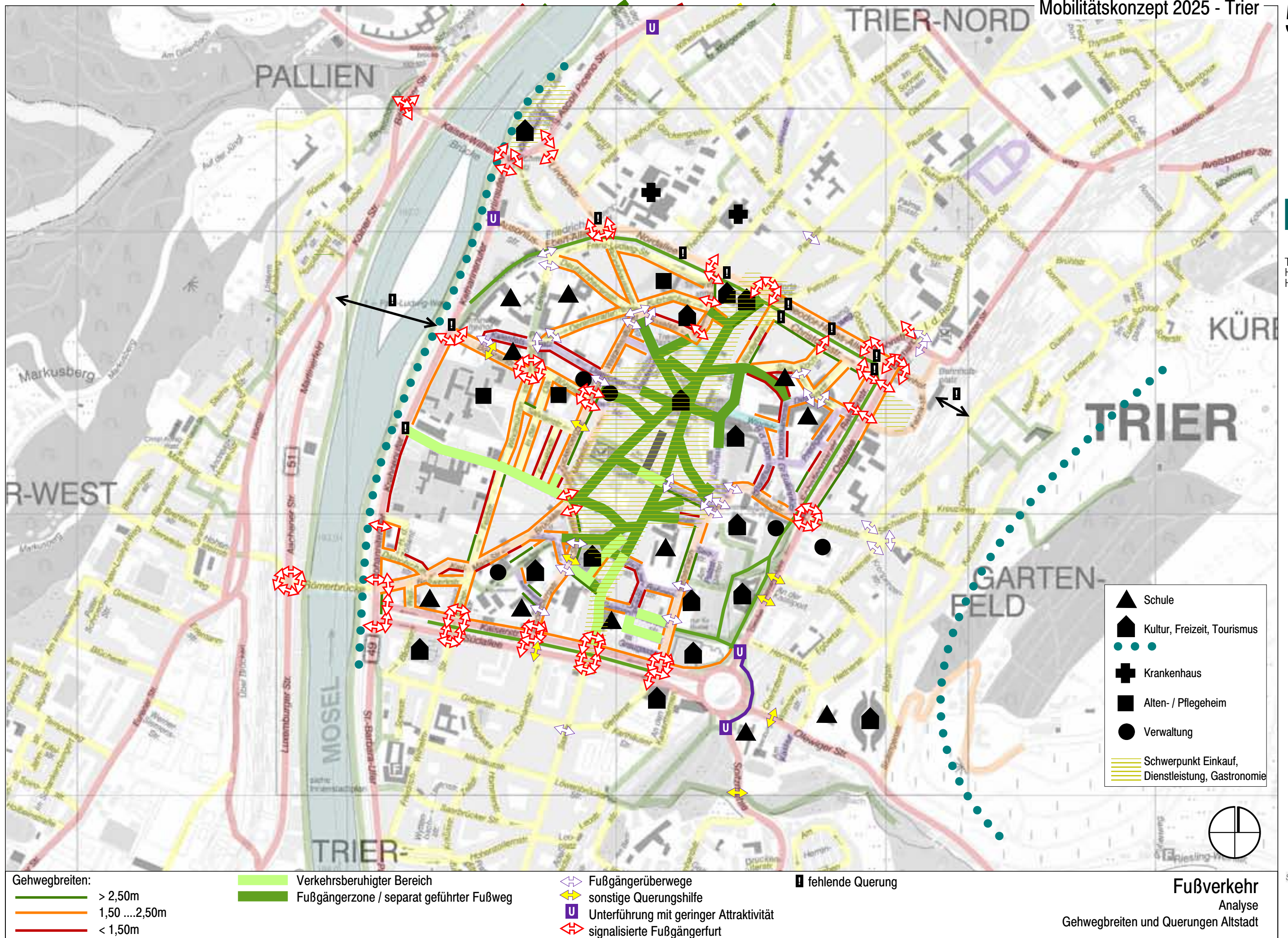


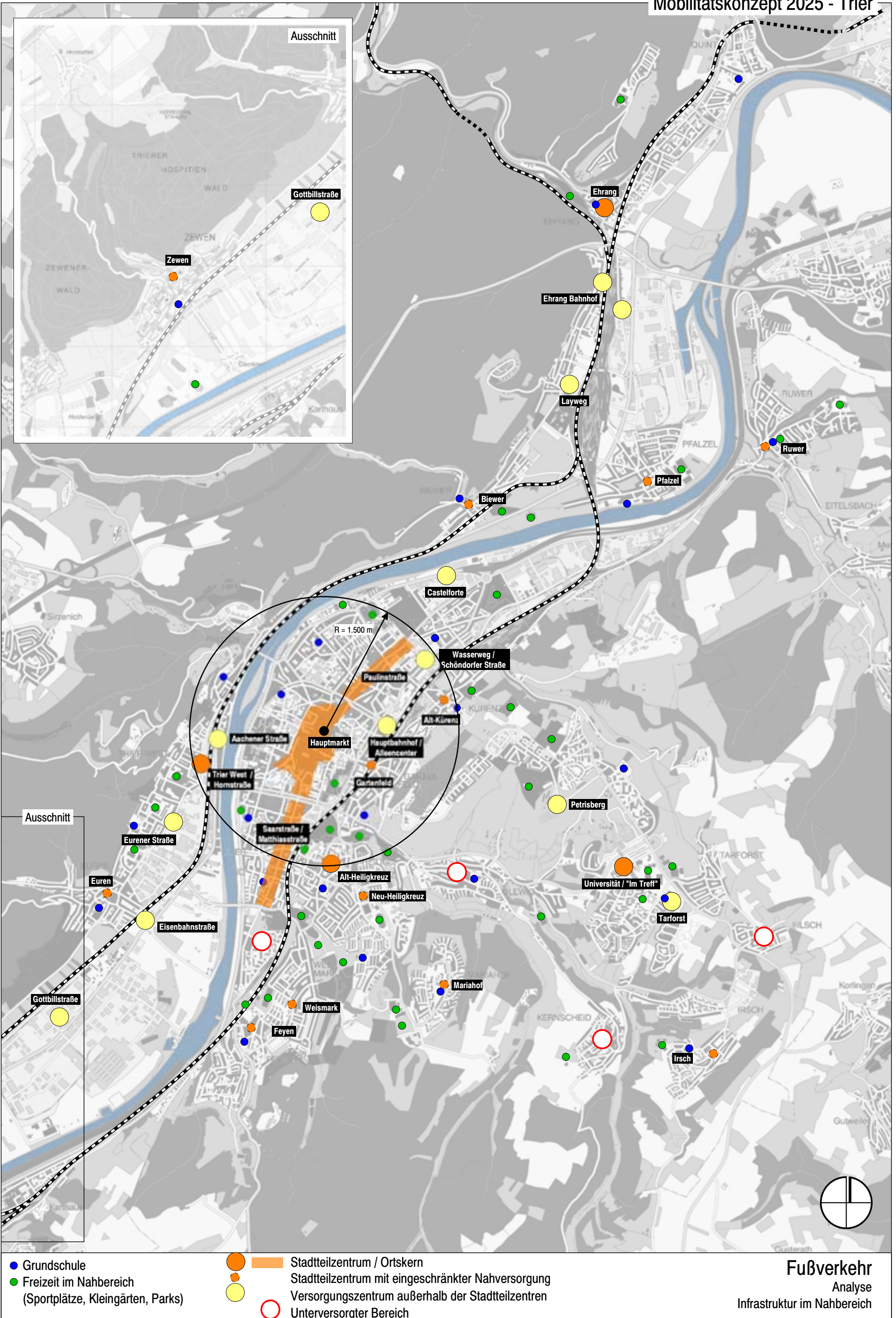


- ▲ Schule
- Kultur, Freizeit, Tourismus
-
- ✚ Krankenhaus
- Alten- / Pflegeheim
- Verwaltung
- Schwerpunkt Einkauf, Dienstleistung, Gastronomie

- Hauptverkehrsstraße
- Straßennetz Tempo 50
- Straßennetz Tempo 30
- Verkehrsberuhigter Bereich / sonstige Verkehrsberuhigung im Straßenraum
- Fußgängerzone
- Geh-/Radweg, Wirtschaftsweg u. ä.
- Bushaltestelle Stadt- / Regionalbus

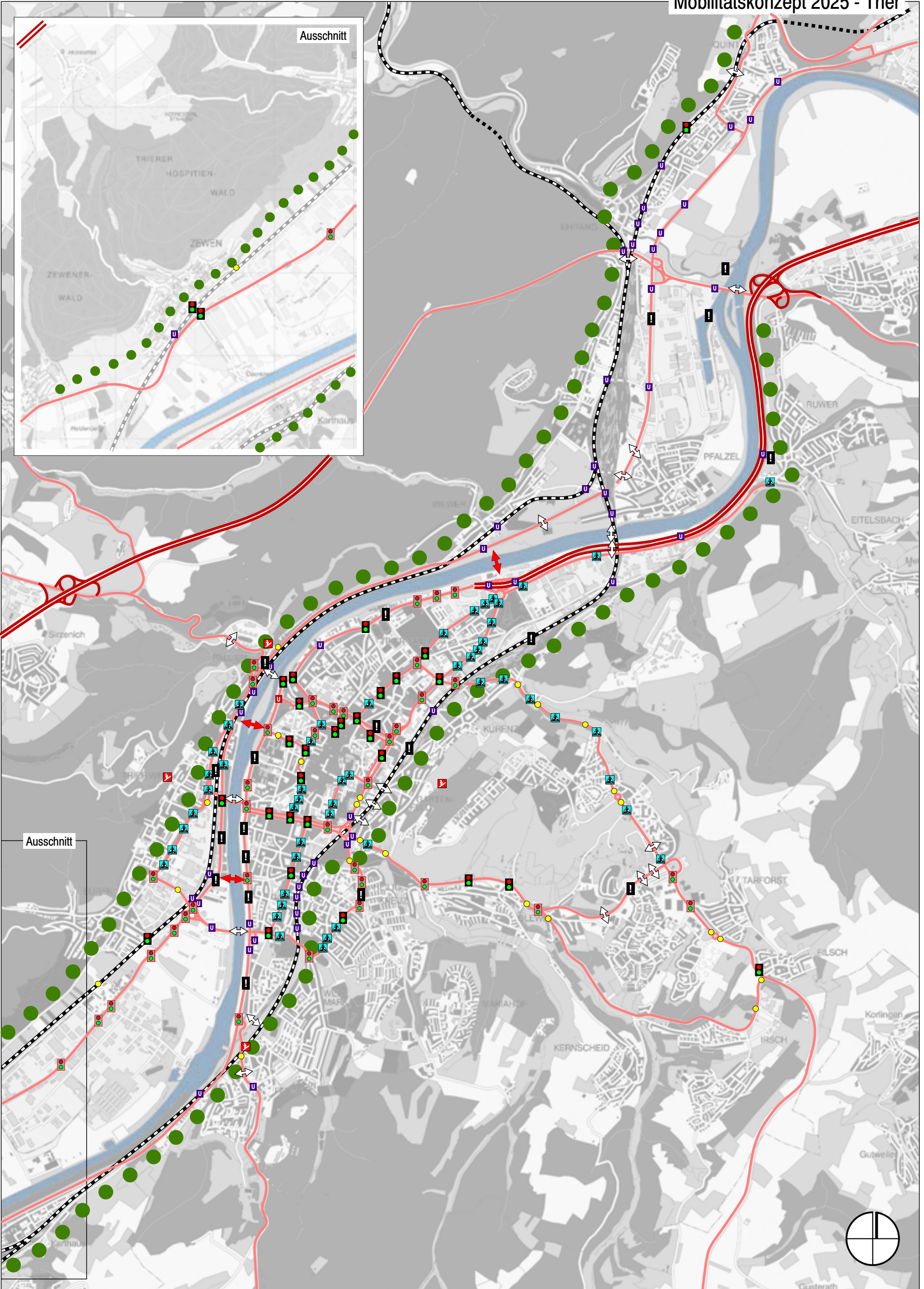
Fußverkehr
Analyse
Wegenetz Kernstadt





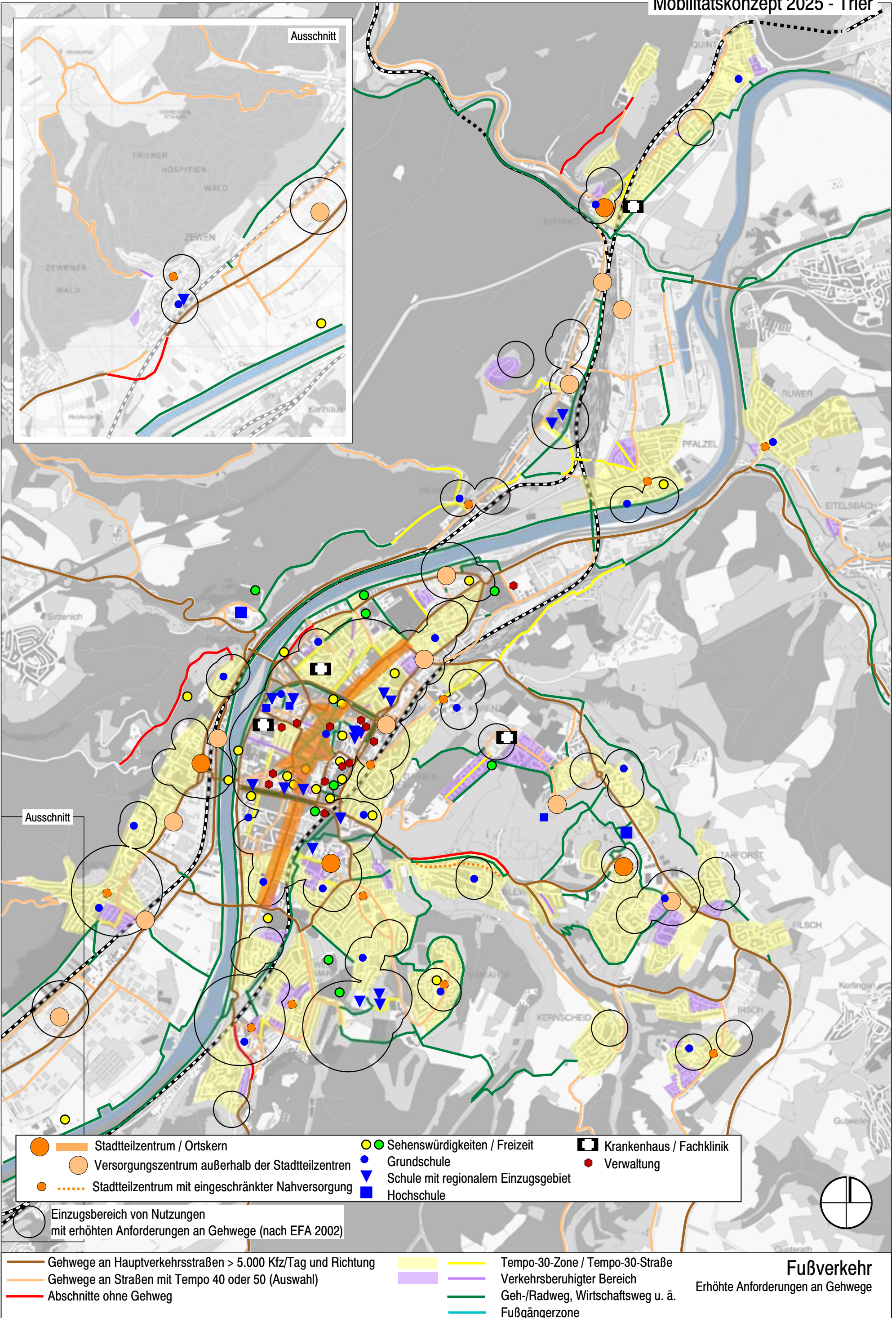
- Grundschule
- Freizeit im Nahbereich (Sportplätze, Kleingärten, Parks)
- Stadtteilzentrum / Ortskern
- Stadtteilzentrum mit eingeschränkter Nahversorgung
- Versorgungszentrum außerhalb der Stadtteilzentren
- Unterversorgter Bereich

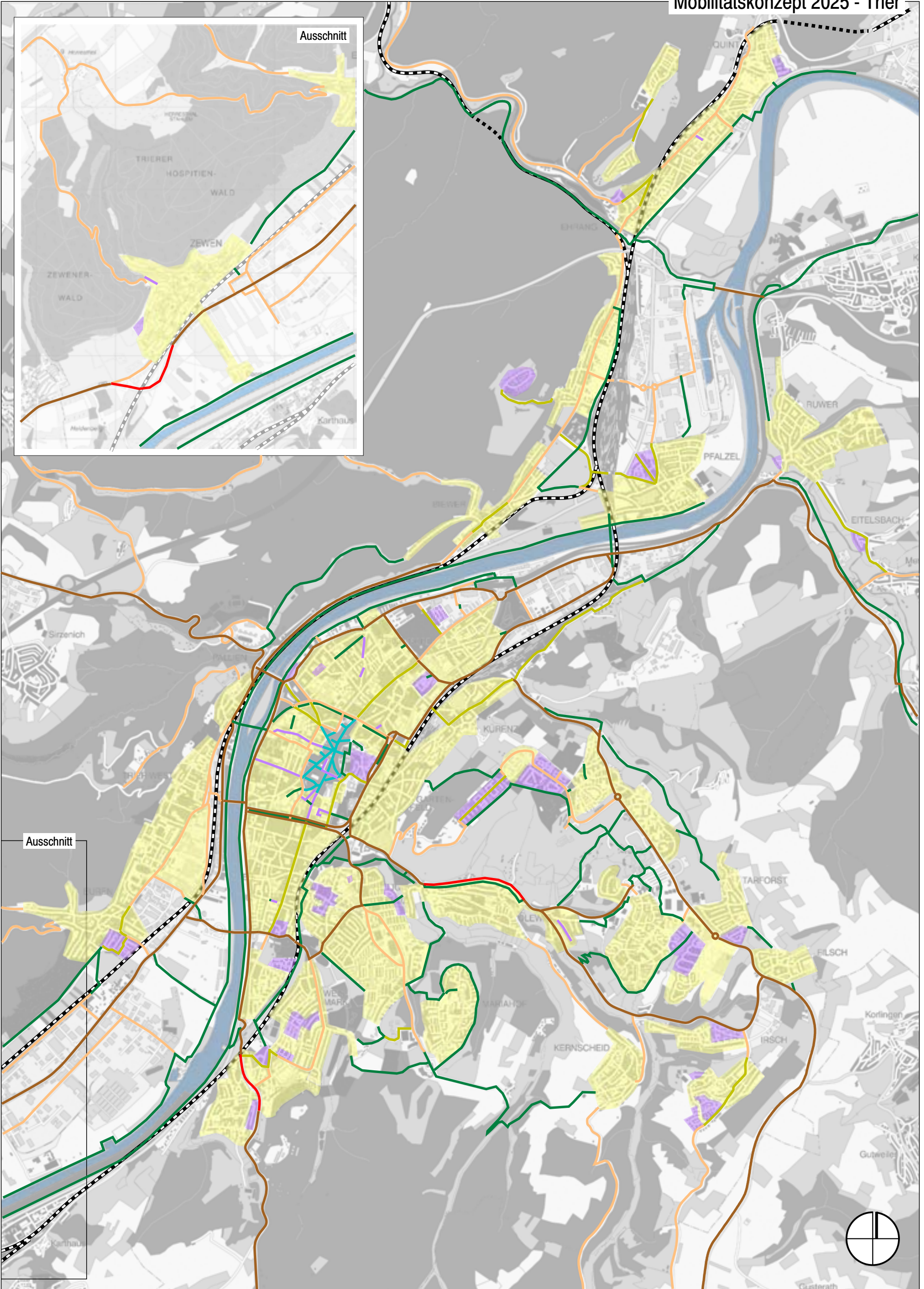
Fußverkehr
Analyse
Infrastruktur im Nahbereich



	Hauptverkehrsstraße		Knotenpunkt / Querung signalisiert		fehlende / umwegreiche Fußgängerführungen am Knotenpunkt
	Eisenbahntrasse		Fußgängerüberweg		fehlende Querung
	Mosel		sonstige Querungshilfe		nicht barrierefreie Verbindung (Stufen)
	Grenze der Talstadt		Brücke, Unterführung		

Fußverkehr
Analyse
Barriereren

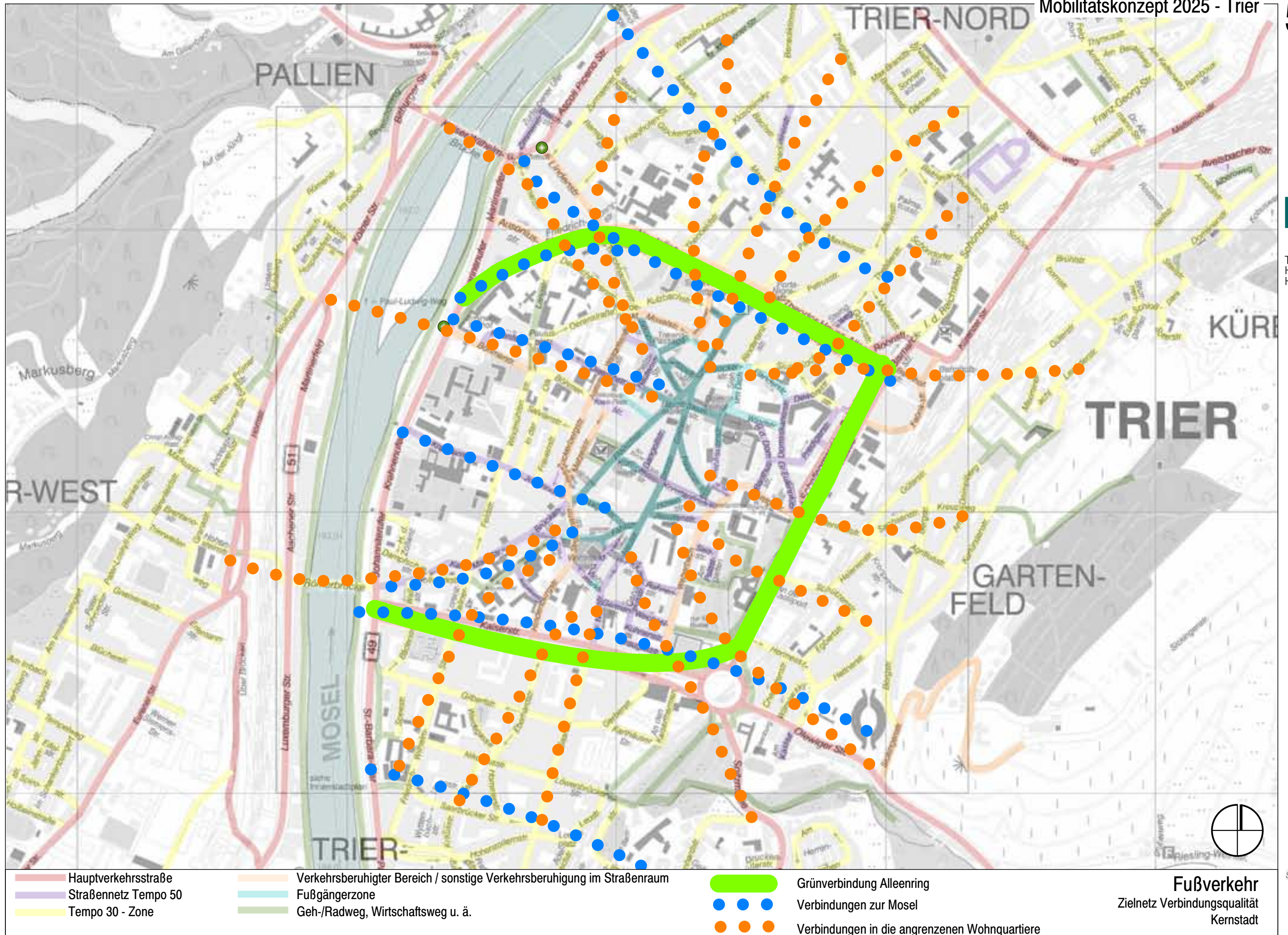



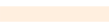




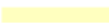




- | | |
|--|--|
|  Gehwege an Hauptverkehrsstraßen > 5.000 Kfz/Tag und Richtung |  Tempo-30-Zone / Tempo-30-Straße |
|  Gehwege an Straßen mit Tempo 50 (Auswahl) |  Verkehrsberuhigter Bereich |
|  Abschnitte ohne Gehweg |  Geh-/Radweg, Wirtschaftsweg u. ä. |
| |  Fußgängerzone |

Fußverkehr
Zielnetz
Fußwegenetz

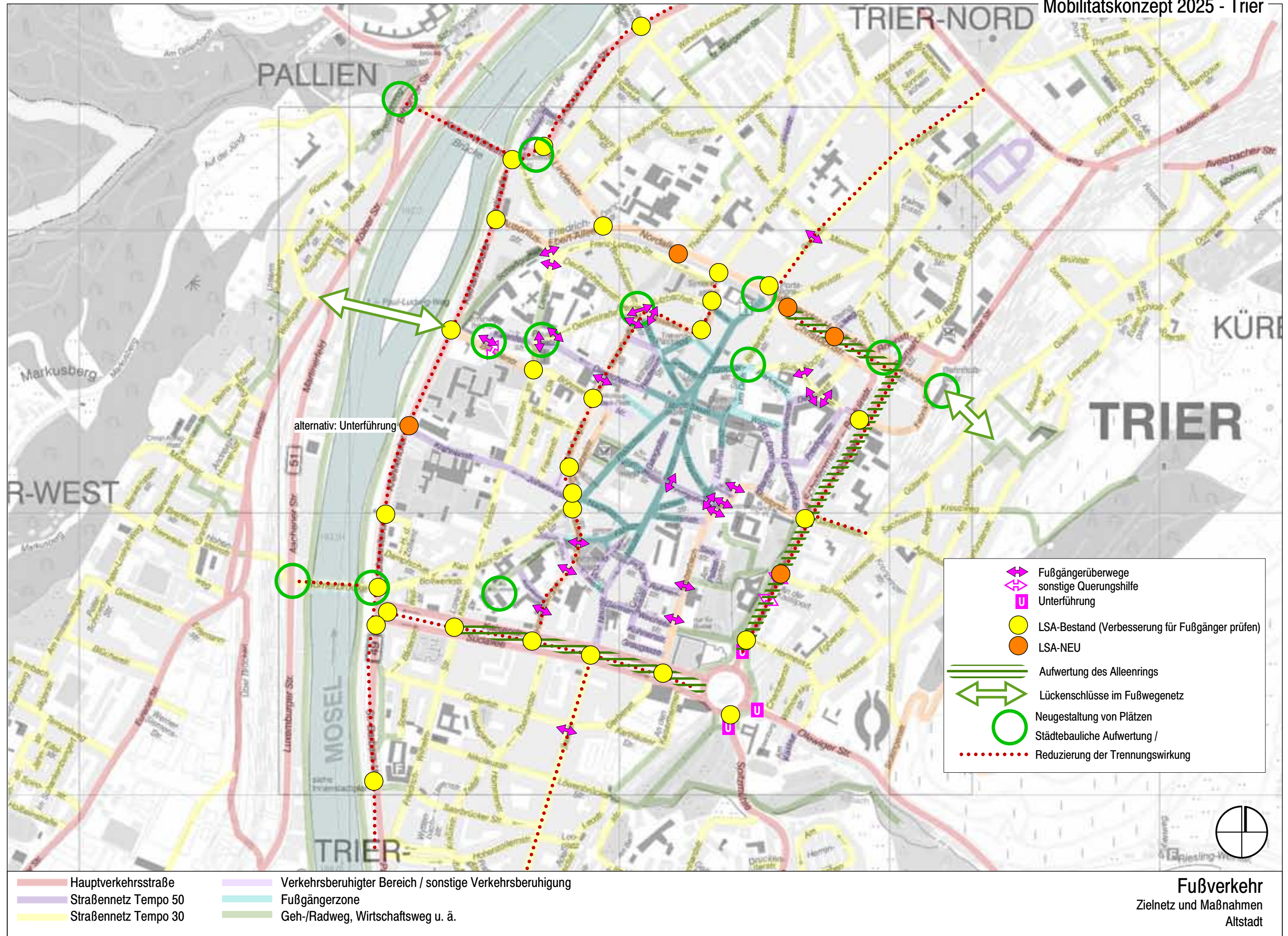


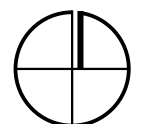
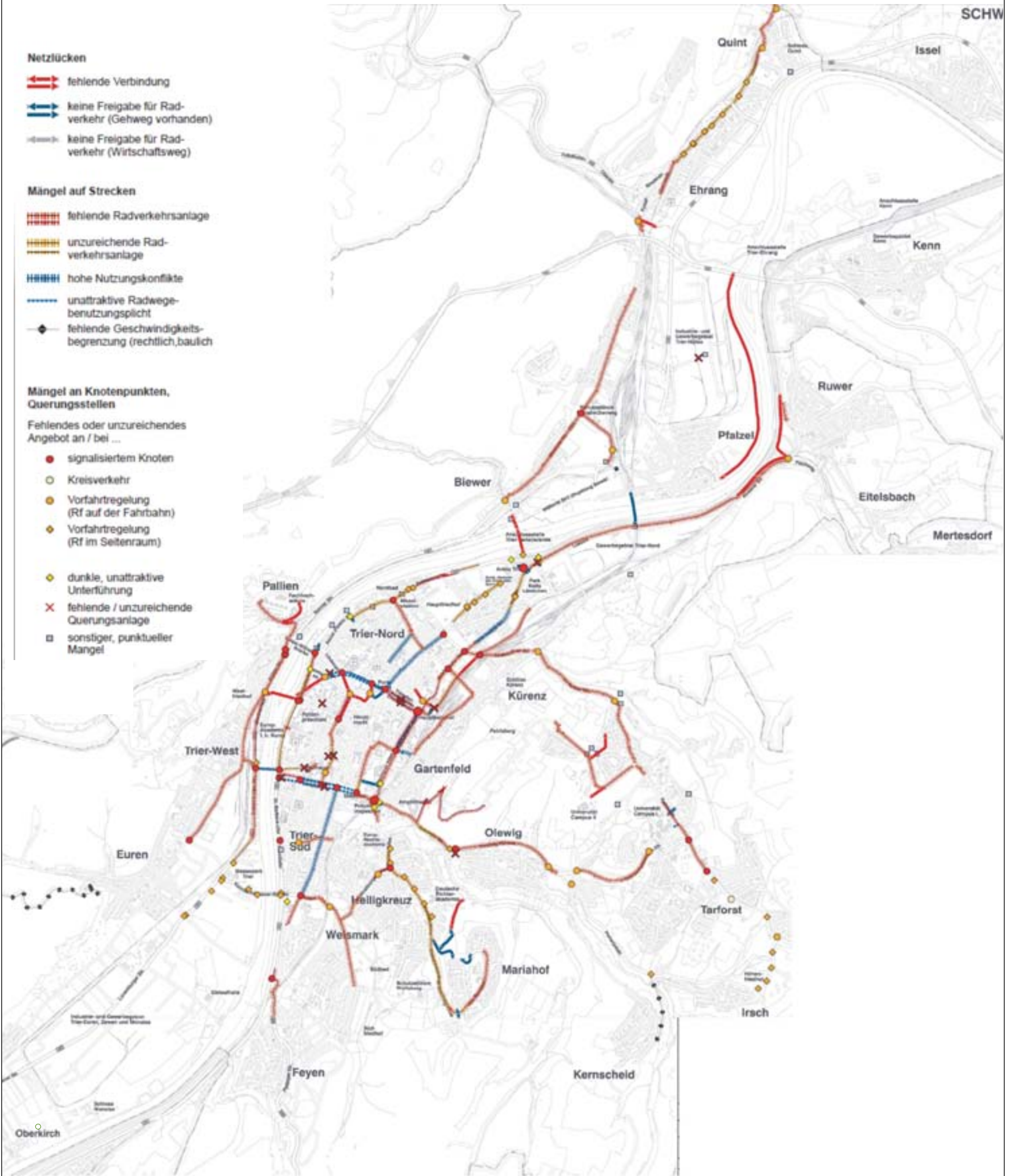


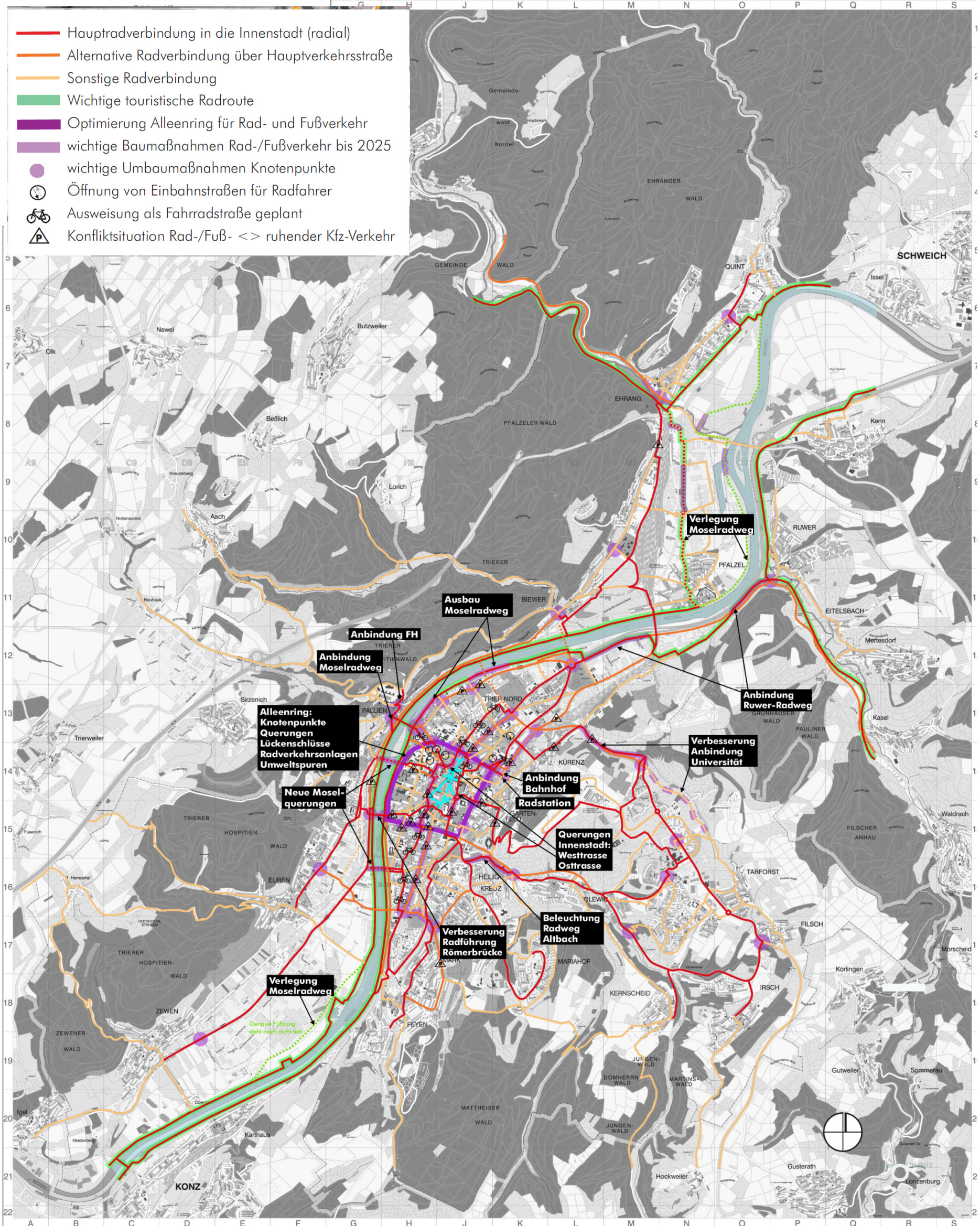
 Hauptverkehrsstraße	 Verkehrsberuhigter Bereich / sonstige Verkehrsberuhigung im Straßenraum	 Grünverbindung Alleenring
 Straßennetz Tempo 50	 Fußgängerzone	 Verbindungen zur Mosel
 Tempo 30 - Zone	 Geh-/Radweg, Wirtschaftsweg u. ä.	 Verbindungen in die angrenzenden Wohnquartiere

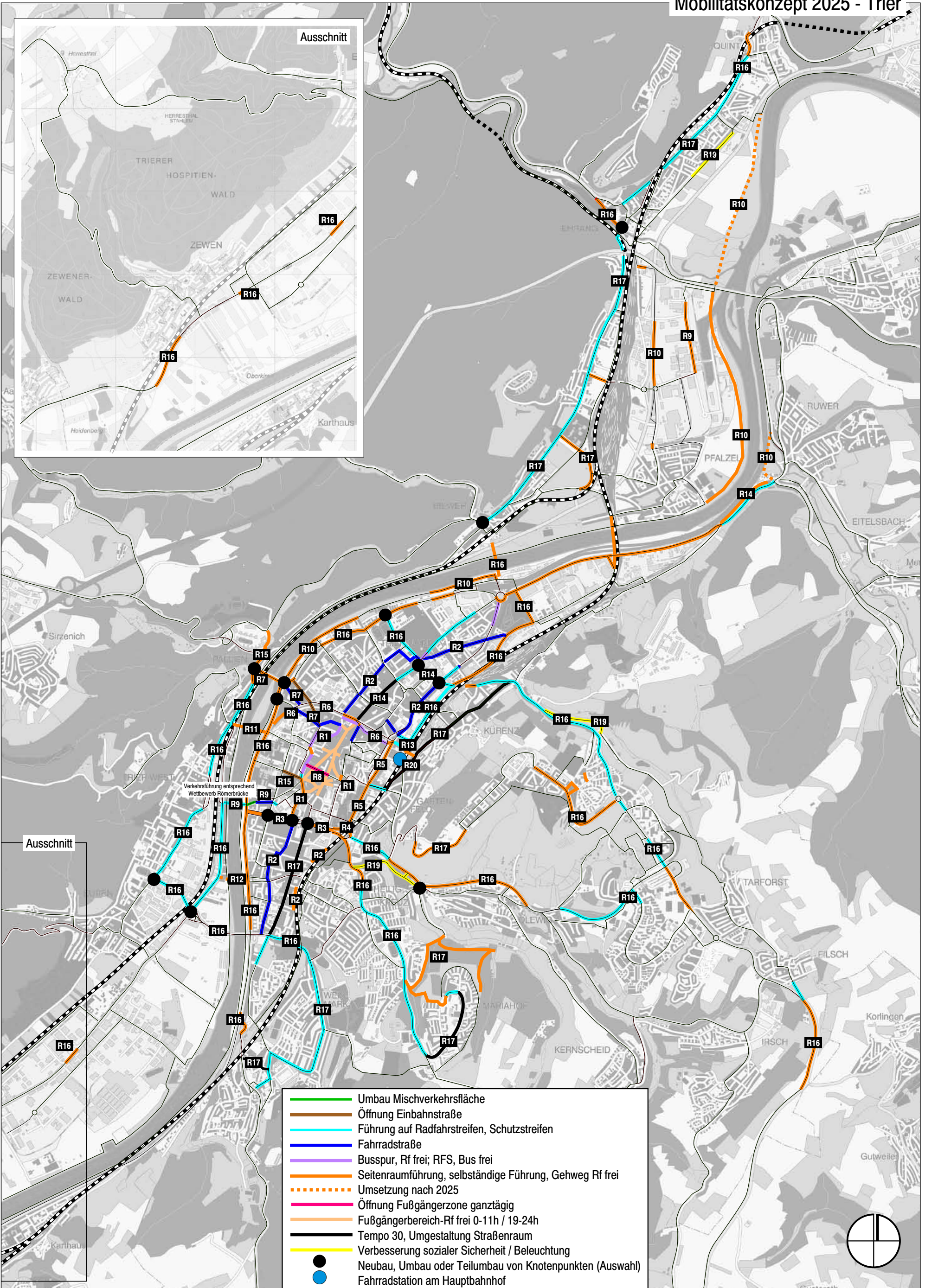
Fußverkehr
Zielnetz Verbindungsqualität
Kernstadt







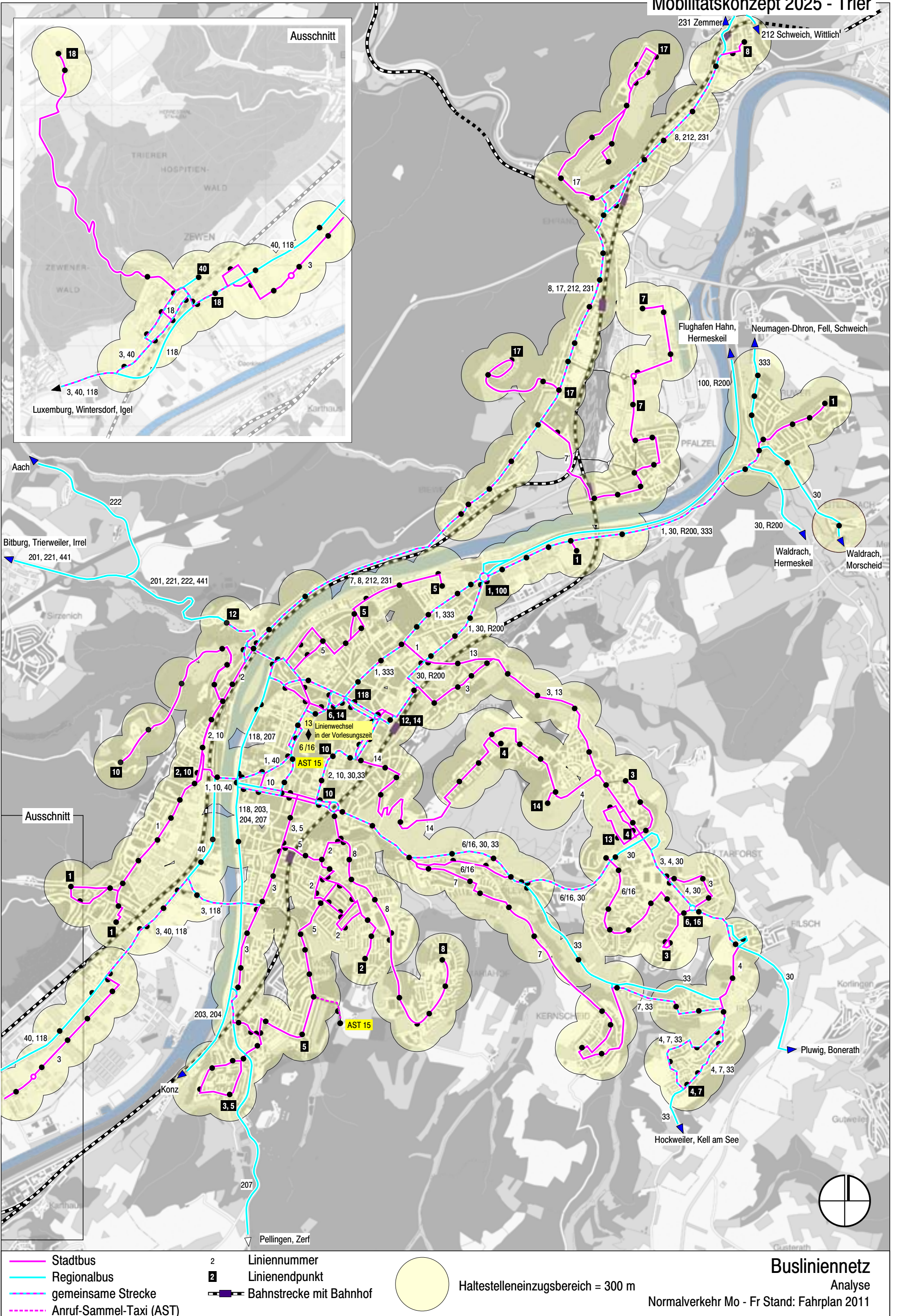


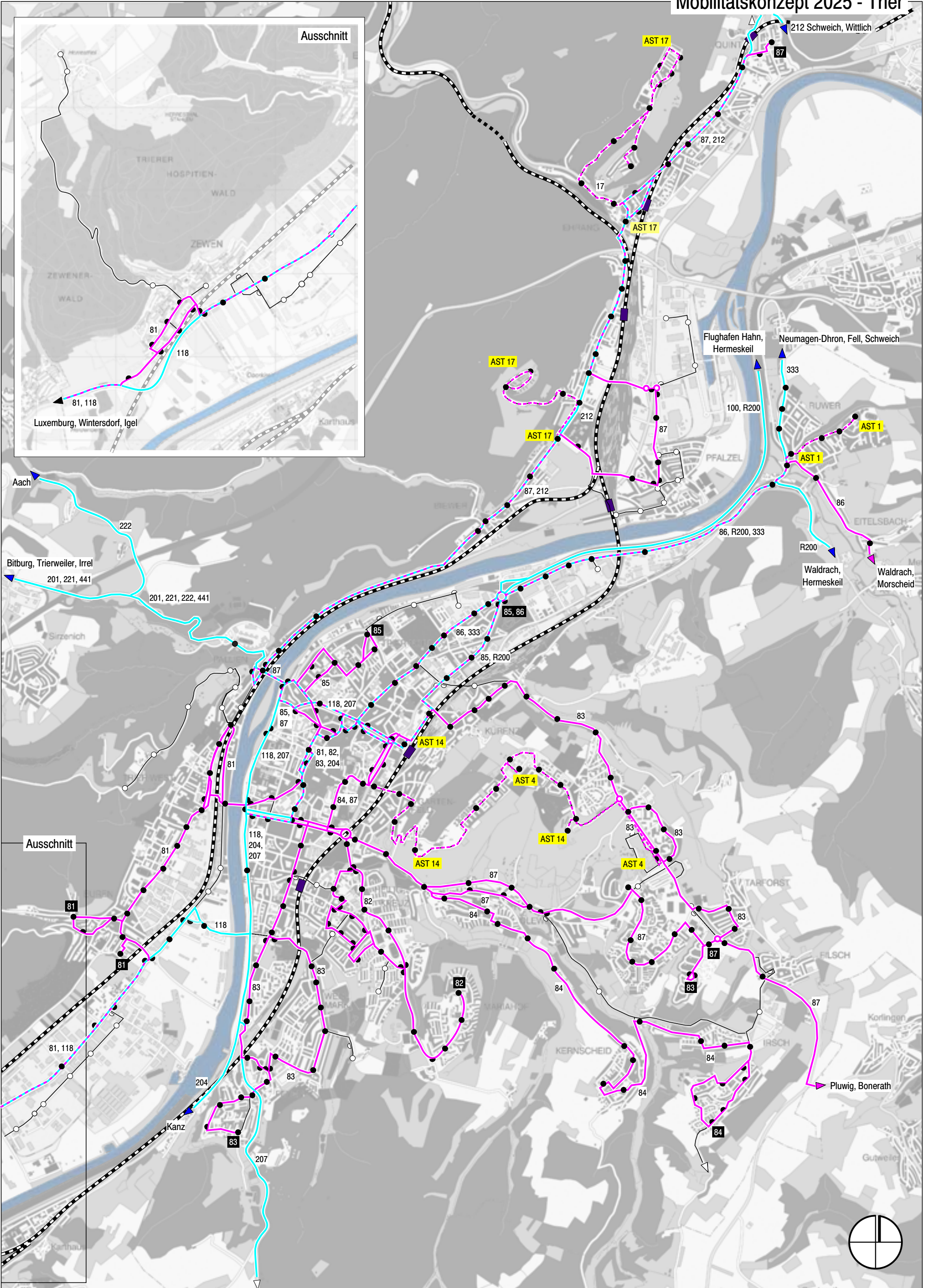


- Umbau Mischverkehrsfläche
- Öffnung Einbahnstraße
- Führung auf Radfahrstreifen, Schutzstreifen
- Fahrradstraße
- Busspur, Rf frei; RFS, Bus frei
- Seitenraumführung, selbständige Führung, Gehweg Rf frei
- Umsetzung nach 2025
- Öffnung Fußgängerzone ganztägig
- Fußgängerbereich-Rf frei 0-11h / 19-24h
- Tempo 30, Umgestaltung Straßenraum
- Verbesserung sozialer Sicherheit / Beleuchtung
- Neubau, Umbau oder Teilumbau von Knotenpunkten (Auswahl)
- Fahrradstation am Hauptbahnhof

R1 Nummer der Maßnahme (siehe Baustein Radverkehr im Textteil)

**Radverkehr
Maßnahmen**



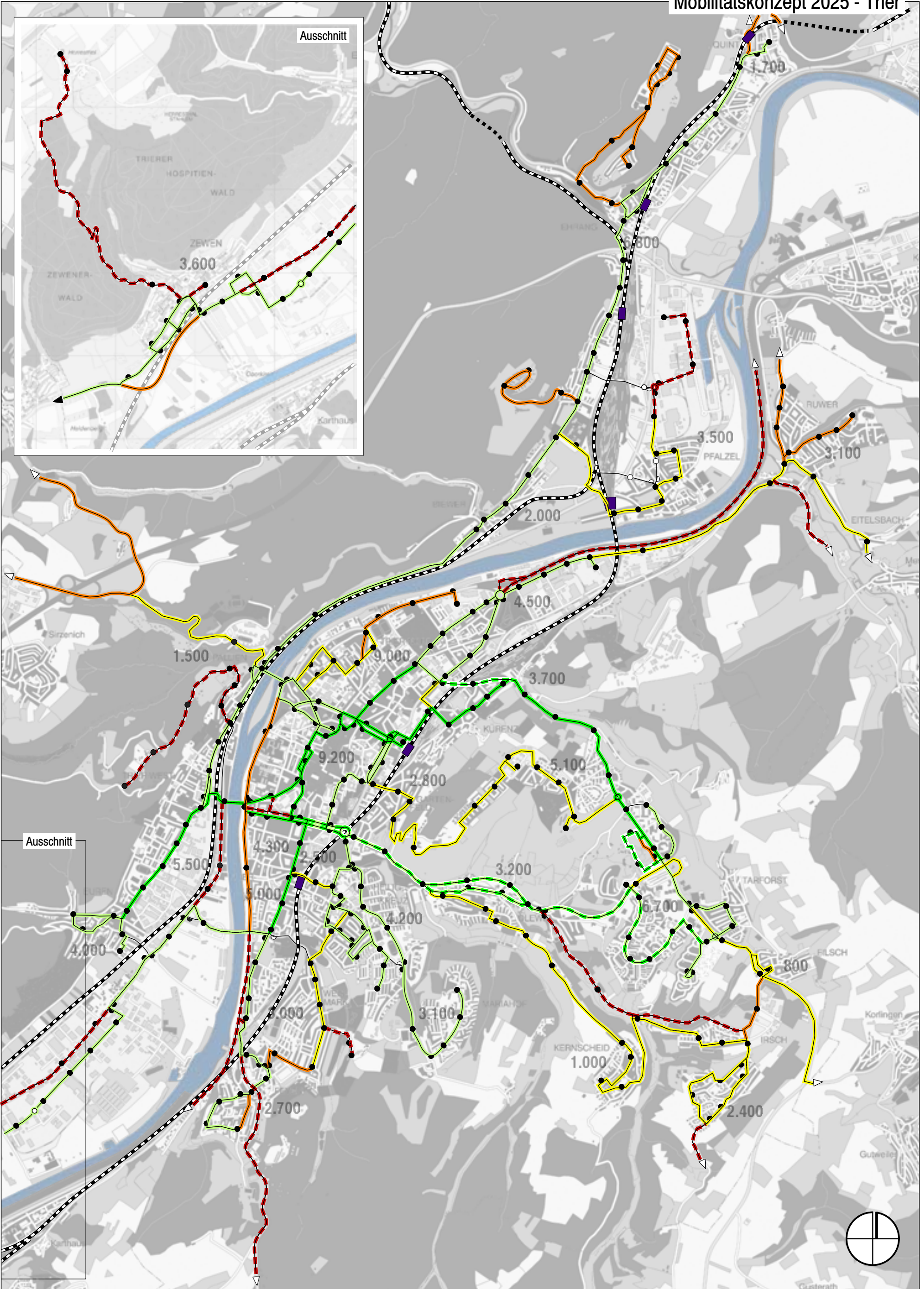


	Stadtbus		Liniennummer
	Regionalbus		Linienendpunkt
	gemeinsame Strecke		Bahnstrecke mit Bahnhof
	Anruf-Sammel-Taxi (AST)		

Busliniennetz

Analyse
Abendverkehr / Wochenendverkehr Stand: Fahrplan 2011

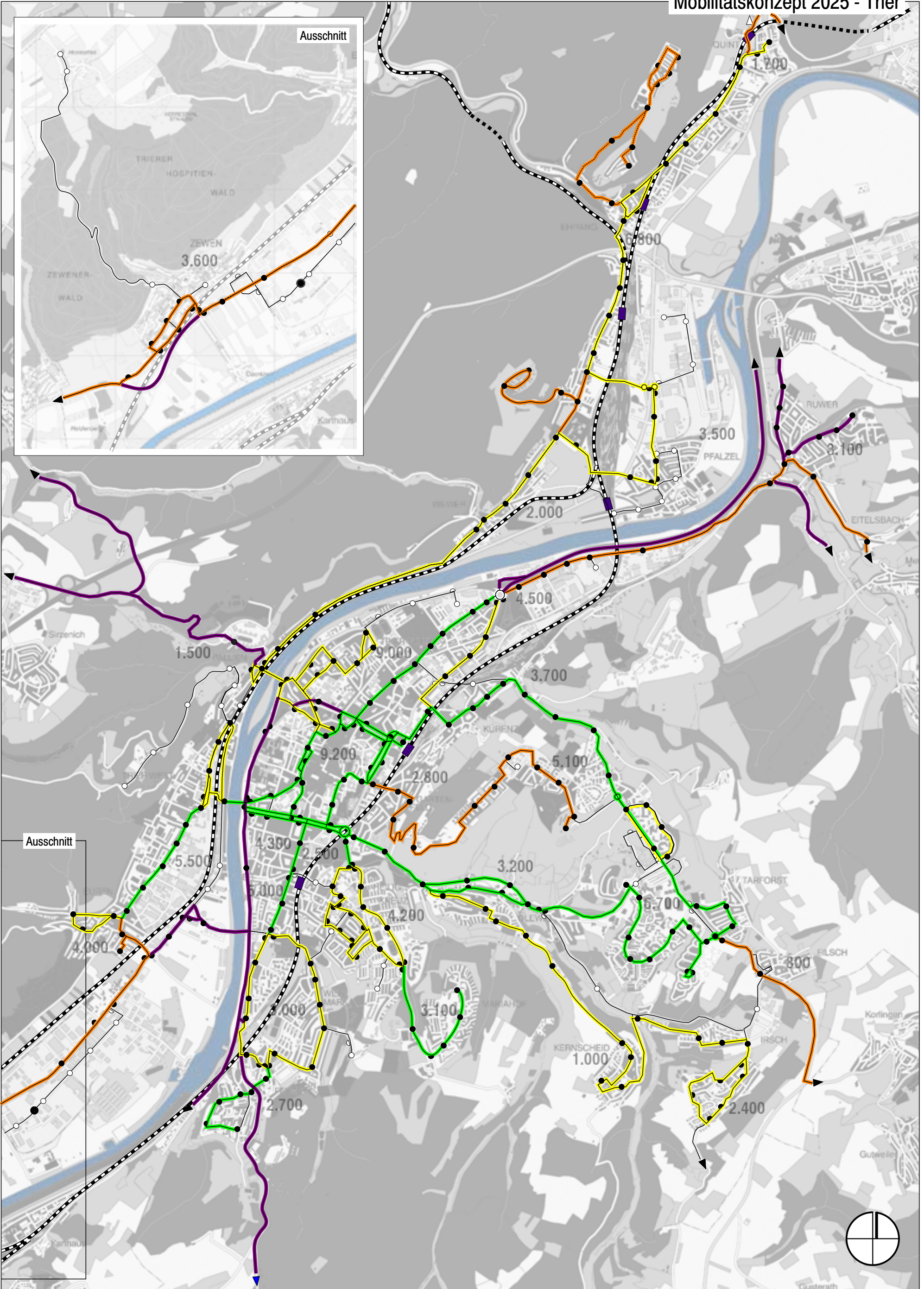
Stand: 22.01.2013



- mind. 10 - Minuten-Takt
- mind. 20 - Minuten-Takt
- mind. 30 - Minuten-Takt
- mind. 60 - Minuten-Takt

- - - Einzelfahrten
- - - nur zu Vorlesungszeiten
- - - Taktwechsel zu 10 Minuten - nur zu Vorlesungszeiten
- 1.000 Einwohner im Stadtteil

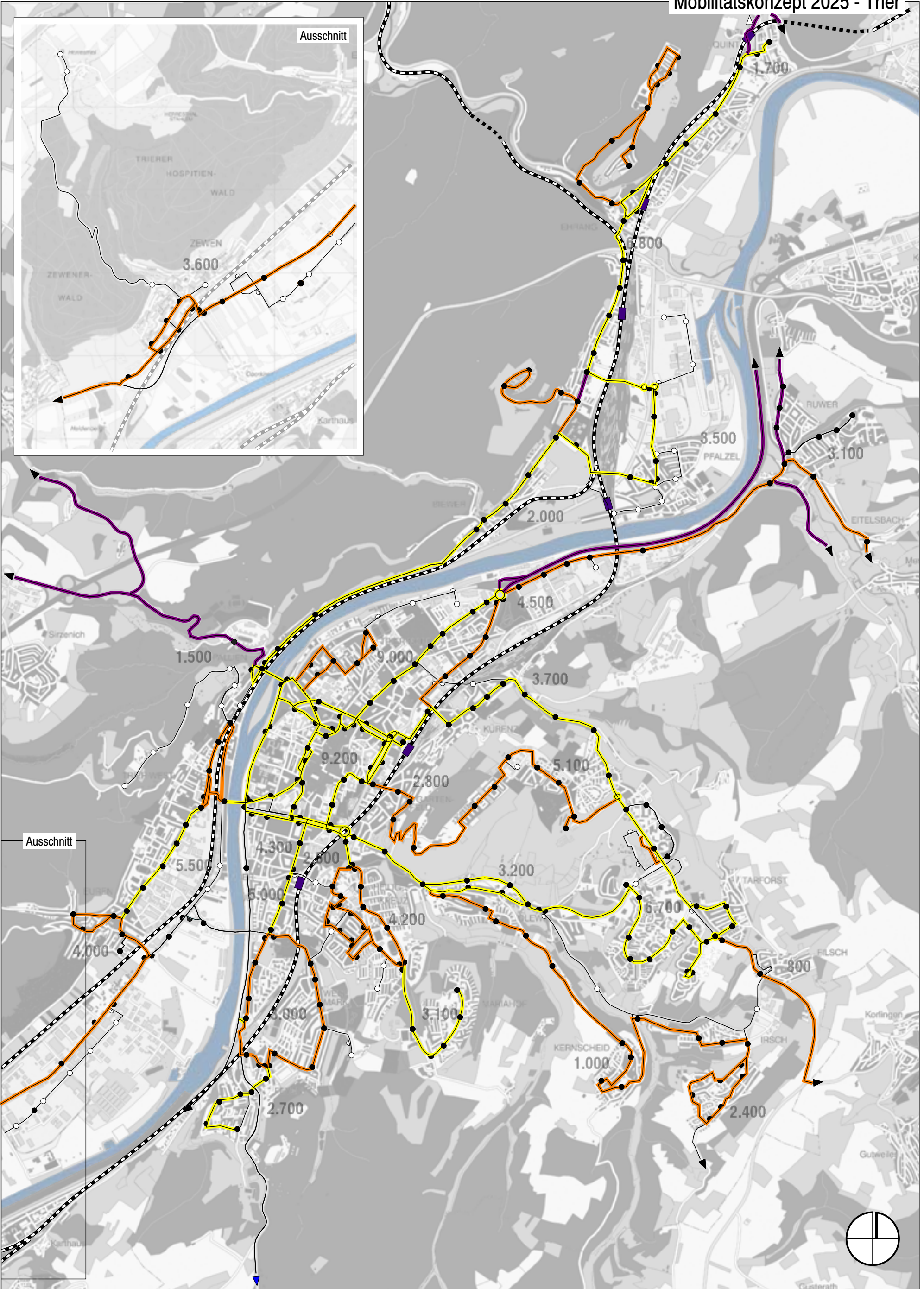
Bedienungshäufigkeit
Analyse
Busliniennetz Normalverkehr Mo - Fr Stand: Fahrplan 2011



- mind. 15 - Minuten-Takt
- mind. 30 - Minuten-Takt
- mind. 60 - Minuten-Takt
- seltener als 60 - Minuten-Takt

1.000 Einwohner im Stadtteil

Bedienungshäufigkeit
Analyse
Busliniennetz Samstag Stand: Fahrplan 2011

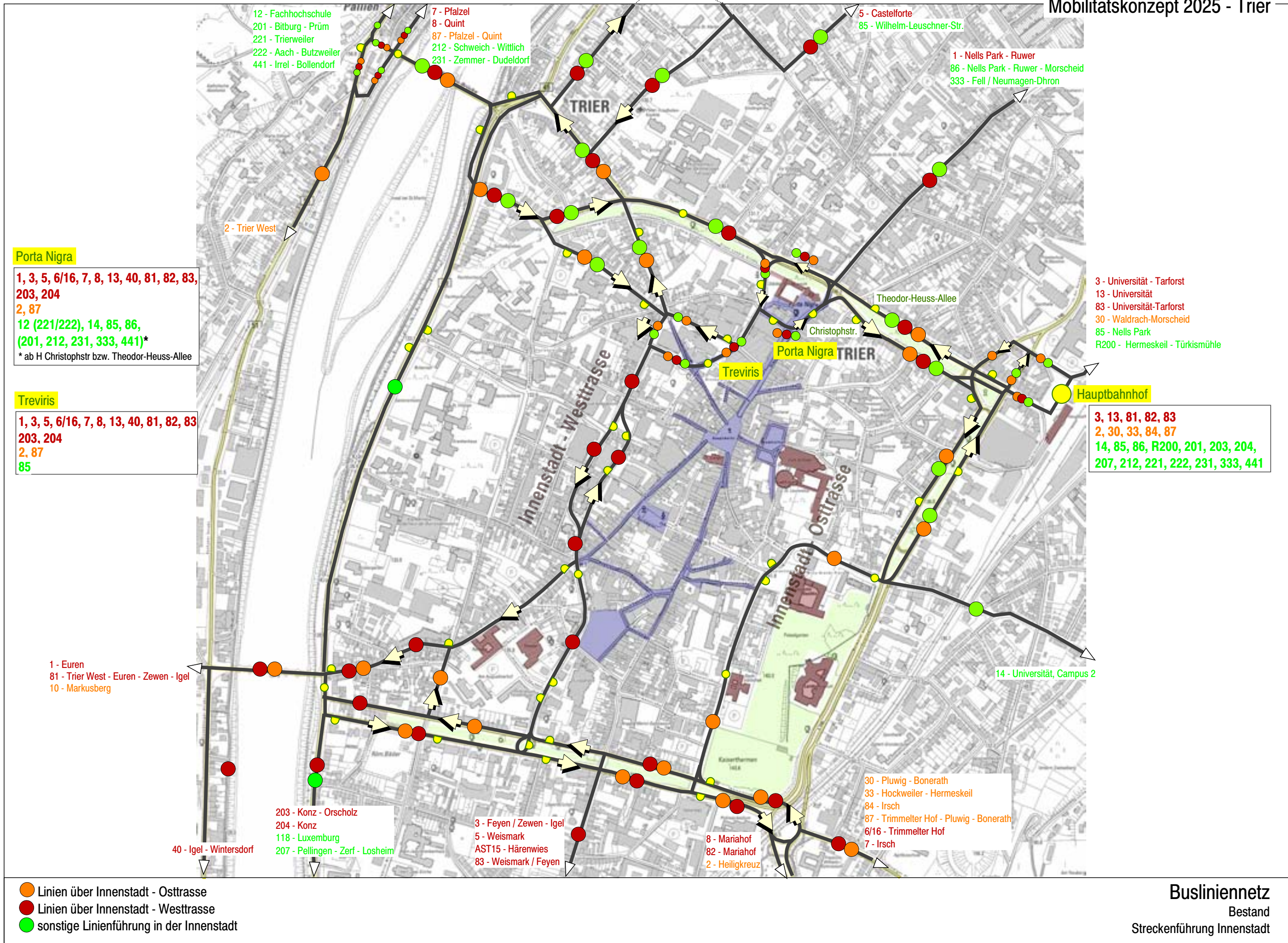


- mind. 30 - Minuten-Takt
- mind. 60 - Minuten-Takt
- seltener als 60 - Minuten-Takt

1.000 Einwohner im Stadtteil

Bedienungshäufigkeit
Analyse

Busliniennetz Sonntag u. Abendverkehr Stand: Fahrplan 2011



Porta Nigra
 1, 3, 5, 6/16, 7, 8, 13, 40, 81, 82, 83, 203, 204
 2, 87
 12 (221/222), 14, 85, 86, (201, 212, 231, 333, 441)*
 * ab H Christophstr bzw. Theodor-Heuss-Allee

Treviris
 1, 3, 5, 6/16, 7, 8, 13, 40, 81, 82, 83, 203, 204
 2, 87
 85

3 - Universität - Tarforst
 13 - Universität
 83 - Universität-Tarforst
 30 - Waldrach-Morscheid
 85 - Nells Park
 R200 - Hermeskeil - Türkismühle

3, 13, 81, 82, 83
 2, 30, 33, 84, 87
 14, 85, 86, R200, 201, 203, 204,
 207, 212, 221, 222, 231, 333, 441

1 - Euren
 81 - Trier West - Euren - Zewen - Igel
 10 - Markusberg

203 - Konz - Orscholz
 204 - Konz
 118 - Luxemburg
 207 - Pellingen - Zerf - Losheim

3 - Feyen / Zewen - Igel
 5 - Weismark
 AST15 - Härenwies
 83 - Weismark / Feyen

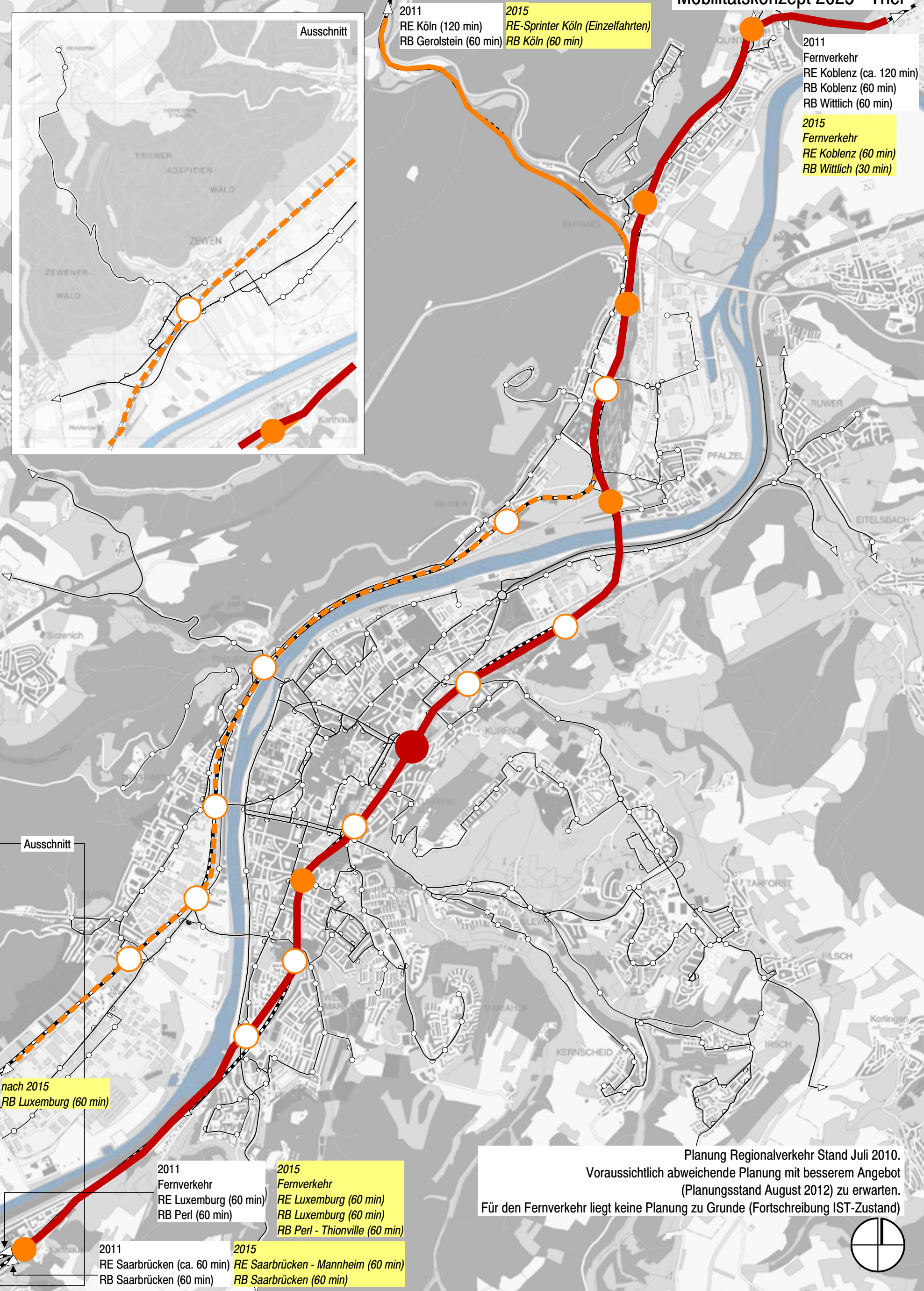
8 - Mariahof
 82 - Mariahof
 2 - Heiligkreuz

30 - Pluwig - Bonerath
 33 - Hockweiler - Hermeskeil
 84 - Irsch
 87 - Trimmelter Hof - Pluwig - Bonerath
 6/16 - Trimmelter Hof
 7 - Irsch

● Linien über Innenstadt - Oststrasse
 ● Linien über Innenstadt - Weststrasse
 ● sonstige Linienführung in der Innenstadt

Busliniennetz
 Bestand
 Streckenführung Innenstadt

Mobilitätskonzept 2025 - Trier



2011
RE Köln (120 min)
RB Gerolstein (60 min)

2015
RE-Sprinter Köln (Einzelfahrten)
RB Köln (60 min)

2011
Fernverkehr
RE Koblenz (ca. 120 min)
RB Koblenz (60 min)
RB Wittlich (60 min)

2015
Fernverkehr
RE Koblenz (60 min)
RB Wittlich (30 min)

Ausschnitt

nach 2015
RB Luxemburg (60 min)

2011
Fernverkehr
RE Luxemburg (60 min)
RB Perl (60 min)

2015
Fernverkehr
RE Luxemburg (60 min)
RB Luxemburg (60 min)
RB Perl - Thionville (60 min)

2011
RE Saarbrücken (ca. 60 min)
RB Saarbrücken (60 min)

2015
RE Saarbrücken - Mannheim (60 min)
RB Saarbrücken (60 min)

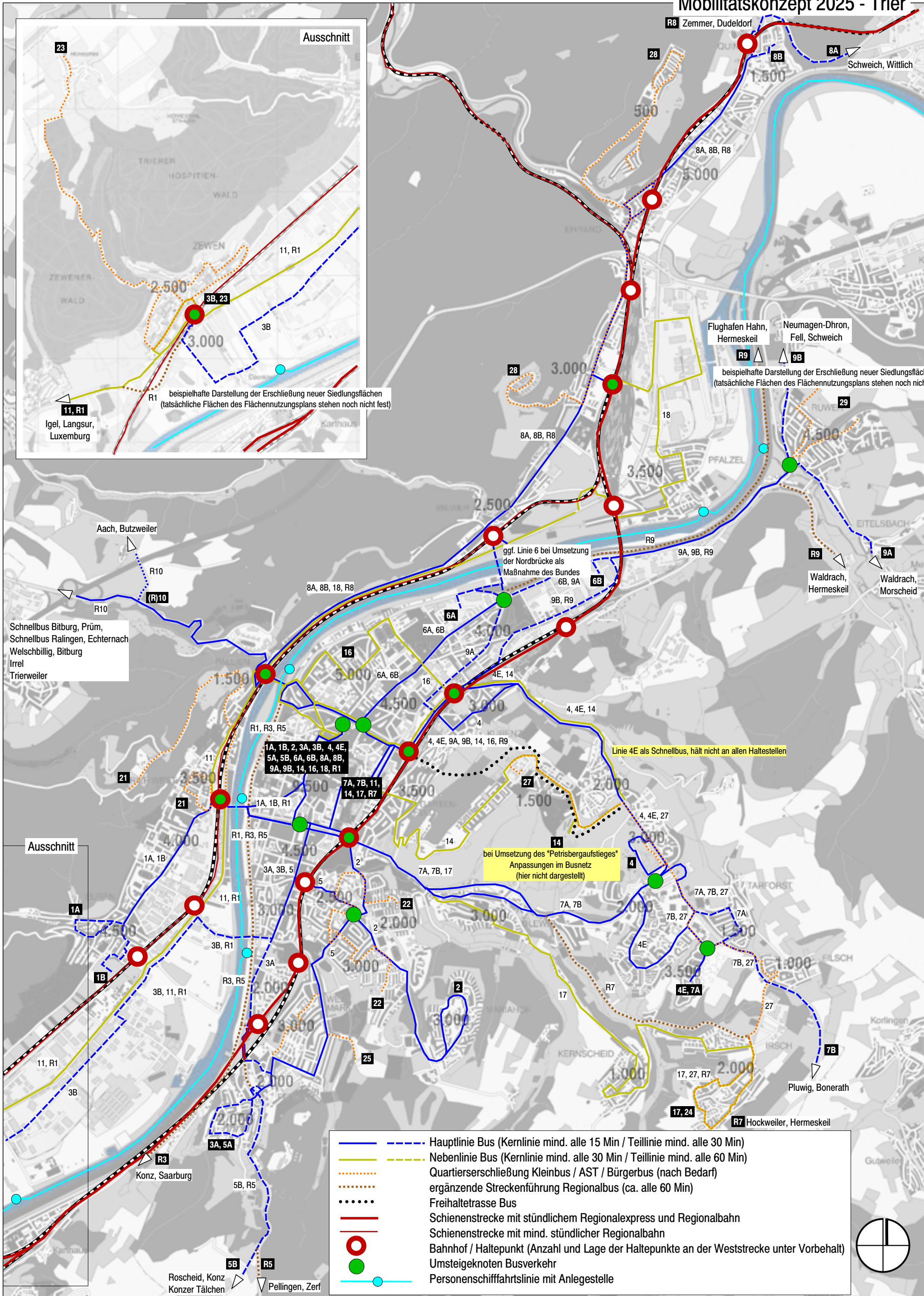
Planung Regionalverkehr Stand Juli 2010.
Voraussichtlich abweichende Planung mit besserem Angebot
(Planungsstand August 2012) zu erwarten.
Für den Fernverkehr liegt keine Planung zu Grunde (Fortschreibung IST-Zustand)

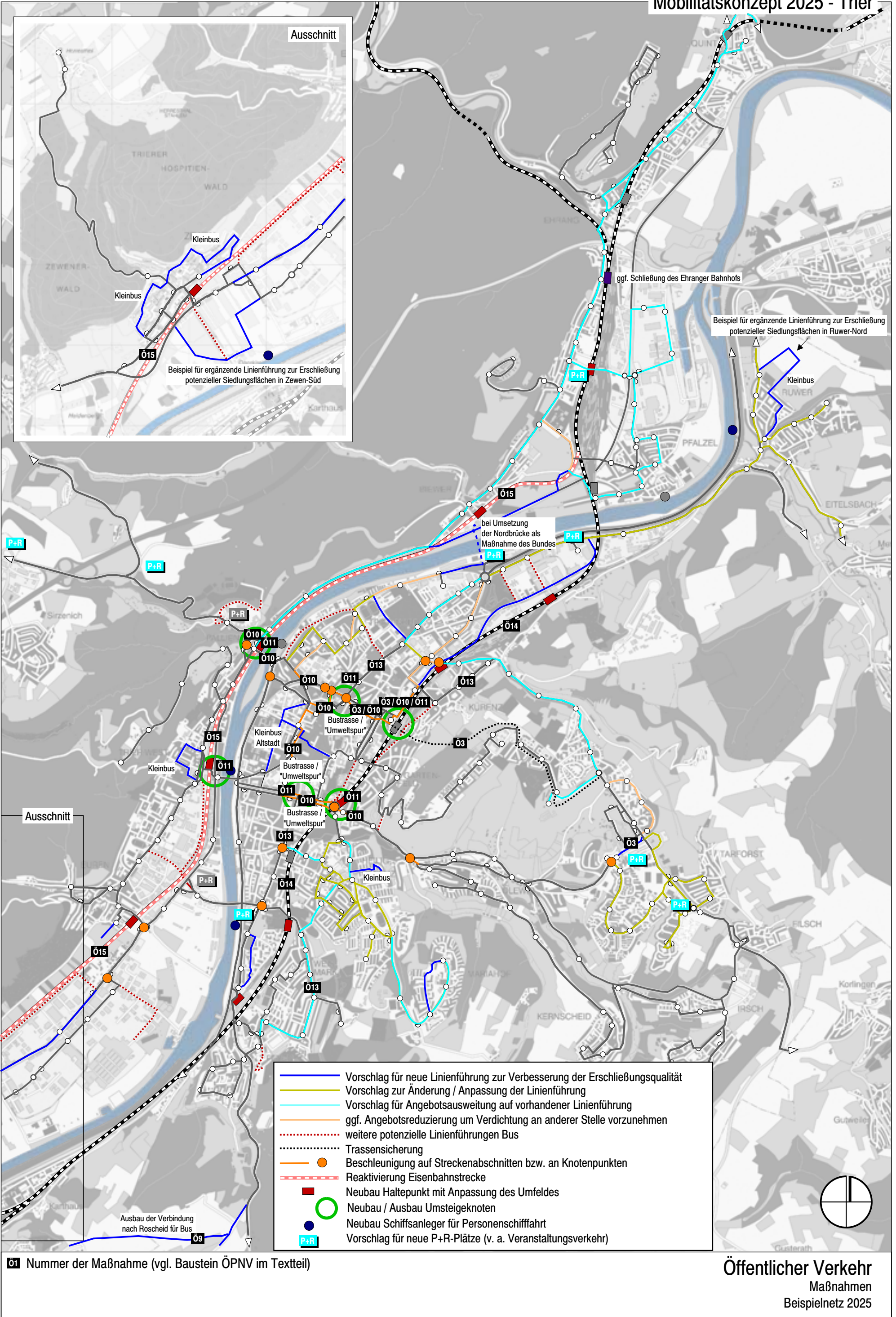


- Fernverkehr + Regionalverkehr Bestand
- Regionalverkehr Bestand
- Regionalverkehr geplant
- Bahnhof mit Fernverkehr Bestand
- Bahnhof / Haltepunkt mit Regionalverkehr: vorhanden, geplant

Schienerverkehr
Bestand und Planung

Mobilitätskonzept 2025 - Trier

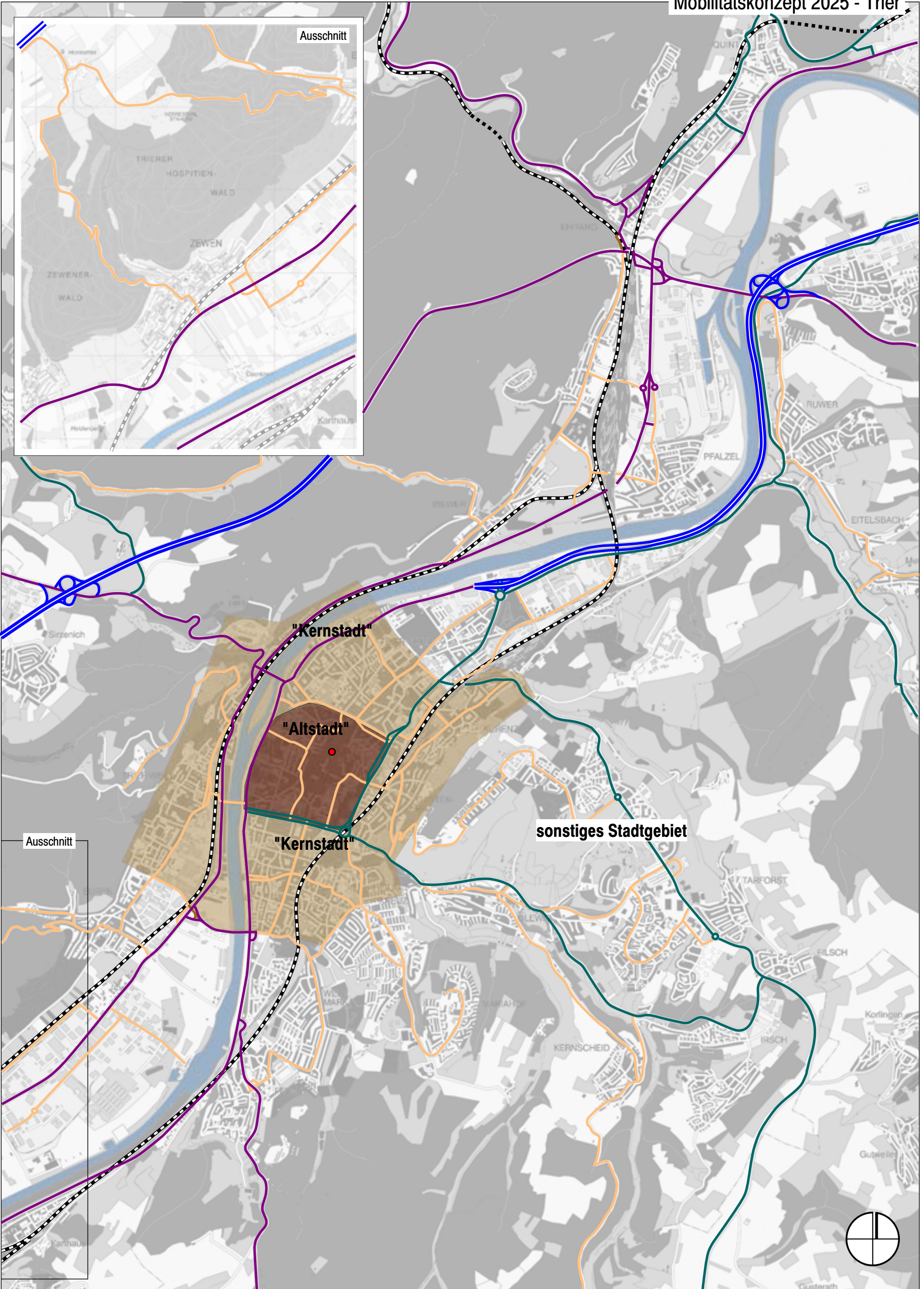




- Vorschlag für neue Linienführung zur Verbesserung der Erschließungsqualität
- Vorschlag zur Änderung / Anpassung der Linienführung
- Vorschlag für Angebotsausweitung auf vorhandener Linienführung
- ggf. Angebotsreduzierung um Verdichtung an anderer Stelle vorzunehmen
- - - weitere potenzielle Linienführungen Bus
- - - Trassensicherung
- Beschleunigung auf Streckenabschnitten bzw. an Knotenpunkten
- - - Reaktivierung Eisenbahnstrecke
- Neubau Haltepunkt mit Anpassung des Umfeldes
- Neubau / Ausbau Umsteigeknoten
- Neubau Schiffsanleger für Personenschifffahrt
- P+R Vorschlag für neue P+R-Plätze (v. a. Veranstaltungsverkehr)

Ö1 Nummer der Maßnahme (vgl. Baustein ÖPNV im Textteil)

Öffentlicher Verkehr
Maßnahmen
Beispielnetz 2025



Ausschnitt

Ausschnitt

"Kernstadt"

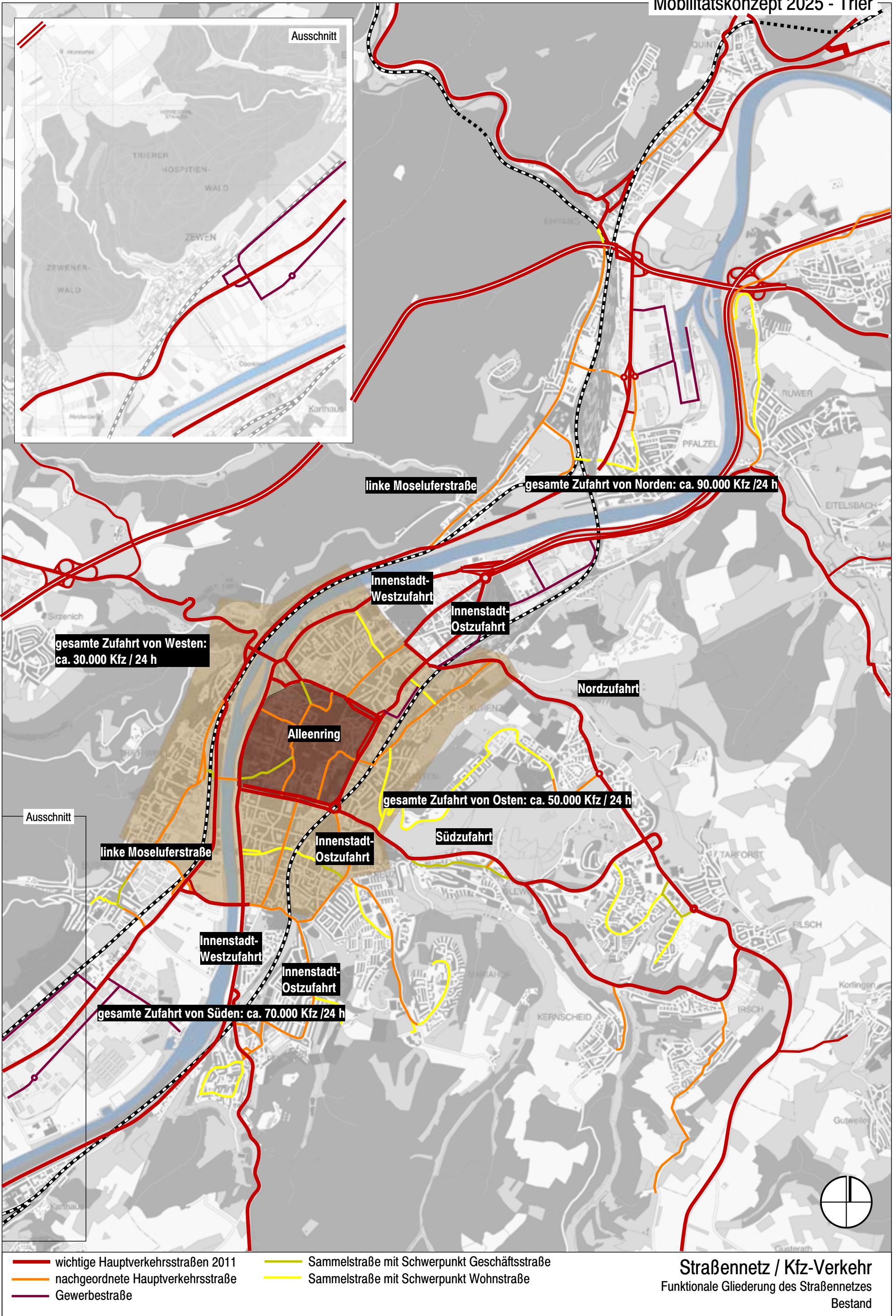
"Altstadt"

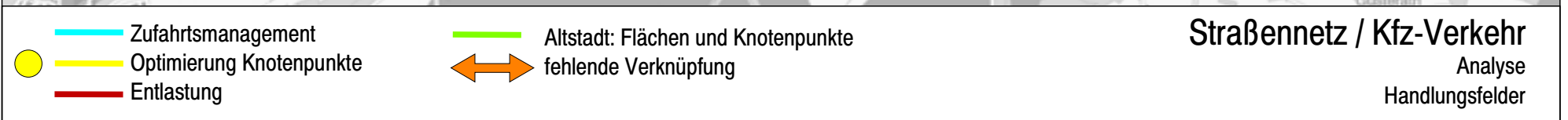
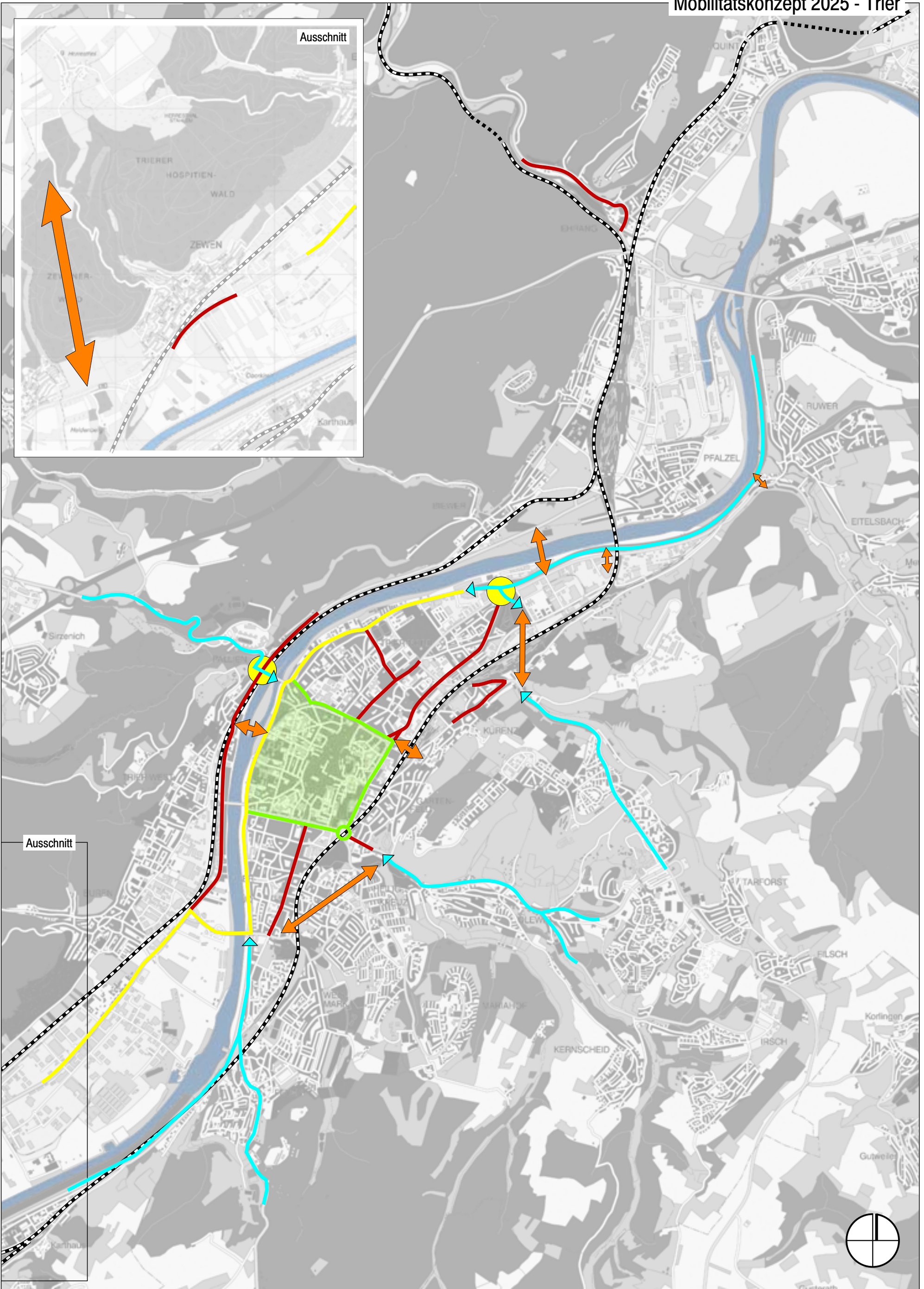
"Kernstadt"

sonstiges Stadtgebiet

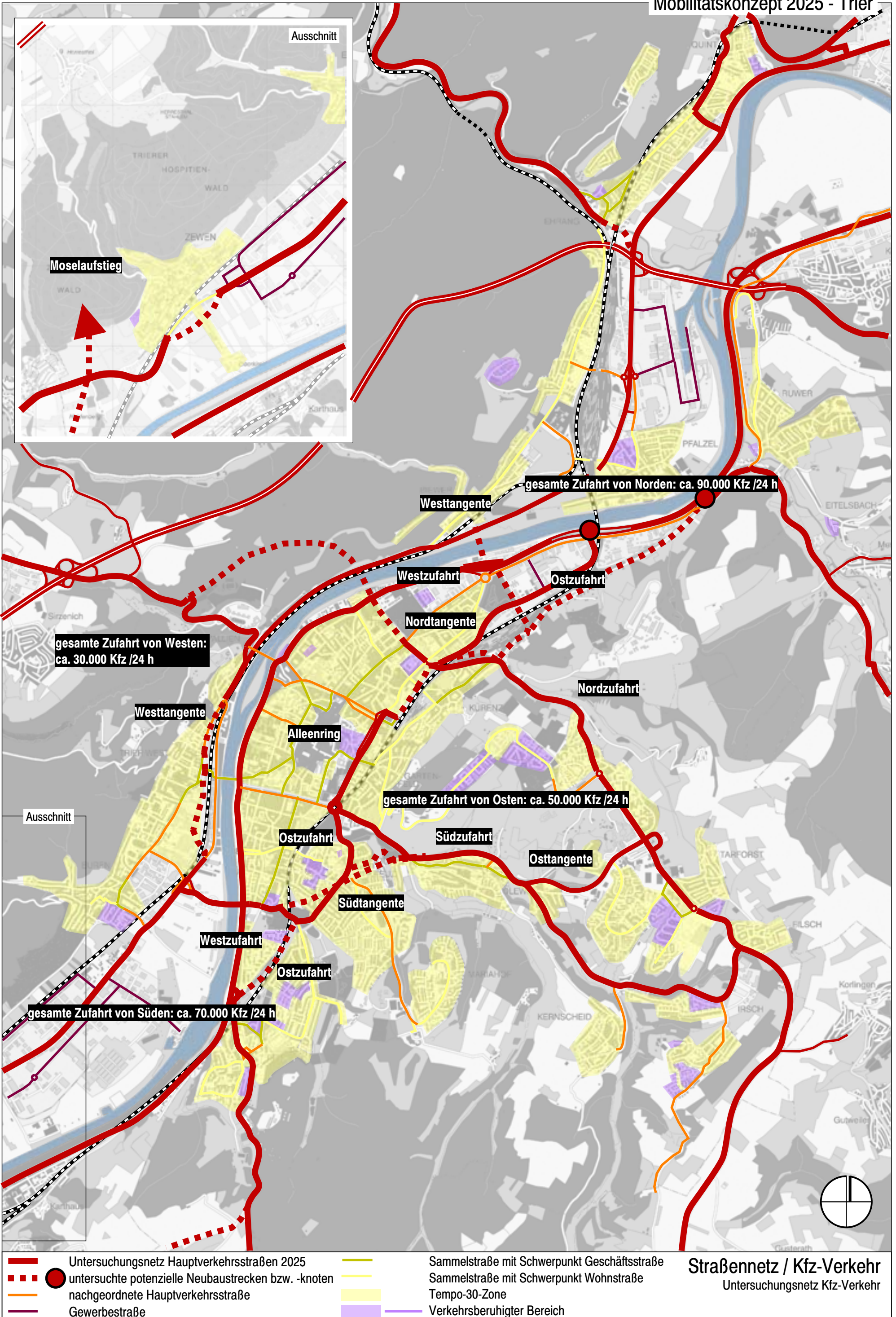
- ▬▬▬ Autobahn
- ▬▬▬ Bundesstraße
- ▬▬▬ Landesstraße
- ▬▬▬ sonstige Straße (Auswahl)

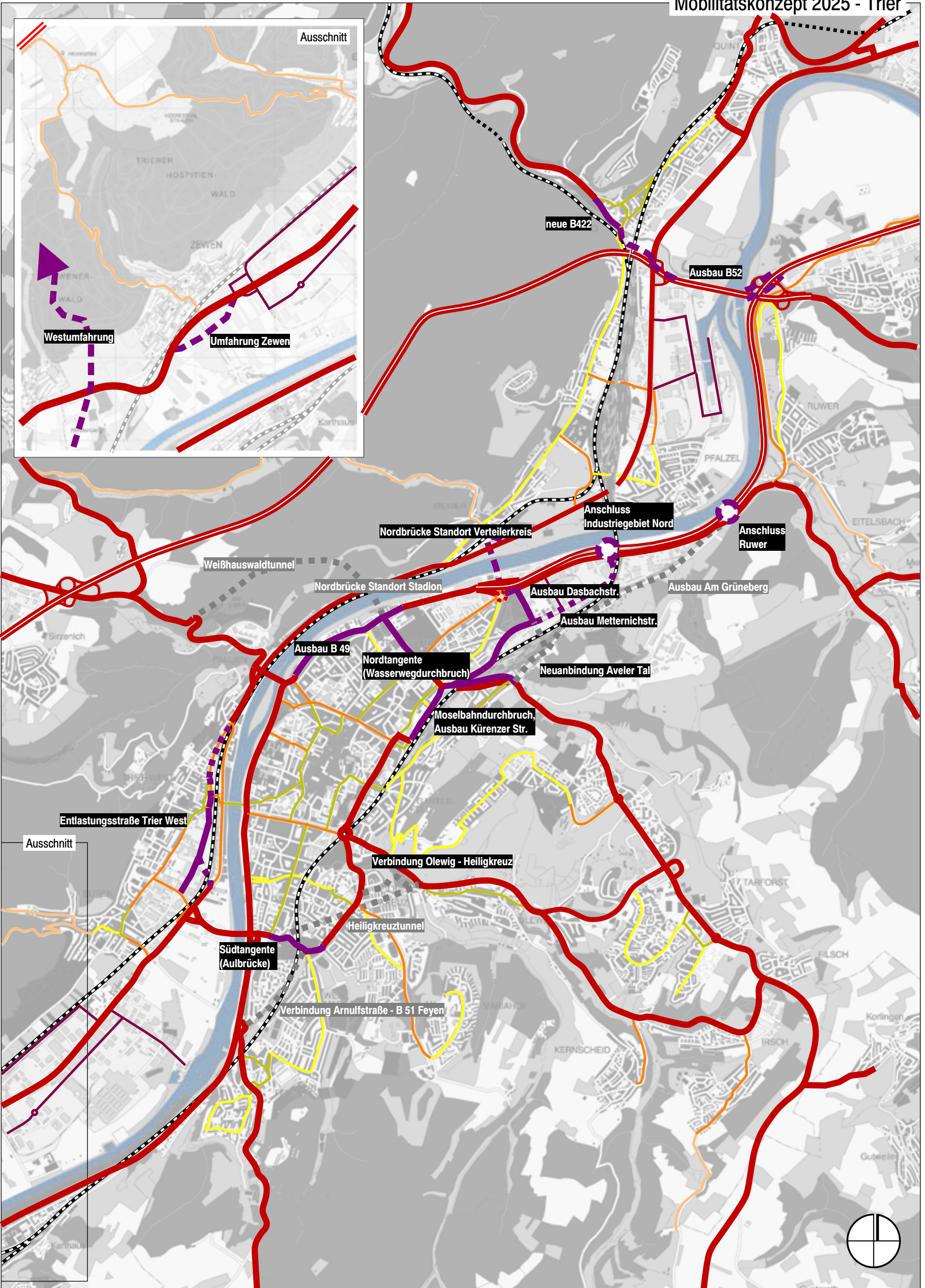
Straßennetz / Kfz-Verkehr
Klassifiziertes Straßennetz
Bestand





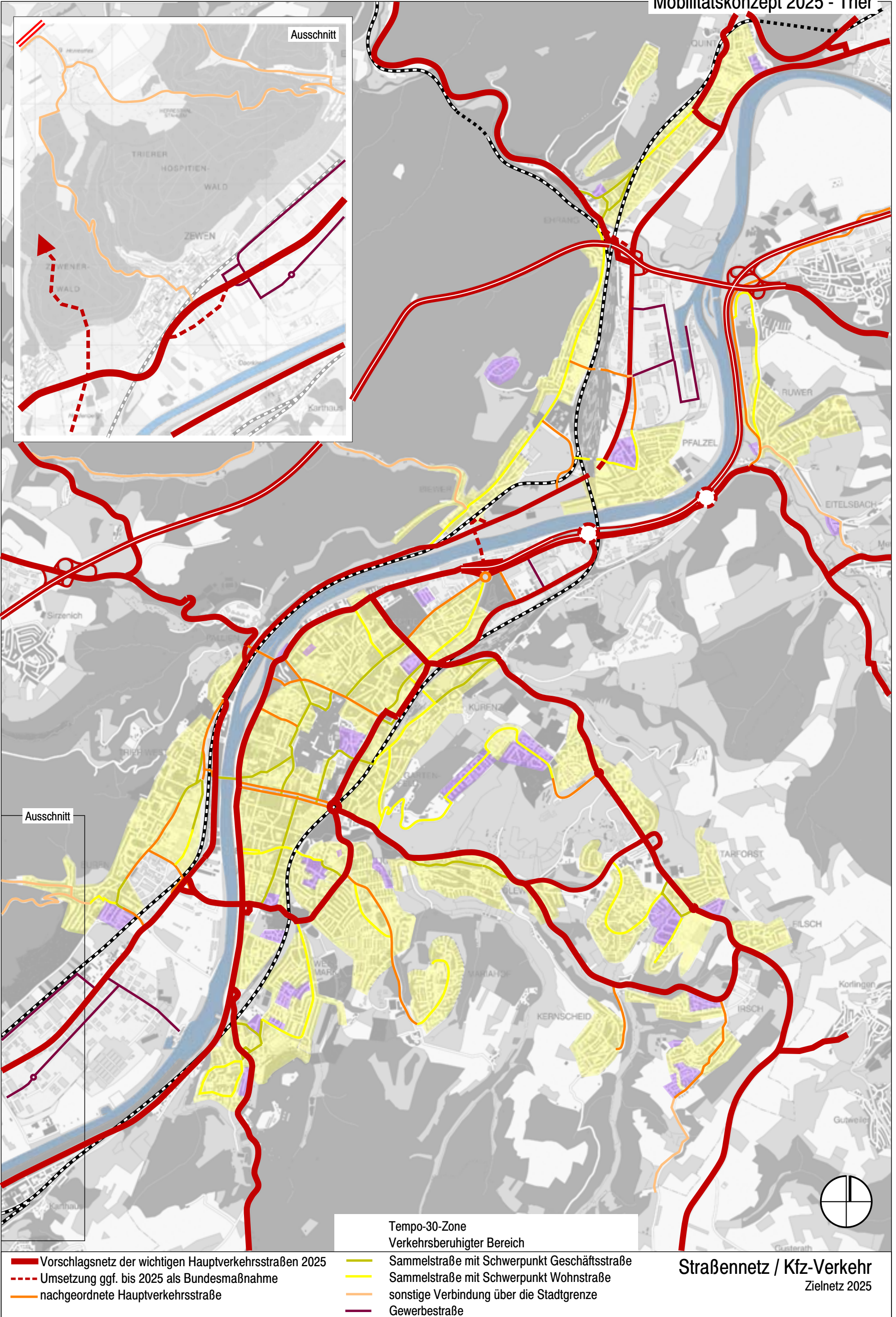
Straßennetz / Kfz-Verkehr
Analyse
Handlungsfelder





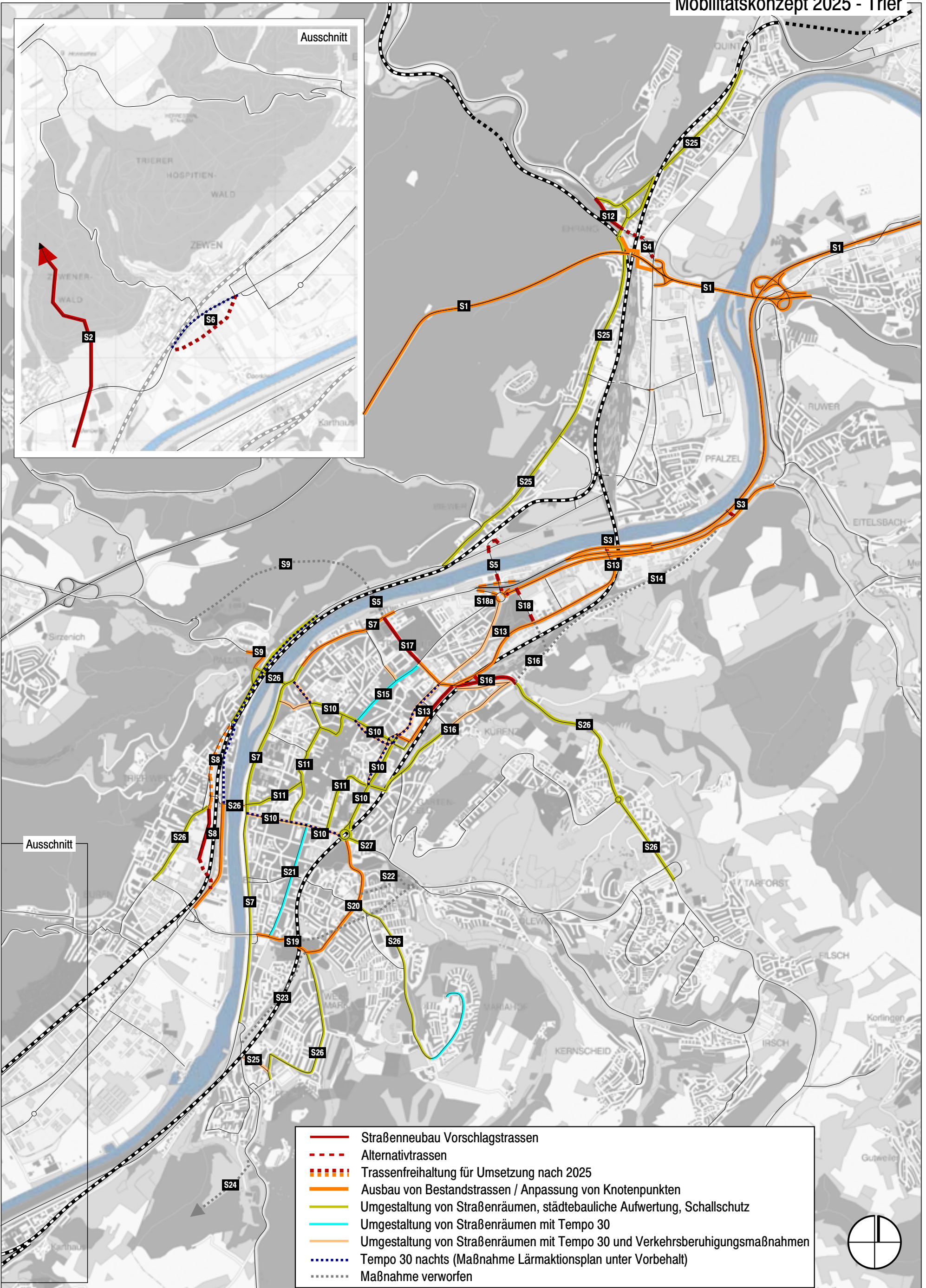
- Neubau- / Ausbaumaßnahme bis 2025
- - - Neubau- / Ausbaumaßnahme ggf. bis 2025 als Maßnahme des Bundes
- · · Neubau- / Ausbaumaßnahme nach 2025
- - - verworfene Maßnahme

Straßennetz / Kfz-Verkehr
Neubaumaßnahmen Straßennetz



- Tempo-30-Zone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Vorschlagsnetz der wichtigen Hauptverkehrsstraßen 2025
- - - Umsetzung ggf. bis 2025 als Bundesmaßnahme
- nachgeordnete Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße mit Schwerpunkt Geschäftsstraße
- Sammelstraße mit Schwerpunkt Wohnstraße
- sonstige Verbindung über die Stadtgrenze
- Gewerbestraße

Straßennetz / Kfz-Verkehr
Zielnetz 2025

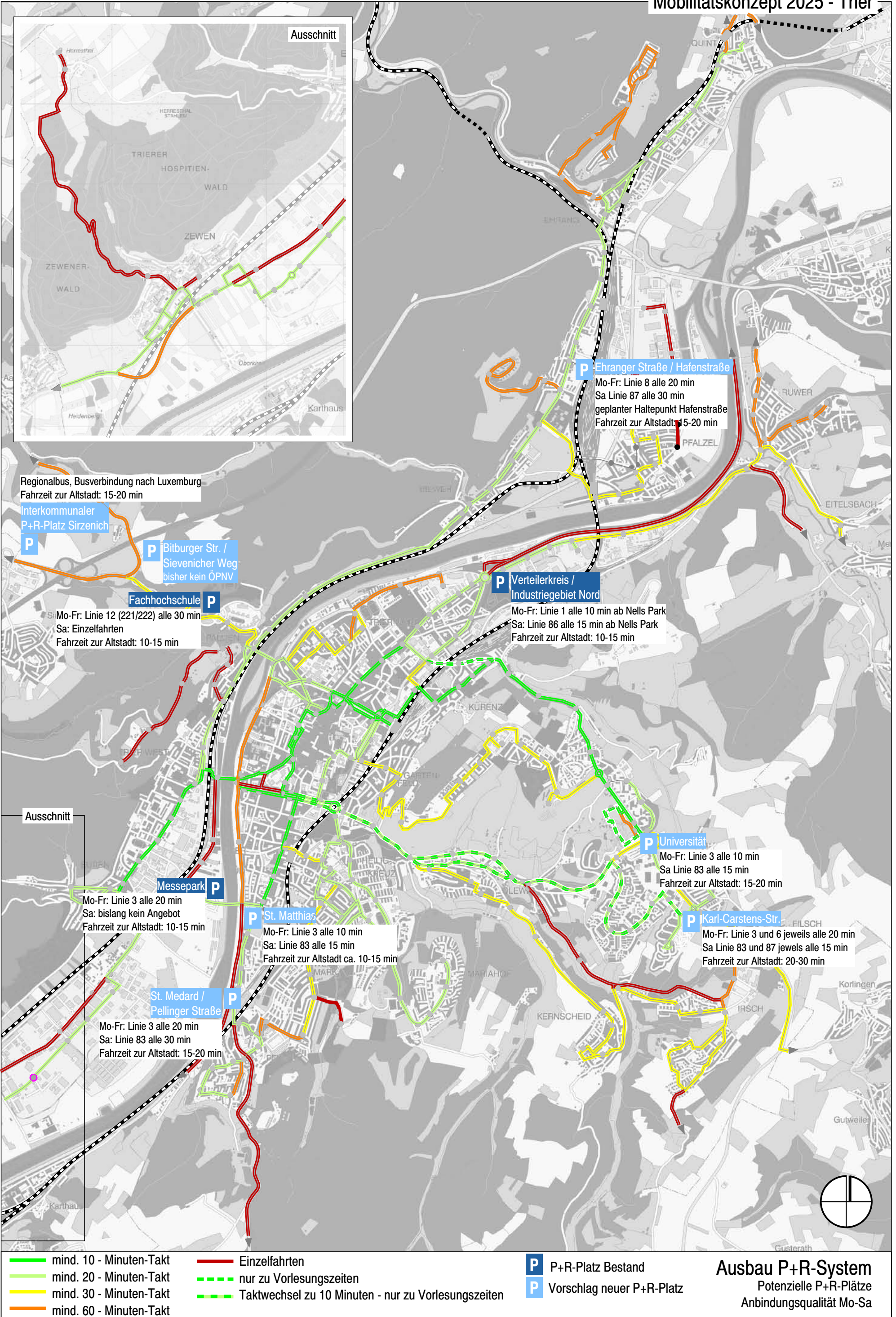


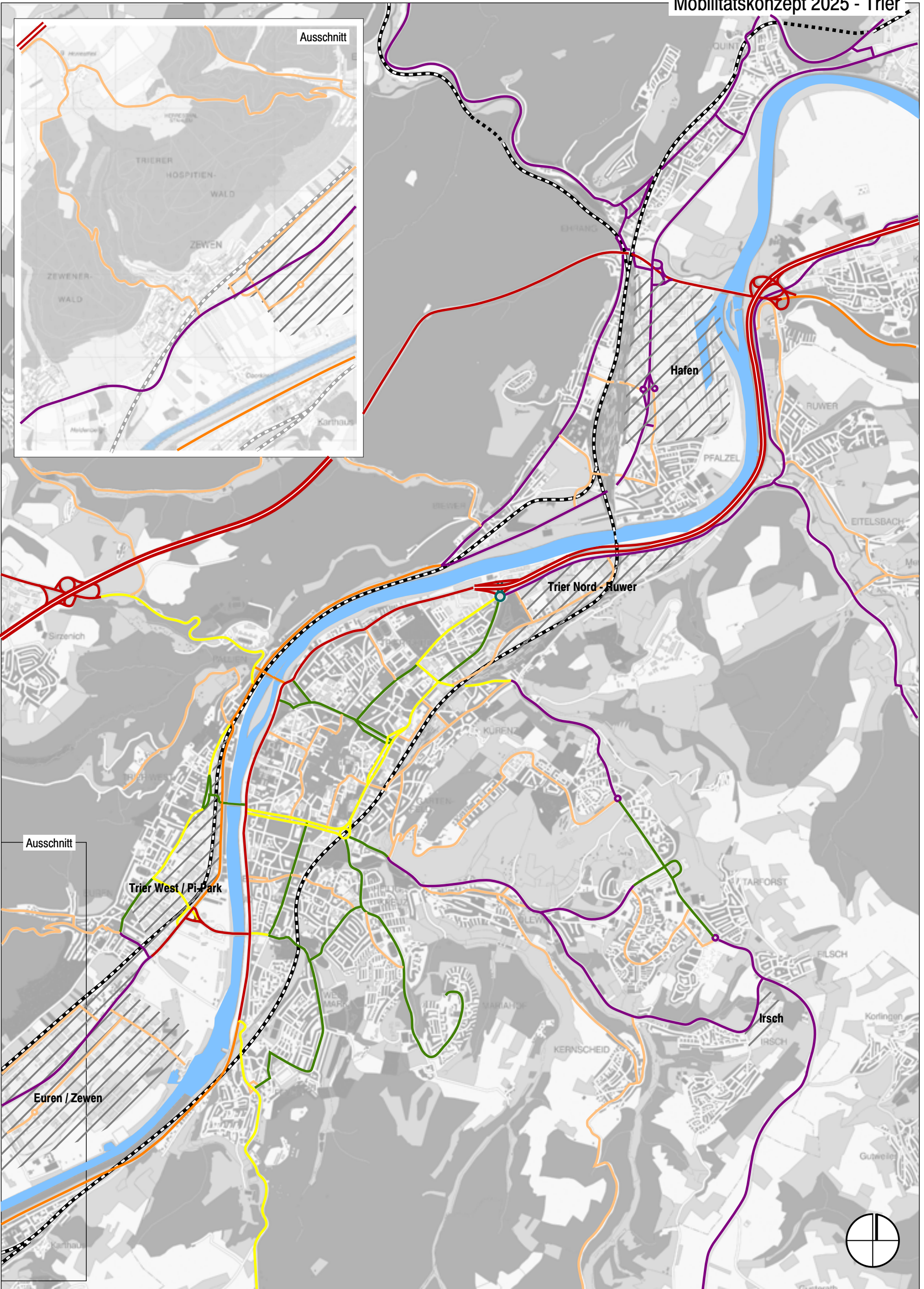
- Straßenneubau Vorschlagstrassen
- - - Alternativtrassen
- · · · · Trassenfreihaltung für Umsetzung nach 2025
- Ausbau von Bestandstrassen / Anpassung von Knotenpunkten
- Umgestaltung von Straßenräumen, städtebauliche Aufwertung, Schallschutz
- Umgestaltung von Straßenräumen mit Tempo 30
- Umgestaltung von Straßenräumen mit Tempo 30 und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- · · · · Tempo 30 nachts (Maßnahme Lärmaktionsplan unter Vorbehalt)
- · · · · Maßnahme verworfen



S1 Nummer der Maßnahme (siehe Baustein Straßennetz im Textteil)

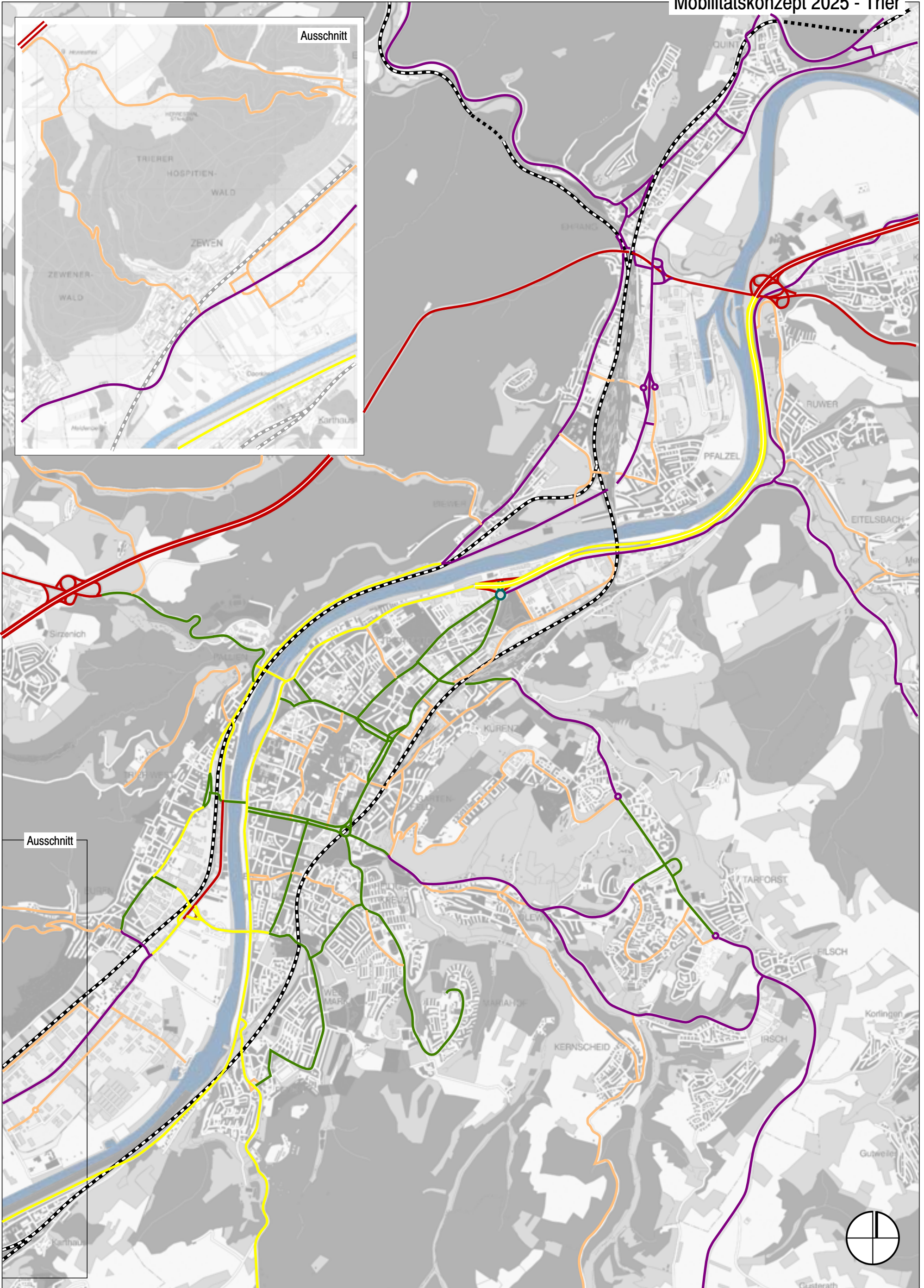
Straßennetz / Kfz-Verkehr
Maßnahmen Straßennetz





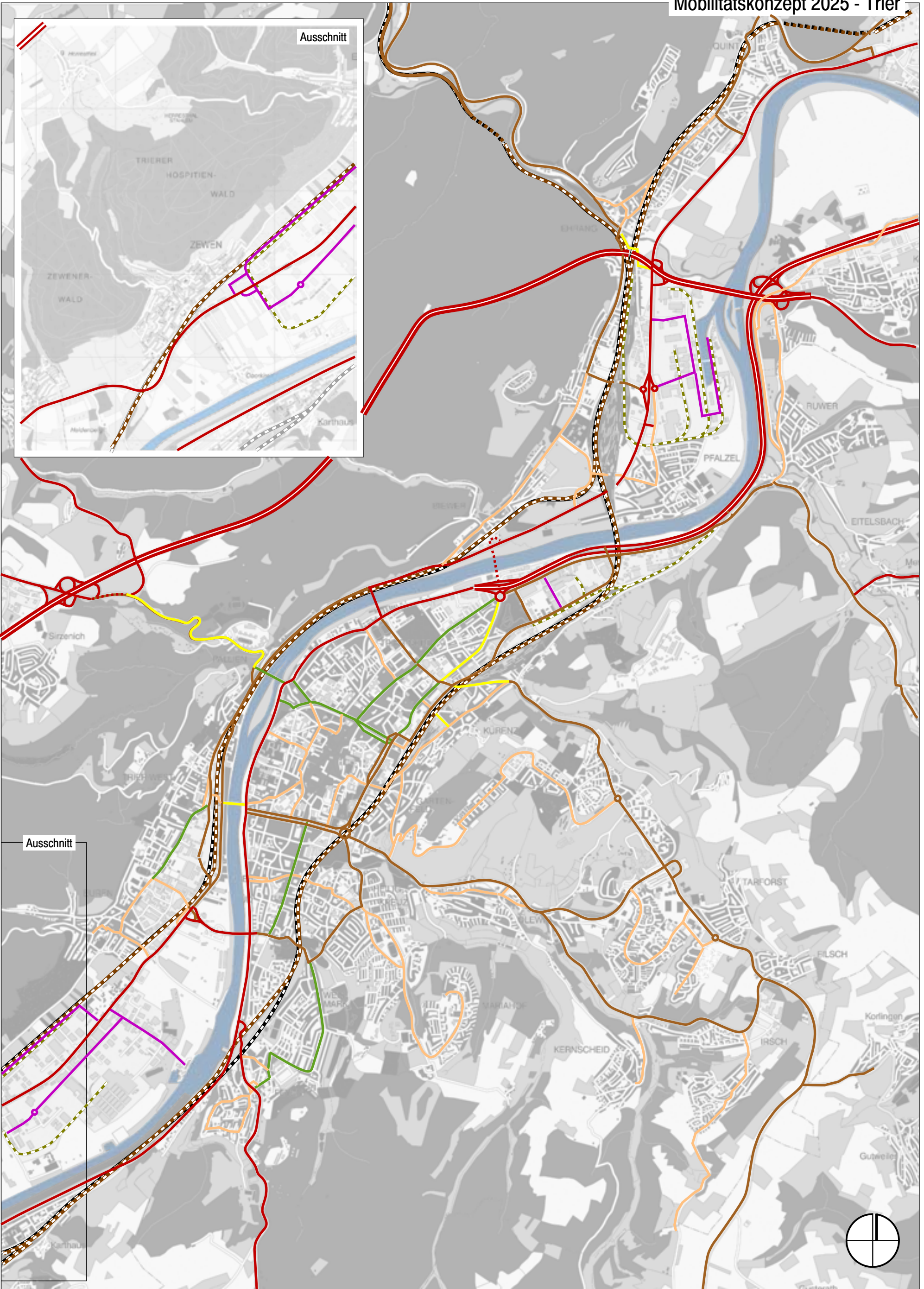
- > 2.000 Lkw / 24 h
- > 1.000 Lkw / 24 h
- > 500 Lkw / 24 h
- < 500 Lkw / 24 h
- Hauptverkehrsstraße ohne Lkw-Zählraten
- sonstige Straße ohne Lkw-Zählraten

Güterverkehr
Haupttrouten des Lkw-Verkehrs nach Zählungen 2005 / 2007 / 2011
Lkw / 24 h

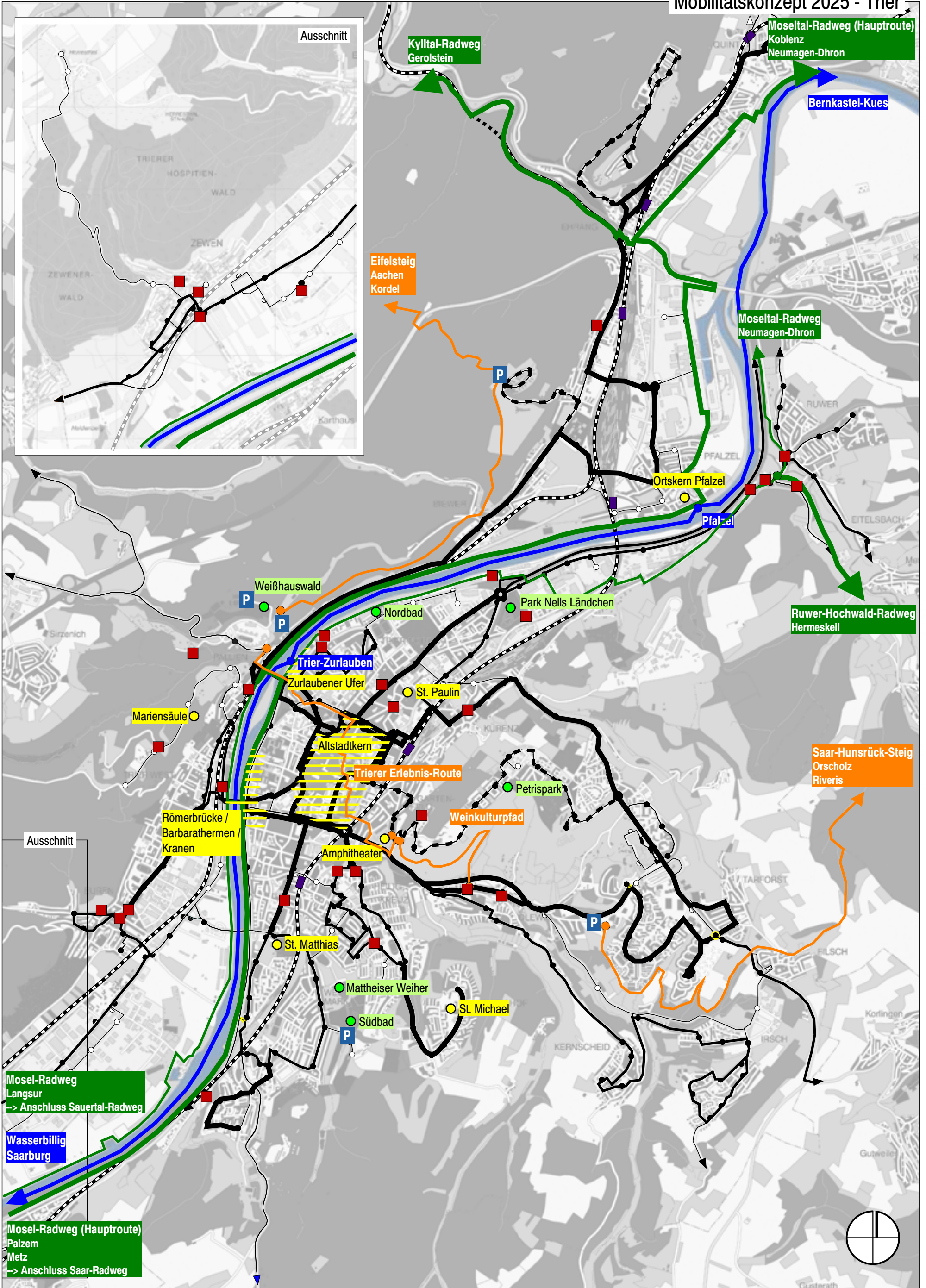


- $\geq 10\%$
- $\geq 5\%$
- $< 5\%$
- keine Zähl­daten vorhan­den
- son­stige Stra­ße (Auswahl)

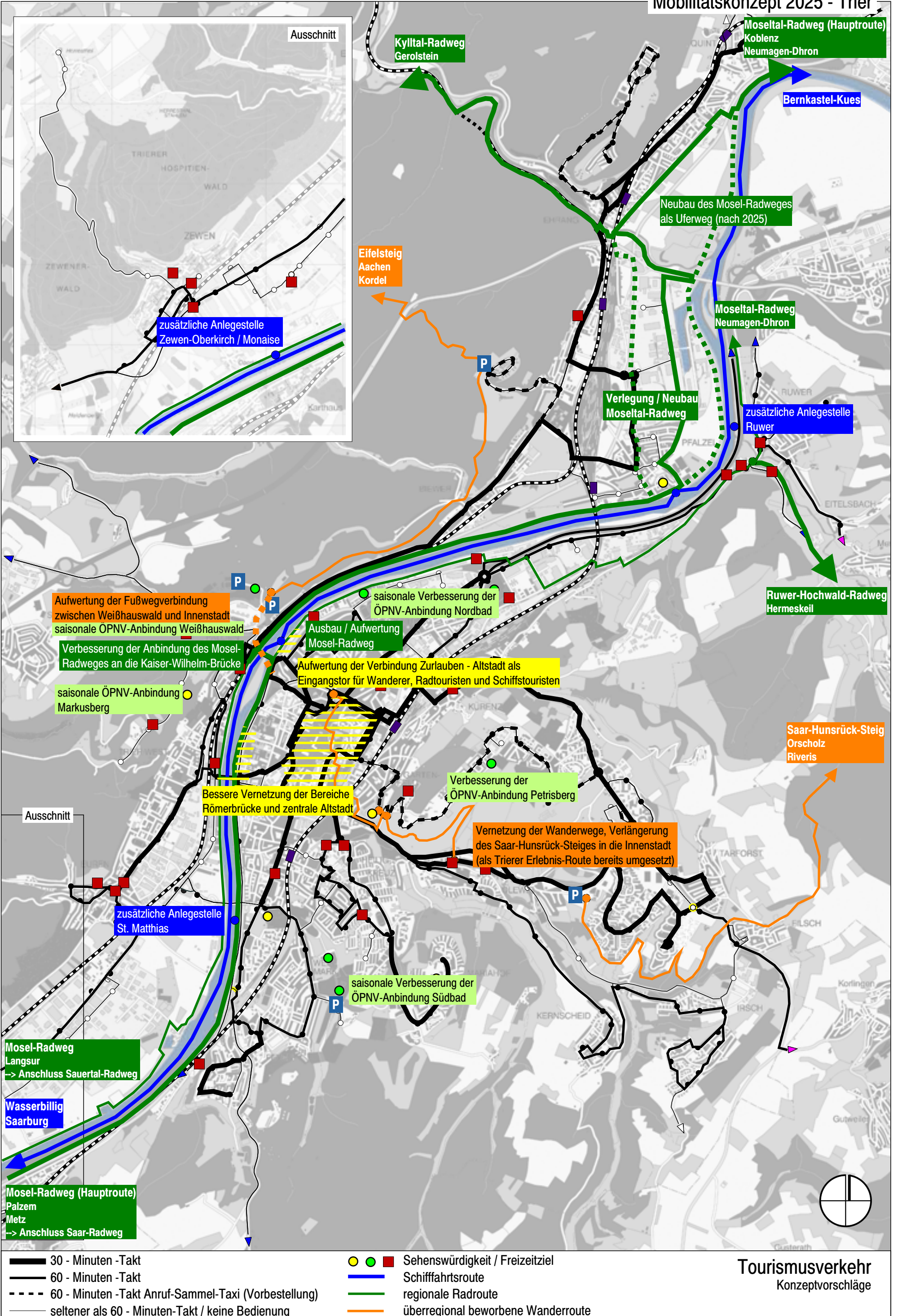
Güterverkehr
Lkw-Anteile am Gesamt-Kfz-Verkehr
Zählungen 2005 / 2007 / 2011

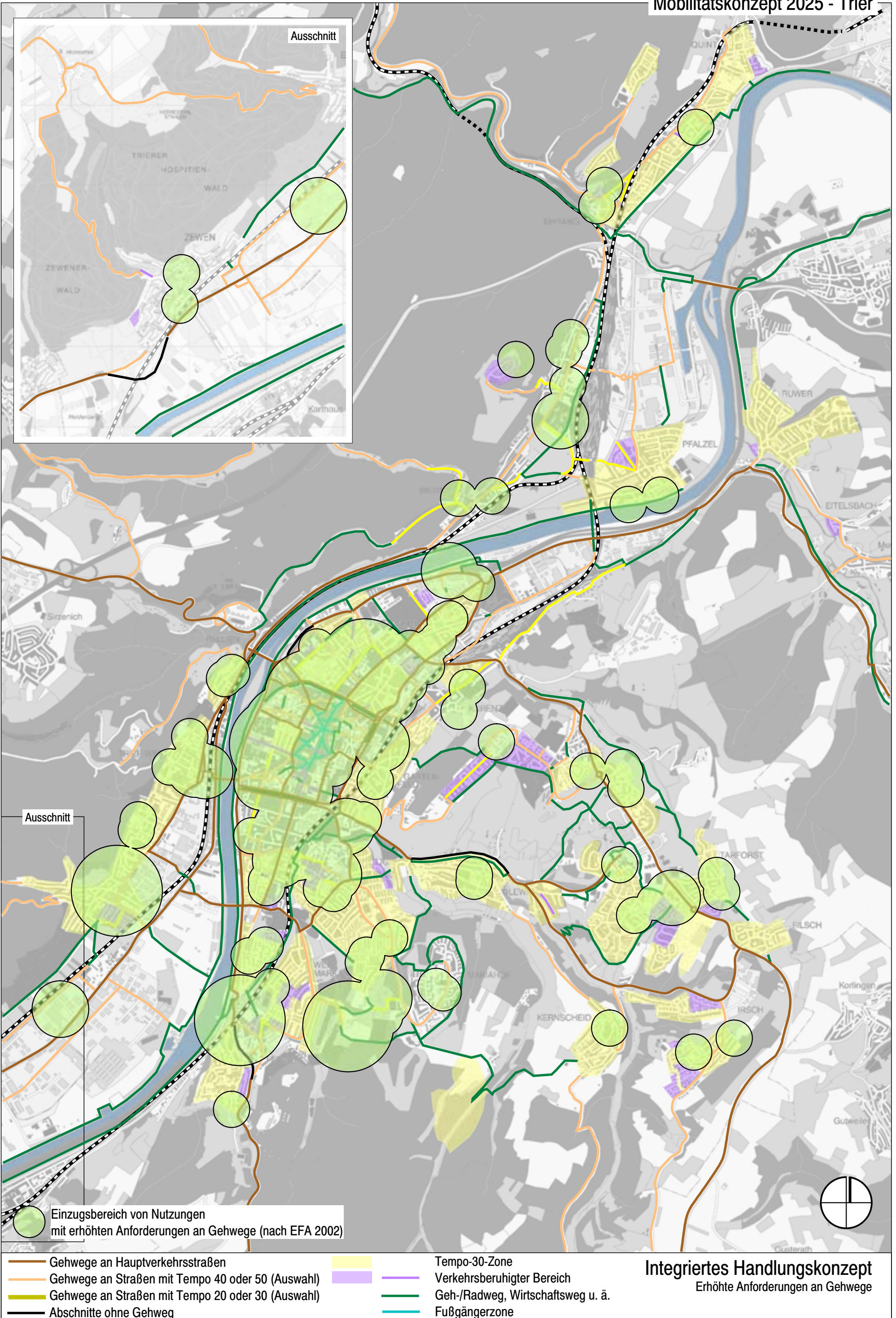


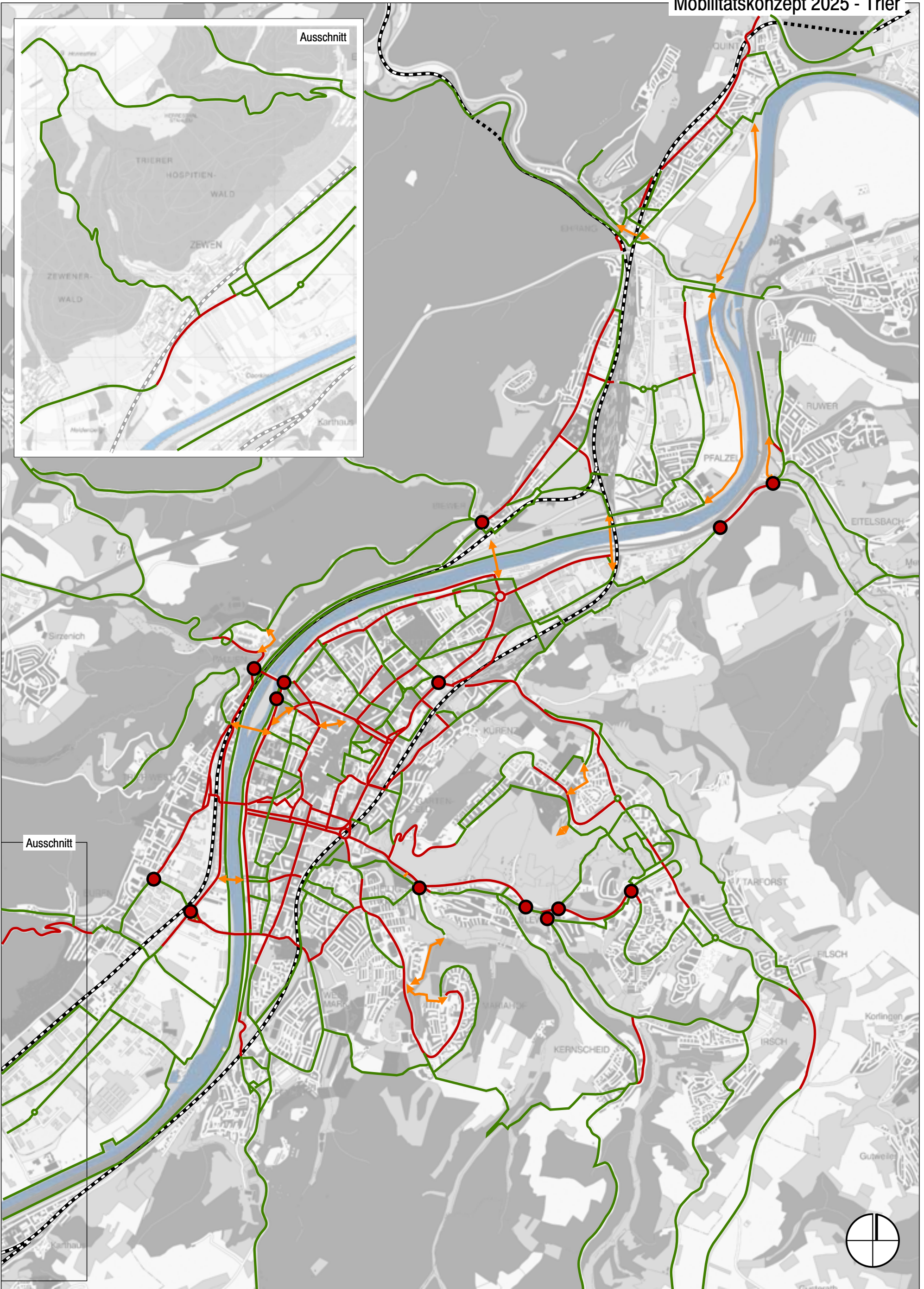
- | | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | Grundnetz Hauptroute (Bundesfernstraßennetz) | | Strecke mit Fahrverbot bzw. Höhen- oder Achslastbeschränkung | Güterverkehr
Zielnetz Straße und Schiene |
| | Grundnetz Nebenroute (Güterverkehr Stadt und Region) | | zukünftige Entlastung vom Lkw-Verkehr (ggf. Fahrverbot) | |
| | Gewerbestraße | | Eisenbahnstrecke für Güterverkehr | 11.3 |
| | Straße mit lokalem Lkw-Verkehr (Auswahl) | | Gleisanschluss Gewerbe- und Industriegebiete (ggf. Trassensicherung) | |



<ul style="list-style-type: none"> — 30 - Minuten -Takt — 60 - Minuten -Takt - - - 60 - Minuten -Takt Anruf-Sammel-Taxi (Vorbestellung) — seltener als 60 - Minuten-Takt / keine Bedienung 	<ul style="list-style-type: none"> ● ● ■ Sehenswürdigkeit / Freizeitziel — Schifffahrtsroute — regionale Radroute — überregional beworbene Wanderroute 	<p>Tourismusverkehr Analyse touristische Infrastruktur Busangebot Sonntag / täglicher Abendverkehr</p>
--	--	---

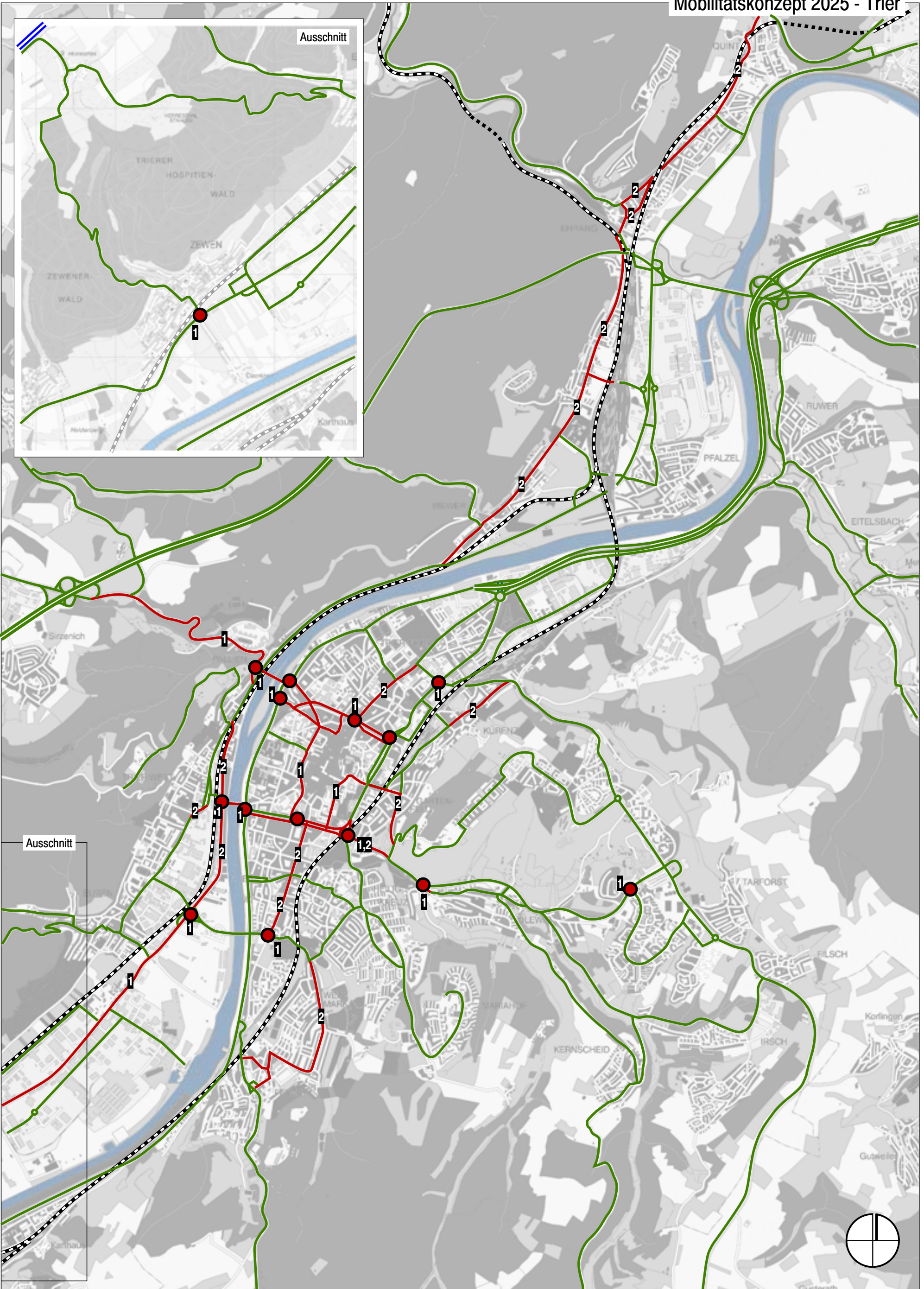






- kein Handlungsbedarf im Hauptradrouthenetz
- ● Handlungsbedarf Verkehrssicherheit, Fahrkomfort (Radverkehrsanlagen, Sicherheit an Knotenpunkten)
- ⇄ Handlungsbedarf Verbindungsqualität

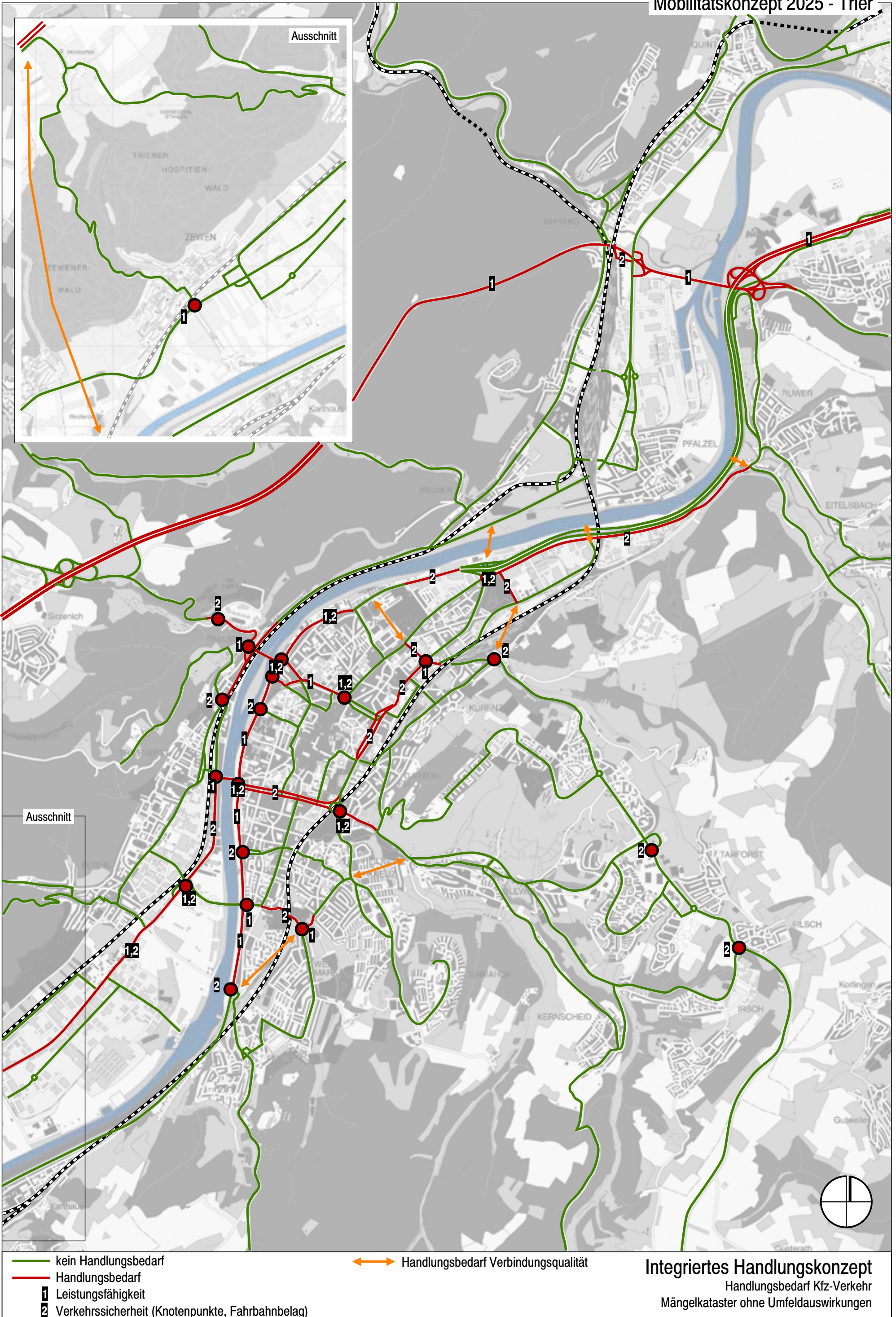
Integriertes Handlungskonzept
Handlungsbedarf Radverkehr
Infrastrukturmaßnahmen



- kein Handlungsbedarf
- Handlungsbedarf
- 1 Leistungsfähigkeit, Beschleunigung
- 2 Betriebsablauf (Haltestellen, Umsteigeknoten, Begegnungsverkehr)

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsbedarf Öffentlicher Verkehr
Infrastrukturmaßnahmen

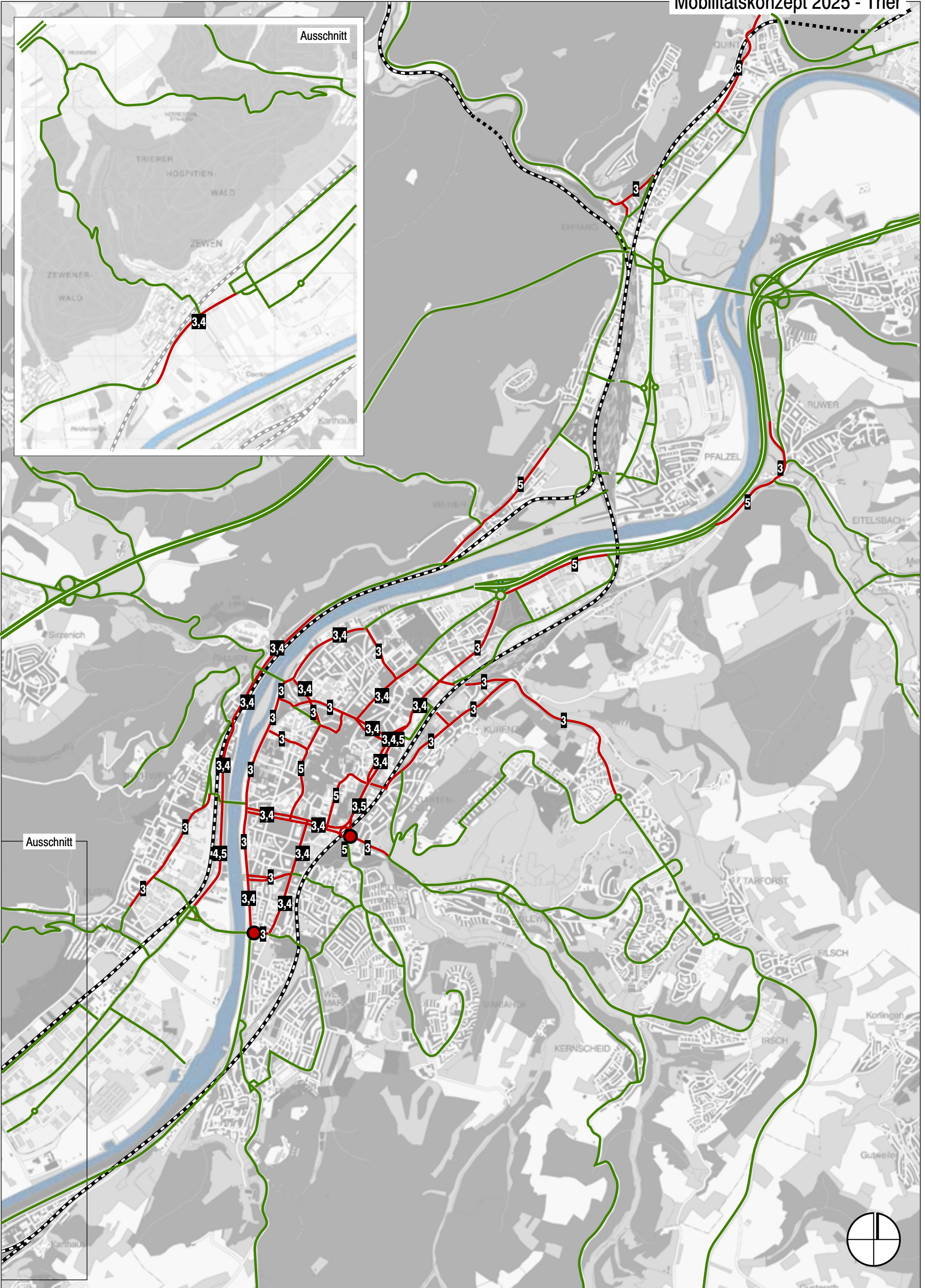




- kein Handlungsbedarf
- Handlungsbedarf
- 1 Leistungsfähigkeit
- 2 Verkehrssicherheit (Knotenpunkte, Fahrbahnbelag)

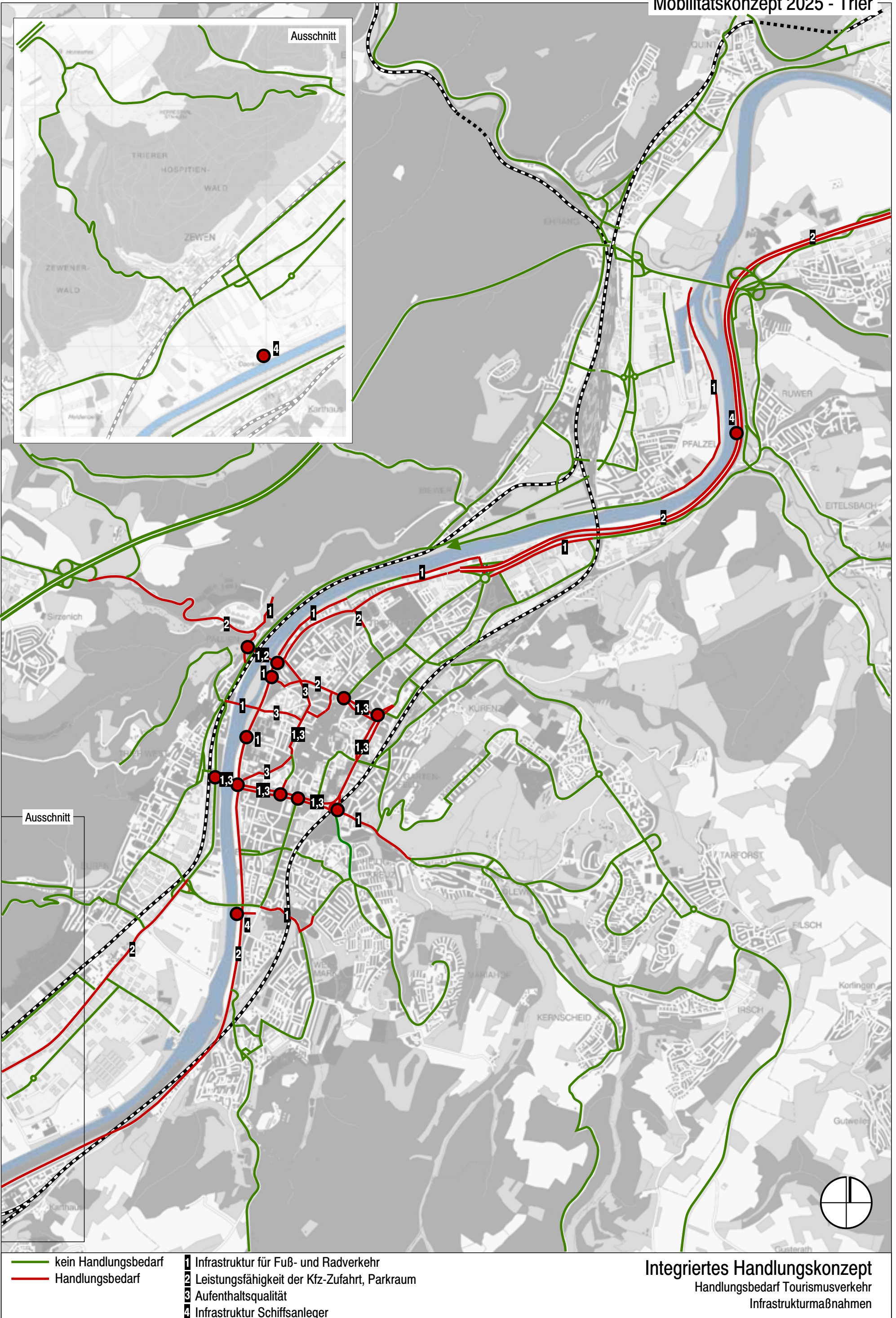
↔ Handlungsbedarf Verbindungsqualität

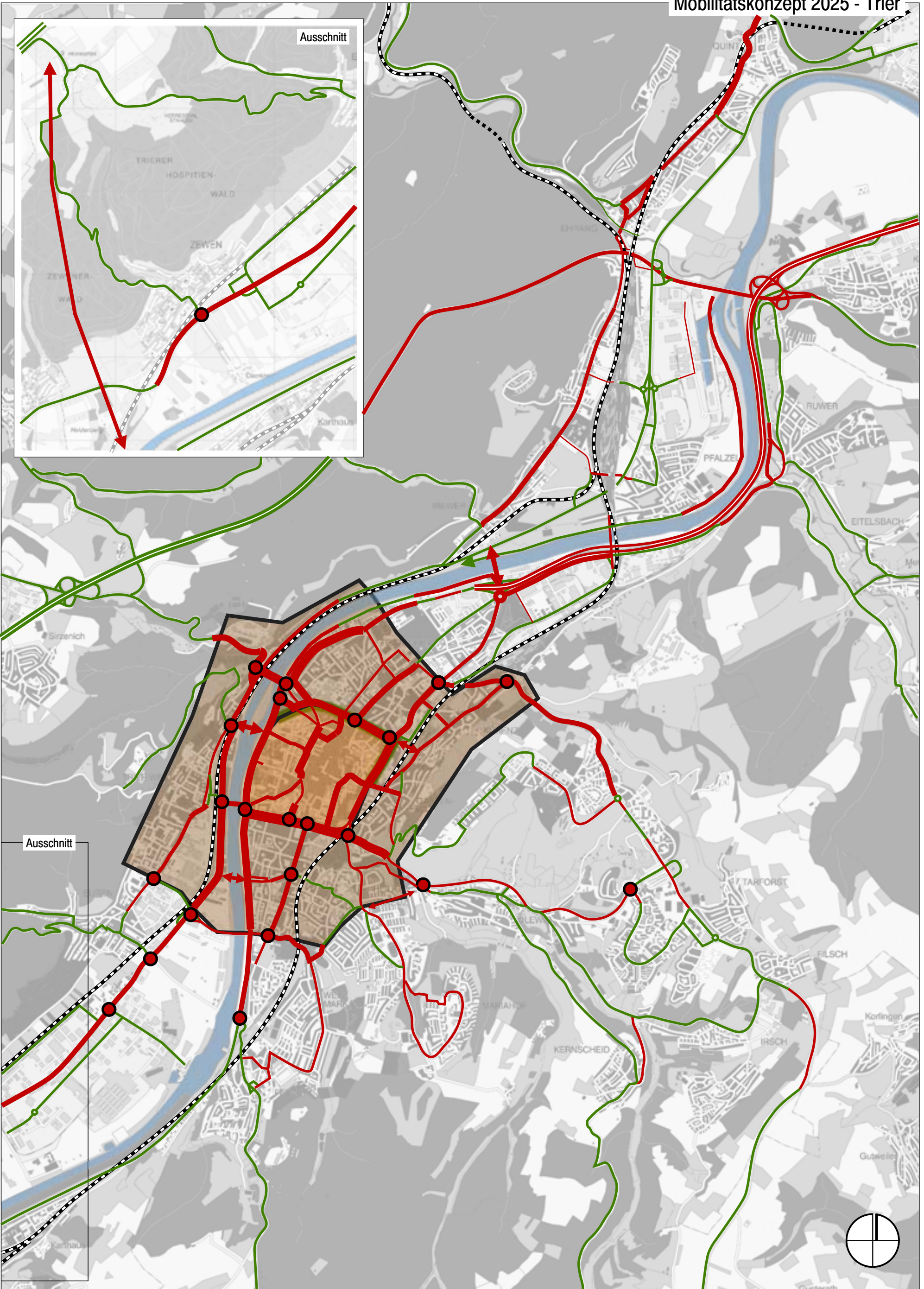
Integriertes Handlungskonzept
Handlungsbedarf Kfz-Verkehr
Mängelkataster ohne Umfeldauswirkungen



- kein Handlungsbedarf
- Handlungsbedarf
- 3** Umweltverträglichkeit
- 4** Immissionsschutz (Lärmaktionsplanung)
- 5** Straßenraumgestaltung

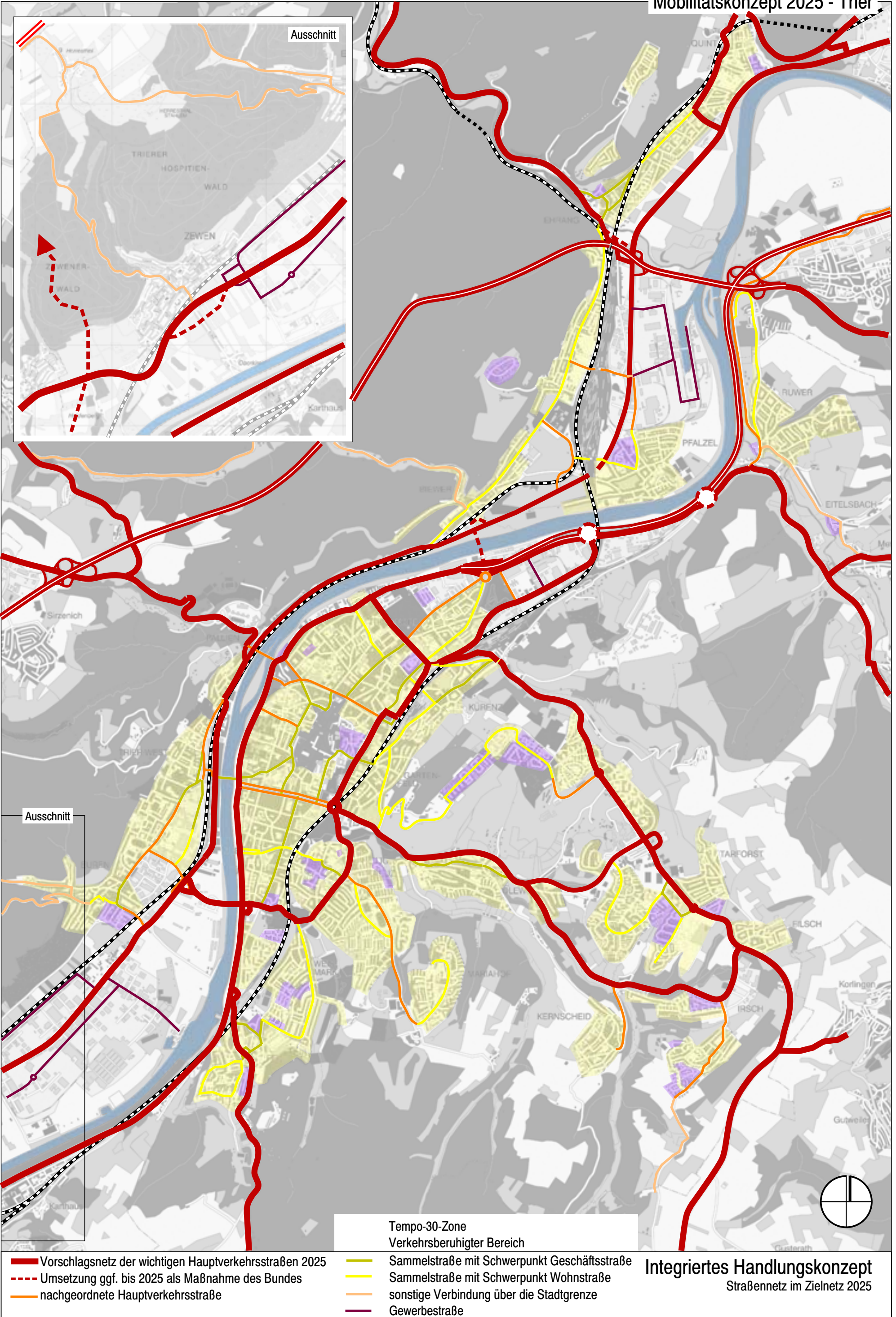
Integriertes Handlungskonzept
Handlungsbedarf Umfeldauswirkungen / Immissionsschutz





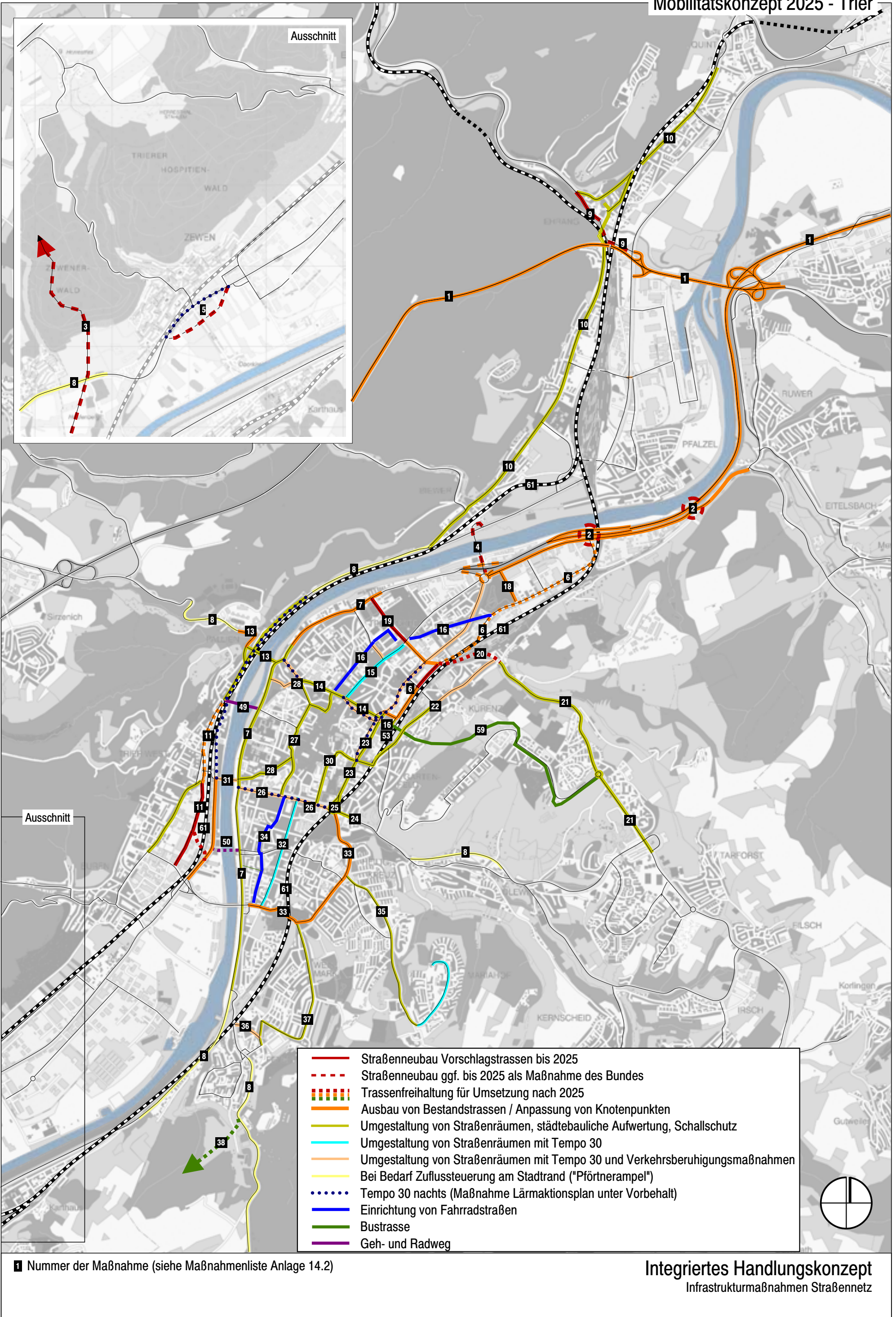
— kein Handlungsbedarf
— überlagerter Handlungsbedarf aus den Einzelbausteinen
 Die Liniestärke gibt die Höhe des Handlungsbedarfs an
 --> je dicker die Linie ist, desto häufiger wurde der Streckenabschnitt in den Einzelbausteinen genannt

Integriertes Handlungskonzept
 Überlagerung des Handlungsbedarfs
 Infrastrukturmaßnahmen



- Tempo-30-Zone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Vorschlagsnetz der wichtigen Hauptverkehrsstraßen 2025
- - - Umsetzung ggf. bis 2025 als Maßnahme des Bundes
- nachgeordnete Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße mit Schwerpunkt Geschäftsstraße
- Sammelstraße mit Schwerpunkt Wohnstraße
- sonstige Verbindung über die Stadtgrenze
- Gewerbestraße

Integriertes Handlungskonzept
Straßennetz im Zielnetz 2025



















- Straßenneubau Vorschlagstrassen bis 2025
- - - Straßenneubau ggf. bis 2025 als Maßnahme des Bundes
- Trassenfreihaltung für Umsetzung nach 2025
- Ausbau von Bestandstrassen / Anpassung von Knotenpunkten
- Umgestaltung von Straßenräumen, städtebauliche Aufwertung, Schallschutz
- Umgestaltung von Straßenräumen mit Tempo 30
- Umgestaltung von Straßenräumen mit Tempo 30 und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Bei Bedarf Zuflussteuerung am Stadtrand ("Pfortnerampel")
- Tempo 30 nachts (Maßnahme Lärmaktionsplan unter Vorbehalt)
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Bustrasse
- Geh- und Radweg

1 Nummer der Maßnahme (siehe Maßnahmenliste Anlage 14.2)

Integriertes Handlungskonzept
Infrastrukturmaßnahmen Straßennetz

Stand: 05.11.2012

-  Hauptverkehrsstraße
-  Hauptverkehrsstraße ggf. bis 2025 als Maßnahme des Bundes
-  nachgeordnete Hauptverkehrsstraße / Sammelstraße
-  Bustrasse / Umweltrasse
-  Trassenfreihaltung Bustrasse
-  Fußgängerzone
-  Haupterschließung Kfz-Verkehr Altstadt
-  Straße mit Verkehrsberuhigung
-  Tempo 30 / Tempo 30 nachts (unter Vorbehalt)
-  Fahrradachse
-  Gehweg / Radweg im Alleenring
-  Anpassung von Knotenpunkten
-  zusätzliche Querungen für Fußgänger und Radfahrer, nach Möglichkeit ebenerdig
-  neue Haltepunkte mit Zugängen und Umfeldgestaltung
-  Umsteigeknoten Busverkehr
-  großräumige Umgestaltung des Umfelds wichtiger Gebäude und benachbarter Knotenpunkte

