

Bericht

Nahverkehrsplan Stadt Trier

Teil: Analyse und Maßnahmen



September 2006

Dokument-Informationen

Auftraggeber:	Stadt Trier
Auftragnehmer:	PTV AG, Karlsruhe
Bearbeitet von	Lic.rer.reg. Irene Burger, Dipl.-Ing. Jürgen Kaiser

Inhalt

1	Bestandsaufnahme	5
1.1	Aufnahme der Bestandsdaten	5
1.2	Erfolgskontrolle des ersten Nahverkehrsplans	5
2	Schwachstellenanalyse des bestehenden Angebots	7
2.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV	7
2.2	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	7
2.3	Bedienungshäufigkeit.....	8
2.4	Umsteigehäufigkeit	10
2.5	Schnelligkeit.....	10
2.6	Anschlusssicherung	11
2.7	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung	11
3	Maßnahmenentwicklung und Bewertung	12
3.1	Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen.....	12
3.1.1	Maßnahmen zur Behebung von Erschließungsmängeln	12
3.1.2	Maßnahmen zur Behebung relationsbezogener Mängel	19
3.1.3	Sonstige Maßnahmen	23
4	Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen	26
4.1	Umsetzungsprogramm und Finanzierung	26
4.2	Entwicklung des ÖPNV in Trier im Aufstellungszeitraum der Fortschreibung	28

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Schwachstellen in der räumlichen Erschließung	7
Tabelle 2:	Nachrangige Mängel (Bedienungshäufigkeit)	10
Tabelle 3:	Als Schwachstellen bewertete Fahrzeitdifferenzen ÖPNV – MIV	10
Tabelle 4:	Maßnahmenübersicht	27
Tabelle 5:	Auswirkungen der Fahrplanänderung 2005 und Maßnahmen zur Behebung der Mängel	29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Erschließung Zewen	13
Abbildung 2:	Erschließung Olewig-Ost	16
Abbildung 3:	Erschließung Neubaugebiet in Irsch	18
Abbildung 4:	Stadtteil Weismark	19
Abbildung 5:	Übersicht Bereich Pfalzel	21
Abbildung 6:	Maßnahme zur Verknüpfung der Linien 3 und 6/16	23

1 Bestandsaufnahme

1.1 Aufnahme der Bestandsdaten

Die Bestandsaufnahme für den gesamten VRT-Raum wird im Gesamtnahverkehrsplan VRT beschrieben. Dabei werden sowohl die Raumstruktur als auch das Verkehrsangebot und die Nachfrage dargestellt. Hinsichtlich der raumstrukturellen Besonderheiten in der Stadt Trier werden darüber hinaus Entwicklungen in den einzelnen Stadtteilen und Verkehrszellen aufgenommen (z.B. Entwicklung von Industriegebieten, Neubaugebieten etc.). Diese werden im Rahmen der Analyse bzw. der Maßnahmendefinition berücksichtigt.

Die Einwohnerentwicklung ist über die letzten Jahre hinweg mit ca. 98.000 Einwohnern relativ ausgeglichen. Im Mittel der vergangenen Jahre stieg die Einwohnerzahl leicht an, langfristig wird nach der Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamts Rheinland-Pfalz jedoch ein Rückgang der Bevölkerungszahl zu erwarten sein.

1.2 Erfolgskontrolle des ersten Nahverkehrsplans

Der erste Nahverkehrsplan (NVP) wurde 1998 für das Gebiet des damaligen Zweckverbandes Regionalverkehr Raum Trier (RRT), der die Stadt Trier und den Landkreis Trier-Saarburg umfasste, beschlossen. Der RRT wurde nach Gründung des VRT aufgehoben. Die differenzierte Raumstruktur, die städtische und stadtnahe Räume ebenso umfasst, wie schwach besiedelte, ländliche Gebiete, führte zum Grundsatz eines modifizierten bedarfsorientierten Ansatzes.

Verkehrspolitische Ziele

Wichtige verkehrspolitische Ziele des NVP, die inzwischen umgesetzt werden konnten, sind:

- ▶ Einführung des regionalen Verkehrs- und Tarifverbundes
- ▶ Gemeinsamer Fahrplan aller Verkehrsträger
- ▶ Bündelung der Marketingaktivitäten
- ▶ Integration der Sonderverkehre (freigestellte Schülerverkehre, Kindergartenverkehre, Berufsverkehre) in den Linienverkehr
- ▶ Einrichtung von Anrufsammelverkehren (in Trier selbst besteht ein entsprechendes Angebot)

Nicht oder nur teilweise umgesetzt wurden folgende Anforderungen:

- ▶ Der SPNV ist vertaktet zu gestalten.
- ▶ Die Aufgabenträgerschaft hierfür liegt beim Zweckverband SPNV-Nord.
- ▶ Die weitergehende Einrichtung von Anrufsammeltaxiverkehren bleibt im Rahmen der Untersuchungen zu bedarfsorientierten Bedienungsformen als Grundsatz bestehen.

Weitere Ziele aus dem ersten Nahverkehrsplan wurden teilweise umgesetzt und können zukünftig aufgrund der Weiterentwicklung von verkehrs- und raumplanerischen Vorhaben auch weiterverfolgt werden. Sie müssen flexibel gehandhabt werden und bleiben als Grundsatz für zukünftige Planungen bestehen:

- ▶ Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten ist zu ergänzen und zu verbessern.
- ▶ Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs / Beschleunigung.

Liniennetz

Das Gesamtnetz wurde grob überplant, wobei die bisherige Linienstruktur weitestgehend beibehalten wurde.

Eine weiterreichende Neukonzeption des Liniennetzes gemäß dem ersten Nahverkehrsplan ist direkt mit dem Neubau des darin bereits enthaltenen „Petrisbergaufstiegs“ als ÖPNV-Trasse verbunden. Diese Maßnahme dient der verbesserten Erschließung der Höhenstadtteile im ÖPNV und deren direkte Anbindung an die Innenstadt durch Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Querachse. Machbarkeitsstudien und standardisierte Bewertung haben zu einem positiven Nutzen der Maßnahme geführt, mit einer Realisierung ist aufgrund des hohen technischen und planerischen Aufwands jedoch nicht vor 2010 zu rechnen.

2 Schwachstellenanalyse des bestehenden Angebots

2.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV

Die Untersuchung ergibt einige kleinere Erschließungslücken mit unterschiedlichen Prioritäten. Sie werden in Tabelle 1 beschrieben und im Anhang in Anlage 12 dargestellt.

Nr.	Gebiet	Art der Nutzung	Anmerkung	Priorität*
1	Bereich östlich Olewig; Trimmelter Weg / Novalisstr.	Wohngebiet	Nächste Haltestelle: Kleeburger Weg. Das Wohngebiet ist mit Standardlinienbussen nicht befahrbar.	1
2	Kleiner Bereich innerhalb Bezirk Zewen, wird nur einmal am Tag bedient	Wohngebiet	Bedienung des Gebiets ist nur mit Stichfahrten möglich, die für die Linien zu hohe Fahrzeitverluste bedeuten.	2
4	Kleiner Bereich am Rand von Alt-Tarforst	Wohngebiet	Geringe Einwohnerzahl. Der Bereich kann fahwegtechnisch nicht erschlossen werden. Daher ist keine Maßnahme zu definieren.	2
5	Tarforst, Gelände lt. Bebauungspläne BU 11 und BU 12	Sondergebiet für Einzelhandel und Geschäftsnutzung / Mischgebiet und Wohngebiet	Das Gelände des Einkaufszentrums ist derzeit durch die Haltestelle Augustinusstraße ausreichend erschlossen. Für die geplante Ausweitung der Baugebiete nach Süden (Wohngebiet) liegt ein Erschließungskonzept durch die Linien 6/16 bereits vor.	1
6	Industriegebiet JT1	Industriegebiet	Erschließung des Gebietes ist wünschenswert. Der Privatbetrieb selbst ist nicht erschließbar, Anbindung des umgebenden Bereichs wird jedoch verbessert.	2

*Prioritäten: 1 = hoch, 2 = niedrig, 3 = derzeit kein Handlungsbedarf

Tabelle 1: Schwachstellen in der räumlichen Erschließung

2.2 Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete

Die Auswertung der Erreichbarkeit wichtiger Versorgungszentren erfolgte mit Hilfe von Isochronendarstellungen zur zeitlichen Erreichbarkeit von Haltestellen mit dem ÖPNV von allen anderen Orten aus. (Siehe Anhang, Anlage 16)

Die Erreichbarkeit der City (Porta Nigra oder Hauptbahnhof) ist von nahezu allen Stadtteilen aus innerhalb von 20 Minuten gegeben. Die geforderte Erreichbarkeit des Grundzentrums innerhalb von 40 Minuten ist überall in der Stadt erfüllt.

2.3 Bedienungshäufigkeit

Die Bewertung der Bedienungshäufigkeit auf den Relationen in der Stadt Trier erfolgt in drei Kategorien:

Mittelfristig kein Handlungsbedarf: Die Mindestanforderungen werden erfüllt.

Nachrangiger Handlungsbedarf: Die Mindestanforderungen werden weitestgehend erfüllt. Lücken in der Bedienung bestehen z.B. nur in kurzen Zeiträumen, oder die Gesamtnachfrage ist grenzwertig.

Vorrangiger Handlungsbedarf: Die Mindestanforderungen werden nicht erfüllt. Möglichkeiten einer Ausweitung der Bedienung sind hier zu prüfen.

Dargestellt werden von allen theoretisch möglichen Fahrtrelationen in der Stadt (allein 10.000 im Binnenverkehr) nur diejenigen, für die auf Basis der vorhandenen Daten ein Nachfragepotenzial vorhanden ist und bei denen in mindestens einem Zeitbereich ein vorrangiger Handlungsbedarf festgestellt wird. Dabei werden auch die Quell-Ziel-Beziehungen der Stadt betrachtet.

Mängel treten vorwiegend auf Relationen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt auf. Zumeist ist jedoch mindestens ein Innenstadtbezirk in ausreichender Fahrtenzahl erreichbar.

Vorrangige Mängel

Nach eingehender Überprüfung der Relationskategorien, der Bedingungen in den Gebieten und der Fahrtmöglichkeiten verbleiben zwei Relationen mit Bedienungsmängeln, für die im Nahverkehrsplan Maßnahmen zur Behebung der Mängel geprüft werden. Hier sollen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans Lösungen gefunden werden:

- Relation zwischen Stadtteil Weismark und Innenstadt/Altstadt

Der städtische Bereich Weismark ist fast ausschließlich durch die Linie 3 entlang der Straße „Auf der Weismark“ erschlossen. Hier verkehrt die Linie 3 tagsüber im 30-Minuten-Takt. Zusätzlich werden vier auf den Schülerverkehr abgestimmte Fahrten der Linien 3 und 50 durch den Bezirk (z.B. Haltestelle Händelstraße) angeboten. Die Gewerbe- und Wohnnutzung im Bereich Weismark wird noch zunehmen, da es sich teilweise um Konversionsgelände handelt. Neben der Verbindung zur Innenstadt ist für Weismark zukünftig auch die ÖPNV-Verbindung zu den Einkaufszentren in Heiligkreuz wichtig.

Die Relation Weismark – Altstadt ist der Kategorie II zugeordnet, somit soll das Mindestfahrtenangebot in der SVZ zwei Fahrten und während des Tages in der HVZ und NVZ 3 Fahrten pro Stunde betragen. Dies wird für die Weismark nicht erfüllt, da hier eine Bedienung im 30-Minuten-Takt besteht, verstärkt durch einzelne Schülerfahrten in der HVZ. So wird das Mindestfahrtenangebot vormittags und nachmittags nicht erreicht. In den Abendstunden fehlt ab 22.00 Uhr ebenfalls eine zusätzliche Fahrt pro Stunde.

- Relation zwischen Stadtteil Pfalzel (Bereich zwischen Karolinger Straße, Mittelweg, Ringstraße und Eltzstraße) und Innenstadt/Altstadt

Der Stadtteil Pfalzel, insbesondere der nördliche Bereich, der außerhalb des direkten Einzugsbereiches des Bahnhofs Pfalzel liegt, wird durch die Linie 7 im 30-Minuten-Takt erschlossen, daneben verkehren nur einzelne Schülerfahrten.

Auch diese Relation ist der Kategorie II zugeordnet, wodurch die Fahrtenhäufigkeit zwischen ca. 7.00 Uhr morgens bis zum Spätnachmittag nicht ausreichend ist. Pro Stunde wird eine Fahrt zu wenig angeboten.

Nachrangige Mängel

Viele in der Analyse ermittelte Mängel (zumeist eine Fahrt zu wenig pro Stunde) konnten aus unterschiedlichen Gründen als nachrangig eingestuft werden:

Relation		Tageszeit	Begründung der Nachrangigkeit
Filsch	Altstadt	Schwachverkehrszeit	Ortsgröße von Filsch / Beibehaltung der bestehenden Taktfamilie ist sinnvoll
Irsch	Altstadt	ganztags	Ortsgröße von Irsch / Beibehaltung der bestehenden Taktfamilie ist sinnvoll
Teile von Ehrang	Altstadt	ganztags	Ortsgröße des Ortsteils (ca. 650 Einwohner) / Beibehaltung der bestehenden Taktfamilie ist sinnvoll
Eitelsbach	Altstadt	ganztags	geringe Ortsgröße / Beibehaltung der bestehenden Taktfamilie ist sinnvoll
Kernscheid	Altstadt	ganztags	geringe Ortsgröße / Beibehaltung der bestehenden Taktfamilie ist sinnvoll
Teile von Zewen	Altstadt	Schwachverkehrszeit	Geringere Erschließungswirkung des Sternverkehrs ist zumutbar
Ruwer	Altstadt	Schwachverkehrszeit	
Maximin	Altstadt	Schwachverkehrszeit	
Teile von Neu-Heiligkreuz	Altstadt	Schwachverkehrszeit	
Teile von Euren	Altstadt	Schwachverkehrszeit	

Relation		Tageszeit	Begründung der Nachrangigkeit
Teile von Matthias	Altstadt	Schwachverkehrszeit	Geringere Erschließungswirkung des Sternverkehrs ist zumutbar
Teile von Euren	Altstadt	Schwachverkehrszeit	
Gartenfeld	Altstadt	tagsüber und abends	Fußläufige Nähe zur Altstadt. Dichtere Bedienung wird nicht angenommen.
mehrere Bezirke	Universität / Einkaufsgebiet Tarforst	Schwachverkehrszeit	Abends nur geringe Nachfrage zu den beiden Zielen

Tabelle 2: Nachrangige Mängel (Bedienungshäufigkeit)

2.4 Umsteigehäufigkeit

Aufgrund der Ausrichtung der meisten Busverbindungen zur Altstadt und zu anderen wichtigen Zentren treten hinsichtlich der notwendigen Umsteigevorgänge für den Fahrgast keine Mängel auf.

2.5 Schnelligkeit

Im Vergleich MIV – ÖPNV ergaben sich auf den wichtigen Relationen keine Fahrzeitdifferenzen, die die Mindestanforderungen des Anforderungsprofils überschreiten. Nach Prüfung der realen Nachfrageströme im Gesamtverkehr zeigen sich Mängel ausschließlich bei der Relation zwischen Neu-Kürenz 2 und Tarforst 2 (z.B. zwischen dem Wohngebiet Trimmelter Hof und Universität). Hier ist der Umweg über die Altstadt nötig, der eine hohe Fahrzeit in Anspruch nimmt, obwohl die beiden Bereiche räumlich relativ nah beieinander liegen. Die beiden Busachsen in den Höhenorten sind jedoch nicht über abgestimmte Umsteigebeziehungen miteinander verbunden.

von Bezirk	nach Bezirk	Relations-kategorie	Pkw Fahr-zeit [min]	ÖPNV Beförde-rungs-zeit [min]	Ver-hältnis Soll (Max)	Ver-hältnis Ist
Tarforst	Neu-Kürenz	II	4	20	1:1,5	1:5

Tabelle 3: Als Schwachstellen bewertete Fahrzeitdifferenzen ÖPNV – MIV

2.6 Anschlusssicherung¹

Hauptbahnhof Trier:

Für die Überprüfung der Abstimmung von Umsteigemöglichkeiten zwischen den Zügen und Bussen wurden ausreichende Zeiten für notwendige Fußwege und ggf. noch für den Kauf von Fahrkarten berücksichtigt.

Es zeigt sich, dass am Hauptbahnhof alle wichtigen Anschlüsse gut abgestimmt sind. Ausschließlich zwischen Linie 12 (Linienast zur Fachhochschule) und Zügen / Regionalbussen sind die Abstimmungen mangelhaft. Dies kann zum Teil durch andere Linien aufgefangen werden, z.B. Linie 222 von der Fachhochschule sowie den anderen in Richtung Porta Nigra und Kaiser-Wilhelm-Brücke führenden Linien.

Porta Nigra:

An der Porta Nigra als zentraler Haltestelle der Innenstadt treffen sich die meisten Linien des Stadtverkehrs. Alle Linien bzw. Richtungen mit relevanter Umsteigebedeutung sind gut aufeinander abgestimmt. Hinsichtlich der Stellplätze der Busse ist allerdings eine Neuordnung vorzunehmen, die kürzere Fußwege und eine übersichtlichere Gliederung des Umsteigepunktes auch im Hinblick auf die Regionalbusse ermöglicht.

2.7 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung

Das ÖPNV-Angebot in Trier ist hinsichtlich der unterschiedlichen Anforderungen auf verschiedenen nachfragestarken Achsen sowie zu verschiedenen Verkehrszeiten bereits weitgehend differenziert. Es bestehen folgende Angebote:

- ▶ Tagnetz am Werktag (Mo-Fr)
- ▶ Sternnetz (Frühverkehr, Abend- und Nachtverkehr, Samstag, Sonntag und an gesetzlichen Feiertagen). Im Sternnetz ist das Angebot räumlich ausgedünnt. Abhängig von der Verkehrszeit werden unterschiedliche Taktfrequenzen angeboten. Die Busse haben einen Rendezvous-Punkt am Hauptbahnhof, wodurch der Umstieg optimal abgestimmt ist. Nachteilig ist dabei die weniger gute Merkbarkeit zweier verschiedener Netze sowie die damit verbundene eingeschränkte Bedienung am Samstag, wo aufgrund der Einkaufsverkehre eine höhere Nachfrage zu erwarten ist. Dies müsste jedoch durch Nachfrageerhebungen belegt werden.

¹ Grundsätzliche Aussagen zur Anschlusssicherung sind im Nahverkehrsplan des Zweckverbands VRT unter Kapitel 3.2.1.6 enthalten.

- ▶ Anruf-Sammel-Taxis ersetzen und ergänzen den konventionellen Linienverkehr in besonders verkehrsschwachen Räumen und Zeiten. Sie verkehren bei Bedarf nach Voranmeldung (bis 30 Minuten vor Abfahrt) zu festen Fahrplanzeiten.
- ▶ Die verkehrsstarken Achsen zu den nächsten Oberzentren sowie in die umgebenden Städte (Wittlich, Bitburg, Saarburg) werden im Schienenverkehr bedient.
- ▶ Im Gesamt-Nahverkehrsplan für den VRT werden auf allgemeiner Ebene Möglichkeiten und Erfahrungen mit alternativen Betriebsweisen dargestellt und diskutiert.

3 Maßnahmenentwicklung und Bewertung

Auf der Basis von Schwachstellenanalyse und Prüfaufträgen wurden Maßnahmen entwickelt, um die Mängel zu beheben. Die Maßnahmen werden verschiedenen Prioritätsstufen zugeteilt:

Priorität 1: Vorrangige Maßnahme, die während der Laufzeit des Nahverkehrsplans behoben werden soll.

Priorität 2: Nachrangige Maßnahme, die erst bei entsprechenden Ergebnissen zusätzlicher, detaillierterer Untersuchungen umgesetzt werden soll, oder die aufgrund der niedrigeren Potenziale vorläufig zurückgestellt wird.

3.1 Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen

3.1.1 Maßnahmen zur Behebung von Erschließungsmängeln

Erschließung Bezirk Zewen 2 (Priorität 1)

(Bereich Alzenachstr. / Im Wangertsfeld / Marienstr. / Gutenbergstr.)

Eine Befahrung des Gebietes ist nur durch Stichfahrten möglich. Diese würden jedoch zu Fahrzeitverlängerungen führen, die zum einen unattraktiv für die Fahrgäste sind, zum anderen ggf. einen Mehrbedarf an Fahrzeugen bedeuten. Daher wird eine Befahrung des Gebietes nicht empfohlen. Eine Erschließung mit kürzeren Fußwegen ist durch einen verbesserten Zugang zur Haltestelle Im Siebenborn aus dem Gebiet möglich, wobei diese Haltestelle für die Busse in beiden Richtungen anfahrbar sein müsste und nicht nur – wie derzeit – in einer Richtung für stadtauswärts führende Fahrten.

Die Maßnahme besteht insbesondere aus Änderungen in der Infrastruktur:

- ▶ Dazu ist ein Umbau des Knotenpunktes Zewener Str. / Im Siebenborn (u.a. Anlage eines Linksabbiegestreifens in der Zewener Straße) erforderlich. Ein Entwurf dazu liegt bereits vor.
- ▶ Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in Höhe des bestehenden Fußweges zur Gutenbergstraße.
- ▶ Zur Verbesserung der fußläufigen Anbindung der Haltestelle aus Richtung Gottbillstraße wird außerdem der Ausbau des heute unbefestigten Weges parallel zur Bahnlinie zwischen dem Fußweg und der Gottbillstraße angestrebt.



Abbildung 1: Erschließung Zewen

Für die Buslinien ergeben sich nur geringfügige Änderungen im Linienweg. Die Haltestelle wird durch **Linie 3** im 30-Minuten-Takt bedient (Linienast: Igel, Moselstr. - Zewen - St. Matthias - Karl-Marx-Haus - Porta Nigra - Kürenz, Am Weidengraben)

Auf den Fahrten stadteinwärts ist mit nur geringer Fahrzeitverlängerung zu rechnen (ca. 1 min), was für die Umlaufbildung als unkritisch eingeschätzt wird.

Kosten für Infrastrukturmaßnahmen:

Die Kosten wurden von der Stadt Trier wie folgt ermittelt:

Für die vorgeschlagenen Änderungen der Linienführung der Linie 3 (Fahrtrichtung stadteinwärts) werden Baukosten in Höhe von ca. 165.000 € veranschlagt. Darin sind enthalten:

- ▶ Umbau des Knotenpunktes Zewener Straße / Im Siebenborn (Einrichtung einer Linksabbiegerspur)
- ▶ Ausbau der Fußwege zwischen dem Bahnübergang Gutenbergstraße und der Gottbillstraße bzw. der Straße Im Siebenborn
- ▶ Einrichtung einer Haltestelle „Gutenbergstraße“ in stadteinwärtiger Richtung (Tiefbaukosten sowie Haltestelleneinrichtung)

Fahrgastwirkungen:

Der erschlossene Bezirk hat ca. 850 Einwohner. Der Zugangsweg zur Haltestelle verringert sich von maximal 600 m auf 300 – 400 m. Die Haltestelle wird im 30-Minuten-Takt (Linie 3) bedient.

Daraus lässt sich abschätzen, dass mit einem Fahrgastzuwachs von täglich ca. 50 Fahrgastfahrten mit einer Erlöswirkung von ca. 9000.- € pro Jahr zu rechnen ist.

Prüfauftrag: Erschließung Gewerbegebiet Euren (Priorität 2)

Im Gewerbegebiet Euren werden derzeit einzelne Fahrten von JT International bestellt und die Erlöse direkt abgerechnet. Die Fahrten sind auf Schichtzeiten ausgerichtet und nach Ansicht der Firma ausreichend. Insgesamt ist die Erschließungssituation jedoch unbefriedigend für die Betriebe im Bereich Diederhofer Straße (einschließlich Lebenshilfe-Werkstätten und ggf. Eislaufhalle).

Als Maßnahmen sind daher folgende Änderungen im heutigen Linienverlauf vorzusehen:

- ▶ Verlegung der Linie 3 auf die Schleife zwischen Niederkircher Straße – Am Alten Flugplatz – Diederhofener Straße
- ▶ Bedienung der Haltestellen an der neuen Trasse im 30-Minuten-Takt

Dazu sind folgende Baumaßnahmen notwendig:

- ▶ Ausbau des Verbindungswegs zwischen Niederkircher Str. und Am Alten Flugplatz als Busspur (Breite 3,50 m)
- ▶ Anlage einer neuen Haltestelle „Am Alten Flugplatz“ (Lage am heutigen Wendepunkt der Straße Am Alten Flugplatz / Einfahrt zur neuen Busspur)

- ▶ Verlagerung der Haltestelle „Niederkircher Str.“ um ca. 50-100 m nach Südwesten (vor die Einmündung der neuen Busspur)
- ▶ Ausbau der Haltestelle „Diedenhofener Str. (M)“ in Fahrtrichtung Innenstadt (Verlagerung ca. 50 m nach Nordwesten)

Kosten:

Insgesamt werden Kosten in Höhe von ca. 200.000 € für die Baumaßnahmen geschätzt. Betriebliche Kosten fallen in Höhe von ca. 18.000 € pro Jahr durch den etwas weiteren Weg (ca. 500 m pro Fahrt) an.

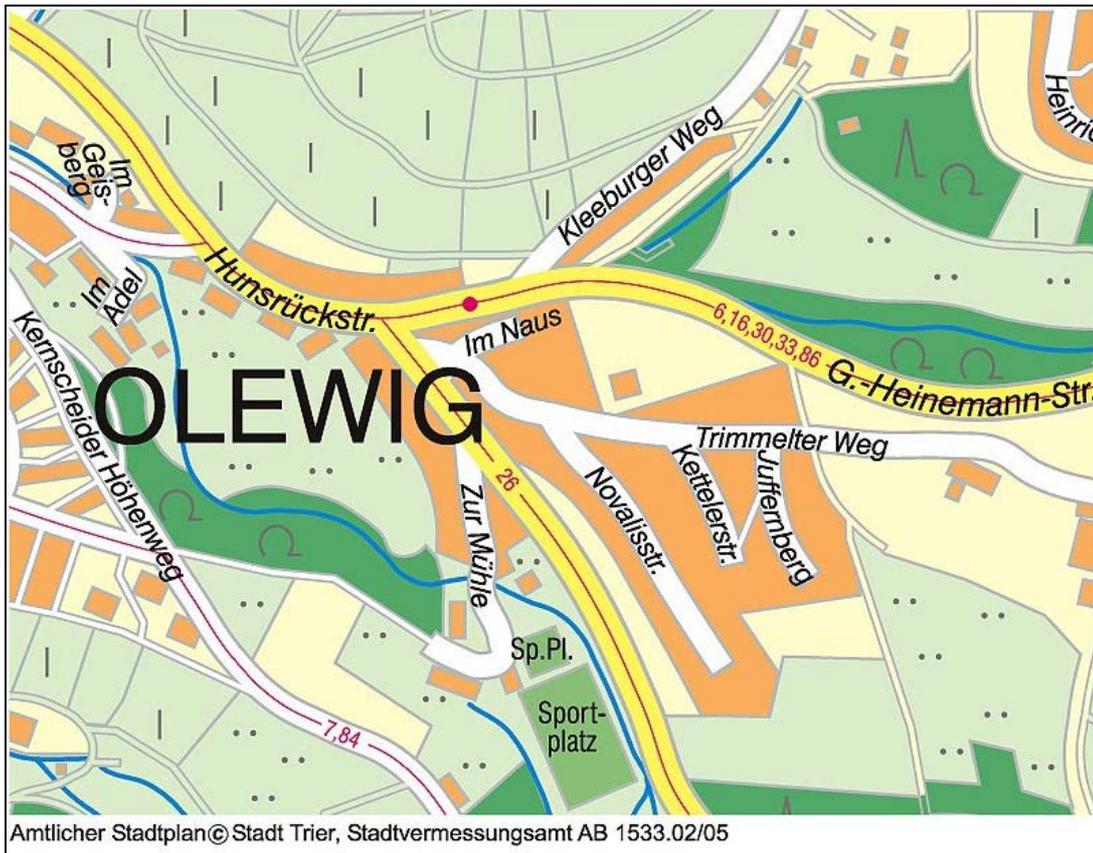
Fahrgastwirkungen:

Fahrgastwirkungen können für dieses Gebiet im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht abgeschätzt werden, da hierfür detailliertere Daten hinsichtlich der einzelnen Betriebe nötig sind. Die Gewerbe-/Industriebetriebe sowie die Einrichtung der Lebenshilfe lässt jedoch auf ein ausreichendes Potenzial schließen. Die notwendigen Fußwege zur nächsten Haltestelle verkürzen sich deutlich, wodurch die Nutzung des ÖPNV attraktiver wird.

Erschließung östliches Olewig (Bereich Trimmelter Weg, Novalisstraße)

Die Erschließung des Bereichs wird der Priorität 1 zugeordnet, allerdings ist die Umsetzung abhängig von der Höhe der notwendigen Investitionen und der zur Verfügung stehenden Finanzmittel.

Das Gebiet ist nicht direkt durch den ÖPNV erschlossen, der Fußweg zur nächsten Haltestelle erfolgt über den Trimmelter Weg und über die Kreuzung Hunsrückstraße.



Quelle: Amtlicher Stadtplan der Stadt Trier; Homepage der Stadt Trier

Abbildung 2: Erschließung Olewig-Ost

Eine Befahrung des Gebietes ist auch hier nur durch Stichfahrten möglich. Diese würden jedoch zu Fahrzeitverlängerungen der passierenden Linien führen, die zum einen unattraktiv für die Fahrgäste sind und zum anderen ggf. einen Mehrbedarf an Fahrzeugen bedeuten. Daher wird eine direkte Erschließung des Gebietes nicht empfohlen. Zudem ist die Zuwegung für den Busverkehr problematisch.

Eine wünschenswerte direkte Fußwegverbindung zu einer Haltestelle auf der Gustav-Heinemann-Str. (Höhe Kleeburger Weg) über einen Fußweg vom Trimmelter Weg über Im Naus oder ein entsprechender Fußweg zwischen dem Trimmelter Weg und der Gustav-Heinemann-Str. am östlichen Rand der Bebauung (östlich der Straße Juffernberg) erscheint aus folgenden Gründen nicht machbar:

- ▶ Privatgrundstücke werden berührt
- ▶ Eine ca. 4-5 m hohe Böschung ist zu überwinden.
- ▶ Die Querung der hier bereits anbaufrei geführten und mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70km/h beschilderten Gustav-Heinemann-Str. durch die Fahrgäste ist problematisch.

Eine alternative Maßnahme, die zumindest eine Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum Busverkehr bringt, besteht darin, dass die Lage und Erreichbarkeit

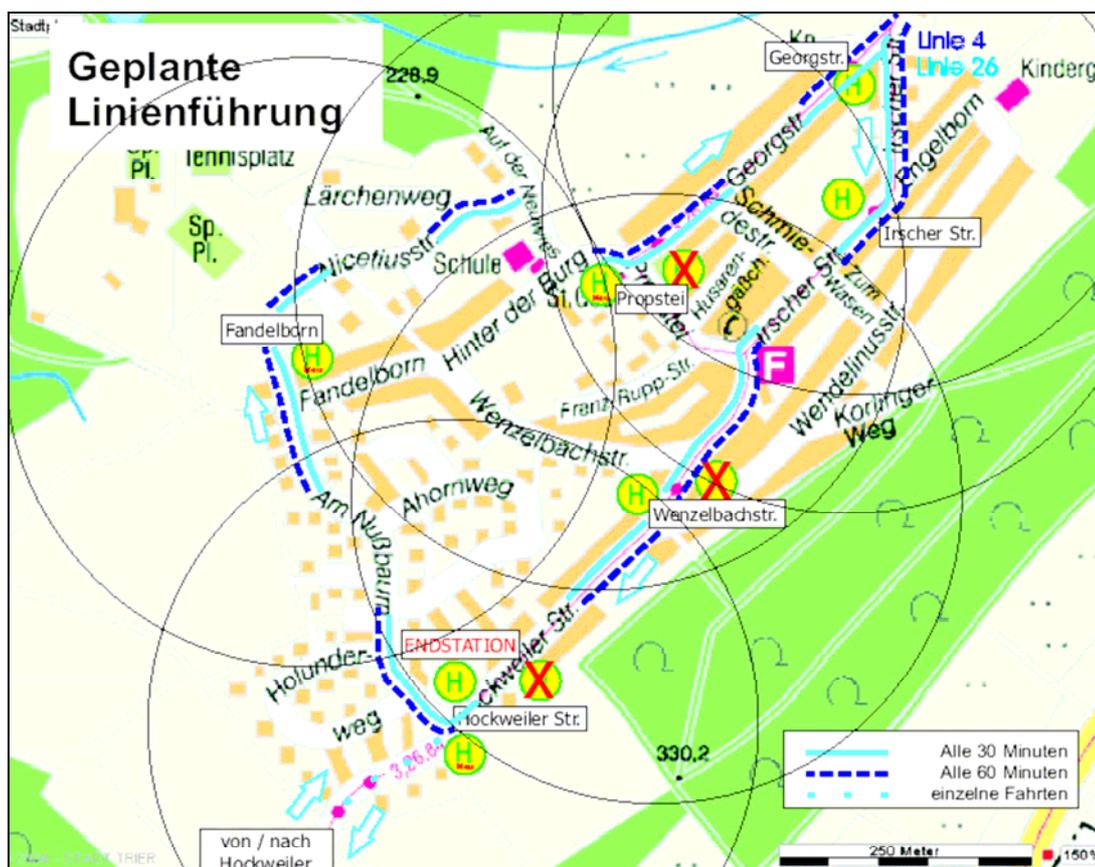
der Haltestellen im Bereich des Knotens Hunsrückstraße / Gustav-Heinemann-Straße optimiert werden und die Ausstattung z.B. durch Fahrradabstellplätze für den Zubringerverkehr per Fahrrad verbessert wird. Der Erschließungsmangel wird dadurch nur abgemildert aber nicht beseitigt. Fahrgastwirkungen sind nur in geringem Maß zu erwarten.

Erschließung des Neubaugebietes in Irsch (Priorität 1)

Im Zuge der Entwicklung des Neubaugebietes Bebauungsplan BI10 (Einzelhausbebauung mit maximal 150 Einwohnern) am nordöstlichen Ortsrand von Irsch (Bereich Nicetusstr. / Lärchenweg) wurde eine geänderte Führung der Linien 4 und 26 entwickelt, um die Erschließungsqualität in diesem Bereich zu verbessern. Der Vorschlag zur Linienführung wurde in der Sitzung des Dezernatsausschusses V am 30.09.04 angenommen und soll künftig wie in Abbildung 3 dargestellt umgesetzt werden. Die Umsetzung ist für das Frühjahr 2005 vorgesehen und damit vor dem Bezug des Neubaugebietes. Damit besteht ein Busangebot bereits, bevor das Gebiet vollständig besiedelt ist, was der Akzeptanz der Buslinien durch die Bewohner dient. Potenziale können so besser abgeschöpft werden.

Verkehrliche Wirkung / Fahrgastwirkung / Betriebliche Wirkung

- ▶ Die Erschließung des Neubaugebiets wird gewährleistet.
- ▶ Die Erreichbarkeit des ÖPNV in Irsch wird verbessert durch weniger Steigungen bei den Zu- und Abgangswegen.
- ▶ Aufgrund der Siedlungsstruktur und der hohen zu erwartenden Pkw-Verfügbarkeit sind nur wenige neue Fahrgäste zu erwarten (etwa 1-2 Fahrgäste pro Fahrt).
- ▶ Insgesamt erfordert die zusätzliche Erschließung ca. 40 zusätzliche Fahrplan-Kilometer pro Tag.
- ▶ Dies bedeutet ein jährliches zusätzliches Defizit von ca. 22.000 €.



Quelle: Stadt Trier

Abbildung 3: Erschließung Neubaugebiet in Irsch

Erschließung Neubaugebiet Tarforst – BU 12 (Priorität 1)

Für die geplante Ausweitung der Baugebiete nach Süden (Wohngebiet für ca. 500 Einwohner bei Vollausbau) liegt ein Erschließungskonzept bei der Stadt Trier durch die Linien 6/16 bereits vor. Die Linien werden das Gebiet in einer Schleife von ca. 1.300 m am Linienende erschließen.

Verkehrliche Wirkung / Fahrgastwirkung

- ▶ Die Erschließung des Neubaugebiets wird gewährleistet.
- ▶ Insgesamt erfordert die zusätzliche Erschließung ca. 30.000 zusätzliche Fahrplan-Kilometer pro Jahr, also ca. 90.000 € zusätzliche Betriebskosten.
- ▶ Bei einer geschätzten Zahl von ca. 75.000 zusätzlicher Fahrgastfahrten pro Jahr entstehen Erlöswirkungen von ca. 50.000 €.
- ▶ Dies bedeutet ein jährliches zusätzliches Defizit von ca. 40.000 €.

3.1.2 Maßnahmen zur Behebung relationsbezogener Mängel

3.1.2.1 Bedienungshäufigkeit

Relation Bezirk Weismark 1 zur Innenstadt (Priorität 2)

Der Stadtteil Weismark ist fast ausschließlich über die Straße „Auf der Weismark“ durch die Linie 3 tagsüber im 30-Minuten-Takt erschlossen. Eine dichtere Bedienung durch die Linie 3, z.B. im 20-Minuten-Takt, würde sinnvoller Weise eine Taktverdichtung auf allen Linienästen der Linie 3 nach sich ziehen, was zusätzliche Kosten von über 1 Mio. € verursachen würde. Die Fahrgastwirkung würde dazu in keinem sinnvollen Verhältnis stehen. Daher wird diese Maßnahme nicht empfohlen.



Quelle: Amtlicher Stadtplan der Stadt Trier; Homepage der Stadt Trier

Abbildung 4: Stadtteil Weismark

Eine Lösung kann die Umsetzung der bereits im ersten Nahverkehrsplan 1998 vorgesehenen Planungslinie N 21 mit leicht verändertem Linienweg sein. Die Fahrgastwirkungen dieser Maßnahme sind derzeit mit dem vorhandenen Datenmaterial nicht ausreichend zuverlässig abzuschätzen. Daher soll mit der genauen Festlegung und ggf. Umsetzung der Maßnahme gewartet werden, bis eine Fahrgasterhebung vorliegt, die in absehbarer Zeit verbundweit geplant ist.

Die Linie hat folgende Merkmale:

- ▶ Linienweg: Wiltingen Bahnhof – Oberemmel – Krettnach – Obermennig – Niedermennig – Feyen – Weismark – Heiligkreuz durch Straßburger Allee – Trier Hauptbahnhof
- ▶ Linienweg je Richtung ca. 20 km, Fahrzeit ca. 40 min
- ▶ Bei einer zweistündlichen Bedienung ergeben sich für Montag-Freitag je 14 und für Samstag 8 Fahrten. Sonntags ist keine Bedienung vorgesehen.

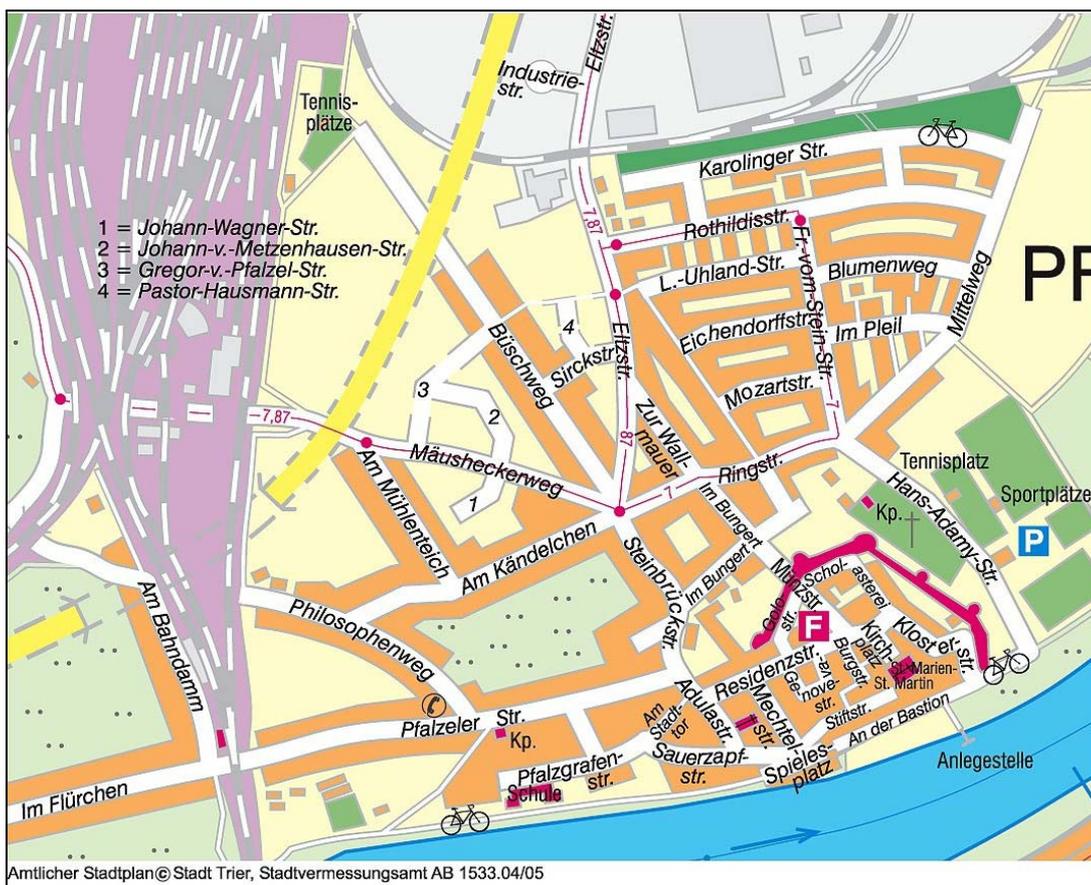
Kostenabschätzung / Verkehrliche Wirkung

- ▶ Es resultiert eine Jahresfahrleistung von ca. 78.500 km bei einem Bedarf von einem Fahrzeug.
- ▶ Für die Bedienung bestehen somit Kosten von knapp 195.000 € pro Jahr.
- ▶ Im Nahverkehrsplan 1998 wird von einer täglichen Nutzung von 800 Personenfahrten ausgegangen, was aber sehr hoch erscheint. Diese würden Erlöse von ca. 155.000 € einbringen, was das Defizit auf 40.000 € reduzieren würde. Realistischerweise ist allerdings von einem Defizit von 80.000 bis 120.000 € auszugehen. Dies kann jedoch genauer abgeschätzt werden, wenn verlässlichere Grundlagendaten vorliegen.
- ▶ Die Mängel im Bereich Weismark werden aufgrund der zweistündigen Bedienung zwar abgemildert, jedoch nicht vollständig behoben, da ca. zwischen 9.00 Uhr und 17.00 Uhr jeweils eine Fahrt pro Stunde fehlt. Eine dichtere Bedienung sowie eine Bedienung in den späten Abendstunden bis nach Wiltingen erscheint jedoch nicht sinnvoll.

Empfohlen wird, die Behebung des Mangels in der Weismark zurückzustellen, bis eine sachgerechte Planung mit ausreichenden Grundlagendaten durchgeführt werden kann.

Relation Bezirk Pfalzel 1 zur Innenstadt

Der Bezirk (Bereich zwischen Karolinger Str., Mittelweg, Ringstraße und Eiltzstraße) wird über die Haltestellen der Linie 7 mit zu geringer Fahrtenzahl Richtung Innenstadt bedient.



Quelle: Amtlicher Stadtplan der Stadt Trier; Homepage der Stadt Trier

Abbildung 5: Übersicht Bereich Pfalz

Zur Behebung des Mangels werden folgende Lösungen erwogen:

Taktverdichtung auf dem Ast der Linie 7 bis zur Porta Nigra, d.h. 15'-Takt auf diesem Linienabschnitt.

Diese Möglichkeit hätte folgende Wirkungen:

- ▶ Je nach Verknüpfungsmöglichkeiten im Umlauf mit anderen Linien, werden 2-4 zusätzliche Fahrzeuge benötigt sowie eine Mehrfahrleistung in der Größenordnung von ca. 100.000 km pro Jahr.
- ▶ Auf der Strecke Ehrang – Pallien entsteht dadurch eine unnötige weitere Verdichtung der Bedienung.
- ▶ Die Linie benötigt 18 Minuten Fahrzeit zwischen Pfalz / Eltzstraße und Porta Nigra. Mit der Bahn ab Bahnhof Pfalz beträgt die Fahrtzeit zum Hauptbahnhof nur 4 Minuten.

Fazit: Aufgrund des hohen Aufwandes und des langen Linienweges wird eine Taktverdichtung nicht empfohlen.

Anbindung der Linie 7 an den Bahnhof Pfalzel

Daher wird statt dessen die geplante Wiederanbindung des Gebietes an den Bahnhof Pfalzel durch Linie 7 empfohlen. Diese ist derzeit vorübergehend aufgrund von Baumaßnahmen zum Neubau der B 53n / Ortsumgehung Pfalzel und Biewer nicht an den Bahnhof angebunden, da der Philosophenweg nicht befahrbar ist. Die Linie 7 ist während der Bauzeit über den Mäusheckerweg / Haltestelle Mühlenteich umgeleitet worden. Spätestens im Jahre 2007 (Verkehrsfreigabe der B 53n) wird der ursprüngliche und im Stadtplan dargestellte Linienweg wieder befahren werden. (Priorität 1). Eine Anschlussabstimmung an die i.d.R. dreimal stündlich verkehrenden Züge (R474 und R 690) muss geprüft werden.

Die Maßnahme hat folgende Wirkungen:

- ▶ Bahnverbindung ist für Pfalzel die direkteste Verbindung zur Innenstadt. Fahrzeit Bahn Pfalzel – Hauptbahnhof 4 Minuten, hinzu kommt Zugang oder die Zufahrt mit Linie 7 zum Bahnhof Pfalzel und ggf. längere Fußwege am Bahnhof Trier. Dies ist trotz der längeren Zugangswege als alternative Bedienung zur bestehenden Linie 7 akzeptabel. Der Mangel kann damit als behoben betrachtet werden.
- ▶ Zusätzliche Kosten entstehen nicht.

3.1.2.2 Schnelligkeit

Verbindung Tarforst 2 – Neu-Kürenz (Priorität 1)

Als Maßnahme ist hier die Schaffung einer Anschlussverbindung zwischen den Linienden der Linien 3 (15'-Takt) und 16 oder 6 (versetzt jeweils im 20'-Takt) vorgesehen. Hierzu muss der heute längere Fußweg zwischen den Haltestellen Augustinusstraße und Karl-Carstens-Straße reduziert werden. Für ca. 2007 ist geplant, nach der Bebauung des Baugebietes BU 12 die Linie 6/16 zur Erschließung des neuen Wohngebietes in südlicher Richtung auf der Carl-Carstens-Str. zu verlängern (siehe Abbildung, siehe auch Behebung des Erschließungsmangels im Baugebiet), wodurch auch der festgestellte Mangel behoben wird. Die Verknüpfung zur Linie 3 kann dann unmittelbar im Bereich des Kreisverkehrs erfolgen. Hinsichtlich der Umsteigewartezeiten sind aufgrund der dichten Bedienung der Linien keine Abstimmungen nötig.

Dies ist verkehrstechnisch unproblematisch, und es entstehen über die Erschließungskosten des Baugebietes BU12 hinaus keine zusätzlichen Kosten für die bauliche Gestaltung und die Infrastruktur sowie für den betrieblichen Ablauf. Die Fahrgastzuwächse werden auf ca. 50 zusätzliche Fahrgastfahrten pro Tag abgeschätzt.

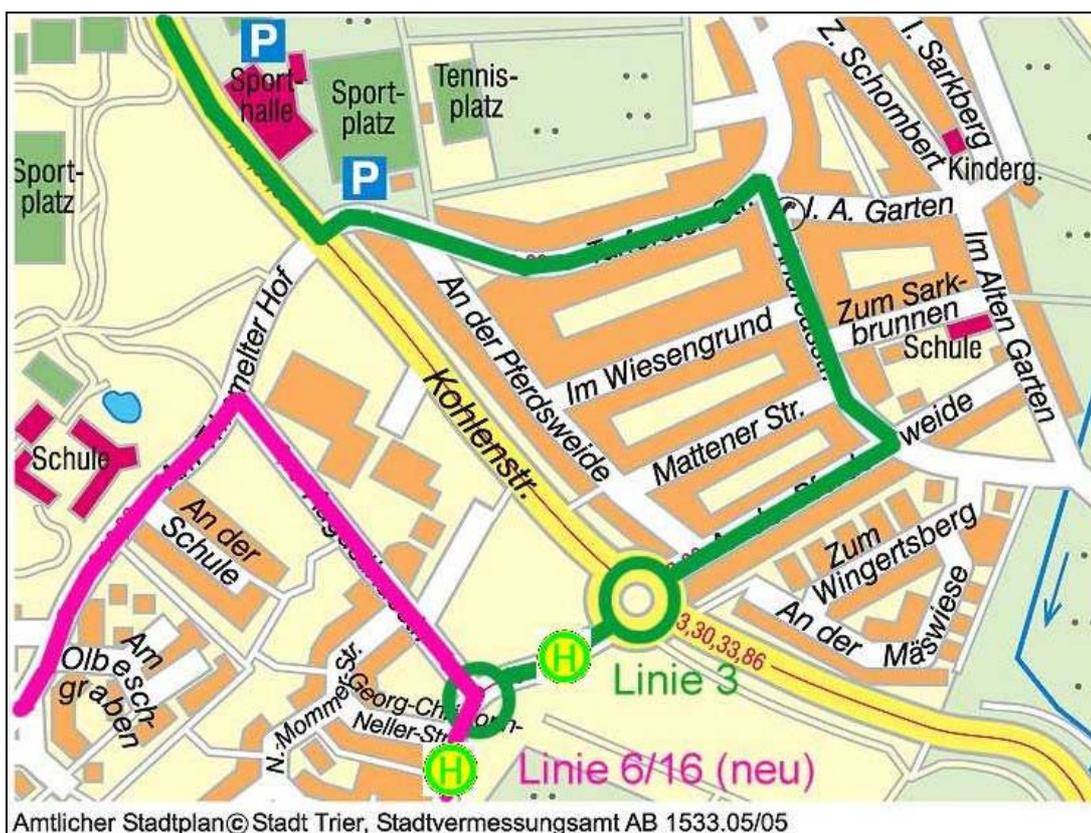


Abbildung 6: Maßnahme zur Verknüpfung der Linien 3 und 6/16

3.1.3 Sonstige Maßnahmen

3.1.3.1 Erschließung Entwicklungsgebiet Petrisberg

Im Entwicklungsgebiet Petrisberg wohnen und arbeiten derzeit 150 Einwohner und 450 Beschäftigte. Langfristig ist hinsichtlich Wohnnutzung, Ausweitung des Wissenschaftsparks, Kliniken, weiteren Universitätscampus und Naherholung eine erhebliche Nutzungsintensivierung geplant. Dafür werden langfristig weiterführende Verkehrssysteme geplant, um den Anstieg zum Petrisberg mit hohen Kapazitäten auf direkterem Weg mit kurzen Fahrzeiten zu überwinden. Da die Realisierung des als Spurbus-Trasse vorgesehenen „Petrisbergaufstiegs“ möglicherweise erst nach der Laufzeit des Nahverkehrsplans möglich ist, ist aufgrund der absehbaren Nutzungsausweitung schon bis zum Jahr 2008 (650 Einwohner, 1700 Beschäftigte) eine Zwischenlösung für die ÖPNV-Bedienung notwendig.

Analyse:

Die derzeitige Verbindung erfolgt für die kurze Luftlinienentfernung zum Hauptbahnhof, bei der aber eine erhebliche Steigung zu überwinden ist halbstündlich mit einem notwendigen Umstieg noch in Kürenz. Eine Direktanbindung ist einmal stündlich mit einer Fahrzeit von 40 Minuten gegeben. Auf der Basis der sich entwi-

ckelnden Nutzung ist dies unzureichend. Daher ist hier zukünftig – während der Laufzeit des Nahverkehrsplans – die Relationskategorie II anzusetzen. In Abhängigkeit von der Strukturentwicklung auf dem Petrisberg ist zu prüfen, ob gegebenenfalls auch die Relationskategorie I anzusetzen ist.

Maßnahmen:

Zur Behebung des Mangels sollen hier Alternativen einer Busbedienung auf Basis des bisherigen Liniennetzes aufgezeigt werden. Konkrete Maßnahmen sollen außerhalb des Nahverkehrsplans in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Trier entwickelt werden. Dabei ist anzustreben, eine wirtschaftliche Lösung zu finden, die aus betrieblicher Sicht die geringste Zahl an Mehrfahrzeugen benötigt und durch die Fahrgäste halbstündlich auf möglichst kurzem Weg in die Innenstadt zu den Umsteigepunkten gebracht werden können.

Hierfür stellen sich folgende Möglichkeiten auf der Basis des seit Herbst 2006 angebotenen Fahrplanes dar:

Linien 4/7: Linie 7 wird, von Pfalzel kommend, ab der Haltestelle Amphiteater über die Sickingenstraße zum Petrisberg und über Universität - Tarforst weiter nach Irsch geführt. Die Strecke Innenstadt - Olewig - Kernscheid - Irsch könnte von Linie 4 befahren werden. Alternativ könnte die Linie 4 vom heutigen Endpunkt Wissenschaftspark über Amphitheater und Kaiserthermen zur Porta zu verlängert werden.

Linien 12: Die heute nur stündlich zwischen Hauptbahnhof und Schützenstraße verkehrende Linie 12 wird aus Richtung Fachhochschule kommend vom heutigen Endpunkt Schützenstraße über den Petrisberg zur Universität bzw. weiter nach Irsch geführt und auf einen Halbstundentakt verdichtet. Der Abschnitt nach Irsch kann wie heute stündlich bedient werden. In diesem Falle würde die Linie 4 entfallen.

Linie 12/4: Die Linie 12 wird ebenso auf einen Halbstundentakt verdichtet, soll aber an der Behringstraße (Uni Campus 2) enden. Die 4 bliebe dann erhalten und würde von Irsch (stündlich) bzw. Universität im Halbstundentakt zum Petrisberg fahren, die Linie sollte dann nur bis zur neuen Haltestelle Sickingenstraße verlängert werden.

3.1.3.2 Differenzierte Bedienungsweisen

Zusätzlich zu den bestehenden Angeboten soll in Trier die Einrichtung von flexiblen Bedienungsformen zur verbesserten Erschließung der Gebiete Herresthal, Ehrang-Heide, Markusberg, Auf der Bausch, Ruwer Ost sowie Domäne Avelsbach / Siedlung Riverisstraße untersucht werden.

3.1.3.3 Linie 227 Trier – Luxemburg²

Zur verbesserten Erreichbarkeit der Linie 227 (Trier – Mesenich - Kirchberg – Luxemburg) wurde der Linienweg in Trier zum 1. Mai 2005 geändert und die Fahrtenzahl erhöht. Der bisherige Endpunkt der Linie, St. Matthias Kirche, wird nicht mehr angefahren, statt dessen wurde eine Führung über den Messepark (Park & Ride-Platz) und die Nordallee zur Christoph-Straße eingerichtet. Dies erleichtert die Umsteigemöglichkeiten sowohl zu Regionalbussen (Nordallee) als auch zu den Bussen des Stadtverkehrs (Umstieg zwischen den Haltestellen Porta Nigra und Christofstraße). Über die bereits dichte Bedienung in der Hauptverkehrszeit hinaus, verkehrt die Linie tagsüber im Zweistundentakt.

3.1.3.4 Angebot des SPNV

Die Planungen des SPNV im Raum Trier sind im Nahverkehrsplan des VRT beschrieben. Bei Umsetzung der Maßnahmen (neue Haltepunkte, geändertes Bedienungskonzept ist das Busnetz entsprechend zu überprüfen und ggf. anzupassen.

² Grundsätzliche Aussagen zu den grenzüberschreitenden Verkehren nach Luxemburg sind im Nahverkehrsplan des Zweckverbands VRT unter Kapitel 4.3.3 enthalten.

4 Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen

4.1 Umsetzungsprogramm und Finanzierung

Die Schwachstellenanalyse ergab, dass in nur wenigen Fällen Maßnahmen erster Priorität zur Erfüllung des Anforderungsprofils definiert werden müssen. Unter Berücksichtigung der derzeit begrenzten finanziellen Mittel konnten zum Großteil Lösungen gefunden werden, die nur geringe jährliche Kosten verursachen.

Die Maßnahmen der zweiten Prioritätsstufe bedürfen teilweise näherer Untersuchungen, wie z.B. eine feinere Ermittlung des Nachfragepotenzials für die Einrichtung der Planungslinie aus Konz zur Erschließung des Stadtgebiets Weismark. Teilweise können sie jedoch dennoch zeitnah umgesetzt werden (z.B. Linienwegänderung Euren Gewerbegebiet).

Für Gebiete, die zeitweise (z.B. in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende durch das Sternnetz) weniger dicht erschlossen sind, bietet sich außerhalb des Nahverkehrsplans die Prüfung der Einsatzmöglichkeiten alternativer Betriebsweisen an. Dies sollte zeitnah geprüft werden.

Hinsichtlich der ÖPNV-Qualität ist der barrierefreie Ausbau von Haltestellen und die Schaffung einer weitestmöglichen Barrierefreiheit im ÖPNV weiter zu verfolgen.

In der folgenden Tabelle werden die Maßnahmen der Priorität 1 und 2 noch einmal zusammenfassend dargestellt. Alle Linien des Stadtverkehrs Trier sind mit den geplanten Änderungen in Anlage 18 des Anhangs aufgelistet, die Regionallinien und RegioLinien finden sich in den Anlagen 17 und 19.

Gebiet / Relation	Maßnahme	Priorität	Kosten	Zuwachs Fahrgastfahrten / Tag
Erschließung Bezirk Zewen 2	Ausbau, Zuwegung und Zufahrt Haltestelle Im Siebenborn	1	Infrastrukturkosten 165.000. €	ca. 50
Erschließung Olewig-Ost	Verbesserung der Haltestellensituation Hunsrückstraße	1	geringfügige Infrastrukturkosten	ca. 40
Erschließung Neubaugebiet Irsch	Linienwegänderung Linien 4 und 26	1	jährlich 22.000 € (Defizit)	ca. 40
Erschließung Tarforst BU 12	Verlängerung Linien 6/16	1	jährlich ca. 40.000 € (Defizit)	ca. 200
Verbindung Tarforst 2 – Neukürenz	Verknüpfung Linien 3 und 6/16	1	keine zusätzlichen Kosten	ca. 50
Weismark – Innenstadt / Heiligenkreuz	Erschließung durch Regionallinie	2	jährlich ca.195.000 €*	noch abzuschätzen
Euren Gewerbegebiet	Erschließung durch Linienwegänderung	2	200.000 € Baumaßnahmen / 18.000 € jährliche Kosten	noch abzuschätzen
Pfalzel - Innenstadt	Wiederanbindung an den Bahnhof Pfalzel	2	keine zusätzlichen Kosten	geringfügige Zuwächse

* Die Mehrkosten betreffen teilweise den Kreis Trier-Saarburg

Tabelle 4: Maßnahmenübersicht

4.2 Entwicklung des ÖPNV in Trier im Aufstellungszeitraum der Fortschreibung

Der Nahverkehrsplan wurde im Jahre 2004 in enger Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Trier erstellt. Im Frühjahr 2005 war die Aufstellung des Entwurfes abgeschlossen, im Sommer 2005 wurde die förmliche Beteiligung der im Nahverkehrsgesetz (§ 8 Abs. 3) aufgeführten Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

Zum September 2005 änderten die Stadtwerke Trier das ÖPNV-Angebot bei einigen Linien, wobei hierbei Einsparungsmaßnahmen vorgenommen wurden.

Dadurch verliert die im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erarbeitete Analyse teilweise ihre Gültigkeit. In einzelnen Teilbereichen stimmt das geänderte Angebot nicht mit dem im Nahverkehrsplan definierten Anforderungsprofil überein. Die entstandenen Mängel und entsprechende Maßnahmenvorschläge werden in Tabelle 5 dargestellt.

Die Haltestelle „Auf der Hill“ der Linie 7 wird seit September 2005 nicht mehr angefahren. Zur Erschließung des bisher über diese Haltestelle erschlossenen Gebiets wurde die Haltestelle „St.-Anna-Straße“ auf die Höhe des Friedhofs verlegt und damit der durch Aufgabe der Haltestelle entstandene Erschließungsmangel weitestgehend behoben.

Die unter Kapitel 3.1.1 erläuterte Maßnahme der Priorität 1 zur Erschließung des Neubaugebiets in Irsch wurde im Rahmen der Fahrplan- und Liniennetzänderung 2005 bereits umgesetzt.

Die ebenfalls unter Kapitel 3.1.1 erläuterte Maßnahme zur Verbesserung der Erschließung im Bereich östliches Olewig (Hunsrückstraße) wird im Rahmen einer Umorganisation des Knotenpunktbereichs Hunsrückstraße / Gustav-Heinemann-Straße noch im Jahr 2006 umgesetzt werden.

Gebiet / Relation	Mangel	Maßnahme	Priorität	Kosten
Relation Ehrang – Innenstadt	Die Linie 8 verkehrt seit September 2005 nur noch im 20-Minuten-Takt und nicht mehr wie bisher alle 15 Minuten. Die Linie 87 wird während der Geschäftszeiten werktags am Abend sowie am Samstag vom bisherigen 15-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt reduziert. Die RMV-Linie 212 (Schweich – Trier) verkehrt ab Quint ungefähr stündlich auf dem selben Linienweg wie die Linie 8 bis zur Porta Nigra / Christophstraße, die Bedienung ist jedoch nicht vertaktet.			
	Laut Anforderungsprofil geforderte Fahrtenzahl (4 Fahrten / Stunde) ist unter Berücksichtigung der Regionalbusse und der Schiene gegeben.	Prüfung, ob Verbesserung der Bedienung auf RMV-Linie 212 durch Einführung eines reinen Studenttakts möglich ist	2	Im Rahmen der Umsetzung zu ermitteln
Relation Irsch – Trier-Centrum	Die Linie 7 wird seit September 2005 ab der bisherigen Endstation Kernscheid-Kirche über den Linienweg der Linie 84 nach Irsch geführt und wird im 30-Minuten-Takt bedient. Jede zweite Fahrt wird ab Irsch weiter als Linie 4 zum Petrisberg geführt. Alle 2 Stunden wird eine Fahrt der Linie 7 bis nach Hockweiler verlängert. Die bisher den Stadtteil Irsch bedienende Linie 26 wird mit Ausnahme einiger scholorientierter Fahrten eingestellt. Nach der geplanten Fahrplanänderung zum 1.01.2007 wird die Linie 26 ganz aufgegeben und in die Linie 33 Trier – Hockweiler – Hermeskeil integriert. Diese wird zukünftig mit 7 bzw. 9 Fahrten je Tag und Richtung über Irsch geführt.			
	Im Anforderungsprofil gefordertes Reisezeitverhältnis ÖV/IV von 1,5 ist nicht mehr gegeben. Durch Fahrplanänderung 2007 wieder häufigere umwegfreie Verbindungen (Linie 33), diese jedoch nicht durchgängig vertaktet.	Im Umsetzungszeitraum des Nahverkehrsplans ist zu prüfen, ob auf der Linie 33 zwischen Trier-Centrum und Irsch das Fahrplanangebot verdichtet werden kann, um die Anforderung des NVP zu erfüllen.	1	Im Rahmen der Umsetzung zu ermitteln
Relationen Maarviertel – Innenstadt und Maarviertel - Universität	Die Linie 16 verkehrt seit der Fahrplanänderung 2005 nur noch zwischen Trimmelter Hof / Augustinusstraße und Porta Nigra im 20-Minuten-Takt. Der Linienast Porta Nigra - Castelforte wird durch eine neue Linie 5 bedient. Diese verkehrt werktags im 30-Minuten-Takt, wobei jede zweite Fahrt an der Hst. Wilhelm-Leuschner-Straße endet. In Richtung Innenstadt wird die Linie 5 ab Hst. Remigiusstr. über den Linienweg der Linie 2 zur Hst. Trevisir geführt, die offizielle Endstation ist.			
	Laut Anforderungsprofil geforderte Fahrtenzahl von 3 Fahrten je Stunde ist nicht gegeben	Der Mangel wird als nachrangig betrachtet. Bei zukünftigen Änderungen des Linienangebots im Bereich Trier-Nord sollte geprüft werden, ob eine Verdichtung des Fahrtenangebots möglich ist.	2	Im Rahmen der Umsetzung zu ermitteln
	Durch Brechung der Linie 16 an der Porta Nigra auf durchgehenden Relationen zusätzlicher Umsteigevorgang erforderlich.	Durch die zum Fahrplanwechsel 2007 vorgesehene Verlängerung der Linie 5 bis Weismark und die Verdichtung der Relation Porta – Uni durch Linien 3 und 16 auf 5-Minuten-Takt wird Mangel weitestgehend behoben.		

Tabelle 5: Auswirkungen der Fahrplanänderung 2005 und Maßnahmen zur Behebung der Mängel