

Nahverkehrsplan der Stadt Trier

Teilfortschreibung Barrierefreiheit und Fahrplanangebot



Foto: Roland Morgen

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 15.12.2021 die Teilfortschreibung Barrierefreiheit und Fahrplanangebot des Nahverkehrsplans der Stadt Trier beschlossen.

Inhalt

Einleitung.....	5
1. Barrierefreiheit.....	7
1.1 Handlungsgrundsätze und Vorgaben.....	7
1.1.1 Anforderungen – SPNV.....	8
1.1.2 Anforderungen – Bushaltestellen.....	9
1.1.3 Anforderungen – Fahrzeuge im Stadtbusverkehr.....	10
1.1.4 Anforderungen – Fahrgastinformation.....	11
1.1.5 Anforderungen – Betrieb/ Personal.....	12
1.2. Bilanz aus dem NVP 2006.....	13
1.3. Bestand.....	14
1.3.1 Stand der Barrierefreiheit – SPNV.....	14
1.3.2 Stand der Barrierefreiheit – Bushaltestellen.....	17
1.3.3 Stand der Barrierefreiheit – Fahrzeuge im Stadtbusverkehr.....	23
1.3.4 Stand der Barrierefreiheit – Fahrgastinformation.....	24
1.3.5 Stand der Barrierefreiheit – Betrieb/ Personal.....	29
1.4. Weiterentwicklung.....	30
1.4.1 Barrierefreiheit – SPNV.....	30
1.4.2 Barrierefreiheit – Bushaltestellen.....	35
1.4.3 Barrierefreiheit – Fahrzeuge im Stadtbusverkehr.....	41
1.4.4 Barrierefreiheit – Fahrgastinformation.....	42
1.4.5 Barrierefreiheit – Betrieb/ Personal.....	45
1.5 Finanzierung.....	46
1.5.1 SPNV.....	46
1.5.2 Bushaltestellen und Fahrgastinformation.....	46
1.5.3 Fahrzeuge.....	47
2. Fahrplanangebot.....	48
2.1 Handlungsgrundsätze und Vorgaben.....	48
2.1.1 Anforderungen – SPNV.....	48
2.1.2 Anforderungen – Stadt-/ innerstädtischen Regionalbusverkehr.....	48
2.1.3 Anforderungen – Anschlusssicherung.....	52
2.2. Bilanz aus dem NVP 2006.....	53
2.3. Bestand.....	57

2.3.1 Stand Fahrplanangebot – SPNV.....	57
2.3.2 Stand Fahrplanangebot – Stadtbus-/ innerstädtischen Regionalbusverkehr	60
2.3.3 Stand Fahrplanangebot – Anschlusssicherung.....	67
2.4. Weiterentwicklung	68
2.4.1 Fahrplanangebot – SPNV.....	68
2.4.2 Fahrplanangebot – Stadtbus-/ innerstädtischer Regionalbusverkehr	71
2.4.3 Fahrplanangebot – Anschlusssicherung.....	75
2.5 Finanzierung.....	76
Abkürzungsverzeichnis.....	77
Abbildungsverzeichnis.....	79
Tabellenverzeichnis.....	79

Einleitung

Die Stadt Trier ist gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG; zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 G v. 20.7.2017 I 2808) i. V. m. § 5 Abs. 1 des Landesgesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr (NVG) vom 03.02.2021 der zuständige *Aufgabenträger* für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Stadtgebiet Trier. Ihr obliegt somit die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV. Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG definieren die Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem *Nahverkehrsplan*.

Jeder Aufgabenträger stellt gemäß § 12 Abs. 1 NVG für sein Gebiet einen lokalen Nahverkehrsplan (NVP) auf, der die Ziele und Rahmenvorgaben aus dem Landesnahverkehrsplan (LNVP) für sein Gebiet sowie für ein- und ausbrechende Verkehre konkretisiert. Für letztere ist der Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (ZV VRT) der zuständige Aufgabenträger, für den Schienenpersonennahverkehr sowie die Regiolinien im Busverkehr der Zweckverband SPNV-Nord. Da der ÖPNV als Gesamtsystem zu betrachten ist, enthält der städtische NVP auch Aussagen zu den Angeboten dieser Aufgabenträger im städtischen Bereich.

Gemäß der bis Februar 2021 noch gültigen Fassung des NVG war ein Nahverkehrsplan spätestens nach Ablauf von fünf Jahren fortzuschreiben. Da der aktuellste Nahverkehrsplan der Stadt Trier aus dem Jahr 2006 stammt, wäre dieser im Jahr 2011 fortzuschreiben gewesen. Damals zeichnete sich allerdings ab, dass eine komplette Neuordnung des regionalen Busangebotes erfolgen würde, sodass die diesbezüglichen Festlegungen zunächst abgewartet werden sollten. In den Jahren 2012 bis 2016 wurde dann zunächst das ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord als Gemeinschaftsprojekt des Landes Rheinland-Pfalz, des SPNV-Nord und der betroffenen Verkehrsverbände unter Einbeziehung der kommunalen Aufgabenträger erarbeitet. In den ÖPNV-Runden mit dem Landesverkehrsministerium, dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) und dem ZV VRT wurde seinerzeit kommuniziert, dass auf eine umfassende Gesamtfortschreibung des lokalen NVP der Stadt Trier (und auch des regionalen NVP des VRT) verzichtet wird. Im Jahr 2014 wurden die NVPs der Stadt und des VRT lediglich hinsichtlich des Themas Tariftreue teilfortgeschrieben.

Die inzwischen vorliegenden Ergebnisse des ÖPNV-Konzeptes RLP-Nord sollten sodann die Grundlage für die umfassende Fortschreibung der regionalen und lokalen Nahverkehrspläne bilden. Da die Umsetzung der Ergebnisse des ÖPNV-Konzeptes RLP-Nord und die entsprechenden Linienbündel-Ausschreibungen, verbunden mit den daraus resultierenden Abstimmungs- und Umorganisationsanforderungen allerdings sämtliche Kapazitäten des VRT (und der beteiligten lokalen Aufgabenträger) gebunden haben, kam die 2016 gestartete Fortschreibung des regionalen NVP der Region Trier bislang nicht über ein erstes Vorentwurfsstadium hinaus. Unter anderem auch daher, dass somit zentrale Grundlagen für die Fortschreibung des städtischen Nahverkehrsplans fehlten, verzögerte sich auch dessen Weiterbearbeitung erneut.

Inzwischen ist am 3. Februar 2021 ein neues NVG in Kraft getreten, welches neben einer kompletten Umstrukturierung der gesamten „ÖPNV-Landschaft“ in Rheinland-Pfalz auch erstmalig die Aufstellung eines Landesnahverkehrsplans vorsieht, dessen Vorgaben durch die lokalen NVP zu konkretisieren sind.

Da derzeit also weder in einem regionalen noch einem Landesnahverkehrsplan die erforderlichen Vorgaben festgeschrieben sind, die die Basis für den lokalen NVP legen sollen, ist zum jetzigen Zeitpunkt die eigentlich geplante vollständige Gesamtfortschreibung des lokalen NVP nicht sinnvoll möglich.

Allerdings besteht gemäß § 8 Abs. 3 PBefG die Verpflichtung bis zum 1. Januar 2022 die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV sicherzustellen. Da diese Frist nur dann nicht gilt, wenn im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden, dies aber im vorliegenden NVP von 2006 nicht der Fall ist, wurde eine Teilfortschreibung des NVP der Stadt Trier zum Thema Barrierefreiheit im Jahr 2021 zwingend erforderlich.

Daher werden im vorliegenden Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen (sowie Ausnahmen davon) zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV im Stadtgebiet getroffen. Hierzu wurden alle Bushaltestellen der Stadt Trier erfasst und in einem Haltestellenkataster dokumentiert. Zudem wurden entsprechende Kriterien gebildet, nach denen eine abgestufte Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Infrastruktur erfolgen soll. Zudem werden neben der eigentlichen Haltestelleninfrastruktur einschließlich deren Umfeldern auch die Themen Fahrzeugausstattung, Information und Kommunikation sowie Betrieb und Dienstleistung als wesentliche Aspekte zum Abbau von Barrieren thematisiert. Nur im Zusammenspiel dieser Aspekte kann eine möglichst umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV auf Basis der zu berücksichtigten aktuellen Standards sichergestellt werden.

Da seit dem letzten NVP der Stadt Trier nun bereits 15 Jahre vergangen sind und sich seitdem sowohl das ÖPNV-Angebot als auch die politischen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen erheblich verändert haben, wird in dieser Teilfortschreibung des lokalen NVP auch der aktuelle Stand des ÖPNV-Angebotes in Trier, inkl. der wesentlichen Angebotsveränderungen seit 2006 zusammenfassend dargestellt. Ein besonderer Fokus wird dabei auf die aktuellen Ergänzungen und Änderungen im Stadtbusverkehr gelegt, die im Jahr 2021 umgesetzt wurden bzw. werden. Ziel ist es hierbei, bereits im Vorfeld der Neuaufstellung des Landesnahverkehrsplanes und ggf. eines regionalen NVP die für die entsprechende Bearbeitung erforderlichen Grundlagen im Sinne des Gegenstromprinzips aufzuarbeiten und bereit zu stellen. Hierbei geht es neben der für die Bestandserfassung und -bewertung notwendigen Darstellung des Status quo auch um eine aktuelle und nachvollziehbare Zusammenstellung der daraus aus Sicht der Stadt Trier vor dem Hintergrund der Megathemen Klimaschutz und Mobilitätswende für die künftige Entwicklung abzuleitenden Handlungserfordernisse insbesondere im Bereich des Fahrplanangebotes.

Für den städtischen Nahverkehrsplan wurde in den vergangenen Jahren durch die IG Dreieich Bahn GmbH (IGDB) eine Entwurfsfassung erarbeitet, die von Seiten der Stadt Trier als Grundlage für die weitere Bearbeitung der hier vorliegenden Entwurfsfassung der Teilfortschreibung „Barrierefreiheit“ und „Fahrplanangebot“ genutzt wurde.

1. Barrierefreiheit

1.1 Handlungsgrundsätze und Vorgaben

Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) definiert in § 4 die Barrierefreiheit wie folgt:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Zur Herstellung der Barrierefreiheit für „bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr“ verpflichtet § 8 Abs. 5 BGG zur Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes und regelt, dass weitergehende landesrechtliche Vorschriften unberührt bleiben.

Beim Landesinklusionsgesetz ist unter § 11 zur Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr vermerkt:

„Bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der für den jeweiligen Bereich geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten. Bereits bestehende Bauten sollen soweit wie möglich schrittweise entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei gestaltet werden. Von diesen Anforderungen kann abgewichen werden, wenn mit einer anderen Lösung die Anforderungen an die Barrierefreiheit in gleichem Maße erfüllt werden können.“

Im Zuge der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes zum Dezember 2012 sind neue Regelungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV in Kraft getreten. Der Bundesgesetzgeber hat zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV eine politische Zielbestimmung im PBefG verankert (vgl. § 8 Abs. 3 Satz 3 ff. PBefG):

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Die Betonung liegt nunmehr auf „vollständiger Barrierefreiheit“, während die frühere, bis zum 31. Dezember 2012 gültige Fassung des PBefG lediglich von einer „möglichst weitreichenden Barrierefreiheit“ sprach.

Grundlegendes Ziel der vollständigen Barrierefreiheit ist es, Menschen mit Behinderungen eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige und sichere Nutzung des straßengebundenen ÖPNV zu

gewährleisten, ohne dabei auf die Hilfe Dritter angewiesen zu sein. Diese Vorgabe dient zugleich als Umsetzung der Forderungen aus § 4 BGG und § 11 Landesinklusionsgesetz.

Das Augenmerk richtet sich somit auf Menschen, die

- in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sind (Gehbehinderungen),
- eine eingeschränkte Sinneswahrnehmung haben (Hör-, Sehbehinderungen) oder
- kognitive Behinderungen aufweisen (Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen).

Voraussetzung für einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV sind Haltestellen und Fahrzeuge, die für alle Personengruppen zugänglich sind. Dabei ist besonders der Spalt zwischen Haltestelle (Bordstein) und Fahrzeug möglichst gering zu halten, um einen vollständig barrierefreien Übergang zu schaffen. Der Grenzwert der Spaltbreite soll 5 cm nicht überschreiten (vgl. DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum).

Weiterhin sind Haltestellen und Fahrzeuge so auszustatten, dass eine Orientierung bei eingeschränkter Sinneswahrnehmung gegeben ist. Informationen müssen über mindestens zwei von drei Sinnen (visuell, akustisch, taktil) erfassbar sein („Zwei-Sinne-Prinzip“).

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft und der damit einhergehenden steigenden Anzahl älterer Menschen mit funktionalen Einschränkungen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzung des ÖPNV-Systems von zunehmender Bedeutung. Hinzu kommt, dass auch Menschen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck von Barrieren im Verkehrssystem betroffen sind. Auch für diese Nutzergruppen soll der Zugang zum ÖPNV durch einen Abbau der vorhandenen Barrieren erleichtert werden.

Hierbei darf das ÖPNV-System nicht isoliert betrachtet werden. Nur wenn die Wegekettens durchgängig und ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkungen sind, kann eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV-System sichergestellt werden. Um Wegekettens barrierefrei zurücklegen zu können, ist auch der öffentliche Stadtraum (Straßen, Plätze und öffentliche Gebäude) barrierefrei zu gestalten.

1.1.1 Anforderungen – SPNV

In Rheinland-Pfalz legt das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) gemeinsam mit den Zweckverbänden SPNV Nord und Süd die Bedingungen für den SPNV fest und koordiniert u. a. den Ausbau der Infrastrukturen. Hierzu gehört der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe bzw. Bahnhaltepunkte. Der SPNV unterliegt u. a. dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), dem Regionalisierungsgesetz (RegG) und den ÖPNV-Gesetzen der Länder (hier: Nahverkehrsgesetz - NVG Rheinland-Pfalz).

Zur Gewährleistung der Barrierefreiheit für die Schienenfahrzeuge werden im Zuge der Ausschreibung von Leistungen im SPNV entsprechende Anforderungen vorgegeben (Mehrzweckflächen, behindertengerechtes WC, visuelle und akustische Fahrgastinformation etc.). Der barrierefreie Ausbau von Bahnhaltepunkten erfolgt im Rahmen entsprechender Ausbau- und Förderprogramme in Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Stellen (MWVLW, SPNV Nord, DB Netz AG) und in Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften (hier: Stadt Trier).

1.1.2 Anforderungen – Bushaltestellen

Mit dem Mobilitätskonzept Trier 2025 hat der Trierer Stadtrat im Jahr 2013 die grundsätzliche Vorgehensweise für die Umsetzung einer hochwertigen und barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur beschlossen. So formuliert das Mobilitätskonzept Trier 2025:

„Der Ausbau der Haltestellen soll bis 2025 kontinuierlich und möglichst flächendeckend vorgenommen werden. Es wird vorgeschlagen, kurzfristig einem Ausbauplan zu erarbeiten, dessen Reihenfolge sich am Handlungsbedarf aufgrund der Fahrgastzahl der Haltestellen und ggf. auftretenden Konflikten zwischen Fahrgästen und Passanten orientiert.“¹

Die planerische Vorbereitung dieses Ausbauplans mit Prioritätenfestsetzungen erfolgte im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Das Ergebnis ist Kernbestandteil der hier vorliegenden Teilfortschreibung Barrierefreiheit des NVP der Stadt Trier (vgl. Kap. 1.4.2).

Im Mobilitätskonzept Trier 2025 wird neben dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen des SWT-Stadtbushaltestellen auch gefordert, die vorgesehene hochwertige Ausstattung modernisierter Stadtbushaltestellen auch auf Haltestellen, die ausschließlich von Regionalbussen genutzt werden, zu übertragen. Trotz unterschiedlicher Verkehrsunternehmen und der federführenden Aufgabenträgerschaft des ZV VRT für die Regionalbuslinien ist es Ziel der Stadt Trier, als der für die Haltestelleninfrastruktur zuständigen Stelle, dem Fahrgast auf dem gesamten Stadtgebiet Bushaltestellen nach einheitlichen Qualitätsstandards zu bieten. Dies betrifft insbesondere auch den Aspekt der Barrierefreiheit.

Für die barrierefreie Nutzung des straßengebundenen ÖPNV werden an die Bushaltestellen in Trier folgende Anforderungen gestellt (vgl. Moko, S. 156).

- Die Breite der Wartefläche soll aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität und des Rangierbedarfs für Rollstuhlfahrer/innen mind. 3,00 Meter betragen. Die örtlichen Gegebenheiten schränken u. U. die Randbedingungen für die tatsächliche Breite ein.
- Anhebung der Bordsteinhöhe im Haltestellenbereich auf 18 cm (wenn möglich mit Bordsteinen mit Spurführung).
- Stufenfreie Zugänglichkeit im Nahbereich der Haltestelle (mind. 50 Meter Umkreis) vom übrigen öffentlichen Straßenraum (ggf. Rampen mit max. 6 % Steigung).
- Taktile Leitlinien sollen zur Orientierung für Blinde und Sehbehinderte Standard an allen Haltestellen sein (vgl. DIN 32984 – Bodenindikatoren im öffentlichen Raum).
- Eine angemessene Beleuchtung, insbesondere auch an weniger frequentierten Haltestellen ist vorzusehen.
- Haltestellen, die in hohem Maße von Einsteigern genutzt werden sollen mit Warthallen und dynamischer Fahrgastinformation ausgestattet werden.
- An Haltestellen und in Bussen soll die Fahrgastinformation über eine Applikation für mobile Endgeräte abgerufen werden können.

¹ Die Erstellung eines Ausbauplans mit Prioritätenfestsetzungen erfolgte im Rahmen dieser Teilfortschreibung (vgl. Kap. 1.4.2)

- Bei der Gestaltung der Haltestellen haben die Bedürfnisse der Fahrgäste Priorität gegenüber anderen Interessen, z. B. der Nutzung als Werbefläche für Dritte.

1.1.3 Anforderungen – Fahrzeuge im Stadtbusverkehr

Den Belangen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ist beim Fahrzeugeinsatz besonders Rechnung zu tragen. Durch die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) und dem dortigen Verweis auf die weiterhin gültigen technischen Spezifika in der Anlage zur aufgehobenen EU-Richtlinie 2001/85/EG ist für „Stadtbusse“ bereits verpflichtend, mobilitätseingeschränkten Personen einschließlich Rollstuhlfahrern/innen eine barrierefreie Nutzung inklusive des Zugangs zum Fahrzeug zu ermöglichen.

Zur Barrierefreiheit in den Fahrzeugen im Stadtbusverkehr sind folgende Anforderungen herauszustellen, die mit jenen aus dem Aktionsplan Inklusion der Stadt Trier konform sind (vgl. Aktionsplan Inklusion 2016, S. 27 ff.):

- Der Fahrgastraum ist in Niederflur auszuführen.
- Niederflurfahrzeuge müssen an einer Bustür über eine manuelle Klapprampe verfügen, die vom Fahrpersonal betätigt wird, sobald ein/e Rollstuhlfahrer/in oder eine gehbehinderte Person die Stufe zwischen Haltestelle und Fahrzeug nicht aus eigener Kraft überwinden kann. Trotz des Einsatzes der fahrzeugseitigen Kneeling-Technik bleibt eine Höhendifferenz von über 5 cm bestehen.
- In Höhe einer Bustür ist eine Mehrzweck- bzw. Sondernutzungsfläche in einer Mindestgröße von 0,9 m x 1,3 m mit Anlehnplatte (Prallplatte) und Sicherheitsgurt für mindestens eine/n Rollstuhlfahrer/in vorzusehen.
- Bei Gelenkbussen kann eine zweite Sondernutzungsfläche vorgesehen werden, die jedoch nur bei Neufahrzeugen zwingend vorgeschrieben ist.
- Für Sehbehinderte sind die Einstiegsbereiche und die Griffstangen in optischem Kontrast zur Farbgestaltung der übrigen Inneneinrichtung auszuführen. Die Griffstangen in unmittelbarer Nähe der Türen sind durch eine spezielle Riffelung zu kennzeichnen.
- Bei Neubeschaffungen sollte auf eine Vereinheitlichung von Ausstattungselementen (Taster, Griffe, Informationseinrichtungen) geachtet werden, um Fahrgästen die Orientierung in den Fahrzeugen zu erleichtern.
- Die Sichtbarkeit der Haltestellenanzeige ist bei Neufahrzeugen auch entgegen der Fahrtrichtung herzustellen. Somit können Fahrgäste (darunter Rollstuhlfahrer/innen), die gegen Fahrtrichtung sitzen, einen Zugang zur visuellen Fahrgastinformation erhalten. Eine Nachrüstung bei Bestandsfahrzeugen ist zu prüfen.

Für die Regionalbusverkehre innerhalb des Stadtgebietes Trier werden die Anforderungen an die Busse vom zuständigen Aufgabenträger ZV VRT im Rahmen der Ausschreibungen/ Vergaben bzw. im regionalen NVP geregelt. Sie entsprechen im Wesentlichen den hier dargestellten Aspekten.

1.1.4 Anforderungen – Fahrgastinformation

Wegekettensysteme werden von „Informationsketten“ begleitet. Nutzungsrelevante Informationen müssen nach dem sog. „Zwei-Sinne-Prinzip“ sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Fahrgast dargereicht werden. Die Informationssysteme sind einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und damit eine durchgängige, lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden bzw. abzubauen sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, akustische und taktile Orientierungshilfen sind somit auf Grundlage bisher realisierter Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterzuentwickeln (Anspruch der Standardisierung).

Fahrgastinformation – Bushaltestellen

Jede Haltestelle ist neben ggf. vorhandenen/geplanten digital basierten und akustischen Fahrgastinformationsmedien mindestens mit den klassischen statischen Informationen auszustatten. Unabdingbar ist das Einhalten der durch § 32 BOKraft vorgegebenen Mindeststandards für statische Fahrgastinformation an Bushaltestellen (Liniennummern, Fahrtziele, Fahrplan). Der Aushang dieser Information erfolgt in der Regel in Vitrinen. Zusätzlich zu den genannten Mindeststandards können Aushänge von Liniennetzplänen, Umgebungsplänen, Tarifsystem und besonderen Angeboten erfolgen. Eine weitere Form der Informationsweitergabe kann durch QR-Codes an den jeweiligen Bushaltestellen erfolgen, welche für Fahrgäste mit Smartphone zusätzliche Informationen bereitstellen.

Darüber hinaus sind besonders frequentierte Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI-Anzeigen) auszustatten. Diese sollen für den Fahrgast folgende Informationen bereitstellen (vgl. VDV 2017, S. 12 f.):

- Ankunfts- und ggf. Abfahrtszeit (mit Echtzeitinformation),
- Linien- und Richtungstext,
- Halteposition des Fahrzeugs,
- Fahrtziel der Linie,
- Linienführung bzw. Zwischenfahrtziele,
- Bemerkungen, Einschränkungen oder Umleitungen,
- Spezialtexte zur Linie oder zur Fahrt.

Fahrgastinformation – Fahrzeuge

In der Leistungsbeschreibung und in den Qualitätsanforderungen zur Direktvergabe der Busverkehrsleistungen an die Stadtwerke Trier sind grundlegende Vorgaben für die Ausstattung der Fahrzeuge bezüglich der Fahrgastinformation festgeschrieben.

Für die visuelle Fahrgastinformation sind in den Fahrzeugen Monitore mit einer Bildschirmdiagonale von mindestens 19 Zoll anzubringen und müssen in Funktion sein; in Solobussen (12 m) mindestens ein Monitor, in Gelenkbussen (18 m) mindestens zwei Monitore. Neben der Liniennummer und dem

Fahrtziel sind auch die nächsten fünf Haltestellen aufzuführen². Zudem muss die nächste Haltestelle immer auch akustisch gemäß dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ zur Herstellung von Barrierefreiheit automatisch angesagt werden. Als statische Fahrgastinformation muss in allen Fahrzeugen des Stadtbusverkehrs ein Liniennetzplan (schematisiert) an einer gut sichtbaren Stelle angebracht sein.

Bei Neufahrzeugen sind außen am Fahrzeug Displays nach neuesten technischen Standards vorzusehen. Über die Anforderung der BOKraft hinaus muss auch an der linken (Türlosen) Fahrzeugseite mindestens ein Display mit Angabe der Linienummer vorhanden sein.

Die Fahrgastinformation außen am Fahrzeug wird in der Regel bislang nur visuell dargestellt. Um den Zwei-Sinne-Prinzip zu genügen sollten die Informationen grundsätzlich auch akustisch übermittelt werden. Hierzu bietet sich die Integration von fahrzeugspezifischen Informationen in eine Smartphone-Applikation an. Idealerweise würde sich die Einbindung in die Portazon-App der SWT anbieten. Dadurch kann eine nutzerspezifische Ansage erfolgen. Für Menschen ohne Smartphone können spezielle Sende-/ Empfangsgeräte eine Alternative sein.

1.1.5 Anforderungen – Betrieb/ Personal

Der Betrieb des städtischen Busverkehrs an den Haltestellen soll reibungslos sowie störungsfrei abgewickelt werden und der Zeitbedarf zur Ein- und Ausfahrt sowie zum Fahrgastwechsel unter Berücksichtigung mobilitätsbeeinträchtigter Personen soll möglichst geringgehalten werden. Dies ist Voraussetzung für einen stabilen Fahrplan und somit für einen attraktiven ÖPNV.

Das Fahrpersonal ist anzuweisen und regelmäßig zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu schulen (vgl. Barrierefreiheit in NVP des ÖPNV in RLP 2013).

² Beim Einsatz neuer Monitore werden nur noch die nächsten vier Haltestellen angezeigt, um so eine bessere Lesbarkeit durch eine größere Schriftgröße zu ermöglichen.

1.2. Bilanz aus dem NVP 2006

Der NVP Trier 2006 enthält folgende pauschale Aussage zur Barrierefreiheit (vgl. NVP Trier 2006, S. 26):

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

Konkretere Aussagen hinsichtlich der barrierefreien Haltestellenausstattung in der Stadt Trier trifft der NVP ZV VRT (vgl. NVP ZV VRT 2006, S. 45):

„Bei der Gestaltung von Haltestellen sind die Vorgaben der einschlägigen Gesetze und technischen Regelwerke bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten. Beim Neu- oder Umbau von Haltestellen sind diese grundsätzlich barrierefrei zu gestalten und für den Einsatz von Niederflurbussen auszulegen. Langfristig sollen alle Haltestellen im Stadtgebiet schrittweise barrierefrei umgestaltet werden.“

Seit Aufstellung des NVP 2006, wo nur rund 1,5 % der Haltestellenpositionen barrierefrei waren, sind seitdem im Stadtgebiet Trier bis 2021 rund 17 % der städtischen Bushaltestellen barrierefrei umgebaut oder neu errichtet worden. Unter anderem wurden die zentralen Haltestellen an der „Treviris“, dem „Nikolaus-Koch-Platz“, den „Kaiserthermen“ und in der „Metzer Allee“ barrierefrei hergerichtet. Ebenso wurden bzw. werden die Haltestellen in Neubaugebieten wie z. B. dem „Petrisberg“ oder „Castelnau“ i. d. R. entsprechend der zum jeweiligen Zeitpunkt gültigen Vorschriften barrierefrei hergestellt.

Eine weitere Aussage wurde im NVP ZV VRT 2006 dahingehend getroffen, dass die Fahrzeuge barrierefrei zu gestalten sind. Die Aussagen zur Barrierefreiheit konzentrieren sich hierbei auf Menschen mit Bewegungseinschränkungen (vgl. NVP ZV VRT 2006, S.45):

„Die Barrierefreiheit (z. B. durch den Einsatz von Niederflurbussen, wenn dies fahrwegtechnisch vertretbar ist) ist soweit wie möglich sicherzustellen, jedoch im Einzelfall unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse und dem Vorbehalt der Finanzierungsmöglichkeit.“

Grundsätzlich sind barrierefreie Informations- und Mobilitätsketten anzustreben, bezüglich:

- Informationsangebot
- Einstiegs-, Umsteige- und Zielhaltestelle
- Einstieg/ Ausstieg (Fahrzeug)
- Fahrt (Fahrzeug)“

Die Fahrzeuge für den Stadtbusverkehr erfüllen diese 2006 geforderten Anforderungen für die Fahrgäste vollumfänglich. Es kommen ausschließlich Niederflurfahrzeuge zum Einsatz, die zudem sämtlich mit einer Klapprampe ausgestattet sind. Alle Fahrzeuge besitzen für Fahrgäste mit Einschränkungen des Hör- bzw. Sehvermögens eine visuelle und akustische Fahrgastinformation im Innenraum. Bei Neufahrzeugen kommen darüber hinaus optische und taktile Einrichtungen wie geriffelte Haltegriffstangen an den Ausstiegen und farblich abgesetzte Wagenhält Taster zum Einsatz, um Menschen mit Sehbehinderungen eine taktile Orientierung zu bieten.

1.3. Bestand

1.3.1 Stand der Barrierefreiheit – SPNV

Da Bahnhaltepunkte wichtige Verknüpfungsfunktionen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln wahrnehmen, ist für die Stadt Trier die barrierefreie Zugänglichkeit zu den Bahnhaltepunkten zur Schaffung barrierefreier Wegeketten von besonderer Bedeutung. Nachfolgende Abb. 1 zeigt den Stand der barrierefreien Zugänge zu den Bahnsteigen sowie des barrierefreien Ein- und Ausstiegs an den Bahnhaltepunkten in Trier als auch an den Bahnhaltepunkten entlang der SPNV-Streckenabschnitten ausgehend von Trier.



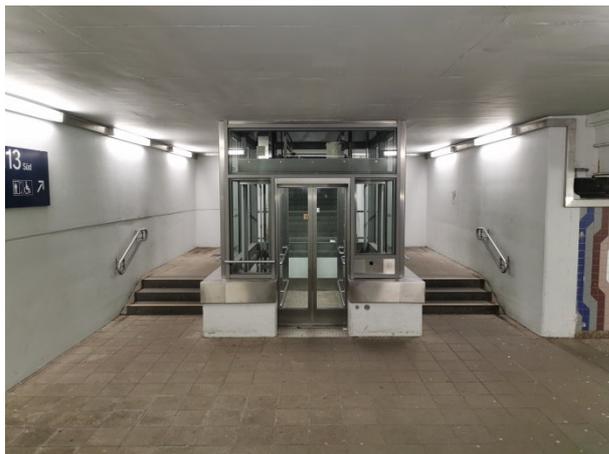
Abb. 1: Stand Barrierefreiheit an Bahnhaltepunkten in Trier und weiterer Streckenabschnitte
[Darstellung www.rolph.de; Stand: 09/2020]

In der folgenden Tab. 1 wird über den aktuellen Stand der vorhandenen barrierefreien Zugänglichkeit und deren Verknüpfung mit dem Busverkehr an allen Bahnhofsteigen in Trier informiert.

Bahnhofsteig	Zugang zu den Bahnsteigen	Bushaltestelle am Bahnhofsteig vorhanden (Entfernung)	Barrierefreiheit der Bushaltestellen
Trier Hbf	barrierefreier Zugang zu allen Bahnsteigen (Aufzüge)	Stadtbushaltestelle ZOB Hbf Regionalbushaltestelle ZOB Hbf Fernbushaltestelle SEV Haltestelle ZOB Hbf (alle unmittelbar vor dem Bahnhof)	barrierefrei nicht barrierefrei nicht barrierefrei nicht barrierefrei
Trier Süd („Südbahnhof“)	nicht barrierefrei*	Stadt- und Regionalbushaltestelle Südbahnhof (80 m/ 200 m) Stadtbushaltestelle Gambrinusstr. (150/ 200 m)	nicht barrierefrei nicht barrierefrei
Trier Ehrang Bahnhof **	nicht barrierefrei	Stadtbushaltestelle Ehrang-Bahnhof (80/ 180 m)	nicht barrierefrei
Trier Ehrang Ort	barrierefreier Zugang zu allen Bahnsteigen (Rampen)	Stadtbushaltestelle Mutterhaus Ehrang Regionalbushaltestelle Mutterhaus Ehrang (unmittelbar vor dem Bahnhof)	barrierefrei nicht barrierefrei
Trier Pfalz	nicht barrierefrei*	Stadtbushaltestelle Pfalz Bahnhof (unmittelbar vor dem Bahnhof)	barrierefrei
Trier Quint	nicht barrierefrei	keine vorhanden (Haltestelle Meilenstr. in 200 m Entfernung wegen einseitig fehlendem Gehweg/ fehlender Querungshilfe nicht geeignet)	(nicht barrierefrei)
* Barrierefreier Ausbau (Aufzug) konkret geplant ** wird 2024 aufgegeben und zurückgebaut			
Ein- und Ausstieg Bahnsteig <> SPNV-Fahrzeug			
In Abhängigkeit der Baureihe sind fahrzeugseitige Einstiegshilfen erforderlich:			
<ul style="list-style-type: none"> • ausfahrbare Trittstufen bzw. Schiebetritte • mobile Rampen • Hublifte oder Bahnpersonal 			

Tab. 1: Barrierefreiheit an den Bahnhofsteigen in Trier
[Darstellung IGDB, angepasst durch Stadt Trier; Stand 03/2021]

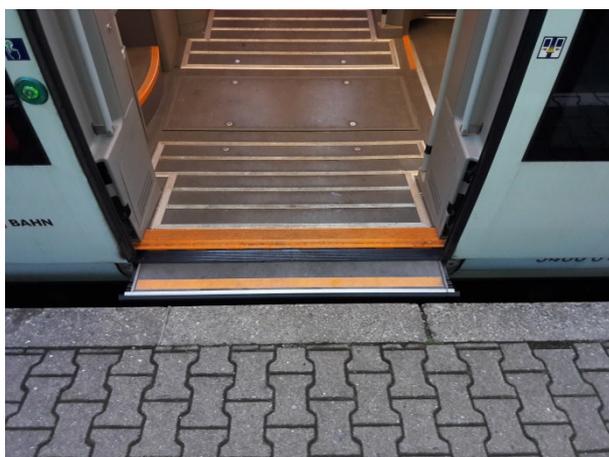
Ebenso werden in den Abb. 2-1 bis 2-5 Beispiele für vorhandene, eingeschränkte und fehlende Barrierefreiheit im SPNV in Trier dargestellt.



2-1: Vorhandene Barrierefreiheit

Hauptbahnhof Trier

Zugang zu den Bahnsteigen mittels Aufzügen am Hauptbahnhof Trier



2-2: Vorhandene Barrierefreiheit

Hauptbahnhof Trier

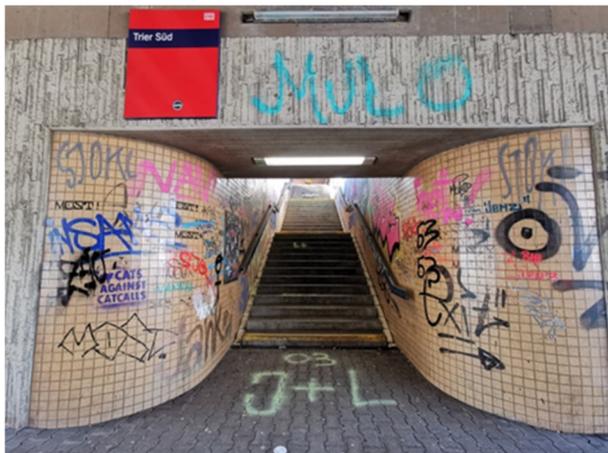
Ein spalt- und stufenfreier Übergang zwischen Schienenfahrzeug (hier: RB ET 442) und Bahnsteig ist nur bei Höhengleichheit und mit ausfahrbaren Schiebetritten bzw. Trittstufen gegeben.



2-3: Eingeschränkte Barrierefreiheit

Trier Hauptbahnhof

Aufgrund unterschiedlicher Bahnsteig- und Fahrzeugbodenhöhen ist der barrierefreie Einstieg je nach Fahrzeugtyp eingeschränkt. Ein barrierefreier Einstieg ist dann nur mit Hilfe von Hubliften, mobilen Rampen oder dem Bahnpersonal möglich (hier: RB 83 Typ KISS am Hauptbahnhof Trier).



2-4: Fehlende Barrierefreiheit

Trier Süd ("Südbahnhof")

Nicht barrierefreier Zugang. Zuwegung nur über eine Treppenanlage möglich. Ein Aufzug fehlt. Nachrüstung ist konkret geplant.



2-5: Fehlende Barrierefreiheit

Trier Pfalzel

Nicht barrierefreier Zugang in Trier Pfalzel. Zuwegung ist nur über eine Treppenanlage möglich. Links neben der Treppenanlage ist die Vorhaltefläche für den konkret geplanten Einbau eines Aufzugs zu erkennen.

Abb. 2: Beispiele für fehlende, eingeschränkte bzw. vorhandene Barrierefreiheit im SPNV in Trier
[Fotos: IGDB und Stadt Trier]

Einschränkungen bei der Barrierefreiheit gibt es am Hauptbahnhof in Bezug auf die Zuwegung zum Empfangsgebäude. Vom Bahnhofsvorplatz auskommend ist das Empfangsgebäude nur über Treppenstufen erreichbar. Der barrierefreie Zugang befindet sich auf der rückwärtigen Seite am Hausbahnsteig. Dieser ist über Rampen auf beiden Seiten neben dem Empfangsgebäude vom Bahnhofsvorplatz aus erreichbar.

Des Weiteren sind Rollstuhlfahrer/innen zur Bewältigung der Übergänge zwischen Bahnsteig und Schienenfahrzeug an nahezu allen Bahnhalt punkten in Trier zumeist auf Einstiegshilfen wie mobile Rampen oder Hublifte angewiesen, die vom Bahnpersonal zu bedienen sind. Der Anspruch einer vollständigen barrierefreien Wegeketten ist selbst bei einem stufenfreien Zugang zum Bahnsteig nur bei einer Höhengleichheit von Bahnsteig und Schienenfahrzeug sowie mittels ausfahrbarer Schiebetritte gegeben, wie dies Abb. 2-2 verdeutlicht. Da unterschiedliche Fahrzeuge im Einsatz und teilweise unterschiedliche Bahnsteighöhen vorhanden sind, ist ein höhengleicher Ein- bzw. Ausstieg aus den Fahrzeugen nicht immer gewährleistet.

1.3.2 Stand der Barrierefreiheit – Bushaltestellen

In Trier gibt es 556 Haltestellenpositionen (Stand 09/2021) die von Stadtbussen angefahren werden. Von diesen 556 Haltestellenpositionen gelten 102 als vollständig barrierefrei und 454 als nicht barrierefrei. Die 556 Haltestellenpositionen befinden sich an 280 Haltestellen der Stadt wovon 39 Haltestellen als vollständig barrierefrei einzuordnen sind. Nachfolgende Abb. 3 zeigt den aktuellen

Stand der barrierefreien Haltestellenpositionen in der Stadt Trier und Abb. 4 den Stand der barrierefreien Haltestellen.

Haltestellen Ortsbezirke Trier	Anzahl Haltestellen- positionen	Anzahl Haltestellenpositionen				Name der barrierefreien Haltestellenposition
		davon <u>nicht</u> barriere- frei	davon barrierefrei			
			barrierefrei nach altem Standard Stand NVP 2006	barrierefrei nach <u>altem</u> Standard nach NVP 2006*	barrierefrei nach <u>neuem</u> Standard nach NVP 2006**	
Biewer	8	3	0	5	0	Biewer Nord Pos 2* Biewer Süd Pos 1* Donaustr. Pos 1* u. 2* Levelingstrasse Pos 1*
Ehrang- Quint	60	54	0	2	4	Ehrang Mutterhaus Pos 1** u. 2** Ehranger Mühle Pos 1* u. 2* Friedhofstraße Pos 1 u. 2
Euren	38	33	0	4	1	Burgmühlenstrasse Pos 2** Lenus-Mars-Str. Pos 1* u. 2* Ludwig-Steinbach-Str. Pos 1* u. 2*
Feyen- Weismark	34	27	0	1	6	Clara-Viebig-Str. Pos 1** u. 2** Im Reutersfeld Pos 1** u. 2** Scheffelstr. Pos 1* Weismark/Pfahlw. Pos 1** u. 2**
Filsch	5	4	0	1	0	Ludwig-Erhard-Ring Pos 1*
Heiligkreuz	39	36	0	3	0	Am Kiewelsberg* Hans-Böckler-Allee Pos 1* u. 2*
Irsch	17	12	0	4	1	Fandelborn* Georgstraße** Irsch Abzweig Pos 1* u. 2* Propstei*
Kernscheid	12	12	0	0	0	
Kürenz	40	24	0	16	0	Am Wasserturm Pos 1* u. 2* Am Wissenschaftspark Pos 1* u. 2* Behringstr. Pos 1* u. 2* Bonifatiusstr. Pos 2* Domänenstr. Pos 1* Kohlenstr. Pos 1* Kuno-Stapel-Str. Pos 1* u. 2* Martin-Schunck-Str. Pos 1* u. 2* Petrisberg Pos 1* u. 2* Universitaets Campus 2*
Mariahof	7	6	0	1	0	Am Mariahof „Nur Ausstieg“*
Mitte Gartenfeld	60	45	3	4	8	Hauptbahnhof Pos 4 u. 5 Kaiserthermen Pos 1** Kaiserthermen Pos 2 Metzer Allee Pos 2* Nikolaus Koch Platz Pos 1** u. 2** Pferdemarkt* Stadtbibliothek 1** u. 2** SWT Stadtwerke TR Pos 1** u. 2** Treviris Pos 1* u. 2* Treviris Pos 4**
Olewig	18	12	0	5	1	Brettenbach Pos 1* Hunsrückstraße Pos 1* u. 2* Retzgrubenweg Pos 1* u. 2* Tiergarten 1**
Pfalzel	25	18	2	3	2	Am Mühlenteich Pos 1 u. 2* Pfalzel Bahnhof Pos 1* Rothildisstraße Pos 3** u. 4** Steinbrückstr. Pos 3 u. 4*
Ruwer- Eitelsbach	21	21	0	0	0	

Tarforst	35	32	2	1	0	Karl-Carstens-Strasse Pos 1* Trim.Hof-Augustinusstr. Pos 1 u. 2
Trier Nord	57	38	0	15	4	An der Feldport Pos 1* u. 2* An der Hospitalsmühle Pos 1* u 2* Arena Trier Pos 1* u. 2* Benediktinerstr. Pos 1** Handwerkskammer Pos 1* u. 2* Hauptfriedhof Pos 2* Hochwaldstrasse Pos 1* u. 2* Rudolf Diesel Str Pos 1* u. 2* Wasserweg Pos. 1* und 2* Wilhelm-Leuschner-Str.** Zurlaubener Ufer Pos. 1** Zurmaiener Strasse Nord**
Trier Süd	21	21	0	0	0	
West-Pallien	45	43	0	2	0	Hochschule Trier Pos 2* u. 3*
Zewen	14	13	1	0	0	Kantstrasse Pos 1
Summe	556	454	8	69	25	
* barrierefrei nach <u>altem</u> Standard nach NVP 2006						
** barrierefrei nach <u>neuem</u> Standard nach NVP 2006						

Abb. 3: Stand der barrierefreien Bushaltestellenpositionen in der Stadt Trier
[Darstellung Stadt Trier; Stand 09/2021]

Haltestellen Ortsbezirke Trier	Anzahl Haltestellen	Anzahl Haltestellen	
		barrierefrei (alle Haltestellen- positionen einer Haltestelle)	Name der barrierefreien Haltestelle
Biewer	4	1	Donaustr.
Ehrang-Quint	32	3	Ehrang Mutterhaus Ehranger Mühle Friedhofstraße
Euren	18	2	Lenus-Mars-Str. Ludwig-Steinbach-Str.
Feyen-Weismark	18	3	Clara-Viebig-Str. Im Reutersfeld Weismark/ Pfahlweiher
Filsch	3	0	
Heiligkreuz	19	2	Am Kiewelsberg (1Hst) Hans-Böckler-Allee
Irsch	11	4	Fandelborn (1Hst) Georgstr. (1 Hst) Irsch Abzweig Propstei (1Hst)
Kernscheid	6	0	
Kürenz	21	7	Am Wasserturm Am Wissenschaftspark Behringstrasse Kuno-Stapel-Str. Martin-Schunck-Str. Petrisberg Universitäts Campus 2 (1Hst)
Mariahof	4	0	
Mitte Gartenfeld	27	6	Hauptbahnhof Nikolaus-Koch-Platz Pferdemarkt (1 Hst) Stadtbibliothek SWT Stadtwerke Trier Treviris
Olewig	8	1	Retzgrubenweg
Pfalzel	10	1	Am Mühlenteich
Ruwer-Eitelsbach	10	0	
Tarforst	17	1	Trim.Hof-Augustinusstrasse

Trier Nord	29	8	An der Feldport An der Hospitalmühle Arena Trier Handwerkskammer Hochwaldstrasse Rudolf-Diesel-Str. Wilhelm-Leuschner-Str. (1 Hst) Zurmaiener Strasse Nord (1 Hst)
Trier Süd	10	0	
West-Pallien	23	0	
Zewen	9	0	
Summe	280	39	

Abb. 4: Stand der barrierefreien Bushaltestellen in der Stadt Trier
[Darstellung Stadt Trier; Stand 09/2021]

Neben den 280 Stadtbushaltestellen, existieren im Stadtgebiet Trier noch 25 Regionalbushaltestellen. Zu diesen 25 Regionalbushaltestellen gehören: „Abzw. Kockelsberg“, „Am Keltenweg Süd“, „Auf dem Sprung“, „Balduinsbrunnen (Pos 3)“, „Christophstraße“, „Dasbachstraße Süd“, „Eitelsbach“, „ETP/ Metternichstraße“, „Friedrich-Ebert-Allee“, „Hauptbahnhof (Pos 1, 2, 3, 6, 7)“, „Hauptzollamt“, „Hockweilerstr. (Pos 2)“, „Irminenfreihof“, „Irscher Hof“, „Kaiserthermen (Pos 3)“, „Kantstraße (Pos 3)“, „Kleeburger Weg (Pos 3 u. 4)“, „Messepark (Pos 1)“, „Mutterhaus Ehrang (Pos 3)“, „Nordallee“, „Rudolf-Diesel-Str. Süd“, „Ruwer-Friedhof“, „Schälensberg“, „Theodor-Heuss-Allee (Pos 3)“ und „Trier-Feyen Schießstand“. Diese Haltestellen sind bisher noch nicht barrierefrei ausgebaut.

Rund 82 % der Stadtbushaltestellen besitzen zu niedrige Bordsteinhöhen und/ oder keine taktilen Leitelemente. Dies betrifft u. a. auch wichtige zentrale Umsteigehaltestellen wie jene an der Porta Nigra.

Bei Haltestellen, die sich aufgrund der Fahrgeometrie nur schwierig anfahren lassen und bei denen im Ergebnis meist ein Restspalt von mehr als 5 cm zwischen Fahrzeug und Bussteig verbleibt, kann ein barrierefreier Übergang nur mit Klapprampe gewährleistet werden.

In den nachfolgenden Abb. 5-1 bis 5-9 sind Beispiele für barrierefrei (verschiedene Standards) und nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen in Trier dargestellt.



Abb. 5-1: Vorhandene und fehlende Barrierefreiheit

Trier Hauptbahnhof

Bussteige für Stadtbus (mittig) und Regionalbus (rechts und links) am Hauptbahnhof Trier:

Bussteiginsel für den Stadtbusverkehr ist barrierefrei ausgebaut (alter Standard).

Bussteiginsel für den Regionalbusverkehr ist nicht barrierefrei.



Abb. 5-2: Vorhandene Barrierefreiheit

Haltestelle Ludwig-Steinbach-Straße

Barrierefreie Bushaltestelle mit Sonderbord und taktilen Elementen (alter Standard).



Abb. 5-3: Vorhandene Barrierefreiheit

Haltestelle Nikolaus-Koch-Platz

Barrierefreie Umsteigehaltestelle mit Sonderborden und taktilen Elementen (aktueller Standard).



Abb. 5-4: vorhandene Barrierefreiheit

Haltestelle Tiergarten

Haltestelle mit neuem Wetterschutzhaus, neuer Fahne, Sonderbord und taktilen Elementen (aktueller Standard).



Abb. 5-5: Fehlende Barrierefreiheit

Haltestelle Porta Nigra

Nicht barrierefrei zentrale Umsteigehaltestelle mit neuem Haltestellenschild.



Abb. 5-6: Fehlende Barrierefreiheit

Haltestelle Konstantin-Basilika

Nicht barrierefreie Bushaltestelle mit Pollern und geringer Bordsteinhöhe.



Abb. 5-7: Fehlende Barrierefreiheit

Haltestelle Trier Süd ("Südbahnhof")

Nicht barrierefreie Haltestelle mit Minimalausstattung und Flächenkonflikten mit Fußgängern und Einzelhandelskunden. Die örtlichen Gegebenheiten bieten keine Möglichkeit zur vollständigen Herstellung eines barrierefreien Ausbaus.



Abb. 5-8: Fehlende Barrierefreiheit

Haltestelle Helenenbrunnen

Nicht barrierefreie Bushaltestelle im Kurven-/ Kreuzungsbereich. Die örtlichen Gegebenheiten bieten keine vollständige Möglichkeit zur Herstellung eines barrierefreien Ausbaus.



Abb. 5-9: Fehlende Barrierefreiheit

Haltestelle Kaiserthermen

Nicht barrierefreie regionale Bushaltestelle mit Busbucht und geringer Bordsteinhöhe

*Abb. 5: Barrierefreiheit an Bushaltestellen im Stadtgebiet Trier
[Fotos: Stadt Trier]*

1.3.3 Stand der Barrierefreiheit – Fahrzeuge im Stadtbusverkehr

Auf den Stadtbuslinien werden Fahrzeuge eingesetzt, die nach dem jeweils aktuellen Stand der Technik als barrierefrei gelten.

Die Fahrzeuge im Stadtbusverkehr erfüllen alle Anforderungen der Barrierefreiheit. Zu den barrierefreien Ausstattungsmerkmalen gehören:

- Barrierefreie Zugänglichkeit aller Fahrzeuge ist durch Niederflur mit Kneeling und Klapprampen gewährleistet.
- Visuelle und akustische Fahrgastinformation *für Fahrgäste* mit Einschränkungen des Hör- bzw. Sehvermögens Die visuelle und akustische Fahrgastinformation erfolgt über Lautsprecher in Form der Ansage der nächsten Haltestelle sowie TFT Widescreen Monitoren in den Neufahrzeugen und LED Anzeigen in den Altfahrzeugen. Mit Stand 2021 sind 86% der Fahrzeuge mit TFT-Monitoren ausgestattet.
- Kontrastreiche Gestaltung der Innenräume Neufahrzeuge besitzen geriffelte Haltegriffstangen an den Ausstiegen und farblich abgesetzte Wagenhält Taster die zusätzlich mit Blindenschrift ausgeführt sind, um Menschen mit Sehbehinderungen eine taktile Orientierung zu bieten.
- Der Eingangsbereich von Neufahrzeugen an der vorderen Tür ist nicht mehr mit einem Fahrgastteiler für Einzelfahrscheinkäufer und Dauerkarteneinhaber, der sogenannten Haarnadel, ausgestattet. Der Zustieg ist somit über die komplette Türbreite möglich.
- In den neuen Solofahrzeugen ist die Sondernutzungsfläche an der zweiten Tür, der sogenannte Stehperron, in doppelter Größe ausgeführt, um hier zwei Rollstuhlfahrern/innen, einem/r Rollstuhlfahrer/in und einem Kinderwagen bzw. zwei Kinderwägen oder Rollatoren Platz zu bieten. Zudem befinden sich im Stehperron zusätzliche Klappsitze für Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollatoren. Der Durchgang von der vorderen zur zweiten Tür ist bei Neufahrzeugen bereiter ausgeführt, da an der rechten Seite des Fahrzeuges keine zwei Sitzplätze als Reihe nebeneinander, sondern ein kleiner Mutter-Kind-Sitz verbaut ist. Somit passen auch Rollatoren durch den Gang.
- Im neuen Gelenkbus sind neben der gleichen Ausführung des Stehperron wie im Solo Fahrzeug zusätzlich auf der gegenüberliegenden Seite ein weiterer Rollstuhlfahrer Platz angeordnet. Auch dort befinden sich zusätzliche Klappsitze für Fahrgäste mit Rollatoren. Im Vorderwagen sind statt der Mutter-Kind Sitze an der rechten Seite die Sitze 90 Grad an der Seitenwand montiert. Hierdurch wird der Mittelgang noch breiter und ein Durchgang noch weiter erleichtert.

Mit Stand 05/2021 besteht die Fahrzeugflotte der SWT aus 90 Niederflurfahrzeugen. Von den 90 Fahrzeugen sind 50 % Solobusse und 50 % Gelenkbusse. Alle Busse besitzen an der zweiten Tür eine Klapprampe. Neben dem eigenen Fuhrpark gibt es noch 20 Busse die von Subunternehmer für die SWT fahren. Dort werden 15 Solo-Niederflurbusse und fünf Gelenk-Niederflurbusse eingesetzt, die ebenfalls an der zweiten Tür eine Klapprampe besitzen.

Die Abb. 6 zeigt Fotos vom Stand der Barrierefreiheit bei städtischen Fahrzeugen.



Abb. 6-1: Niederflurfahrzeug

Beispiel für ein Gelenk-Niederflurfahrzeug im Stadtbusverkehr



Abb. 6-2: Klapprampe

Beispiel für die Nutzung der manuellen Klapprampe im Stadtbusverkehr



Abb. 6-3: Geriffelte Haltestange

Beispiel für eine geriffelte Haltestange im Stadtbusverkehr am Ein- und Ausstiegsbereich, um Menschen mit Sehbehinderungen eine taktile Orientierung zu geben.

*Abb. 6: Barrierefreie Fahrzeuge und Ausstattungselemente im Stadtbusverkehr
[Fotos: Stadt Trier]*

1.3.4 Stand der Barrierefreiheit – Fahrgastinformation

Fahrgastinformation zum ÖPNV in der Stadt Trier gibt es auf folgenden Kommunikationsebenen:

- an den Bushaltestellen,
- in/ an den Fahrzeugen,
- über Onlineauskünfte von SWT, VRT und Google-Maps (inkl. mobiler Applikationen),
- gedruckte Fahrplaninformationen und Sonderinformationen,
- Fahrgastinformation im Stadtbus-Center SWT, beim VRT sowie am Hauptbahnhof,
- Sonderinformationen über verschiedene Medien.

Fahrgastinformation – Bushaltestellen

Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen (DFI-Anzeigen) für den Stadtbusverkehr befinden sich an folgenden aufkommensstarken Haltestellen:

Am Hauptbahnhof auf der Bussteiginsel 4/5 und auf dem Bahnhofsvorplatz inkl. der Anzeige von Bahnabfahrten (vgl. Abb. 7-1 und 7-2), am Nikolaus-Koch-Platz (vgl. Abb. 7-3), an der Treviris (vgl. Abb. 7-4), am Karl-Marx-Haus, an den Kaiserthermen und an der Konstantin-Basilika.

Die Fahrgastinformationsanzeigen an der Treviris, am Karl-Marx-Haus, an den Kaiserthermen und an der Konstantin-Basilika sind derzeit außer Betrieb, da ein Relaunch geplant ist.



Abb. 7-1: Übersichts-DFI

Trier Hauptbahnhof

Abfahrtsmonitor (beidseitig) am Hauptbahnhof Trier für Bahn und Bus.



Abb. 7-2: Übersichts-DFI

Trier Hauptbahnhof

Abfahrtsmonitore (beidseitig) auf der Stadtbusinsel für den Stadtbusverkehr.



Abb. 7-3: Haltstellenstele

Trier Nikolaus-Koch-Platz

In den Fahrgastunterstand integrierter DFI-Abfahrtsmonitor mit Zusatzinformationen (Stadtinformationssystem).



Abb. 7: Fahrgastinformation an Bushaltestellen
[Fotos: Stadt Trier]

Abb. 7-4: Haltestellenstele

Haltestelle Trevisir

In der Haltestellenstele integrierter DFI-Abfahrtsmonitor. Starke Spiegelung bei direkter Sonneneinstrahlung.

Fahrgastinformation – Fahrzeuge

Die fahrzeugeitigen Systeme zur Datenlieferung und die Fahrgastinformationen sind in der Stadtbussflotte der Stadtwerke Trier voll umfänglich implementiert.

In den Stadtbussen werden über die TFT Widescreen Monitore die Liniennummer, die Endhaltestelle, die nächsten Haltestelle, die weiteren vier folgenden Haltestellen, die Uhrzeit und die „Wagen hält“ Anzeige (ggf. Verwendung einer ähnlichen Formulierung) dargestellt (vgl. Abb. 8-1 u. Abb. 8-2). Derzeit sind 86 % aller Fahrzeuge mit TFT-Monitoren und 14% mit LED-Anzeigen ausgestattet. Bis 2022 werden alle Fahrzeuge mit TFT-Monitoren ausgestattet sein. Im Soloniederflurbus werden die Informationen über einen 19“ TFT Monitor und im Gelenkbus auf zwei 19“ Fahrgastmonitoren angezeigt. Zusätzlich zur optischen Anzeige wird die nächste Haltestelle automatisch angesagt. Die akustische Ansage der nächsten Haltestelle wird entweder durch eine Erwachsenen- oder Kinderstimme vorgelesen³.

Alle städtischen Fahrzeuge besitzen eine Frontalanzeige (vgl. Abb. 8-3) als auch zusätzliche Anzeigen an den Fahrzeugseiten (vgl. Abb. 8-4). Die Frontalanzeige verläuft zur besseren Lesbarkeit über die gesamte Fahrzeugbreite und ist bei direkter Sonneneinstrahlung lesbar. Fahrzeuge im neuen Design besitzen weiße LED-Zieltextanzeigen. An der Vorder- und linken Seite des Busses wird der Zieltext und die Linie angezeigt. Auf der linken Seite und am Heck wird nur die Linie dargestellt. Bei allen Fahrzeugen die im Jahr 2021 beschafft wurden, wird am Heck zusätzlich zur Linie neu auch der Zieltext angegeben.

Zur barrierefreien Auskunft in den städtischen Fahrzeugen ist vorgesehen, dass die Fahrzeuge mit dem Smartphones der Fahrgäste über eine App kommunizieren. Dieser erste Schritt wurde erfolgreich getestet. Um jedoch flächendeckend in den Fahrzeugen die barrierefreie Auskunft umzusetzen, muss die gesamte Flotte mit entsprechenden Modulen ausgestattet werden, die u. a. auch geeignet sind ein Fahrgast W-LAN bereitzustellen und die Funktion besitzen, im Bereich des Ticketings Check-In/ Be-Out zu ermöglichen. Derzeit können noch nicht alle oben aufgeführten Funktionen zuverlässig durch eine abgestimmte technische Lösung abgebildet werden, so dass ein vollständiger Hardwareersatz für die komplette Fahrzeugflotte bisher nicht sinnvoll ist. Es soll weiter daran gearbeitet werden und möglichst zeitnah eine entsprechende Gesamtlösung umgesetzt werden.

³ Ab September 2021 erfolgt die akustische Ansage der nächsten Haltestelle nur noch über eine professionell eingesprochene Erwachsenenstimme.



Abb. 8-1: TFT-Monitor

TFT-Bildschirm im Innenraum mit visueller Fahrgastinformation zu den nächsten fünf Haltestellen mit ergänzender automatischer Ansage.



Abb. 8-2: LED-Anzeige „Wagen hält“

LED-Anzeige zur visuellen Anzeige der nächsten Haltestelle mit ergänzender automatischer Ansage. Diese Anzeige gibt es überwiegend nur noch in Schulbussen und soll bis 2022 ausgemustert sein.



Abb. 8-3: Stadtbus mit Frontalanzeige

Frontalanzeige an einem Stadtbus im älteren Design und gelber Zieltextanzeige.



Abb. 8-4: Stadtbus mit seitlicher Außenanzeige

Seitliche weiße LED Zieltextanzeige mit Liniennummer und Fahrtrichtung an einem Stadtbus im neuen Design.

Abb. 8: Fahrgastinformation bei den Fahrzeugen
[Fotos: Stadt Trier]

Fahrgastinformation – Onlineauskünfte

Fahrplaninformationen können in Echtzeit sowohl über die Internetseiten der Stadtwerke Trier (SWT) und des Verkehrsverbundes (VRT) als auch über die Deutsche Bahn (DB) abgerufen werden. Von allen Anbietern gibt es ferner kostenlose Applikationen für mobile Endgeräte (Smartphones), die einen ähnlichen Umfang und Funktionalitäten besitzen wie der jeweilige Internetauftritt. Zudem sind die aktuellen städtischen Fahrplandaten bei google-Maps integriert.

Weiterhin ist die mobile Applikation der Stadtwerke Trier „Portazon-App“ hervorzuheben, die neben Auskünften über den städtischen ÖPNV auch eine ganze Reihe weiterer Informationen zu Freizeit, übrigem Verkehrsgeschehen und lokalen Nachrichten bietet.

Fahrgastinformationen im Stadtbus-Center, bei der VRT sowie am Hauptbahnhof

Mit dem Stadtbus-Center (vgl. Abb. 9), welches sich im Umfeld der Haltestelle „Treviris“ befindet, besteht die Möglichkeit sich persönlich vor Ort über das ÖPNV-Angebot beraten zu lassen.



Abb. 9: Stadtbus-Center

Haltestelle Treviris

Stadtbus-Center der Stadtwerke Trier (SWT)

Abb. 9: Fahrgastinformation Stadtbus-Center
[Foto: Stadt Trier]

Weitere Möglichkeiten sich vor Ort über mögliche Fahrplanverbindungen, Beförderungsbedingungen, Tarife etc. informieren zu lassen, sind im Reisecenter der DB am Hauptbahnhof als auch in der Geschäftsstelle der VRT, welche sich ebenfalls in Nähe des Hauptbahnhofes befindet, möglich.

Gedruckte Fahrplaninformationen und Sonderinformationen

In Trier werden Fahrplaninformationen u. a. auch durch die Verteilung des Fahrplanheftes einmal jährlich als Beilage zum Trierischen Volksfreund (TV) an die Haushalte verteilt. Weiterhin erfolgen Wurfsendungen bei größeren Maßnahmen wie z. B. zu geplanten Linienanpassungen, bei den im Umfeld der Maßnahme wohnhaften Personen. Ebenso liegen gedruckte Linienfahrpläne im Stadtbus-Center, bei der VRT sowie im Reisecenter der DB aus. Die Linienfahrpläne sind auch digital über die entsprechenden Internetseiten der SWT bzw. VRT erhältlich.

Ebenso gibt es in der Region regelmäßige Informationsflyer von der VRT die z. B. über die VRT im Detail (Tarif- und Beförderungsbestimmungen), VRT-Tickets und Preise, Schülerkarten etc. informieren. Alle Informationen sind digital als auch in ausgedruckter Form erhältlich.

Sonderinformationen über verschiedene Medien

Fahrgäste werden über Baustellenmaßnahmen/ Umleitungen etc. auf den jeweils betroffenen Buslinien über Pressemitteilungen auf der SWT- und VRT-Homepage, den App-Applikationen (Äppes-App, VRT-App), Facebook, Twitter und Co sowie als Information bei den Fahrplanauskünften der VRT Fahrplanauskunft bereitgestellt.

1.3.5 Stand der Barrierefreiheit – Betrieb/ Personal

Der Betrieb des städtischen Busverkehrs an den Haltestellen erfolgt unter normalen Bedingungen reibungslos und störungsfrei. Zu Spitzenzeiten wird bei Bedarf an zentralen Haltestellen durch den Einsatz von Personal für einen reibungslosen Ablauf gesorgt.

Das Fahrpersonal sowie Mitarbeiter des Stadtbuscenters werden regelmäßig im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen geschult. Dennoch wird im Betrieb teilweise auch das nicht korrekte Anfahren von Haltepositionen sowie das Nicht-Auslösen der Kneeling-Funktion, obwohl offensichtlich hilfsbedürftige Personen betroffen sind, beobachtet (z. B. wenn die entsprechenden Taster mit dem Rollstuhl-Symbol von den betroffenen Fahrgästen nicht gedrückt wurden).

1.4. Weiterentwicklung

1.4.1 Barrierefreiheit – SPNV

Für den Bau und barrierefreien Ausbau der Bahnhaltunkte ist die Deutsche Bahn AG zuständig. Um den ÖPNV als Gesamtmobilitätsangebot in zusammenhängenden Wegekettten barrierefrei nutzen zu können, ist es erforderlich, den Übergang vom/ zum Schienenverkehr so einfach wie möglich zu gestalten. Daher ist es ein Anliegen der Stadt Trier, dass die neuen Bahnhaltunkte barrierefrei errichtet werden und vorhandene Bahnhaltunkte, soweit diese noch Defizite aufweisen, entsprechend nachgerüstet werden.

Von den bisher sechs existierenden Bahnhaltunkten auf dem Gebiet der Stadt Trier sind die Bahnhaltunkte Trier Hbf und Trier Ehrang Ort barrierefrei zugänglich. Für die Bahnhaltunkte Trier Süd und Trier Pfalzel sind barrierefreie Zugänge in Form von Aufzügen in Planung. Der Bahnhaltunkt Trier Ehrang wird im Rahmen der Reaktivierung der Weststrecke Trier aufgelassen und durch einen neuen barrierefreien Bahnhaltunkt im Bereich der Hafenstrasse ersetzt. In Trier Quint sind keine zeitnahen Umbaumaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit bekannt.

Im Kapitel 1.3.1 sind in Tab. 1 alle bestehenden Trierer Bahnhaltunkte hinsichtlich ihrer barrierefreien Zugänglichkeit und barrierefreien Verknüpfungen zu bestehenden Bushaltstellen dargestellt. Dabei ist festzustellen, dass nicht überall eine allumfängliche Barrierefreiheit gegeben ist. Somit ist es Ziel der Stadt Trier, einerseits die Bahnhaltunkte in Kooperation mit der DB AG und andererseits die städtischen Bushaltstellen barrierefrei zugänglich auszubauen.

Folgende Maßnahmen sind an den bestehenden Bahnhaltunkten zu verfolgen:

Trier Hauptbahnhof	Barrierefreier Ausbau der Regionalbushaltstellen (inkl. SEV Haltstelle)
Trier Süd	In Planung ist die Herstellung eines barrierefreien Bahnsteigzugangs durch die DB AG Barrierefreier Ausbau bzw. Verlegung der Bushaltstellen näher an den Bahnsteigzugang
Trier Ehrang Ort	Barrierefreier Ausbau der Regionalbushaltstelle
Trier Pfalzel	In Planung ist die Umsetzung eines barrierefreien Zugangs mittels Aufzug durch die DB AG
Trier Quint	Prüfung der Machbarkeit der Herstellung von barrierefreien Zugängen sowohl zum Bahnsteig als auch zu den Bushaltstellen.

Im Rahmen der Reaktivierung der Weststrecke Trier werden bis zum Jahr 2024 fünf neue barrierefreie Bahnhaltunkte entstehen. Zu diesen fünf neuen Bahnhaltunkten gehören: Trier Hafenstrasse (Stadtbezirk Ehrang), Trier Pallien (Kaiser-Wilhelm-Brücke/ Hochschule), Trier West (Römerbrücke), Trier Euren und Trier Zewen. Neben den fünf in konkreter Planung befindlichen Bahnhaltunkten erscheinen entlang der Weststrecke grundsätzlich weitere Bahnhaltunkte optional möglich. Hierzu gehören Trier Biewer, Trier Martinerfeld, Trier Messepark und Trier Langenberg. Nachfolgend wird auf die fünf geplanten neuen Bahnhaltunkte in Hinblick auf die Herstellung der Barrierefreiheit näher eingegangen.

■ Trier Hafenstraße

Der bisherige nicht barrierefreie Bahnhof Ehrang wird durch einen neuen barrierefrei zugänglichen Bahnhof Trier Hafenstraße ersetzt, der zukünftig als Verknüpfungspunkt zwischen den Regionalbahnlinien auf beiden Moselseiten fungiert. In räumlicher Nähe zum Schulzentrum Mäusheckerweg wird der neue Bahnhof entstehen, in dessen Umfeld überdachte Fahrradabstellplätze, Park+Ride-Stellplätze sowie ggf. eine neue bisher nicht vorhandene barrierefreie Bushaltestelle geplant sind. Alternativ bzw. zusätzlich soll im Zuge der städtischen Umfeldmaßnahmen auch die stärker frequentierte Haltestelle Ehranger Straße in 200 m Entfernung barrierefrei ausgebaut werden. Hinzu kommt die Optimierung der Wegebeziehung zwischen neuem Haltepunkt und Schulzentrum (Verbindungsrampe und Beleuchtung). Mit einer prognostizierten Frequentierung von ca. 2.200 Reisenden pro Werktag⁴ wird der neue Bahnhof neben dem Trierer Hauptbahnhof und Trier Süd auf der Oststrecke sowie Trier West und Trier Pallien an der Weststrecke wohl einer der nachfragestärksten im Stadtgebiet werden.

■ Trier Pallien (Kaiser-Wilhelm-Brücke/ Hochschule)

Der neue durch Aufzüge von der Brücke sowie Rampen von der Bonner Straße aus erreichbare barrierefreie Bahnhof Trier Pallien wird verschiedene publikumswirksame Einrichtungen mit hohem Zielverkehrspotenzial an die Region anbinden, darunter die Hochschule Trier (Campus Schneidershof) oberhalb des linken Moselufers. Über die Kaiser-Wilhelm-Brücke sind der nordwestliche Teil der Alt- bzw. Innenstadt mit weiteren Standorten der Hochschule Trier, das Berufsschulzentrum und das Krankenhaus der Barmherzigen Brüder in ca. 10 min. fußläufig oder innerhalb von 5 min mit dem Bus erreichbar. Es wird ein ähnlich hohes Fahrgastaufkommen von ca. 2.400 Reisenden pro Werktag⁴, wie am neuen Bahnhof Trier Hafenstraße, erwartet. Im Zuge der Errichtung des Bahnhofes Trier Pallien wird vor allem die barrierefreie Anbindung an die Kaiser-Wilhelm-Brücke mit ihren Fuß- und Radwegen optimiert sowie als Umfeldmaßnahmen durch die Stadt Trier die vorhandenen Bushaltestellen (Bitburger Str. und Bonner Str.) barrierefrei ausgebaut. Zusätzlich soll eine neue barrierefreie Haltestelle für die Busse aus der Kölner Straße geschaffen werden. Zudem werden im Umfeld hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten und ggf. Serviceeinrichtungen geschaffen (Radservicepunkt).

■ Trier West (Römerbrücke)

Mit dem neuen barrierefreien Bahnhof Trier West an der Römerbrücke entsteht (neben der Erschließung des Stadtteils Trier West) auch eine weitere SPNV-Anbindung zur Erschließung der Alt- bzw. Innenstadt. Die Barrierefreiheit wird durch die Errichtung von Aufzügen als auch den Neubau von barrierefreien Bushaltestellen (Westbahnhof) im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofes gewährleistet. Die Bauarbeiten hierzu laufen bereits. Rund 1.800 Reisende pro Werktag⁴ wurden im Rahmen der NKU 2017 ermittelt. Hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradservicepoint) ergänzen das Angebot.

■ Trier Euren

An der Kreuzung der Eisenbahnstraße mit der Weststrecke entsteht der neue barrierefreie Bahnhof Trier Euren, welcher über Rampen vom bestehenden Bahnübergang aus erreichbar

⁴ IVV 2017: Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die Reaktivierung der Weststrecke in Trier im Auftrag des Landes RLP

sein wird. Die Bahnsteige werden versetzt zueinander angeordnet, so dass die Personenzüge hinter dem Bahnübergang zum Halten kommen und die Schließzeiten somit kürzer ausfallen. Das daran anschließende Wohngebiet „In den Särken“ erhält einen neuen und beleuchteten Fußweg direkt zum Bahnsteig in Fahrtrichtung Luxemburg. Neben dem Quellverkehrsaufkommen aus dem Stadtbezirk dient dieser Bahnhofspunkt auch Luxemburg-Pendlern zum Umsteigen in die Bahn, weshalb ein Park+Ride-Platz für 60 Pkw und eine überdachte Bike+Ride-Anlage (Radservicepoint) angelegt werden. Die Verknüpfung zum städtischen Busverkehr erfolgt über bestehende Haltestellen im näheren Umfeld (Haltestellen Eisenbahnstraße und Hontheimstraße), die barrierefrei ausgebaut werden und über eine neue barrierefrei herzustellende Haltestelle in der Eisenbahnstraße. Es wird mit ca. 750 Reisenden pro Tag⁵ gerechnet.

■ Trier Zewen

In Höhe der Kantstraße wird der Bahnhofspunkt Trier Zewen mit zwei zueinander versetzten barrierefreie vom Bahnübergang aus erreichbaren Bahnsteigen errichtet. Aufgrund der Innerortslage und der dichten Bebauung fehlt der Platz für eine Park+Ride-Anlage. Vorhandene öffentliche Pkw-Stellplätze in der Fröbel- und in der Kantstraße können ggf. für P+R mitgenutzt werden. Die vorhandenen Bushaltestellen (Haltestelle Kantstraße und Fröbelstraße) sollen im Zuge der Umfeldmaßnahmen, wenn die örtlichen Voraussetzungen dafür gegeben sind (Grundstückszufahrten usw.), barrierefrei ausgebaut werden. Für Radfahrer sieht das Trierer Radverkehrskonzept einen Radservicepoint vor. Laut NKU wird mit ca. 850 Nutzern pro Tag⁵ gerechnet.

Zusätzlich zur Reaktivierung der Weststrecke Trier und dem barrierefreien Ausbau der vorhandenen Bahnhofspunkte entlang der Oststrecke, sollen im Rahmen der Umsetzung des Regionalbahnkonzeptes Trier (auf der Oststrecke prioritär zwei neue barrierefreie Bahnhofspunkte entstehen. Im Zuge der Stationsoffensive der Deutschen Bahn AG und des Landes RLP soll einer der beiden neuen Bahnhofspunkte in Trier Nord (Höhe Dasbachstraße) hergestellt werden, ein weiterer soll südlich des Südbahnhofes (St. Matthias oder alternativ Schammat/ St. Medard) errichtet werden.

■ Trier St. Matthias und Trier St. Medard/ Schammat

Im Rahmen der Stationsoffensive wurde von der Stadt Trier der Bahnhofspunkt Kaiserthermen aufgrund seiner unmittelbaren Lage am Alleenring (Innenstadt/ Busverknüpfung) als Priorität 1 benannt. Da dieser Bahnhofspunkt nicht in der aktuellen Stationsoffensive der DB umsetzbar ist, wurden von der Stadt Trier als Nachrücker die Haltepunktoptionen St. Matthias (Höhe Aulstraße) oder Schammat/ St. Medard zur Umsetzung benannt. Aktuell laufen weitere Abstimmungen für den gesamten Abschnitt südlich des Hauptbahnhofes.

Beim Haltepunkt St. Matthias ist gemäß Berechnungen der Deutschen Bahn AG mit ca. 1.900 Fahrgästen pro Tag⁵ zu rechnen. Allerdings werden hiervon 1.100 Fahrgäste von bestehenden Bahnhofspunkten (insb. Trier Süd, bei dem dann nur noch 400 Fahrgäste verbleiben würden) abgezogen. Im Zuge des städtischen Straßenneubauprojektes Aulstraße ist eine neue Brücke über die Gleise geplant, von welcher aus Rampen als barrierefreie Zuwegung zum Bahnhofspunkt angelegt werden können. Aufzüge zur barrierefreien Erschließung der Bahnsteige wären mit Umsetzung des Brückenneubaus nicht notwendig. Der Bahnhofspunkt ist an dieser Stelle

⁵ IVV 2017: Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die Reaktivierung der Weststrecke in Trier im Auftrag des Landes RLP

grundsätzlich auch ohne den Brückenneubau barrierefrei erschließbar. Als Nachteil zur Herstellung barrierefreier Reiseketten ist jedoch festzustellen, dass in der Aulstraße keine Buslinie des Normalverkehrs verkehrt, so dass sich die Verknüpfung zum städtischen Busverkehr als schwierig erweist.

Die hohen Kannibalisierungseffekte gegenüber dem bestehenden Bahnhof Trier Süd, die auf die sehr kurze Entfernung zwischen den beiden Stationen zurückzuführen sind, lassen die alternative Anlage einer neuen Bahnstation weiter südlich im Bereich Schammat/ St. Medard ggf. sinnvoller erscheinen. Die Prognose der Bahn geht hier von etwa 1.000 Fahrgästen pro Tag aus, wobei die Kannibalisierungseffekte gegenüber Trier Süd mit einem Abzug von 300 Fahrgästen deutlich geringer ausfallen. Im Endeffekt ist der Neukundengewinn bei beiden Stationen ähnlich hoch einzuschätzen. Am Standort Schammat/ St. Medard ist mit dem 2020 erfolgten Neubau der Sandbachbrücke bereits die Voraussetzung für die Erschließung beider Bahnsteige geschaffen worden, so dass nur noch der barrierefreie Umbau der bestehenden Zuwegung zur Brücke von der Medardstraße bzw. der Straße Im Schammat aus erforderlich wäre, um hier einen neuen Haltepunkt barrierefrei zu erschließen. Die in unmittelbarer Nachbarschaft befindliche Bushaltestelle St. Medard der Linien 3/83 wäre dann ebenfalls mit Priorität barrierefrei auszubauen, so dass hiermit neue attraktive barrierefreie Reiseketten für den Stadtteil Feyen/ Weismark ermöglicht werden könnten.

■ Trier Nord

Im Bereich nördlich des Hauptbahnhofs liegt der Fokus eindeutig auf dem Bahnhof Trier-Nord (Höhe Dasbachstraße). Dieser Bahnhof steht seitens der Stadt Trier in ganz besonderem Fokus der Entwicklung. Die hierzu notwendige neue Straßenverbindung inkl. Brückenneubau soll im Zuge des städtischen Straßenneubauprojektes Neuanbindung Aveler Tal erfolgen, welche im 10-Jahres-Plan der Stadt Trier zur vorrangigen Umsetzung fest eingeplant ist.

Das Potenzial dieses Bahnhofes wurde bereits 2006 seitens des SPNV-Nord mit bis zu knapp 1.200 Nutzern ermittelt. Seitdem sind viele weitere nutzerintensive Einrichtungen in der Umgebung hinzugekommen. Aufgrund der Lage im Gewerbegebiet Trier Nord mit seinen zahlreichen nutzerintensiven Verwaltungseinrichtungen und dem Energie- und Technikpark (ETP) der SWT/ Stadt sowie der Nähe zu verkehrsintensiven Einrichtungen wie der ARENA Trier und zu den Wohngebieten in Altkürenz kann hier von einem noch höheren Kundenpotenzial ausgegangen werden.

Die aktuellen Vorplanungen sehen vor, dass die beiden neuen Außenbahnsteige dieses Haltepunktes von der neu zu errichtenden Straßenbrücke aus mittels Treppen und Aufzugsanlagen barrierefrei erschlossen werden. Auf jeden Fall beim westlichen Bahnsteig kommt auch noch eine zusätzliche ebenerdige Zuwegung von der Metternichstraße aus hinzu. Die in der Metternichstraße seit kurzem provisorisch angelegten Bushaltestellen sollen künftig barrierefrei ausgebaut werden (vgl. Kapitel 1.4.2), so dass barrierefreie Wegeketten ermöglicht werden. Eine Andienung des neuen Haltepunktes über weitere (Stadtbus-) Linien steht auf dem weiteren Prüfprogramm.

In nachfolgender Abb. 10 werden alle vorhandenen und neu geplanten bzw. optionalen Bahnhaltunkte der Stadt Trier sowie deren Stand der vorhandenen und geplanten Barrierefreiheit dargestellt.

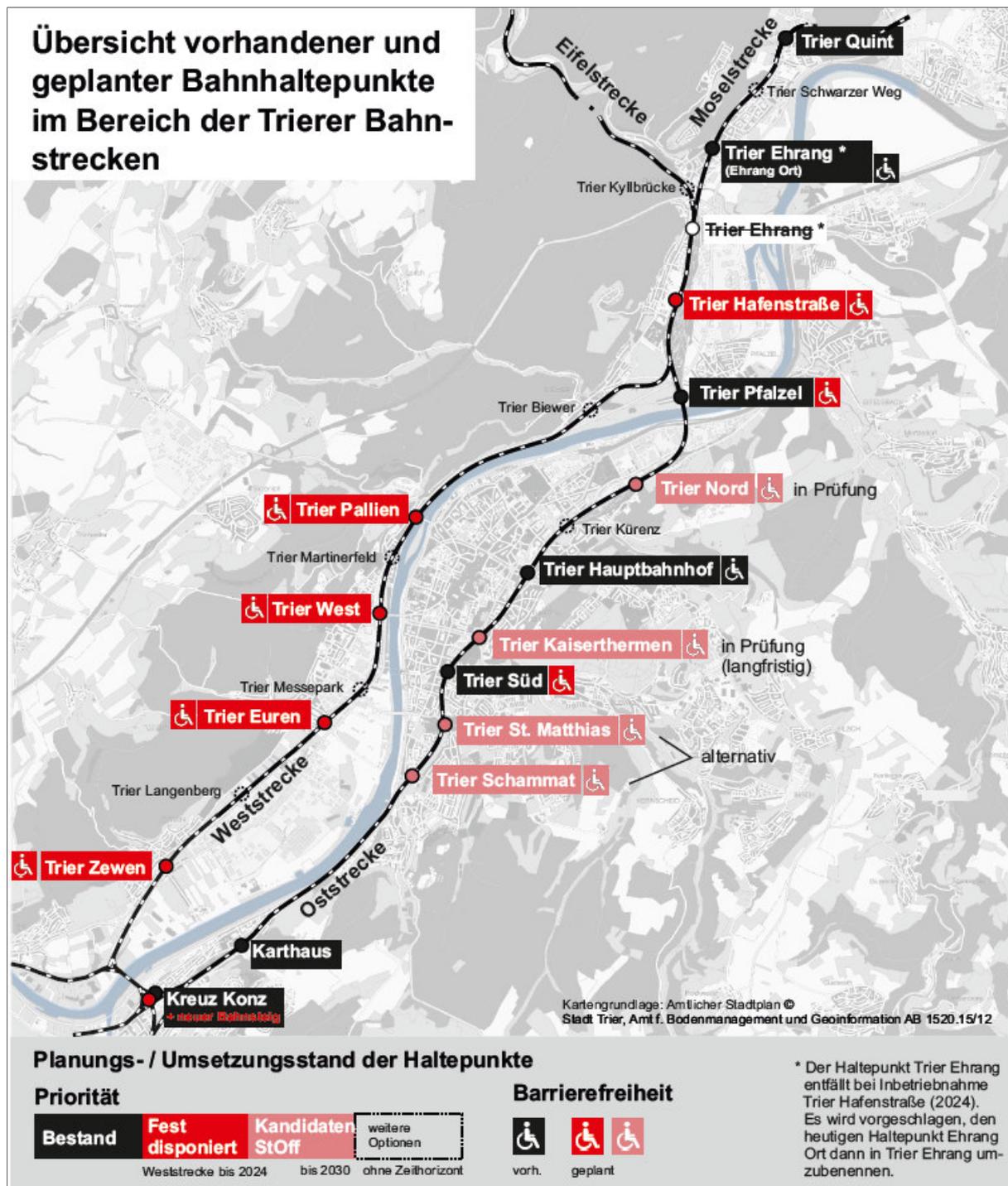


Abb. 10: Lage der bestehenden, projektierten und optionalen Bahnhaltepunkte und deren Barrierefreiheit [Darstellung: Stadt Trier]

1.4.2 Barrierefreiheit – Bushaltestellen

Für die Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit hat die Stadt Trier ein Maßnahmenprogramm für alle städtischen Haltestellen erstellt. Dabei wurden folgende Aspekte berücksichtigt, sofern keine Ausnahmen definiert wurden:

- Beim Neubau von Verkehrsanlagen und bei der Anschaffung von Neufahrzeugen ist die Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes bzw. entsprechend der einschlägigen Vorschriften zu berücksichtigen.
- Bei Umbauten an Verkehrsanlagen sind ein stufenfreier Einstieg in das Fahrzeug, ein stufenfreier Zugang zur Haltestellenkante und eine durchgängige taktile Orientierungsmöglichkeit für Sehbehinderte umzusetzen.
- Bei bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. der Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, die als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

Als Basis für das Maßnahmenprogramm erfolgte die Erfassung des gesamten städtischen Haltestellenbestandes in Form eines städtischen Haltestellenkatasters. Bei der Priorisierung bezüglich des weiteren barrierefreien Ausbaus fanden folgende Aspekte Berücksichtigung:

- Bedeutung als Umsteigehaltestelle,
- Lage im jeweiligen Ortsbezirk: mindestens eine barrierefreie Haltestelle (alle Haltestellenpositionen einer Haltestelle) je Ortsbezirk in möglichst zentraler Lage;
- Lage im Netz (z. B. Endhaltestelle, besondere Zielbedeutung),
- Fahrgastaufkommen,
- Entfernung zur nächsten barrierefreien Haltestelle,
- Nähe zu relevanten Einrichtungen (z. B. Schule, Hochschule, Stadt- oder Kreisverwaltung, Kranken- oder Ärztehaus, Seniorenwohnheim),
- Ausbauzustand der Haltestelle (taktile Elemente, Bordhöhe, Wetterschutz).

Auf dieser Basis erfolgte eine Einstufung in folgende Prioritätengruppen:

Priorisierung	Merkmale
Haltestellen in Planung	<ul style="list-style-type: none"> • aktuell laufende/ bereits konkret geplante Baumaßnahmen
Priorität I	<ul style="list-style-type: none"> • gegenüberliegende Halteposition, wenn eine schon barrierefrei ist • Verknüpfungspunkt Bus/ Schiene • zentrale Umsteigehaltestelle Bus/ Bus • hohes Fahrgastaufkommen • Nähe zu besonders relevanten Einrichtungen • noch keine (zentrale) barrierefreie Haltestelle im Ortsbezirk

Priorisierung	Merkmale
Priorität II	<ul style="list-style-type: none"> • Sonstige Umsteigehaltestelle Bus/ Bus • Ein- und Ausstiegshaltestelle • Nähe zu weiteren relevanten Einrichtungen • mittleres Fahrgastaufkommen
Ausnahmen*	<p>K.O.-Kriterium Haltepunkte, die aus bestimmten Gründen nicht barrierefrei ausgebaut werden können (z.B. Topographie, Stadtraum)</p> <p>Weitere Kriterien, die kumulativ zur Einstufung als Ausnahme führen können:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (sehr) geringes Fahrgastaufkommen • keine Umsteigebeziehungen • weniger als 300 m zur nächsten barrierefreien Haltestelle
* nicht alle Haltestellen, bei denen eines dieser Kriterien allein erfüllt ist, gelten als Ausnahmen; i.d.R. müssen mehrere Kriterien erfüllt sein oder im konkreten Fall müssen einzelne absolute K.O.-Kriterien vorliegen	

Tab. 2: Kriterien zur Prioritätenbildung beim Haltestellenausbau
[Darstellung: Stadt Trier]

Mit Hilfe der in der jeweiligen Priorisierungsstufe festgelegten Merkmale (vgl. Tab. 2), konnten die Haltestellenpositionen festgelegt werden, die prioritär ausgebaut werden sollen. Insbesondere die Haltestellen in Planung sollen in den nächsten 5 bis 10 Jahren, die in Priorität I in den nächsten 10 und folgenden Jahren barrierefrei ausgebaut werden. Für die der Prioritätengruppe II zugeordneten Haltestellenpositionen kann noch kein konkreter Zeitrahmen festgelegt werden.

Gemäß PBefG können Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit im NVP festgelegt werden, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit bedingen. Im Stadtgebiet Trier werden mit dieser Teilfortschreibung des NVP Ausnahmen definiert, die auf nachweislich vorliegenden topografischen, baulichen oder funktionalen Gründe basieren.

Topografische Gründe

- Hanglage, d. h. die max. zulässige Neigung, um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremssicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden

Bauliche Gründe

- keine ausreichende Gehwegbreite vorhanden/ herstellbar (Breite des vorhandenen öffentlichen Verkehrsraum ist zu gering)
- unbefestigter Seitenstreifen (Bankett) dessen Verbindung zum öffentlichen Wegenetz nicht barrierefrei herstellbar ist

Funktionale Gründe

- geringe Verkehrsbedeutung der Haltestelle (weniger als 25 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag)
- temporäre Haltestellen bei verkehrsbedingten Umleitungen oder Ersatzverkehren
- Haltepositionen ausschließlich des Bedarfsverkehrs (Anruf-Sammel-Taxis, Haustürservice, „Halt auf Wunsch“ auf Nachtbuslinien, On-Demand-Verkehre).

Zentrales Bestreben ist, Bushaltestellen mit hoher nachfrageseitiger und funktionaler Verkehrsbedeutung, hinsichtlich der Aufenthaltsqualität und der Barrierefreiheit richtlinienkonform auszubauen. Als bevorzugte Ausbauvariante werden dort wo es die Topographie und die baulichen Voraussetzungen erlauben Buskaps hergestellt. Nachfolgende Abb. 11 zeigt Details einer barrierefreien Musterhaltestelle für das Stadtgebiet Trier. Es ist dabei zu beachten, dass die Darstellung die aktuell gültigen Ausbaustandards zusammenfasst. Diese sind, wie die derzeit in Trier verwendeten Sonderbordsteine, nicht als starre Vorgabe zu sehen, sondern können im Laufe der Gültigkeit dieses NVPs entsprechend der Fortentwicklung der entsprechenden Rahmenbedingungen (Gesetze, Verordnungen, Normen usw.) in ihrer Ausprägung an den jeweiligen Stand angepasst werden.

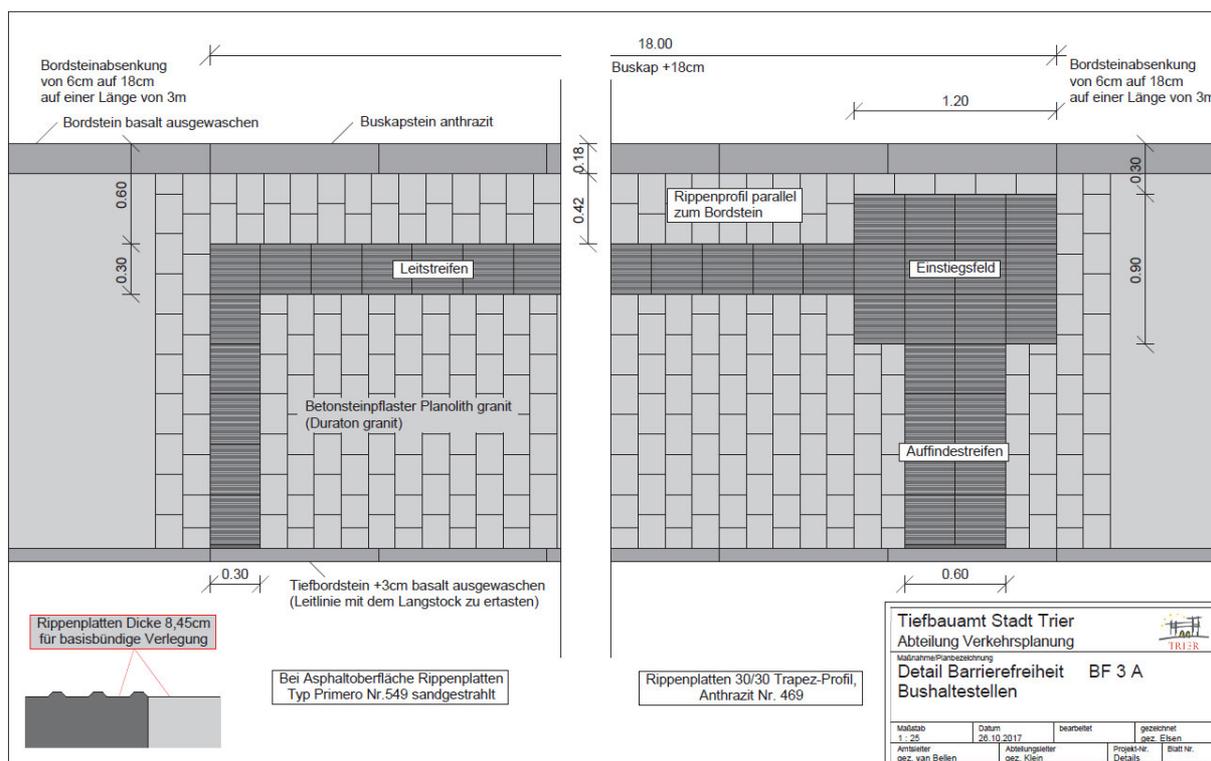


Abb. 11: Detail Barrierefreiheit an Haltestellen in der Stadt Trier
[Darstellung: Stadt Trier]

Eine Aufstellung der Anzahl der Haltestellenpositionen im Stadtgebiet entsprechend Ihrer Priorisierung ist in Tab. 3 zusammengefasst dargestellt.

Priorisierung	Summe Haltestellenpositionen	Umsetzungshorizont
bereits barrierefrei	102	
Neubau Haltestellen	27	nächste 5 bis 10 Jahre
In Planung/ Umbau	98*	
Priorität I	78	nächste 10 Jahre ff.
Priorität II	192	kein konkreter Zeithorizont
Ausnahmen	86	

* Hinzu kommen noch zwei nach alten Standard bereits als barrierefrei geltende Haltestellenpositionen des Wasserweg

Tab. 3: Anzahl der Haltestellenpositionen für die geplanten Umbauten und Ausnahmen
[Darstellung: Stadt Trier; Stand 07/2021]

Von den 556 städtischen Haltestellenpositionen gelten 102 Positionen als barrierefrei. Von diesen 102 barrierefreien Haltestellenpositionen wurden 77 entsprechend alter Ausbaustandards und 25 nach neuen Ausbaustandards hergestellt (vgl. Kap. 1.1.2, Kap. 1.3.2 sowie Abb. 3 und Abb. 11). 127 Haltestellenpositionen sind für die nächsten 5 bis 10 Jahre zum Ausbau vorgesehen. Der konkrete Planungsstand zu den einzelnen Haltestellen ist dabei unterschiedlich (vgl. Tab. 4). Von den 127 Haltestellenpositionen sollen 27 neu gebaut und 98 bisher nicht barrierefreie sowie 2 nach altem Standard bestehende barrierefreie Haltestellenpositionen nach neuen Standards barrierefrei umgebaut werden. Weiterhin wurden 78 Haltestellenpositionen in die Priorisierungsstufe I aufgenommen, mit dem Ziel, diese in den nächsten 10 bis 15 Jahren ff. auszubauen. Die Umsetzung sowohl der Neu- und Umbauten für die nächsten 5 bis 10 Jahre als auch der Prioritätengruppe I sind stark abhängig von den zur Verfügung stehenden Ressourcen (Finanzen und Personal). Natürlich gilt dies auch für die weiteren 192 Haltestellenpositionen, die der Priorisierungsstufe II zugeordnet sind, für die noch kein konkretes Ziel bezüglich des Ausbauezeitraumes genannt werden kann. Insgesamt 86 Haltestellenpositionen werden als Ausnahmen klassifiziert, da diese u. a. aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keinen vollständigen barrierefreien Ausbau zulassen oder ein Ausbau im Verhältnis zum Nutzen zum jetzigen Zeitpunkt als sehr unwirtschaftlich eingestuft werden muss.

Die Zuordnung der Haltestellenpositionen zu den einzelnen Priorisierungsstufen ist nicht als starre Vorgabe zu verstehen, sondern kann aufgrund sich ändernder Rahmenbedingungen im Lauf der Geltungsdauer dieses NVPs angepasst werden. Die folgende Tab. 4 zeigt den aktuellen Stand der Planungen für die nächsten 5 – 10 Jahre (die weiteren Prioritätengruppen sind dem Anhang 1 bis 3 zu entnehmen):

lfd. Nr.	Ortsbezirk	SWT Haltestellen -bezeichnung	Straße	Bemerkung	Zeithorizont
1	Ehrang-Quint	Bettemburgstr.	Quinter Straße	10-Jahres-Programm	
2	Ehrang-Quint	Bettemburgstr.	Quinter Straße	10-Jahres-Programm	
3	Ehrang-Quint	Ehranger Str.	Ehranger Straße	Weststrecke	2024
4	Ehrang-Quint	Ehranger Str.	Ehranger Straße	Weststrecke	2024
5	Ehrang-Quint	Haltepunkt Hafestraße *	Hafestraße	Weststrecke - Neubau	2024
6	Ehrang-Quint	Haltepunkt Hafestraße *	Hafestraße	Weststrecke - Neubau	2024
7	Ehrang-Quint	Quinter Str.	Quinter Straße	10-Jahres-Programm	
8	Ehrang-Quint	Quinter Str.	Quinter Straße	10-Jahres-Programm	
9	Ehrang-Quint	Schwarzer Weg	Quinter Straße	10-Jahres-Programm	
10	Ehrang-Quint	Schwarzer Weg	Quinter Straße	10-Jahres-Programm	
11	Ehrang-Quint	Seiferstr.	Quinter Straße	10-Jahres-Programm	
12	Ehrang-Quint	Seiferstr.	Quinter Straße	10-Jahres-Programm	
13	Ehrang-Quint	Taubenberg	Koblenzer Straße		
14	Ehrang-Quint	Taubenberg	Koblenzer Straße		
15	Euren	Eisenbahnstr.	Luxemburger Straße		
16	Euren	Eisenbahnstr.	Luxemburger Straße		
17	Euren	Eisenbahnstraße *	Eisenbahnstraße	Weststrecke - Neubau	2024
18	Euren	Euren-Friedhof	In den Särken	Weststrecke	2024
19	Euren	Euren-Friedhof	In den Särken	Weststrecke	2024
20	Euren	Hontheimstr.	Eisenbahnstraße	Ausbau Eisenbahnstraße	
21	Euren	Hontheimstr.	Eisenbahnstraße	Ausbau Eisenbahnstraße	
22	Euren	Industriegeb.Zewen	Monaiser Straße		
23	Euren	Industriegeb.Zewen	Monaiser Straße		

24	Feyen-Weismark	Am Bildstock	Auf der Weismark	Sanierung "Auf der Weismark"	
25	Feyen-Weismark	Am Bildstock	Auf der Weismark	Sanierung "Auf der Weismark"	
26	Feyen-Weismark	Am Sandbach	Pellinger Straße	Verkehrsberuhigung alte Pellinger	
27	Feyen-Weismark	Am Sandbach	Pellinger Straße	Verkehrsberuhigung alte Pellinger	
28	Feyen-Weismark	Am Sandbach	Pellinger Straße	Ausbau "Am Sandbach"	
29	Feyen-Weismark	Haltestelle Planstraße B2 *	Albert-Camus-Allee	Neubau - Castelnau II	2023
30	Feyen-Weismark	Haltestelle Planstraße B2 *	Albert-Camus-Allee	Neubau - Castelnau II	2023
31	Feyen-Weismark	Quatiersplatz A *	ggf. Hirschkäferweg	Neubau - Castelnau II	2023
32	Feyen-Weismark	Quatiersplatz A *	ggf. Hirschkäferweg	Neubau - Castelnau II	2023
33	Feyen-Weismark	Quatiersplatz B *	ggf. Langohrweg	Neubau - Castelnau II	2023
34	Feyen-Weismark	Quatiersplatz B *	ggf. Langohrweg	Neubau - Castelnau II	2023
35	Feyen-Weismark	Quatiersplatz C *	ggf. Am Matthaiser Wald	Neubau - Castelnau II	2023
36	Feyen-Weismark	Quatiersplatz C *	ggf. Am Matthaiser Wald	Neubau - Castelnau II	2023
37	Irsch	Irscher Berg	Mühlenstraße	10-Jahres-Programm	
38	Irsch	Irscher Berg	Mühlenstraße	10-Jahres-Programm	
39	Irsch	Irscher Mühle	Mühlenstraße	10-Jahres-Programm	
40	Irsch	Irscher Mühle	Mühlenstraße	10-Jahres-Programm	
41	Irsch	Mühlenstr.	Mühlenstraße	Ausbau "Mühlenstraße"	
42	Irsch	Mühlenstr.	Mühlenstraße	Ausbau "Mühlenstraße"	
43	Mariahof	Am Mariahof	Am Mariahof	Ausbau BM Mariahof	
44	Mariahof	Anheierstr.	Am Mariahof	Ausbau BM Mariahof	
45	Mariahof	Anheierstr.	Am Mariahof	Ausbau BM Mariahof	
46	Mariahof	Trebetastr.	Am Mariahof	Ausbau BM Mariahof	
47	Mariahof	Wolkerstr.	Am Mariahof	Ausbau BM Mariahof	
48	Mariahof	Wolkerstr.	Am Mariahof	Ausbau BM Mariahof	
49	Mitte-Gartenfeld	Charlottenstraße	Olewiger Straße		
50	Mitte-Gartenfeld	Charlottenstraße	Olewiger Straße		
51	Mitte-Gartenfeld	Konstantin Basilika	Konstantinstraße	Ausbau Konstantinplatz	2022
52	Mitte-Gartenfeld	Konstantin Basilika	Konstantinstraße	Ausbau Konstantinplatz	2022
53	Mitte-Gartenfeld	Mustorstr.	Mustorstraße		
54	Mitte-Gartenfeld	Mustorstr.	Mustorstraße		
55	Pfalzel	Freiherr-von-Stein-Straße	Rothildisstraße		
56	Pfalzel	Freiherr-von-Stein-Straße	Rothildisstraße		
57	Pfalzel	Rothildisstr.	Rothildisstraße		
58	Pfalzel	Rothildisstr.	Rothildisstraße		
59	Ruwer-Eitelsbach	Ruwer Bahnhof	Ruwerer Straße	10-Jahres-Programm	
60	Ruwer-Eitelsbach	Ruwer Bahnhof	Ruwerer Straße	10-Jahres-Programm	
61	Tarforst	Universität	Universitätsring		
62	Tarforst	Universität	Universitätsring		
63	Tarforst	Universität Süd	Heinrich-Lübke-Straße		
64	T-Nord	An der Jugendherberge **	Zurmaiener Straße		
65	T-Nord	An der Jugendherberge **	Zurmaiener Straße		
66	T-Nord	Dasbachstraße ***	Metternichstraße		
67	T-Nord	Dasbachstraße ***	Metternichstraße		
68	T-Nord	ETP/ Metternichstraße ***	Metternichstraße		
69	T-Nord	ETP/ Metternichstraße ***	Metternichstraße		
70	T-Nord	Maarstr.	Paulinstraße	10-Jahres-Programm	
71	T-Nord	Maarstr.	Paulinstraße	10-Jahres-Programm	
72	T-Nord	Nells Park	Verteilerring	eventuell 10-Jahres-Programm	
73	T-Nord	Nordbad	Zurmainerstraße		
74	T-Nord	Nordbad/ Moselstadion **	Zurmaienerstraße		
75	T-Nord	P+R Trier Nord	Loebstraße	10-Jahres-Programm	
76	T-Nord	P+R Trier Nord	Loebstraße	10-Jahres-Programm	

77	T-Nord	P+R-Nord *	Zurmaiener Straße	Neubau	
78	T-Nord	Rudolf-Diesel-Str. ***	Metternichstraße		
79	T-Nord	Rudolf-Diesel-Str. ***	Metternichstraße		
80	T-Nord	St. Paulin	Paulinstraße	10-Jahres-Programm	
81	T-Nord	St. Paulin	Paulinstraße	10-Jahres-Programm	
82	T-Nord	Zurlaubener Ufer **	Zurmaienerstraße	Neubau	
83	T-Nord	Zurlaubener Ufer **	Zurmaienerstraße	Neubau	
84	T-Nord	Wasserweg	Paulinstraße	10-Jahres-Programm	
85	T-Nord	Wasserweg	Paulinstraße	10-Jahres-Programm	
86	T-Süd	Im Schammat	Medardstraße	10-Jahres-Programm	2023
87	T-Süd	Im Schammat	Medardstraße	10-Jahres-Programm	2023
88	T-Süd	Konzer Str.	Medardstraße	10-Jahres-Programm	2023
89	T-Süd	Konzer Str.	Medardstraße	10-Jahres-Programm	2023
90	T-Süd	St. Matthias/ Aulstraße	Aulstraße	10-Jahres-Programm	
91	West-Pallien	Bitburger Str.	Kölner Straße		
92	West-Pallien	Bitburger Str.	Kölner Straße		
93	West-Pallien	Bitburger Str.	Kölner Straße		
94	West-Pallien	Bobinethöfe *	Verbindungsstr. West	Neubau	
95	West-Pallien	Bobinethöfe *	Verbindungsstr. West	Neubau	
96	West-Pallien	Bonnerstraße	Bonner Straße	Weststrecke	2024
97	West-Pallien	Bonnerstraße *	Bonner Straße	Weststrecke - Neubau	2024
98	West-Pallien	Hohensteinstraße	Hornstraße	Ausbau Hornstraße	
99	West-Pallien	Im Speyer	Im Speyer	Stadtumbau Trier-West	
100	West-Pallien	Im Speyer	Im Speyer	Stadtumbau Trier-West	
101	West-Pallien	Kölner Str. *	Kölner Straße	Neubau	
102	West-Pallien	Kölner Str. *	Kölner Straße	Neubau	
103	West-Pallien	Markusstr.	Hornstraße	Ausbau Hornstraße	2024
104	West-Pallien	Markusstr.	Hornstraße	Ausbau Hornstraße	2024
105	West-Pallien	Palliener Str.	Bonner Str.	10-Jahres-Programm	
106	West-Pallien	Palliener Str.	Bonner Str.	10-Jahres-Programm	
107	West-Pallien	Römerstr.	Hornstraße	Ausbau Hornstraße	2024
108	West-Pallien	Römerstr.	Hornstraße	Ausbau Hornstraße	2024
109	West-Pallien	Römerstr.	Römerstraße		2024
110	West-Pallien	St. Urban	Bonner Str.	10-Jahres-Programm	
111	West-Pallien	St. Urban	Bonner Str.	10-Jahres-Programm	
112	West-Pallien	Steinsweg	Hornstraße	Ausbau Hornstraße	2024
113	West-Pallien	Steinsweg	Hornstraße	Ausbau Hornstraße	2024
114	West-Pallien	Westbahnhof	Römerbrücke		2022
115	West-Pallien	Westbahnhof	Römerbrücke		2022
116	West-Pallien	Westbahnhof *	Verbindungsstr. West	Neubau	
117	West-Pallien	Westbahnhof *	Verbindungsstr. West	Neubau	
118	Zewen	Fröbelstraße	Fröbelstraße	Weststrecke	2024
119	Zewen	Gutenbergstraße	Im Siebenborn	Globus - Ausbau	
120	Zewen	Gutenbergstraße *	Im Siebenborn	Globus - Neubau	
121	Zewen	Gutenbergstraße	Alte Monaiser Str.	Globus - Ausbau	
122	Zewen	Gutenbergstraße *	Alte Monaiser Str.	Globus - Neubau	
123	Zewen	Im Siebenborn	Zewener Straße	Globus - Ausbau	
124	Zewen	Im Siebenborn	Zewener Straße	Globus- Ausbau	
125	Zewen	Martinstr.	Martinstraße		
126	Zewen	Martinstr.	Martinstraße		
127	Zewen	Waldstraße	Lindscheidstraße	10-Jahres-Programm	

<ul style="list-style-type: none"> * Neubau ** temporäre Stadtbushaltestelle *** provisorische Regionalbushaltestelle
--

Tab. 4: In Planung befindliche Haltestellenpositionen zur Herstellung der Barrierefreiheit
[Darstellung: Stadt Trier; Stand 07/2021]

Sowohl zur inneren Erschließung der Neubaugebiete wie Castelnau II als auch entlang der zu reaktivierenden Weststrecke zum Jahr 2024 werden neue Stadtbushaltestellen hergestellt bzw. bestehende Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Die Haltestellenbezeichnungen müssen teilweise noch festgelegt werden.

Darüber hinaus wurden vier neue Regionalbushaltestellen provisorisch in der Metternichstraße in Trier Nord errichtet, da mit Betriebsbeginn des Linienbündels „Römische Weinstraße“ zum 1. September 2019 eine dauerhafte regionale Busbedienung durch diese Straße aufgenommen wurde. Diese Haltestellen schließen eine Bedienungslücke innerhalb des Stadtgebietes und können künftig auch zusätzlich von Stadtbussen angefahren werden.

Ebenso wurde mit Inbetriebnahme der neuen Stadtbuslinie 9 im April 2021 die Zurmaiener Straße (B 49) vorerst mit temporären Haltestellen ausgestattet, da die Linie 9 zunächst für einen Probebetrieb von drei Jahren genehmigt worden ist. Im Rahmen des Bedienkonzepts wurden je zwei Haltestellen im Bereich des Zurlaubener Ufers, in Höhe der Jugendherberge und am Nordbad/ Am Moselstadion eingerichtet. Der barrierefreie Ausbau dieser Haltestellen ist – für den Fall eines dauerhaften Betriebs der Linie 9 – in der obigen Tabelle ebenfalls enthalten.

Im Kapitel 1.3.2 wird der aktuelle Stand der barrierefreien Haltestellen in der Stadt Trier in Abb. 3 und Abb. 4 dargestellt. Dabei ist deutlich zu erkennen, dass nicht jeder Ortsbezirk eine barrierefreie Haltestelle besitzt. Daher wird als Ziel definiert, in einem ersten Schritt, jeden der 19 städtischen Ortsbezirke mit mindestens einer barrierefreien Haltestelle an zentraler Stelle auszustatten. Aktuell besitzen 13 Ortsbezirke mindestens eine und 7 Ortsbezirke noch keine barrierefreie Haltestelle. Dies sind die folgenden: Filsch, Kernscheid, Mariahof, Ruwer-Eitelsbach, Trier Süd, West-Pallien und Zewen.

Darüber hinaus gibt es weitere Ortsbezirke, die zwar in ihrem Gebiet über eine barrierefreie Haltestelle verfügen, diese aber nicht den zentralen Ortskern/ die Bevölkerungs-/ Arbeitsschwerpunkte betrifft. In diesen Fällen ist der barrierefreie Ausbau auch in der ersten Priorität vorgesehen.

In den Ortsbezirken West-Pallien und Zewen ist der Ausbau von barrierefreien Haltestellen bereits in der konkreten Planung/ Umsetzung.

Um nicht nur in der Stadt Trier einen einheitlichen Standard zu erreichen, erfolgt im Jahr 2021 unter Federführung des VRT die Erstellung eines Haltestellenkatasters aller Haltestellen des gesamten VRT-Gebiets.

1.4.3 Barrierefreiheit – Fahrzeuge im Stadtbusverkehr

Wie in Kapitel 1.3.3 bereits erwähnt, erfüllen die Fahrzeuge im Stadtbusverkehr zu 100% die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Sie sind über Niederflurtechnik, Kneeling-Funktion und Klappprampen grundsätzlich barrierefrei zugänglich und besitzen für Fahrgäste mit Einschränkungen des Hör- bzw. Sehvermögens eine visuelle und akustische Fahrgastinformation. Neufahrzeuge haben darüber hinaus geriffelte Haltegriffstangen an den Ausstiegen, um Menschen mit Sehbehinderungen

eine taktile Orientierung zu bieten. Neben einer Mehrzweck- bzw. Sondernutzungsfläche in den älteren Fahrzeugen, sind in den neuen Gelenkbussen zwei Mehrzweck- bzw. Sondernutzungsflächen vorhanden. Lediglich die Ausstattung mit Monitoren entgegen der Fahrtrichtung in den älteren und neueren Fahrzeugen ist derzeit kein Standard. Ziel ist es, dass alle Fahrgäste akustisch wie auch visuell über den nächsten Halt im Fahrzeug informiert werden können. In welcher Form die visuelle Ausgabe zusätzlich neben dem Monitor in Fahrtrichtung erfolgen kann, ist zu prüfen.

Diese Anforderungen gelten natürlich auch für die Neu-/ Ersatzbeschaffung weiterer Fahrzeuge und wurden im Zuge des langfristigen Rahmenvertrages der SWT zur stetigen Erneuerung der Fahrzeugflotte berücksichtigt.

Auch im Fall der Einrichtung von Quartiersbuslinien und bei bedarfsgesteuerten Angebotsformen (On-Demand-Verkehre), wie dem Anruf-Sammel-Taxi (AST), bei denen jeweils kleinere Fahrzeuge (Kleinbus, Großraum-Pkw) zum Einsatz gelangen, ist die Beförderung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zu gewährleisten. Dies kann u. a. durch einen gezielten Einsatz der in der Fahrzeugflotte vorhandenen barrierefreien Fahrzeuge erfolgen (z. B. über die Buchung eines barrierefreien Fahrzeuges durch eine entsprechende App).

1.4.4 Barrierefreiheit – Fahrgastinformation

Fahrgastinformation – Bushaltestellen

An den Haltestellen ist eine akustische Ausgabe der relevanten Fahrgastinformationen auf Anforderung (Knopfdruck) aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten, der aus wirtschaftlichen Gründen in absehbarer Zeit nicht erreichbaren großflächigen Abdeckung sowie der Schallbelastungen der im Umfeld ansässigen Wohnbevölkerung nicht geplant.

Für die Belange sehbehinderter und des Lesens unkundiger Fahrgäste sollten akustische Informationen zu Liniennummer, Fahrtziel und – bei erweiterten Haltestellenbereichen – auch Angaben zur Abfahrtsposition der eintreffenden Fahrzeuge übermittelt werden. In der Stadt Trier wird zusammen mit der SWT eine Variante verfolgt, bei der ein vom Fahrzeug ausgesendetes Signal von einem mobilen Endgerät empfangen und mittels einer Applikation akustisch ausgegeben wird. Vorteil dieser Lösung ist die flächendeckende Anwendbarkeit sowie die kostengünstige und flächendeckende Umsetzbarkeit im Stadtbusverkehr. Die fertigentwickelte App wurde durch die SWT dem Behindertenbeauftragten der Stadt Trier vorgeführt, welcher sich von der Funktionsfähigkeit überzeugen konnte. Vor einem flächendeckenden Roll-Out dieser Technik soll es noch weitere Tests und Rückkopplungen mit/ von unmittelbar von Sehbeeinträchtigungen betroffenen Personen erfolgen. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass sich die Investitionen in diese Technik auch lohnen, in dem Sinn, dass sie möglichst einer breiten Gruppe auch wirkliche Vorteile im Alltag bietet. Dabei wird aktuell geprüft, ob eine Integration in eine Technik sinnvoll möglich ist, die künftig auch eine Check-in/ Be-out-Funktion für das Ticketing in den Fahrzeugen ermöglicht.

Hinsichtlich der Echtzeitinformation an den Haltestellen im Stadtgebiet ist vorgesehen, dass sukzessive weitere aufkommensstarke Haltestellen mit Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) ausgestattet werden. Im Mobilitätskonzept Trier 2025 ist dazu festgelegt, dass stark frequentierte Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen auszustatten sind (vgl. Moko 2025, S. 156).

Die folgende Abb. 12 zeigt den Stand und die Planung der Ausstattung der Bushaltestellen mit DFI-Anlagen im Stadtgebiet. Dabei werden gegenüber dem Bestand folgende neue Standorte konkret vorgesehen:

- Rathaus/ Stadttheater mit zwei Monitoren,
- Südallee/ Kaiserstraße mit zwei Monitoren,
- am neuen Bahnhaltelpunkt Trier West (Römerbrücke) mit zwei Monitoren (zum Zeitpunkt der Aufnahme des SPNV),
- am neuen Bahnhaltelpunkt Trier Pallien (Kaiser-Wilhelm-Brücke/ Hochschule) mit zwei Monitoren (zum Zeitpunkt der Aufnahme des SPNV),
- Porta Nigra mit zentralen Monitor(en).

Bei den aufzustellenden Anlagen soll eine Beeinträchtigung der Lesbarkeit der Anzeige durch Spiegelungen oder Lichteinfall möglichst gering sein.

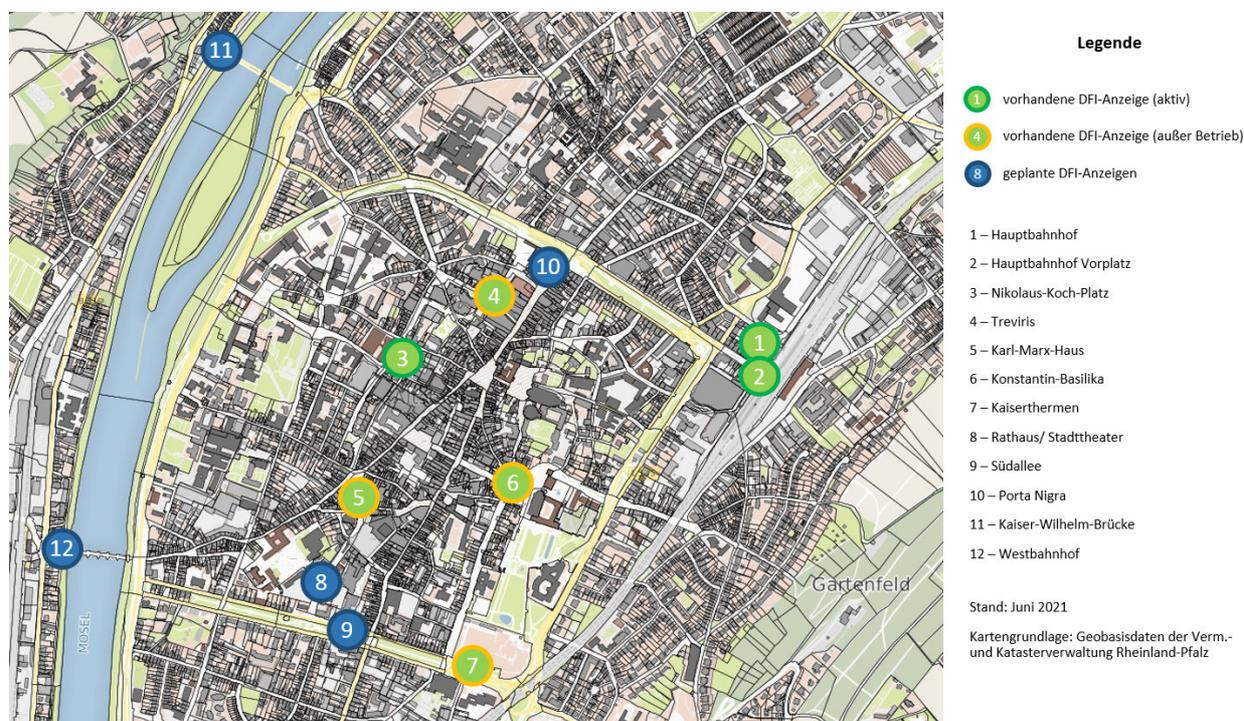


Abb. 12: Standorte Bestand und Planung für DFI-Anzeigen an Stadtbushaltestellen
 [Darstellung: Stadt Trier]

Fahrgastinformation – Fahrzeuge

Neben der Vorhaltung eines Liniennetzplans in jedem Fahrzeug, wird es auch künftig in allen Fahrzeugen dynamische Anzeigen (Monitore) und akustische Wiedergaben der nächsten Haltestelle geben. Dabei werden über die Monitore die nächsten vier Haltestellen angezeigt und die jeweils nächste akustisch angesagt. Die akustische Wiedergabe der nächsten Haltestelle erfolgt ab September 2021 in allen SWT Fahrzeugen über eine professionell eingesprochene Erwachsenenstimme. Perspektivisch sollten im Fahrzeug auch visuelle Informationen zu Verspätungen, Anschlussverbindungen, Linienverläufen und besonderen Vorkommnissen in Echtzeit erfolgen.

Wie in Kapitel 1.3.4 beschrieben, wird bezüglich der akustischen Ansage von Fahrtzielen an Bushaltestellen eine Variante priorisiert, bei der ein vom Fahrzeug ausgesendetes Signal von einem mobilen Endgerät empfangen und mittels einer Applikation akustisch ausgegeben wird. Das hat den Vorteil, dass flächendeckend im gesamten Stadtgebiet und an jeder Bushaltestelle akustische Ansagen möglich sind, die durch bauliche Maßnahmen an den derzeit 556 Haltestellenpositionen der Stadt Trier ansonsten in absehbarer Zeit nicht realisierbar wären. Zudem wird so gewährleistet, dass die (nächtliche) Geräuschbelastigung der Anwohner einer Haltestelle minimiert wird (geringere Lautstärke der Smartphones gegenüber den Lautsprecherdurchsagen an festen baulichen Ansesystemen). Da wie in Kapitel 1.3.4 beschrieben der Prototyp des Kommunikationsmoduls derzeit noch nicht alle Funktionen zuverlässig abbildet, ist weiter nach einer zukunftsfähigen Lösung gemeinsam mit dem Stadtbusunternehmen zu suchen.

Neben den Stadtbussen sollte das System perspektivisch auch auf die Regionalbusse übertragen werden.

Fahrgastinformation – Onlineauskünfte

In Zukunft wird sich der allgemeine Trend, Fahrgastinformationen über Internetportale und mobile Dienste abzurufen, noch verstärken. Alle Informationen sollen in gängigen Datenformaten dem Fahrgast möglichst barrierefrei/ barrierearm zur Verfügung gestellt werden. Dabei sind die Ausstattungsmerkmale der Haltestellen hinsichtlich der Barrierefreiheit (z. B. über einen Zugriff auf entsprechende Daten des Haltestellenkatasters) zu integrieren. Hierbei kann es auch hilfreich sein, wenn mobilitätseingeschränkte Nutzer sich vor Antritt einer Fahrt mittels Fotos ein Bild von der jeweiligen Haltestelle machen können und somit selbst einschätzen können, ob ihnen der Standard Barrierefreiheit ausreicht, um die Haltestelle zu nutzen oder nicht.

Das Internetportal der SWT (swt.de) mit integrierter Fahrplanauskunft sowie die „äppes-App“ sollen genauso wie die VRT-Informationen entsprechend weiter ausgebaut werden.

Fahrgastinformation – Statische bzw. gedruckte Fahrgastinformationsmedien

Zentrales Element der Kommunikation mit dem Kunden sind standardisierte Fahrgastinformationsmedien mit gleichen Piktogrammen und Symbolen für einen einheitlichen Auftritt. Für die Weiterentwicklung der statischen bzw. gedruckten Fahrgastinformation bieten sich folgende Maßnahmen an:

- Neben dem bestehenden schematisierten Liniennetzplan soll zusätzlich perspektivisch ein topographischer Liniennetzplan herausgegeben werden. Dieser soll zusätzlich zu den Stadtbuslinien auch die Verläufe und die bedienten Haltestellen der vertakteten Regionalbuslinien aufführen und die Umgebung der Haltestellen erkennen lassen. Zudem sind hier die Ausstattungsmerkmale der Haltestellen hinsichtlich der Barrierefreiheit zu integrieren. Diese sollen nach Möglichkeit an möglichst vielen Haltestellen und in den Bussen ausgehängt werden. Die grafische Qualität soll eine gute Erkennbarkeit auch von Details ermöglichen. Ggf. können auch Ausschnittsvergrößerungen hilfreich sein.
- In den statischen Fahrplanmedien sollen Anschlüsse und die systematischen Linienwechsel durchgebundener Fahrzeuge dargestellt werden.

- In den Fahrgastwartehallen sollen möglichst durchgehend Vitrinen angebracht werden, die je nach Standort ein erweitertes Informationsangebot (z. B. Verbundinformationen) und Sonderinformationen (z.B. Baustellenfahrplan, Linienwegsänderungen, Nichtbedienung von Haltestellen) sowie QR-Codes für weitere Informationen über das mobile Internet (visuell/akustisch) bieten. Hierfür ist es hilfreich, wenn möglichst viele Haltestellen mit dem W-LAN-Angebot der SWT ausgestattet werden könnten.

1.4.5 Barrierefreiheit – Betrieb/ Personal

Es sind kontinuierliche Schulungen des Fahrpersonals durchzuführen und darauf zu achten, dass

- insbesondere die barrierefrei ausgebauten Haltestellen so angefahren werden, dass der Bus möglichst parallel zur Bussteigkante steht und die Türen sich genau im Bereich des taktilen Einstiegsfeldes befinden,
- die Absenkung des Fahrzeuges (Kneeling) an jeder Haltestelle, an welcher Fahrgäste ein- oder aussteigen wollen, eingesetzt wird (dies gilt sowohl für barrierefrei ausgebaute als auch für nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen und für alle Personengruppen, da man eine mögliche Beeinträchtigung nicht immer vom äußeren Erscheinungsbild her erkennen kann),
- die Klappprampen bei Bedarf möglichst unaufgefordert bedient werden,
- die Kommunikation mit eingeschränkten Personen deren Bedürfnissen entsprechend gestaltet werden,
- bei situativen Barrieren (z. B. abweichende Halteposition aufgrund von Verkehrsbehinderungen, Baustellen o. Ä. oder Defekten bei der Technik) adäquat durch das Fahrpersonal Hilfestellung geleistet werden kann (z. B. in Form von Durchsagen, besondere Anfahrsmanöver, sonstige Hilfeleistungen).

1.5 Finanzierung

1.5.1 SPNV

Mit dem Bau weiterer Bahnhaltepunkte auf der Oststrecke und der Reaktivierung der Trierer Weststrecke (vgl. Kap. 1.3.1 und Kap. 1.4.1) wird eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots in und nach Trier erreicht. Im Zuge der Reaktivierung der Trierer Weststrecke werden der Neubau des erforderlichen Überleitungsgleises sowie der fünf neuen Haltepunkte im Stadtgebiet über das Land Rheinland-Pfalz finanziert. Für die korrespondierenden städtischen Maßnahmen im Umfeld der fünf neuen Bahnhaltepunkte wurden 2017 für die Nutzen-Kosten-Untersuchung des Gesamtprojektes ca. 4,5 Mio. Euro ermittelt. Dies beinhaltet die Herstellung von barrierefreien Verknüpfungspunkten wie die Herrichtung von barrierefreien Wegeanschlüssen an die Bahnhaltepunkte, die Schaffung von barrierefreien Bushaltestellen und die Verknüpfung mit dem Radverkehr sowie auch – wo sinnvoll umsetzbar – die Herstellung von Park+Ride-Angeboten.

Der barrierefreie Ausbau der vorhandenen Bahnhaltepunkte auf der Oststrecke erfolgt durch die Deutsche Bahn AG und ist über Vereinbarungen zwischen DB AG und dem Land RLP bzw. entsprechende Förderprogramme abgesichert. Für die Herstellung der neuen Bahnhaltepunkte im Rahmen der Stationsoffensive ist – neben den erforderlichen Maßnahmen im Umfeld der Bahnhaltepunkte, die durch die Stadt Trier (mit Inanspruchnahme von Fördermitteln) zu finanzieren sind – seitens des Landes ein kommunaler Eigenanteil von 15 % vorgesehen. Hierzu besteht noch Klärungsbedarf, ob dieser Anteil ggf. reduziert oder wiederum durch Förderprogramme bezuschusst werden kann.

1.5.2 Bushaltestellen und Fahrgastinformation

Die Stadt Trier finanziert den barrierefreien Aus- und Umbau von Haltestellen sowie die Beseitigung von Zugangshemmnissen für mobilitätseingeschränkte Menschen auf städtischem Gebiet. Ein Teil der Kosten kann nach dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz (LVFGKom) und dem Landesfinanz- ausgleichsgesetz (LFAG) gefördert werden.

Zur Umsetzung der Maßnahmen sind in den nächsten 5 bis 10 Jahren der barrierefrei Aus- und Umbau von 127 Haltestellenpositionen vorgesehen. Da die Kosten je nach gültigem Ausbaustandard, Lage und Länge der Haltestellen variieren kann und zudem im Umsetzungszeitraum des NVP Preissteigerungen zu erwarten sind, kann das dafür erforderliche Kostenvolumen nur grob geschätzt werden.

So betragen z. B. die im Jahr 2020 ermittelten Kosten für den Ausbau zweier Bushaltestellen an der Konstantinbasilika inklusive der damit verbundenen Maßnahmen im Umfeld, rund 1,1 Mio. Euro. Dies ist sicherlich ein Extremfall, da hier direkt auch die sanierungsbedürftige Fahrbahn und die nicht mehr richtlinienkonformen Fußgängerüberwege (die zu den Bushaltestellen führen) mit ausgebaut wurden und aufgrund der unmittelbaren Lage am UNESCO-Welterbe ein besonders hoher Gestaltungsanspruch vorlag. Dies zeigt aber exemplarisch, dass die nachfolgenden Kostenangaben nur einen ganz groben ersten Näherungswert darstellen können.

Unter der Annahme, dass der normale barrierefreie Ausbau einer Standardhaltestelle (ohne Wetterschutz, ohne weitere Umfeldmaßnahmen und ohne besondere Anforderungen/ Komplikationen) in Trier in etwa zwischen 50.000 € und 100.000 € liegt, würde das Investitionsvolumen für den für die nächsten 5 bis 10 Jahre geplanten reinen Neu- und Ausbau von 127 Haltestellen bereits

zwischen rund 6,3 Mio. und 12,7 Mio. Euro liegen. Die weiteren Prioritätsstufen sind dabei noch gar nicht berücksichtigt.

Zudem kommen auch noch weitere Kosten hinzu, da für die Wetterschutzhäuser inkl. Fahrgastinformationsanlagen (statische und dynamische), für das Aufstellen der Haltestellenfahnen und Abfallbehälter sowie für die Beleuchtung die Stadtwerke Trier zuständig sind. Die Kosten für einen einfachen Fahrgastunterstand (2-Feld-Halle) mit Fahrplanvitrine und Abfallbehälter aber ohne Dachbegrünung und Demontage alter Unterstände liegt bei rund 12.000 €. Für die Herstellung einer einfachen Dynamischen Fahrgastinformationsanzeige (integriert ins Wetterschutzhaus) liegen die Kosten zwischen 10.000 und 15.000 €.

Der barrierefreie Ausbau und die Modernisierung der Haltestellen sowie die Verbesserung der Informationssysteme erfordern einen hohen Mitteleinsatz, der erforderlich ist, um das Bussystem auch zukünftig attraktiv für die Kunden zu halten.

1.5.3 Fahrzeuge

Für die Beschaffung der Fahrzeugflotte für den Stadtverkehr Trier ist die SWT Verkehrs GmbH zuständig. Alle Fahrzeuge der SWT entsprechen den aktuellen Normen und Anforderungen an die Barrierefreiheit (vgl. Kap. 1.3.3). Die Kosten für die Neuanschaffung von Dieselnissen liegen für einen Solobus bei rund 260.000 € und für einen Gelenkbus bei rund 360.000 €. Im Jahr 2019 wurde der Einsatz von Elektrobussen getestet. Aufgrund der Topographie und der Umlauflänge war der Einsatz nur auf der Stadtbuslinie 5 möglich. Da sich aber technischen Probleme bei den Fahrzeugen offenbarten, wurde der Einsatz abgebrochen und die Busse zurückgegeben. Die Anschaffung von Elektrobussen im Jahr 2019 war über 50 % teurer als die Anschaffung von Dieselnissen. Aktuell würde die Anschaffung eines Solo-Elektrobusses rund 600.000 € plus 80.000 € für das Ladegerät und für einen Solo-Wasserstoffbus rund 820.000 € zzgl. der komplett neu aufzubauenden Tankinfrastruktur kosten. Der Einsatz von Bussen mit emissionsfreien/regenerativen Antrieben wird seitens SWT als Zukunftsperspektive weiter geprüft (batterieelektrisch, Wasserstoff, auch ein Teil-Oberleitungsbetrieb wurde bereits untersucht).

Seit 2019 besteht zwischen der SWT und der Firma Daimler Buses ein Rahmenvertrag, der ein Lieferabkommen für über 90 Mercedes-Benz-Stadtbusse des Typs Citaro beinhaltet. Damit erneuern die SWT-Verkehrsbetriebe ihren Fuhrpark bis 2026 komplett unter der Maßgabe des in der Direktvergabe (ÖDA) geregelten maximalen Bus- bzw. Flottenalters. Durch diesen Rahmenvertrag (der auch die Lieferung von Elektrobussen umfasst) konnte insgesamt ein günstiger Anschaffungspreis erzielt werden.

2. Fahrplanangebot

2.1 Handlungsgrundsätze und Vorgaben

2.1.1 Anforderungen – SPNV

In der Stadt Trier wurde im Jahr 2006 vom Stadtrat in Bezug auf den SPNV beschlossen, dass das Regionalbahnkonzept Trier nach den Empfehlungen des im Auftrag des Zweckverbands SPNV Nord durchgeführten Gutachtens „Weiterentwicklung der Angebotskonzeption des SPNV in der Region Trier“ weiter zu realisieren ist.

Die Umsetzung des Regionalbahnkonzeptes beinhaltet u. a. die Planung weiterer Bahnhaltepunkte an der Oststrecke Trier und wurde im Zuge des Moko 2025 auch um die Reaktivierung der Trierer Weststrecke ergänzt (vgl. Kap. 2.4.1, Abb. 16). Hinzu kommen weitere Fahrplanmaßnahmen, die vom SPNV-Nord insbesondere im Zusammenhang mit dem Projekt Rheinland-Pfalz-Takt 2015 (RPT15) geplant, mit allen Beteiligten abgestimmt und umgesetzt wurden und werden. Die Reaktivierung der Trierer Weststrecke ist auch ein Projekt, das im RPT15 verankert ist.

Es ist damit zu rechnen, dass weitere Anforderungen für den SPNV im neu aufzustellenden Landesnahverkehrsplans (LNVP) verankert werden.

2.1.2 Anforderungen – Stadt-/ innerstädtischen Regionalbusverkehr

Die konzeptionelle Ausrichtung des Stadtbusverkehrs in Trier unterliegt folgenden Randbedingungen:

- *Direktvergabe* an die Stadtwerke Trier im Jahr 2016,
- Zielsetzungen und Maßnahmen des *Mobilitätskonzeptes Trier 2025* von 2013,
- Notwendige Anpassungen städtischer Linien mit Stadt-Umland Funktion infolge der Umsetzung des „*ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz-Nord*“ sowie Schließung von innerstädtischen Bedienungslücken durch Regionalbuslinien,
- *Reaktivierung der Trierer Weststrecke* und Umsetzung des Regionalbahnkonzeptes Trier auf der Oststrecke, in dessen Folge das Stadtbusangebot angepasst werden soll.
- *Weitere Konzepte – Park- und Ride-Konzept und Busbeschleunigungsmaßnahmen*

Direktvergabe an die Stadtwerke Trier

Im Jahr 2016 hat die Stadt Trier die Leistungen des Stadtbusverkehrs im Rahmen einer Direktvergabe mittels Öffentlichem Dienstleistungsauftrag (ÖDA) an die SWT Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH (SWT) für den Zeitraum von 10 Jahren vergeben. Die Direktvergabe beinhaltet in Zusammenarbeit mit dem ZV VRT auch einige stadtgrenzüberschreitenden Verkehrsleistungen, die von der SWT erbracht werden. Eine Direktvergabe war aufgrund des Auslaufens der entsprechenden Liniengenehmigungen der SWT zur Sicherung des gemeinwirtschaftlichen ÖPNV-Angebotes mittels Ausgleichsgewährung an die SWT auf Grundlage der VO (EG) Nr. 1370/2007 beihilfenrechtlich erforderlich.

Somit ist das Verkehrsangebot innerhalb des Stadtgebietes vom Grundsatz her bis zum Jahr 2026 festgelegt, so dass sich innerhalb dieser Laufzeit nur ein begrenzter Handlungsspielraum von

Leistungsänderungen ergibt. Das in diesem Rahmen vereinbarte und zu erbringende Verkehrsangebot entspricht den Vorgaben sowohl des lokalen Nahverkehrsplans für die Stadt Trier von 2006 als auch des regionalen Nahverkehrsplans für den ZV VRT von 2006 in den jeweiligen Fassungen, die zum Zeitpunkt der Direktvergabe Gültigkeit besaßen.

Gegenstand der Direktvergabe sind die Busleistungen auf dem Gebiet der Stadt Trier und auf einigen ausbrechenden Linien in den benachbarten Landkreis Trier-Saarburg, mit Schwerpunkt in der Stadt Trier. Folgende, im Fahrplanjahr 2015 betriebene Linien waren durch den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) im Startjahr 2016 umfasst: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 15, 16, 17, 30, 50, 51, 81, 82, 83, 84, 85, 86 und 87.

Als betrautes und konzessioniertes Verkehrsunternehmen entwickelt die SWT die Stadtbushfahrpläne in Absprache mit den beiden Aufgabenträgern (Stadt Trier und ZV VRT als Gruppe von Behörden) weiter. Das Fahrtenangebot wird laufend an die sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst.

Mobilitätskonzept Trier 2025

Zu den zentralen Zielen des Mobilitätskonzeptes Trier gehören die Stärkung des Umweltverbundes (Bus und Bahn, Fahrrad, Fußgänger), die Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen (u. a. Verminderung des motorisierten Verkehrs) sowie die Reduzierung von Umweltbelastungen.

In Trier werden im Mobilitätskonzept 2025 mehrere Handlungsgrundsätze für ein Zielnetz im SPNV und ÖPNV formuliert, die z.T. wiederum auf dem strategischen Zielkonzept „Zukunft Trier 2020“ basieren. Im Rahmen des Leitbildprozesses wurden insbesondere folgende Punkte mit Relevanz für das Fahrplanangebot herausgestellt (vgl. Moko 2025, S. 142):

- Alle Siedlungsgebiete und Arbeitsplatzstandorte sollen ganztägig und regelmäßig durch den ÖPNV erschlossen werden. Dabei sollen verstärkt auch flexible Bedienungsformen in Betracht gezogen werden. Die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung in den Höhenstadtteilen sind durch hochwertige, in das Netz integrierte ÖPNV-Angebote an die Innenstadt anzubinden.
- Ein innerstädtischer Regionalbahnverkehr soll auf der Hauptstrecke ausgebaut und zu den Höhenstadtteilen soll eine direkte, schnelle und attraktive Nahverkehrsverbindung aufgebaut werden.
- Die erforderlichen Reisezeiten, die Anzahl der Umsteigevorgänge sowie die Umsteigezeiten und -wege sollen optimiert und so soweit wie möglich reduziert werden. Im Hauptverkehrsstraßennetz sollen die Fahrzeuge des ÖPNV gegenüber dem Pkw-Verkehr priorisiert werden.

Darauf aufbauend wurden mit dem Moko u. a. folgende Maßnahmen mit Bezug zum Fahrplanangebot beschlossen (vgl. Moko 2025, S. 146 ff):

- Kurzfristige Verbesserungen bei der Anbindung der Arbeitsplatzstandorte außerhalb der Innenstadt, kleinräumige Verkehre zwischen benachbarten Stadtteilen und die Schließung von Erschließungslücken.
- Verlängerung der Linie 8 zur Anbindung der Nachbarstadt Schweich.
- Optimierung Nachtbusnetz und Freizeitverkehr sowie alternative Bedienformen.
- Mehrstufige Optimierung der ÖPNV-Querachse Tarforster Plateau – Innenstadt.

- Weiterer Ausbau des Busangebotes in der Stadt Trier auf Grundlage der Vorgaben des regionalen NVP des VRT 2006 mit Gliederung des Busnetzes in Hauptlinien, Nebenlinien, Feinerschließungen und Expresslinien auf der Grundlage der bestehenden Netzstruktur mit folgenden Bedienungsstandards:

	Mo-Fr	Sa (Sternbus)	So/ Abend (Sternbus)
Hauptachse	mind. 10*	15	30
Nebenlinie	mind. 20*	30	60
Feinerschließung	mind. 60*	60 (ggf. AST)	60 (ggf. AST)
Expresslinie	mind. 60* (ggf. nur in der HVZ)		
* in Einzelfällen sind auch abweichende Takte (z. B. 15 Minuten) möglich			

- Der weitere Ausbau des Busnetzes soll in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung und Siedlungsentwicklung bis 2025 kontinuierlich vorgenommen werden.
- Ausbau Busbeschleunigung und
- Optimierung Regionalbusnetz im Umland.

ÖPNV Konzept RLP-Nord

Mit dem ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord wurde das gesamte ÖPNV-Angebot im nördlichen Rheinland-Pfalz neu strukturiert. Das Rückgrat bildet das SPNV-Angebot, auf welches die regionalen und lokalen Haupt- und Nebenlinien aufsetzen. Diese werden derzeit im Rahmen mehrerer Linienbündel umgesetzt.

Im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung wurde im Zuge dieses Projektes auch eine modifizierte Stadtbuskonzeption erstellt. Diese Konzeption ist allerdings – nicht zuletzt aufgrund der aktuell bestehenden Direktvergabe der Stadtbusleistungen – derzeit lediglich als perspektivische Überlegung anzusehen und stellt somit lediglich einen noch weiter zu diskutierenden Ansatz für die Weiterentwicklung des Stadtverkehrs nach der Laufzeit dieses NVPs dar.

Bei dieser modifizierten Stadtbuskonzeption würde der gesamte Stadtbusverkehr Triers in ein Tagesnetz und ein Nachtnetz aufgeteilt. Gegenüber dem Bestandsangebot, bestehend aus Normalverkehrsnetz und dem ab 18:45 Uhr einsetzenden Sternbusverkehr, wären in der perspektivischen Linienkonzeption die Bedienzeiten für den Tagesverkehr bis Mitternacht ausgeweitet. Das Nachtnetz würde sich tatsächlich auf die reinen Freizeitverkehre in den Nachtstunden beschränken.

Aufgrund der sich – vor den Verwerfungen, die sich aus der Corona-Pandemie ergeben haben – deutlich abzeichnenden Störanfälligkeit des Sternbusverkehrs in den nachfragestärksten Stunden, wurde seitens SWT in Abstimmung mit dem lokalen Aufgabenträger zwischenzeitlich ein Konzept für einen modifizierten Sternverkehr zu den betroffenen Zeiten entwickelt, welches Teile der Vorschläge aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord für die Stadt Trier mit aufgreift (z. B. höhere Taktdicht und Abkehr von dem reinen Rendezvous-System in den frühen Abendstunden, Ausweitung des Nachtbusangebotes). Es wird ab September 2021 umgesetzt.

Reaktivierung der Trierer Weststrecke und Umsetzung des Regionalbahnkonzeptes Trier

Mit Umsetzung der neuen Bahnhaltepunkte Trier Hafenstraße, Trier Pallien, Trier West, Trier Euren und Trier Zewen zum Dezember 2024, die sich entlang der Trierer Weststrecke (vgl. Abb. 16) befinden, ist das Bedienkonzept des Stadtbusnetzes zu überprüfen und entsprechend anzupassen. Grundsätzlich ist festzustellen, dass alle neuen Bahnhaltepunkte bis auf Ehrang Hafenstraße bereits sehr gut in das städtische und zum Teil auch das regionale Busnetz eingebunden sind. Ob sich Anpassungsbedarf aufgrund sich ändernden Nutzerverhaltens ergeben wird, wird nach der Inbetriebnahme der neuen Bahnhaltepunkte zu beobachten und zu entscheiden sein. Beim Bahnhaltepunkt Hafenstraße besteht in diesem Zusammenhang der Prüfauftrag hinsichtlich einer direkten Busanbindung im Normalverkehr.

Entsprechendes gilt für die neuen Bahnhaltepunkte, die in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre an der Schienen-Oststrecke entstehen sollen (Trier Nord, sowie Trier St. Matthias oder Trier Schammat/ St. Medard). Am vorgesehenen Bahnhaltepunkt Trier Nord sind bereits im Zuge der regionalen Linienbündel provisorische Haltestellen entlang der Metternichstraße eingerichtet worden, die perspektivisch zur Anbindung des neuen Bahnhaltepunktes auch von Stadtbussen angefahren werden können. Auch ist zu prüfen, ob Stadtbusse über die neue Straßenbrücke über die Gleise geführt werden können. Dies wäre entsprechend auch bei der Bahnhaltepunktoption Trier St. Matthias zu prüfen, während der mögliche Bahnhaltepunkt Trier Schammat/ St. Medard bereits gut an die Linie 3 angebunden ist.

Weitere Konzepte

Neben den bisher genannten Rahmenbedingungen und Vorgaben zur Ausrichtung des Stadtbusverkehrs stellen für die künftige Ausgestaltung des Fahrplanangebotes auch das im Jahr 2019 erstellte Park+Ride-Konzept (Ingenieurbüro R+T Verkehrsplanung, Darmstadt) sowie die vorliegenden Konzepte zu Busbeschleunigungsmaßnahmen (entsprechende Planungsvorschläge des Amtes Stadtraum Trier sowie insbesondere das Konzept zur Optimierung der Achse Talstadt - Höhenstadtteile (R+T Verkehrsplanung und Dr. Brenner Ingenieure, 2016; vgl. auch weiter unten) wichtige Handlungsgrundsätze dar.

Das Park+Ride-Konzept soll in den nächsten Jahren mit dem Ziel umgesetzt werden, u. a. Park+Ride-Standorte in Trier-Nord und Sirzenich vollumfänglich in den Fahrplan zu integrieren. Um eine wirksame Reduzierung des Kfz-Verkehrs in Trier durch Park+Ride zu erzielen sind neben einem attraktiven, zuverlässigen und dichten Busangebot auch Busbeschleunigungsmaßnahmen notwendig, die auch mit der Umsetzung von Restriktionen im Straßennetz verbunden sein können bzw. sollten, um dem Busangebot einen Reisezeitvorteil zu verschaffen.

Durch sukzessive Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen soll ein reibungsloser, störungsfreier und pünktlicher Stadtbusbetrieb erreicht werden. Zu den kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen der Busbeschleunigung gehören neben einem weiteren Ausbau der Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen auch die Änderungen von Vorfahrtsregelungen sowie die Einrichtung von Busschleusen oder Lücken-Lichtsignalanlagen.

2.1.3 Anforderungen – Anschlusssicherung

Anschlusssicherung ist die Grundvoraussetzung für eine funktionierende Umsteigebeziehung. In diesem Zusammenhang wird die maximal zumutbare Umsteigezeit⁶ festgelegt (vgl. Tab. 5). Zur Gewährleistung der Anschlusssicherung ist das vorhandene rechnergestützte Betriebsleitsystem (ITCS) einzusetzen. Weiterhin ist die Anschlusssicherung an relevanten Verknüpfungsstellen zu gewährleisten, um in Fällen von zeitlich begrenzten Verspätungen eine Verknüpfung abzusichern.

Anschlussbeziehungen zum SPNV und regionalen Busverkehr sowie in der Stadt Trier selbst sind bei der Planung des Stadtbusverkehrs und dessen Ausgestaltung zu berücksichtigen, um die Durchgängigkeit der Wegekette zu gewährleisten.

Im NVP 2006 wird gefordert, dass auf ÖPNV-Verbindungen maximal ein Umstieg und auf der Relationskategorie I kein Umstieg erfolgen soll (vgl. NVP ZV VRT 2006; S. 37). Die Relationskategorien sind im nachfolgenden Kapitel 2.2 in Tab. 6 aufgeführt. Ebenso sind im NVP 2006 folgende Richtwerte für die Beurteilung von Übergangzeiten (Gehzeit + Wartezeit) beim Umsteigen definiert und gelten weiterhin als Grundlage zur Beurteilung von Umsteigeverbindungen (vgl. NVP ZV VRT 2006; S. 38):

Übergangszeit	Beurteilung
bis 5 Minuten	gut
> 5 bis 10 Minuten	akzeptabel
> 10 bis 30 Minuten	schlecht
mehr als 30 Minuten	keine Verbindung

Tab. 5: Richtwerte für Übergangszeiten beim Umsteigen
[Angaben nach NVP ZV VRT 2006, S. 38]

⁶ Die Umsteigezeit, d.h. die Zeit zwischen Ankunft und Abfahrt des Fahrgastes an der Umsteigehaltestelle setzt sich aus der Wegezeit und der Wartezeit des Umsteigevorganges zusammen.

2.2. Bilanz aus dem NVP 2006

Im Nahverkehrsplan für den ZV VRT von 2006 werden grundsätzliche Bedienstandards für den städtischen Busverkehr festgelegt (vgl. NVP ZV VRT 2006, S. 32 ff.), worunter auch die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit der Stadt Trier fallen. Die nachfolgend dargestellten Bedienstandards aus dem NVP ZV VRT werden auch im Mobilitätskonzept der Stadt Trier aufgegriffen und weiterentwickelt (vgl. Moko 2025, S. 125 ff.; Kap. 2.1.2).

- Relationskategorie I verbindet Zentren und City untereinander, wenn die Gesamtverkehrsnachfrage diese Einteilung rechtfertigt
- Relationskategorie II verbindet Siedlungsbereiche mit Zentren oder City
- Relationskategorie III verbindet Siedlungsbereiche untereinander sowie mit weiter entfernt liegenden Zentren

Verkehrszeit	Mindestangebot an Fahrten je Stunde je Relationskategorie		
	I	II	III
Montag bis Freitag			
HVZ und NVZ	4	3	2
SVZ	2	2	1
Samstag			
HVZ und NVZ	4	3	2
SVZ	2	2	1
Sonn- und Feiertag			
SVZ	2	1	1
Max. Anzahl an Umstiegen	I	II	III
	0	1	1
Begründete Ausnahmen sind zulässig.			

Tab. 6: Mindestanforderung an die Bedienungshäufigkeit in der Stadt Trier
[Angaben nach NVP ZV VRT 2006, S. 36; Darstellung und redaktionell korrigiert durch IGDB]

Stadtbusverkehr

Der bisherige Nahverkehrsplan der Stadt Trier (2006) enthält auf Basis identifizierter Mängel verschiedene vorgeschlagene Maßnahmen zum Fahrplanangebot des ÖSPV. Diese wurden in zwei Prioritätsstufen unterteilt: Priorität 1 – Vorrangige Maßnahmen, die während der Laufzeit des Nahverkehrsplans behoben werden sollen. Priorität 2 – Nachrangige Maßnahmen, die erst bei entsprechenden Ergebnissen zusätzlicher und detaillierterer Untersuchungen umzusetzen sind oder die aufgrund niedriger Potenziale vorläufig zurückgestellt werden können.

Tab. 7 enthält eine Aufstellung über die städtischen Maßnahmen aus dem NVP 2006 zum Fahrplanangebot sowie deren Bilanz.

Maßnahme	Priorität	Beschreibung	Bilanz
Zewen Erschließung	1	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines verbesserten Zugangs zur Haltestelle „Gutenbergstraße“ aus den Straßenbereichen Alzenachstr./ Im Wangertsfeld/ Marienstr./ Gutenbergstraße • Verbesserung fußläufige Anbindung aus Richtung Gottbillstraße zur Haltestelle „Gutenbergstraße“ 	In Prüfung/ Planung <ul style="list-style-type: none"> • Umbau Knotenpunkt Zewener Str./ Im Siebenborn mit der Möglichkeit von der Zewener Str. links in die Straße Im Siebenborn einzubiegen • Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle „Gutenbergstraße“ (Fahrtrichtung stadteinwärts) • Erhalt Fußgängerquerung über Bahngleise auch nach Reaktivierung der Weststrecke für den SPNV (Gespräch mit DB AG laufen) nicht umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau unbefestigter Weg parallel zur Bahnlinie aus Richtung Gottbillstraße
Olewig Erschließung östliches Gebiet im Bereich Trimmelter Weg, Novalisstraße	1	<ul style="list-style-type: none"> • Das Gebiet ist nicht direkt durch den ÖPNV erschlossen • Erschließung fußläufig nur über Trimmelter Weg und die Kreuzung Hunsrückstraße 	verworfen <ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund Topografie direkte Fußwegverbindung zu einer Haltestelle nicht möglich
Irsch Erschließung Neubaugebiet	1	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung des Neubaugebiets Irsch durch geänderte Linienführungen 	umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> • Erschließung des Neubaugebietes durch die Linien 4, 7 und 84
Irsch Innenstadt Bedienhäufigkeit	1	<ul style="list-style-type: none"> • Seit 09/2005 Linie 7 im 30-Minuten-Takt • Jede zweite Fahrt ab Irsch weiter als Linie 4 • Alle 2 Stunden Fahrt bis nach Hockweiler • Einstellung Linie 26 → zum 01/2007 in Linie 33 integriert 	umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> • Aktuell sind alle Fahrten der Linie 4 und 7 durchgebunden • Hockweiler wird von der Linie 33 bedient (ab September 2021 durch die Linien 230 und 231 im LB Ruwer-Hochwald) teilweise umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> • Neue Direktverbindung von Irsch nach Tarforst/ Uni durch o.g. Durchbindung
Tarforst Erschließung Neubaugebiet	1	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung des Erschließungskonzeptes für die Linien 6/16. 	umgesetzt
Tarforst – Neu-Kürenz	1	<ul style="list-style-type: none"> • Anschlussverbindung zwischen den Linienenden der Linien 3 und 6 bzw. 16 an der Haltestelle „Karl-Carstens-Straße“ 	umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung der Linienenden 3 und 6 an der Haltestelle „Karl-Carstens-Straße“

Maßnahme	Priorität	Beschreibung	Bilanz
Weismark zur Innenstadt Verdichtung der Bedienhäufigkeit	2	<ul style="list-style-type: none"> • Taktverdichtung der Linie 3 von 30- auf 20-Minuten Takt wurde nicht empfohlen 	umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> • Bedienung im 20-Minuten-Takt durch die Linie 5 • ab September 2021: eigene Sternbuslinie 85
Pfalzel zur Innenstadt Verdichtung der Bedienhäufigkeit	2	Lösungen <ul style="list-style-type: none"> • Taktverdichtung der Linie 7 bis zur Porta Nigra von einem 30- auf einen 15-Minuten-Takt • Anbindung der Linie 7 an den Bahnhofhaltepunkt Pfalzel 	verworfen <ul style="list-style-type: none"> • Zu langer Linienweg und zu hoher Aufwand umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> • Führung der Linie 7 über den Bahnhofhaltepunkt Pfalzel jedoch keine hinreichende Anschlussicherung an den SPNV
Euren Erschließung Gewerbegebiet	2	<ul style="list-style-type: none"> • Verlegung der Linie 3 auf die Schleife zw. Niederkircher Straße – Am Alten Flugplatz – Diedenhofener Straße • Bedienung der Haltestellen an der neuen Trasse im 30-Minuten-Takt 	nicht umgesetzt Bauliche Voraussetzung für eine Schleifenfahrt wurde nicht geschaffen umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> • Bedienung der Haltestellen auf der bisherigen Trasse im 20-Minuten-Takt • Seit 2021 wird das Industriegebiet abends durch die Linie 83 angefahren
Ehrang Innenstadt Bedienhäufigkeit	2	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Bedienung auf der Linie 212 (Schweich – Trier) durch Einführung eines reinen Stundentakts 	umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> • Linie 212 wurde in Linie 8 integriert • Linie 8 verkehrt im 20-Minuten-Takt bis Quint und ab Quint im 40-Minuten-Takt bis Schweich
Maarviertel Innenstadt und Universität Bedienhäufigkeit	2	<ul style="list-style-type: none"> • Laut Anforderungsprofil geforderte Anzahl von 3 Fahrten je Stunde ist auf der Linie 5 nicht gegeben. • Umsteigefreie Verbindung Maarviertel – Universität entfällt mit Einkürzung der (damaligen) Linie 16 an der Porta Nigra. 	umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> • Taktverdichtung Linie 5 von 30- auf 20-Minuten-Takt • Durchmesserlinie 5 durch Innenstadt bis Feyen und Verdichtung Relation Porta-Uni durch Linien 3 und 16 im 5-Minuten-Takt (Umstieg an der Porta)
Petrisberg Erschließung des Entwicklungs-gebietes	-	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung und Erschließung durch Verlängerung bzw. Verdichtung der Linien 4, 7 und 12 über den Petrisberg 	umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> • Linien 4, 14, 85 mit fünf neuen Haltestellen Weiterverfolgung <ul style="list-style-type: none"> • „ÖPNV-Querachse/ Petrisbergaufstieg“

Maßnahme	Priorität	Beschreibung	Bilanz
Differenzierte Bedienungsweisen (Prüf- bzw. Untersuchungsauftrag für weitere Angebote)	-	<ul style="list-style-type: none"> zusätzliche Einrichtung flexibler Bedienungsformen zur verbesserten Erschließung von Herresthal, Ehrang-Heide, Ehrang-Auf der Bausch, Markusberg, Ruwer Ost, Domäne Avelsbach und Siedlung Riverisstraße 	umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> Ehrang-Heide und Auf der Bausch Bus 17/ AST 17 nicht umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> Herresthal Domäne Avelsbach Markusberg (nur Linie 10) Siedlung Riverisstraße

Tab. 7: Umsetzungsgrade der Maßnahmen zum Fahrplanangebot aus dem NVP 2006
[Angaben nach NVP Stadt Trier 2006; Zusammenstellung IGDB]

Regionalbusverkehr mit Bezug zur Stadt Trier

Hinsichtlich des Leistungsangebotes ist der regionale NVP von 2006 besonders auf die Regionalbuslinien fokussiert. Für die Regiolinien nach/ aus Trier wurde kein Handlungsbedarf festgestellt. Zu den sonstigen Regionalbuslinien 203, 208, 212 und 221 sind im regionalen NVP Verbesserungsvorschläge aufgeführt. Diese wurden mit der Betriebsaufnahme des Linienbündels „Römische Weinstraße“ zum 01.09.2019 und des Linienbündels „Saargau“ zum 01.01.2021 umgesetzt bzw. sind durch ein verbessertes Bahnangebot nicht mehr erforderlich (Tab. 8).

Maßnahme	Priorität	Beschreibung	Bilanz
Linie 203 (Trier –) Konz – Saarburg – Orscholz	2	Verdichtung des Fahrtenangebots in der vormittäglichen Nebenverkehrszeit	Die Verbindung Konz-Trier erfolgt seit April 2021 Mo-Fr im 60 Min.-Takt und ab September 2021 Sa u. So im 120 Min.-Takt durch die neue Stadtbuslinie 9/ 89.
Linie 208 Trier – Pluwig – Hinzenburg – Kell – Hermeskeil	1	Optimierung Lage/ Erreichbarkeit Haltestellen im Bereich des Knotens Hunsrückstr./ Gustav-Heinemann-Str.	Ersatz der Linie 208 durch die Linie 33.
Linie 212 Trier – Ehrang – Quint – Schweich – Wittlich	-	Erweitertes Fahrtenangebot zum Industriepark der Region Trier bei Föhren im LK Trier-Saarburg	Anbindung des Industrieparks Region Trier (IRT) erfolgt durch die Linie 221 montags bis samstags von Trier aus im 60 Min.-Takt. Samstags abends und sonntags beginnt die Linie nicht in Trier, sondern in Schweich.
Linie 221 Trier – Sirzenich – Trierweiler (– Grewenich)	3	Handlungsbedarf nur bei absehbarer Ausweitung der Beschäftigten- bzw. Pendlerzahlen in Bezug auf das Industriegebiet Trierweiler-Sirzenich.	Der Linienvverlauf Trier – Sirzenich – Trierweiler wird nicht mehr von der Linie 221, sondern von der Linie 25 bedient. Dies Linie 25 verkehrt montags bis freitags im 30, samstags im 60 und an Sonn- und Feiertagen im 120 Min.-Takt.

Tab. 8: Umsetzungsgrade Regionalbuslinien mit Bezug zur Stadt Trier aus dem NVP ZV VRT 2006
[Angaben nach NVP ZV VRT 2006, Anlagenband, S. 27, Zusammenstellung IGDB]

2.3. Bestand

2.3.1 Stand Fahrplanangebot – SPNV

Trier ist einer der großen Regionalbahnknoten in Rheinland-Pfalz, der im SPNV über folgende Eisenbahnstrecken erreicht wird:

■ Eifelstrecke (KBS 474)

RE 12	Köln – Euskirchen – Gerolstein – Bitburg-Erdorf – Trier
RE/RB 22	Köln – Euskirchen – Gerolstein – Bitburg-Erdorf – Trier

■ Moselstrecke (KBS 690)

RE 1	Koblenz – Cochem – Wittlich – Schweich – Trier – Konz – Saarburg – Saarlouis – Saarbrücken – Homburg (Saar) – Kaiserslautern – Ludwigshafen – Mannheim
RE 11	Koblenz – Cochem – Wittlich – Schweich – Trier – Wasserbillig – Luxemburg
RB 81	Koblenz – Treis-Karden – Cochem – Wittlich – Schweich – Trier
RB 82	Trier – Konz Mitte – Wellen – Perl
RB 83	Wittlich – Trier – Konz – Igel – Wasserbillig – Luxemburg (künftig über die Weststrecke)

■ Saarstrecke (KBS 685)

RE 1	Koblenz – Cochem – Wittlich – Schweich – Trier – Konz – Saarburg – Saarlouis – Saarbrücken – Homburg (Saar) – Kaiserslautern – Ludwigshafen – Mannheim
RB 71	Trier – Konz – Saarburg – Merzig – Saarlouis – Saarbrücken – Homburg (Saar)

■ Obermoselstrecke (KBS 692)

RE 16	Trier – Konz – Wincheringen – Perl (Mosel) – Thionville – Metz
RB 82	Trier – Konz Mitte – Wellen – Perl

■ Mosel-Syretal-Strecke (KBS 693)

RE 11	Koblenz – Cochem – Wittlich – Schweich – Trier – Wasserbillig – Luxemburg
RB 83	Wittlich – Trier – Konz – Igel – Wasserbillig – Luxemburg (künftig über die Weststrecke)

■ Trierer Weststrecke (SPNV wieder ab 2024).



Abb. 13: Liniennetzplan im Raum Trier
[Darstellung www.rolph.de; Stand 03/2021]

RegionalExpress-Züge halten nur am Trier Hbf und zum Teil in Trier Süd (RE 11). Die übrigen Bahnhaltspunkte im Stadtgebiet werden durch Regionalbahnen bedient. Die Züge verkehren i. d. R. zu den üblichen Haupt- und Nebenverkehrszeiten jeweils im Stundentakt, wobei die meisten Züge den Knoten Trier Hbf. zur Minute 30 bedienen (Umsteigemöglichkeiten). Der RE 1/ RE 11 wird in Trier Hbf. geflügelt, so dass durchgängige, umsteigefreie Verbindungen sowohl zwischen Koblenz und Luxemburg als auch zwischen Koblenz und Saarbrücken bzw. weiter nach Mannheim angeboten werden können.

Nachfolgende Tab. 9 stellt ausgewählte Merkmale der Eisenbahnstrecken mit Bezug zu Trier dar:

Eisenbahnstrecke	KBS	Elektrifizierung	Ausbaustandard	Verkehrsarten	Verkehrsunternehmen
Eifelstrecke	474	nein	Wechsel ein-/zweigleisig	SPNV (Güterverkehr)	DB Regio AG
Moselstrecke	690	ja	zweigleisig	SPNV Güterverkehr	DB Regio AG, CFL
davon: Trierer Oststrecke		ja	zweigleisig	SPNV	DB Regio AG, CFL
		ja	eingleisig	Güterverkehr	-
Saarstrecke	685	ja	zweigleisig	SPNV Güterverkehr	DB Regio AG
Obermoselstrecke	692	ja	zweigleisig	SPNV Güterverkehr	DB Regio AG

Eisenbahnstrecke	KBS	Elektrifizierung	Ausbaustandard	Verkehrsarten	Verkehrsunternehmen
Mosel-Syretal-Strecke	693	ja	zweigleisig (von Konzer Brücke bis Oetrange)	SPNV Güterverkehr	CFL
Trierer Weststrecke		ja	zweigleisig	(SPNV ab 2024) Güterverkehr	DB Regio AG, CFL

Tab. 9: Verkehrliche Merkmale der Bahnstrecken mit Bezug zur Stadt Trier sowie derzeit dort verkehrende EVU
[Angaben u. a. nach DB AG; Darstellung IGDB]

Fahrgastnachfrage

Für einen lokalen Nahverkehrsplan bietet es sich an, die Fahrgastfrequentierung für die im Planungsgebiet gelegenen Bahnhaltepunkte darzulegen. Deren Gesamtfrequentierung setzt sich aus der Summe der Ein-, Aus- und ggf. Umsteiger zusammen.

Am stärksten wird der Trierer Hauptbahnhof mit täglich rund 11.500 Zugreisenden frequentiert. Darauf folgt Trier Süd mit rund 1.400 Reisenden. Die Bahnhaltepunkte Ehrang Bahnhof, Ehrang Ort und Pfalzel liegen bei je rund 500 Fahrgästen. Der am geringsten frequentierte Bahnhaltepunkt ist Quint mit ca. 150 Reisenden (Tab. 10).

In der Summe ergibt sich eine Gesamtfrequenz im SPNV an den Trierer Bahnhaltepunkten in den Jahren 2019 bis 2020 von ca. 14.500 Reisenden pro Tag.

Bahnhofpunkt	Fahrgastfrequentierung (Summe aus Ein-, Aus- und Umsteigern pro Tag)		
	2018	2019	2020
Trier Hbf	12.100	11.500	11.500
Trier Süd („Südbahnhof“)	1.500	1.400	1.400
Trier Ehrang Bahnhof	500	500	500
Trier Ehrang Ort	500	500	500
Trier Pfalzel	500	450	450
Trier Quint	150	150	150
Summe	15.250	14.500	14.500

Tab. 10: Mittleres tägliches Fahrgastaufkommen an den Bahnhaltepunkten in Trier 2018-2020
[Daten nach ZV SPNV RLP-Nord; Darstellung IGDB; Daten sind gerundet]

2.3.2 Stand Fahrplanangebot – Stadtbus-/ innerstädtischen Regionalbusverkehr

Fahrplanangebot im Stadtbusverkehr

Das Angebot im Stadtbusverkehr besteht aus den zwei Teilsystemen

- Normalverkehrsnetz an Werktagen (Mo-Fr) zwischen 06:45 Uhr und 18:45 Uhr und
- Sternbusnetz zu den übrigen Zeiten (Mo-Fr vor 06:45 Uhr und nach 18:45 Uhr; samstags, sonn- und feiertags ganztägig).

Die beiden Angebotssysteme unterscheiden sich neben den Betriebszeiten hinsichtlich folgender Kriterien: Umsteigepunkte zwischen Stadtbuslinien, Liniennetz bzw. Linienwege, Liniennummern und Fahrplantakte.

Im Normalverkehrsnetz sind die Haltestellen „Porta Nigra“ und „Treviris“ die zentralen Umsteigehaltestellen, während das Sternbusnetz auf den Hauptbahnhof als alleinigen Rendezvouspunkt ausgerichtet ist. Zudem sind einige städtische Buslinien untereinander so verknüpft, dass tangentielle Umsteigeverbindungen (in Bezug auf die Alt- bzw. Innenstadt) bestehen.

Das 1997 eingeführte Sternverkehrsnetz verknüpft in den Neben- und Schwachverkehrszeiten auf Grundlage betrieblich optimierter Streckenverkäufe die radialen Stadtbuslinien aus sämtlichen Stadtteilen zu festen Zeiten an einem zentralen Rendezvous-Knotenpunkt (Hauptbahnhof) miteinander. Im Sternbusverkehr liegt der Schwerpunkt des Netzes am Hauptbahnhof, um die in der Schwachlastzeit nicht so stark auf die Innenstadt gerichteten Verkehrsströme angesichts dünnerer Fahrtenfolgen zuverlässig und komfortabel zu verknüpfen sowie einen guten Anschluss an den vertakteten Schienenpersonenverkehr und die Regionalbusse zu gewährleisten (30er Knoten).

Seit dem Nahverkehrsplan 2006 wurde das Stadtbusangebot kontinuierlich anhand des absehbaren Bedarfs angepasst und ausgebaut. So wurde die Linie 14 neu eingeführt, die während der Vorlesungszeiten das Angebot am Petrisberg (Linie 4) verdichtet und eine Direktverbindung zur Hochschule Trier herstellt sowie die Linie 8 nach Schweich verlängert und der Nachtbusverkehr erweitert.

Zum April und September 2021 wurden/ werden die Verkehrsangebote im Normalverkehrsnetz (Stadt- und Regionalbus) und Sternverkehr (Stadtbus) weiter verbessert (vgl. weiter unten in diesem Kapitel).

Der Stadtbusverkehr der Stadt Trier umfasst zum September 2021 folgende Linien:

- 13 Regelbuslinien für das Normalverkehrsnetz (Linien 1-10, 17, 30, 31),
- 10 Linien für das Schwachverkehrsnetz (Sternbusverkehr; Linien 80-89),
- 3 vertaktete Verstärkerlinien für den Hochschulverkehr (Linien 13, 14, 16),
- 10 Verstärkerlinien für den Schulverkehr (Linien 32, 50-53, 55-59),
- 3 bedarfsgesteuerte AST-Linien zur Feinerschließung (Linien 7, 15, 17).

Die Linienverläufe mit allen bedienten Haltestellen sind dem in Abb. 14 dargestellten Liniennetzplan der Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH zu entnehmen.

SWT Liniennetz Normal- und Sternverkehr

Städtische Trier Verkehrs-GmbH
Städtisches Center Trier-Passage 16
Tel.: 0691 71 72 73
E-Mail: stadtbus@swt.de
www.swt.de

Stand: September 2021

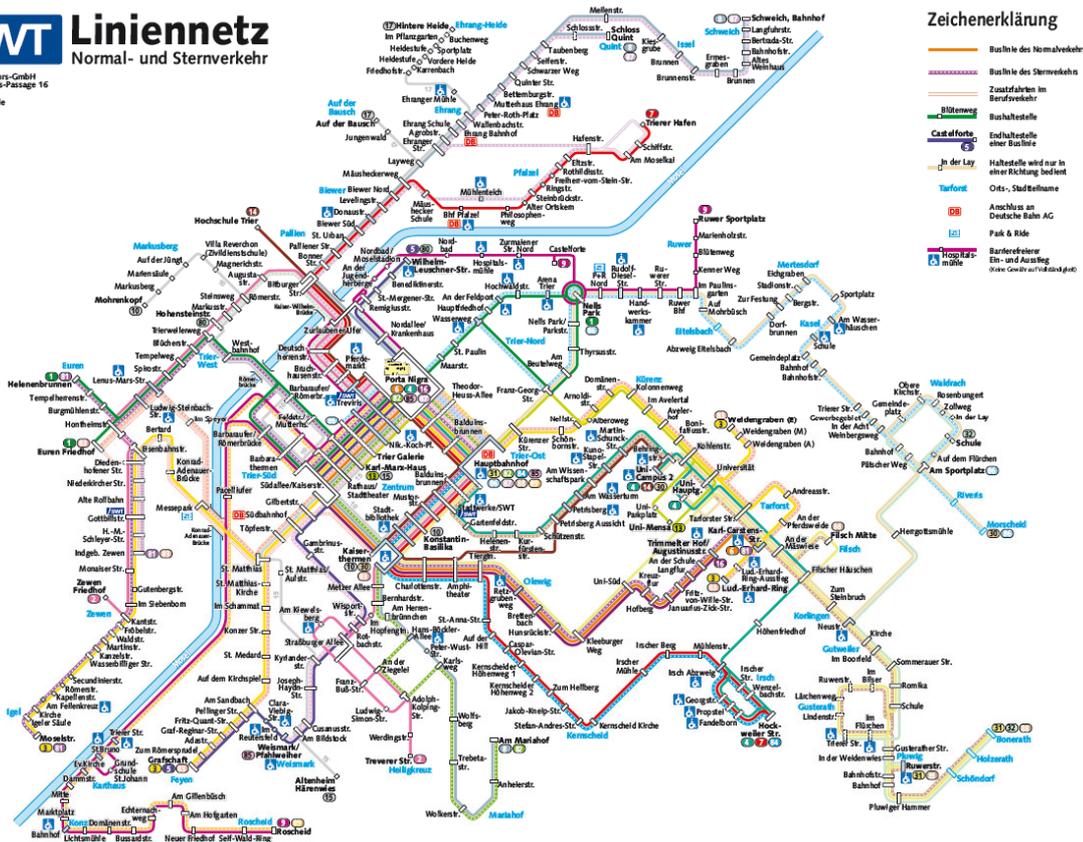


Abb. 14: Liniennetzplan Normal- und Sternverkehr Stadt Trier

[Darstellung SWT GmbH: <https://www.swt.de/p/Liniennetz-5-2742.html>, Stand: 09/2021]

Die Bedienung des Stadtbusnetzes richtet sich nach der Verkehrstagesgruppe und der Tageszeit:

An Werktagen (Mo-Fr) zwischen 06:45 Uhr und 18:45 Uhr verkehren die Taktlinien des Normalverkehrsnetzes der Linien 1-10, 17, 30 und 31. Während der Vorlesungszeiten der beiden Hochschulen (Universität, Hochschule) verkehren zusätzlich die vertakteten Normalverkehrslinien 13, 14 und 16. Die Verstärkerlinien 32, 50-53 und 55-59 weisen nur Einzelfahrten zu den Zeiten des Schülerverkehrs auf.

Für Zeiten geringer Fahrgastnachfrage wurde der sog. Sternbusverkehr mit insgesamt (ab September 2021) zehn Linien (80 bis 89) eingerichtet. Der Sternbusverkehr bedient die Stadt Trier von Montag bis Freitag vor 06:45 Uhr und nach 18:45 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig. Diese Buslinien treffen sich außerhalb der Geschäftszeiten an der Rendezvous-Haltestelle am Hauptbahnhof Trier, wodurch ein schneller und kurzer Umstieg zwischen den Stadtbussen und zum SPNV und Regionalbusverkehr ermöglicht wird. Der letzte Sternbusanschluss am Hauptbahnhof ist montags bis donnerstags um 00:15 Uhr. In den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag gibt es weitere Sternbusanschlüsse bis 03:15 (Nachtbusverkehr).

Die Bedienungen der einzelnen Stadtbuslinien erfolgt an Werktagen (Mo - Fr) nach unterschiedlichen Taktungen und Taktfamilien, wie aus Tab. 11 ersichtlich ist.

Stadtbuslinie	Montag - Freitag			
	6.45 bis 18.45 Uhr	18.45-20.45 Uhr	20.45- 00.15 Uhr	0.15 bis 3.15 Uhr
1, 3, 13*	10 Minuten			
5, 6, 8, 16 *	20 Minuten			
2, 4, 7, 14*, 30, 31	30 Minuten			
9, 17	60 Minuten			
83, 86		10 Minuten	30 Minuten	30 Minuten
81, 82, 87		20 Minuten	30 Minuten	30 Minuten
84, 85, 88		30 Minuten	60 Minuten	60 Minuten
80		30 Minuten	kein Angebot	kein Angebot
89		120 Minuten	120 Minuten	kein Angebot
10, 32, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59	Einzelfahrten			
*=nur während der Vorlesungszeiten der Hochschulen				

Tab. 11: Taktschema der Stadtbuslinien an Werktagen Mo-Fr (Fahrplanjahr 2021)
[Darstellung IGDB; Aktualisierung SWT/ Stadt Trier]

Die Taktfamilien unterscheiden sich wie folgt:

- im Normalverkehrsnetz gibt es je nach Linie 10-, 20-, 30- oder 60-Minuten-Takte,
- im Sternbusverkehr wird ab September 2021 während der Geschäftszeiten ein 10-, 20-, oder 30-Minuten Takt angeboten. Zu den übrigen Zeiten wird im 30- oder 60-Minuten-Takt gefahren,
- beim Normalverkehrsnetz bestehen außerdem „saisonale“ Unterschiede: Die Linien 13, 14 und 16 verkehren nur zu den Vorlesungszeiten der Hochschule und Universität Trier,
- neben den Regionalbuslinien der VRT-Linienbündel verbinden auch die Sternbuslinien 81, 86, 87, 88, 89 sowie die Normalverkehrslinien 3, 8, 9, 30 und 31 der SWT die Stadt mit dem Umland.

Derzeit wird im Normalverkehrsnetz des Stadtbusverkehrs auf den zwei wichtigsten Hauptachsen (Linien 1 und 3) in sieben Ortsbezirken ein 10-Minuten-Takt angeboten, wobei allein durch diese Bedienung fünf der neun im Zentrenkonzept der Stadt Trier ausgewiesenen Zentren mit jeweils sechs Abfahrten deutlich besser bedient werden, als die in der Relationskategorie I geforderten vier Verbindungen (vgl. Tab. 6). Bei den Zentren Feyen, Heiligkreuz und Petrisberg wird durch die Überlagerung mehrerer Buslinien zumindest im Semester dieser Wert ebenfalls erreicht bzw. sogar überschritten. Lediglich das Nebenzentrum Ehrang weist nur eine Busanbindung im 20-min-Takt auf, wobei hier durch den zusätzlichen Bahnanschluss ebenfalls der vorgegebene Mindestwert der Relationskategorie I erreicht wird.

Darüber hinaus werden auch die äußeren Stadtbezirke im Normalverkehr in der Regel mindestens dreimal in der Stunde bedient und mit zentralen Bereichen sowie dem Stadtzentrum verbunden. Lediglich von Pfalzel und Kernscheid aus bestehen nur zweimal die Stunde Busverbindungen, wobei in Pfalzel noch die Bahnverbindung hinzukommt

Anpassungen im Normalverkehr ab April 2021

■ Anpassung Linie 1

Mit Umsetzung der VRT-Linienbündel Römische Weinstraße und Ruwer-Hochwald zum 01.09.2021 bestehen zahlreiche neue und alternative Fahrtmöglichkeiten im Industriegebiet Trier Nord (Metternichstraße). Aus diesen Gründen wird der Parallelverkehr der Linie 1 zum September 2021 zurückgenommen und alle Fahrten, die heute bis zur Handwerkskammer laufen, enden künftig am Nells Park. Perspektivisch soll die Linie 1 im 10-Minuten-Takt den P+R-Parkplatz „Riverside“ anfahren. Hiermit soll die Angebotsqualität durch ein stetig, in den Regelfahrplan integriertes Park-and-Ride-Angebot an der wichtigsten Einfallstraße Triers deutlich erhöht werden. In Prüfung ist derzeit noch die fahrtechnische Klärung der Zufahrt zum P+R-Platz „Riverside“.

■ Verlängerung Linie 8

Die Linie 8 verkehrt zwischen dem Stadtteil Mariahof und Schweich. Die Linie 8 endete in Schweich bisher an der Haltestelle „Langfuhrstraße“. Ab September 2021 wird das Linienende bis zum Bahnhof Schweich (um 700 m) verlängert, wodurch Umstiege am Bahnhof Schweich möglich werden.

■ Neue Linie 9

Mit der Umsetzung des Linienbündels Saargau zum Januar 2021 wurde der Verkehr um Konz vollständig neu strukturiert. Es fand eine deutliche Angebotserweiterung statt, die den Stadtteilen Karthaus, Roscheid und Könen sowie den Orten Tawern und Wawern zugutekommt. Dem Betriebskonzept liegt Mo-Fr grundsätzlich ein Stundentakt zugrunde, am Wochenende wird ein 2-Studentakt angeboten. Die Anbindung an Trier erfolgt über die Bahn am Bahnhof Konz.

Um eine attraktive direkte Busverbindung insbesondere zwischen dem abseits der Bahnstrecken gelegenen Höhenstadtteil Roscheid und Trier-Innenstadt zu ermöglichen, wurde zum 07.04.2021 die neue Linie 9 der SWT in Betrieb genommen. Neben der Anbindung von Konz an das Oberzentrum nimmt die Linie 9 folgende wichtige innerstädtischen Aufgaben wahr:

- Erschließung der Zurmaiener Straße in Trier-Nord, insbesondere des Moseluferbereichs mit den neuen Haltestellen „Nordbad“, „An der Jugendherberge“ und „Zurlaubener Ufer“.
- Verdichtung des Linienabschnittes zwischen den Haltestellen „Trier Galerie“ und „Castelforte“ auf einen Halbstundentakt und stündlich über Castelforte hinaus bis nach Ruwer-Dorheck.

Die Linie 9 wird zunächst für 3 Jahre betrieben, eine weitere Bedienung nach 2024 ist unter Bewertung der Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

■ Veränderung an der Linie 30

Die heutige Linie 30 besteht aus zwei Linienästen im unteren und mittleren Ruwertal. Durch eine Angebotserweiterung zum Start des Linienbündels Ruwer-Hochwald (09/2021) wird zwischen diesen Ästen eine Verbindung hergestellt (sog. Spangenschluss). Konkret wird der Ast Trier-Waldrach über Korlingen nach Tarforst bis zum Uni-Campus II verlängert. Dieser Ast wird die Liniennummer 30 behalten. Der Linienabschnitt zwischen Waldrach und Morscheid wird um drei Fahrtenpaare ergänzt und somit ein reiner Stundentakt hergestellt (heute bestehende Taktlücken werden aufgefüllt).

Zur besseren Kommunikation gegenüber den Fahrgästen wird der zweite Ast Trier–Pluwig–Bonerath die Liniennummer 31 erhalten. Auch hier werden am Linienende zwischen Pluwig und Bonerath drei zusätzliche Fahrtenpaare angeboten, um heute bestehende Taktlücken zu schließen.

Ein heute innerhalb der Linie 30 bestehender Schulverkehr zum Schulstandort Waldrach wird weiterhin zur besseren Abgrenzung der Angebote als Linie 32 angeboten.

Die über das Stadtgebiet durchgebundene Produktion ändert sich auch im neuen Fahrplan nicht. Künftig wird ein Linienwechsel 30/31 innerhalb der City die heute bestehende, umsteigefreie Fahrtbeziehung aufrechterhalten.

Anpassungen im Sternverkehr ab September 2021

Aufgrund der stark gestiegenen Fahrgastzahlen sowie der aufgrund der allgemeinen Verkehrssituation häufig auftretenden Verspätungen zu den Hauptgeschäftszeiten und der Tatsache, dass zu diesen Zeiten nur noch mit großen Anstrengungen (Einsatzwagen usw.) ein ordnungsgemäßer Betrieb aufrechterhalten werden konnte, wurde der Bedarf erkannt, den SWT-Sternbusverkehr innerhalb des Stadtgebietes anzupassen. Insbesondere folgende Probleme haben sich für den Betrieb des heutigen Sternbusverkehrs gezeigt:

- Die zentralen Anschlüsse am Hauptbahnhof können oft nicht mehr gehalten werden,
- Probleme bei der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals,
- Notwendigkeit kostenintensiver Fahrerablösung und
- Gefahr von Fahrtausfällen.

Hinzu kommen Entwicklungen in der Stadtstruktur bzw. dem Verkehrsnetz, die entsprechende Anpassungen im Sternbusnetz für geboten erscheinen ließen:

- Anschlussproblematik am Hauptbahnhof,
- Umstrukturierungen Trier-West im Zuge des Stadtumbau Trier-West und der Reaktivierung der Schienen-Weststrecke,
- Erschließungsdefizite Gewerbegebiet Euren hinsichtlich der bestehenden Arbeitszeiten in einigen größeren Gewerbe-/ Industriebetrieben,
- zu frühe Umstellung auf das ausgedünnte Angebot, obwohl noch eine starke Nachfrage (insb. aufgrund geöffneter Geschäfte usw.) besteht,
- schlechte Erreichbarkeit der Park+Ride-Plätze in Trier-Nord und am Messepark im Sternbusverkehr,
- Defizite bei den Nacht- und Freizeitangeboten und Südbad-Anbindung,
- Erfordernis der Erschließung des neuen Baugebietes Castelnau Mattheis und
- Erfordernis der Umorganisation des Sternverkehrs in Trier West aufgrund der Umstrukturierungen im Bereich des Bahnübergangs Martinerfeld im Zuge der Reaktivierung der Schienen-Weststrecke.

Mit der neuen Konzeption des Sternverkehrs werden daher ab 09/2021 folgende Änderungen umgesetzt:

- Taktverdichtung Mo – Fr und samstags zu Geschäftszeiten auf den wichtigsten Linien

10-Minuten-Takt	Linie 83 zw. St. Matthias und Universität
	Linie 86 zw. Trier Galerie und Nells Park
20-Minuten-Takt	Linien 81, 82 und 87
30-Minuten-Takt	Linien 80, 84, 85 und 88
2-Stunden-Takt	Linie 89
- Mo-Fr und samstags zu Geschäftszeiten verkehren die Linien 82, 85 und 87 nicht mehr zum Hauptbahnhof und Enden an der Porta Nigra. Sowohl an der Haltestelle „Porta Nigra“ und „Treviris“ bestehen kurze Umsteigezeiten zu allen anderen Linien, so dass Anschlussicherungen weiterhin gegeben sein werden.
- Die Anbindung des Hauptbahnhofes an die Innenstadt wird durch die Linien 81 (im 20-Minuten-Takt) und 83 (im 10-Minuten-Takt) sichergestellt.
- Der verdichtete Sternverkehr wird um eine Stunde bis ca. 20:45 Uhr verlängert.
- Sonntags und im Abend-/ Nachtverkehr bleibt das Anschlussystem am Hbf bestehen.
- Einführung einer neuen Linie 80 in Trier-West/ Pallien.
- Einführung einer neuen Linie 85 mit welcher das Neubaugebiet Castelnau Mattheis und das Südbad auch im Sternverkehr angebunden werden können.
- Zusätzliche saisonale Verbesserung der Anbindung des Südbad.
- Verbesserte Anbindung des Industriegebietes Euren.
- Bessere Anbindung des P+R-Platz „Riverside“ (2 Busse mehr pro Stunde).
- Neue Anbindung des Messeparks und des dortigen P+R-Platzes.

Nachfolgende Abb. 15 zeigt das neue Anschlussystem des Sternbusverkehrs zu den Geschäftszeiten:

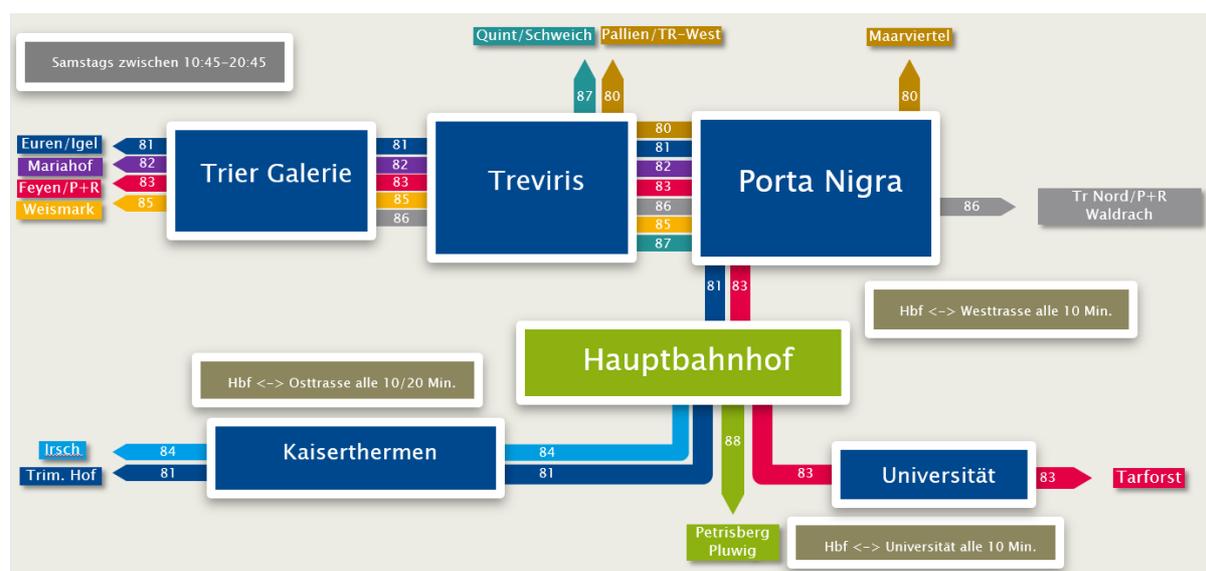


Abb. 15: Neues Anschlussystem Sternverkehr Geschäftszeiten
[Darstellung: SWT-Verkehrs GmbH]

Zudem wird eine (in der obigen Abbildung noch nicht mit dargestellte) neue Linie 89 ab 1. September 2021 die Verkehrsaufgaben der Linie 9 zwischen Konz und Trier in den Nebenverkehrszeiten (montags bis freitags vor 6:45 Uhr und nach 18:45 Uhr sowie an den Wochenenden) erfüllen und wird in den bestehenden Sternverkehr integriert.

Fahrgastnachfrage Stadtbusverkehr

Im Stadtbusverkehr weisen laut SWT-Verkehrs GmbH die Linien 1, 3 und 8 des Normalverkehrsnetzes und die Linie 83 des Sternbusverkehrs besonders hohe Fahrgastaufkommen auf.

Die genannten Linien sind zum einen längere Durchmesserlinien und übernehmen zum anderen sowohl wichtige Verbindungs- als auch Erschließungsfunktionen für große Teile des Stadtgebietes (Talstadt, westliche Stadtteile, Höhenstadtteile). An deren Linienwegen befinden sich die aufkommensstarken Verknüpfungspunkte Porta Nigra (1, 3, 8) und Hauptbahnhof (3, 83), sowie einwohnerstarke Stadtbezirke und Einrichtungen mit hohen Quell- und Zielverkehrsaufkommen. Zu den publikumswirksamen Zielgebieten bzw. Einrichtungen zählen vor allem die Alt- bzw. Innenstadt, Schulen, Krankenhäuser und die Universität (3, 83). Aus diesem Grund verkehren die Linie 1 und 3 des Normalverkehrsnetzes im 10-Minuten-Takt, die Linie 8 im 20-Minuten-Takt. Die Linien 3 und 8 werden dabei in der Regel mit Gelenkbussen bedient.

Fahrplanangebot beim vertakteten Regionalbusverkehr

Die vertakteten Regionalbuslinien auf dem Gebiet der Stadt Trier werden auf unterschiedlichen Korridoren zwischen der Innenstadt und den Stadtgrenzen geführt. Zu den Korridoren gehören neben zahlreichen Fahrten über die Nordallee Richtung Hochschule Trier und über Trier Nord Richtung Ruwer auch Fahrten über die Innenstadt Osttrasse (Weberbach) Richtung Uni Süd und über die Innenstadt Westtrasse (Treviris/ Nikolaus-Koch-Platz). Die Linie 22 (und ab 09/2021 auch die Linie 20) übernimmt (wie auch die o. g. Stadtgrenzen überschreitenden Linien der SWT) zudem auch innerstädtische Erschließungsaufgaben im Bereich der Metternichstraße im Industriegebiet Trier Nord, indem die dortige Bedienungslücke geschlossen wird.

Fast alle Regionalbuslinien bis auf die Linie 27 fahren den ZOB Hbf an. Weiterhin wird der Hauptbahnhof aus Kapazitätsgründen des dortigen ZOB nicht von den RGTR-Linien 117 und 306 angefahren. Zu den Regionalbuslinien, die den ZOB Hbf bedienen, gehören die Linien 22 (Richtung Schweich), 25 (Richtung Trierweiler), 26 (Richtung Newel), R200 (Richtung Türkismühle), 202 (Richtung Hermeskeil), 207 (Richtung Pellingen/ Greimerath), 220 (Richtung Neumagen), 221 (Richtung Leiwen), 222 (RadBus Kell), 260 (Richtung Echternach), 282 (Richtung Langsur –Trierweiler), 328 (Richtung Thalfang), 333 (RadBus Bernkastel-Kues), 400 (Richtung Bitburg) und 420 (Richtung Irrel) sowie die RGTR-Linie 118 (Richtung Luxemburg).

Ausführlichere Informationen zur genauen Linienführung, Bedienung und zu den Haltestellen sind den Veröffentlichungen des VRT zu den einzelnen Linienbündeln zu entnehmen.

2.3.3 Stand Fahrplanangebot – Anschlusssicherung

Die Trierer Altstadt kann aus allen Stadtteilen umsteigefrei mit dem städtischen Busverkehr erreicht werden. Alle Stadtbuslinien bedienen im Normalverkehr die zentrale Haltestelle Porta Nigra. Mit einem Umstieg an dieser Haltestelle – sowie auch an weiteren Haltestellen, z. B. an den Kaiserthermen – können zudem nahezu alle Verbindungen zwischen den Stadtteilen abgedeckt werden. Im Normalverkehr sind ein Teil der Fahrpläne so aufeinander abgestimmt, dass beim Umsteigen nur kurze Wartezeiten (2 bis 3 Minuten) entstehen. Zusätzliche Umstiege außerhalb der Altstadt sind nur bei Nutzung der Linien 10, 17 und 18 erforderlich. Durch die Anordnung der Haltestellenpositionen ergeben sich an einigen Haltestellen längere Umsteigewege (v. a. Porta Nigra) oder es muss zum Umstieg eine Straße überquert werden, was die Umsteigebeziehungen besonders störanfällig macht. Sehr gute Anschlusssicherungen sind im Sternverkehr gegeben, da sich alle Linien an der Haltestelle ZOB Hauptbahnhof treffen und so auf vielen Verbindungen Umsteige mit kurzen Übergangszeiten angeboten werden (vgl. Moko 2025; S. 131 ff.). Allerdings hat die Entwicklung sowohl des Fahrgastaufkommens in den Bussen als auch die des Motorisierten Individualverkehrs in Trier in den letzten Jahren (vor Corona) dazu geführt, dass selbst diese optimierten Anschlussbeziehungen zu den Hauptverkehrszeiten oft nicht mehr gewährleistet werden konnten. Dies führt zu der o. g. Optimierung des Sternverkehrs ab 01.09.2021.

Im Rahmen der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 sowie der Aufstellung des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord in den Jahren 2012 bis 2016 wurden im Zusammenspiel der städtischen und regionalen Busverbindungen sowie des SPNV anschlussorientierte Übergänge geschaffen. So wurden u. a. die Abfahrtszeiten der Sternbusse an den SPNV-Knoten zur Minute 30 angepasst. Somit können relevante Umsteigebeziehungen in Trier zwischen den Verkehrsträgern Bus/Bus und Bus/Bahn am Hauptbahnhof Trier überwiegend gewährleistet werden.

2.4. Weiterentwicklung

2.4.1 Fahrplanangebot – SPNV

Mit dem Regionalbahnkonzept Trier sowie der damit verbundenen Reaktivierung der Weststrecke für den Personenverkehr und der Schaffung ergänzender Bahnhaltepunkte entlang der Oststrecke entsteht ein deutlich erweitertes SPNV-Angebot mit teilweise S-Bahn-Charakter. Dieses stellt das Rückgrat des städtischen und regionalen ÖPNV-Angebotes dar. Durch optimierte Verknüpfungen bestehender und neuer Bahnhaltepunkte mit dem städtischen und regionalen Busverkehr werden positive Synergien erwartet. Durch zusätzliche und verbesserte Umsteigemöglichkeiten sowie durch ein aufgestocktes Leistungsangebot im SPNV wird die Attraktivität des gesamten ÖPNV-Netzes in der Stadt und der Region Trier gesteigert, wodurch neue Nutzer sowohl im Binnen- als auch im Quell- und Zielverkehr hinzugewonnen werden können.

Reaktivierung der Trierer Weststrecke

Die Reaktivierung der derzeit ausschließlich von Güterzügen befahrenen Trierer Weststrecke ist für Dezember 2024 geplant (vgl. Abb. 16). Die Bahnstrecke führt entlang der westlichen Moselseite von Trier Ehrang über Igel nach Luxemburg bzw. über die Konzer Moselbrücke nach Konz bzw. Saarlouis. Die Bedienung soll zukünftig durch zwei Regionalbahnlinien (RB 83 und RB 84) erfolgen, so dass ein annähernder 30-Minuten-Takt im Stadtgebiet Trier entsteht. Es ist wichtig sicherzustellen, dass die Verbindung nach Luxemburg auch eine attraktive Erreichbarkeit des Arbeitsplatzschwerpunktes auf dem Kirchberg sicherstellt. Dies kann durch eine entsprechende Haltepolitik der RB 83 in Luxemburg, durch zusätzliche RE-Angebote und/ oder die optimale Verknüpfung mit dem Tram-Angebot in Luxemburg Stadt (Bereich Hauptbahnhof oder Bf. Rote Brücke) sichergestellt werden.

Da sich die Inbetriebnahme der Weststrecke Trier für den SPNV um mehrere Jahre verschoben hat, verkehrt die neu eingeführte RB 83 seit 2019 zunächst über die Oststrecke und somit über den Trierer Hauptbahnhof. Mit geplanter Inbetriebnahme der Weststrecke im Jahr 2024 wird die RB 83 auf die Weststrecke verlegt, so dass eine Angebotsreduzierung auf der Oststrecke entsteht, die jedoch zumindest für den Abschnitt Trier Süd bis Schweich zu wesentlichen Teilen durch HVZ-Verdichter der Saar-RB aufgefangen werden wird. Das Ziel der Stadt Trier bleibt aber mindestens ein 30-min-Takt zwischen Wittlich und Trier Hbf. wobei im Idealfall die Züge über den Hbf. hinaus durchgebunden werden sollten. Auch für die Verbindungen nach Luxemburg soll es vom Hauptbahnhof aus keine Verschlechterungen für Berufspendler geben. Dies kann durch den Einsatz von HVZ-Verdichtern zwischen Hbf. und Luxemburg sichergestellt werden. Durch die Inbetriebnahme der Weststrecke darf es zu keiner Abwertung der Oststrecke kommen. Die Angebote auf der Westseite sollen ein zusätzliches Angebot zur Stärkung des SPNV im Zuge der klimapolitisch bedingten Verkehrswende sein. Im Zuge der Reaktivierung der Weststrecke für den SPNV wird der Bahnhaltepunkt Trier Ehrang Bf. durch den neu anzulegenden Bahnhaltepunkt Trier Hafenstraße ersetzt. Darüber hinaus werden vier weitere Bahnhaltepunkte im Stadtgebiet neu errichtet: Trier Pallien mit dem Zusatz „Kaiser-Wilhelm-Brücke/ Hochschule“, Trier West mit dem Zusatz „Römerbrücke“, Trier Euren und Trier Zewen.

Die Reaktivierung der Weststrecke im SPNV zielt auf eine attraktive Erschließung der westlichen Stadtteile, eine Optimierung der Erschließung wichtiger Bildungseinrichtungen entlang der Strecke (Hochschule Trier, Berufsbildende Schulen, Schulzentrum Mäusheckerweg) und eine bessere Erreichbarkeit der Innenstadt ab. Auch die umliegenden Kommunen in den Tallagen von Mosel und

Saar sollen besser mit dem Oberzentrum Trier verbunden werden. Zu den bisherigen Regionalbuslinien bieten die künftigen Regionalbahnen RB 83 und RB 84 eine erhebliche Qualitätssteigerung. Mit der Durchbindung der Regionalbahnen bis in das Großherzogtum Luxemburg wird zudem ein Angebot für Auspendler aus der Region Trier geschaffen, das zusätzlich auch für Freizeitverkehrszwecke genutzt werden kann. Berufsauspendler können Luxemburg-Kirchberg in einer knappen Stunde mit Umstieg auf die Tram am Luxemburger Hauptbahnhof erreichen. Außerdem entstehen durch abgestimmte Umstiege schnelle Verbindungen mit den Regionalexpress-Linien nach Koblenz, Saarbrücken und Mannheim.

Neben den fünf in konkreter Planung befindlichen Bahnhofpunkten entlang der Weststrecke erscheinen grundsätzlich weitere Bahnhofpunkte optional möglich. Hierzu gehören Trier Biewer, Trier Martinerfeld, Trier Messepark und Trier Langenberg (vgl. Abb. 16).

Aufwertung Oststrecke - neue Bahnhofpunkte

Im Zuge der Umsetzung des Regionalbahnkonzeptes für die Region Trier soll die Osttrasse Trier Ehrang – Trier Hbf – Trier Süd – Konz eine Aufwertung hinsichtlich ihrer Erschließungsfunktion erfahren. Der Stadtrat hat im Jahr 2016 nördlich des Hauptbahnhofes den Bahnhofpunkt Trier Nord (Nachrücker Trier Kürenz) und südlich des Hauptbahnhofes den Bahnhofpunkt Trier Kaiserthermen (Nachrücker Trier St. Matthias oder Trier St. Medard/ Schammat) prioritär festgelegt (Abb. 16). Diese Bahnhofpunkte wurden an die Deutsche Bahn AG/ den SPNV Nord/ das Land Rheinland-Pfalz zur Berücksichtigung im Rahmen der sogenannten Stationsoffensive übermittelt.

Im Bereich nördlich des Hauptbahnhofs liegt der Fokus der Stadt eindeutig auf dem Bahnhofpunkt Trier-Nord (Höhe Dasbachstraße). Die hierzu notwendige neue Straßenverbindung inkl. Brückenneubau soll im Zuge des städtischen Straßenneubauprojektes Neuanbindung Aveler Tal erfolgen, welche im 10-Jahres-Plan der Stadt Trier zur vorrangigen Umsetzung fest eingeplant ist.

Da der Bahnhofpunkt Kaiserthermen nicht in der aktuellen Stationsoffensive der DB umsetzbar ist, laufen aktuell weitere Abstimmungen für den gesamten Abschnitt südlich des Hauptbahnhofes. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in Kapitel 1.4.1 zur Barrierefreiheit wird verwiesen.

Neben den neuen Bahnhofpunkten an der Weststrecke sowie den in der Stationsoffensive enthaltenen Bahnhofpunkten entlang der Oststrecke erscheinen grundsätzlich weitere Bahnhofpunkte im Trierer Stadtgebiet optional möglich. Hierzu gehören neben den bereits angesprochenen vor allem Trier Kyllbrücke und Trier Schwarzer Weg (vgl. Abb. 16). Eine mögliche künftige Umsetzung dieser Bahnhofpunktoptionen ist eher langfristig vorstellbar und soll zu gegebener Zeit mit DB AG, SPNV Nord und dem zuständigen Landesministerium abgestimmt werden.

Einen Überblick über die vorhandenen, fest geplanten und weiteren optional möglichen Haltepunkte bietet die folgende Abb. 16.

Übersicht vorhandener und geplanter Bahnhaltelpunkte im Bereich der Trierer Bahnstrecken

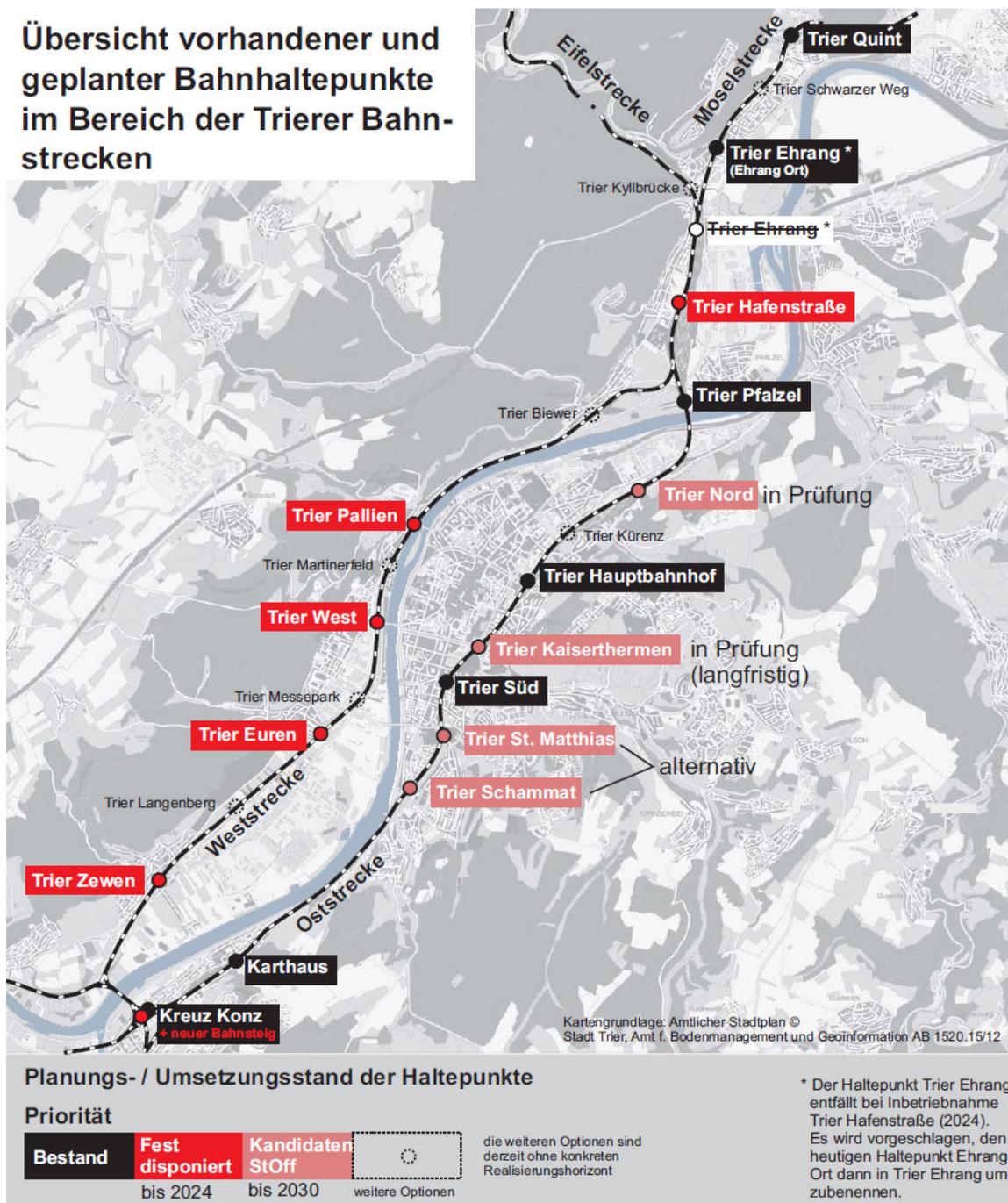


Abb. 16: Bahnhaltelpunkte entlang der West- und Oststrasse auf dem Gebiet der Stadt Trier [Darstellung: Stadt Trier]

2.4.2 Fahrplanangebot – Stadtbus-/ innerstädtischer Regionalbusverkehr

Zur Modifikation und Verbesserung des Angebotes im Stadtbusverkehr enthält das Mobilitätskonzept Trier 2025 insbesondere die unter Kapitel 2.1.2 bereits dargestellten Maßnahmen. Nachfolgend wird kurz auf zentrale Punkte daraus noch einmal eingegangen, inkl. einer kurzen Darstellung des aktuell bestehenden weiteren Handlungsbedarfs:

ÖPNV-Querachse – Erschließung Tarforster Plateau

Eine der wichtigsten Aufgaben ist nach wie vor die Verbesserung der Verbindung zwischen Talstadt und Tarforster Plateau. Wegen der Mitbenutzung der hoch belasteten Straßen durch das Aveler Tal und Olewiger Tal sind die Linien störungsanfällig. Ziel ist die Optimierung der ÖPNV-Relation Talstadt – Höhenstadtteile sowie die Umsetzung einer Busbeschleunigung. Hierzu sind in einem Gutachten von 2016 (R+T Verkehrsplanung/ Dr. Brenner Ingenieur GmbH im Auftrag der Stadt Trier und der SWT Verkehrs GmbH) zahlreiche Maßnahmen definiert worden, die sich inzwischen in unterschiedlichen Umsetzungsstadien befinden. Neben der Umgestaltung der Haltestelle an der Bonifatiusstraße (Haltestellenausbau, Installation einer Lichtsignalanlage anstelle eines Fußgängerüberweges, Verlängerung der Busspur) wurde u. a. auch die Ausfahrt des Uniparkplatzes mit einer Lückenampel ausgestattet. Weitere Maßnahmen wurden planerisch bzw. vorbereitend vorangetrieben. So erfolgte in der Olewiger Straße ein gezielter Flächenerwerb, um u. a. eine Busbeschleunigung durch den Kreisel an den Kaiserthermen ermöglichen zu können. Die weitere Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen ist in den kommenden Jahren weiter voranzutreiben.

Zudem wird nach wie vor das langfristige Ziel verfolgt, eine eigenständige leistungsfähige neue Querachse zu schaffen, um die leistungsstarken Nord-Süd-Bahnachsen mit einer ebenso starken und weniger störanfälligen Ost-West-Achse zu ergänzen. Der aktuelle Stand hierzu (inkl. der möglichen Verkehrsmittel für diese Achse) ist in einem Gutachten aus dem Jahr 2021 zusammengetragen worden (Dietze/ Birkhäuer im Auftrag der Stadt Trier).

Weiterer Ausbau des Busangebots in der Stadt Trier

Hinsichtlich der Verdichtung der Fahrtenfolge soll das Busangebot weiter schrittweise ausgebaut werden, u. a. auch durch fortwährende Koordinierung der Fahrpläne der Stadt- und Regionalbuslinien (Linienüberlagerungen). Zudem soll das Busnetz eine funktionale Gliederung in Haupt-, Neben- und Feinerschließungslinien in der Netzstruktur des Status quo erfahren, wodurch modifizierte und angehobene Bedienungshäufigkeiten im Normalverkehrs- und Sternbusnetz entstehen.

Dies ist im Zusammenhang der Linienbündelvergaben des VRT intensiv erfolgt. Ergebnisse sind neben der differenzierten Linienführung der Regionalbuslinien in Trier Nord und der massiven Verdichtung des Regionalbusangebotes auf der Achse Bitburger Straße z. B. auch die neue Linie 9 von Konz nach Ruwer mit Schließung einer wichtigen Bedienungslücke im Stadtgebiet (Zurmaiener Straße) sowie die Erschließung des Industriegebietes Trier Nord im Bereich der Metternichstraße durch Regionalbuslinien. Zudem werden durch die Verdichtung des Sternverkehrs zu den Geschäftszeiten ab September 2021 weitere Schritte zur Umsetzung dieser Anforderungen umgesetzt.

Eine Stärke eines ÖPNV-Systems liegt in einer weitgehend einheitlichen Taktstruktur mit den gleichen Taktfamilien. Mit einheitlichen Taktfamilien wird grundsätzlich eine hohe Transparenz für den Nutzer

gewährleistet und dies führt zur Optimierung der Umsteigebeziehungen und somit zur Umsetzung möglichst guter Anschlüsse (zur Anschlusssicherung vgl. Kap. 2.4.3).

Grundsätzliches Ziel der Stadt Trier ist eine Vereinheitlichung aller Stadtbuslinien im Normalverkehr auf ein einheitliches Taktschema, damit Umsteigebeziehungen aus allen Stadtteilen zu allen Zielbereichen mit jeder Fahrt möglich werden. Um dies erreichen zu können ist vor dem Hintergrund der bestehenden Taktungen mindestens ein **20-Minuten-Takt** auf allen Haupt-Stadtbuslinien des Normalverkehrs notwendig. Zentraler Punkt hierbei ist, dass es perspektivisch keine Hauptlinien mehr geben soll (vgl. Tab. 11), die im 30-Minuten-Takt verkehren (und daher dann i. d. R. nur einmal die Stunde eine gute Umsteigebeziehung an den Knoten zu Linien mit 20-Minuten-Takt besteht). Um verlässliche Reisemöglichkeiten und Wegekettens anbieten zu können und somit den ÖPNV zu einer attraktiven und konkurrenzfähigen Alternative zum MIV zu machen, ist ein verlässliches und gut auf einander abgestimmtes Gesamtangebot notwendig.

Im Normalverkehr betrifft dies insbesondere die Hauptlinien 2, 4, 7 und 9 (im Abschnitt Castelforte – Trier Galerie) sowie die Linie 30, die bisher im 30-Minuten-Takt verkehren. Auch die Linie 14 verkehrt nur im 30-Minuten-Takt, was als Ergänzungsangebot zur Linie 4 während der Vorlesungszeit derzeit auch stimmig ist. Im Falle einer Verdichtung der Linie 4 auf einen 20-Minuten-Takt müsste die Linie 14 in angemessener Form daran angepasst werden. Die Linie 9 (auf den übrigen Abschnitten) sowie die 17 verkehren sogar nur im Stundentakt. Linie 8 verkehrt auf einem Abschnitt (zwischen Quint und Schweich) nachfragegerecht nur im 40-Minuten-Takt, passt aber grundsätzlich in das 20-Minuten-Taktschema.

Im Schwachlastverkehr (reiner Sternverkehr) ist ein abgestimmtes Angebot in einer abgestimmten Taktfamilie (Grundtakt 60 Minuten) bereits heute der Fall, allerdings mit aus Nachfrage- und Wirtschaftlichkeits-Gründen größeren Taktfolgezeiten.

Die Anpassungen der Taktfolgen der einzelnen Linien steht – wie alle anderen Maßnahmen auch – unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Entsprechende Wege zur Umsetzung sollen aktiv gesucht werden.

Zur inneren Erschließung von größeren Neubaugebieten wie insb. Castelnau Mattheis (Feyen) sollen zur optimalen Erschließung von Anfang an neue Stadtbushaltestellen eingerichtet werden, um die Verkehrsmittelwahl der neuen Bewohnerinnen und Bewohner von Beginn an im Sinne der Modal-Split-Ziele beeinflussen zu können. Ebenso sollen zur Erreichung der Zielvorgaben des Moko 2025 im Zuge städtebaulicher Umstrukturierungsprozesse Möglichkeiten zur Behebung von Erschließungslücken bzw. Optimierung der lokalen Erschließung geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden. So sind z. B. weitere neue Stadtbushaltestellen im Rahmen des Stadtumbaus West im Bereich der neuen Verbindungsstraße (Westseite des Westbahnhofes und Höhe Bobinet Gelände/ ehem. Lokrichthalle sowie Im Speyer) vorgesehen. Alle größeren Bauvorhaben, die eine weitere Erschließung durch den Stadtbusverkehr benötigen, sollen in das bestehende Fahrplanangebot mit eingebunden werden. Hierzu werden Abstimmungen zwischen dem städtischen Verkehrsunternehmen und der Stadt Trier durchgeführt.

Entwicklung des Freizeitverkehrs

In Abhängigkeit der Nachfrage soll die Angebotsqualität im Freizeitverkehr stufenweise eine Steigerung erfahren, u. a. durch Einführung eines 15-Minuten-Taktes an Sonntagen (zwischen 10 und

18 Uhr) oder durch saisonale Verdichtung des Fahrtenangebotes zu wichtigen Freizeitzielen (z. B. Südbad).

Hierzu werden mit Einführung des optimierten Sternbuskonzeptes ab September 2021 einige Verbesserungen im Abend-/ Wochenend- und Nachtverkehr erfolgen. Zudem wird explizit die verbesserte Anbindung des Südbades ab der Saison 2022 umgesetzt. Die vorab erwähnte 15 Minuten Taktlage bezieht sich dabei noch auf das alte Sternverkehrskonzept. Zukünftig sollte eine Anpassung im Rahmen des neuen Fahrplans einen 20- bis 30-Minuten-Takt vorsehen.

Schnellbuslinien

Das Bestandsnetz soll um Schnellbuslinien zu/ von den äußeren Stadtbezirken erweitert werden, die mehr als 5 km von der Altstadt entfernt liegen (Ehrang-Quint, Ruwer, Tarforst, Zewen, Irsch). Deren Funktion kann auch durch vertaktete Regionalbusse übernommen werden.

Im Zuge der Umsetzung der VRT Linienbündel kommt es auf einigen Relationen zu Überlagerungen des Stadtbusangebotes mit regionalen Angeboten, die nicht an allen Haltestellen halten. So z. B. in Tier Nord, wo die Regionalbusse kommend von Verteilerkreis Nord entlang der Herzogenbuscherstraße und Paulinstr. bis zur Porta Nigra nur drei der sieben Stadtbushaltestellen („Arena Trier“, „An der Feldport“ und „St. Paulin“) bedient. Inwiefern diese Angebote auch von der Trierer Bevölkerung als schnelle Alternative zu den Stadtbussen angenommen werden, sollte in den kommenden Jahren beobachtet werden, um daraus Schlussfolgerung für die Weiterverfolgung dieses Ansatzes zu ziehen.

Mittel- bis langfristige Netzentwicklung in der Region

Das Regional- und Sternbusnetz soll mittel- bis langfristig eine Weiterentwicklung für das Nähere und Weitere Trierer Verflechtungsgebiet erfahren. Dabei sollen besonders Korridore zu größeren Umlandgemeinden (über 2.000 Einwohner) ohne Bahnanschluss einbezogen werden.

Hier erfolgt die Umsetzung derzeit ebenfalls im Zuge der Abstimmung mit den VRT-Linienbündeln. Neben der starken Ausweitung der Regionalbuslinien seien hier insbesondere noch einmal die SWT Linien 9 und 30 genannt, die entsprechende Aufgaben übernehmen.

Alternative Bedienungsformen (On Demand)

Das Bestandangebot soll hinsichtlich zusätzlicher alternativer flexibler Verkehrsangebote zur verbesserten Erschließung für bislang vom ÖPNV schlecht oder gar nicht erschlossene Wohngebiete und Wohnplätze ergänzt werden. Hierbei kommen vor allem z. B. folgende Bereiche/ Ortsteile in Betracht: Teile von Euren und Zewen in Hanglagen (wie Herresthal), Ehrang-Heide, Auf der Bausch, Markusberg, Trier-West/ Pallien oder Teile der Stadtbezirke Heiligkreuz und Weismark, Ruwer Ost sowie des westlichen Altstadtbereichs mit den dort vorhandenen Krankenhäusern und Altenheimen.

Ziel der Stadt Trier ist es, Erschließungslücken durch alternative Bedienformen (On-Demand-Verkehre) zu schließen, um so ein attraktiveres Verkehrsangebot auch für Stadtgebiete in Randlage zu den Haupt-ÖPNV-Linien anbieten zu können. Die Umsetzung möglicher On-Demand-Verkehre ist in Kooperation mit dem städtischen Busunternehmen zu prüfen und entsprechend umzusetzen.

On-Demand-Verkehre dürfen den klassischen ÖPNV weder räumlich noch zeitlich oder tariflich konkurrenzieren. Es liegt im öffentlichen Verkehrsinteresse, dass On-Demand-Verkehre ergänzend

zum ÖPNV aufgebaut werden. On-Demand-Verkehre sollen dabei den klassischen ÖPNV räumlich und/ oder zeitlich ausweiten und somit insgesamt das ÖPNV-Angebot verbessern und stärken. Ein zusätzliches On-Demand-Angebot in bereits vom klassischen ÖPNV erschlossenen Bereichen (Parallelverkehr) ist zu vermeiden, da dies zu einer Schwächung der vorhandenen Linien und damit auch der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes führen kann.

Da das aktuelle und im Rahmen dieses NVP geplante ÖPNV-Angebot die Stadt Trier schon heute in der Regel gut und weitestgehend flächendeckend erschließt (Ausnahmen vgl. oben), wird die Stadt Trier im Falle von Genehmigungsanträgen für privatwirtschaftliches Taxi- bzw. Mietwagenpooling die Auswirkungen genau prüfen und die Genehmigung ggf. versagen. In Folge des Inkrafttretens des novellierten PBefG wurden zum 01.08.2021 neue Regelungen sowohl bezüglich des Linienbedarfsverkehrs als auch insbesondere des gebündelten Bedarfsverkehrs eingeführt. Hierzu wird der weitergehende Regelungsbedarf geprüft und ggf. in einem separaten Dokument festgelegt.

Multimodalität

Nachhaltige, smarte und intelligente Vernetzung ist das Ziel, um für die Menschen in Trier und der Region ein umfassendes, flexibles und leicht zu nutzendes Mobilitätsangebot für möglichst alle Gelegenheiten und Zeiten anbieten zu können. Um dieses Ziel zu erreichen, sind das Zusammenspiel und die Verknüpfung bereits vorhandener und neuer Mobilitätsangebote essentiell.

Hierzu bestehen folgende Planungs-/ Handlungsansätze in Trier, die mit dem Ziel einer zeitnahen Umsetzung weiter zu verfolgen sind:

- Aufbau eines E-Bike-Sharing-Angebotes in der Stadt Trier (gemäß vorliegendem Grundkonzept zunächst Ausbau von 55 Stationen),
- Car-Sharing Stadt Trier (Ausbau weiterer Standorte im Stadtgebiet) und
- Schaffung neuer/ Verbesserung bestehender Umsteigeanlagen durch Ausbau von zentralen Haltestellen mit Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen vor allem an den Bahnhaltedpunkten sowie an besonders geeigneten Bushaltestellen.

Im Rahmen des Förderprogramms „Modellprojekte zur Förderung des ÖPNV“ des BMVI läuft seit März 2021 die Prüfung einer entsprechenden Interessensbekundung durch VRT, SWT und Stadt Trier.

Als Teil des Modellprojektes soll der infrastrukturelle Aufbau eines E-Bike-Sharing Systems mit insgesamt 55 Stationen (inkl. Beschaffung entsprechender E-Bikes) den ÖPNV ergänzen und das Mobilitätsangebot des Umweltverbundes stärken und erweitern. In einer ersten Ausbaustufe sind 32 Stationen vorgesehen und in einem zweiten Ausbausritt soll dann die Erweiterung auf 55 Stationen erfolgen. Die Stationen werden so positioniert sein, dass das Nutzerpotenzial unter Beachtung der topografischen Bedingungen voll ausgeschöpft wird. Zu diesem Zweck wurde bereits eine Potenzialabschätzung möglicher Standorte innerhalb des Stadtgebietes Trier durchgeführt.

Die Einbindung dieser Infrastruktur in den ÖPNV soll über die Entwicklung einer neuen Mobilitätsplattform erfolgen. Weiterhin soll das E-Bike-Sharing-System im Sinne des „Smart City“-Ansatzes von vornherein integraler Bestandteil der städtischen bzw. verbundweiten Mobilitäts-App und Webseite sein. Dies beinhaltet auch die elektronische Buchungs- und Bezahlmöglichkeit sowie die

Integration in die Abo-Modelle für den Umweltverbund (insb. in das Semesterticket) und nach Möglichkeit auch in den angestrebten ÖV-Luftlinientarif.

2.4.3 Fahrplanangebot – Anschlusssicherung

Ziel ist es, die Anschlüsse zwischen verschiedenen oder gleichen Verkehrsträgern zu ermöglichen bzw. zu verbessern. Das betrifft sowohl Umstiege zwischen Bus und Bus als auch zwischen Bus und Bahn. Generell ist an allen relevanten Verknüpfungspunkten ein Anschluss zu gewährleisten und dauerhaft einzuplanen (ggf. inkl. entsprechender Pufferzeiten), um in Fällen von zeitlich begrenzten Verspätungen eine Verknüpfung abzusichern.

Wie bereits in Kapitel 2.4.2 kurz beschrieben, sind in diesem Zusammenhang (bei gegebenen räumlichen und baulichen Voraussetzungen) gemäß Tab. 5 in Kapitel 2.1.3 fünf Minuten als Standardübergangszeit anzustreben und als maximal zumutbare Umsteigezeit 10 Minuten anzusetzen. Bei einem 20-Minuten-Takt ist danach i. d. R. bereits der nächste Bus der jeweils anderen Linie in 10 Minuten an der entsprechenden Haltestelle, so dass längere Übergangszeiten bei einem für alle Stadtbuslinien in der Hauptverkehrszeit geplanten 20-Minuten-Takt nicht relevant sind. Zur Gewährleistung der Anschlusssicherung ist das vorhandene rechnergestützte Betriebsleitsystem (ITCS) einzusetzen.

In Trier verkehren die Stadtbuslinien tagsüber im 10-/ 20-/ 30- oder 60-Minuten-Takt (teilweise durch Linienüberlagerungen auch auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet) sowie im Sternverkehr im Schwachlastbereich i. d. R. im 30- oder 60-Minuten-Takt. Mit Einführung des optimierten Sternverkehrs zu nachfragestarken Zeiten ab September 2021 werden künftig auch im Sternverkehr 10- und 20-min-Taktungen angeboten. Dadurch entstehen bessere Umstiegs- und damit auch Reisemöglichkeiten. Sie bedürfen alle einer funktionierenden Anschlusssicherung, damit die Fahrgäste sich auf die Reiseketten auch verlassen können.

Für den Fall regelmäßig auftretender Konflikte im Zusammenhang mit der Anschlussherstellung sind die Umsteigezeiten an den zentralen Verknüpfungspunkten bevorzugt zu optimieren. Zudem ist die Herstellung von Anschlüssen der Stadtverkehre im Konfliktfall entsprechend der Mehrheit der Fahrgäste auszurichten. Kurze Umsteigewege (auch durch Umbau von zentralen Umsteigeknoten) sowie technische Systeme zur Anschlusssicherung sind an den definierten Verknüpfungspunkten vorrangig zu realisieren.

Zu den relevanten Verknüpfungspunkten in Trier gehören die Bahnhofpunkte sowie die zentralen Bushaltestellen Hauptbahnhof, Porta Nigra, Treviris, Nikolaus-Koch-Platz, Südallee und Kaiserthermen. Hinzu kommen auch etwas dezentraler gelegene Knotenpunkte zwischen mehreren Linien, wie z. B. Bitburger Straße, Straßburger Allee, Franz-Georg-Straße, Universität und weitere.

An den geplanten neuen Bahnhofpunkten entlang der West- und der Oststrecke (vgl. Abb. 16) ist darauf zu achten, möglichst reibungslose Anschlüsse zwischen SPNV und Stadtbus sowohl baulich als auch zeitlich herzustellen.

Perspektivisch sollten in allen Fahrzeugen über deren Monitore und an den Umsteigehaltestellen über DFI-Anlagen Anschlussverbindungen inklusive Abfahrzeit/ Verspätungen in Echtzeit angezeigt werden. Auch in der klassischen Fahrplaninformation sollte die Kennzeichnung von Fahrten mit Anschluss zu anderen Linien abgebildet werden.

2.5 Finanzierung

Laut Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (NVG vom 03.02.2021) basiert die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Rheinland-Pfalz auf einem Besteller-Ersteller-System (vgl. § 16 Abs. 1 NVG). Die Finanzierung ist gemeinsame Aufgabe der Aufgabenträger und des Landes. Hierfür werden seitens des Landes vorrangig Mittel verwendet, die es nach § 5 und Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 - 2395 -) in der jeweils geltenden Fassung erhält. Die Mittel, die das Land nach § 5 und Anlage 1 RegG erhält, werden zu 100 % für die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs, davon mindestens 75 % für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs eingesetzt (vgl. NVG § 16 Abs. 2). Somit verbleiben 25 % für den straßengebundenen ÖPNV (Bus-Verkehre). Zudem sollen die Nutzerinnen und Nutzer „angemessen“ an der Finanzierung beteiligt werden (§ 16 Abs. 3 NVG). „Die Mitfinanzierung durch Fahrgäste ist in der Form auszugestalten, dass sie gleichzeitig eine Anreizfunktion für die Benutzung des ÖPNV gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr bildet.“

Aktuell finanzieren in Trier die Stadtwerke im Rahmen der Direktvergabe (ÖDA) durch die Stadt den Stadtbusverkehr unter Einbeziehung verschiedener Ausgleichsleistungen (z. B. für Schwerbehindertenbeförderung usw.) im Zuge des steuerlichen Querverbundes. Für die grenzüberschreitenden Verkehre erhalten die Stadtwerke Ausgleichsleistungen über den ZV VRT. Zudem trägt die Stadt anteilig zur Finanzierung der lokalen (nicht in Aufgabenträgerschaft des SPNV-Nord liegenden) Linien bei, die aus dem Umland ins Stadtgebiet fahren. Linien bei denen der überwiegende Teil der Personenkilometer außerhalb des Oberzentrums erbracht wird gelten als regionale Linien und liegen in Zuständigkeit des Aufgabenträgers ZV VRT.

Eine vollständige Kostendeckung bei gleichzeitig attraktiven Bedienstandards und moderaten Fahrpreisen kann nicht erzielt werden. Das ÖPNV-Angebot soll so ausgestaltet sein, dass es die bestehenden Anforderungen bezüglich Daseinsvorsorge, Zugänglichkeit für alle Bevölkerungsteile und Attraktivität des Angebotes auch im Vergleich zum MIV sowie Umwelt-/ Klimaschutz erfüllt. Im Stadtbusverkehr Trier lag der Kostendeckungsgrad für das Jahr 2018 bei 91,5 %. Im Jahr 2020 betrug der Kostendeckungsgrad ca. 88 % (bereinigt um Corona-Effekt). Durch politische Vorgaben hinsichtlich niedriger Beförderungstarife, steigender Kosten durch Elektrifizierung sowie Angebotsausweitung ohne zusätzliche Erträge ist ein Rückgang des Kostendeckungsgrades in den nächsten Jahren auf ca. 80 % zu erwarten. Die aktuelle Defizitabdeckung über den SWT-Querverbund kann dann nicht mehr allein ausreichen. Es müssen vielmehr neue Wege gefunden werden, insbesondere wie die Stadt Trier die ihr zufließenden Landesmittel zweckgebunden auch an die SWT weitergeben kann.

Für die in diesem NVP vorgesehene Angleichung der Taktungen aller Linien auf einen 20-min-Takt (Linie 2, 4 und 7) würden zusätzlich rund 0,3 Mio NwKm/Jahr hinzukommen. Daraus würde nach derzeitigem Stand eine zusätzliche jährliche Kostenunterdeckung von 600 – 900 TEUR p.a. entstehen.

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BMVI	Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R	Bike and Ride (englisch für „Fahrrad und Reisen“)
CFL	Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (französisch für „Nationale Gesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen“)
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
EG	Europäische Gemeinschaft
ETP	Energie- und Technikpark
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Hbf	Hauptbahnhof
Hst.	Haltestelle
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGDB	IG Dreieich Bahn Verkehrsplanung + Beratung (https://www.igdb.de/)
ISIM	Ministerium des Inneren für Sport und Infrastruktur
ITCS	Intermodal Transport Control System (englisch für „Rechnergestütztes Betriebsleitsystem“)
IVV	Ingenieurgruppe IVV Aachen
KBS	Kursbuchstrecke
K+R	Kiss and Ride (englisch für „Bringen bzw. Abholen und Reisen“)
LBM	Landesbetrieb Mobilität
LED	Light-Emitting Diodes
LGGBehM	Landesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
LK	Landkreis
LFAG	Landesfinanzausgleichsgesetz
LVFGKom	Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – Kommunale Gebietskörperschaften

MIV	Motorisierter Individualverkehr
Moko	Mobilitätskonzept Trier 2025
MWVLW	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Nkm	Nutzwagenkilometer
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
NVG	Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz)
NVP	Nahverkehrsplan
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
p.a.	per annum (pro Jahr)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride (englisch für „Parken und Reisen“)
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RLP	Land Rheinland-Pfalz
RPT	Rheinland-Pfalz-Takt
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWT	Stadtwerke Trier
Tab.	Tabelle
TEUR	Tausend Euro
TFT	Thin-Film-Transistor
VRT	Verkehrsverbund Region Trier
WLAN	Wireless Local Area Network (englisch für „drahtloses lokales Netzwerk“)
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZV	Zweckverband

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Stand Barrierefreiheit an Bahnhaltepunkten in Trier und weiterer Streckenabschnitte	14
Abb. 2: Beispiele für fehlende, eingeschränkte bzw. vorhandene Barrierefreiheit im SPNV in Trier...	17
Abb. 3: Stand der barrierefreien Bushaltestellenpositionen in der Stadt Trier	19
Abb. 4: Stand der barrierefreien Bushaltestellen in der Stadt Trier	20
Abb. 5: Barrierefreiheit an Bushaltestellen im Stadtgebiet Trier	22
Abb. 6: Barrierefreie Fahrzeuge und Ausstattungselemente im Stadtbusverkehr	24
Abb. 7: Fahrgastinformation an Bushaltestellen.....	26
Abb. 8: Fahrgastinformation bei den Fahrzeugen.....	27
Abb. 9: Fahrgastinformation Stadtbus-Center	28
Abb. 10: Lage der bestehenden, projektierten und optionalen Bahnhaltepunkte und deren Barrierefreiheit.....	34
Abb. 11: Detail Barrierefreiheit an Haltestellen in der Stadt Trier.....	37
Abb. 12: Standorte Bestand und Planung für DFI-Anzeigen an Stadtbushaltestellen	43
Abb. 13: Liniennetzplan im Raum Trier	58
Abb. 14: Liniennetzplan Normal- und Sternverkehr Stadt Trier	61
Abb. 15: Neues Anschlusssystem Sternverkehr Geschäftszeiten	65
Abb. 16: Bahnhaltepunkte entlang der West- und Osttrasse auf dem Gebiet der Stadt Trier	70

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Barrierefreiheit an den Bahnhaltepunkten in Trier.....	15
Tab. 2: Kriterien zur Prioritätenbildung beim Haltestellenausbau.....	36
Tab. 3: Anzahl der Haltestellenpositionen für die geplanten Umbauten und Ausnahmen	37
Tab. 4: In Planung befindliche Haltestellenpositionen zur Herstellung der Barrierefreiheit.....	41
Tab. 5: Richtwerte für Übergangszeiten beim Umsteigen	52
Tab. 6: Mindestanforderung an die Bedienungshäufigkeit in der Stadt Trier	53
Tab. 7: Umsetzungsgrade der Maßnahmen zum Fahrplanangebot aus dem NVP 2006	56
Tab. 8: Umsetzungsgrade Regionalbuslinien mit Bezug zur Stadt Trier aus dem NVP ZV VRT 2006....	56
Tab. 9: Verkehrliche Merkmale der Bahnstrecken mit Bezug zur Stadt Trier sowie derzeit dort verkehrende EVU.....	59
Tab. 10: Mittleres tägliches Fahrgastaufkommen an den Bahnhaltepunkten in Trier 2018-2020	59
Tab. 11: Taktschema der Stadtbuslinien an Werktagen Mo-Fr (Fahrplanjahr 2021).....	62

Nahverkehrsplan der Stadt Trier

Teilfortschreibung Barrierefreiheit und
Fahrplanangebot

- Anlagen -

Anlage 1: Haltestellenausbauplan - Prioritätengruppe I

Id. Nr.	Ortsbezirk	SWT Haltestellen -bezeichnung	Straße
1	Ehrang-Quint	Ehrang-Schule	Ehranger Straße
2	Ehrang-Quint	Ehrang-Schule	Ehranger Straße
3	Ehrang-Quint	Mäusheckerschule	Mäusheckerweg
4	Ehrang-Quint	Mäusheckerschule	Mäusheckerweg
5	Ehrang-Quint	Mäusheckerweg	Biewerer Straße
6	Ehrang-Quint	Mäusheckerweg	Ehranger Straße
7	Ehrang-Quint	Mäusheckerweg	Biewerer Straße
8	Euren	Diedenhofer Straße	Luxemburger Straße
9	Euren	Diedenhofer Straße	Luxemburger Straße
10	Euren	Diedenhofer Straße	Luxemburger Straße
11	Filsch	Filscher Häuschen	L144
12	Filsch	Filscher Häuschen	L144
13	Heiligkreuz	Gambrinusstr.	Im Hopfengarten
14	Heiligkreuz	Gambrinusstr.	Im Hopfengarten
15	Heiligkreuz	Rotbachstr.	Rotbachstraße
16	Heiligkreuz	Rotbachstr.	Rotbachstraße
17	Heiligkreuz	Wolfsberg (Schule)	Oswald-von-Nell-Breuning-Allee
18	Kernscheid	Jakob-Kneip-Str.	Jakob-Kneip-Straße
19	Kernscheid	Jakob-Kneip-Str.	Jakob-Kneip-Straße
20	Kürenz	Bonifatiusstr.	Kohlenstraße
21	Kürenz	Keune Grundschule	Am Weidengraben
22	Kürenz	Kohlenstr.	Kohlenstraße
23	Kürenz	Schönbornstraße	Güterstraße
24	Kürenz	Schönbornstraße	Güterstraße
25	Mitte-Gartenfeld	Balduinsbrunnen/ HBF	Theodor-Heuss-Allee
26	Mitte-Gartenfeld	Balduinsbrunnen/ HBF	Christophstraße
27	Mitte-Gartenfeld	Gartenfeldstr.	Gartenfeldstraße
28	Mitte-Gartenfeld	Gartenfeldstr.	Gartenfeldstraße
29	Mitte-Gartenfeld	Hauptbahnhof (Pos. 6)	Bahnhofstraße
30	Mitte-Gartenfeld	Kaiserthermen	Südallee
31	Mitte-Gartenfeld	Metzer Allee	Spitzmühle
32	Mitte-Gartenfeld	Porta Nigra	Simeonstraße
33	Mitte-Gartenfeld	Porta Nigra	Simeonstraße
34	Mitte-Gartenfeld	Porta Nigra	Simeonstraße
35	Mitte-Gartenfeld	Porta Nigra	Margaretengässchen
36	Mitte-Gartenfeld	Porta-Nigra	Margaretengässchen
37	Mitte-Gartenfeld	Porta-Nigra	Simeonstiftsplatz
38	Mitte-Gartenfeld	Porta-Nigra	Simeonstiftsplatz
39	Mitte-Gartenfeld	Porta-Nigra	Simeonstiftsplatz
40	Mitte-Gartenfeld	Rathaus/ Stadttheater	Hindenburgstraße
41	Mitte-Gartenfeld	Rathaus/ Stadttheater	Hindenburgstraße
42	Mitte-Gartenfeld	Schützenstr.	Bergstraße
43	Mitte-Gartenfeld	Schützenstr.	Bergstraße
44	Mitte-Gartenfeld	Südallee/ Kaiserstr.	Kaiserstr

45	Mitte-Gartenfeld	Südallee/ Kaiserstr.	Südallee
46	Mitte-Gartenfeld	Südallee/ Kaiserstr.	Südallee
47	Mitte-Gartenfeld	Trier-Galerie	Metzelstraße
48	Olewig	Brettenbach	Riesling-Weinstraße
49	Pfalzel	Steinbrückstraße	Steinbrückstraße
50	Pfalzel	Steinbrückstraße.	Steinbrückstraße
51	Ruwer-Eitelsbach	Eitelsbach Mitte	Mertesdorfer Straße
52	Ruwer-Eitelsbach	Eitelsbach Mitte	Mertesdorfer Straße
53	Ruwer-Eitelsbach	Im Paulinsgarten	Rheinstraße
54	Ruwer-Eitelsbach	Im Paulinsgarten	Rheinstraße
55	Ruwer-Eitelsbach	Im Paulinsgarten	Rheinstraße
56	Ruwer-Eitelsbach	Ruwer Marienholzstr.	Longkampstraße
57	Ruwer-Eitelsbach	Ruwer Marienholzstr.	Longkampstraße
58	Ruwer-Eitelsbach	Ruwer Sportplatz	Arbogastraße
59	Tarforst	Kreuzflur	Am Trimmelter Hof
60	Tarforst	Kreuzflur	Am Trimmelter Hof
61	Tarforst	Universität Hauptg.	Universitätsring
62	T-Nord	Franz-Georg-Str.	Franz-Georg-Straße
63	T-Nord	Franz-Georg-Str.	Franz-Georg-Straße
64	T-Nord	Franz-Georg-Str.	Franz-Georg-Straße
65	T-Nord	Franz-Georg-Str.	Franz-Georg-Straße
66	T-Nord	Theodor-Heuss-Allee	Theodor-Heuss-Allee
67	T-Nord	Zurlaubener Ufer	Georg Schmitt Platz
68	T-Süd	Gilbertstr.	Saarstraße
69	T-Süd	Gilbertstr.	Saarstraße
70	T-Süd	St. Matthias	Matthiasstraße
71	T-Süd	St. Matthias	Matthiasstraße
72	T-Süd	Südbahnhof	Saarstraße
73	T-Süd	Südbahnhof	Saarstraße
74	T-Süd	Südbahnhof	Hohenzollernstraße
75	T-Süd	Töpferstr.	Matthiasstraße
76	T-Süd	Töpferstr.	Matthiasstraße
77	West-Pallien	Trierweilerweg	Eurener Straße
78	West-Pallien	Trierweilerweg	Eurener Straße

Anlage 2: Haltestellenausbauplan - Prioritätengruppe II

Id. Nr.	Ortsbezirk	SWT Haltestellen -bezeichnung	Straße
1	Biewer	Biewer-Nord	Biewerer Straße
2	Biewer	Biewer-Süd	Biewerer Straße
3	Biewer	Levelingstraße	Biewerer Straße
4	Ehrang-Quint	Agrobstr.	Ehranger Straße
5	Ehrang-Quint	Agrobstr.	Ehranger Straße
6	Ehrang-Quint	Ehrang Hintere Heide	Zum Ehranger Wald
7	Ehrang-Quint	Layweg	Ehranger Straße
8	Ehrang-Quint	Layweg	Ehranger Straße
9	Ehrang-Quint	Layweg	Ehranger Straße
10	Ehrang-Quint	Meilenstr.	Meilenstraße
11	Ehrang-Quint	Meilenstr.	Meilenstraße
12	Ehrang-Quint	Peter-Roth-Platz	Servaisstraße
13	Ehrang-Quint	Peter-Roth-Platz	Servaisstraße
14	Ehrang-Quint	Quint-Schloss	Schlossstraße
15	Ehrang-Quint	Schlossstr.	Von-Pidoll-Straße
16	Ehrang-Quint	Wallenbachstraße	Ehranger Straße
17	Ehrang-Quint	Wallenbachstraße	Ehranger Straße
18	Euren	Bertard	Luxemburger Straße
19	Euren	Bertard	Luxemburger Straße
20	Euren	Burgmühlenstr.	Numerianstraße
21	Euren	Gottbillstr.	Luxemburger Straße
22	Euren	Gottbillstr.	Luxemburger Straße
23	Euren	Gottbillstr.	Niederkircher Straße
24	Euren	Gottbillstr.	Niederkircher Straße
25	Euren	Helenenbrunnen	Im Waldtal
26	Euren	Monaiser Str.	Luxemburger Straße
27	Euren	Monaiser Str.	Luxemburger Straße
28	Euren	Niederkircher Str.	Niederkircher Straße
29	Euren	Niederkircher Str.	Niederkircher Straße
30	Euren	Tempelherrenstr.	St. Helena Straße
31	Feyen-Weismark	Auf dem Kirchspiel	Pellinger Straße
32	Feyen-Weismark	Auf dem Kirchspiel	Pellinger Straße
33	Feyen-Weismark	Cusanusstr.	Auf der Weismark
34	Feyen-Weismark	Cusanusstr.	Auf der Weismark
35	Feyen-Weismark	Fritz-Quant-Str.	Zum Römersprudel
36	Feyen-Weismark	Fritz-Quant-Str.	Zum Römersprudel
37	Feyen-Weismark	Graf-Reginar-Str.	Fritz-Quant-Straße
38	Feyen-Weismark	Graf-Reginar-Str.	Fritz-Quant-Straße
39	Feyen-Weismark	Joseph-Haydn-Str.	Auf der Weismark
40	Feyen-Weismark	Joseph-Haydn-Str.	Auf der Weismark
41	Feyen-Weismark	Kyrianderstr.	Auf der Weismark
42	Feyen-Weismark	Kyrianderstr.	Auf der Weismark
43	Feyen-Weismark	Pellinger Str.	Zum Römersprudel
44	Feyen-Weismark	Pellinger Str.	Zum Römersprudel

45	Feyen-Weismark	Scheffelstr.	Clara-Viebig-Straße
46	Feyen-Weismark	Zum Römersprudel	Fritz-Quant-Straße
47	Feyen-Weismark	Zum Römersprudel	Fritz-Quant-Straße
48	Filsch	Filsch Mitte	Im Großen Garten
49	Filsch	Ludwig-Erhard-Ring	Ludwig-Erhard-Ring
50	Heiligkreuz	Adolph-Kolping-Str.	Karlsweg
51	Heiligkreuz	Adolph-Kolping-Str.	Karlsweg
52	Heiligkreuz	Am Herrenbrünnchen	Metzer Allee
53	Heiligkreuz	Am Herrenbrünnchen	Metzer Allee
54	Heiligkreuz	An der Ziegelei	Rotbachstraße
55	Heiligkreuz	An der Ziegelei	Rotbachstraße
56	Heiligkreuz	Bernhardstr.	Metzer Allee
57	Heiligkreuz	Bernhardstr.	Metzer Allee
58	Heiligkreuz	Bernhardstr.	Bernhardstraße
59	Heiligkreuz	Franz-Buß-Str.	An der Ziegelei
60	Heiligkreuz	Franz-Buß-Str.	An der Ziegelei
61	Heiligkreuz	Im Hopfengarten	Bernhardstraße
62	Heiligkreuz	Im Hopfengarten	Bernhardstraße
63	Heiligkreuz	Karlsweg	Berliner Allee
64	Heiligkreuz	Karlsweg	Berliner Allee
65	Heiligkreuz	Karlsweg	Karlsweg
66	Heiligkreuz	Ludwig-Simon-Str.	Ludwig-Simon-Str.
67	Heiligkreuz	Peter-Wust-Str.	Berliner Allee
68	Heiligkreuz	Peter-Wust-Str.	Berliner Allee
69	Heiligkreuz	Strassburger Allee	Strassburger Allee
70	Heiligkreuz	Strassburger Allee	Strassburger Allee
71	Heiligkreuz	Strassburger Allee	Strassburger Allee
72	Heiligkreuz	Strassburger Allee	Strassburger Allee
73	Heiligkreuz	Wisportstr.	Wisportstraße
74	Heiligkreuz	Wisportstr.	Wisportstraße
75	Heiligkreuz	Wolfsberg	Oswald-von-Nell-Breuning-Allee
76	Heiligkreuz	Wolfsberg	Oswald-von-Nell-Breuning-Allee
77	Irsch	Irscher Str.	Irscher Straße
78	Irsch	Wenzelbachstr.	Irscher Straße
79	Kernscheid	Kernscheid Kirche	Brubacher Weg
80	Kernscheid	Kernscheid-Kirche	Brubacher Weg
81	Kernscheid	Stefan-Andres-Str.	Stefan-Andres-Straße
82	Kernscheid	Stefan-Andres-Str.	Stefan-Andres-Straße
83	Kernscheid	Zum Hellberg	Zum Hellberg
84	Kernscheid	Zum Hellberg	Zum Hellberg
85	Kürenz	Am Weidengraben Ende	Am Weidengraben
86	Kürenz	Arnoldistr.	Domänenstraße
87	Kürenz	Arnoldistr.	Domänenstraße
88	Kürenz	Avelerhof	Im Avelertal
89	Kürenz	Avelerhof	Im Avelertal
90	Kürenz	Domänenstraße	Domänenstraße
91	Kürenz	Im Avelertal	Im Avelertal
92	Kürenz	Im Avelertal	Im Avelertal

93	Kürenz	Kolonnenweg	Im Avelertal
94	Kürenz	Kolonnenweg	Im Avelertal
95	Kürenz	Nellstr.	Domänenstraße
96	Kürenz	Nellstr.	Domänenstraße
97	Mitte-Gartenfeld	Barbaraufener/ Römerbrücke	Karl-Marx-Straße
98	Mitte-Gartenfeld	Barbaraufener/ Römerbrücke	Südallee
99	Mitte-Gartenfeld	Bruchhausenstr.	Bruchhausenstraße
100	Mitte-Gartenfeld	Deutscherherrenstr.	Deutscherherrenstraße
101	Mitte-Gartenfeld	Feldstraße/ Mutterhaus	Karl-Marx-Straße
102	Mitte-Gartenfeld	Karl-Marx-Haus	Stresemannstraße
103	Mitte-Gartenfeld	Karl-Marx-Haus	Stresemannstraße
104	Mitte-Gartenfeld	Karl-Marx-Haus	Brückenstraße
105	Mitte-Gartenfeld	Kurfürstenstraße.	Kurfürstenstraße
106	Mitte-Gartenfeld	Kurfürstenstraße.	Kurfürstenstraße
107	Olewig	Auf der Hill	St.-Anna-Straße
108	Olewig	Auf der Hill	St.-Anna-Straße
109	Olewig	Caspar-Olevian-Straße	Caspar-Olevian-Straße
110	Olewig	Caspar-Olevian-Straße	Caspar-Olevian-Straße
111	Olewig	Kleeburger Weg	Hunsrückstraße
112	Olewig	Kleeburger Weg	Hunsrückstraße
113	Olewig	Tiergarten	Riesling-Weinstraße
114	Olewig	Tiergarten	Riesling-Weinstraße
115	Pfalzel	Alter Ortskern	Adulastraße
116	Pfalzel	Alter Ortskern	Adulastraße
117	Pfalzel	Bahnhof	Pfalzeler Straße
118	Pfalzel	Eltzstraße	Eltzstraße
119	Pfalzel	Eltzstraße	Eltzstraße
120	Pfalzel	Philosophenweg	Pfalzeler Straße
121	Pfalzel	Philosophenweg	Pfalzeler Straße
122	Pfalzel	Ringstr.	Ringstraße
123	Pfalzel	Ringstr.	Ringstraße
124	Ruwer-Eitelsbach	Auf Mohrbüsch	Im Paulinsgarten
125	Ruwer-Eitelsbach	Auf Mohrbüsch	Im Paulinsgarten
126	Ruwer-Eitelsbach	Ruwer Sportplatz	Arbogastraße
127	Ruwer-Eitelsbach	Ruwerer Straße	Ruwerer Straße
128	Ruwer-Eitelsbach	Ruwerer Straße	Ruwerer Straße
129	Tarforst	An der Maeswiese	Kohlenstraße
130	Tarforst	An der Maeswiese	Kohlenstraße
131	Tarforst	An der Pferdsweide	An der Pferdsweide
132	Tarforst	An der Pferdsweide	An der Pferdsweide
133	Tarforst	An der Schule	Am Trimmelter Hof
134	Tarforst	An der Schule	Am Trimmelter Hof
135	Tarforst	Andreasstr.	Andreasstraße
136	Tarforst	Andreasstr.	Andreasstraße
137	Tarforst	Fritz-von-Wille-Str.	Am Trimmelter Hof
138	Tarforst	Fritz-von-Wille-Str.	Am Trimmelter Hof
139	Tarforst	Hofberg	Am Trimmelter Hof
140	Tarforst	Hofberg	Am Trimmelter Hof

141	Tarforst	Januarus-Zick-Str.	Am Trimmelter Hof
142	Tarforst	Januarus-Zick-Str.	Am Trimmelter Hof
143	Tarforst	Karl-Carstens-Straße	Karl-Carstens-Straße
144	Tarforst	Langflur	Am Trimmelter Hof
145	Tarforst	Langflur	Am Trimmelter Hof
146	Tarforst	Tarforster Str.	Kohlenstraße
147	Tarforst	Tarforster Str.	Kohlenstraße
148	Tarforst	Tarforster Str.	Tarforster Straße
149	Tarforst	Tarforster Str.	Tarforster Straße
150	Tarforst	Tarforster Str.	Am Trimmelter Hof
151	Tarforst	Universität Mensa	Universitätsring
152	Tarforst	Universität Parkplatz	Universitätsring
153	Tarforst	Universität Süd	Gustav-Heinemann-Straße
154	Tarforst	Universität Süd	Gustav-Heinemann-Straße
155	T-Nord	Am Beutelweg	Franz-Georg-Straße
156	T-Nord	Am Beutelweg	Franz-Georg-Straße
157	T-Nord	Benediktinerstr.	Kloschinskystraße
158	T-Nord	Castelforte	Castelforte- Straße
159	T-Nord	Handwerkskammer	Loebstraße
160	T-Nord	Hauptfriedhof	Herzogenbuscher Straße
161	T-Nord	Kürenzer Str.	Kürenzer Straße
162	T-Nord	Moselstadion	Zeughausstraße
163	T-Nord	Moselstadion	Zeughausstraße
164	T-Nord	Nells Park/Parkstr.	Parkstraße
165	T-Nord	Nordallee/Krankenhaus	Nordallee
166	T-Nord	Nordallee/Krankenhaus	Nordallee
167	T-Nord	Remigiusstr.	Remigiusstraße
168	T-Nord	Remigiusstr.	Remigiusstraße
169	T-Nord	St. Mergener-Str.	Maarstraße
170	T-Nord	St. Mergener-Str.	Maarstraße
171	T-Nord	Thyrusstr.	Parkstraße
172	T-Nord	Thyrusstr.	Parkstraße
173	T-Süd	Barbarathermen	Südallee
174	T-Süd	Barbarathermen	Kaiserstraße
175	T-Süd	Pacelliufer	St. Barbara-Ufer
176	T-Süd	Pacelliufer	Pacelliufer
177	T-Süd	St. Matthias Kirche	Medardstraße
178	T-Süd	St. Medard	Medardstraße
179	T-Süd	St. Medard	Medardstraße
180	West-Pallien	Aachener Str.	Aachener Straße
181	West-Pallien	Aachener Str.	Aachener Straße
182	West-Pallien	Augustastr.	Kölner Straße
183	West-Pallien	Augustastr.	Kölner Straße
184	West-Pallien	Blücherstr.	Eurener Straße
185	West-Pallien	Blücherstr.	Eurener Straße
186	West-Pallien	Hochschule Trier	Bitburger Straße
187	West-Pallien	Spirostr.	Eurener Straße
188	West-Pallien	Spirostr.	Eurener Straße

189	West-Pallien	Tempelweg	Eurener Straße
190	West-Pallien	Tempelweg	Eurener Straße
191	Zewen	Kanzelstr.	Kanzelstraße
192	Zewen	Kanzelstr.	Kanzelstraße

Anlage 3: Haltestellenausbauplan – Ausnahmen

Id. Nr.	Ortsbezirk	SWT Haltestellen -bezeichnung	Straße
1	Ehrang-Quint	Am Moselkai	Am Moselkai
2	Ehrang-Quint	Am Moselkai	Am Moselkai
3	Ehrang-Quint	Auf der Bausch	Auf der Bausch
4	Ehrang-Quint	Buchenweg	Zum Ehranger Wald
5	Ehrang-Quint	Ehrang Bahnhof	Ehranger Straße
6	Ehrang-Quint	Ehrang Bahnhof	Ehranger Straße
7	Ehrang-Quint	Ehrang Sportplatz	Zum Ehranger Wald
8	Ehrang-Quint	Ehrang Sportplatz	Zum Ehranger Wald
9	Ehrang-Quint	Ehranger Str.	Hafenstrasse
10	Ehrang-Quint	Heidestufe	Vordere Heide
11	Ehrang-Quint	Heidestufe	Vordere Heide
12	Ehrang-Quint	Im Pflanzgarten	Zum Ehranger Wald
13	Ehrang-Quint	Im Pflanzgarten	Zum Ehranger Wald
14	Ehrang-Quint	Jungenwald	Auf der Bausch
15	Ehrang-Quint	Jungenwald	Auf der Bausch
16	Ehrang-Quint	Karrenbach	Im Karrenbachtal
17	Ehrang-Quint	Karrenbach	Im Karrenbachtal
18	Ehrang-Quint	Schiffstr.	Am Moselkai
19	Ehrang-Quint	Schiffstr.	Am Moselkai
20	Ehrang-Quint	Trierer Hafen	Schiffstrasse
21	Ehrang-Quint	Vordere Heide	Vordere Heide
22	Euren	Alte Rollbahn	Niederkircher Straße
23	Euren	Alte Rollbahn	Niederkircher Straße
24	Euren	Hans-Martin-Schleyer-Straße	Niederkircher Straße
25	Euren	Hans-Martin-Schleyer-Straße	Niederkircher Straße
26	Euren	Konrad-Adenauer-Br.	Im Speyer
27	Euren	Konrad-Adenauer-Br.	Im Speyer
28	Euren	Messepark P+R	Konrad-Adenauer-Brücke
29	Euren	Messepark P+R	Konrad-Adenauer-Brücke
30	Euren	Messepark P+R	Konrad-Adenauer-Brücke
31	Feyen-Weismark	Adastr.	Fritz-Quant-Straße
32	Feyen-Weismark	Altenheim Härenwies	An der Härenwies
33	Feyen-Weismark	Feyen-Grafschaft	Zum Römersprudel
34	Feyen-Weismark	Rubenstr.	Korumstraße
35	Feyen-Weismark	Rubenstr.	Korumstraße
36	Heiligkreuz	Heiligk.-Trevererstr	Trevererstraße
37	Heiligkreuz	Heiligk.-Trevererstr	Trevererstraße
38	Heiligkreuz	Werdingstr.	Trevererstraße
39	Heiligkreuz	Werdingstr.	Trevererstraße
40	Irsch	Hockweilerstr.	Hockweilerstrasse
41	Irsch	Höhenfriedhof	Hunsrückstraße
42	Irsch	Höhenfriedhof	Hunsrückstraße
43	Irsch	Propstei	Propstei
44	Kernscheid	Kernsch.Höhenweg 2	Kernscheider-Höhenweg

45	Kernscheid	Kernsch.Höhenweg 2	Kernscheider-Höhenweg
46	Kürenz	Alberoweg	Avelsbacher Straße
47	Kürenz	Alberoweg	Avelsbacher Straße
48	Kürenz	Am Weidengraben Anf.	Am Weidengraben
49	Kürenz	Am Weidengraben Anf.	Am Weidengraben
50	Kürenz	Am Weidengraben Ende	Am Weidengraben
51	Kürenz	Am Weidengraben Mit.	Am Weidengraben
52	Kürenz	Am Weidengraben Mit.	Am Weidengraben
53	Mitte-Gartenfeld	Amphitheater	Olewiger Straße
54	Mitte-Gartenfeld	Amphitheater	Olewiger Straße
55	Mitte-Gartenfeld	Helenenstr.	Gartenfeldstraße
56	Mitte-Gartenfeld	Helenenstr.	Gartenfeldstraße
57	Mitte-Gartenfeld	Petrisberg Aussicht	Sickingenstraße
58	Mitte-Gartenfeld	Petrisberg Aussicht	Sickingenstraße
59	Olewig	Auf der Hill	Auf der Hill
60	Olewig	Kernsch.Höhenweg 1	Kernscheider-Höhenweg
61	Olewig	Kernsch.Höhenweg 1	Kernscheider-Höhenweg
62	Olewig	St. Anna-Str.	St.-Anna-Straße
63	Olewig	St. Anna-Str.	St.-Anna-Straße
64	Pfalzel	Hafenstr.	Hafenstrasse
65	Pfalzel	Hafenstr.	Hafenstrasse
66	Pfalzel	Hafenstr.	Hafenstrasse
67	Ruwer-Eitelsbach	Blütenweg	Longkampstraße
68	Ruwer-Eitelsbach	Blütenweg	Longkampstraße
69	Ruwer-Eitelsbach	Fischweg	Fischweg (L 149)
70	Ruwer-Eitelsbach	Fischweg	Fischweg (L 149)
71	Ruwer-Eitelsbach	Kenner Weg	Kenner Weg
72	Ruwer-Eitelsbach	Kenner Weg	Kenner Weg
73	T-Nord	Kürenzer Str.	Kürenzer Straße
74	West-Pallien	Auf der Jüngt	Auf der Jüngt
75	West-Pallien	Auf der Jüngt	Auf der Jüngt
76	West-Pallien	Magnerichstr.	Unterm Pulsberg
77	West-Pallien	Mariensäule	Auf der Jüngt
78	West-Pallien	Mariensäule	Auf der Jüngt
79	West-Pallien	Markusberg	Markusberg
80	West-Pallien	Markusberg	Markusberg
81	West-Pallien	Mohrenkopf	Markusberg
82	West-Pallien	Villa Reverchon	Römerstraße
83	West-Pallien	Villa Reverchon	Römerstraße
84	Zewen	Kantstr.	Zewener Straße
85	Zewen	Wasserbilliger Str.	Wasserbilligerstrasse
86	Zewen	Zewen-Friedhof	Kettenstraße