

2025

Mobilitätskonzept Trier 2025



Mobilitätskonzept Trier 2025

Schlussbericht

März 2013



R+T

Topp
Huber-Erlar
Hagedorn



Stadt Trier
Mobilitätskonzept 2025
Schlussbericht
Textband

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

März 2013

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

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

Vorwort



Nach einem umfangreichen Erarbeitungsprozess wurde am 5. Februar 2013 das Mobilitätskonzept Trier 2025 („Moko“) vom Stadtrat einstimmig beschlossen. Es besteht also ein breiter Konsens über alle Parteigrenzen hinweg, in welche Richtung die weitere Entwicklung des Verkehrs in unserer schönen Stadt verlaufen soll. Dies ist eine hervorragende Basis für eine kontinuierliche zielgerichtete Umsetzung der einzelnen im Moko enthaltenen Maßnahmen und somit der Steuerung der weiteren Entwicklung aller Verkehrsträger im Bereich der Stadt Trier in den kommenden 15 Jahren.

Die Grundlage des Moko bildet das bereits im Jahr 2006 im Rahmen eines Bürgerforums erarbeitete Ziel **„Trier 2025: mobil – umweltfreundlich – lebenswert!“** und der darauf aufbauende Beschluss des Stadtrates von 2009 zur deutlichen Stärkung des so genannten Umweltverbundes (**Bus-, Bahn-, Rad- und Fußverkehr**). Das Konzept versteht sich dabei als ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan, der die Belange aller Verkehrsträger und Personengruppen in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt. Im Sinne einer ganzheitlichen Planung werden neben den Aspekten der Verkehrsabwicklung auch die Belange des Städtebaus und der Umwelt, die vom Verkehr erheblich beeinflusst werden, berücksichtigt. Darüber hinaus finden neben baulichen auch organisatorische Maßnahmen des Mobilitätsmanagements einen breiten Raum im Zielkonzept des Moko. Eine enge Verzahnung des Konzeptes besteht mit dem parallel in Aufstellung befindlichen Flächennutzungsplan, dessen Flächenausweisungen auf die daraus resultierenden Folgen im Verkehrssektor überprüft wurden.

Als Rahmenplan hat das Moko keine rechtliche verbindliche Wirkung für die Realisierung der zahlreichen in ihm zusammengetragenen Projekte und Maßnahmen. Vielmehr legt es, wie der Ausdruck „Rahmenplan“ ja bereits nahelegt, einen Rahmen für die weitere verkehrliche Entwicklung fest, an welchem der Stadtrat und die Verwaltung sich bei künftigen Entscheidungen in Sachen Verkehr und Mobilität orientieren werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass außer den im Moko enthaltenen Maßnahmen keinerlei andere Entwicklungen mehr möglich sind. Das Mobilitätskonzept ist vielmehr flexibel angelegt und steht für Weiterentwicklungen offen. Allerdings wird sich jede Entscheidung im Bereich des Straßen- und Wegebbaus oder auch der Ausgestaltung der ÖPNV-Angebote in den nächsten 10 bis 15 Jahren an den Zielsetzungen dieses Konzeptes messen lassen müssen. Wollen Rat und Verwaltung zukünftig von den im Moko festgelegten Maßnahmen und Prioritäten abweichen, muss dies explizit begründet werden und die Auswirkungen dieser Entscheidung auf die Zielsetzungen des Moko verdeutlicht werden. Somit ist gewährleistet, dass das Moko dauerhaft als Leitlinie von Politik und Verwaltung angewandt werden kann und dabei auch aktuelle Entwicklungen mit einbezogen werden können.

Beim Mobilitätskonzept handelt es sich um ein sehr komplexes Planwerk. Es besteht in seiner Gesamtheit aus mehreren Aktenordnern Material, die in den Erarbeitungsprozess eingeflossen sind bzw. diesen dokumentieren. Für die Beschlussfassung des Stadtrates wurde ein zusammenfassender Ergebnisbericht erstellt, der neben dem Textteil einen Anlagenteil enthält, in welchem Kartendarstellungen sowie wichtiges Material, z.B. aus der Bürgerbeteiligung zusammengestellt sind. Diesen Bericht halten Sie gerade in der Hand bzw. betrachten ihn auf einem Monitor. Die grundlegendsten Aussagen des Moko wurden darüber hinaus in der Beschlussvorlage des Stadtrates noch einmal hervorgehoben (Drucksache 463/2012). Darüber hinaus gibt es umfangreiche Materialien, die im Rahmen der begleitenden Arbeitskreissitzungen verwendet wurden sowie tabellarische Aufbereitungen der von den einzelnen Ortsbeiräten vorgebrachten Anregungen zum Konzept. Diese Materialien können Sie bei Interesse auf der

Homepage der Stadt Trier unter dem Stichwort „Mobilitätskonzept“ herunterladen oder aber (sofern sie dort nicht verfügbar sind) beim Stadtplanungsamt anfordern (E-Mail: moko@trier.de).

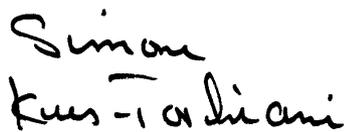
Da all dies aber für den interessierten Bürger aufgrund des Umfangs der Materialien schwerlich handhabbar ist, werden wir zusätzlich noch eine Kurzfassung des Moko-Berichtes anfertigen, die zum Download bereitstehen sowie in einer begrenzten Auflage auch als gedruckte Version zur Verfügung gestellt wird.

Sollten Sie Fragen oder Anregungen zum weiteren Umgang mit dem Mobilitätskonzept haben, wenden Sie sich bitte an das Stadtplanungsamt, Herrn Kannenberg oder Herrn Klöpfer (0651/718-1619; stadtplanungsamt@trier.de).

Allen, die an der Erstellung des Mobilitätskonzeptes mitgewirkt haben, sei an dieser Stelle für Ihren Einsatz gedankt. Das intensive Engagement der Arbeitskreismitglieder, der Ortsbeiräte und der Bürgerinnen und Bürger zeigt, dass die weitere Verkehrsentwicklung auf ein breites gesellschaftliches Interesse stößt. Die Grundzielsetzungen eines möglichst stadtverträglichen Verkehrs und der Sicherstellung von Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen wird von vielen Bürgerinnen und Bürgern und Institutionen sowie der Gesamtheit der Stadtratsmitglieder mitgetragen.

Ich möchte alle ermutigen, sich für die Weiterentwicklung von verträglichen Verkehrsabläufen in Trier zu engagieren. Hierzu gehört neben der Diskussion wichtiger baulicher Projekte auch das tägliche Verhalten jedes einzelnen von uns. Sei es auf dem Weg zur Arbeit oder Schule, sei es in der Freizeit. Erreicht werden kann das Ziel nur, wenn die Stadtbevölkerung tatkräftig zu einer positiven Entwicklung beiträgt: durch ihr eigenes Verkehrsmittelwahlverhalten aber auch durch Rücksichtnahme auf andere (ggf. schwächere) Verkehrsteilnehmer. **Ich bin der Überzeugung, es lohnt sich!**

Trier, im Februar 2013

A handwritten signature in black ink, reading "Simone Kaes-Torchiani". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Simone Kaes-Torchiani

Beigeordnete

Inhalt

1	Einleitung	4
1.1	Anlass und Aufgabe	4
1.2	Rahmenbedingungen / Einbindung bestehender Planungen	4
1.3	Mobilitätskonzept 2025	12
2	Struktur und Verfahren des Mobilitätskonzeptes	15
2.1	Struktur des Mobilitätskonzeptes	15
2.2	Projektbegleitung	17
2.3	Aufbau des Berichtes	19
3	Grundlagen	20
3.1	Rahmenbedingungen der Mobilität in Trier	20
3.2	Eingangsgrößen zum Verkehrsverhalten	28
3.3	Verkehrsmodellrechnung	35
4	Leitbild und Ziele der Verkehrsentwicklung in Trier	49
4.1	Leitbild	49
4.2	Modal-Split-Zielsetzung	52
4.3	Handlungsziele für das Mobilitätskonzept 2025	57
5	Fußverkehr	65
5.1	Einführung	65
5.2	Bewertung der Fußverkehrsinfrastruktur in Trier	65
5.3	Zielnetz Fußverkehr	77
5.4	Maßnahmen Fußverkehr	79
6	Radverkehr	93
6.1	Einführung	93
6.2	Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur in Trier	97
6.3	Zielnetz Radverkehr	103
6.4	Maßnahmen Radverkehr	106

7	Öffentlicher Verkehr	122
7.1	Einführung	122
7.2	Bewertung des ÖPNV-Angebotes	125
7.3	Zielnetz SPNV und ÖPNV	142
7.4	Maßnahmen ÖPNV	146
8	Straßennetz / Kfz-Verkehr	164
8.1	Einführung	164
8.2	Bewertung des Straßennetzes	167
8.3	Zielnetz Straßennetz Kfz-Verkehr	178
8.4	Maßnahmen Straßennetz	181
8.5	Parkraum	207
9	Verkehrsbeeinflussung	212
9.1	Telematik	212
9.2	Intermodale Verknüpfung	221
10	Immissionsschutzplanung	228
10.1	Lärmschutz	231
10.1	Luftschadstoff-Immissionen	237
11	Wirtschaftsverkehr	244
11.1	Güterverkehr	244
11.2	Tourismusverkehr	248
12	Räumliche Gesamtplanung	257
12.1	Siedlungsentwicklung	257
12.2	Stadtgestaltung	264
13	Öffentlichkeitsarbeit / Mobilitätsmanagement	270
13.1	Kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement	270
13.2	Mobilitätszentrale	279
13.3	Schulwegsicherheit	279
13.4	Einbeziehung der Bürgerschaft	281

14	Integriertes Handlungskonzept	283
14.1	Handlungsbedarf Einzelbausteine	283
14.2	Handlungsfelder im Stadtgebiet	285
14.3	Zielnetz der integrierten Verkehrsentwicklung	286
14.4	Maßnahmenübersicht und Umsetzungskonzept	295
14.5	Wirkungen des Umsetzungskonzeptes (Zielprognose)	311
14.6	Verkehrsteilnahme aller Bevölkerungsgruppen und Barrierefreiheit	316
	Verzeichnisse	321

1 Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabe

Das Strategische Stadtkonzept „Zukunft Trier 2020“ enthält im Visionsbaustein 11 („Die Verkehrsinfrastruktur ist bedarfsgerecht ausgebaut“) das Ziel, ein verkehrsträgerübergreifendes und ausgewogenes Mobilitätskonzept mit konkreten Maßnahmenvorschlägen einzubringen. Als Zielrichtungen werden folgende Punkte benannt:

- Umweltverträglichere Gestaltung des unvermeidbaren Verkehrsaufkommens und Reduzierung der Verkehrsbelastungen,
- Stärkere Einbindung des Standortes in das europäische Verkehrsnetz, auch und insbesondere des Flugverkehrs unter Nutzung der bestehenden Flughäfen,
- Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs im Nah- und Fernverkehr,
- Sicherung der Leistungsfähigkeit des Individualverkehrs (IV), z. B. Erreichbarkeit der Stadt, Beseitigung von Engpässen etc.,
- Reduzierung der Verkehrsbelastungen in den Stadtteilen,
- Aufbau eines Radwegenetzes,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger,
- Ausbau der Infrastruktur für den verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehr.

Wesentliche Zielrichtung bei der Aufstellung des Mobilitätskonzepts als ganzheitlich konzipiertem Verkehrsentwicklungsplan muss es sein, im Sinne einer nachhaltigen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung eine umfassende Gesamtstrategie zu entwickeln, welche gleichermaßen die Aspekte Stadt- und Umweltverträglichkeit, Verkehrssicherheit sowie Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Stadtteile berücksichtigt. Dieses Konzept soll nach Beschlussfassung dann als Entscheidungsgrundlage im Zuge sämtlicher räumlich-relevanter Planungen der Stadt herangezogen werden.

1.2 Rahmenbedingungen / Einbindung bestehender Planungen

1.2.1 Übergeordnete Gesamtplanung und Fachplanung

Übergeordnete Gesamtplanungen (Landesentwicklungsprogramm IV, Regionaler Raumordnungsplan Region Trier), *Fachplanungen* von Bund und Land (Bundesverkehrswegeplan, Landesverkehrsprogramm) sowie die Planungen der Zweckverbände und Zusammenschlüsse im Bereich des öffentlichen Verkehrs (Nahverkehrsplan des VRT, Rheinland-Pfalz-Takt 2015) beinhalten die grundlegende Anbindung der Stadt Trier an das Umland sowie an die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze. Diese

Netze sind als Rückgrat der städtischen Verkehrssysteme zu betrachten, so dass die städtische Verkehrsplanung im Sinne einer Stärkung der Funktion Triers als Oberzentrum der Region und der Verbindung mit den Nachbarregionen in Europa auf dieses Grundgerüst auszurichten ist.

Durch die Lage im Dreiländereck Deutschland – Luxemburg – Frankreich ergeben sich auch Anforderungen aus dem internationalen Verkehr. Diese umfassen zum einen den Güterverkehr, in den vergangenen Jahren ist aber vor allem der Pendlerverkehr aus der Region Trier nach Luxemburg in den Fokus gerückt. Im Rahmen des Städtenetzwerks „QuattroPole“ der Städte Saarbrücken, Trier, Luxemburg und Metz werden die grenzüberschreitenden Beziehungen weiter ausgebaut.

Zur stadtverträglichen Entwicklung der regionalen und grenzüberschreitenden Verkehrsströme müssen aus der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung heraus Anforderungen an die Weiterentwicklung der übergeordneten Netze formuliert werden. Im Vordergrund stehen hier die Einpendler aus der Region nach Trier sowie die Auspendler nach Luxemburg.

Koalitionsvertrag 2011 – 2016

Der Koalitionsvertrag 2011 der Landesregierung von Rheinland-Pfalz hat für die Region weitreichende Auswirkungen. Ziel ist es, auf den Bau von „Moselaufstieg“ und „Meulenzautobahn“ zu verzichten, was Auswirkungen auf die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes als „Westumfahrung“ und „Nordumfahrung“ bezeichneten Maßnahmen hat. Gemeinsam mit der Stadt Trier und der Region Trier-Luxemburg soll ein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrskonzept erarbeitet werden, welches aufzeigt, welche Entlastungen des Straßennetzes durch einen verstärkten Ausbau des ÖPNV möglich sind. Auf Basis dieser Ergebnisse sollen die beiden genannten Straßenbaumaßnahmen neu bewertet werden.

Das Mobilitätskonzept 2025 berücksichtigt den Koalitionsvertrag 2011 dahingehend, dass die beiden Infrastrukturmaßnahmen Westumfahrung und Nordumfahrung aufgrund ihrer Entlastungswirkung für das Stadtgebiet zwar Teil des Handlungskonzeptes 2025 sind, sie aber nicht als zwingende Voraussetzung für andere Maßnahmen betrachtet werden. Im Vorgriff auf das geplante regionale Verkehrskonzept werden im Mobilitätskonzept darüber hinaus Strategien und Maßnahmen vorgeschlagen, den Quell-Ziel-Verkehr der Stadt Trier verstärkt auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern.

Landesentwicklungsprogramm IV

Folgende Ziele (Z) und Grundsätze (G) der Landesplanung haben im Verkehrsbereich besondere Relevanz für das Mobilitätskonzept Trier:

Allgemeine Planungsaussagen

G136

Im Rahmen der Siedlungsentwicklung sollen insbesondere die Verbindungen zwischen den zentralen Orten und die dafür notwendigen Flächen für die funktional gegliederten Netze der Verkehrsträger gesichert werden.

G137

Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sollen der nicht motorisierte Verkehr und der öffentliche Personenverkehr gestärkt werden.

G138

Die Siedlungsentwicklung soll in Verbindung mit Haltepunkten an Nahverkehrsachsen erfolgen, wobei dem schienengebundenen ÖPNV Vorrang eingeräumt werden soll

G140

Die Gestaltung der Infrastruktur von Schiene und Straße ist an der räumlichen Differenzierung der Siedlungsstruktur sowie an dem funktionalen Netz des öffentlichen Verkehrs und dem funktionalen Straßennetz (funktionales Verkehrsnetz) zu orientieren.

Z142

Das funktionale Netz des öffentlichen Verkehrs bezieht Schienenstrecken und Busstrecken ein. Auch leistungsfähige Umsteigeanlagen zwischen diesen Verkehrsträgern sind Bestandteile des Netzes. [...].

Öffentlicher Verkehr

Z144

Großräumige Schienenverbindungen sind:

- Moselstrecke Koblenz – Trier und weiter in Richtung Luxemburg,

Überregionale Schienenverbindungen sind:

- Eifelstrecke von Trier-Gerolstein und weiter in Richtung Köln,
- Trier – Saarbrücken,
- Obermoselstrecke Trier – Thionville (F),

Begründung / Erläuterung von Z 142 bis zu G 146:

Ein integriertes Konzept für den öffentlichen Verkehr muss auf leistungsfähigen großräumigen und überregionalen Verbindungen aufbauen und soll die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen. [...] die Beschleunigung und Verbesserung des Schienenangebots ist entscheidend für die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs.

Straßennetz

Z150

Folgende Lücken im Netz der großräumigen Verbindungen sind mit Priorität zu schließen, um vollwertige Verkehrswege zu erhalten:

- A1 NRW – Daun,
- A 60 Wittlich – Rheinböllen,
- A64 Nordumfahrung Trier (Meulenwald).

Begründung / Erläuterung zu Z 148 bis zu Z150

Durch eine umweltverträgliche Schließung der Lücken im Fernstraßennetz können die nachgeordneten Straßennetze erheblich entlastet werden [...]. Umweltgerechte Ortsumgehungen [...] entlasten die Ortsdurchfahrten vom Druck des Durchgangsverkehrs, ermöglichen eine ortsgerechte Gestaltung und Nutzung der Ortszentren, schützen erhaltenswerte Siedlungsstrukturen, vermindern die innerörtliche Lärm- und Abgasbelastigungen und erhöhen die Verkehrssicherheit. Einen weiteren Schwerpunkt im Hinblick auf die Verkehrssicherheit stellen die ortsgerechte Gestaltung (ggf. Rückbau, Verkehrsberuhigung, Tempo-30-Zonen usw.) der Ortsdurchfahrten und die funktionsgerechte Gestaltung der Verkehrsnetze dar.

Z154

Neue Moselquerungen sind im Zuge des Moselaufstiegs B51 und bei Konz (Bahnbrücke) zu bauen.

Fahrad- und Fußwegeverkehr

G159

Die Bedürfnisse des Fahrrad- und Fußwegeverkehrs sind im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsplanung insbesondere durch die Sicherung und Entwicklung umweg- und barrierefreier Fuß- und Radwegenetze zu berücksichtigen.

Z160

Die Regionalplanung erarbeitet eine regional bedeutsame Radwegekonzeption. Dabei sind die Belange des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs einschließlich des Radtourismus zu berücksichtigen.

Regionaler Raumordnungsplan

Der Regionale Raumordnungsplan findet sich derzeit in der Neuaufstellung, so dass an dieser Stelle keine aktuellen Vorgaben dargestellt werden können.

Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP)

Der Bundesverkehrswegeplan legt Prioritäten für die deutsche Verkehrsinfrastruktur bis 2015 fest. Der vordringliche Bedarf des BVWP umfasst Maßnahmen, deren Realisierung bis 2015 vorgesehen ist und mit deren Planung begonnen wurde oder werden kann. Der weitere Bedarf enthält Maßnahmen, die als sinnvoll erachtet werden, deren Realisierung bis 2015 aber nicht geleistet werden kann. Hierfür sind nur ausnahmsweise Planungen durchzuführen.

In der Region Trier sind die folgenden Maßnahmen mit Bedeutung für die Stadt Trier im BVWP 2003 enthalten:

Vordringlicher Bedarf:

- A1 Kelberg – Daun (inzwischen fertig gestellt) sowie Grenze NRW – Kelberg (zwischen Kelberg und Gerolstein kurz vor Fertigstellung),
- B 50 neu (Hochmoselübergang; im Bau) sowie 4-streifiger Ausbau zwischen Simmern und Hahn (bereits abgeschlossen),
- B 51 OU Konz-Köhen (im Bau),
- Schienenausbaustrecke Luxemburg – Trier – Mainz (Zweigleisigkeit Moselbrücke,
- Linienverbesserung Igel, Ausbau für Neigetechnik),
- Bundeswasserstraße Mosel: Bau zweiter Schleusenammern u.a. in Trier.

Weiterer Bedarf:

- A 60 Grenze Belgien – Prüm (Ausbau auf 4 Fahrstreifen),
- A 64, AS Trier-Trier/Ehrang (im Wesentlichen vierstreifiger Ausbau der Biewertalbrücke),

- A 64, Nordumgehung Trier, 1. BA, Bereich Anschluss A 1 bis L 47, hohes ökologisches Risiko,
- A 64, Nordumgehung Trier, 2. BA Bereich L 47 bis A 64, Bereich „Dicke Buche“ hohes ökologisches Risiko,
- B 51 OU Ayl sowie Moselaufstieg (Konz – A 64; hohes ökologisches Risiko; besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag).

Fachplanung des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz

Der Landesbetrieb Mobilität ist für die Planungen im Straßennetz des Bundes und des Landes zuständig. Für die Region Trier werden insbesondere folgende Maßnahmen geplant bzw. sind bereits im Bau:

- A 1 Lückenschluss Blankenheim – Daun,
- A 64 / B 52 Nordumfahrung Trier (Teilausbau B 52 abgeschlossen),
- B 50 neu mit Hochmoselübergang (im Bau),
- Ausbau B 51 mit Umfahrung Konz-Könen (im Bau), dreistreifiger und kreuzungsfreier Ausbau zwischen Bitburg und Trier (im Bau), Neubau Moselaufstieg mit Moselbrücke bei Konz.

Das Mobilitätskonzept übernimmt diese Maßnahmen nachrichtlich mit dem jeweiligen Planungsstand. Entsprechend dem Koalitionsvertrag 2011 der Landesregierung ist eine Umsetzung der größeren Straßenbaumaßnahmen „Moselaufstieg“ und „Meulenzwaldtrasse“ zumindest in den nächsten Jahren unwahrscheinlich.

SPNV-Planung des Landes Rheinland-Pfalz

Die Planung des Schienenverkehrs sowie ergänzender Buslinien mit wichtiger Verbindungsfunktion („RegioLinien“) wird für die Region Trier vom Zweckverband SPNV-Nord in Koblenz durchgeführt. Die Angebote werden in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften geplant und über Mittel des Landes finanziert.

Für die Region Trier liegt ein konkretes Konzept für den Schienenverkehr ab 2015 (Regional-Express-Netz und Anpassung der Regional-Bahn-Linien als 2. Ausbaustufe des Rheinland-Pfalz-Taktes) mit bereits abgeschlossener Vergabe vor, das im Mobilitätskonzept nachrichtlich übernommen wird. Darüber hinaus gibt es Konzepte für die Reaktivierung der Trierer Weststrecke (derzeit Machbarkeitsprüfung) sowie für die Ausweitung der Regio-Linien (Konzept in der Beteiligungsphase). Weitere Maßnahmen sind u. a. über das bereits erwähnte Regionale Verkehrskonzept Region Trier-Luxemburg zu erwarten.

Nahverkehrsplan Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier 2006

Der Nahverkehrsplan für den ÖPNV in der Region Trier bezieht sich im Wesentlichen auf den Zeithorizont bis 2011 und berücksichtigt die geringen finanziellen Möglichkeiten zum Ausbau des Angebotes. Es wird daher empfohlen, Einzelmaßnahmen auf der Grundlage von Detailuntersuchungen zu prüfen und insbesondere auch alternative Bedienungsformen in Betracht zu ziehen. Potenzial zur Kompensation sinkender Schülerzahlen wird im Wesentlichen im Ausbau des touristischen Verkehrs gesehen.

Auf Grundlage des Koalitionsvertrages 2011 der Landesregierung wird das Regionale Verkehrskonzept Region Trier-Luxemburg erarbeitet und es ist zusätzlich die Erarbeitung eines umfassenden Buskonzeptes für den gesamten Bereich des ZV SPNV-Nord geplant, welches die Regio-Linienangebote mit den lokalen und Schülerverkehrslinien zu einem abgestimmten Gesamtangebot zusammen führen soll. Dieses Konzept soll nach Abschluss auch die Grundlage für die Fortschreibung der Nahverkehrspläne bilden. Vor dem Hintergrund des Zeithorizontes 2025 und mit Perspektive auf die genannten Konzepte werden im Mobilitätskonzept aus Sicht der Stadt Trier wichtige Maßnahmen vorgeschlagen, deren Machbarkeit jedoch unter dem Vorbehalt einer verbesserten Finanzlage im ÖPNV steht.

1.2.2 Städtische Gesamtplanung / Vorschläge aus der Bürgerschaft

Eine Vielzahl von Anforderungen an das Mobilitätskonzept ist auf städtischer Ebene im *Strategischen Stadtkonzept „Zukunft Trier 2020“* enthalten. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Städtebau und Verkehr“ vom Mai 2001 umfassen insbesondere die drei Leitziele

- Stärkung des ÖPNV,
- Sicherung der Leistungsfähigkeit des Individualverkehrs,
- Sicherung der Schieneninfrastruktur.

Die auf Grundlage der Bürgergutachten im Rahmen des Stadtmarketing-Prozesses erarbeiteten *Stadtteilrahmenpläne* enthalten ebenfalls Ziele und konkrete Maßnahmenvorschläge zur verkehrlichen Entwicklung in den 19 Stadtteilen. Das Mobilitätskonzept bildet dabei den Rahmen für die Abstimmung dieser einzelnen kleinräumigen Maßnahmen.

Weitere Vorschläge aus der Bürgerschaft können seit 2009 über den Bürgerhaushalt eingebracht werden. Diese Maßnahmenvorschläge werden zwar zunächst zur Berücksichtigung in den einzelnen Haushaltsjahren eingereicht, darüber hinaus gehende Ideen zur Verkehrsentwicklung werden aber auch im Rahmen des Mobilitätskonzeptes behandelt.

Die Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes 2025 steht in enger Kooperation mit dem laufenden Prozess der *Flächennutzungsplanung* und richtet sich ne-

ben der Darstellung wichtiger Verkehrstrassen vor allem auf die Abstimmung mit der künftigen Wohnbauflächen- sowie der gewerblichen Entwicklung.

Zudem beeinflussen weitere stadtplanerische Prozesse, wie z.B. laufende *Sanierungsmaßnahmen*, *Soziale-Stadt-Projekte* die Rahmenkonzeption „*Stadt am Fluss*“ oder konkrete Planungsaufgaben und Wettbewerbe wie die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und des Porta-Nigra-Umfeldes die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes.

1.2.3 Städtische Fachplanung

Als Grundlage für die verkehrliche Bewertung von einzelnen Maßnahmen wurde bislang im Regelfall die Verkehrsuntersuchung Raum Trier von Schaechterle-Siebrand¹ mit ihrem Prognosehorizont 2010 herangezogen. Diese großräumig angelegte Untersuchung ist als rein quantitative Verkehrsanalyse zu verstehen, die zwar als eine detaillierte Datengrundlage anzusehen ist, jedoch aufgrund der mittlerweile bis zu 20 Jahre zurückliegenden Grunderhebung und der nicht erfolgten Fortschreibung nicht mehr als aktuell gelten kann.

Als konzeptioneller Rahmen für die Verkehrsplanung in Trier wurde 1992 auf der Grundlage der Analyse von Schaechterle-Siebrand ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept mit sehr ambitionierten Zielen und einem Maßnahmenpaket zum Erreichen dieser Ziele beschlossen. So sollte u. a. eine Reduzierung des Anteils des MIV um 30 % im Wesentlichen durch eine Steigerung des Anteils des ÖPNV um 100 % erzielt werden.

Für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wurden in den vergangenen Jahren mehrere Einzeluntersuchungen durchgeführt, wobei die Bearbeitungstiefe dieser Konzepte stark unterschiedlich war. Es sind insbesondere zu nennen:

- Verkehrliche Einzeluntersuchungen und Konzeptionen MIV (z.B. Netzkonzeption Trier-Nord, B 51 Moselaufstieg),
- Verkehrliche Einzeluntersuchungen und Konzeptionen für den ÖPNV und SPNV (Nahverkehrspläne, Regionalbahnplanung).

In der Erfolgskontrolle des Verkehrskonzeptes von 1992 musste festgestellt werden, dass die angestrebten Ziele nicht erreicht werden konnten. Durch verbesserte Tarifangebote (u. a. das Semesterticket) und die Neuorganisation des Spät- und Wochenendverkehrs (Sternbus) sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV zwar um 25% gestiegen, der ambitionierte Ausbau des Angebotes im Busverkehr wurde jedoch teilweise wieder zurückgenommen, da die Kosten der zusätzlichen Leistungen wesentlich höher waren als die erzielte Nachfragesteigerung.

¹ Schaechterle-Siebrand: Verkehrsuntersuchung Raum Trier, 1993 und 1996

Ein Großteil der Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrskonzept von 1992 wurde bislang nicht umgesetzt. Einzige Neubaumaßnahme der vergangenen Jahre war der Haltepunkt Ehrang Ort, ein Ausbau bzw. eine Sanierung der Verkehrsinfrastruktur wurde an der Zurmaiener Straße, der Aachener Straße in den Ortskernen von Ruwer und Euren vorgenommen.

1.3 Mobilitätskonzept 2025

Mobilitätsentwicklung als Teil der Stadtentwicklung bis 2025

Mit dem Mobilitätskonzept 2025 liegt nun ein neues verkehrliches Gesamtkonzept vor, das Politik, Verwaltung sowie Bürgerschaft als Leitlinie für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Stadt Trier bis zum Jahr 2025 dienen soll.

Als Teil des Strategischen Stadtkonzepts „Zukunft Trier 2020“ war für das Mobilitätskonzept ebenfalls ein Prognosehorizont bis 2020 geplant. Ebenso wurde 2004 vom Stadtrat die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans mit dem Planungshorizont 2020 beschlossen. Im Laufe der Bearbeitung des Mobilitätskonzepts wurde der Prognosehorizont auf das Jahr 2025 geändert, da der ursprüngliche Zeitplan der Bearbeitung nicht eingehalten werden konnte. Die Anpassung des Prognosehorizonts hat folgende Vorteile:

- 2025 ist das Prognosejahr wichtiger Prognosen auf Bundesebene, so dass die dort verwendeten Daten in das Mobilitätskonzept übernommen werden können,
- die Analyse des Mobilitätskonzeptes wurde ebenfalls um fünf Jahre auf 2010 aktualisiert. Dadurch konnten zwischen 2005 und 2010 erhobene Daten aus regionalen Verkehrsuntersuchungen in die überarbeitete Analyse integriert werden.

Aufgrund der vielfachen Wechselwirkungen zwischen Stadt- und Verkehrsplanung sind die Aussagen des Mobilitätskonzepts als wesentliche Einflussgrößen im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu betrachten. Einerseits sollen die Haupttrassenführungen der grundlegenden Elemente der zukünftigen Verkehrsnetze im künftigen Flächennutzungsplan festgelegt werden. Andererseits bestimmen die Festlegungen des Flächennutzungsplans hinsichtlich der Stadt- und Raumstruktur zu einem wesentlichen Teil die Anforderungen an das Verkehrssystem.

Die Entwicklung und Aufstellung des Mobilitätskonzepts erfolgt daher in engem (thematischen und zeitlichen) Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans. Teile des Mobilitätskonzepts sollen darüber hinaus als *Fachbeitrag Verkehr* zum Flächennutzungsplan dienen. Der Planungshorizont des Flächennutzungsplans wurde daher ebenfalls auf das Jahr 2025 geändert.

Mobilitätsentwicklung als Querschnittsaufgabe

Während die Verkehrskonzeptionen der Vergangenheit größtenteils infrastrukturell orientierte Ausbauprogramme waren, treten heute im Zeichen begrenzter Flächen- und Finanzmittel-Verfügbarkeit verstärkt betrieblich-organisatorische Maßnahmen in den Mittelpunkt des Interesses der kommunalen Verkehrsplanung. Der Fortschritt in der Informationstechnologie macht auch im Verkehrsbereich heute Lösungen möglich, durch die ohne kostspielige Straßenneubauten eine Optimierung der Verkehrssituation im Bestand erzielt werden kann. Trotzdem ist es in Trier erforderlich, die Verkehrsinfrastruktur in einigen Teilen des Stadtgebietes auszubauen, insbesondere um die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern und den aktuellen rechtlichen Anforderungen an den Immissionsschutz nachzukommen.

Die Maßnahmen im Mobilitätskonzept setzen sich daher im Wesentlichen aus folgenden Teilen zusammen:

- Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen,
- Standards für die Überprüfung und Verbesserung des Bestandsnetzes,
- Organisatorische Maßnahmen und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.

Wie in der Verkehrsuntersuchung Raum Trier von 1990-1996 bildet das Verkehrsmengengerüst, insbesondere für den Kfz-Verkehr, die Grundlage der Bewertung von Maßnahmen. Ziel ist die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs, d. h. zu vermeiden, dass der Straßenverkehr in der Stadt zusammenbricht.

Darüber hinaus bestimmen jedoch weitere quantitative und qualitative Vorgaben die Maßnahmenbewertung:

- Zielgrößen zur Entwicklung der Verkehrsmittelanteile am Gesamtverkehr (Modal Split), zuletzt im Stadtratsbeschluss von 2009,
- Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer, Abbau von Barrieren,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Anforderungen aus der Immissionsschutzplanung,
- Sicherung einer hohen Lebensqualität in Trier,
- Unterstützung des Tourismus- und Einkaufsstandorts Trier durch die Sicherung der Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln und attraktive Verkehrsanlagen.

Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen des Mobilitätsmanagements stellen wirkungsvolle verkehrsplanerische Instrumente dar, durch die eine effektive Steuerung der räumlichen, zeitlichen und modalen Verkehrsnachfrage möglich wird.

Das Mobilitätskonzept enthält daher:

- querschnittsorientierte Analysen, Ziele, Strategien und Maßnahmen zu Gewerbeverkehr, Tourismusverkehr, Immissionsschutz, Siedlungsentwicklung und Stadtgestalt,
- Standards und Vorschläge zur Vernetzung von Verkehrsmitteln,
- eine Zusammenfassung von Maßnahmen des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements in einem eigenen Baustein.

2 Struktur und Verfahren des Mobilitätskonzeptes

2.1 Struktur des Mobilitätskonzeptes

Mit der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde im Jahr 2005 begonnen, als Zieljahr wurde entsprechend dem Strategischen Stadtkonzept 2020 gewählt. Die Projektleitung für das Mobilitätskonzept lag zunächst beim Tiefbauamt, dann beim Stadtplanungsamt der Stadt Trier.

Anlage 2.1 zeigt die Bearbeitungsstruktur des Mobilitätskonzeptes. Die Konzeption umfasst einen Bearbeitungsblock, der verschiedene thematische Bausteine umfasst. Als Klammer führen die Bausteine „Leitbild“ und „Integriertes Handlungskonzept“ sowie die bausteinübergreifende Begleitung der Bearbeitung durch Arbeitskreise die thematischen Einzelbausteine zusammen. Die Unterteilung in Einzelbausteine ermöglichte eine parallel laufende Ausarbeitung der einzelnen Themen durch die Stadtverwaltung und unterschiedliche externe Bearbeiter.

Im Sinne dieser ursprünglichen Konzeption wurden die Erhebung der Grundlegenden Daten wie Haushaltsbefragung, Betriebsbefragung, Passantenbefragungen und Verkehrszählungen sowie die Bausteine „Leitbild“, „Radverkehr“, „Parken“ und „Mobilitätsmanagement“ an verschiedene Büros vergeben. Die Ergebnisse dieser Bausteine liegen als Abschlussberichte vor:

- Haushaltsbefragung: V-KON KG Trier in Zusammenarbeit mit Ingenieurbüro Helmert Aachen, 2005,
- Betriebsbefragung: Mobilitätsberatung Dipl.-Geogr. Maik Scharnweber, Trier, 2006,
- Passantenbefragung Innenstadt Trier: V-KON KG Trier, 2005,
- Verkehrszählungen Straßenverkehr: Stadt Trier, Tiefbauamt, 2005²,
- Verkehrszählungen Busverkehr: Ingenieurgruppe IVV Aachen, 2005³,
- Leitbild: Stadt Trier in Zusammenarbeit mit Planersocietät Dortmund, 2006,
- Radverkehrskonzept: AB Stadtverkehr Bonn, 2010,
- Parkraumkonzept: Hupfer Ingenieure GmbH Niederhorbach, 2010,
- Modulwurf "Mobilitätsmanagement", Büro für Mobilitätsberatung und Moderation Trier, 2010.

² Die Datenbasis von 2005 wurde für die Analyse 2010 durch die Integration von Daten aus regionalen Untersuchungen für den Straßenverkehr ergänzt. Eine weitere Fortschreibung des Verkehrsmodells wurde über Zählungen des Büros R+T und der Stadtverwaltung Trier aus den Jahren 2011 und 2012 vorgenommen.

³ Die Datenbasis von 2005 wurde für die Analyse 2010 durch Daten aus der automatischen Fahrgastzählung der Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH für den Busverkehr ergänzt.

Die Analyse des Verkehrsaufkommens wurde 2005-2007 vom Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit der Ingenieurgruppe IVV Aachen erarbeitet und 2007 in einem Zwischenbericht dokumentiert. Vom Stadtplanungsamt wurden zudem 2008 Entwürfe für die Bausteine ÖPNV und Straßennetz erarbeitet.

Die einzelnen Bausteine wurden unterschiedlich detailliert ausgearbeitet. Als umsetzungsorientierte Konzepte haben das Radverkehrskonzept und das Parkraumkonzept eine größere Bearbeitungstiefe. Sie umfassen sowohl die übergeordnete strategische Ebene des Mobilitätskonzeptes als auch konkrete kleinräumige Maßnahmen. Das Parkraumkonzept wurde bereits vom Stadtrat beschlossen.

Ab 2009 wurden die verbleibenden Bausteine sowie die Zusammenstellung der Ergebnisse als Gesamtpaket an das Ingenieurbüro R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn aus Darmstadt vergeben. Die ursprüngliche Bausteinstruktur wurde beibehalten und bildete die Grundlage der Bearbeitung und für den vorliegenden Abschlussbericht.

Bereits abgeschlossene Bausteine wurden weitgehend unverändert übernommen. Die jeweiligen Abschlussberichte wurden als Anlagen beigefügt. Die Inhalte der Einzelbausteine sind darüber hinaus als Kurzfassung Teil des vorliegenden Berichts. In den Kurzfassungen werden ggf. wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen seit 2005 berücksichtigt, zudem entsprechen die Maßnahmen der einzelnen Bausteine dem Stand nach Abschluss des Integrierten Handlungskonzeptes. Die ursprünglichen Maßnahmenkonzepte der Einzelbausteine werden ggf. nach dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes angepasst.

Die übrigen Bausteine wurden im Wesentlichen als Rahmenkonzeption auf der übergeordneten Maßstabsebene des Mobilitätskonzeptes ausgearbeitet. Detaillierte Ausarbeitungen von Maßnahmen erfolgen im Anschluss an die Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes im Rahmen weitergehender Planungsschritte. Einzelne konkrete Maßnahmenvorschläge sind i. d. R. als Prüfaufträge formuliert. Untersuchungen und Planungen zu einzelnen Maßnahmen, die vor bzw. während der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes durchgeführt wurden, wurden im Maßnahmenkonzept des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt. Hierzu zählen u. a.:

- Ausbauplanung der Bitburger Straße im Bereich Napoleonsbrücke 2010,
- Masterplan und Verkehrsuntersuchung Trier West 2010-2011,
- Wettbewerb Porta-Nigra-Umfeld mit Verkehrsuntersuchung, 2010,
- Potenzialuntersuchung für den Busverkehr der Stadtwerke-Verkehrs GmbH 2010,
- Studie Petrisbergaufstieg, 2011.

2.2 Projektbegleitung

2.2.1 Arbeitskreise

Der Planungsprozess wurde von einem projektbegleitenden Arbeitskreis unterstützt, der sich je nach Stand der Bearbeitung aus unterschiedlichen Teilnehmern zusammensetzte. Während des gesamten Prozesses waren die Stadtratsfraktionen sowie die wichtigsten Verbände und Institutionen mit Verkehrsbezug in die Erarbeitung des Konzeptes eingebunden.

Nachdem im Jahr 2010 zunächst das Leitbild, die politischen Modal-Split-Zielsetzungen (Stadtratsbeschluss vom 26.11.2009) und die unterschiedlichen Szenarien in einem kleineren Arbeitskreis aus Politik und Verwaltung erörtert wurden, wurden im Jahr 2011 die einzelnen Arbeitsstände regelmäßig im gesamten Arbeitskreis vorgestellt und diskutiert.

Neben der zuständigen Baudezernentin, dem bearbeitenden Büro und dem externen Moderator waren Vertreter folgender Stellen Mitglied im begleitenden Arbeitskreis:

- Stadtverwaltung (Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Straßenverkehrsamt, Schulverwaltungsamt, Amt für Wirtschaftsförderung),
- Stadtratsfraktionen (Verkehrspolitische Sprecher),
- Interessensverbände aus dem Bereich Verkehr (ADAC, ADFC, VCD),
- Akteure aus den Bereichen ÖPNV und SPNV (VRT, SWT, ZV SPNV-Nord, Deutsche Bahn sowie weitere Bus-Verkehrsunternehmen),
- Wirtschaftsverbände (IHK, HwK, Vereinigung Trierer Unternehmer, Einzelhandelsverband, City-Initiative, Tourist-Information Trier, Hotel- und Gaststättenverband),
- Senioren- und Behinderteninteressenverbände (Club aktiv, Seniorenbüro),
- Polizei und Verkehrswacht,
- AStA-Gruppen von Universität und Fachhochschule,
- Deutscher Gewerkschaftsbund,
- Lokale Agenda 21.

Für die Erarbeitung der Bausteine „Radverkehrskonzept“ und „Parkraumkonzept“ gab es eigene kleinere Projektarbeitskreise.

2.2.2 Gremien

Das Mobilitätskonzept wurde in mehreren Stufen in den Gremien der Stadt Trier behandelt. Veranstaltungen waren:

Datum	Schritt / Stufe
30.03.2004	Kenntnisnahme des Strategischen Stadtkonzeptes „Zukunft Trier 2020“ durch den Stadtrat
17.03.2005	Stadtratsbeschluss zur Aufstellung des Mobilitätskonzeptes
Nov. 2009	Stadtratsbeschluss zur Modal-Split-Zielsetzung
Mai 2012	Vorstellung und Diskussion im Stadtvorstand und im DA IV (nicht öffentlich)
14.08.2012	Diskussion im DA IV (Sondersitzung)
23.08.2012	Beteiligung der Öffentlichkeit und der Ortsbeiräte
12.11.2012	Beschlussfassung (Stadtvorstand)
21.11.2012	Beratung im DA IV (Beschluss vertagt)
05.12.2012	Beschlussfassung DA IV
anschließend	Stellungnahmen Ortsbeiräte
11.12.2012	Beratung im Stadtrat (Beschluss vertagt)
23.01.2013	erneute Beratung und Beschlussfassung DA IV
anschließend	erneute Stellungnahmen von Ortsbeiräten
05.02.2013	Beschlussfassung Stadtrat

Tabelle 1: Beteiligung der städtischen Gremien

2.2.3 Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Grundlagen des Leitbildes wurden als Sonderform der Bürgerbeteiligung in einem ganztägigen Workshop erarbeitet. Merkmale des Bürgerforums waren:

- Zufällige Auswahl der Teilnehmer + Vertreter der Ortsbeiräte,
- Freie Themenwahl mit offenem Ausgang des Workshops,
- Behandlung der Themen in Wahrnehmungs- und Kritikphase (Analyse) und Leitbildphase,
- Externe Moderation + fachliche Unterstützung durch die Verwaltung.

In den beiden Gruppen des Workshops wurden in der Analyse Themen vorgeschlagen und ihre Wichtigkeit bewertet. In der Leitbildphase wurden Ziele für die wichtigsten Themen erarbeitet. Abschließend wurde die übergeordnete Zielsetzung definiert.

Bürgerbeteiligung wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zudem bei folgenden Bearbeitungsschritten umgesetzt:

- Internetbefragung zum Radverkehr in Trier als Auftakt des Radverkehrskonzeptes,
- Berücksichtigung der Vorschläge aus dem Bürgerhaushalt,
- Berücksichtigung der Vorschläge in den Stadtteilrahmenplänen.

Für die Bürgerbeteiligung beim Integrierten Handlungskonzept wurde eine Kurzfassung des vorliegenden Berichtes erarbeitet, die der *Rathaus Zeitung* beigelegt wurde und im Internet abrufbar war. Die Kurzfassung ist als **Anlage 2.2** beigefügt. Zudem wurde der Konzeptentwurf im Rahmen einer Diskussionsveranstaltung den interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie den Ortsbeiräten präsentiert und diskutiert.

Die Rückmeldungen konnten per Post, per E-Mail, per Einwurf in eine Urne beim Bürgeramt oder aber über die Internetplattform des Bürgerhaushaltes abgegeben werden. Insgesamt sind ca. 180 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern eingereicht worden.

2.3 Aufbau des Berichtes

Der Abschlussbericht des Mobilitätskonzeptes setzt sich aus folgenden Teilen zusammen:

a) Gesamtbericht mit Abbildungen und Plänen (R+T):

- Vollständige Dokumentation der seit 2009 vom Büro R+T bearbeiteten Bausteine,
- Überarbeitung und Aktualisierung der Textteile, die bis 2009 vom Stadtplanungsamt bearbeitet, aber noch nicht veröffentlicht wurden,
- Kurzfassungen der bis 2010 abgeschlossenen Bausteine externer Bearbeiter unter Verwendung originaler Textpassagen der jeweiligen Projektbearbeiter,

b) weitere Dokumente, die bei der Stadt Trier verfügbar sind:

- Vollständige Untersuchungsberichte der von externen Bearbeitern bis 2010 ausgearbeiteten Bausteine,
- vorliegende Konzepte und Planungen zu einzelnen Maßnahmen.

3 Grundlagen

3.1 Rahmenbedingungen der Mobilität in Trier

3.1.1 Lage und Stadtstruktur

Die Stadt Trier ist mit rund 105.000 Einwohnern und über 50.000 Arbeitsplätzen Oberzentrum für die Region Trier. Darüber hinaus übernimmt die Stadt zentrale Funktionen, insbesondere im Einzelhandel, für Teile des Saarlandes, des Großherzogtums Luxemburg, Belgiens und Frankreichs.

Die Region Trier ist ebenso wie die angrenzenden Regionen ein stark ländlich geprägter Raum. Auch der „Speckgürtel“ im unmittelbaren Trierer Umland umfasst im Wesentlichen ländlich geprägte Städte und Gemeinden.

Mobilität und Verkehrsverhalten sowie Verkehrsmittelwahl werden maßgeblich durch die Siedlungsstruktur bestimmt. In der Region Trier kann nahezu flächendeckend von einer vollständigen Motorisierung der Haushalte ausgegangen werden. Angebote anderer Verkehrsmittel müssen daher gegenüber Autofahrten konkurrenzfähig sein. Im Folgenden werden die wesentlichen spezifischen Merkmale der Trierer Stadtstruktur kurz dargestellt.

Aus der Stadtstruktur und der Geschichte heraus lässt sich insbesondere eine Unterscheidung in eine Kernstadt, (das „Trier um 1900“) und die Stadterweiterungen im 20. Jahrhundert treffen. Die Kernstadt umfasst die mittelalterliche Altstadt und alle angrenzenden Stadterweiterungen in Richtung Trier Nord (Maximin), Trier West, Trier Süd und Gartenfeld. Ursprüngliche Einzelsiedlungen (z. B. Zurlauben, Maar, Löwenbrücken) sind zu einer zusammenhängenden hoch verdichteten Siedlungsfläche verschmolzen. Die Abgrenzung der „Kernstadt“ ist in **Bild 3.1** dargestellt.

Die Stadterweiterungen des 20. Jahrhunderts umfassen tatsächliche Neubaugebiete des 20. Jahrhunderts, aber auch durch Eingemeindungen entstandene Zuwächse der Siedlungsfläche. Sie haben in der Regel eine geringere Bevölkerungsdichte.

Talstadt und Höhenstadtteile

Die Siedlungswachstum im engen Moseltal ist begrenzt. Neue Siedlungen mussten daher oftmals auf die Höhen ausweichen. Die Höhenunterschiede zwischen den „Talstadt“ im Moseltal und den Plateaus sind teilweise beträchtlich, die Zufahrtsstraßen und -wege zu den neuen Stadtteilen sind entsprechend steil und verlaufen durch enge Täler. Sie bilden Engpässe im Straßenverkehr und erhebliche Widerstände im Radverkehrsnetz.

Auch innerhalb einzelner Siedlungsflächen sind die Höhenunterschiede beträchtlich. Typisch für Trier sind Wohngebiete in Hanglagen wie in Ruwer, Zewen oder Olewig, die eine attraktive Erschließung im Fuß-, Rad- und Busverkehr erschweren.

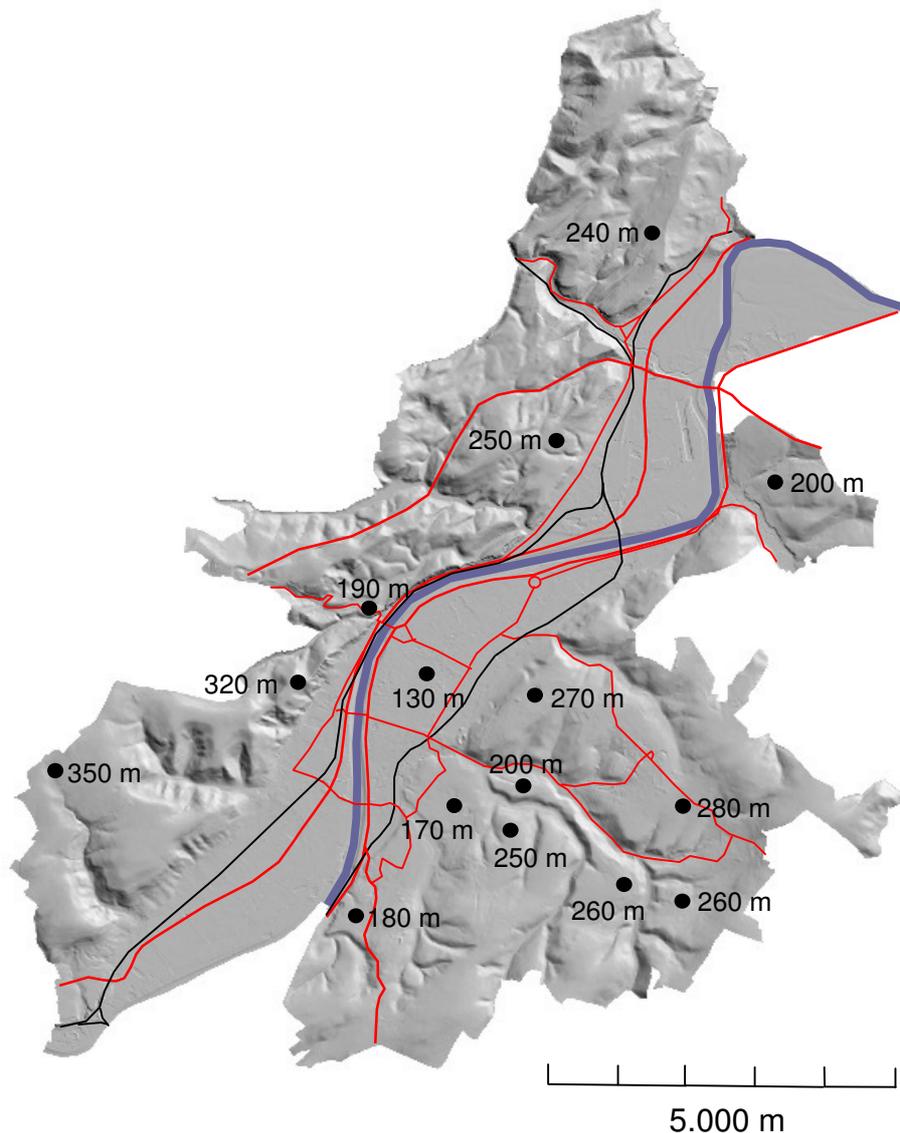


Abbildung 1: Höhen und Entfernungen im Stadtgebiet Trier

Entfernungen im Stadtgebiet

Innerhalb der Kernstadt können viele wichtige Ziele im Alltagsverkehr auf kurzen Wegen und überwiegend ohne Steigungen erreicht werden. Zwischen der Altstadt und den im 20. Jahrhundert eingemeindeten Gemeinden insbesondere des Moseltals liegen teilweise große Entfernungen mit entsprechend langen Reisezeiten (Zewen: 6 km, Ruwer 6 km, Quint: 9 km Luftlinie). Diese Entfernungen können nur von einem geringen Bevölkerungsteil ohne Auto oder öffentliche Verkehrsmittel zurückgelegt werden, insbesondere wenn sie durch die Topographie, die Mosel oder andere Barrieren zusätzlich erschwert werden.

Moselbrücken

Die Mosel kann im Stadtgebiet vom Kfz-Verkehr auf vier Brücken gequert werden. Die Ehranger Brücke der B 52 ist Teil des übergeordneten Fernstraßennetzes mit einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr, die übrigen Brücken dienen in erster Linie dem Binnen- und Quell- / Zielverkehr der Stadt Trier. Hinzu kommen zwei Eisenbahnbrücken mit zusätzlichen Stegen für Fußgänger und Radfahrer.

Rund drei Viertel der Einwohner leben auf der rechten Moselseite, dort sind auch die wichtigsten Ziele wie die Altstadt und die Universität. Auf der linken Moselseite liegen zwei der drei großen Gewerbegebiete, die Fachhochschule sowie mehrere große Einkaufsmärkte und Fachmarktzentren. Im Verkehr zwischen Stadt und Region Trier muss die Mosel insbesondere bei Fahrten zwischen der A64 / Luxemburg bzw. der Eifel und der Altstadt gequert werden. Hieraus ergibt sich ein hohes Verkehrsaufkommen auf den Moselbrücken, insbesondere im Berufsverkehr. Ein „Flaschenhals“ ist vor allem die Zufahrt aus der Eifel über die Bitburger Straße zur Kaiser-Wilhelm-Brücke.

Straßennetz der Kernstadt

Die heutigen Straßenräume gehen im Wesentlichen auf das Straßennetz aus der Zeit um 1900 zurück. In dieser Zeit wuchs die Stadt Trier über die Grenzen des Alleenrings hinaus. Straßenräume der Kernstadt aus dem 20. Jahrhundert sind u. a. die Moseluferstraße, der Durchbruch der Innenstadt-Westtrasse oder der Durchbruch durch die Reichsabtei. Dabei wurden zwar in vielen Fällen gewachsene Stadtstrukturen zerschnitten, ein wirklich „autogerechter“ Ausbau des Straßennetzes, wie er für andere Städte typisch ist, wurde jedoch nur an wenigen Punkten im Stadtgebiet, z. B. an den Kaiserthermen, vorgenommen. Der Alleenring als ehemalige begrünte Wallanlage der Stadtmauer ist in der historischen Form weitgehend erhalten geblieben.

Die Straßenraumbreiten betragen auch im Hauptverkehrsstraßennetz oft nur 10 bis 15 Meter. Ergebnis sind eine Vielzahl von Straßenräumen, deren Verkehrsanlagen nach heutigen Richtlinien nur über Minimalbreiten bzw. zu geringe Breiten verfügen. Die Fahrstreifenbreiten liegen auch bei Hauptverkehrsstraßen fast überall bei ca. 2,75-3,00 m statt 3,25-3,50 m, in Südallee und Christophstraße ist auf Teilabschnitten nur ein überbreiter Fahrstreifen vorhanden. In vielen Fällen wird ein sehr hohes Verkehrsaufkommen über zweistreifige Straßen abgewickelt (z. B. Olewiger Straße, Bitburger Straße).

Die Anschlüsse des Alleenrings an die Moseluferstraße sind komplexe Knotenpunkte, da gleichzeitig die versetzt liegenden Brücken angeschlossen werden. Die Brückenköpfe von Kaiser-Wilhelm-Brücke und Römerbrücke

wurden beim Ausbau der Moseluferstraße vergleichsweise flächensparend ausgeführt, da die Bebauung der Altstadt bis unmittelbar an das Moselufer reicht. Leistungsfähige planfreie Anbindungen an die Brücken sind nicht vorhanden, an der Römerbrücke sind ein Teil der Fahrbeziehungen nur über Umwegfahrten durch die Altstadt möglich.

Liegen die Flächen für den Kfz-Verkehr an der Untergrenze, so werden die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs in der Kernstadt und weiteren Bereichen des Stadtgebietes nahezu flächendeckend unterschritten. Gehwege sind in der Regel zu schmal bzw. werden durch parkende Kfz in der Nutzung eingeschränkt. Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen fehlen oftmals.

Durch die geringen Straßenraumbreiten ist es oftmals nicht möglich, mit geringem Aufwand angemessene Flächen für alle Verkehrsteilnehmer herzustellen. Stattdessen wird in den meisten Fällen zu entscheiden sein, für welche Verkehrsmittel Flächen optimiert werden sollen und welche Konsequenzen für andere Verkehrsmittel sich hierdurch ergeben. Weitere Ansprüche an die Aufteilung des Straßenraums ergeben sich darüber hinaus durch das jeweilige städtebauliche Umfeld.

3.1.2 Kenndaten der Siedlungsstruktur

Die Lage der wichtigsten Quellen und Ziele des Verkehrs im Stadtgebiet Trier zeigt **Bild 3.2**. Die wesentlichen Merkmale der Siedlungsstruktur und ihre Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen werden im Folgenden kurz beschrieben.

Wohngebiete

Eine Übersicht der Ortsbezirke mit Einwohnerzahlen im Jahr 2010 zeigt **Anlage 3.1**. Die 105.000 Einwohner der Stadt Trier verteilen sich auf unterschiedliche Siedlungstypen:

Rund **42.000 Einwohner** wohnen in der verdichteten Kernstadt, d. h. in der Altstadt und in den Gebieten, die im Wesentlichen vor 1900 eingemeindet und dicht bebaut wurden. Rund 9.000 Einwohner wohnen in der eigentlichen Altstadt innerhalb des Alleenrings. Typische Bebauungsstruktur sind mehrstöckige Gebäude in Blockrandanordnung, überwiegend an geringer belasteten Nebenstraßen, aber auch direkt an den Hauptverkehrsstraßen.

Ebenfalls rund **42.000 Einwohner** wohnen in ehemals selbständigen Dörfern, die durch Eingemeindungen Teil der Stadt Trier wurden. Die meisten dörflichen Stadtbezirke sind nach dem Zweiten Weltkrieg stark gewachsen und umfassen neben den historischen Ortskernen mit mehrstöckiger geschlossener Bebauung ausgedehnte Neubaugebiete mit überwiegender Einfamilienhausbebauung. Der größte Stadtteil außerhalb der Kernstadt ist

Ehrang (7.500 Einwohner), das mit Biewer (2.000 Einwohner) und Quint (1.500 Einwohner) ein durchgehendes Siedlungsband im Moseltal bildet. Kleinster Stadtteil ist Eitelsbach mit knapp 300 Einwohnern. Typisch für Trier sind Ortsbezirke mit 3.000-4.000 Einwohnern (Ruwer, Pfalzel, Euren, Zewen, Feyen). Die eng bebauten historischen Ortskerne werden teilweise durch Umgehungsstraßen entlastet.

Rund **21.000** Einwohner leben in größeren Siedlungen, die überwiegend nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden sind und teilweise eigene Ortsbezirke bilden. 10.000 Einwohner bewohnen die Siedlungen des Tarforster Plateaus (Neu-Kürenz und Trimmelter Hof) und 11.000 Einwohner leben in den Siedlungen Neu-Heiligkreuz, Mariahof, Schammat und Weismark. Die Siedlungen umfassen je nach Entstehungszeit Einfamilien- und Mehrfamilienhausbebauung bis hin zu Hochhäusern. Sie sind in der Regel aufgelockert und stark durchgrünt. Die Erschließungsstraßennetze sind überwiegend auf Verkehrsberuhigung ausgelegt, die Hauptverkehrsstraßen großenteils anbaufrei.

Arbeitsplätze

Wichtigster Standort ist die Innenstadt mit rund 50 % der Arbeitsplätze. Im Vordergrund stehen Arbeitsplätze in Einzelhandel, Dienstleistung, Gesundheit / Pflege, Ausbildung und Verwaltung. Gewerbliche Nutzung wurde weitgehend aus der Innenstadt in die Gewerbegebiete verlagert.

Knapp ein Viertel der Beschäftigten arbeitet in den drei großen Gewerbe- / Industriegebieten Euren / Zewen / Monaise, Trier Nord und Hafen, weitere Arbeitsplatzschwerpunkte sind die Universität und der Wissenschaftspark Petrisberg.

Versorgung / Gesundheit

Auch im Einzelhandel dominiert die Innenstadt. Eine Verlagerung des innenstadttypischen Einzelhandels auf die „Grüne Wiese“ hat in Trier kaum stattgefunden, Abgesehen von mehreren Verbrauchermärkten ist in den Gewerbegebieten fast nur so genannter nicht zentrenrelevanter Einzelhandel wie Bau- und Gartenmärkte oder Kraftfahrzeugbedarf zu finden. Problematischer ist die Entwicklung der Nahversorgung in den Stadtteilzentren. Geschäftsstraßen wie die Paulinstraße oder Stadtteileinkaufszentren wie in Mariahof verlieren gegenüber neuen Nahversorgungszentren mit guter Pkw-Erreichbarkeit am Rand der Stadtteile an Bedeutung.

Gesundheitseinrichtungen konzentrieren sich ebenfalls auf die Innenstadt. Die großen Krankenhäuser befinden sich im Zentrum, ebenso wie der Großteil der Fachärzte. Weiterer Schwerpunkt für Gesundheitseinrichtungen ist seit einigen Jahren der Petrisberg (u. a. Augenklinik).

Ausbildung

Weiterführende Schulen und Berufsschulen befinden sich überwiegend in der Innenstadt. Die beiden großen Hochschulen der Stadt haben jeweils Flächen außerhalb der Innenstadt. Problematisch ist dabei insbesondere die Lage der Universität auf dem Tarforster Plateau, aber auch der Standort der Fachhochschule an der staugefährdeten Bitburger Straße.

Freizeit und Tourismus

Die wichtigsten Freizeitziele sind die Innenstadt (Kultur, Gastronomie) und die ausgedehnten Grünflächen im Stadtgebiet (Naherholung). Nachfragestarke Standorte außerhalb dieser Bereiche sind die beiden Freibäder, Sport- und Kleingartenanlagen sowie Kultur- und Gastronomiebetriebe außerhalb der Innenstadt (u. a. Petrisberg).

Schwerpunkt des Tourismus in der Stadt Trier ist die Altstadt mit ihren Bau- und Denkmälern, ihren Einkaufsmöglichkeiten und ihrem kulturellen Angebot. Weitere touristische Ziele sind Baudenkmäler außerhalb der Innenstadt (St. Matthias, Pfalz, Schloss Monaise) und die Ausgangspunkte regionaler Wander- und Radwanderrouten.

Fazit

Nur in wenigen Städten hat sich die Konzentration von Arbeitsplätzen, Einzelhandel, Bildung, Kultur, Gesundheit und Freizeit in der Innenstadt in solch einem hohen Maße erhalten wie in Trier. Abgesehen vom Campus der Universität und den großen Gewerbegebieten liegen die aufkommensstärksten Ziele im Zentrum der Stadt. Die Gewerbegebiete am Stadtrand haben aber bei Einzelhandel und Dienstleistung gegenüber der Innenstadt eine vergleichsweise geringe Bedeutung.

Hierin liegt ein hohes Potenzial bei der Aufwertung der Verbindungen in die Innenstadt für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr. Insbesondere Trierer Einwohner könnten einen Großteil des Kfz-Verkehrs vermeiden, wenn für Fahrten in die Altstadt andere Verkehrsmittel genutzt würden. Es wird aber auch deutlich, dass zur Sicherung dieser attraktiven Innenstadt auch die Erreichbarkeit der Altstadt für den Kfz-Verkehr – insbesondere für Besucher aus der Region und Touristen – gewährleistet sein muss. Das Kfz-Verkehrsaufkommen soll jedoch die Maßnahmen zur Aufwertung der anderen Verkehrsmittel nicht behindern.

3.1.3 Anbindung der Region

In der Region Trier wohnen etwas mehr als 400.000 Einwohner in den Landkreisen Trier-Saarburg, Bernkastel-Wittlich, Eifelkreis (Bitburg-Prüm) und Vulkaneifel (Daun). Die Region ist dünn besiedelt, die größten Städte sind Wittlich (18.000 EW), Konz (18.000 EW) und Bitburg (13.000 EW). Eine Übersicht aller Gemeinden der Region zeigt **Anlage 3.1**.

Fahrten aus der Region nach Trier werden im Alltagsverkehr im Wesentlichen nur mit dem Kfz oder öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt. Im Freizeitverkehr kommen Fahrten über den Moselradweg und die Personenschiffahrt auf Mosel und Saar hinzu. Die wichtigsten Verkehrswege in der Region Trier zeigen die **Bilder 3.3** und **3.4**.

Öffentlicher Verkehr

Im Unterschied zu anderen Regionen ist das Potenzial des Bahnverkehrs begrenzt. Die geographische Lage bestimmt maßgeblich die Anbindung der Region Trier an das Eisenbahnnetz. Die Bahnstrecken verlaufen im Moseltal und weiteren Nebentälern. Aus topographischen Gründen fehlen direkte und schnelle Eisenbahnverbindungen nach Osten über den Hunsrück sowie auf die Hochebenen der Südeifel. Oftmals liegen die Bahnhöfe im Tal, während die eigentlichen Siedlungen auf der Höhe liegen. Bei einem Großteil der Städte und Gemeinden mit Bahnanschluss liegen die Stationen am Ortsrand oder sogar außerhalb des eigentlichen Hauptortes, u. a. in den Kreisstädten Wittlich und Bitburg, der Nachbarstadt Schweich und weiteren größeren Gemeinden wie Speicher und Zemmer.

In der Region Trier sind es im Wesentlichen die Gemeinden der Verbandsgemeinde Konz, die einen günstigen Zugang zum Eisenbahnverkehr haben. Die Verbandsgemeinden Ruwer, Kell am See und Hermeskeil, sowie große Teile der Landkreise Bernkastel-Wittlich, Eifelkreis und Vulkaneifel sind dagegen ohne Bahnanschluss. Neben dem Schienenverkehr spielt daher der Regionalbusverkehr eine wichtige Rolle bei der Erschließung des Umlandes. Wichtige Achsen in der Region sind u. a. Trier – Welschbillig – Bitburg, Trier – Hermeskeil, die Erschließung des Moseltals in Richtung Bernkastel-Kues und die Bedienung der Verbandsgemeinde Ruwer. Über die Grenzen der Region hinaus ergänzen Busverbindungen in die Arbeitsplatzschwerpunkte Luxemburg-Oberstadt und -Kirchberg, nach Metz und zum Flughafen Hahn das Schienennetz. Außerhalb dieser Achsen wird Busverkehr im Wesentlichen nur für den Schülerverkehr angeboten.

Straßennetz

Das Straßennetz der Region gliedert sich ebenfalls in vergleichsweise gut ausgebaute Hauptachsen und ein Netz mit eher geringem Ausbaustandard. Im Unterschied zum öffentlichen Verkehr liegen jedoch die Mittelzentren Bitburg, Wittlich und Hermeskeil sowie die größeren Nachbarstädte an den Hauptachsen des regionalen Bundesfernstraßennetzes. Längere Fahrzeiten treten insbesondere auf den Verbindungen in das Saartal, in den westlichen Eifelkreis, in den Hochwald sowie in das Moseltal um Neumagen-Dhron auf.

A 1 und B 51 Süd haben in ihrer Fortführung über die A 602 und die Moseluferstraße eine leistungsfähige Zufahrt in die Stadt Trier. Störungen im Verkehrsablauf treten in der Regel nur kurzzeitig im morgendlichen Berufsverkehr auf. Dies gilt auch für die kleineren Bundesstraßen B 268 und B 422. Problematisch ist dagegen die Bitburger Straße, die gleichzeitig Zufahrt der B 51 Nord und Anschluss von der A 64 aus Richtung Luxemburg ist.

Radverkehr

Im Radverkehrsnetz sind einige Umlandgemeinden günstig an das Fernwegenetz angebunden. Dies sind insbesondere die Städte Konz und Schweich, Teile der Verbandsgemeinde Ruwer, Kordel, Igel und das Sauerthal. Auf Grund der großen Entfernung der Umlandgemeinden zur Trierer Altstadt ist im Alltagsverkehr jedoch von einem geringen Radverkehrsaufkommen auszugehen. Bei den vergleichsweise nahe liegenden Gemeinden Trierweiler und Aach erschwert die Topographie die Radnutzung.

Schifffahrt

In der Personenschifffahrt werden im Tourismusverkehr an einzelnen Wochentagen direkte Verbindungen aus Saarburg und Bernkastel-Kues nach Trier angeboten.

Fazit:

Die Anbindung der Region begünstigt in vielerlei Hinsicht die Nutzung des Pkw. Öffentliche Verkehrsmittel haben wesentliche Nachteile gegenüber parallelen Verbindungen im Kfz-Verkehr:

- Ungünstige Verläufe der Bahntrassen gegenüber dem Bundesfernstraßennetz (v. a. Bitburg, Wittlich, Schweich, Luxemburg-Oberstadt und Kirchberg),
- Umlandgemeinden sind fast vollständig ohne Bahnanschluss (Ausnahmen Konz, Schweich, Kordel, Igel), die Qualität des Busangebotes unterscheidet sich stark von Linie zu Linie,

- In Regionen mit langen Fahrzeiten im Kfz-Verkehr ist ein ÖPNV-Angebot fast nicht vorhanden (Hochwald, Südeifel).

Stattdessen erreichen die Einpendler aus der Region über ein gut ausgebauten Straßennetz die Stadtgrenze und treffen erst dort auf ein Straßennetz, das die hohen Kfz-Belastungen in den Spitzenzeiten nicht bewältigen kann.

Um den Quell-Ziel-Verkehr aus dem Umland in hohem Maße auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern, müsste das Angebot in der Region stark ausgebaut werden, was bei der geringen Bevölkerungsdichte sehr aufwändig ist. Darüber hinaus müssen daher Park+Ride-Angebote die geringe Erschließungsqualität des Schienenverkehrs ergänzen. Im Vergleich mit anderen Regionen fehlen insbesondere starke Siedlungsachsen entlang der Bahnstrecken, die ein nachfragestarkes sternförmiges S-Bahn bzw. Regionalbahnsystem begünstigen würden.

3.2 Eingangsrößen zum Verkehrsverhalten

3.2.1 Haushaltsbefragung

Der Abschlussbericht der Haushaltsbefragung ist als eigenständiges Dokument bei der Stadt Trier verfügbar. Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Befragung kurz dargestellt. Weitere Aspekte, insbesondere zu Verkehrsmittelwahl und Verkehrsbeziehungen werden in Abschnitt 3.4 sowie bei den verkehrsmittelbezogenen Bausteinen behandelt.

- An einem normalen Werktag verlassen 89,4 % der Trierer Bevölkerung das Haus. Jede neunte Person bleibt den ganzen Tag zu Hause. Der Anteil der immobilen Personen ist bei den Männern niedriger ausgeprägt als bei den Frauen.
- Es werden durchschnittlich 3,44 Wege pro Tag von den Personen in Trier unternommen. Hierfür werden 60,0 Minuten des Tages mit verkehrlichen Aktivitäten verbracht. Die Wege dauern im Mittel 15,6 Minuten; dabei werden im Schnitt 5,75 km zurückgelegt.
- Jeweils ein Drittel der Fahrten bezieht sich auf Arbeit sowie Einkaufen; ein Fünftel auf Freizeit und Besuch, ein Zehntel der Fahrten dient dem Reisezweck Ausbildung.
- Gut zwei Drittel aller Wege, die im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden, sind länger als 3 km. Im nicht-motorisierten Individualverkehr dominieren hingegen die kürzeren Wege. Im Fuß- und Radverkehr werden Wege über drei Kilometer nur bei 14 % der Befragten durchgeführt.
- Für die Mehrzahl der Wege wird das private Kfz gewählt. Über 53 % aller Wege werden mit dem Kfz entweder als Selbstfahrer oder als Mitfahrer zurückgelegt. Bei vergleichbaren Untersuchungen in der Bundesrepublik liegen diese Kfz-Anteile mit 61 % deutlich höher (MID 2002).

- Mit 16 % aller Wege und Fahrten weist der öffentliche Verkehr mit Bus und Bahn sehr hohe Werte auf. Der Radverkehr liegt mit 9 % gut im Schnitt vergleichbarer Städte aber auch im Bundesmittel. Auch der Anteil des Fußverkehrs weist mit 20 % einen durchschnittlichen Wert (MID 2002 = 23 %) auf.
- Frauen unternahmen mehr Wege an den Befragungstagen (3,60 Wege zu 3,26 Wegen). Während bei den Männern das Arbeiten im Vordergrund steht (32 % Arbeit + 8 % geschäftlich unterwegs), ist bei den Frauen die Arbeit (20 % + 1 %) deutlich geringer ausgeprägt; der Reisezweck Einkaufen (27% Einkaufen / Bummeln + 8 % Besorgungen) dominiert.
- Ein Blick auf die zeitliche Verteilung der Wege zeigt, dass am frühen Morgen um ca. 8 Uhr die meisten Wege zurückgelegt werden. Frauen sind häufig mittags gegen 13:00 Uhr wieder zu Hause, während Männer aufgrund der langen Arbeitszeiten erst gegen 17:00 Uhr wieder nach Hause kommen.
- Die höchsten Fußwegeanteile und Fahrradanteile sind in den zentralen Stadtbezirken zu finden. In Trier-Mitte / Gartenfeld erreicht der Fußwegeanteil 41 % aller Verkehrswege. In den äußeren Planungsbereichen liegen nur ca. halb so große Fuß- und Fahrradanteile vor. Je nach Planungsbereich wird auch das Angebot von Bus und Bahn unterschiedlich stark genutzt.

Aus der Haushaltsbefragung ergibt sich folgende Verkehrsmittelwahl im Gesamtverkehr der Trierer Bevölkerung. Die Zahlen enthalten alle Wege im Binnenverkehr innerhalb der Stadt sowie Wege von Trierer Einwohnern über die Stadtgrenze hinaus (Quell-/Ziel-Verkehr der Trierer Bevölkerung).

Fuß	Rad	Bus	Bahn	Mot. Zweirad	MIV	
					Selbstfahrer	Mitfahrer
20 %	9 %	15 %	1 %	2 %	44 %	9 %

Tabelle 2: Modal Split des Gesamtverkehrs der Trierer Bevölkerung

3.2.2 Unternehmensbefragung

Die Unternehmensbefragung zur Vorbereitung des „Mobilitätskonzeptes Trier 2020“ wurde 2006 von Mobilitätsberatung Dipl.-Geogr. Maik Scharnweber in Zusammenarbeit mit einem Forschungspraktikum zum Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ an der Universität Trier durchgeführt. Dabei war die Zielsetzung, einen umfassenden Überblick über die Mobilitätsbedürfnisse der Betriebe und ihrer Beschäftigten zu bekommen und diese zu analysieren. Der Abschlussbericht der Betriebsbefragung ist als eigen-

ständiges Dokument bei der Stadt Trier verfügbar. Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Befragung kurz dargestellt.

Weitere Aspekte, insbesondere zur Verkehrsmittelwahl werden in Abschnitt 3.4 sowie den verkehrsmittelbezogenen Bausteinen behandelt. Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist zudem Teil des Bausteins Mobilitätsmanagement.

Befragt wurden insgesamt 1.358 Beschäftigte von Unternehmen in Trier. Erfasst sind somit Binnenpendler, die in Trier wohnen und arbeiten sowie Einpendler nach Trier. Die wesentlichen Ergebnisse der Unternehmensbefragung sind:

- Die größte Gruppe der befragten Beschäftigten wohnt mit 588 Personen in der Stadt Trier (42 %). 54% der Beschäftigten stammen aus den sonstigen Städten und Gemeinden der Region Trier, rund 4% der Umfrageteilnehmer kommen aus Städten und Gemeinden außerhalb der Region Trier.
- Der Arbeitsbeginn konzentriert sich auf den Vormittag, weist aber innerhalb dieser Stunden eine relativ breite Streuung auf. Die größte Konzentration (57%) lässt sich zwischen 7 und 9 Uhr feststellen. Vor 7 Uhr beginnen lediglich 12% der Beschäftigten ihre Arbeit. Die Anzahl der Nennungen nach 10 Uhr summiert sich für den Rest des Tages auf einen Wert von 19%.
- Das Ende der Arbeitszeit ist auf den Nachmittag konzentriert. Die Hälfte der Arbeitsendzeiten liegt zwischen 16 und 18 Uhr. Danach nehmen die Nennungen stetig ab. Verglichen mit dem Arbeitsbeginn ist beim Arbeitsende jedoch eine größere Streuung auffällig.
- Knapp drei Viertel gaben an, für den Arbeitsweg weniger als 30 Minuten zu benötigen, 20% sogar weniger als 15 Minuten. Demgegenüber stehen lediglich 29 Beschäftigte (2%), die mehr als eine Stunde für den täglichen Weg zur Arbeit aufwenden müssen.
- 217 Personen besitzen eine Zeitkarte für Bus bzw. Bahn. Dies sind nur knapp 20% derer, die diese Frage beantwortet haben. Im Falle des Pkw ist die Verfügbarkeit mit 1260 Nennungen (ca. 90%) deutlich höher. Immerhin 112 Personen (knapp 10%) haben keinen Zugang zu einem Automobil. Fast 80% (928 Personen) gaben an, ein Fahrrad zu besitzen; 261 Personen verneinten diese Frage.
- Eine deutliche Mehrheit von 60% der Befragten gab an, das Auto bzw. Motorrad immer oder zumindest häufig für den Weg zur Arbeit zu nutzen. Erst in großem Abstand folgen die öffentlichen Verkehrsmittel mit 14% und die Fahrgemeinschaften mit 10%. Addiert man die Pkw-Alleinfahrer mit den Fahrgemeinschaften und P+R-Nutzern, spielt bei fast drei Viertel der Beschäftigten das Auto eine Rolle um zur Arbeit zu gelangen.
- Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden nicht einmal von jedem Dritten genutzt. Fahrrad fahren und zu Fuß zur Arbeit zu gehen muss bei jeweils 6 % schon fast als Ausnahmerecheinung bezeichnet werden. Dies passt weder zu bundesweiten Erfahrungswerten noch ist es allein mit der Wohnortverteilung zu begründen. Bei 40% der Befragten mit Wohnsitz in

der Stadt Trier sind neben der Entfernung und der gegebenen Topographie andere Gründe für diese geringen Werte zu suchen.

- Zwei Drittel der Befragten haben die Möglichkeit, ihr Auto auf dem Betriebsgelände abzustellen. 13% nutzen in der Regel kostenlose und ein Fünftel der Beschäftigten kostenpflichtige Abstellplätze außerhalb des Betriebsgeländes.
- Von 1358 Befragten gaben 1042 Personen (77 %) an, dass sie Kenntnisse über ihre ÖV-Verbindung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz haben. Eigenen Angaben zufolge besitzen auch fast drei Viertel der Pkw-Fahrer (73%) diese Kenntnisse, nutzen den öffentlichen Verkehr aber nicht.
- 93 % der Buspendler fahren mit den Stadtbuslinien der Stadtwerke Trier, dagegen nur 7 % mit den Regiobuslinien, obwohl rund die Hälfte der Beschäftigten außerhalb der Stadt Trier wohnt. Hinzu kommt die Nutzung des Schienenverkehrs.

Die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze wird von den Betrieben je nach Verkehrsmittel unterschiedlich gut bewertet (Angaben in Noten von 1-6).

- Die Erreichbarkeit mit dem MIV wird fast ausschließlich als sehr gut bzw. gut bewertet, Mittelwert ist 1,7.
- Gut bis ausreichend wird die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad bewertet, Mittelwert ist 2,4.
- Aufgrund der geringen Reichweite im Fußverkehr wurde die fußläufige Erreichbarkeit zwar überwiegend als sehr gut bzw. gut, häufiger als bei anderen Verkehrsmitteln aber auch als ungenügend bezeichnet, Mittelwert ist 2,7.
- Die schlechteste Bewertung erhalten öffentliche Verkehrsmittel mit einem Mittelwert von 2,8. Wie beim Fußverkehr gibt es viele gute Bewertungen, oft wird die Anbindung aber auch mit ausreichend oder schlechter bewertet.

Zusammenfassend ergibt sich folgende Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten in Trier. Die Daten enthalten Einwohner der Stadt Trier, die auch in Trier arbeiten, sowie Berufseinpender.

Fuß	Rad	ÖPNV/SPNV	Bike+Ride	MIV alleine	MIV Fahrgemeinschaft	Park+Ride
6 %	6 %	14 %	1 %	60 %	10 %	2 %

Tabelle 3: Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten in Trier (häufigste Nutzung)

3.2.3 Passantenbefragung Innenstadt

Die Passantenbefragung wurde 2005 von der V-KON KG durchgeführt. Der Abschlussbericht ist als eigenständiges Dokument bei der Stadt Trier verfügbar. Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Befragung kurz dargestellt. Weitere Aspekte, insbesondere zur Verkehrsmittelwahl werden in Abschnitt 3.4 sowie den verkehrsmittelbezogenen Bausteinen behandelt.

Die Befragungen wurden am Donnerstag den 07.07.05 und am Samstag den 09.07.05 im Zeitraum von 10:00 bis 17:00 Uhr an verschiedenen Stellen in der Simeonstraße in Trier durchgeführt. Insgesamt wurden am Donnerstag 327 Personen befragt, am Samstag waren es insgesamt 391 Personen. Die wesentlichen Ergebnisse der Befragung sind:

- Am Donnerstag stellen die Trierer mit 37 % selbst den größten Teil der Innenstadtpassanten. Weitere 27 % der Besucher stammen aus den Landkreisen der Region Trier, 20 % aus übrigen Teilen Deutschlands (v. a. Saarland und Nordrhein-Westfalen) sowie 16 % aus dem Ausland.
- Am Samstag ist die Zahl der auswärtigen Besucher etwas höher: 33 % der Innenstadtbesucher kommen aus Trier, 23 % aus der Region, 25 % aus dem übrigen Deutschland und 19 % aus dem Ausland.
- Hauptgrund zum Innenstadtbesuch ist donnerstags der Besuch der Innenstadt zum Einkaufen bzw. für einen Bummel (36 % der Befragten). Es folgen der Tourismus (20 %), beruflich / geschäftlicher Aufenthalt (16 %), Inanspruchnahme von Dienstleistungen (13 %) und Schulbesuch (10 %). 2% der Befragten sind Bewohner der Innenstadt. Oftmals wird der Hauptgrund des Innenstadtbesuchs (z. B. Schulbesuch, Arbeit) mit zusätzlichem Einkaufsbummel oder Gastronomiebesuch verknüpft.
- An Samstagen ist für 70 % der Besucher Einkaufen und Bummeln der Hauptgrund. Es folgen der Tourismus (21 %) und beruflich / geschäftlicher Aufenthalt (4 %), Inanspruchnahme von Dienstleistungen (2 %) und Gastronomiebesuch (1 %). 2 % der Befragten sind Bewohner der Innenstadt. Verschiedene Besuchsanlässe werden mit dem Hauptgrund des Innenstadtbesuchs verknüpft, z. B. Einkauf und zusätzlicher Gastronomiebesuch.
- Insgesamt besuchen unterschiedlichste Besuchergruppen die Stadt Trier. Donnerstags beträgt der größte Anteil Personen, die mehrmals pro Woche die Innenstadt besuchen (25 % der Befragten), die zweitgrößte Gruppe sind Besucher, die das erste Mal in Trier sind (21 %). Am Samstag bilden die größte Besuchergruppe Gelegenheitsbesucher, die mehrmals im Jahr, aber seltener als monatlich nach Trier kommen (29 %), zweitgrößte Gruppe sind wieder die Besucher, die das erste Mal in Trier sind (16 %).

Folgende Verkehrsmittelwahl bei Anreise zur und Abreise von der Innenstadt wurde an den beiden Befragungstagen ermittelt:

	Fuß	Rad	ÖPNV	Reisebus	MIV
Donnerstag	16 %	5 %	23 %	5 %	51 %
Samstag	14 %	4 %	14 %	4 %	63 %

Tabelle 4: Verkehrsmittelwahl der Innenstadtbesucher – alle Befragten

Werden nur die Trierer Einwohner betrachtet, ergibt sich folgende Verkehrsmittelwahl bei An- und Abreise:

	Fuß	Rad	ÖPNV	Reisebus	MIV
Donnerstag	40 %	10 %	23 %	-	27 %
Samstag	42 %	8 %	16 %	-	34 %

Tabelle 5: Verkehrsmittelwahl der Innenstadtbesucher – nur Trierer

Weitere Ergebnisse der Untersuchung sind:

- Von den Befragten reisen donnerstags 62 % alleine, samstags nur 7 %. Samstags sind die meisten Besucher zu zweit oder dritt unterwegs (jeweils 38 %). Für Samstage sind insbesondere Gruppen zwischen 5 und 10 Personen typisch.
- Das Parkverhalten ist an den beiden Befragungstagen weitgehend gleich. In der Summe benutzen an beiden Tagen ca. drei Viertel aller Besucher gebührenpflichtige Parkplätze im öffentlichen Raum. Mit jeweils um die 50 % nehmen die Parkhäuser den größten Anteil als Stellfläche für die Fahrzeuge ein. Rund 25 % der Fahrzeugbesitzer stellen ihren PKW auf einem Parkplatz mit Parkschein bzw. Parkuhr ab. Nur rund 10 % der Befragten nutzen private Stellplätze. Auf kostenfreien Stellplätzen im öffentlichen Raum finden 12% der Fahrer während der Woche einen Parkplatz, am Samstag 15%.
- Mit jeweils ca. 25 % der Parkvorgänge haben die Parkhäuser „Kaufhof“ und „City“ die höchste Nachfrage, die übrigen Parkhäuser werden von bis zu 12% der Besucher genutzt. Zum Zeitpunkt der Befragung 2005 wurde das Parkhaus Ostallee nur von 2 % der Besucher genutzt.
- Das Parkleitsystem ist rund 80 % der Befragten bekannt. Donnerstags nutzen 39% und samstags 31% der relevanten Personen das Parkleitsystem zur Parkplatzsuche.

- Am Donnerstag geben 66% der befragten Autofahrer an, dass sie eigentlich auch die Möglichkeit hätten, mit dem ÖPNV anzureisen, samstags sind es noch 55%. Gründe für die Nichtnutzung sind die Bequemlichkeit (ca. 40 %), der Preis (ca. 20 %) und die Verbindungsqualität (ca. 10 %). Bei Autofahrern, die öffentliche Verkehrsmittel nicht als Alternative sehen, wurde vor allem die Verbindungsqualität bemängelt.
- Am Donnerstag geben 33% der Nicht-Autofahrer an, dass sie alternativ auch den Pkw zur An- und Abreise hätten nutzen können, am Samstag sind es 42 %. Gründe für die Nichtnutzung des Pkw sind in erster Linie die Kosten, die Parkraumsituation und der Wunsch nach Bewegung.

3.3 Verkehrsmodellrechnung

3.3.1 Verkehrsmodell als Planungsinstrument

Ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätskonzeptes 2025 ist die Modellierung des Verkehrsaufkommens sowie die Bewertung von Maßnahmen und Planfällen im Verkehrsmodell. Es besteht aus den verkehrsmittelbezogenen Matrizen (Ortsveränderungen von A nach B) und den Infrastruktur-Netzen für Fußgänger, Radverkehr, ÖPNV und MIV. Die sogenannte „Umlegung“ der Matrizen auf das Netz ergibt die jeweilige Verkehrsbelastung auf den einzelnen Abschnitten der Verkehrsinfrastruktur.

Die Stadt Trier besitzt ein Verkehrsmodell, das mit der Software VENUS der Ingenieurgruppe IVV Aachen erstellt wurde und vom Stadtplanungsamt gepflegt wird. Für die Berechnung der Maßnahmenwirkungen wurde ergänzend von R+T ein VISUM-Verkehrsmodell (PTV AG Karlsruhe) verwendet, das für die Ermittlung von Fahrgastpotenzialen für die Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH erstellt wurde.

Das Verkehrsmodell umfasst das Analysemodell und das Prognosemodell:

- Das Analysemodell dient primär der Eichung des Modells sowie der Bestandsanalyse. Es wurde ursprünglich im VENUS-Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2005 erstellt, ergänzend wurde die Analyse im VISUM-Modell für die Maßnahmendiskussion im Arbeitskreis zunächst für 2010 aktualisiert und im Rahmen verschiedener Verkehrsuntersuchungen in Trier für die Zielprognose auf den Stand des Jahres 2012 gebracht. Im Analysemodell wurde die Szenarienbetrachtung (vgl. Abschnitt 4.2.3) durchgeführt.
- Das Prognosemodell wird zur Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen von Maßnahmen verwendet. Prognosehorizont ist das Jahr 2025. Die ursprüngliche VENUS-Basisprognose für das Jahr 2020 wurde im VISUM-Modell in zwei Schritten für das Jahr 2025 fortgeschrieben.⁴ Im Prognosemodell wurde die abschließende Zielprognose (vgl. Abschnitt 14.5) durchgeführt.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes werden zwei verschiedene Prognose-Planfälle verwendet:

Basisprognose 2025 (VISUM-Modell)

Der Basisfall enthält die prognostizierte Siedlungsentwicklung für das Jahr 2025. In den Verkehrsnetzen werden nur geringe Änderungen hinterlegt:

- Im Fernstraßennetz der Lückenschluss der A1 Blankenheim – Daun, die B 51 n (Umfahrung Konz-Könen) und die B 50 n (Hochmoselübergang),

⁴ Für die Maßnahmendiskussion wurde die Basisprognose auf der Grundlage der Analyse 2010 erstellt, für die Zielprognose auf der Grundlage der Analyse 2012.

- Im Stadtgebiet Trier die B 422 neu (Umfahrung Ehrang).

Die Basisprognose zeigt die prognostizierte Entwicklung des Verkehrsaufkommens bis 2025, wenn keine weiteren Maßnahmen umgesetzt werden und bildet die Grundlage der Prüfung von Maßnahmen.

Zielprognose 2025 (VISUM-Modell)

Die Zielprognose zeigt die prognostizierte Verkehrsentwicklung bis 2025 unter Berücksichtigung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes. Berechnet wurden zwei Planfälle:

- alle Maßnahmen im Umsetzungskonzept,
- alle Maßnahmen im Umsetzungskonzept + alle Maßnahmen unter Baulast des Bundes bzw. regionaler Aufgabenträgerschaft.

3.3.2 Analyse 2012

Strukturdaten

Das ursprüngliche Datengerüst wurde ursprünglich für das VENUS-Verkehrsmodell 2005 zusammengestellt und für 2010 / 2012 aktualisiert. Hierfür wurden folgende Datenquellen verwendet⁵:

- Einwohner- und Erwerbstätigenstatistik des Amts für Stadtentwicklung und Statistik, mehrere Jahrgänge,
- Pendlerstatistiken des Statistischen Landesamts Rheinland-Pfalz und Statec Luxemburg,
- Schulentwicklungsplan Trier 2010-2020,
- Wohnortdaten des Studierendenwerks Trier.

Im Analysenetz 2010 / 2012 wurden folgende Strukturdaten verwendet:

a) Personen Trier

- Einwohner: 105.500,
- Beschäftigte in Trier: 35.200,
- Berufsauspendler (ohne Luxemburg): 6.900
- Berufsauspendler nach Luxemburg: 6.000,
- Schüler an allgemeinbildenden Schulen: 8.800,
- Schüler an berufsbildenden Schulen: 2.700,
- Studierende: 13.300.

b) Ziele Trier

- Arbeitsplätze: 76.100,
- Schulplätze allgemeinbildende Schulen: 11.400,
- Schulplätze berufsbildende Schulen: 8.500,
- Hochschulplätze: 18.500,
- Verkaufsfläche: ca. 270.000 m².

c) Einpendler

- Einwohner Region Trier (ohne Stadt Trier): 410.000,
- Berufseinpendler: 39.500,

⁵ Die einzelnen Datenquellen stammen aus unterschiedlichen statistischen Grundlagen und lagen für unterschiedliche Jahre vor. Um ein abgestimmtes Datengerüst zu erhalten, wurden einzelne Originaldaten ggf. geringfügig angepasst.

- Schüler an allgemeinbildenden Schulen in Trier: 2.600,
- Schüler an berufsbildenden Schulen in Trier: 5.400,
- Studierende: 5.500.

Verkehrsmittelwahl

Entsprechend den Ergebnissen aus der Haushaltsbefragung (HB), der Unternehmensbefragung (UB) und der Passantenbefragung (PB) ergeben sich folgende Eingangsgrößen bei der Verkehrsmittelwahl:

Wegezweck	Quelle	Fuß	Rad	ÖV	MIV
Gesamtverkehr, nur Trierer	HB	20 %	9 %	16 %	55 %
Arbeit nur Trierer	HB	10 %	11 %	14 %	65 %
Arbeit Trierer und Einpendler*	UB	6 %	6 %	14 %	72 %
Geschäftliche Wege, nur Trierer	HB	6 %	4 %	2 %	88 %
Ausbildung, nur Trierer	HB	30 %	8 %	40 %	23 %
Einkaufen, nur Trierer	HB	23 %	8 %	11 %	58 %
Besorgungen, nur Trierer	HB	20 %	8 %	23 %	49 %
Freizeit, nur Trierer	HB	25 %	12 %	10 %	53 %
Innenstadtbesuch an Samstagen, nur Trierer	PB	42 %	8 %	16 %	34 %
Innenstadtbesuch an Samstagen, Trierer und Einpendler**	PB	14 %	4 %	14 %	63 %
Privatbesuch, nur Trierer	HB	23 %	8 %	16 %	53 %
Holen / Bringen, nur Trierer	HB	11 %	6 %	2 %	82 %

* ohne Auspendler

** 67 % der Befragten sind Einpendler

Tabelle 6: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken

Wesentliche Ergebnisse, die Hinweise für das Mobilitätskonzept 2025 liefern, sind:

- Es zeigt sich zwar deutlich die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl zwischen der Trierer Bevölkerung und den Einpendlern mit höheren MIV-Anteilen der Einpendler. Auffällig ist aber auch, dass es bei den Wegezwecken Arbeit und Innenstadtbesuch kaum Unterschiede zwischen Trierern und Einpendlern bei der ÖV-Nutzung gibt.
- Auffällig ist der hohe Pkw-Anteil bei den Beschäftigten mit geringen Unterschieden zwischen Stadt und Region. Für die Fahrt zur Arbeit wird der Pkw sogar häufiger als in der Freizeit genutzt.
- Trotz der Veränderungen bei der Einzelhandelsstruktur werden für Versorgung und in der Freizeit viele Wege zu Fuß zurückgelegt. Innenstadtbesuche zu Fuß sind bereits heute stark verbreitet.
- Auffällig ist die Verkehrsmittelwahl im Ausbildungsverkehr. Eine kleinteilige Grundschulstruktur und ein hoher Anteil von Studierenden, die auf dem Tarforster Plateau wohnen, ermöglichen einen hohen Anteil des Fußverkehrs. Der Radverkehrsanteil ist dagegen gering, was im Wesentlichen auf die Steigungen im Stadtgebiet zurückgeführt werden kann.
- Der Anteil des Radverkehrs ist bei allen Wegezwecken sehr gering. Lediglich im Freizeitverkehr wird das Rad etwas häufiger genutzt.

Verkehrsbeziehungen

Der Verkehr der Trierer Bevölkerung wurde auf der Grundlage der Hochrechnung der Wege aus der Haushaltsbefragung erzeugt. In der Haushaltsbefragung wurden folgende Quell- / Ziel-Beziehungen ermittelt. Grundlage der Datenaufbereitung sind die sieben Planungsbereiche der Stadt Trier:

- 1: Nord, Kürenz (Alt-Kürenz) (16.400 EW, Industriegebiet Nord),
- 2: Mitte / Gartenfeld (12.100 EW, Altstadt),
- 3: Süd (9.200 EW),
- 4: Ehrang / Quint, Pfalzel, Ruwer / Eitelsbach, Biewer, (17.800 EW, Hafen, Schulzentrum Mäusheckerweg),
- 5: West / Pallien, Euren, Zewen (14.700 EW, Industriegebiet Euren / Zewen, Fachhochschule),
- 6: Kürenz (Neu-Kürenz), Olewig, Tarforst, Filsch, Irsch, Kernscheid (19.900 EW, Universität, Wissenschaftspark, Gewerbegebiet Irsch),
- 7: Heiligkreuz, Mariahof, Feyen / Weismark (15.500 EW, Schulzentrum Wolfsberg),
- 9: Quelle / Ziel außerhalb der Stadt Trier.

	1	2	3	4	5	6	7	9	Summe
1	18859	9590	1812	2834	4074	5066	2509	2548	47292
2	9786	27529	7070	7888	8081	15595	10436	2518	88903
3	1781	7477	7345	895	1969	2402	3553	1732	27154
4	2803	8950	973	22726	2538	1357	1155	7420	47922
5	4250	7981	2049	2521	17991	3674	2870	3466	44802
6	4934	15301	2815	1391	3425	26646	3974	3975	59158
7	2530	10353	3589	1556	2872	3747	10382	2584	37613
9	2483	2217	1395	7471	3621	3615	2644	3240	26686
Summe	47426	89398	27048	47282	44571	58799	37523	27483	379530

Tabelle 7: Fahrtenmatrix der Haushaltsbefragung

%	1	2	3	4	5	6	7	9	Summe
1	5,0	2,5	0,5	0,7	1,1	1,3	0,7	0,7	12,5
2	2,6	7,3	1,9	2,1	2,1	4,1	2,7	0,7	23,4
3	0,5	2,0	1,9	0,2	0,5	0,6	0,9	0,5	7,2
4	0,7	2,4	0,3	6,0	0,7	0,4	0,3	2,0	12,6
5	1,1	2,1	0,5	0,7	4,7	1,0	0,8	0,9	11,8
6	1,3	4,0	0,7	0,4	0,9	6,2	1,0	1,0	15,6
7	0,7	2,7	0,9	0,4	0,8	1,0	2,7	0,7	9,9
9	0,7	0,6	0,4	2,0	1,0	1,0	0,7	0,9	7,0
Summe	12,5	23,6	7,1	12,5	11,7	15,5	9,9	7,2	100,0

Tabelle 8: Anteile der Verkehrsbeziehungen am gesamten Wegeaufkommen

Erkennbar ist insbesondere Folgendes

- Rund ein Drittel aller Wege sind Wege im Binnenverkehr der Planungsbereiche, d. h. Wege der Nahmobilität, die in den meisten Fällen gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.
- Deutlich wird die hohe Bedeutung der Altstadt für die Trierer Bevölkerung: rund 40 % aller Wege haben Quelle oder Ziel im Planungsbereich 2 (ohne Binnenverkehr der Altstadt), ein Drittel davon stammt aus benachbarten Ortsbezirken (Potenzial Fuß- und Radverkehr), die übrigen Ortsveränderungen sind Potenzial für die radialen Linien des Busverkehrs.
- 21 % aller Wege sind tangentielle Verbindungen zwischen Planungsbereichen. Je nach Entfernung können diese Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem Pkw zurückgelegt werden. Der ÖPNV stellt auf diesen Verbindungen dagegen nur in wenigen Fällen eine Alternative dar.
- 13 % der Wege überschreiten die Stadtgrenze. Dabei haben am Stadtrand liegende Ortsbezirke stärkere Verflechtungen mit dem Umland als zentrale Stadtteile. Auffällig sind vergleichsweise starke Verkehrsbeziehungen zwischen den nördlichen Stadtteilen und dem Umland.⁶ Wege über die Stadtgrenze hinweg können je nach Ziel mit dem Fahrrad, dem MIV oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden

Für die Erzeugung des Kfz-Verkehrs der Einpendler sowie des Durchgangsverkehrs wurde die Analyse-Matrix aus der Verkehrsuntersuchung Trier-Luxemburg⁷ als Grundlage verwendet. Diese Matrix zeigt insbesondere starke Verflechtungen der Stadt Trier mit Luxemburg (26.000 Fahrten / Tag), den Verbandsgemeinden Schweich (22.500 Fahrten) und Ruwer (20.500 Fahrten) sowie der Stadt Konz (14.000 Fahrten). Wesentlich geringer sind die Verflechtungen mit der Verbandsgemeinde Trier Land (11.000 Fahrten), Teile dieser Verbandsgemeinde sind offensichtlich auf andere Zentren ausgerichtet⁸.

Die Verbandsgemeinden Hermeskeil, Kell, Konz und Saarburg sowie die anderen Landkreise der Region Trier haben nur geringe Verflechtungen mit der Stadt Trier (< 6.000 Fahrten / Tag).

⁶ Die Auswertung der einzelnen Verkehrsbeziehungen in der Haushaltsbefragung zeigt insbesondere eine hohe Wegezahl nach Schweich und Kenn. Diese Orte übernehmen somit zentrale Funktionen (v. a. Versorgung) für die vergleichsweise weit von der Trierer Innenstadt entfernten Stadtteile. Eine ähnliche Ausrichtung der südlichen Stadtteile nach Konz ist dagegen nicht festzustellen.

⁷ Modus Consult: Verkehrsuntersuchung Trier-Luxemburg, Fortschreibung 2008 im Auftrag des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz

⁸ Bei der VG Trier Land dürfte insbesondere die gut ausgebaute B 51 ggf. in Verbindung mit dem Engpass Bitburger Straße das Verkehrsverhalten stark beeinflussen.

Verkehrsaufkommen

In **Tabelle 9** sind die wesentlichen Kenngrößen des Verkehrsaufkommens beim Kfz-Verkehr zusammengestellt. Der Verkehr im Stadtgebiet ist im Wesentlichen Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr.⁹

	Binnenverkehr	Quell-/ Ziel- Verkehr	Durchgangs- verkehr	Gesamtverkehr
Personenfahrten Pkw	166.700	160.000	45.000	371.700
Kfz-Fahrten Pkw	147.000	140.000	37.000	324.000
Lkw-Fahrten	4.500	6.000	3.000	13.500
Summe Personenfahrten MIV	171.200	166.000	48.000	385.200
Summe Kfz-Fahrten MIV	151.500	146.000	40.000	337.500
Anteil an Gesamtzahl der Fahrzeuge im MIV	45%	43%	12%	

Tabelle 9: Verkehrsaufkommen MIV Analyse 2010

Tabelle 10 zeigt die Modal-Split-Anteile der Verkehrsmittel. Insbesondere beim Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr dominieren die Autofahrten.

	Binnenverkehr	Quell-/ Ziel- Verkehr	Durchgangs- verkehr	Gesamtverkehr
MIV	50%	89%	95%	67%
ÖPNV	16%	10%	5%	13%
Rad	10%	1%	0%	6%
Fuß	24%	0%	0%	14%

Tabelle 10: Modal-Split-Anteile Analyse 2010

⁹ Der Binnenverkehr umfasst alle Fahrten, die im Stadtgebiet Trier beginnen und enden. Der Quell-/Zielverkehr umfasst alle Fahrten, die im Stadtgebiet entweder nur beginnen oder nur enden. Der Durchgangsverkehr umfasst alle Fahrten, die das Stadtgebiet Trier nur durchfahren.

Verkehrsaufkommen im Straßennetz

Bild 3.5 zeigt die Umlegung des Verkehrsaufkommens im Straßennetz für das Analysejahr 2012¹⁰.

Der Binnenverkehr verteilt sich auf das gesamte Straßennetz der Stadt Trier. Die stärksten Konzentrationen gibt es auf der Ostallee, der Südallee, den Straßen zum Tarforster Plateau, auf der Verbindung zum Industriegebiet Euren / Zewen sowie der westlichen Moseluferstraße.

Der Quell-/ Ziel-Verkehr konzentriert sich auf die Zufahrtsstraßen nach Trier und das Straßennetz der Innenstadt. Die größten Belastungen treten entlang der östlichen Moseluferstraße (A 602, B 51 Süd) sowie der B 51 Nord (Bitburger Straße) auf.

Der Durchgangsverkehr tritt im Wesentlichen entlang der Verbindung Luxemburg – Dreieck Moseltal (A 64 – B 52 – A 602) auf. Eine weitere Bündelung des Durchgangsverkehrs gibt es innerstädtisch entlang der östlichen Moseluferstraße.

In Trier gibt es auch Binnenverkehr, der die Stadtgrenze überschreitet, nämlich Fahrten aus dem Bereich Ehrang nach Trier Nord über Ehranger Brücke und A 602. Der Knoten A 602 / B 52 liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Kenn.

Der Straßenabschnitt mit dem höchsten Anteil an Durchgangsverkehr ist die A 64. Den höchsten Anteil an Quell-Ziel-Verkehr haben die Zufahrtsstraßen aus der Region zum Tarforster Plateau. Dargestellte Straßenabschnitte mit den höchsten Anteilen im Binnenverkehr sind die Bonner Straße, die Saarstraße und die Straßburger Allee. In der Innenstadt ist festzustellen, dass der Quell-Ziel-Verkehr eher über die Moseluferstraße fährt, während auf der Ostallee der Binnenverkehr dominiert. Auf Nord- und Südallee sind Binnenverkehr und Quell-Ziel-Verkehr etwa gleich stark.

3.3.3 Basisprognose 2025

Entwicklung der Strukturdaten

Das anhaltende Wachstum der Grenzpendlerströme nach Luxemburg spiegelt sich in einer hohen Baulandnachfrage wider. Entgegen der bisherigen Prognosen des Statistischen Landesamtes ist im Grenzraum zu Luxemburg (Stadt, Trier, westliche Teile der Landkreise Trier-Saarburg und Eifelkreis), sowie entlang der A1 in den Raum Wittlich bis 2025, nicht von einer Schrumpfung sondern von einem leichten Wachstum auszugehen. In den Randbereichen der Region wird die Einwohnerzahl sinken.

¹⁰ Die Analyse wurde 2011 und 2012 mit zusätzlichen Verkehrszählungen fortgeschrieben. Hierbei wurde insbesondere der Verkehrsaufkommen auf der rechten Moseluferstraße und den Zufahrten zum Tarforster Plateau genauer erfasst.

Zur Prognose der Strukturdaten auf das Jahr 2025 wurden die Strukturdaten 2010 in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt auf der Grundlage der Bundesraumordnungsprognose 2025 für das Stadtgebiet Trier hochgerechnet. Die Prognose für das Mobilitätskonzept erfolgte vor der endgültigen Festlegung der Siedlungsflächenpotenziale im Flächennutzungsplan. Um Strukturdaten für die Prognose des Verkehrsaufkommens im Jahr 2025 zu erhalten, wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung eine vereinfachte Prognose der Siedlungsentwicklung durchgeführt. Verwendete Strukturdaten sind:

- Zukünftig bebaute Baulücken auf der Grundlage des Baulückenkatasters,
- Rückgänge der Einwohnerzahl im Bestand entsprechend der in der Bundesraumordnungsprognose prognostizierten Entwicklung der Haushaltsgrößen in Trier,
- Siedlungspotenzialflächen für Wohnen, Arbeiten und Versorgung entsprechend dem Stand der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans 2025 im Jahr 2011,
- Nachrichtliche Übernahme der Prognose der regionalen Siedlungsentwicklung aus den Verkehrsuntersuchungen Trier-Luxemburg und Mosel-Eifel-Saar.

Die Auswahl der Siedlungsflächenpotenziale in der Stadt Trier entspricht dem Stand der Bearbeitung im Jahr 2011 und damit der Zielsetzung, die Einwohnerzahl bis 2025 zu halten bzw. sogar zu steigern. Die Zusammenstellung der Flächen wurde auf der Grundlage vorangegangener Flächenbewertungen vorgenommen. Mit einer verkehrlichen Bewertung von Potenzialflächen wurde z. B. geprüft, mit welchen Flächenpotenzialen ein vergleichsweise geringes zusätzliches Kfz-Verkehrsaufkommen erzeugt wird (vgl. Abschnitt 12.1.3). Die endgültige Auswahl der Flächen für den Flächennutzungsplan kann sich von den im Mobilitätskonzept verwendeten Flächen unterscheiden.

Grundlage der Prognose im regionalen Verkehr sind die Daten aus den Verkehrsuntersuchungen Trier-Luxemburg¹¹ und Mosel-Eifel-Saar¹², die mit den Daten für die Stadt Trier abgeglichen und ggf. modifiziert wurden.

¹¹ Modus Consult: Verkehrsuntersuchung Trier-Luxemburg, Fortschreibung 2008 im Auftrag des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz

¹² Vertec: Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel-Saar-Eifel, Fenster A64 Nordumfahrung Trier, 2008 / 2009 im Auftrag des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz

Durch die prognostizierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ergeben sich für die Stadt Trier folgende Änderungen.

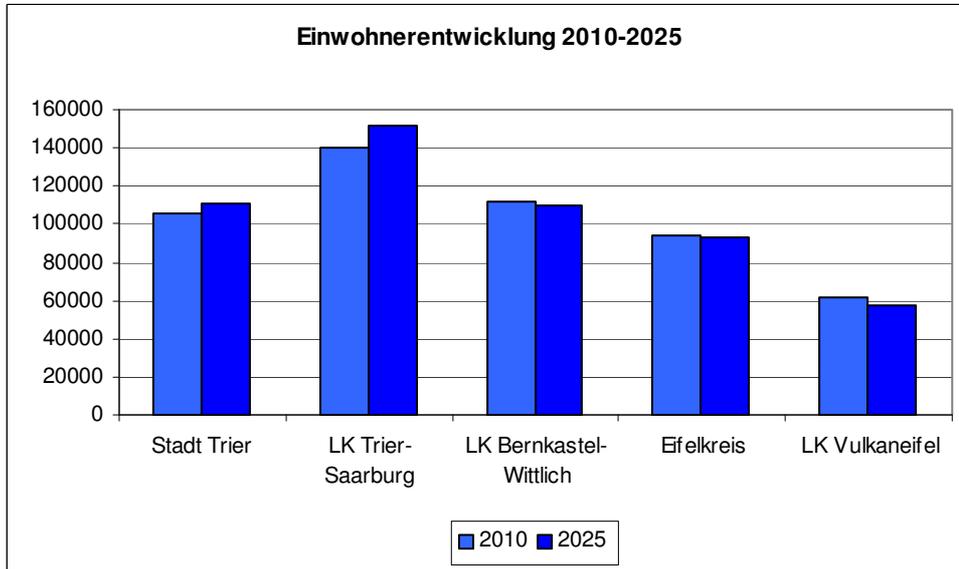
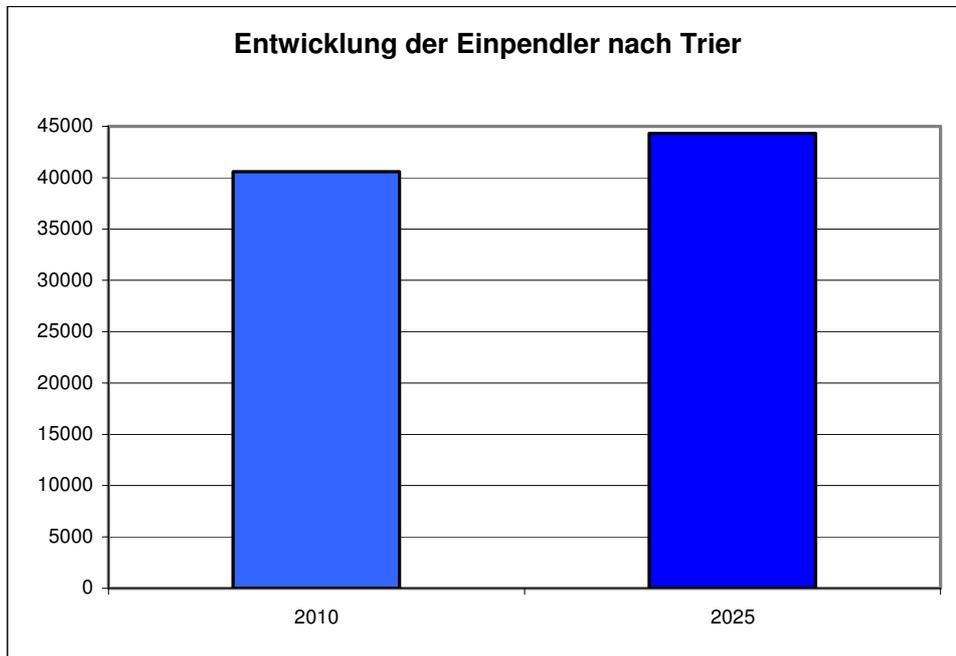


Abbildung 2: Siedlungsentwicklung in der Region Trier 2010 → 2025



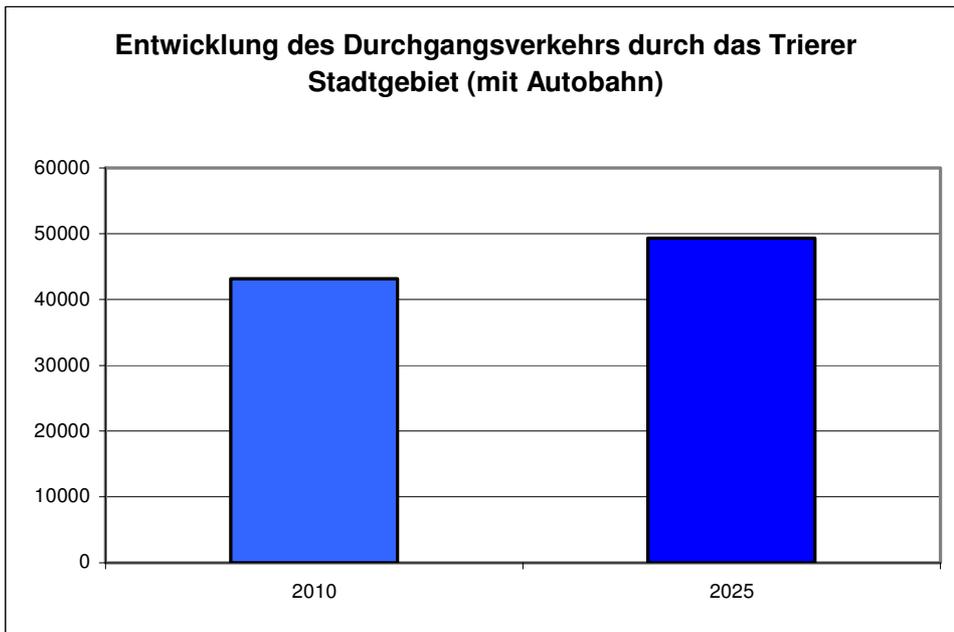
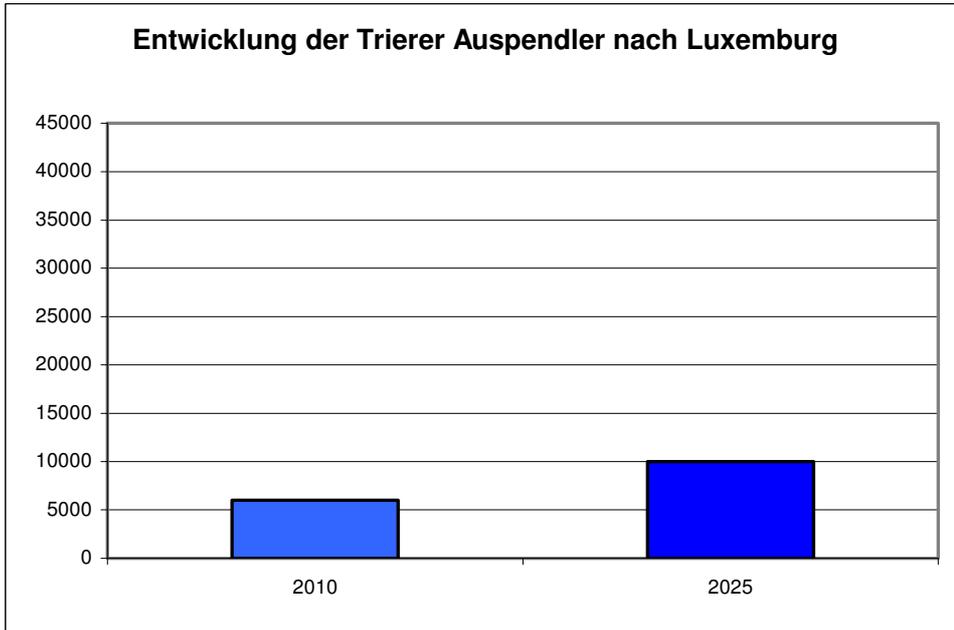


Abbildung 3: Entwicklung der Pendlerströme und des Durchgangsverkehrs 2010 → 2025

Verwendete Strukturdaten

a) Personen Trier

- Einwohner: 111.100,
- Beschäftigte in Trier: 35.200,
- Berufsauspendler (ohne Luxemburg): 6.600,
- Berufsauspendler nach Luxemburg: 10.100,
- Schüler an allgemeinbildenden Schulen: 10.200,
- Schüler an berufsbildenden Schulen: 2.600,
- Studierende: 14.100.

b) Ziele Trier

- Arbeitsplätze: 79.100,
- Schulplätze allgemeinbildende Schulen: 12.700,
- Schulplätze berufsbildende Schulen: 8.500,
- Hochschulplätze: 18.500,
- Verkaufsfläche: ca. 270.000 m².

c) Einpendler

- Einwohner Region Trier (ohne Stadt Trier): 412.000,
- Berufseinpender: 44.300,
- Schüler an allgemeinbildenden Schulen in Trier: 2.900,
- Schüler an berufsbildenden Schulen in Trier: 5.800,
- Studierende: 4.900.

Kfz-Verkehrsaufkommen im Jahr 2025

In **Tabelle 11** sind die wesentlichen Kenngrößen des Verkehrsaufkommens beim Kfz-Verkehr zusammengestellt.

	Binnenverkehr	Quell-/ Ziel-Verkehr	Durchgangs-Verkehr	Gesamtverkehr
Personenfahrten Pkw	162.960	185.000	53.000	400.960
Kfz-Fahrten Pkw	143.000	160.000	44.000	347.000
Lkw-Fahrten	5.500	7.200	6.300	19.000
Summe Personenfahrten MIV	168.460	192.200	59.300	419.960
Summe Kfz-Fahrten MIV	148.500	167.200	50.300	366.000
Anteil an Gesamtzahl der Fahrzeuge im MIV	41%	46%	14%	

Tabelle 11: Verkehrsaufkommen MIV Basisprognose 2025

Die Modal-Split-Anteile der Verkehrsmittel entsprechen in der Basisprognose den Werten der Analyse.

Bild 3.6 zeigt die auf der Grundlage der Analyse 2012 vorgenommene Umlegung des Verkehrsaufkommens im Prognosejahr 2025.

4 Leitbild und Ziele der Verkehrsentwicklung in Trier

Grundlage des Maßnahmenkonzeptes sind die Ergebnisse der Leitbilddiskussion. In mehreren Schritten wurden 2006 und 2010 die Ziele der Verkehrsentwicklung in Trier definiert und diskutiert. Den Auftakt der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes bildete dabei die Erarbeitung eines Leitbildes für die Verkehrsentwicklung in Trier.

„Ein zentraler Baustein des Mobilitätskonzeptes wird das Leitbild sein, das als zukünftiger verkehrspolitischer Handlungsrahmen, die Ziele und Leitlinien der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung der Stadt Trier aufzeigen soll.“

(Vorbemerkung zum Leitbild)

Das Leitbild gibt somit die Richtung der weiteren Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes vor. Die Auswirkungen der Maßnahmen im Mobilitätskonzept sollen den verkehrspolitischen Zielsetzungen entsprechen.

4.1 Leitbild

4.1.1 Bürgerforum

Die Grundlagen des Leitbildes wurden als Sonderform der Bürgerbeteiligung in einem ganztägigen Workshop erarbeitet. Der Abschlussbericht des Leitbildworkshops ist in **Anlage 4.1** beigefügt. Dort wird auch das Bürgerforum im Anhang dokumentiert.

Merkmale des Bürgerforums waren:

- Zufällige Auswahl der Teilnehmer + Vertreter der Ortsbeiräte,
- Freie Themenwahl mit offenem Ausgang des Workshops,
- Behandlung der Themen in Wahrnehmungs- und Kritikphase (Analyse) und Leitbildphase,
- Externe Moderation + fachliche Unterstützung durch die Verwaltung.

In den beiden Gruppen des Workshops wurden in der Analyse Themen vorgeschlagen und ihre Wichtigkeit bewertet. In der Leitbildphase wurden Ziele für die wichtigsten Themen erarbeitet. Abschließend wurde die übergeordnete Zielsetzung definiert (in beiden Gruppen Aussagen zur Entwicklung des Modal Split).

Vorgeschlagene und diskutierte Themenfelder mit Anzahl der Teilnehmer, für die diese Themen wichtig sind

Gruppe 1		Gruppe 2	
Radverkehr	12	Radverkehr	9
Regionale Anbindung	10	Reduzierung von Verkehrsbelastungen	8
Straßenzustand	6	ÖPNV	8
Organisation / Kontakt zu Stadt	6	Baustellenmanagement	5
Fußverkehr	5	Fußverkehr	4
ÖV	4	Parken	4
Verkehrsberuhigung	3	überregionale Anbindung	4
Straßenbau / Verkehrsführung	3	Verkehrsberuhigung	3
Parken	2	Anbindung Stadtteile	2
Lkw	1		
Verkehrsmanagement / LSA	1		

Reduzierung in Leitbildphase auf

Gruppe 1	Gruppe 2
Radverkehr	Radverkehr
Regionale Anbindung	Reduzierung von Verkehrsbelastungen
Straßenzustand	ÖPNV
Fußverkehr	Fußverkehr
ÖV	Parken
	Baustellenmanagement
==> konkrete Aussage zum Modal Split	
30% Fuß+Rad	==> Entwicklung des Modal Split zu Gunsten
30% ÖV	des Umweltverbundes
30% MIV	

Abbildung 4: Themen im Bürgerforum Mobilität 2020

4.1.2 Erarbeitung des Leitbildes durch die Stadtverwaltung

Die Ergebnisse des Bürgerforums wurden von der Verwaltung aufgegriffen, die Ziele der beiden Gruppen zusammengeführt und als Leitbild neu gegliedert und ausformuliert:

- Modal Split-Zielvorstellungen wurden in moderater Form übernommen,
- Definition des Leitsatzes: Trier 2020 – mobil, umweltfreundlich, lebenswert!

Ober- und Handlungsziele wurden inhaltlich aus den Arbeitsgruppen übernommen und durch eigene fachplanerische Einschätzungen ergänzt.

4.1.3 Systematik und Struktur des Leitbildes

Grundlage des Leitbildes zur Mobilitätsentwicklung sind entsprechend der Ergebnisse aus dem Bürgerforum folgende Anforderungen:

- Behebung von Defiziten, Abbau von Barrieren und Belastungen bei allen Verkehrsmitteln,
- nach der Analysephase des Bürgerforums ergeben sich Defizite vor allem im Radverkehr, aber auch in der ÖPNV-Qualität und der fußläufigen Erreichbarkeit,
- Engpässe im Kfz-Verkehr stellen auch Belastungen für andere Verkehrsmittel und das Straßenumfeld dar.

Durch die Festlegung von Zielen im Leitbild wird der Handlungsrahmen zur Umsetzung der Strategien im Mobilitätskonzept geschaffen: Ausgangsbasis ist die Frage: Wie kann eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung in Trier erreicht werden?

Als Oberziele wurden festgelegt:

- Ziel 1: Verkehrsverlagerung durch Stärkung des Umweltverbundes,
- Ziel 2: verträgliche Gestaltung des verbleibenden Kfz-Verkehrs,
- Ziel 3: Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement.

Den Oberzielen werden acht Handlungsziele zugeordnet:

- Aufbau eines attraktiven Radwegenetzes,
- Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs im Nah- und Fernverkehr,
- Optimale Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr,
- Erhöhung der Qualität des Fußgängerverkehrs, Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Stadtteilen,
- Sicherung der Leistungsfähigkeit des Individualverkehrs (Pkw und motorisierte Zweiräder),
- Einbindung des Standortes in das europäische Verkehrsnetz,
- Ausbau der Infrastruktur für den verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehr.

In den Handlungsgrundsätzen werden die Handlungsziele des Leitbildes konkretisiert. Sie geben Hinweise für die Maßnahmenkonzepte des Mobilitätskonzeptes. Die ausführlichen Handlungsgrundsätze sind in **Anlage 4.1** dargestellt.

Sie umfassen die Bereiche

- Entwicklung und Unterhaltung der vorhandenen Straßenräume als attraktive Verkehrswege „für alle“ und Reduzierung der Umfeldbelastung ist wichtigste Aufgabe,
- Neubau von Verkehrswegen kann in Einzelfällen Maßnahme zur Umfeldverbesserung sein,
- Hinweise zur Vernetzung mit der Stadtplanung (verkehrsarme Siedlungsstrukturen),
- Darstellung von übergeordneten Infrastrukturstandards für alle Verkehrsmittel,
- Einzelschlüsse für den Ausbau bzw. Neubau von Verkehrsstrassen für alle Verkehrsmittel,
- Organisatorische Aspekte für die einzelnen Verkehrsmittel.

4.2 Modal-Split-Zielsetzung

Der so genannte Modal Split bildet die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen ab. Zielsetzungen zur Änderung des Modal Split sind eine übliche Bewertungsgröße um die Wirkungen von Maßnahmen der Verkehrsentwicklung zu prüfen.

4.2.1 Erfolgskontrolle des Verkehrskonzeptes von 1992

Im Verkehrskonzept von 1992 wurde auf der Grundlage der Haushaltsbefragung von 1990 eine Zielsetzung für das Jahr 2000 definiert. Ziel des Verkehrskonzeptes 1992 war eine starke Reduzierung des MIV-Anteils von 51% auf 33 %. Zur Erfolgskontrolle des Verkehrskonzeptes können die in der Haushaltsbefragung von 2005 ermittelten Modal-Split-Werte gegenübergestellt werden.

	Fuß	Rad	ÖV	MIV	Zeithorizont
Haushaltsbefragung 1990	26%	10%	13%	51%	--
Zielsetzung 1992	39%		28%	33%	2000
Haushaltsbefragung 2005	20%	9%	16%	55%	--

Tabelle 12: Vergleich der tatsächlichen Modal Split-Werte 1990 und 2005 mit den angestrebten Werte im Verkehrskonzept 1992

Im Vergleich der Haushaltsbefragung 2005 mit der Zielsetzung 1992 wird deutlich, dass die überaus ambitionierten Ziele von 1992 nicht erreicht wurden, ja nicht einmal die gewünschte Zielrichtung eingeschlagen wurde.

Durch verbesserte Tarifangebote (u. a. das Semesterticket) und die Neuorganisation des Spät- und Wochenendverkehrs (Sternbus) sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV zwar um 25% gestiegen, der MIV-Anteil nahm aber seit 1990 ebenfalls noch weiter zu.

Dies ist im Wesentlichen darauf zurück zu führen, dass nur wenige Maßnahmen des Verkehrskonzeptes 1992 tatsächlich umgesetzt wurden. Der Rückgang von Fuß- und Radwegen war zudem Ende des 20. Jahrhunderts ein Trend, der in vielen Städten festgestellt werden konnte und u. a. auf eine Veränderung der Nahversorgungsinfrastruktur zurückzuführen ist. Eine ausführliche Auswertung der Zielsetzung ist in **Anlage 4.2** beigefügt.

4.2.2 Modal-Split-Zielsetzung für das Mobilitätskonzept 2025

Auf der Grundlage der Modal-Split-Werte 2005 wurden in mehreren Schritten neue Modal-Split-Ziele definiert, die wie 1992 eine Reduzierung des MIV-Anteils zu Gunsten der anderen Verkehrsmittel anstreben, insgesamt aber moderater ausfallen. Ausgehend vom Leitbild wurden in mehreren Stufen Modal-Split-Ziele formuliert:

- 2006, im Rahmen der Leitbilderstellung
- Februar 2007: Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Stadtrat
- November 2009: Beschluss einer Zielsetzung im Stadtrat

	Fuß	Rad	ÖV	MIV	Zeithorizont	
Zielsetzung 2006 (Leitbild)	>20%	>15%	>18%	<50%	2020	Verkehr der Trierer
Zielsetzung 2007	>25%	>15%	>20%	<45%	2020	Binnenverkehr der Trierer
Zielsetzung 2009	>20%	>15%	>20%	<45%	2014	

Tabelle 13: Vergleich der Modal-Split-Ziele 2006, 2007 und 2009

4.2.3 Erreichbarkeit der Modal-Split-Zielsetzung

Mit einer Szenarienbetrachtung zur Erreichbarkeit der Modal-Split-Zielsetzung wurde 2010 die Leitbilddiskussion im politischen Arbeitskreis unterstützt. Es wurde geprüft, ob und mit welchen Maßnahmen die bereits beschlossenen Modal-Split-Zielsetzungen erreicht werden können und welche Zielkonflikte bei der Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen ggf. auftreten. Die Dokumentation der Szenarienbetrachtung ist in **Anlage 4.3** beigefügt.

Die Bewertung erfolgte durch eine Digitalisierung der Maßnahmen im Verkehrsmodell und die Neuberechnung des Verkehrsaufkommens mit den geänderten Netzgrundlagen. Entsprechend dem Arbeitsstand wurde die Untersuchung mit dem Analysemodell, Stand 2010 durchgeführt.

Eingangsgröße für die Verkehrsmittelwahl im Verkehrsmodell war der Modal Split aus der Haushaltsbefragung. Auswertungen wurden für den gesamten Binnenverkehr (inkl. Binnenverkehr der Einpendler) einerseits und den gesamten Quell- / Ziel- und Durchgangsverkehr andererseits vorgenommen. Im Binnenverkehr des Stadtgebietes sind alle Verkehrsmittel enthalten, während im Quell- / Ziel- und Durchgangsverkehr im wesentlichen nur der Pkw-Verkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel eine Rolle spielen.

Der Modal Split des Binnenverkehrs unterscheidet sich von den bekannten Werten der Haushaltsbefragung nur in geringem Maße:

	Gesamtverkehr der Trierer (Haushaltsbefragung)	Binnenverkehr im Verkehrsmodell¹³
Fuß	20%	24,4%
Rad	9%	10,2%
ÖPNV	16%	15,6%
MIV	55%	49,8%

Tabelle 14: Gegenüberstellung der Anteile der Verkehrsmittel in der Haushaltsbefragung und bei Betrachtung des gesamten Binnenverkehrs in Trier

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

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

Tabelle 15: Gegenüberstellung der Anteile der Verkehrsmittel in der Haushaltsbefragung und bei Betrachtung des Quell- / Ziel- und Durchgangsverkehrs

¹³ Stand 2010

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

Bei der Szenariendiskussion wurden die Wirkungen von drei Maßnahmenpaketen vorgestellt. Im Kern ging es darum, zu prüfen, mit welchen Maßnahmen die Zielsetzung einer Steigerung des Anteils von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr erreicht werden kann. Eine Übersicht der Maßnahmen in den Szenarien ist in den **Bildern 4.1 bis 4.4** dargestellt.

- Szenario 1 umfasste kurz- bis mittelfristige Maßnahmen zum Ausbau des Fuß- und Radverkehrs sowie des Busverkehrs.
- Szenario 2 umfasste mittel- bis langfristige Maßnahmen zum Ausbau des Fuß- und Radverkehrs sowie des Bus- und Bahnverkehrs.
- In Szenario 3 wurde geprüft, welche Wirkung die Umsetzung von Maßnahmen im Straßennetz auf das Erreichen der Modal-Split-Ziele hat.
- In allen Szenarien wurde zusätzlich die Wirkung restriktiver Maßnahmen im Kfz-Verkehr (Parkraumbewirtschaftung) bewertet.

Die Szenariendiskussion verdeutlichte, dass mit der Umsetzung der Maßnahmen aus den Szenarien ein Erreichen der Ziele aus der Leitbilddiskussion möglich ist.

- Bereits mit den Maßnahmen aus Szenario 1, d. h. Maßnahmen im Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr, die mit vergleichsweise geringen Investitionen möglich sind, kann bereits ein nennenswerter Rückgang des Kfz-Verkehrs im Binnenverkehr erzielt werden.
- Mit den größeren Investitionsmaßnahmen im Umweltverbund (u. a. zusätzliche Fuß- und Radverkehrsbrücken, Regionalbahnkonzept und ÖPNV-Querachse) kann der MIV-Anteil im Binnenverkehr weiter reduziert werden, zudem werden auch Fahrten im Quell- / Ziel-Verkehr über die Stadtgrenze auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert.
- Straßenbaumaßnahmen im Szenario 3 haben in der Summe nur geringe Auswirkungen auf den Modal Split. Maßnahmen, die eine wesentliche Reisezeitverkürzung für den Kfz-Verkehr bewirken (z. B. Nordbrücke) führen zu einer Zunahme des MIV-Anteils, mit anderen Maßnahmen (z. B. dem Moselbahndurchbruch) kann dagegen auch eine Verbesserung für den Umweltverbund erzielt werden.
- Restriktive Maßnahmen verstärken die Verlagerungswirkungen zum Umweltverbund in allen drei Szenarien.

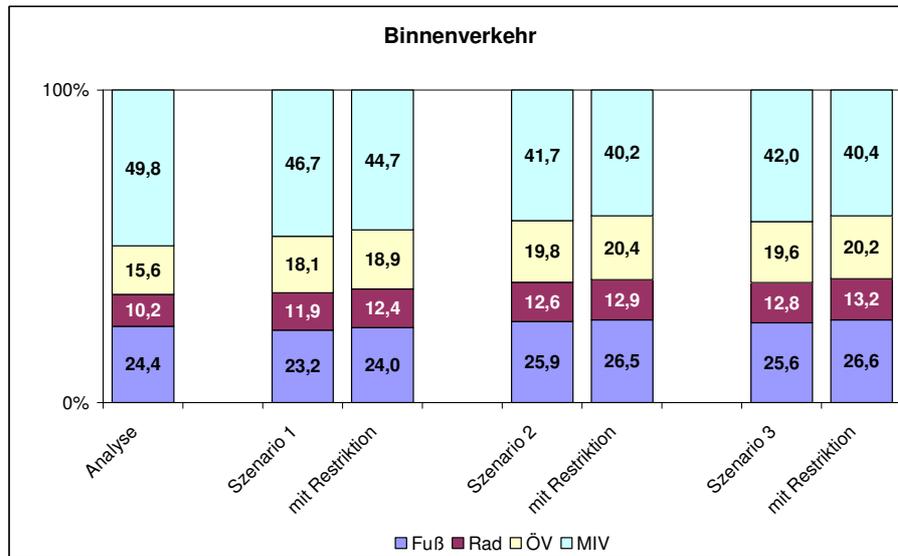


Abbildung 5: Wirkungen der Maßnahmenpakete der Szenarien auf die Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr

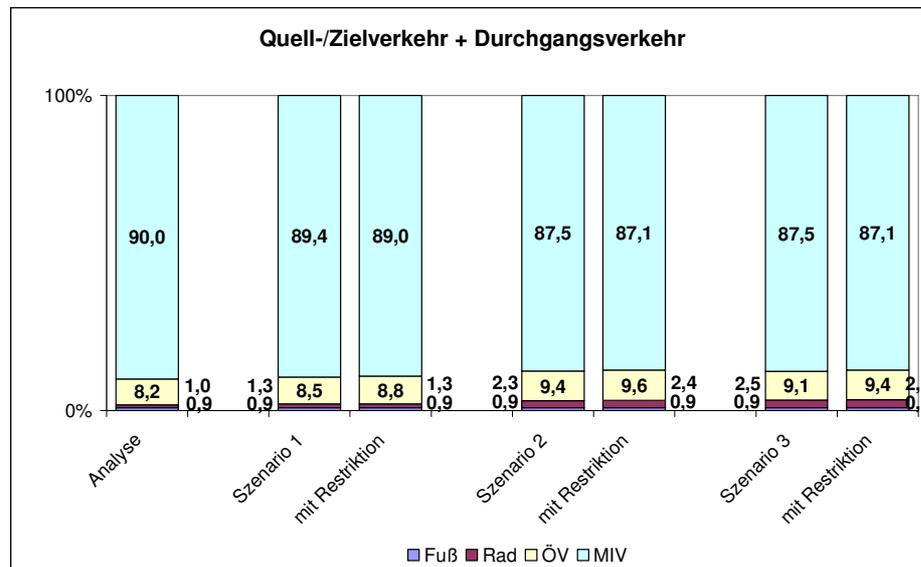


Abbildung 6: Wirkungen der Maßnahmenpakete der Szenarien auf die Verkehrsmittelwahl im Quell- / Ziel- und Durchgangsverkehr

Im Arbeitskreissitzung vom 17. August 2010 wurde vereinbart, alle Maßnahmen aus dem Szenario 1 und möglichst viele Maßnahmen aus den beiden anderen Szenarien in das Mobilitätskonzept zu übernehmen.

4.3 Handlungsziele für das Mobilitätskonzept 2025

Das Mobilitätskonzept befasst sich mit den wesentlichen Strategien zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen: Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und verträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs

Neben der stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens soll es zukünftig auch darum gehen, durch geeignete Siedlungsstrukturen Kfz-Verkehr gar nicht erst entstehen zu lassen. Weitere Ziele des Mobilitätskonzeptes bilden daher Anforderungen an die zukünftige Siedlungsentwicklung, die in der Stadt Trier in erster Linie an den Flächennutzungsplan 2025 gerichtet sind, darüber hinaus aber auch die Entwicklung der Region beeinflussen sollen.

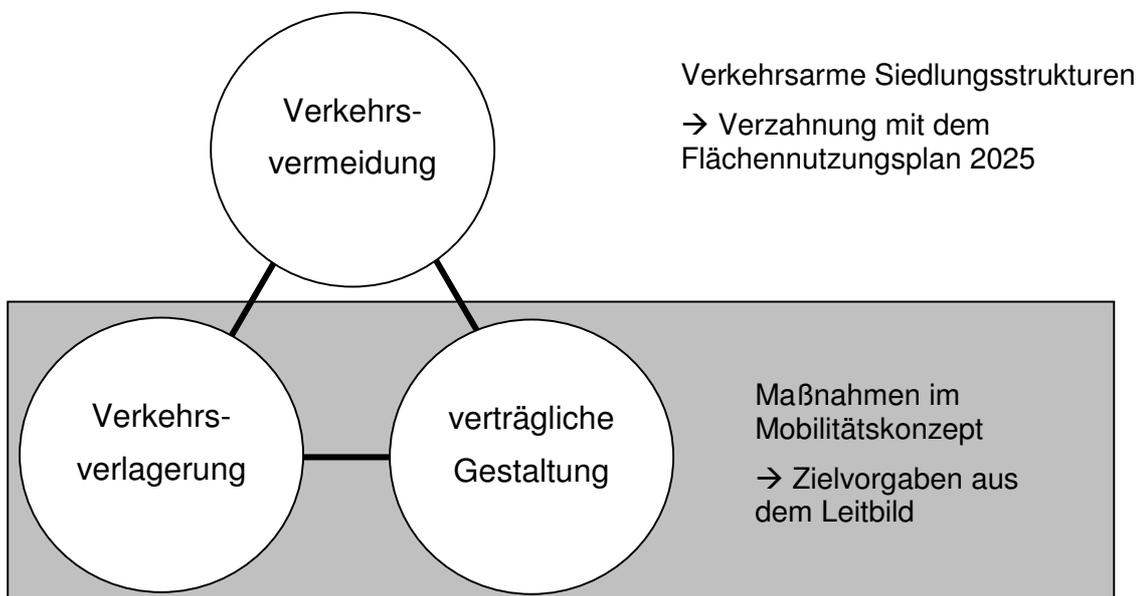


Abbildung 7: Handlungsschwerpunkte des Mobilitätskonzeptes

Im Folgenden werden die wichtigsten Ziele für das Mobilitätskonzept 2025 zusammengestellt, die sich aus den Zielen des Leitbildes sowie weitere Grundlagen und Handlungsfeldern der Verkehrsentwicklung in Trier ergeben. Es werden insbesondere auch Ziele für den regionalen Verkehr aufgestellt.

Die Szenarienuntersuchung zeigt, dass die angestrebte Änderung der Modal-Split-Anteile zu Gunsten des Umweltverbundes möglich ist. Entsprechend dem Leitbild stehen dem Mobilitätskonzept 2025 folgende Ziele der Verkehrsentwicklung zu Grunde:

- Ziel 1: Verkehrsverlagerung durch Stärkung des Umweltverbundes
- Ziel 2: verträgliche Gestaltung des verbleibenden Kfz-Verkehrs
- Ziel 3: Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement

4.3.1 Verminderung des (motorisierten) Verkehrs durch integrierte Stadt- und Verkehrsplanung („Stadt der kurzen Wege“)

Übergreifend steht das Ziel einer **Verminderung des (motorisierten) Verkehrs durch Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung („Stadt der kurzen Wege“)**.

Dieses Ziel wird vor allem durch die Verzahnung mit dem Flächennutzungsplan (FNP) verfolgt. Die Bewertung der potenziellen Siedlungserweiterungsflächen im Rahmen der FNP-Aufstellung zeigt allerdings, dass vor dem Hintergrund der zugrundeliegenden Bevölkerungsprognose in Zukunft auch verkehrlich nicht optimal geeignete Flächen entwickelt werden müssen. Hier liegt der Fokus daher auf einer möglichst guten Infrastrukturausstattung vor Ort sowie einer angemessenen Einbindung in die Netze des Umweltverbundes.

Darüber hinaus werden im Mobilitätskonzept Aussagen zu verkehrssparenden Siedlungsstrukturen getroffen. Zudem wird durch die Zielsetzungen und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes auch ein wesentlicher Beitrag geleistet, die Wohn- und Arbeitsverhältnisse in der Stadt attraktiv zu halten, stadträumliche Qualitäten zu optimieren und Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum zu stärken. Dieses Ziel betrifft insbesondere die Infrastruktur der Zukunft und kommt in der Verzahnung des Mobilitätskonzeptes mit dem Flächennutzungsplan 2025 zu tragen. Ziel einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung muss es sein, Zuwächse im motorisierten Verkehr möglichst gering zu halten und die vorhandene Infrastruktur zu stärken.

Handlungsziele für das Mobilitätskonzept sind:

- Stärkung, Verdichtung und Ergänzung von kleineren Siedlungsgebieten, Schaffung attraktiver und wirtschaftlicher Stadtteilzentren.
- Ausweisung neuer Siedlungsflächen unter Berücksichtigung des vorhandenen und eines potenziellen wirtschaftlichen Busangebotes, Stärkung vorhandener Linien durch Nachverdichtung im Einzugsbereich, Vermeidung von kleineren Siedlungsflächen, die eine zusätzliche (unwirtschaftliche) ÖPNV-Erschließung benötigen,
- Ausrichtung neuer Siedlungsflächen an den ÖPNV-Achsen,
- Förderung autoarmer Wohnformen.

4.3.2 Stärkung des Umweltverbundes

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Hälfte aller Autofahrten im Binnen- und Quell- / Zielverkehr der Stadt Trier die Kernstadt zum Ziel hat, besteht ein großes Verlagerungspotenzial vom MIV zum Umweltverbund. Die Infrastruktur der Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll zügig ausgebaut werden. Reisezeiten sollen verkürzt und Umwege reduziert werden. Die Maßnahmen aus dem Szenario 1 bilden hierfür die Grundlage, darüber

hinaus sollen möglichst viele Maßnahmen aus dem Szenario 2 umgesetzt werden.

Ein wesentliches Ziel ist es, gleichwertige Bedingungen der Verkehrsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen und Lebenssituationen zu schaffen. Im Zuge des Gender-Mainstreaming werden dabei insbesondere die speziellen Belange von Frauen, Familien mit Kindern sowie mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigt. Da deren Wege öfter unmotorisiert im Nahbereich zurückgelegt werden, nimmt die Förderung der „Nahmobilität“ eine besondere Rolle im Mobilitätskonzept ein.

Die Stärkung des Umweltverbundes umfasst zum einen die Förderung des Fuß- und Radverkehrs (Nahmobilität) und zum anderen den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel insbesondere auf größeren Entfernungen.

(1) Förderung der Nahmobilität

Innerhalb der Kernstadt sowie allgemein auf kurzen Entfernungen stehen der Fuß- und der Radverkehr im Vordergrund. Das hohe Aufkommen von kurzen Wegen innerhalb von Stadtteilen bzw. Planungsbereichen sowie zwischen der Altstadt und den benachbarten Stadtteilen zeigt ein hohes Potenzial für Fußwege und Radfahrten. Gleichzeitig zeigt die Passantenbefragung, dass Wege in die Altstadt bereits in hohem Maße zu Fuß zurückgelegt werden, während der Radverkehr generell niedrige Anteile aufweist.

Mit Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität werden somit folgende Strategien verfolgt:

- Verbesserung von Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität für Personen, die bereits heute zu Fuß gehen und mit dem Rad fahren,
- Schaffung der Voraussetzungen für eine hohe Radnutzung,
- Umkehrung des Trends des Rückgangs von Fußwegen.

Handlungsziele für das Mobilitätskonzept sind:

- Umsetzung zeitgemäßer Standards im Fußverkehr, Gewährleistung von ausreichenden Bewegungsflächen,
- Gewährleistung von Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit bei Kindern, älteren Menschen und anderen Personen mit besonderen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur,
- in schmalen Straßen Aufgabe von Parkständen im Straßenraum zur Herstellung angemessener und sicherer Verkehrsanlagen für Fußgänger und Radfahrer, ggf. Reduzierung von Fahrbahnflächen zur Beseitigung von Engstellen im Fußwegnetz,
- Schließung von Lücken im Fuß- und Radwegnetz, Verbesserung der Querung von Barrieren, Verkürzung von Wartezeiten an Signalanlagen und Verbesserung der Verkehrssicherheit,

- Herstellung sicherer und attraktiver Führungen des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen, Eignung des Radverkehrsnetzes für höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten und Überholvorgänge durch Elektrofahrräder,
- intensivierete Pflege des Bestandsnetzes, Gewährleistung der Nutzbarkeit durch Beseitigung von Schäden und Hindernissen,
- weiterer Ausbau des Angebotes an Radabstellanlagen, v. a. in der Altstadt,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum,
- weitere Optimierung von Wegweisung und anderen Informationen.

(2) Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel,

Auf größeren Entfernungen, insbesondere auf der Verbindung der äußeren Ortsbezirke zur Altstadt sowie im Verkehr zur Universität liegt das Verlagerungspotenzial vor allem beim ÖPNV.

Handlungsziele für das Mobilitätskonzept sind:

- Stärkere Bewerbung der bereits guten Angebote im Busverkehr,
- Identifizierung und Minimierung von Betriebsstörungen bei der Streckeninfrastruktur (Busbeschleunigung) und im Betriebskonzept (Fahrzeugkapazitäten, Fahrgastfluss beim Ein- und Aussteigen, Pufferzeiten, usw.),
- Schließung von Angebotslücken, Optimierung von Verbindungen und Anschlüssen,
- barrierefreier Zustieg in Niederflurfahrzeuge und hohe Aufenthaltsqualität an Haltestellen, kurze Wege beim Umsteigen,
- Ausbau der Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten und Hinweise bei Störungen, Einrichtung eines Wegeleitsystems zu den Haltestellen der Altstadt,
- Entwicklung von Strategien zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV-Angebotes, zukünftige Gestaltung des Tarifs im VRT-Gebiet und Übergangsbereichen (v. a. nach Luxemburg).

Da ein Großteil der regionalen Kfz-Fahrten zwischen Trier und dem unmittelbaren Umland (Stadt Konz, Verbandsgemeinden Schweich und Ruwer) verläuft, sollten insbesondere auch Maßnahmen zur Aufwertung des ÖPNV im Stadt-Umland-Verkehr umgesetzt werden. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Verlagerung des Pendlerverkehrs nach Luxemburg auf öffentliche Verkehrsmittel erforderlich. Eher gering ist dagegen das Potenzial einer verbesserten ÖPNV-Erschließung der dünn besiedelten Teile der Region Trier.

Zur optimalen Ausschöpfung des Potenzials der verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist eine möglichst optimale Verknüpfung anzustreben.

Hierzu zählt:

- Optimale Fußläufige Erreichbarkeit der Bushaltestellen (u. a. Lage von Wartungsstellen, Wartezeiten an Signalanlagen), kurze Wege zwischen Fußgängerzone und Bushaltestellen,
- Ausbau von Bike & Ride, Herstellung sicherer Abstellanlagen für hochwertige Fahrräder,
- Verbesserung der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln.

Neben der Angebotsverbesserung auf Seiten des Umweltverbundes sind auch restriktive Maßnahmen beim Kfz-Verkehr Teil der Stärkung des Umweltverbundes sinnvoll. Im Vordergrund stehen dabei Maßnahmen zur Parkraumbeschränkung und -bewirtschaftung.

4.3.3 Umweltverträgliche Abwicklung des nicht vermeidbaren Autoverkehrs

Auch mit der Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds ist der Autoverkehr ein wesentlicher und notwendiger Bestandteil der Mobilität in Trier. Ein Ausbau des Straßennetzes sollte jedoch zukünftig nur dort geplant werden, wo unverträgliche Umfeldbelastungen reduziert oder die Bedingungen für den Umweltverbund wesentlich verbessert werden können. In Trier ist hier insbesondere die Entlastung des Alleenrings und anderer stark belasteter Straßen in der Kernstadt anzustreben.

Maßnahmen zur umweltverträglichen Abwicklung des Autoverkehrs betreffen zum einen die optimale Führung der Autofahrten, zum anderen die Entkoppelung von Autonutzung und Autobesitz über das „öffentliche Auto“ (Car Sharing). Neben Straßenraumgestaltung und Leistungsfähigkeit muss somit auch der Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr betrachtet werden.

(3) Sicherung der Erreichbarkeit mit dem Kfz-Verkehr

Als Oberzentrum im ländlichen Raum ist Trier auf eine gute Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr angewiesen. Der Straßenverkehr sollte jedoch möglichst im bestehenden Straßennetz abgewickelt werden, regelmäßig auftretende Störungen im Verkehrsfluss sollen durch geeignete kleinräumige Maßnahmen behoben werden.

Handlungsziele für das Mobilitätskonzept sind:

- Gewährleistung der Anbindung von Gewerbeflächen an das Hauptverkehrsstraßennetz, Gewährleistung der Zufahrt für den Lieferverkehr,
- zeitgemäße und angemessene Ausstattung und Programmierung der Signalanlagen,

- ausreichende Dimensionierung von Aufstellflächen an Knotenpunkten im Hauptverkehrsstraßennetz,
- Behebung von gravierenden Störungen im Hauptverkehrsstraßennetz (z. B. durch haltende / parkende Kfz oder Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern).

(4) Reduzierung von Belastungen durch den Kfz-Verkehr

Trotz technischer Fortschritte beeinträchtigen die Lärm- und Abgasbelastungen des Kfz-Verkehrs die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen und die Lebensqualität im Wohnumfeld. Bedingt durch Siedlungsstruktur und Straßennetze sind die Belastungen dort am größten, wo die meisten Einwohner leben bzw. die wichtigsten Fußgängerströme verlaufen, so dass eine Reduzierung von Belastungen insbesondere in der Kernstadt und anderen Altortbereichen erforderlich ist.

Handlungsziele für das Mobilitätskonzept sind:

- Bündelung des Kfz-Verkehrs im Hauptverkehrsstraßennetz,
- Entlastung von Wohngebieten, v. a. in der Kernstadt durch Verkehrsberuhigung,
- Gewährleistung stadtverträglicher Geschwindigkeiten durch Straßenraumgestaltung und Geschwindigkeitsüberwachung,
- Neubau unempfindlicher Trassen für Hauptverkehrsstraßen, wenn dadurch empfindliche Randnutzung entlastet werden kann,
- Schallschutzmaßnahmen bzw. unempfindliche Nutzung entlang der Hauptverkehrsstraßen,
- hohe Gestaltqualität im Straßenraum,
- Förderung von Elektromobilität im Kfz-Verkehr.

(5) Stadtverträgliche Organisation des Parkraums

Neben dem fließenden Kfz-Verkehr verursacht zunehmend der ruhende Kfz-Verkehr Probleme im Straßennetz. Im Fokus stehen die Probleme durch den Parksuchverkehr insbesondere in der Altstadt. Durch den weiterhin steigenden Pkw-Bestand nimmt jedoch auch die Zahl der Fahrzeuge pro Haushalt trotz gleichbleibenden Fahrtenanzahl zu. Dies verschärft die Parkraumsituation in den Wohngebieten und verursacht Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern, aber auch dem fließenden Kfz-Verkehr.

Handlungsziele für das Mobilitätskonzept sind:

- Reduzierung und Bündelung des Parksuchverkehrs, Konzentration des Parkens in der Innenstadt auf gut erreichbare Parkieranlagen, Ausbau des Parkleitsystems,

- Verlagerung des ruhenden Verkehrs von den Gehwegen auf die Fahrbahn bzw. auf Flächen außerhalb des Straßenraums, Aufgabe von Parkständen zu Gunsten von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen,
- Etablierung und Förderung von Car Sharing,
- Park + Ride insbesondere bei Großveranstaltungen,
- störungsfreie Organisation von Anlieferungen

4.3.4 Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement

Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement unterstützen die Stärkung des Umweltverbundes und die umweltverträgliche Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehrs.

(6) Verbesserung des Verkehrsablaufs durch Verkehrsmanagement

Im Bereich des Verkehrsmanagements sollen die Potenziale der bestehenden Infrastruktur für alle Verkehrsmittel besser ausgenutzt werden.

Handlungsziele für das Mobilitätskonzept sind:

- Optimierte Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten, Schaltung und Koordination von Signalanlagen unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer,
- schnelleres Queren von Knotenpunkten für Fußgänger und Radfahrer keine zusätzlichen Wartezeiten bei der Querung einzelner Fahrstreifen,
- Verbesserte Abwicklung der Verkehrsspitzen,
- Reduzierung von Störungen im Busverkehr,
- Verbesserung der Verkehrssituation bei Großveranstaltungen,
- Verbesserung der Information bei Störungen.

(7) Optimale Verkehrsmittelwahl durch Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement unterstützt die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbunds. In erster Linie sollen Information und Zugang zu den einzelnen Verkehrsmitteln verbessert werden. Durch die Vereinfachung von Informations-, Buchungs- und Bezahlstrukturen soll ein Umstieg erleichtert und die Nutzung selbstverständlicher werden. Über Marketing und Vorbildfunktion soll darüber hinaus ein Imagewandel unterstützt werden.

Handlungsziele für das Mobilitätskonzept sind:

- Verbesserung der Information über Angebote im Umweltverbund, gezieltes Marketing für Angebotsverbesserungen,
- Vereinfachung des Zugangs zu Angeboten im Umweltverbund, Vernetzung von Angeboten über eine Mobilitätszentrale,
- Initiierung und Unterstützung von Maßnahmen und Kampagnen zur Stärkung des Umweltverbundes,
- Ausbau von verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsberatung und Verkehrserziehung,

5 Fußverkehr

5.1 Einführung

Die Mobilität zu Fuß ist die traditionelle Fortbewegungsart in der Stadt. Neben den eigentlichen Wegen zu Fuß umfasst der Fußverkehr auch den Einsatz von Hilfsmitteln wie Gehstöcken, Rollatoren, Rollstühlen, Kinderwagen sowie den Gepäcktransport. Auch die Verwendung bestimmter Sportgeräte für die Mobilität wird in der Regel dem Fußverkehr zugewiesen. Hierzu zählen z. B. Skateboards oder Inline-Skater.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege deutlich reduziert. Dies ist zum einen ein allgemeiner Trend, der auf veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen (fortschreitende Trennung der verschiedenen Nutzungen, zunehmende Motorisierung, geänderte Lebensgewohnheiten und Tagesabläufe, etc.) zurückzuführen ist. Zum anderen verschlechterte sich in den vergangenen Jahren durch den wachsenden Kfz-Verkehr die Aufenthaltsqualität in vielen Straßen.

In den letzten Jahren nimmt die Bedeutung des zu Fuß Gehens wieder zu, insbesondere im Freizeitverkehr. Trier ist z. B. Ausgangspunkt von zwei überregionalen Wanderwegen, ebenso ist die Fußgängerzone der Altstadt gut besucht. Wesentliches Ziel von Maßnahmen im Mobilitätskonzept muss es aber darüber hinaus sein, den Fußverkehr auf Alltagswegen zu fördern.

Über das vollständige fußläufige Zurücklegen von Wegen hinaus umfasst der Fußverkehr auch Fußwege als Teil von Reiseketten. Jeder Verkehrsteilnehmer ist auf Teilstrecken Fußgänger, so dass Maßnahmen für den Fußverkehr der Nutzern aller Verkehrsmittel zu Gute kommen.

5.2 Bewertung der Fußverkehrsinfrastruktur in Trier

5.2.1 Überblick

Das Fußwegenetz ist für die Gesamtstadt in **Bild 5.1**, für die Kernstadt in **Bild 5.2** dargestellt. Es wird im Wesentlichen durch die entlang der Straßen verlaufenden Gehwege gebildet. Ergänzt wird dieses durch separate Gehwege bzw. kombinierte Geh- und Radwege außerhalb des Straßennetzes. In Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen haben Fußgänger gegenüber anderen Verkehrsarten Vorrang. In den Trierer Fußgängerzonen sind Ausnahmen für Lieferverkehr und Radfahrer (19.00 Uhr bis 11.00 Uhr) sowie in Randbereichen auch für Anlieger (z.B. Kornmarkt; Stockplatz) oder den öffentlichen Nahverkehr (z.B. Porta-Nigra-Umfahrt, Trevisis-Passage) zugelassen.

Insgesamt verfügt Trier über ein sehr engmaschiges Fußwegenetz. Aufgrund begrenzter Flächen, insbesondere in der Kernstadt unterscheidet

sich die Qualität der Fußwege teilweise stark. Insbesondere in Altbaugebieten sind aufgrund der engen Straßenräume vielfach sehr schmale oder nur einseitige Gehwege vorhanden. Ebenfalls in Altbaugebieten werden zusätzlich dazu die Gehwegbreiten häufig durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt. In Neubaugebieten wurden zwar häufig hochwertige Gehwege hergestellt, in den vergangenen Jahren gibt es jedoch wieder eine Tendenz zu geringeren Gehwegflächen.

Eine Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur kann auf der gesamtstädtischen Ebene des Mobilitätskonzeptes nur grob vorgenommen werden. Der Schwerpunkt der Analyse liegt auf der Altstadt und den angrenzenden Kernstadtgebieten. Hinzu kommen einzelne Belange der Stadtteilmobilität wie die Erreichbarkeit von Schulen und der Stadtteilzentren oder der Zugang zu Naherholungsgebieten. Eine konkrete Ausarbeitung muss über Planungen auf Stadtteil- bzw. Quartiersebene erfolgen. Im Mobilitätskonzept werden hierfür Standards für Fußverkehrsanlagen dargestellt, die bei zukünftigen Baumaßnahmen im Verkehrsnetz berücksichtigt werden sollen.

Grundlage der Analyse bildet neben eigenen Bestandsaufnahmen die Auswertung der Stadtteilrahmenpläne und anderer Quellen auf Stadtteilebene (z. B. Kinderstadtpläne).

5.2.2 Altstadt

Wege innerhalb der Altstadt

Die Altstadt ist das funktionale Zentrum von Stadt und Region Trier. Sie ist Arbeitsplatz-, Einzelhandels- und Tourismusschwerpunkt, aber auch Wohnort für rund 9.000 Bewohner. Für eine Stadt mit 100.000 Einwohner ist das eigentliche Stadtzentrum innerhalb des Alleenrings vergleichsweise groß. Die Nord-Süd-Ausdehnung der Fußgängerzone beträgt knapp 1 km. Entsprechend dauert z. B. ein Fußweg von der Porta Nigra zum Viehmarktplatz rund 10-15 Minuten.

Die unterschiedlichen Teile der Altstadt haben ein unterschiedlich hohes Fußverkehrsaufkommen. Funktional hochverdichtet und mit hohem Besucheraufkommen („City“) ist der östliche Teil der Altstadt zwischen Innenstadt-Westtrasse und Ostallee. Hier befinden sich auch die meisten touristischen Ziele. Im Westen der Altstadt sind eher extensiv bebaute Flächen vorhanden, die aber teilweise ebenfalls ein hohes Verkehrsaufkommen haben (z. B. Berufsschulen). Das Moselufer als weiteres touristisches Ziel ist rund 800 m von den Sehenswürdigkeiten der „City“ entfernt.

Die wichtigsten Fußgängerströme verlaufen entsprechend im Bereich der Haupteinkaufsbereiche zwischen Porta Nigra, Viehmarktplatz, Konstantinbasilika und Neustraße. Dieser Bereich ist fast flächendeckend als Fußgängerzone ausgewiesen. Weitere starke Ströme verlaufen von der Fuß-

gängerzone zu den Parkhäusern und Bushaltestellen entlang der Innenstadt-Westtrasse und -Osttrasse.

Starke Fußgängerströme treten zudem zwischen Altstadt und dem Bereich Hauptbahnhof auf. Hierunter fallen Fußwege vom Hauptbahnhof zur Fußgängerzone und den sonstigen Zielen in der Altstadt (u. a. Schulen), aber auch Wege zwischen dem Alleencenter / Parkhaus Ostallee und den Einkaufsbereichen der Altstadt.

Im westlichen Teil der Altstadt ist das Fußverkehrsaufkommen geringer. Wichtige Verbindungen verlaufen von den Haltestellen der Innenstadt Westtrasse zum Berufsschulzentrum und den Krankenhäusern.

Ein großer Teil der Fußgänger in der Altstadt sind Touristen. Unterstützt durch das Leitsystem werden die meisten Wege ebenfalls im östlichen Teil der Altstadt, wo sich die wichtigsten innerstädtischen Sehenswürdigkeiten befinden, zurückgelegt. Typisch sind größere Reisegruppen im Rahmen von Busreisen und Stadtführungen. Touristische Fußwege zwischen der Altstadt und Sehenswürdigkeiten außerhalb des Alleenringes werden in geringerem Maße zurückgelegt. Dies gilt auch für den Zugang zum Moselufer.

Bild 5.3 zeigt die Fußgängerinfrastruktur der Altstadt mit ihrer unterschiedlichen Ausbauqualität. Die Straßenräume entsprechen trotz der Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg im Wesentlichen dem historischen Straßen- und Gassennetz. Typisch ist der Wechsel aus schmalen Straßen und weiten Platzräumen, der zur touristischen Attraktivität des Stadtbildes in der Altstadt beiträgt.

Im Kern der Altstadt sind die Straßen und Plätze als Fußgängerzone gestaltet. Straßenunabhängige Fußwege ergänzen die Fußgängerzone z. B. in Richtung Augustinerhof. In den Randbereichen der Altstadt haben die meisten Straßen – auch schmale Gassen – den typischen Straßenquerschnitt mit Fahrbahn und Gehwegen auf Bürgersteigen. Auf Grund der Enge der Straßenräume sind die Gehwege oftmals schmal und entsprechen nicht den Anforderungen an sichere und attraktive Fußverkehrsanlagen.

In einigen Fällen wurden Straßen außerhalb der Fußgängerzone zu Mischverkehrsflächen umgestaltet. Hierzu zählen u. a. die Johannisstraße und die Krahenstraße. Besonderheiten im Straßennetz der Altstadt sind u. a. die Bruchhausenstraße als baumbestandene Wohnstraße und der nach dem Zweiten Weltkrieg als Kfz-Erschließung angelegte Straßenzug der Innenstadt-Westtrasse, in dem die Fahrbahnflächen dominieren und nur eine geringe Aufenthaltsqualität für Fußgänger besteht.

Eine wichtige Fußwegverbindung ist der Alleenring selbst. Er bietet schnelle Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen durch die Innenstadt. Gehwege stehen entlang der Randbebauung des Alleenrings sowie fast durchgängig in der Grünfläche zur Verfügung. Die straßenbegleitenden Gehwege sind überwiegend sehr schmal. Die Grünfläche des Alleenringes ist gleichzeitig

innerstädtische Erholungsfläche, deren Aufenthaltsqualität durch die bandförmige Ausdehnung und die hohe Verkehrsbelastung auf dem Alleening jedoch eingeschränkt ist.

Erreichbarkeit der Altstadt

Die Altstadt soll im Fußverkehr möglichst umwegfrei aus den angrenzenden Gebieten erreicht werden. Grenze für eine hohe Akzeptanz von Fußwegen sind üblicherweise ca. 1,5 km, d. h. eine Wegdauer von rund 20 Minuten. Wird dieser Radius um den Hauptmarkt gelegt, ergibt sich für das Zentrum der Altstadt ein Einzugsgebiet, das die Stadtteile Maximin, Gartenfeld, Barbara und Pallien umfasst. Andere Teile der Altstadt haben andere fußläufige Einzugsgebiete.

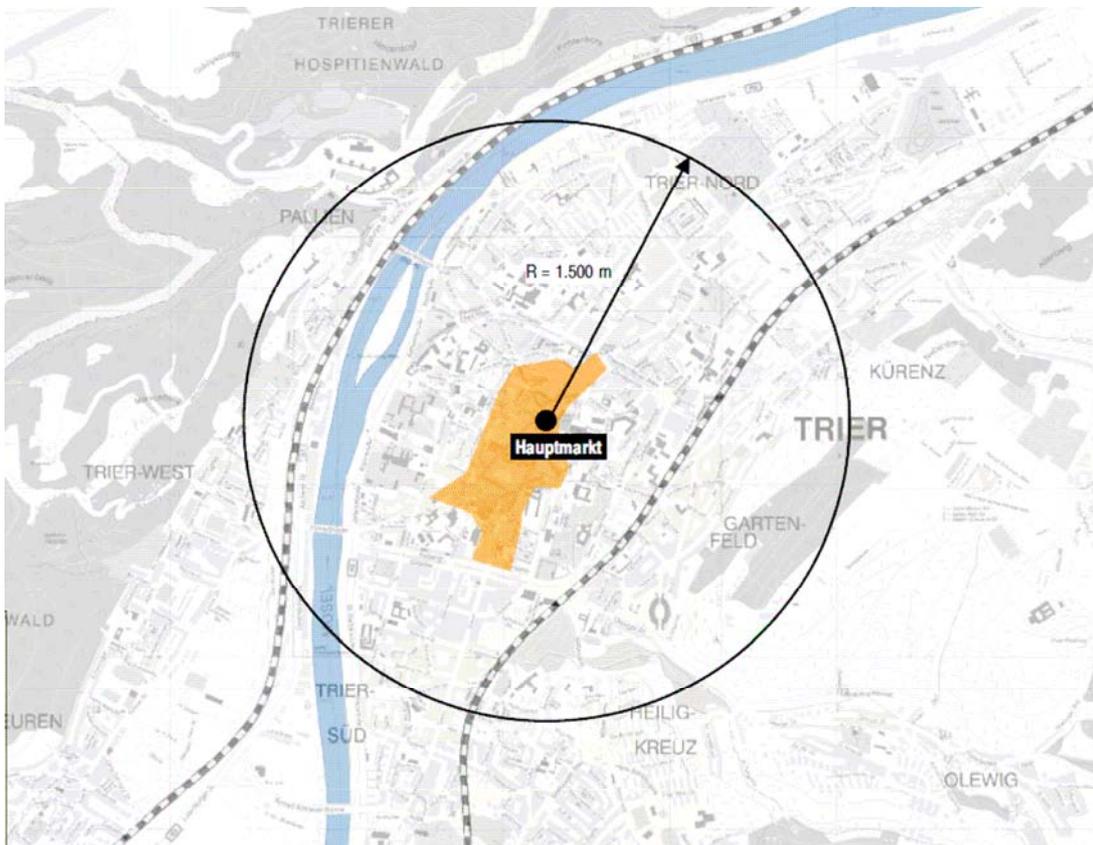


Abbildung 8: Fußläufiges Einzugsgebiet des Hauptmarkts

Hauptverbindungen zwischen der Altstadt und den angrenzenden Wohnquartieren sind nach Norden von der Simeonstraße zur Paulinstraße, nach Osten von der Konstantinstraße über die Mustorstraße zur Gartenfeldstraße sowie nach Süden von der Neustraße zur Saarstraße. Darüber hinaus kann der Alleening an weiteren Punkten gequert werden um in die benachbarten

Stadtteile zu gelangen. Aufgrund der Begrenzung der Altstadt nach Westen durch die Mosel ist die Fußwegverbindung nach Trier West auf Römerbrücke und Kaiser-Wilhelm-Brücke beschränkt.

Neben der Dauer des Fußweges bestimmen die Topographie, Umwege und Wartezeiten die Akzeptanz von Fußwegen. Durch Umwege und Wartezeiten verlängern sich die Gesamtreisezeiten. Widerstände auf der Verbindung zur Altstadt sind insbesondere:

- die Querung des Alleenringes,
- die Querung der Mosel und der Moseluferstraße,
- die Querung der Bahntrasse.

Bild 5.3 zeigt die vorhandenen Querungsmöglichkeiten. Entlang des Alleenringes sind regelmäßige Querungen vorhanden. Diese sind in der Regel Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten.

Fußgängerunterführungen gibt es in der Altstadt am Knotenpunkt „Martinsufer / Katharinenufer / Ausoniusstraße“ und an den Kaiserthermen (Hermestraße, Olewiger Straße, Spitzmühle). Die ehemalige Unterführung am Porta-Nigra-Platz wurde durch signalisierte Überwege ersetzt. Problematisch ist insbesondere die Fußgängerführung an den Kaiserthermen. Durch die Größe des Kaiserthermenkreises und die Lage der Unterführungen ist ein Teil der Fußgängerverbindungen umwegig, es sind zudem längere Abschnitte im Einschnitt mit geringerer sozialer Kontrolle vorhanden. Die Unterführung am Martinsufer ist bei Hochwasser regelmäßig nicht nutzbar.

Ein Queren des Alleenrings wäre grundsätzlich auch ohne Querungshilfe an beliebiger Stelle möglich, da durch den Betrieb als Einbahnstraßenpaar jeweils nur eine Fahrbahn in einem Zug gequert werden muss und Lücken im Verkehrsfluss genutzt werden könnten, die durch benachbarte Lichtsignalanlagen hergestellt werden. An einigen Stellen wie entlang der Weimarer Allee / Ostallee und am Knotenpunkt Südallee / Eberhardstraße sind unsignalisierte Querungshilfen angelegt, an anderer Stelle verhindert jedoch die Gestaltung des Alleenringes bzw. die bauliche Gestaltung der Verkehrsanlagen eine ebenerdige Querung.

Querungsmöglichkeiten fehlen:

- an der Nordallee an der Theobaldstraße zwischen Petrusstraße und Rindertanzstraße,
- an der Moseluferstraße auf Höhe der Krahenstraße,
- an der Ostallee / Balduinstraße an der Windstraße.

An den meisten signalisierten Knotenpunkten kann der Alleenring in der Regel nicht in einem Zug gequert werden, da zusätzlich zu den Fahrbahnen der breite Grünstreifen gequert werden muss. In diesem Fall ist es schwierig, die Signalanlagen so zu programmieren, dass keine zusätzlichen Warte-

zeiten entstehen. An einem Teil der Knotenpunkte sind nicht an allen Zufahrten Fußgängerfurten vorhanden, so dass ggf. weitere Umwege entstehen.

Verbesserungsbedarf besteht u. a. an folgenden Knotenpunkten:

- Balduinsbrunnen,
- Nordallee / Lindenstraße / Friedrich-Ebert-Allee,
- Moseluferstraße / Südallee / Kaiserstraße / Römerbrücke / Karl-Marx-Straße,
- Ostallee / Mustorstraße / Gartenfeldstraße,
- Südallee / Weberbach.

5.2.3 Stadtteilzentren / Nahversorgung / Schulwege

Das Stadtgebiet Trier setzt sich aus mehreren ursprünglich selbständigen Stadtteilen zusammen. Die meisten Stadtteilzentren haben ihre Identität bis heute bewahrt, unterlagen in den vergangenen Jahren aber einem starken funktionalen Wandel. Die Nahversorgung des täglichen und mittelfristigen Bedarfs ist in vielen Stadtteilzentren nur noch zum Teil gegeben. Betriebe sind an Standorte in Randlage gezogen oder konzentrieren sich in Einkaufszentren.

Die Infrastruktur im Nahbereich zeigt **Bild 5.4**. Schwerpunktaufgabe der Stadtteilzentren ist neben der Sicherung der verbliebenen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe Begegnung und Kommunikation. Dies soll auch durch eine hohe Aufenthaltsqualität der Verkehrsanlagen in den Stadtteilen erzielt werden.

In nahezu allen Stadtteilen werden folgende Probleme bei der Fußverkehrsinfrastruktur gesehen:

- Die Straßenräume wurden auch in den Altortbereichen in erster Linie nach Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs gestaltet. Für Fußgänger verbleiben oftmals nur Restflächen, Gehwege fehlen oder haben anstelle eines Bürgersteiges nur Trennlinien.
- Plätze bzw. markante Knotenpunkte, die als Identifikations- und Begegnungsort dienen könnten, sind wenig ansprechend gestaltet und werden oftmals vom fließenden und ruhenden Verkehr dominiert.
- Durch das geringe private Stellplatzangebot in den Altortbereichen herrscht ein hoher Parkdruck auf den Straßenraum. Parken auf Gehwegen ist weit verbreitet.
- Stadtteilzentren der Neubaugebiete aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden in der Regel abseits der Straßen angeordnet. Die Fußgängerflächen wurden ausreichend dimensioniert, teilweise besteht jedoch Modernisierungs- oder Umgestaltungsbedarf.

Durch Umgehungsstraßen konnte in den meisten Stadtteilen der Durchgangsverkehr aus den Stadtteilzentren herausgenommen werden. Folgende Hauptverkehrsstraßen bzw. Sammelstraßen stellen jedoch Barrieren für den Fußverkehr in Stadtteilzentren bzw. auf dem Weg zu den Stadtteilzentren dar:

- Paulinstraße,
- Saarstraße, Matthiasstraße,
- Kohlenstraße,
- Hornstraße, Eurener Straße,
- Straßburger Allee.

Diese Straßen können in kurzen Abständen gequert werden, auffällig ist die hohe Zahl an Fußgängerüberwegen auch an stark befahrenen Straßen. Die Aufenthaltsqualität in den Straßen selbst ist durch das hohe Verkehrsaufkommen und geringe Gehwegbreiten oftmals gering.

Trier besitzt zur Zeit noch eine sehr kleinteilige Grundschulstruktur, so dass viele Schulwege problemlos zu Fuß zurückgelegt werden können. Die Schulen liegen in der Regel zentral in den Altortskernen bzw. in den Stadtteilzentren der Neubaugebiete.

Weiterführende Schulen befinden sich in der Regel zentral in der Altstadt oder zusammengefasst in Schulzentren. Fußwege zu Fuß sind je nach Wohnort möglich, hierfür sind ggf. Fußwege zu benachbarten Stadtteilen erforderlich. Problematisch wird in den Stadtteilrahmenplänen u. a. die Verbindung von Pfalzel zum Schulzentrum Mäusheckerweg über die Engstelle „Sieben Bögen“ gesehen.

Hinweise zum Handlungsbedarf auf Stadtteilebene liefern neben den Stadtteilrahmenplänen die Kinderstadtpläne der „mobilen spielaktion e. V.“. Hier werden Defizite aus Kindersicht dargestellt.

5.2.4 Wohnumfeld

Die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur im Wohnumfeld unterscheidet sich je nach Entstehungsdatum der Quartiere.

Ungünstige Bedingungen haben die Altbauquartiere. Sie werden in der Regel durch Straßen mit eher schmalen Gehwegen erschlossen. Durch hohen Parkdruck im Straßenraum werden zusätzlich Flächen für den Fußverkehr eingeschränkt. Tempo-30-Zonen wurden in der Kernstadt bisher nicht flächendeckend eingeführt.

Neubaugebiete aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts haben in der Regel ein auf Verkehrsberuhigung im Wohnumfeld ausgerichtetes Erschließungssystem aus verkehrsberuhigten Bereichen, die überwiegend an

Sammelstraßen mit Tempo 30 angebunden sind. Kritisch ist zu sehen, dass die Verkehrsberuhigten Bereiche in vielen Stadtteilen nur kleinräumige fußgängerfreundliche Nischen bilden, während an den übrigen Straßen oft nur schmale Gehwege zur Verfügung stehen. Fußwege aus dem unmittelbaren Wohnumfeld heraus sind somit vergleichsweise unattraktiv. Zusätzliche Verbindungen sind über straßenunabhängige Gehwege möglich. Sackgassen haben in vielen Fällen eine Fortsetzung für den Fußverkehr.

5.2.5 Barrieren für den Fußverkehr außerhalb der Altstadt

Umwege erfordern im Fußverkehr einen vergleichsweise hohen Zeit- und Kraftaufwand. Ziel einer attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur muss daher eine möglichst geradlinige Wegeföhrung sein. Wichtiger Bestandteil des Fußwegenetzes sind häufige und attraktive Querungsstellen von Hauptverkehrsstraßen, Bahnanlagen, der Mosel oder sonstigen Anlagen mit starker Trennwirkung. Vorhandene Barrieren für den Fußverkehr und ihre Querungsstellen zeigt **Bild 5.5**.

Hauptverkehrsstraßen

Der Kfz-Verkehr ist im Stadtgebiet Trier auf wenigen, dafür stark belasteten Hauptverkehrsstraßen gebündelt. Für den Fußverkehr sind diese Straßen sowohl im Längsverkehr als auch im Querverkehr unattraktiv. Querungen der Hauptverkehrsstraßen sind im Regelfall an den signalisierten Knotenpunkten möglich. Außerhalb der Knotenpunkte besteht ein sehr dichtes Netz an Querungsmöglichkeiten über Fußgängersignalanlagen, Fußgängerüberwege oder Querungshilfen (Mittelinsel).

Nur ein Teil der Knotenpunkte weist attraktive Bedingungen für den Fußverkehr auf. Die Wegeföhrung an den Knotenpunkten ist in der Regel den Flächenanforderungen des Kfz-Verkehrs untergeordnet. In vielen Fällen sind nicht an allen Knotenpunktzufahrten Fußgängerfurten vorhanden, so dass Umwege und zusätzliche Wartezeiten entstehen. Vielfach sind im Stadtgebiet „freie Rechtsabbieger“ vorhanden, die mit ihren großen Radien weitere Umwege verursachen. Positiv hervorzuheben ist, dass die Fußgänger bei der Querung der freien Rechtsabbiegerfahrstreifen in der Regel bevorrechtigt sind, so dass hier für Fußgänger keine weiteren Wartezeiten entstehen.¹⁴

Barrieren für den Fußverkehr sind v. a. Hauptverkehrsstraßen, die die einzige Verbindung zwischen Stadtteilen darstellen oder Siedlungsgebiete bzw. wichtige Verbindungen zerschneiden.

¹⁴ Bislang fehlen in der Regel direkte Radverkehrsföhrungen über freie Rechtsabbieger, so dass die Fußgängerüberwege aus Sicht des Radverkehrs problematisch sind (parallel verlaufende Radfurten haben keinen Vorrang).

Zu diesen zählen:

- Anbaufreie Straßen des Bundesfernstraßennetzes

Hierzu zählen die A 64, die A 602, die B 52, die B 53 sowie die außerhalb der Kernstadt liegenden Teile der B 49 und der B 51. Die anbaufreien Strecken liegen überwiegend außerhalb der Bebauung, ein Querungsbedarf besteht auf Verbindungen zwischen Stadtteilen, z. B. zwischen Biewer und Pfalzel oder auf dem Zugang zu Naherholungsgebieten, z. B. zum Moselufer. Ebenerdige Querungen dieser Straßen sind in der Regel nicht möglich, stattdessen werden in hoher Dichte höhenfreie Querungen in Form von Brücken und Unterführungen angeboten. Die Querungsstellen sind überwiegend barrierefrei, allerdings treten die typischen Probleme dieser Bauwerke (soziale Sicherheit, Vandalismus) auf. Kritisch zu sehen sind insbesondere die langen Unterführungen unter der A 602 am Verteilerkreis Nord.

- rechte Moseluferstraße B49 / B51:

Die Moseluferstraße hat für den Fußgänger-Längsverkehr nur eine geringe Bedeutung, da in den angrenzenden Stadtteilen verkehrsarme Alternativverbindungen vorhanden sind und entlang der Mosel der Moseluferweg genutzt werden kann. Als Umfahrung von Trier Nord und Trier Süd hat sie in Teilabschnitten den Charakter einer anbaufreien Straße und kann über längere Strecken nicht gequert werden. Sie erschwert den Zugang aus den dicht besiedelten Stadtteilen Trier Nord, Altstadt und Trier Süd zur Mosel.

Querungsstellen fehlen im Bereich Nordbad / Hauptfriedhof, an der Krahenstraße, zwischen Südallee und Hohenzollernstraße, zwischen Hohenzollernstraße und Konrad-Adenauer Brücke sowie Konrad-Adenauer-Brücke und Pellingener Straße. Die unattraktiven Fußgängerunterführungen an der Maarstraße und der Ausoniusstraße sollten durch ebenerdige Querungen ersetzt werden.

- linke Moseluferstraße B53 / B51 / B49

Der Straßenzug Bonner Straße – Kölner Straße – Martinerfeld – Aachener Straße – Luxemburger Straße ist Haupteinfahrt für die an der Mosel gelegenen Teile von Trier West und Pallien. Gemeinsam mit der Trasse der Eisenbahn-Weststrecke erschwert die Straße den Zugang aus Trier West zur Mosel und in die Altstadt. Querungen sind entlang der Bonner Straße, Kölner Straße und Aachener Straße sowie der Luxemburger Straße südlich der Konrad-Adenauer-Brücke mit signalisierten Knotenpunkten, Fußgängerüberwegen und Querungshilfen möglich.

Querungsstellen fehlen über die Luxemburger Straße zwischen Römerbrücke und Konrad-Adenauer-Brücke. Umwegreich und beengt ist die Fußwegführung am Knotenpunkt Kölner Straße / Bonner Straße / Bitburger Straße und im Zugang zur Kaiser-Wilhelm-Brücke. Die Aufenthaltsqualität ist durch das hohe Verkehrsaufkommen und teilweise schmale Gehwege gering. Eine Aufwertung konnte durch den Ausbau der Aachener Straße erzielt werden. Die Luxemburger Straße befindet sich zwischen Römerbrücke und Konrad-Adenauer-Brücke auch für Fußgänger in einem desolaten Zustand.

- L145 (Parkstraße, Franz-Georg-Straße, Schöndorfer Straße)

Die L 145 ist neben der Moseluferstraße die zweite Nord-Süd-Verbindungsstraße zwischen der A 602 und dem Alleenring. Nördlich des Wasserweges ist sie Erschließung für die Wohngebiete im Stadtteil Nells Ländchen. Fußgängerquerungen innerhalb des Wohngebietes werden durch Fußgängerüberwege erleichtert. Südlich des Wasserweges besteht Querungsbedarf insbesondere bei der Nahversorgung (Supermärkte an der Schöndorfer Straße). Hierfür stehen signalisierte Querungen zur Verfügung.

Die Aufenthaltsqualität ist durch das hohe Verkehrsaufkommen und teilweise schmale Gehwege gering. Eine Ausnahme stellt die Parkstraße mit ihrem Baumbestand dar. In Abschnitten mit Wohnbebauung werden die Fußverkehrsflächen durch parkende Kfz und Busbuchten weiter eingeschränkt.

- Verteilerkreis

Der Verteilerkreis verfügt nur auf Teilabschnitten über Fußverkehrsanlagen (Verbindung Zurmaiener Straße – Loebstraße südlich des Kreisels). Eine Verbindung Loebstraße – Moselufer / Zurmaiener Straße ist außerdem über die Unterführung „Riverside“ möglich. Der ca. ein Hektar große parkartige Innenbereich des Verteilerkreises kann nicht betreten werden und ist damit vom angrenzenden Park Nells Ländchen abgeschnitten.

- L144 (Avelsbacher Straße, Im Aveler Tal, Kohlenstraße)

Die L144 ist die Haupteerschließung der Stadtteile Kürenz und Tarforst sowie Verbindungsstraße in Richtung Pluwig und Kell am See. Für den Längsverkehr stehen auf mehreren Abschnitten landschaftlich attraktive und vom Straßennetz unabhängige Wegenetze zur Verfügung, die jedoch abseits der Bebauung verlaufen und nicht beleuchtet sind.

Die Aufenthaltsqualität entlang der L 144 ist durch das hohe Verkehrsaufkommen und teilweise schmale Gehwege gering. Die Kohlenstraße ist im Bereich der Universität eine anbaufreie Straße mit hoher Trennwirkung. Querungen sind an den meisten Knotenpunkten mit den Erschließungsstraßen der Wohngebiete signal geregelt oder als Fußgängerüberweg vorhanden. An der wichtigen Bushaltestelle „Universität“ ist eine Querung über eine Fußgängerbrücke möglich. Aufgrund des eher umwegigen Zugangs zur Bushaltestelle unter der Brücke wird die Kohlenstraße an dieser Stelle jedoch häufig ohne Querungshilfe ebenerdig überquert.

- Metzger Allee, Straßburger Allee

Über diese Straßen führt eine der Verbindungen zwischen der östlichen Innenstadt und dem südlichen Stadtgebiet. Die Straßen sind überwiegend anbaufrei und bilden die Grenze zwischen dem Wohngebiet Neu-Heiligkreuz und Alt-Heiligkreuz mit dem neuen Einkaufszentrum. Querungen sind regelmäßig signal geregelt oder mit Fußgängerüberwegen möglich. Querungen fehlen jedoch zwischen dem neuen Einkaufszentrum Wisportstraße und dem Gebiet „Herrenbrunnchen“.

Moselbrücken, sonstige Gewässer

Die Mosel kann von Fußgängern an den sechs im Stadtgebiet vorhandenen Straßen- und Eisenbahnbrücken überquert werden. In der Kernstadt kann die Mosel dagegen nur auf zwei Brücken gequert werden. Die zum Weltkulturerbe zählende Römerbrücke verbindet die Altstadt mit Trier West, die Kaiser-Wilhelm-Brücke verbindet die Altstadt mit Pallien und der Fachhochschule. Diese beiden historischen Brücken stehen auch dem Kfz-Verkehr zur Verfügung. Durch die geringe Breite der Brücken sind für alle Verkehrsmittel nur eingeschränkte Flächen vorhanden, die Aufenthaltsqualität ist durch die hohe Verkehrsbelastung gering.

Auf der Römerbrücke können Fußgänger nur den nördlichen Gehweg nutzen, der südliche Seitenraum ist Radweg. Durch die geringe Breite des Gehweges ergeben sich u. a. Probleme mit Reisegruppen, die die Brücke als Teil der Stadtführung besuchen.

Die Zugänge zu den historischen Brücken sind vor allem auf der Altstadtseite unattraktiv. Zwischen der Fußgängerzone und den Brücken müssen längere Strecken entlang unattraktiver Straßen zurückgelegt werden. An den Brückenköpfen selbst muss die Moseluferstraße gequert werden. Verbindungen von den Moseluferwegen zu den Brücken sind nur über Umwege möglich.

Zwischen den beiden Brücken kann die Mosel westlich der Altstadt auf rund 1,5 km nicht gequert werden. Für einen Teil der Einwohner von Trier West und Pallien ist die Altstadt daher trotz kurzer Luftlinienentfernung nur über größere Umwege zu erreichen.

Neben der Mosel durchfließen Ruwer, Kyll und kleinere Bäche das Stadtgebiet. Die Trennwirkung dieser Gewässer ist vergleichsweise gering. Innerhalb der bebauten Bereiche sind in regelmäßigen Abständen Brücken und Stege vorhanden. Es fehlen jedoch Brücken über die Mündungsbereiche von Ruwer und Kyll sowie über das Hafenbecken zur Vervollständigung der Moseluferwege.

Bahntrassen

Im Eisenbahnverkehr verlaufen zwei mehrgleisige Trassen in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet. Sie bilden Barrieren für die anderen Verkehrsmittel, die nur an geeigneten Querungsstellen überwunden werden können. Für den Fußverkehr besteht eine vergleichsweise hohe Dichte an Querungsstellen, da an vielen Stellen kleine Durchlässe vorhanden sind, die vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden können.

Querungen fehlen an der Oststrecke in:

- Ehrang: zwischen Ehranger Straße und Servaisstraße im Bereich des Bahnhofs,

- Trier Nord / Alt-Kürenz: zwischen Metternichstraße und Im Aveler Tal,
- Trier Mitte / Gartenfeld: zwischen Hauptbahnhof und Güterstraße,
- Trier Süd / Weismark: zwischen Im Schammat und Weismark,
- Feyen: zwischen Feyen Grafschaft / Estricher Hof und dem Moselufer.

An der Weststrecke fehlen Querungsmöglichkeiten zwischen Hornstraße und Aachener Straße im Bereich der Europäischen Kunstakademie sowie zwischen der Straße „Über Brücken“ und der Luxemburger Straße.

5.2.6 Freizeit und Naherholung

Der Fußverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der Naherholung. Hierzu zählen kleinere und größere Spaziergänge oder Wanderungen aber auch Sport und Spiel (Joggen, Einsatz von Fortbewegungsmittel bzw. Sportgeräten wie Inline-Skater, Skateboards o. ä.).

Fußwege im Freizeitverkehr bzw. zur Naherholung liegen innerhalb der Siedlungsgebiete (z. B. Privatbesuche, Besuche von Gastronomie-, Dienstleistungs- und Kulturbetrieben), in vielen Fällen aber auch außerhalb der Wohnstadtteile. Genutzt werden landwirtschaftliche Wege, Forstwege oder spezielle (Rad-) Wanderwege. Wichtig sind direkte und attraktive Zugänge aus den Wohngebieten zu Naherholungsgebieten sowie ein gepflegtes Wegenetz im Stadtteilumfeld. In den Stadtteilrahmenplänen werden jedoch in vielen Stadtteilen Defizite beim außerörtlichen Wegenetz genannt. Im Vordergrund stehen hierbei die schlechte Qualität des Belages und fehlende Beleuchtung.

5.2.7 Unfallsituation

In den Unfallstatistiken der Polizeiinspektion Trier für die Jahre 2008-2010 sind jährlich ca. 60 - 100 Unfälle zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen gelistet. Die Unfallstandorte sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt, Unfälle passieren sowohl im Hauptverkehrsstraßennetz als auch in den Wohngebieten. Spitzenreiter in der Statistik der vergangenen Jahre sind die Paulinstraße, Saarstraße, Herzogenbuscher Straße und Kohlenstraße, jährliche Unfallorte sind zudem die Hindenburgstraße, die Stresemannstraße und die Luxemburger Straße, ohne Stellen mit Unfallhäufigkeit zu bilden. Es gab 2008-2010 56 Unfälle mit Schwerverletzten und einen Unfall mit Todesfolge. Diese Unfälle ereigneten sich überwiegend im Netz der Hauptverkehrs- und Sammelstraßen.

5.3 Zielnetz Fußverkehr

Ziel der Entwicklung des Fußverkehrsnetzes bis 2025 ist eine Aufwertung des heutigen dichten Netzes. Hinzu kommen einzelne Netzergänzungen als Lückenschluss sowie im Zuge von Neubaumaßnahmen im Straßennetz.

Das Zielnetz für den Fußverkehr umfasst eine möglichst flächendeckende Berücksichtigung der Belange des Fußverkehr auf der Grundlage der Standards der EFA 2002¹⁵. Die Entwicklung des Fußwegenetzes steht dabei in engem Zusammenhang zur zukünftigen Entwicklung des Straßennetzes. Straßen mit hoher Bedeutung für den Fußverkehr (z. B. in den Stadtteilzentren) sollen zukünftig stärker am Fußverkehr ausgerichtet werden, im Wohnumfeld flächendeckend niedrige Geschwindigkeiten (max. 30 km/h) angeordnet werden.

Bild 5.6 zeigt die Einzugsbereiche wichtiger Ziele, in deren Umfeld besondere Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur gestellt werden. In **Bild 5.7** ist das gesamtstädtische Zielnetz für den Fußverkehr entsprechend dem Integrierten Handlungskonzept dargestellt. Berücksichtigt wurden die Änderungen im Straßennetz, aber auch die zusätzlichen Maßnahmen für den Fußverkehr wie die Ergänzung fehlender Gehwege. **Bild 5.8** zeigt die wichtigsten Wegeverbindungen in der Kernstadt, die vorrangig aufgewertet werden sollen.

Zur Förderung des Fußverkehrs sollten unter Berücksichtigung der Belange der anderen Verkehrsmittel möglichst flächendeckend Maßnahmen umgesetzt werden, die den folgenden Zielen entsprechen:

Anwendung zeitgemäßer Standards bei Fußverkehrsanlagen

Wie andere Verkehrsteilnehmer stellen Fußgänger Flächenansprüche an die Straßeninfrastruktur. Regelwerke definieren Standardmaße für angemessene Fußverkehrsanlagen. In der Praxis verbleiben jedoch für den Fußverkehr insbesondere in innerstädtischen Lagen nur Restflächen zu Gunsten von Flächen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr.

Als ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind Fußgänger auf attraktive und sichere Fußgängerwege angewiesen. Standards attraktiver Fußverkehrsinfrastruktur umfassen u. a. ausreichende Gehwegbreiten, sichere Quermöglichkeiten, die Schaffung einer höheren Priorität für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen und flächendeckende Barrierefreiheit im Fußwegenetz. Bestehende Verkehrsanlagen sind zu überprüfen und ggf. zu verändern, neue Verkehrsanlagen entsprechend anzulegen.

¹⁵ vgl. FGSV (Hrsg.): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Köln, 2002

Reduzierung von Umwegen durch Lückenschlüsse

Umwege sind für den Fußverkehr besonders unattraktiv. Bestehende Lücken und Barrieren im Fußwegnetz sollen daher weitgehend entfernt werden. Dies umfasst Maßnahmen wie die Herstellung neuer Fußverkehrsinfrastruktur oder den Bau weiterer Querungsbauwerke an Trassen, die nicht ebenerdig gequert werden können (z. B. Bahnstrecken, Mosel).

Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Ein attraktives Umfeld für den Fußverkehr ist insbesondere für die Altstadt und die Stadtteilzentren wichtig. Neben der reinen Verbindungsfunktion werden hier weitergehende Ansprüche wie Kommunikation, Information oder Ausruhen erfüllt.

Flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Durch ihre Lagegunst und vergleichsweise hohe Bevölkerungsdichte sind die Wohnquartiere der Kernstadt ein wichtiges Potenzial für verkehrsarme Siedlungsstrukturen. Um die Lebensqualität dieser Wohnstandorte weiter zu stärken sollen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Pflege der Infrastruktur

Ungepflegte oder beschädigte Geh- und Fußwege sind ein Sicherheitsrisiko. Schäden im Belag oder eine defekte Beleuchtung müssen umgehend behoben werden und Grünflächen so gepflegt werden, dass Nutzbarkeit und Einsehbarkeit der Verkehrsanlagen gewährleistet sind.

5.4 Maßnahmen Fußverkehr

5.4.1 Bauliche Einzelmaßnahmen

Die Anforderungen des Fußverkehrs sind bei allen Infrastrukturmaßnahmen zu berücksichtigen. Der Neubau bzw. die Umgestaltung von Verkehrsanlagen für den Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr muss auch immer eine Umsetzung der Standards für den Fußverkehr anstreben. Im Folgenden werden einzelne Netzmaßnahmen genannt, die auf Grund ihrer hohen Wirkung für den Fußverkehr als Einzelmaßnahmen in das Handlungskonzept aufgenommen wurden. Die Maßnahmen betreffen im Wesentlichen die Kernstadt und sind in **Bild 5.9** dargestellt.

F1 Nördliche Achse Hauptbahnhof – Nordallee – Mosel

Wesentliches fußläufiges Einzugsgebiet der Altstadt sind Trier Nord (Maximin) und Gartenfeld. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit sind zusätzliche Querungen der Nordallee und der Eisenbahn-Oststrecke sinnvoll. Gleichzeitig soll die Nordallee als wichtige Ost-West-Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Mosel aufgewertet werden. Hierzu zählen folgende Maßnahmen:

- Kurzfristige Prüfung, inwieweit Grünzeiten für Fußgänger verlängert werden können,
- Herstellung zusätzlicher signalisierter Querungen über die Nordallee an der Theobaldstraße, der Petrusstraße / Rindertanzstraße und dem Steingröverweg / Kochstraße,
- Umgestaltung der Knotenpunkte „Lindenstraße / Friedrich-Ebert-Allee / Nordallee“, „Nordallee / Engelstraße“ und Balduinsbrunnen: Verkürzung von Wartezeiten, Ergänzung fehlender Fußgängerfurten,
- Verbreiterung der Gehwege entlang von Theodor-Heuss-Allee und Christophstraße,
- Ersatz der Unterführung „Martinskloster“ durch ebenerdige Querungen über die Moseluferstraße und die Ausoniusstraße,
- Aufwertung des Bahnhofsumfeldes entsprechend den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie und des Bahnhofswshops,
- Herstellung einer Querung der Bahntrasse im Bereich des Hauptbahnhofes, z. B. durch Verlängerung des Bahnsteigtunnels oder ein neues Querungsbauwerk,
- Aufwertung des Porta-Nigra-Umfeldes entsprechend den Ergebnissen aus dem Wettbewerb,

Die einzelnen Maßnahmen können unabhängig voneinander umgesetzt werden. Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten. Die Abhängigkeit zu Maßnahmen anderer Verkehrsmittel (u. a.

Neugestaltung Bushaltestelle Porta Nigra, Umwelttrasse Christophstraße) ist zu berücksichtigen. Eine Umsetzung ist daher in mehreren Abschnitten bis 2025 vorzunehmen.

Die einzelnen Maßnahmen des Gesamtpaketes sind somit als Teil der übergeordneten verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen unterschiedlichen Prioritäten zugeordnet. Die Herstellung zusätzlicher Querungen an der Theobaldstraße und der Petrusstraße / Rindertanzstraße wurde als bauliche Maßnahme, die kurzfristig eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr erzielen soll, der Priorität 1 zugeordnet. Weitere Maßnahmen sollen zügig, aber im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept zum Umbau des Alleenrings (vgl. Maßnahme S10) umgesetzt werden.

Ggf. können einzelne weitere Maßnahmen (z. B. Gehwegverbreiterung an Theodor-Heuss-Allee und Christophstraße zu Lasten von Parkplätzen) vorab provisorisch umgesetzt werden. Am Knotenpunkt „Martinskloster“ ist zumindest die Anlage einer Fußgängerfurt über die Ausoniusstraße nach einer ersten Abschätzung der Leistungsfähigkeit mit geringem Aufwand machbar. Die Machbarkeit dieser Querung sowie ggf. einer ebenerdigen Querung der Moseluferstraße in Verlängerung der Ausoniusstraße sollte im Rahmen der kurzfristig geplanten Optimierung der Zufahrt Kaiser-Wilhelm-Brücke vertiefend untersucht werden.

Die endgültige Umgestaltung des nördlichen Teils des Alleenrings mit dem Porta Nigra-Umfeld wird als Schlüsselmaßnahme für die tiefgreifende Aufwertung der nördlichen Kernstadt betrachtet. Diese Teilmaßnahme ist jedoch sehr kostenintensiv, so dass eine kurzfristige Umsetzung nicht realistisch erscheint. Um das maximale Flächenpotenzial für eine Aufwertung des Porta-Nigra-Umfeldes zu erhalten wird empfohlen, diese Maßnahme unmittelbar im Anschluss nach der Fertigstellung des nördlichen Abschnittes des erweiterten Tangentenrings (vgl. Baustein Straßennetz) umzusetzen. Durch die dann reduzierte Kfz-Verkehrsbelastung können heutige Fahrbahnflächen an der Porta Nigra entfallen. Die Teilmaßnahme wird damit der Prioritätsstufe 3 zugeordnet.

F2 Wege zur Mosel

In der Wahrnehmung aus Fußgänger- und Touristensicht endet die Aufenthaltsqualität der Altstadt an der Innenstadt-Westtrasse. Es führen mehrere städtebaulich attraktive historische Verbindungen von der Fußgängerzone in Richtung Mosel, die für Fußgänger jedoch eher unattraktiv sind.

Verschiedene Maßnahmen sollen die Wege zur Mosel für Fußgänger aufwerten. Die einzelnen Maßnahmen können unabhängig voneinander umgesetzt werden. Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten.

Die einzelnen Maßnahmen des Gesamtpaketes sind als Teil der übergeordneten verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen unterschiedlichen Prioritäten zugeordnet.

Folgende Maßnahmen sind Teil des Umsetzungskonzeptes:

- Reduzierung der Trennwirkung der Innenstadt-Westtrasse, Verkürzung von Wartezeiten an Signalanlagen bzw. Ersatz durch Fußgängerüberwege und Querungshilfen, Aufwertung und Belebung der Platzräume an der Innenstadt-Westtrasse (An der alten Synagoge, Übergang Fleischstraße Brückenstraße / Jüdemerstraße, Umfeld St.-Antonius-Kirche). Die Maßnahmen werden in mehreren Abschnitten in Verbindung mit der Aufwertung der Innenstadt-Westtrasse für den Rad- und Busverkehr (vgl. Maßnahmen R1, Ö10) umgesetzt.
- Umgestaltung der Brücken- und Karl-Marx-Straße als Verbindung zur Römerbrücke, Reduzierung des Kfz-Verkehrs, ggf. Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich mit Mischfläche. Da die Karl-Marx-Straße im heutigen Straßennetz die Zufahrt aus dem südlichen Kernstadtgebiet auf die Römerbrücke darstellt, sind entsprechende Änderungen der Führung des Kfz-Verkehrs vorauszusetzen. Die provisorische Umsetzung der Maßnahmen wurde als Teil der Umsetzung der Ergebnisse aus dem Wettbewerb zum Römerbrückenumfeld der Prioritätsstufe 1 zugeordnet.¹⁶
- Im Rahmen des Ausbaus der Ascoli-Piceno-Straße / Zurmaiener Straße (vgl. Maßnahme S7) wird die heutige Unterführung zwischen der Maarstraße und der Jugendherberge durch einen ebenerdigen Übergang ersetzt. Diese Maßnahme ist aufgrund der erforderlichen finanziellen Mittel der Priorität 2 zugeordnet.
- Herstellung einer Querung der Moseluferstraße in Verlängerung der Kranhenstraße. Da die Moseluferstraße in diesem Abschnitt auf dem Hochwasserdamm verläuft, wäre eine Fußgängerunterführung naheliegend. Die Machbarkeit dieser Unterführung hinsichtlich Hochwasserschutz und Lage des Hauptsammlers im Hochwasserdamm muss noch geprüft werden. Alternativ sollte eine ebenerdige Querung der Moseluferstraße hergestellt werden. Aufgrund des hohen Aufwandes ist diese Maßnahme der Priorität 3 zugeordnet.
- Aufwertung von Dietrichstraße und Kalenfelsstraße, Umgestaltung zum Verkehrsberuhigten Bereich mit Mischverkehrsfläche. Diese Maßnahme wird aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsbelastung, die die geringe Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur zu großen Teilen ausgleicht, gegenüber anderen Projekten für den Fußverkehr nachrangig gesehen und der Priorität 3 zugeordnet.

¹⁶ Nach den Ergebnissen der Untersuchung zum Römerbrückenumfeld soll kurzfristig eine provisorische Aufwertung der Fußwegführung im Umfeld der Römerbrücke vorgenommen werden. Eine umfassende Umgestaltung mit Sperrung der Brücke für den Kfz-Verkehr ist erst nach 2025 zu erwarten.

F3 Moselsteg „Irminenfreihof“

Zur Verkürzung von Wege zwischen Trier West / Pallien und der nördlichen Altstadt soll ein Fuß- und Radwegsteg zwischen dem Martinerfeld und der Böhmerstraße gebaut werden. Die Maßnahme wurde mit der Priorität 2 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

F4 Moselsteg „Barbara“

Ein Fuß- und Radwegsteg kann Trier West und Trier Süd besser vernetzen, ist für Verbindungen zur Innenstadt im Verhältnis zur Römerbrücke von geringerer Bedeutung. Ein Bau dieses Steges sollte daher erst nach der Aufwertung der Römerbrücke und dem Bau eines Steges am Irminenfreihof vorgenommen werden. Im Integrierten Handlungskonzept wird eine Umsetzung erst nach 2025 empfohlen. Eine Berücksichtigung des Steges in Konzepten der Stadt- und Freiraumplanung („Stadt am Fluss“) wird empfohlen, erforderliche Flächen sollten freigehalten werden.

F5 Reduzierung der Trennungswirkung der Ostallee

Die Ostallee wird auch nach zukünftig Teil des erweiterten Alleenrings bleiben. Trotzdem sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die Querung der Ostallee zu verbessern. Hierzu zählt die Verbesserung der Querung am Knotenpunkt „Ostallee / Mustorstraße / Gartenfeldstraße“ sowie ggf. der Ausbau und die Signalisierung der vorhandenen Querungshilfen an der Schützenstraße und der Straße „An der Kastilspart“. Die Maßnahme wurde mit der Priorität 1 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

F6 Aufwertung Kaiserthermenumfeld

Die Führung des Fußverkehrs im Bereich der Kaiserthermen soll bis 2025 schrittweise verbessert werden. In Abhängigkeit von den Planungen für einen neuen Haltepunkt „Kaiserthermen“ und ggf. erforderlichen Anpassungen des Knotenpunktes an den Kaiserthermen für die Umsetzung des erweiterten Tangentenrings sind kurze ebenerdige Fußwege zwischen dem Haltepunkt, einer neuen Verknüpfungshaltestelle für den Busverkehr und den angrenzenden Straßen herzustellen. Dabei sollen in Ergänzung zu den vorhandenen Unterführungen ebenerdige Querungen am Knotenpunkt „Ostallee / Weimarer Allee / Hermesstraße, an der Zufahrt der Olewiger Straße und unmittelbar südlich der Kreisfahrbahn über die Spitzmühle berücksichtigt werden. Die Fußverkehrsmaßnahme wurde aufgrund des mittel- bis langfristigen Horizonts des Neubaus eines Bahnhaltepunktes und einer Umgestaltung des Knotenpunktes „Kaiserthermen“ mit der Priorität 3 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

F7 Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen innerhalb der Altstadt

Langfristig sollen alle Straßen und Plätze innerhalb des Alleenringes eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen. Historische Bauwerke und Gebäudeensembles außerhalb der Fußgängerzone sollen ein ansprechendes Umfeld erhalten. Im Rahmen genereller Überlegungen für die zukünftige städtebauliche Entwicklung der Altstadt (z. B. über das Altstadtkonzept) sind hierfür kurzfristig detaillierte Strategien und Maßnahmen weiter auszuarbeiten. Als Maßnahmen aus dem Bereich Verkehr sollten bis 2025 umgesetzt werden:

- Reduzierung des Parkens im Straßenraum und auf Plätzen, Verbreiterung von Gehwegen.
- Umgestaltung weiterer Plätze und Platzräume, u. a. Paulusplatz, Pferdemarkt, Irminenfreihof, Rindertanzplatz, vielfältige Gestaltung und Nutzung der Plätze als Ruhezonen mit Grünflächen und Wasser, Kinderspielplätze, innerstädtische Sportplätze (Boule, Bolzplätze), Biergarten, u. ä., hochwertige Integration von Verkehrsanlagen (z. B. Pferdemarkt, Paulusplatz).
- Aufwertung des Bereiches Augustinerhof, Neuordnung / Reduzierung des Parkens, Aufwertung der Zugänge zu Rathaus und Theater.
- Umgestaltung schmaler Gassen zu Mischverkehrsflächen, z. B. Gassen im Dombering, südliche Altstadt.
- Entwicklung und Umsetzung einheitlicher, ansprechender und kostengünstiger Gestaltungsstandards für die Altstadtstraßen, hochwertige Möblierung.

Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten.

Die einzelnen Maßnahmen des Gesamtpaketes sind als Teil der übergeordneten verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen unterschiedlichen Prioritäten bzw. einer kontinuierlichen Umsetzung zugeordnet. Für die Maßnahme sind weitere Detailplanungen mit konkreten Zeitplänen unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer auszuarbeiten.

F8 Ergänzung von Gehwegen

Auf einigen Verbindungen fehlen Gehwege. Bis 2025 sollen nach Möglichkeit insbesondere an folgenden Strecken Gehwege hergestellt werden:

- Ascoli-Piceno-Straße,
- Im Karrenbachtal,
- Auf der Jüngt.

Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept als kontinuierlich umzusetzende Maßnahme enthalten.

5.4.2 Standards für die Fußverkehrs-Infrastruktur

Der Rückgang des Fußverkehrs in den letzten Jahrzehnten ist neben allgemeinen Veränderungen des Verkehrsverhaltens auch auf eine Verschlechterung der Bedingungen für Fußverkehr zurückzuführen. Dies betrifft insbesondere die nutzbare Gehwegbreite oder die Qualität der Querung von Hauptverkehrsstraßen.

Fußgänger können bzw. dürfen bei unzureichenden Gehwegen i. d. R. nicht auf andere Verkehrswege (z. B. die Fahrbahn) ausweichen. Eine attraktive Infrastruktur ist daher eine wichtige Voraussetzung für die grundsätzliche Akzeptanz von Fußwegen. So wird z. B. die tatsächlich erforderliche Gesamtbreite von Gehwegen oftmals unterschätzt. Sie setzt sich aus der als Begegnungsraum notwendigen Fläche sowie Sicherheitsabständen zusammen und ist damit deutlich größer als der Bewegungsraum einer einzelnen zur Fuß gehenden Person.

Bei zukünftigen Bau- bzw. Umgestaltungsvorhaben, bei der Gestattung von Sondernutzungen (Freisitze, Werbeanlagen etc.), der Behandlung des Gehwegparkens und anderen Fragestellungen sollen daher die folgenden Standards für die Fußverkehrsinfrastruktur als Stand der Technik angewendet werden. Die Umsetzung der Standards soll bis 2025 kontinuierlich und möglichst flächendeckend vorgenommen werden.

F9 Gehwegbreiten

Die Seitenräume der Straßen – und damit in den meisten Fällen die Aufenthalts- und Bewegungsräume des Fußverkehrs – werden in vielen Fällen von anderen Nutzungen in Anspruch genommen. Häufig auftretende – zulässige oder unzulässige – Nutzungen der Seitenräume sind:

- parkende Kfz und abgestellte Fahrräder,
- Markierung von Radwegen,
- Installationen wie Schaltkästen, Parkscheinautomaten, Laternenmasten, Pfosten für die Beschilderung,
- Werbetafeln an Laternenmasten oder freistehend,
- Wartefläche von ÖPNV-Haltestellen,
- vorspringende Gebäudeteile (z. B. Freitreppen), Außenmöblierung (z. B. Bänke), vorübergehendes Abstellen von Gegenständen (z. B. Mülltonnen),
- illegales Befahren.

Die Bereitstellung und Freihaltung ausreichender Gehwegflächen ist zum einen eine Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung der Fußverkehrsinfrastruktur, zum anderen aber auch zur Erhöhung der Sicherheit.

Dazu zählt:

- die Sicherheit für mobilitätseingeschränkte Menschen,
- die barrierefreie Nutzung des Gehweges und die Vermeidung eines Ausweichens auf die Fahrbahn.

Für eine attraktive und sichere Fußverkehrsinfrastruktur sollen die folgenden Maße¹⁷ nach Möglichkeit nicht unterschritten werden:

- Die nutzbare Mindestbreite für den Begegnungsverkehr von Fußgängern ohne Hilfsmittel oder Gepäck beträgt 1,80 m,
- hinzu kommen Sicherheitsabstände von mindestens 30 cm zur Fahrbahn (bei Schwerverkehr 50 cm) und ein Hausabstand von mindestens 20 cm bei direkt angrenzender Bebauung,
- weitere Zuschläge sind für Aufenthaltsflächen (z. B. Schaufenster, Haltestellen, Bänke, Radabstellflächen, jeweils ca. 1,50 m) notwendig,
- unter Berücksichtigung der ausreichenden nutzbaren Gehwegbreite sowie des Lichtraumprofils der Fahrbahn können Nutzungen mit geringem Flächenbedarf wie Straßenbeleuchtung, Parkscheinautomaten oder Pfosten für die Beschilderung usw. auf dem Gehweg im fahrbahnseitigen Sicherheitsabstand installiert werden,
- Grünstreifen können Sicherheitsabstände ersetzen und sind ca. 1,00 m (ohne Bäume) bis 2,50 m (mit Bäumen) breit.

In Stadtstraßen werden daher die in **Tabelle 16** aufgelisteten Gehwegbreiten angestrebt (nutzbare Gehwegbreite + Sicherheitsabstände und ggf. Zuschläge für Aufenthaltsflächen an Geschäftsstraßen).

Regelfall bei geschlossener Bebauung und geringer Verkehrsstärke (< 5.000 Kfz / 24h)	2,50 m
Reduzierter Regelfall bei Wohnstraßen mit offener Bebauung und geringer Verkehrsstärke, bei Einfriedungen ≤ 50 cm Höhe	2,30 m 2,10 m als Minimalwert
Zuschlag bei höheren Verkehrsstärken (Überschreitung von mehr als 5.000 Kfz / 24h)	1,00 m
Wohn- und Geschäftsstraßen mit starkem Fußverkehr und ÖPNV	5,00 m

Tabelle 16: Regelbreiten für Gehwege nach EFA 2002

¹⁷ vgl. FGSV (Hrsg.): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Köln, 2002

Die genannten Anforderungen sind insbesondere in den Einzugsbereichen fußverkehrsintensiver Nutzungen anzustreben (siehe Tabelle in Anlage 5.1). Für mobilitätseingeschränkte Personen sind u. U. größere Gehwegbreiten notwendig. Die tatsächliche Seitenraumbreite ist daher stark von der Randnutzung abhängig.

Die Darstellung der Einzugsbereiche in **Bild 5.4** zeigt, dass nahezu in der gesamten Kernstadt sowie in den Kerngebieten der Stadtteile besondere Anforderungen an die Gehwegbreiten gestellt werden. Gerade dort sind die Wege aber oft besonders schmal. Bei Anwendung der Regelbreiten müssten z. B. folgende Gehwegbreiten hergestellt werden:

- Alleinring: 3,50-5,00 m,
- Paulinstraße, Saarstraße, Matthiasstraße: 5,00 m.

Tatsächlich betragen die Gehwegbreiten ca. 1,50-2,50 m, sind also von den Anforderungen weit entfernt. Bei einer Umsetzung der Regelbreiten in den historischen Straßenräumen wäre Kfz-Verkehr kaum noch möglich. Als Kompromiss sollten in den bestehenden Straßenräumen folgende Maße umgesetzt werden.

- Die Regelbreite von 2,50 m soll nach Möglichkeit an keiner Stelle im Stadtgebiet unterschritten werden. Diese Breite gewährleistet, dass z. B. folgende Gehwegnutzungen möglich sind: Begegnung von Fußgängern mit Gepäck oder Kinderwagen, Begleitung eines auf dem Gehweg Fahrrad fahrenden Kindes. Da diese Nutzungen v. a. auch im Wohnumfeld auftreten, wird empfohlen, auch in Wohngebieten die Breite von 2,50 m nach Möglichkeit nicht zu unterschreiten. Bei geringerer Flächenverfügbarkeit und geringem Kfz-Verkehrsaufkommen soll ein Verkehrsberuhigter Bereich schmalen Gehwegen vorgezogen werden.
- Standard an Hauptverkehrsstraßen soll je nach Verkehrsstärke, Umfeldnutzung und Bedeutung für den Fußverkehr eine Gehwegbreite von 2,50 m bis 3,50 m sein. An Straßen mit zusätzlicher Nutzung des Seitenraums z. B. durch Radabstellanlagen, Werbetafeln oder Auslagen von Geschäften sollen 3,50 nicht unterschritten werden. Ggf. können die Gehwege abschnittsweise, z. B. durch die Unterbrechung von Parkstreifen, aufgeweitet werden.
- An Bushaltestellen sowie Bereichen mit Außengastronomie sind zusätzliche Flächen bereitzustellen. Für die Wartefläche einer Haltestelle sollen nach den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs¹⁸ 3,00 m Breite nicht unterschritten werden, die tatsächliche Gesamtbreite für Gehweg + Haltestelle muss für den Einzelfall über die verfügbaren Flächen sowie die Stärke der Fußgänger- und Fahrgastströme ermittelt werden. Ggf. können die Gehwege abschnittsweise, z. B. durch die Unterbrechung von Parkstreifen, aufgeweitet werden. In vielen Fällen wird eine versetzte An-

¹⁸ FGSV (Hrsg.): Empfehlungen für die Anlagen des öffentlichen Verkehrs EAÖ, 2003

ordnung der Haltestellen sinnvoll sein um durch eine Verschwenkung der Fahrbahn wechselseitig Flächen für Warteflächen zu gewinnen.

- Gehwege sollen im angebauten Straßennetz grundsätzlich beidseitig angelegt werden. In Straßen mit niedrigem Kfz-Verkehrsaufkommen sollen Mischverkehrsflächen einseitigen Gehwegen vorgezogen werden.
- Eine Unterbrechung von Gehwegen an Engstellen im Straßenraum ist zu vermeiden. Stattdessen soll in diesen Bereichen die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen verengt oder bei niedrigem Verkehrsaufkommen Mischverkehrsflächen angelegt werden. Eine Kombination von Mindestmaßen von Fahrbahnbreite und Gehwegbreite bzw. die Unterschreitung der Mindestbreite von Gehwegen soll ausgeschlossen werden.

F10 Oberflächen

Die Gehwegoberflächen sollen zum einen eine sichere Nutzung gewährleisten, zum anderen sollen sie zu einer hohen Aufenthaltsqualität und einem ansprechenden Erscheinungsbild beitragen. Es soll insbesondere eine optische und taktile Abgrenzung von Fahrbahnflächen vorgenommen werden.

Der Oberflächenbelag soll auch von mobilitätseingeschränkten Fußgängern sicher zu nutzen sein. Unebene Oberflächen (z. B. unregelmäßiges Kopfsteinpflaster) sollen auch in historischem Umfeld vermieden werden bzw. durch ebene Wegeführungen ergänzt werden. Eine Freihaltung dieser Wegeführungen von Sondernutzungen soll sichergestellt werden.

Die Herstellung attraktiver und sicherer Oberflächen soll bis 2025 kontinuierlich und möglichst flächendeckend vorgenommen werden.

5.4.3 Abbau von Barrieren im Fußverkehr

Das Fußwegenetz in Trier ist bereits sehr dicht. Auf vielen Verbindungen sind direkte Wege möglich. Zur weiteren Verbesserung der Infrastruktur ist neben der Verbreiterung von Gehwegen Handlungsbedarf zu folgenden Maßnahmen und Standards zu prüfen:

- Schließung von Lücken im Fußwegenetz, z. B. fehlende Gehwege an stark befahrenen Straßen, fehlende Fußverkehrsfurten an Knotenpunkten,
- barrierefreie Wegeführung und Anschlüsse der Gehwege (auf maximal abgesenkte Bordsteine, Vermeidung von Treppen, Vermeidung von nicht topographiebedingten Längs- und Querneigungen der Gehwege),
- „fußverkehrsgerechte“ Wegeführungen an Knotenpunkten, z. B. Fußverkehrsfurten in direkter Fortsetzung des Gehwegs,
- Schaffung von – möglichst barrierefreien – Direktverbindungen und „Abkürzungen“ außerhalb des Straßennetzes, z. B. innerhalb von Gebäude-

blöcken oder bei besonderer Topographie (Hangtreppen). Dabei ist auf die Sicherheit dieser Verbindungen besonderen Wert zu legen (Breite, Einsehbarkeit, Beleuchtung, keine „Angsträume“).

Der Abbau von Barrieren soll bis 2025 kontinuierlich und möglichst flächendeckend vorgenommen werden.

F11 Querung von Straßen und Knotenpunkten

Querungen von Hauptverkehrsstraßen oder wichtigen Knotenpunkten im Hauptstraßennetz bewirken für den Fußverkehr oftmals deutliche Verzögerungen. Gründe hierfür sind:

- (Um-) Wege zu einer sicheren Querungshilfe,
- Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (LSA),
- zusätzlich erschwerte Bedingungen für Fußgänger an LSA (z. B. längere Wartezeiten durch eigene Phasen für abbiegende Kfz, signalisierte Dreiecksinseln, Querung der gesamten Fahrbahn ist nicht in einer Phase möglich).

Zur Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs muss die Querung von Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkten erleichtert werden. Insbesondere auf wichtigen Wegebeziehungen für den Fußverkehr (in der Kernstadt sowie z. B. im Bereich von Schulen, Stadtteilzentren oder Naherholungsgebieten) sollen Fußgänger nach Möglichkeit bevorrechtigt werden.

Maßnahmen sind:

- Überprüfung, ob geeignete Querungsstellen vorhanden sind,
- Fußverkehrsfurten an allen Knotenpunktszufahrten,
- Überprüfung, ob LSA durch andere Querungshilfen ersetzt werden können,
- Überprüfung, ob eine LSA zu bestimmten Zeiten ausgeschaltet werden kann,
- Vermeidung gebrochener Läufe,
- Starke Reduzierung der mittleren Wartezeiten (möglichst unter 30 Sekunden, vgl. Baustein Telematik, Abschnitt 9.1.1),
- Einrichtung weiterer Querungshilfen, ggf. ohne Vorrang für den Fußverkehr (z. B. Mittelinseln),
- Fußgängeraufstellflächen zwischen Parkständen im Seitenraum zur Verbesserung der Sicht auf die Straße, ggf. vorgezogene Seitenräume,
- vorgezogene Seitenräume im Schulumfeld, ggf. Fahrbahnverengungen.

Insbesondere an Knotenpunkten ist die Barrierefreiheit zu berücksichtigen:

- Ausstattung aller Furten mit abgesenkten Bordsteinen,
- ausreichend lange Freigabezeiten an LSA,
- akustische und taktile Hinweise an Lichtsignalanlagen. Das Funktionieren akustischer Hinweissignale an Signalanlagen ist regelmäßig zu prüfen und dauerhaft sicherzustellen.

F12 Überwindung von größeren Barrieren

Wie in Abschnitt 5.2 beschrieben können anbaufreie Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken und Gewässer an vielen Stellen gequert werden, so dass nur ein geringer Handlungsbedarf besteht. Folgende zusätzliche Querungen sollen das Fußwegenetz ergänzen:

- Neue Moselstege auf Höhe des Irminenfreihofs (vgl. Maßnahme F3) und der Hohenzollernstraße (vgl. Maßnahme F4, erst nach 2025),
- Brücken bzw. Stege über die Zufahrt zum Hafen sowie die Mündungen von Ruwer und Kyll,
- zusätzliche ebenerdige Querungen der rechten Moseluferstraße, z. B. an der Jugendherberge, am Martinskloster, an der Krahenstraße und an der Pestalozzischule (vgl. Maßnahme F2),
- Querung der Eisenbahn-Oststrecke am Hauptbahnhof,
- Querungen der Eisenbahn-Weststrecke auf Höhe der Kunstakademie und zwischen den Straßen „Über Brücken“ und Luxemburger Straße.

Neue Querungsstellen sind barrierefrei herzustellen, bei bestehenden Anlagen sind barrierefreie Zugänge ggf. nachzurüsten.

F13 Vermeidung von Gehwegparken

Vielfach wird die Nutzbarkeit der Gehwege durch parkende Kfz eingeschränkt. Dies ist prinzipiell unzulässig, sofern es nicht durch entsprechende Verkehrsschilder bzw. Markierungen ausdrücklich vorgesehen ist. In Gebieten mit hohem Parkdruck wird das Gehwegparken in der Regel geduldet. Geparkt wird je nach Gehwegbreite in seltenen Fällen entweder vollständig auf dem Gehweg oder – dies ist der Normalfall – teilweise auf der Fahrbahn und teilweise auf dem Gehweg. Durch das Gehwegparken ist in nahezu allen Straßen Parken im Straßenraum möglich, in vielen Straßen sogar beidseitig. In den Kernstadt und den Stadtteilzentren wird damit das geringe private Parkraumangebot kompensiert.

Zukünftig soll das ungeordnete Gehwegparken dort, wo die erforderlichen Flächen für den Fußverkehr unterschritten werden eingeschränkt oder auf-

gehoben werden. Parken auf Gehwegen soll nur noch möglich sein, wenn dies entsprechend markiert ist.

- Bei Einhaltung der erforderlichen Gehwegbreiten kann das Gehwegparken durch Markierung legalisiert werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Breite der Pkw zunimmt und die Parkstände entsprechend bemessen werden.
- Bei nicht ausreichenden Gehwegbreiten und ausreichenden Fahrbahnbreiten ist das Parken auf die Fahrbahn zu verlagern oder ganz zu untersagen.
- Das unzulässige und behindernde Gehwegparken ist konsequenter zu ahnden. Hierzu ist eine entsprechende Personalausstattung nötig.

Die Reduzierung des Gehwegparkens führt bei den heutigen Straßenquerschnitten in der Regel zu einer geringeren Anzahl an Parkständen (z. B. nur noch einseitiges statt beidseitiges Parken). In Gebieten mit hohem Parkdruck sollten daher im Rahmen von Parkraumkonzepten kompensierende Maßnahmen umgesetzt werden. Beispielhafte Maßnahmen sind:

- Organisation der Straßen als Verkehrsberuhigte Bereiche mit Mischverkehrsflächen. Die Aufenthalts- und Bewegungsflächen der Fußgänger werden auf die Fahrbahn verlegt. Zwischen den Grundstücksgrenzen und beidseitig parkenden Kfz sind keine Gehwege, sondern nur noch geringe Abstände für die Gebäudeerschließung erforderlich.
- Nutzung des Fahrbahnparkens zur Verkehrsberuhigung, indem zweistreifige Fahrbahnquerschnitte durch wechselseitiges Parken auf der Fahrbahn verengt werden. Hierbei sind die Anforderungen des Busverkehrs zu berücksichtigen.
- Anlage von Quartiersparkplätzen bzw. Quartiersgaragen zur Kompensation der entfallenden Bewohnerparkstände.

Es ist davon auszugehen, dass für eine konsequente Freihaltung von Gehwegen die bisherige Überwachung des ruhenden Verkehrs ausgebaut werden muss.

5.4.4 Erhöhung von Sicherheit und Aufenthaltsqualität

F14 Erhöhung der Sicherheit

Im Fußverkehr müssen Sicherheitsbelange in besonderem Maße berücksichtigt werden. Handlungsfelder sind die Vermeidung von Unfällen, aber auch der Schutz vor Belästigung und kriminellen Übergriffen.

- Eine gute Beleuchtung der Gehwege ist unabdingbar zur Gewährleistung der objektiven und subjektiven Sicherheit. Die Beleuchtung muss einen Gehweg umfassend ausleuchten und defekte Straßenlaternen müssen umgehend repariert werden.

- Gehwege müssen gut einsehbar sein. Verwinkelte Wegführungen und „Dunkle Ecken“ sollen vermieden werden. Insbesondere für die Nachtstunden sollen attraktive Gehwege in belebten Bereichen mit hoher sozialer Kontrolle vorhanden sein.
- Zur Vermeidung von Unfällen ist eine möglichst ebene Oberfläche der Gehwege erforderlich. Unebene oder schadhafte Beläge, starke Längs- und Querneigungen sowie Höhengsprünge (Bordsteine und Stufen) stellen insbesondere für Kinder, ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen Stolperfallen dar. Gravierende Schäden an der Infrastruktur sollen umgehend behoben werden.

Sicherheitsmängel sollen zügig, kontinuierlich und flächendeckend behoben werden.

F15 Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Maßnahme F7 umfasst die Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen in der Altstadt. Eine Bewahrung und Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität soll in einem weiteren Schritt verstärkt auch am Innenstadtrand und in den Stadtteilzentren umgesetzt werden. Über die reine Verbindungsfunktion hinaus muss die Fußverkehrsinfrastruktur Flächen für den Aufenthalt bereit stellen. Dies ist besonders in Bereichen mit einem hohen Fußverkehrsaufkommen oder hoher Nutzungsmischung wichtig. Der Begriff „Aufenthalt“ umfasst eine Vielzahl von Nutzungen wie Erholung, Kommunikation, Information oder den Besuch von Einzelhandel und Außengastronomie.

In dicht bebauten Stadträumen tragen bereits Aufweitungen der Gehwegfläche und kleine Plätze zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität z. B. innerhalb eines Stadtteilzentrums bei. Ergänzend kann eine hochwertige Gestaltung und Möblierung den Aufenthalt in den Seitenräumen von Straßen attraktiver machen. Beispiele für Gestaltungselemente sind der Bodenbelag, Bänke, Pflanzen, Brunnen oder die Beleuchtung.

Bei der Gestaltung von Aufenthaltsflächen aller Art sind vielfältige Aspekte wie Hierarchisierung, Nutzbarkeit durch verschiedene soziale Gruppen, historischer Kontext und anderes mehr zu beachten.

Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität soll bis 2025 kontinuierlich vorgenommen werden.

5.4.5 Organisatorische Maßnahmen

Zur besseren Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs werden die Einführung einer jährlichen Fußverkehrspauschale sowie einer/s Fußverkehrsbeauftragten vorgeschlagen.

F16 Fußverkehrspauschale

Die Bereitstellung einer Fußverkehrspauschale bietet der Stadtverwaltung die Möglichkeit, mit einem speziellen Budget kleinere Verbesserungen für den Fußverkehr mit einer Pauschale unabhängig von Großprojekten umzusetzen. Dadurch können relativ kurzfristig und mit geringem Verwaltungsaufwand Maßnahmen wie die Beseitigung von Barrieren, die Anlage von Querungshilfen oder die Verbreiterung von Gehwegen umgesetzt werden. Die Maßnahme wurde mit der Priorität 1 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

F17 Fußverkehrsbeauftragter

Zur Herstellung und Sicherung einer attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur gehört eine breite Verankerung in Politik und Stadtverwaltung. Aber auch die Bündelung der Verantwortlichkeit in einer Person ist wichtig, um die Belange des Fußverkehrs sowohl innerhalb der verschiedenen Fachbereiche der Stadtverwaltung als auch nach außen gegenüber der Bürgerschaft oder Investierenden konsequent zu vertreten. Auch die systematische Erfassung und Behebung von Mängeln im Fußverkehrsnetz, die Aufstellung von Schulwegplänen etc. könnte bei klaren personellen Verantwortlichkeiten besser betrieben werden.

Wichtig ist außerdem eine schnelle Behebung von Missständen wie Verschmutzungen, Beschädigungen oder defekter Beleuchtung. Dies erfordert kurze Wege zwischen Bürgerinnen oder Bürgern, die Mängel feststellen, und der Stadtverwaltung. Die Maßnahme wurde mit der Priorität 1 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

6 Radverkehr

6.1 Einführung

6.1.1 Vorbemerkung

Für den Bereich Radverkehr liegt bereits ein fertiger Entwurf eines detaillierten Radverkehrskonzeptes vor. Dieses Konzept wurde in den Jahren 2008 bis 2010 von einem Fachbüro (AB Stadtverkehr, Bonn) erarbeitet, wobei eine intensive Abstimmung innerhalb eines eigens auf das Thema Radverkehr zugeschnittenen begleitenden Arbeitskreises erfolgte. Ein Beschluss über dieses Konzept wurde bislang nicht gefasst, da zunächst die Erarbeitung des verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätskonzeptes abgewartet werden sollte. Dennoch bildete das Radverkehrskonzept auch in den vergangenen Jahren bereits die wichtigste Grundlage für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen im Radverkehr.

Die folgenden Ausführungen entstammen im wesentlichen dem Bericht des Radverkehrskonzeptes. Sie stellen allerdings nur einen Ausschnitt des viel umfangreicheren und differenzierteren Fachkonzeptes dar. Auch ist der Detaillierungsgrad der Abbildungen der üblichen Aussageschärfe des Mobilitätskonzeptes angepasst worden. Nach Verabschiedung des Mobilitätskonzeptes wird das Radverkehrskonzept an die sich aus der Überlagerung mit den Ansprüchen anderer Verkehrsträger ergebenden Anforderungen angepasst werden.

6.1.2 Vorgaben

Für den Radverkehr liegt auf Landesebene ein Großräumiges Radverkehrsnetz Rheinland-Pfalz (GRWN) von 2003 vor. Das GRWN stellt analog zum Straßennetz auch für den Radverkehr ein abgestuftes Netz in ganz Rheinland-Pfalz dar. Im überörtlichen Verkehr haben die Routen des GRWN insbesondere Bedeutung für den Radtourismus, sie bilden aber auch die Grundlage des städtischen Netzes. Das GRWN unterscheidet die drei Kategorien Radfernweg, großräumiger Radweg und regionaler Radweg.

Unterhalb der Ebene des GRWN besteht ein städtisches Haupttroutennetz, das stadtteilverbindende Funktion einnimmt. Gemeinsam mit den Routen des GRWN bildet dieses das Hauptradwegenetz in Trier. Das Hauptradwegenetz verläuft überwiegend abseits von stark vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen oder entlang der Hauptverkehrsstraßen auf straßenbegleitenden oder separaten Radverkehrsanlagen. Der Ausbau von Radwegen und sonstigen Radverkehrsanlagen konzentrierte sich in der zurückliegenden Zeit auf die Routen des Hauptradwegenetzes; dieser Ausbau ist bis auf wenige Ausnahmen heute größtenteils erfolgt. Auf den Routen des Hauptradwegenetzes wird nach und nach die wegweisende Beschilderung gemäß den aktuellen Richtlinien umgesetzt.

Durch Trier verlaufen die folgenden nach dem GRWN klassifizierten Radwege:

Bezeichnung	Verlauf	Klassifizierung
Moselradweg (Hauptroute)	(Perl – Konz -) Feyen - Römerbrücke – Pfalzel – Ehrang (- Schweich – Koblenz)	Radfernweg
VeloRoute SaarLorLux	(Wasserbillig -) Zewen - Römerbrücke – Zurlauben – Trier Hbf (– Konz / über Hauptroute Moselradweg - Saarbrücken)	Radfernweg
Moselradweg (Nebenroute)	Zurlauben – Ruwer (– Schweich)	Radfernweg
Kylltal-Radweg	Ehrang – Kordel (- Gerolstein)	Radfernweg
Ruwer-Hochwald- Radweg	Ruwer – Waldrach (- Zerf – Hermeskeil)	Großräum. Radweg
	Römerbrücke – Olewig – Filsch (- Zerf)	Regionaler Radweg
	Hauptbahnhof – Aveler Tal – Tarforst – Filsch (- Zerf)	Regionaler Radweg

Tabelle 17: Radwege des Großräumigen Radwegenetzes Rheinland-Pfalz in Trier

6.1.3 Fahrradstadt Trier?!

Rund 9 % aller Wege werden in Trier mit dem Fahrrad zurückgelegt. Damit liegt Trier beim Radverkehrsanteil genau im Bundesdurchschnitt. Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel ist jedoch im öffentlichen Raum deutlich weniger präsent als in anderen Großstädten.

Wenige deutsche Städte sind so stark durch topografischen Gegebenheiten geprägt wie Trier. Das Spektrum der Geländehöhen bewegt sich zwischen 125 und 396 m über NN, wobei sich die radverkehrsbedeutsamen Verbindungen in der Regel in weitaus kleineren Spannen dazwischen bewegen. Im Hinblick auf den Radverkehr ist aus topografischer Sicht grundsätzlich zwischen zwei Lagetypen, den Stadtteilen in Tallage und den Höhenstadtteilen, zu unterscheiden.

Auch durch die gestreckte Ausdehnung entlang des Moseltals weist die Stadt Trier sehr unterschiedliche Bedingungen für den Radverkehr auf. Während im Bereich der Innenstadt und der zentrumsnahen Stadtteile durchschnittlich kurze Wege zwischen Wohnstandorten und einer Vielzahl an Verkehrszielen auftreten, reduzieren Entfernungen von knapp 10 km z.B. zwischen Wohnstandorten in Quint und den Zielen in der Innenstadt die Attraktivität des Fahrrades für Wege im Alltagsverkehr.

In **Abbildung 9** werden die Ortsbezirke der Stadt Trier in Abhängigkeit von der topografischen Lage und der Entfernung zur Innenstadt drei Potenzialzonen zugeordnet.

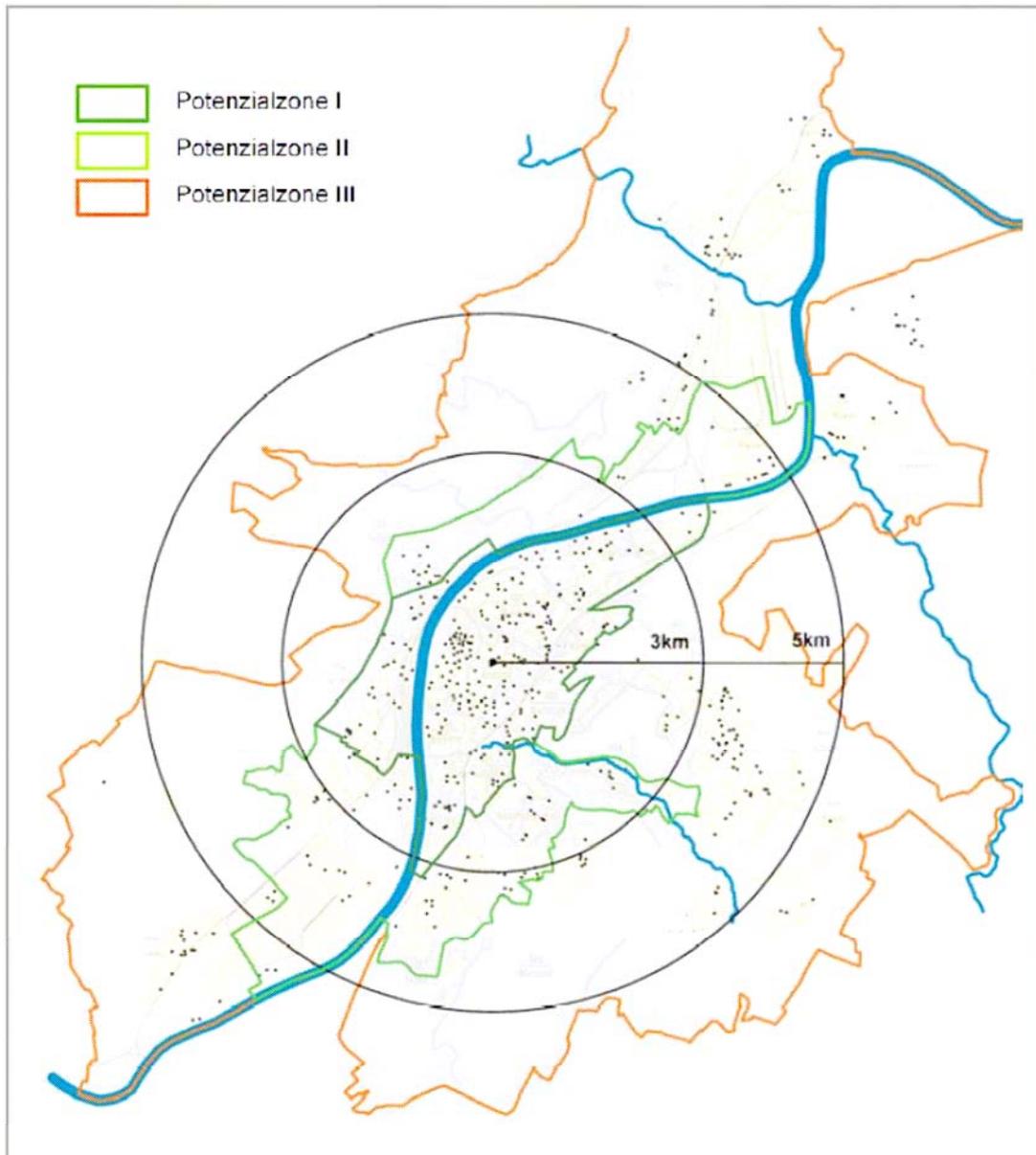


Abbildung 9: Lage der Ortsbezirke in den Potenzialzonen, bezogen auf die Altstadt

- Potenzialzone I umfasst die Ortsbezirke, aus denen viele wichtige Ziele im Alltagsverkehr auf kurzen Wegen (< 3 km Luftlinie) und überwiegend ohne Steigungen zu erreichen sind. Hierzu zählen neben der Altstadt die altstadtnahen Ortsbezirke Maximin, Nells Ländchen, Alt-Kürenz, Gartenfeld, Alt-Heiligkreuz, Barbara, Matthias, Trier-West und Pallien. In diesen Ortsbezirken wohnen zusammen **57% der Einwohner** der Stadt Trier.

- Potenzialzone II umfasst Stadtteile, die ca. 3 - 5 km Luftlinie von der Altstadt entfernt liegen und in Verbindung mit den topografischen Bedingungen auf vielen alltäglichen Wegen eine gute bis mittlere Erreichbarkeit für den Radverkehr gewährleisten. Teilweise sind leichte, jedoch gut zu bewältigende Steigungen zu überwinden. Bei guten Rahmenbedingungen kann das Fahrrad für die Bewohner dieser Stadtteile entsprechend eine wichtige Rolle im Alltagsverkehr spielen. In diesen Ortsbezirken der Potenzialzone II, mit Pfalzel, Heiligkzeuz, Weismark sowie den Hauptsiedlungsbereichen der Ortsbezirke Olewig, Biewer, Euren und Feyen, wohnen zusammen ca. **22% der Einwohner** der Stadt Trier.
- Potenzialzone III umfasst jene Ortsbezirke, die entweder relativ weit von der Zielkonzentration der Talstadt entfernt oder auf Anhöhen liegen, und somit für viele Wege im Alltagsverkehr ein insgesamt geringeres Potenzial aufweisen. Hierzu zählen Mariahof, Kernscheid, Irsch, Filsch, Tarforst, Neu-Kürenz, Ruwer, Eitelsbach, Ehrang, Quint und Zewen. Es ist anzumerken, dass die im Stadtteil Tarforst gelegene Universität Trier ebenfalls der Potenzialzone III zuzuordnen ist. Dies erschwert für die an sich sehr radaffine Bevölkerungsgruppe der Studenten die Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr. In den Stadtteilen der Potenzialzone III wohnen zusammen ca. **21% der Einwohner**. Insgesamt ist die Attraktivität des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel geringer als in den übrigen Stadtteilen. Allerdings sollte auch hier das Radfahren gefördert werden – insbesondere mit Blick auf die Potenziale im Binnenverkehr (z.B. Fahrten zum Einkaufen oder zur Schule) sowie als Teil eines B+R-Konzepts.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Stadt Trier aus topografischer und stadtstruktureller Sicht trotz der genannten Widerstände durchaus über gute bis sehr gute Voraussetzungen für das Radfahren verfügt. Bei hoher Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur, gutem Serviceangebot und entsprechender Wertschätzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel, ist eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split möglich.

6.2 Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur in Trier

Das Radverkehrskonzept verfügt über eine umfassende Analyse der Radverkehrsinfrastruktur. Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse kurz zusammengefasst. **Bild 6.1** zeigt die grafische Aufbereitung der Analyseergebnisse im Radverkehrskonzept.

Die Analyse der Radverkehrsinfrastruktur erfolgte im Jahr 2008. Zwischenzeitlich sind u.a. bereits folgende Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept umgesetzt worden:

- Öffnung der Fußgängerzone für Radverkehr zwischen 19 und 11 Uhr,
- Ausweitung der Radabstellkapazitäten in der Innenstadt,
- Fertigstellung Radweg Spitzmühle,
- Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung,
- Neubau Radwege entlang der Herzogenbuscher Straße.

Darüber hinaus bestehen konkrete Planungen u.a. für folgende Bereiche:

- Loebstraße,
- Trevisis (Öffnung für Radverkehr nach Umbau),
- Anbindung Ruwerradweg
- Fahrradstation Hauptbahnhof.

6.2.1 Bürgerbefragung

Im Rahmen einer Bürgerbefragung wurden folgende Erkenntnisse gewonnen:

- In der Freizeit wird das Fahrrad am häufigsten genutzt. Aber auch für Wege zur Arbeit und zum Einkauf besitzt das Rad für die Teilnehmergruppe eine hohe Bedeutung. Für Wege zur Universität oder Fachhochschule spielt das Fahrrad kaum eine Rolle.
- Die Moselradwege, der Alleenring und die Nord-Süd-Achse Paulinstraße – Saarstraße stellen die Strecken dar, die am häufigsten von den Fragebogenteilnehmern als (Teil der) Hauptstrecke aufgeführt wurden.
- Die Situation zum Radfahren wird als sehr schlecht eingeschätzt. Insbesondere die angebotenen Radverkehrsführungen sowie deren Instandhaltung/Reinigung werden als mangelhaft und als eines der größten Gefährdungspotenziale eingeschätzt.
- Am häufigsten wird die Führung entlang des Alleenrings, der Mosel und der Achsen Saarstraße und Paulinstraße bemängelt. Verbesserungen im Führungsangebot entlang von Strecken und an Knotenpunkten werden dementsprechend vorrangig gewünscht. Etwas besser schneiden insgesamt die Angebote für den ruhenden Radverkehr, die Wegweisung, die Mitnahme im öffentlichen Verkehr und der Fahrradverleih ab.

- Als größte Gefährdungspotenziale für Radfahrer werden Konflikte mit dem fahrenden Kfz-Verkehr, i. d. R. in Verbindung mit „fehlenden oder zu schmalen Radverkehrsanlagen“ am häufigsten genannt. Konflikte mit dem parkenden Kfz-Verkehr durch mangelhafte Radwege werden ebenfalls häufig genannt.
- Räumlich werden die größten Lücken im Radverkehrsnetz eindeutig im Bereich der Altstadt, insbesondere bei den Innenstadt-Querungen und entlang des Alleenrings gesehen. Ebenfalls häufig genannt werden die Anbindungen von Bahnhof und Mosel an die Altstadt. Vielfach wird auch der Wunsch nach einer Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr genannt.
- Unter den Stadtteilverbindungen werden insbesondere die Verbindungen nach Ruwer und Kürenz sowie diverse Abschnitte des Moselradwegs, die Saarstraße, Herzogenbuscher Straße, Paulinstraße und Zurmaiener Straße genannt.
- Handlungsbedarf an Knotenpunkten wird insbesondere entlang der Nordallee und der Südallee sowie am Knotenpunkt „Wasserweg / Franz-Georg-Straße / Schöndorfer Straße“ gesehen.

6.2.2 Radverkehrsinfrastruktur

Die Radverkehrsführung in der Stadt Trier ist insgesamt uneinheitlich. In der Innenstadt sowie in den innenstadtnahen Stadtteilen wird der Radverkehr weit überwiegend im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. In den übrigen Stadtteilen verfügt Trier hingegen teilweise über beachtliche Streckenabschnitte attraktiver, selbständig geführter Geh- und Radwege, die ein hervorragendes Potenzial insbesondere für unsichere Radfahrer und den Naherholungs- und Freizeitverkehr bieten.

Straßenbegleitende bauliche Radwege innerhalb des bebauten Bereichs der Innenstadt sind über längere Abschnitte nur entlang der Uferstraße, an der Zurmaiener Straße sowie abschnittsweise innerhalb des Grünstreifens im Alleenring vorhanden. Darüber hinaus sind in der Herzogenbuscher Straße und in der Parkstraße nicht benutzungspflichtige Radwege angelegt, die jedoch insbesondere an der Herzogenbuscher Straße nicht den Kriterien an einen anspruchsgerechten Radweg im Seitenraum entsprechen.¹⁹

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

¹⁹ In der Herzogenbuscher Straße werden aktuell im Zuge des Ausbaus des Straßenzuges regelkonforme Radverkehrsanlagen hergestellt.

In vielen Straßenzügen ist hingegen keine klare Führungsform zu erkennen. Exemplarisch steht hierfür der Straßenzug Hindenburgstraße / Stresemannstraße / Zuckerbergstraße. Auch der innenstadtseitige Radweg entlang der Mosel lässt ein klares Führungsprinzip vermissen.

Trier verfügt über attraktive selbständig geführte Geh-/ Radwege bzw. Wirtschaftswege. Tagsüber bieten diese Netzelemente als Alternativrouten zu den Hauptverbindungsstrecken gute Qualitäten für unsichere Radfahrer und den Naherholungs- und Freizeitverkehr. Je nach Netzbedeutung für den Alltagsverkehr ist zu überprüfen, ob einzelne dieser Alternativrouten mit Beleuchtungen ausgestattet werden können.

Eine weitere Sonderstellung innerhalb des Radverkehrsnetzes nimmt der Alleerling ein, der auf allen innenstadtbezogenen Quell-/Ziel-Beziehungen gequert oder als Routenabschnitt befahren wird. Die heutige Ausgestaltung des Alleerings kann den Ansprüchen des Radverkehrs sowohl im Längs- als auch im Querverkehr nicht genügen. Hier wird im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes als verkehrsträgerübergreifender Betrachtung zu entscheiden sein, ob der Alleerling als Hauptverbindung für den Radverkehr ausgebaut, oder ob die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben und der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann.

In vielen straßenräumlichen Situationen ist die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung möglich und sinnvoll. Die Stadt Trier ist auf diesem Gebiet schon sehr weit, in den innerstädtischen Bereichen sind bereits viele Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet. Es sollte jedoch kurzfristig eine generelle Überprüfung aller Einbahnstraßen stattfinden.

Da der Radverkehr auf den innerstädtischen Streckenabschnitten in Trier überwiegend auf der Fahrbahn geführt wird, werden auch die meisten Knotenpunkte im Fahrbahnbereich passiert. Führungshilfen werden in aller Regel nicht angeboten – ausnahmen bilden die Knoten Saarstraße / Südallee, Paulinstraße / Theodor-Heuss-Allee und Hunsrückstraße / Gustav-Heinemann-Straße. Umständlich und in überwiegend sehr schlechtem Zustand sind hingegen die übrigen Querungsanlagen im Bereich des Alleerings.

Querungsanlagen bzw. Querungshilfen sind in der Regel dort notwendig und sinnvoll, wo Radwege im Seitenraum der Fahrbahn mit anderen Netzabschnitten oder wichtigen Zielen verknüpft werden sollen, oder dort, wo selbständig geführte Radwege Fahrbahnen kreuzen. In Trier sind solche Querungshilfen lediglich an wenigen Stellen vorhanden und teilweise unzureichend ausgeführt. Häufig würde bereits ein Absenken des Bordsteins ausreichen. Eine Sonderform der Querungsanlage bilden die planfreien Überquerungsstellen, die in Trier an mehreren Stellen im Stadtgebiet als Unterführungen ausgebildet sind. Diese sind in der Regel unzureichend gestaltet und können insbesondere bei Dunkelheit nicht als vollwertige Netzelemente eines sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes betrachtet werden.

6.2.3 Unfälle

Auf der Grundlagen von Unfallstatistiken der Polizei zeigt sich ein für Großstädte typisches Verteilungsbild von Unfalltypen. Häufigster Unfalltyp ist „Einbiegen/Kreuzen“, ca. 1/3 aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung sind diesem Unfalltyp zuzuordnen. Der zweithäufigste Typ „Abbiege-Unfall“ beschreibt ebenfalls Unfallsituationen an Knotenpunkten. Es ist also festzustellen, dass nach den objektiven Daten zum Unfallgeschehen in Trier die größten Gefährdungen an Knotenpunkten auftreten.

Die Unfallzahlen erweisen sich für die betrachteten Jahre 2005, 2006 und 2007 sehr konstant. Die Zahl der Schwerverletzten liegt bei knapp 20 Personen/Jahr, die Zahl der Leichtverletzten bei ca. 80 Personen/Jahr. Getötete Radfahrer waren in den betrachteten Jahren nicht zu beklagen.

Unfälle ereignen sich vor allem in Bereichen, in denen höhere Radverkehrsbelastungen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr zusammentreffen. Als besonders unfallträchtig werden folgende Abschnitte einschließlich zugehöriger Knotenpunkte identifiziert:

- Alleenring insgesamt,
- Nord-Süd-Achse: Saarstraße / Hindenburgstraße / Stresemannstraße / Zuckerbergstraße / Walramsneustraße / Pferdemarkt / Porta-Nigra-Platz / Paulinstraße / Herzogenbuscher Straße,
- Ost-West-Achse: Römerbrücke / Karl-Marx-Straße / Am Augustinerhof / Viehmarktstraße / Germanstraße / Weberbach / Konstantinstraße / Mustorstraße,
- Konrad-Adenauer-Brücke,
- Eurener Straße / Im Speyer,
- Verteilerkreis Nord,
- Ruwerer Straße / Am Grünenberg.

6.2.4 Fahrradparken

Die Trierer Innenstadt einschließlich der B+R-Umsteigepunkte Trier Hbf und Bushaltestelle Kaiserthermen verfügte im Jahr 2008 über 1.120 Stellplätze für Fahrräder in einfachen Abstellanlagen. Insgesamt ist zu konstatieren, dass in der Trierer Innenstadt eine Grundausstattung mit gut nutzbaren Anlagen vorhanden ist, dass jedoch qualitativ hochwertige Anlagen mit Witterungsschutz und ggf. zusätzlichem Serviceangebot weitgehend fehlen. Erste viel versprechende Ansätze, das Angebot in diese Richtung zu verbessern, wurden mit der Eröffnung des Fahrradparkhauses an der Porta Nigra getätigt und werden mit den Planungen zum Bau einer Radstation am Hauptbahnhof fortgeführt. Wichtige Aufgabe wird hier sein, klare Qualitäts- und Servicestandards für diese Einrichtungen zu definieren.

Gute bis sehr gute Auslastungen sind v.a. am Hauptbahnhof, abschnittsweise rund um die nördliche Fußgängerzone (zwischen Trevisis-Passage, Hauptmarkt und Porta-Nigra-Platz), östlich des Kornmarktes sowie an spezifischen Einrichtungen zu verzeichnen (Mutterhaus, Berufsschule). Auch in diesen Bereichen liegen jedoch Anlagen mit sehr geringer Auslastung, bei denen augenscheinlich entweder der Anlagentyp oder der Mikrostandort schlecht gewählt sind. Geringe bis mittlere Auslastungen sind für den südlichen Innenstadtbereich typisch, wobei an einzelnen Anlagen z.B. am Augustinerhof sowie an der Stresemannstraße („Nord-Süd-Querung“) auch höhere Nachfrage besteht. Sehr geringe Nachfrage ist durchgängig an den peripheren Anlagen entlang des Alleenrings sowie ebenfalls am anlagenseitig größten Standort an den Kaiserthermen zu verzeichnen.

Das Angebot an gekennzeichneten Parkmöglichkeiten / Einstellplätzen an den Stadtteilbahnhöfen ist sehr spärlich (Bf Ehrang; Bf Trier Süd [wurde inzwischen verbessert]) bzw. nicht vorhanden (Bf Pfalzel, Bf Quint). Parallel zum spärlichen Angebot ist außer am Bf Trier-Süd fast keine Parkraumnachfrage zu verzeichnen. Deutlich besser stellt sich die Ausstattung an den Freizeitbädern dar: Nordbad, Stadtbad und Südbad verfügen zumindest zahlenmäßig über eine gute Zahl an Stellplätzen. Qualität (Nordbad, Südbad) bzw. Lage (Stadtbad) der Anlagen sind dabei eher als „ausreichend“ zu bezeichnen.

An der Universität wurde ein grundsätzlich differenziertes, umfangreiches Angebot festgestellt. Bei einer Bestandsaufnahme wurde bei optimalem Fahrradwetter lediglich eine mäßige Nachfrage festgestellt. Insgesamt zeigte sich hier wiederum die Problemlage der peripheren, topografisch ungünstigen Lage der Universität. Im Hinblick auf die Universität besteht daher schwerpunktmäßig beim Thema „Erreichbarkeit“ Handlungsbedarf. Gleiches gilt auch für die Fachhochschule. Im Gegensatz zur Universität sind hier – mit Ausnahme punktueller Anlehnbügel entlang der Anbindung Bitburger Straße – keine Anlagen zu verzeichnen. Allerdings gilt auch hier, dass zunächst die Anbindungsproblematik zu lösen ist. Dies wird im Laufe des Jahres 2012 im Zuge der Ausbaumaßnahme Bitburger Straße / Napoleonsbrücke geschehen.

6.2.5 Wegweisung

In Trier wurde vor wenigen Jahren – ausgehend von den Bedürfnissen des touristischen Radfahrens – ein Wegweisungssystem für wichtige Hauptrouten des Freizeitverkehrs installiert. Die realisierte Wegweisung bietet dem touristischen Radfahrer insgesamt ein attraktives und wichtiges Orientierungsangebot.

In einigen Abschnitten ist jedoch zu bemängeln, dass über Streckenabschnitte geführt wird, die nicht oder nur temporär für den Radverkehr

geöffnet sind. Im Bereich der Innenstadt sind hier Streckenabschnitte der Fußgängerzone zu nennen, die nicht durchgängig für den Radverkehr geöffnet sind (z.B. über die Abschnitte Am Breitenstein, Hosenstraße, Neustraße). Außerorts wird beispielsweise in Filsch über den nicht freigegebenen und in schlechtem Ausbaustand befindlichen Wirtschaftsweg zwischen L143 und Mainstraße gewiesen.

Im Bereich der Verbindung Südallee – Moselradweg ist die Ausschilderung in Richtung Konz sehr umwegig und sollte überdacht werden. Wichtig ist darüber hinaus eine kontinuierliche Wartung der Beschilderung. Zahlreiche Stichproben innerhalb des Stadtgebietes haben eine große Zahl an fehlenden, verdrehten, überklebten oder verdreckten Schildern ergeben, die sicherlich nicht den angestrebten Zweck erfüllen.

6.2.6 Service und Kommunikation

In den Bereichen Service & Kommunikation ist deutlich festzustellen, dass der Stadt Trier und den Trierern die Bedeutung des Fahrrades als Wirtschaftsfaktor für die Stadt und die Region bewusst ist. Ein zentraler Serviceaspekt im touristischen Freizeitradverkehr ist beispielsweise die Fahrradfreundlichkeit des Gastgewerbes. In Trier sind aktuell auf der ADFC-Website www.bettundbike.de 16 zertifizierte Gastbetriebe gelistet (zum Vergleich: Köln - 12 Einträge, Hamburg – 11 Einträge, München - 7 Einträge).

Für den (touristischen) Freizeitradverkehr steht umfangreiches Karten- und Informationsmaterial zu Freizeittouren und -routen zur Verfügung und kann direkt über den Internetauftritt der Stadt Trier unter der Rubrik „Kultur / Freizeit – Fahrradwege / -verleih“ bestellt werden.

Die Bürgerservice gGmbH bietet am Hauptbahnhof gute Fahrräder zum Verleih sowie einen Reparaturservice an. Mit dem geplanten Bau der Radstation wird der Servicegedanke hier sicherlich eine weitere Aufwertung erfahren.

Das Thema „Kommunikation“ wurde seitens der Stadt Trier im Kalenderjahr 2008 durch umfangreiche Berichterstattungen in der Rathaus-Zeitung offensiv angegangen. Allerdings ist das Aufgabengebiet der „Radverkehrsförderung“ in der Verwaltung der Stadt Trier nicht strukturell verankert. Eine zentrale Stelle zur nachhaltigen Vertretung der Belange des Radverkehrs und insbesondere auch zum Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit, wie sie in vielen Städten durch die Position des „Radverkehrsbeauftragten“ wahrgenommen werden, existiert nicht.

Insgesamt zeigt sich analog zu den übrigen Aufgabenfeldern der Radverkehrsförderung, dass der Radverkehr kulturell eindeutig dem Freizeitbereich zugeordnet wird. Die Potenziale des Radverkehrs für die Alltagsmobilität werden noch nicht voll ausgeschöpft.

6.3 Zielnetz Radverkehr

Das bestehende Straßen- und Wegenetz bildet die Grundlage für das Zielnetz im Alltags- und Freizeit-Radverkehr. Neue Straßenverbindungen sind mit angemessener Radverkehrsinfrastruktur auszustatten, in bestehenden Straßenräumen und an den Knotenpunkten sind geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umzusetzen.

Die an das Radverkehrsnetz in seiner Gesamtheit zu stellenden Anforderungen leiten sich aus den Ansprüchen seiner einzelnen Nutzergruppen und den unterschiedlichen Fahrtzwecken ab. Generell ist zwischen Fahrten im Alltagsverkehr und im Freizeitverkehr zu unterscheiden.

Radfahrer, die sich im Alltagsverkehr bewegen (z.B. auf der Fahrt zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte), erwarten eine möglichst schnelle und direkte Zielerreichbarkeit. Dies wird erreicht durch umwegarme Radverkehrsführungen, eine zügige Befahrbarkeit der Streckenabschnitte und eine Passierbarkeit von Knotenpunkten und Überquerungsstellen ohne längere Wartezeiten. Radfahrer im Freizeitverkehr und insbesondere Radtouristen möchten vor allem auf attraktiven Wegen mit reizvollem städtebaulichem oder landschaftlichem Umfeld geführt werden.

Allen Nutzergruppen gemeinsam ist der Wunsch nach möglichst verkehrssicheren und beeinträchtigungsarmen Verkehrsführungen. In den nutzungsschwachen Bereichen ist eine Mischung der Verkehrsarten angebracht, in den nutzungsintensiven Abschnitten des Wegenetzes ist eine konfliktarme Führung am ehesten durch eine Trennung der Verkehrsarten zu erreichen. Besondere Bedeutung kommt der Sicherung der Verkehrswege für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen zu. Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auch bei weniger geübten Radfahrern durch die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern stellt hierbei weitere Anforderungen.

Gemäß der unterschiedlichen Nutzungsanforderungen des Alltags- und des Freizeitverkehrs wurde bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes eine funktionale Aufgliederung in ein Alltagsnetz und sowie ein Freizeitnetz vorgenommen. Alltags- und Freizeitnetz ergänzen und überlagern sich. Hinsichtlich der Handlungsprioritäten bei den Infrastrukturmaßnahmen sind Maßnahmen auf den Streckenabschnitten höher zu gewichten, wo eine solche Überlagerung von Alltags- und Freizeitnetz gegeben ist.

Bild 6.2 zeigt das Zielnetz für den Radverkehr. Zur Förderung des Radverkehrs sollten möglichst flächendeckend Maßnahmen umgesetzt werden, die den folgenden Zielen entsprechen:

Förderung der Alltagsmobilität in der Innenstadt und den innenstadtnahen Stadtteilen

Durch die siedlungsstrukturellen und topografischen Rahmenbedingungen liegt der Schwerpunkt des Radverkehrspotenzials im Alltagsverkehr eindeutig im Bereich der Trierer Innenstadt und der innenstadtnahen Stadtteile. Ein nachhaltiges Radverkehrskonzept muss daher eine klare Vorstellung davon vermitteln, wo und wie der Radverkehr in der Innenstadt geführt wird und in welchen Bereichen die Schnittstellen mit dem Fußverkehr (Abstellanlagen) und dem ÖPNV (Radstation, Bike & Ride) liegen.

Sicherheit und Akzeptanz durch gleichberechtigte Verkehrsteilnahme

In der Bürgerbefragung wurde dem Radverkehr in Trier überwiegend ein mangelhaftes bis ungenügendes Zeugnis ausgestellt. Insbesondere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr und Unverständnis für die Belange des Radverkehrs werden bemängelt. Fehlende oder unzureichende Radverkehrsanlagen führen zu Frustration. Ein Schwerpunkt bei der Förderung des Radverkehrs muss daher sein, kurzfristig kostengünstige und effektive Maßnahmen zu realisieren, um die Präsenz des Radverkehrs im öffentlichen Raum und in der öffentlichen Wahrnehmung zu stärken. Konkret lässt sich diese Strategie dadurch umsetzen, dass z.B. Maßnahmen mit Markierungslösungen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) sowie die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Freigabe von Einbahnstraßen für die Gegenrichtung und von Bussonderfahrstreifen offensiv angegangen werden. Die Realisierung von Maßnahmen ist dabei durch umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten. Die Trierer Radfahrer, Autofahrer, Busfahrer, Fußgänger sind über die damit verbundenen Nutzungsrechte und -pflichten des Radverkehrs aufzuklären.

Für eine einfache und kostengünstige Lösung mittels Radfahr- oder Schutzstreifen stehen bisher in vielen Fällen die hierfür notwendigen Fahrbahnflächen nicht zur Verfügung. In einigen Fällen bedarf es hierbei z. B. einer neuen Lösung für den ruhenden Kfz-Verkehr, der den Straßenraum massiv einengt und einer richtlinienkonformen Anlage von Radfahrstreifen entgegen steht. In anderen Fällen wäre der notwendige Platz auf der Fahrbahn nur durch Umbaumaßnahmen oder aber eine massive Reduzierung des Flächenbedarfs (z. B. Reduzierung von Fahrstreifen) des fließenden Kfz-Verkehrs erreichbar. Aus diesen Grund wird es in vielen Fällen in den beengten innerstädtischen Straßenräumen zu differenzierten Lösungen für den Radverkehr kommen.

Förderung des Freizeitverkehrs als Potenzial auch für den Alltagsverkehr

Herzstück des Trierer Freizeitnetzes ist der Moselradweg. Die touristischen Potenziale des Moselradwegs sollen durch gezielte Lückenschlüsse weiter ausgeschöpft und die Anbindung an die Trierer Innenstadt verbessert werden. Gleichzeitig sollten die Vermarktungspotenziale des Trierer Freizeitnetzes auch dazu genutzt werden, die Trierer für die Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr zu begeistern.

Kinder und Jugendliche können über verkehrsarme und sichere Freizeitstrecken (Alternativrouten) den Alltagsgebrauch des Fahrrades einüben. Aktionen / Aktionstage – z.B. nach Vorbild des überregional bekannten Raderlebnistags „Happy Mosel“ – sollten auch in der Stadt Trier genutzt werden, die „Hemmschwelle“ vor dem Umsteigen auf das Fahrrad zu überwinden. . Auch im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität sowie weiterer Aktionen sind entsprechende Angebote sinnvoll.

Förderung der Mobilität im Umweltverbund

Beispiel Universität: Die Campus-Lage von Fachhochschule und insbesondere Universität außerhalb der Talstadt führen dazu, dass das Fahrrad nur einen geringen Stellenwert für die Strecke zur Fachhochschule / Universität besitzt. Gemeinsam mit den Stadtwerken Trier sollten daher die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in den Linienbussen sowie das Bike & Ride-Angebot verbessert werden.

6.4 Maßnahmen Radverkehr

6.4.1 Bauliche Einzelmaßnahmen

R1 Nord-Süd-Querung Innenstadt

Die Nord-Süd-Querung der Trierer Innenstadt umfasst Maßnahmen für eine „Westumfahrung“ und eine „Ostumfahrung“ der Fußgängerzone. Während die östliche Umfahrung (bis auf den Bereich Am Breitenstein) bereits heute vollständig vom Radverkehr genutzt werden kann, besteht im westlichen Bereich hoher Handlungsbedarf: Entlang der „Westumfahrung“ soll der Radverkehr künftig in weiten Teilen gemeinsam mit dem Busverkehr (= „Umweltspur“) auf der so genannten Innenstadt-Westtrasse geführt werden.

Wichtigste Maßnahmen hierbei sind:

- Ausbau Knotenpunkt Nordallee / Engelstraße,
- Radweg / Umweltspur im Bereich Simeonstiftsplatz / Margarethengässchen,
- Umbau Bushaltestelle Trevisis und Öffnung für Radverkehr (für 2012 / 2013 geplant),
- Umweltpuren in beide Richtungen Walramsneustraße / Alternativ bzw. zusätzlich Öffnung des Bereichs zwischen Frankenturm und Nikolaus-Koch-Platz für den Radverkehr,
- Umbau Nikolaus-Koch-Platz, so dass die Busse in beiden Richtungen durch die Metzelsstraße fahren können; Ausweisung als Umweltspur,
- Radwege / Radfahrstreifen in Metzels- und Hindenburgstraße.

Die gemeinsame Führung von Bus- und Radverkehr steht unter dem Vorbehalt eines störungsfreien Busbetriebes, da nahezu alle Buslinien die Innenstadt-Westtrasse befahren .

Maßnahmen zur Realisierung der „Ostumfahrung“ sind:

- die Öffnung der Fußgängerzone „Am Breitenstein“,
- die Ausweisung der Rindertanzstraße als Fahrradstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung,
- die Einrichtung einer direkten Querung der Nordallee mit Weiterführung zur Petrusstraße,
- die Herstellung attraktiver Radverkehrsführungen in der Straße „Weberbach“.

Beide Querungen und deren Verknüpfung mit den Radabstellanlagen sollen mit einer breiten Öffentlichkeitskampagne unterstützt werden (Ausschilderung, Piktogramme, Flyer, Karten, Internet, Presse,...).

Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten. Die einzelnen Maßnahmen des Gesamtpaketes sind als Teil der übergeordneten verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen unterschiedlichen Prioritäten zugeordnet.

R2 Fortsetzung der Nord-Süd-Verbindungen in Trier Nord und Trier Süd

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt aus den angrenzenden Stadtteilen sollen die Nord-Süd-Verbindungen mit hoher Qualität in Richtung Trier Nord und Trier Süd weitergeführt werden. Paulinstraße sowie Saarstraße und Matthiasstraße werden auch nach der Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung eine hohe Kfz-Verkehrsbelastung aufweisen, so dass es geboten ist, in Verlängerung der Innenstadt-Nord-Süd-Verbindungen alternative Routen im nachgeordneten Straßennetz anzubieten. Vorgeschlagen werden jeweils zwei Routen in Trier Nord und Trier Süd.

Maßnahmen in Trier Nord sind:

- Optimierung der Querung am Knotenpunkt Nordallee / Engelstraße,
- Ausweisung von Fahrradstraßen in der Engelstraße, der Max-Brandts-Straße und der Nalbachstraße,
- Einrichtung einer Querung von Theodor-Heuss-Allee und Christophstraße zwischen Petrusstraße und Rindertanzstraße,
- Ausweisung der Petrusstraße als Fahrradstraße.

Zur Vernetzung der beiden Routen in Trier Nord wäre die Ausweisung einer Fahrradstraße in der Thyrsusstraße sinnvoll. Hierfür sollte die Pflasterdecke der Straße durch eine Asphaltdecke ersetzt werden.

Maßnahmen in Trier Süd sind:

- Ausweisung von Fahrradstraße in der Eberhardstraße, der Zellstraße, der Krausstraße, der Hubert-Neuerburg-Straße und in der Straße „Im Nonnenfeld“,
- Ausbau der Rampe von der Straße „Im Nonnenfeld“ zur Aulstraße,
- Herstellung einer durchgehenden Geh- und Radwegverbindung parallel zur Bahntrasse zwischen den Kaiserthermen und der Aulstraße. Hierzu sind Lückenschlüsse zwischen der Straße „An den Kaiserthermen“ und der Löwenbrückener Straße sowie zwischen der Heiligkreuzer Straße und der Töpferstraße erforderlich.

Die Einrichtung der Fahrradstraßen wurde mit der Priorität 1 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen, der Ausbau eines bahnparallelen Radweges mit der Priorität 2.

R3 Südallee / Kaiserstraße

Der Alleenring im Bereich Südallee / Kaiserstraße ist zugleich verbindendes Element und Barriere für den Quell-/ Zielverkehr zwischen Trier-Süd und der Innenstadt. Zwei zentrale Anforderungen des Radverkehrs sind dabei zu betrachten und zu beachten:

- Radfahrer müssen auf den Hauptverbindungen zwischen Trier-Süd und der Innenstadt die Südallee und Kaiserstraße sicher und komfortabel queren können, wobei der Alleenring ggf. abschnittsweise befahren wird (Relation Saarstraße – Hindenburgstraße),
- Radfahrer müssen schnell und komfortabel entlang des Alleenrings unterwegs sein können – die Anbindung an den Moselradweg ist dabei für den Alltags- und Freizeitverkehr gleichermaßen von Bedeutung.

Die Maßnahmen sehen als Konsequenz aus diesen Ansprüchen einen abgestuften Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Bereich der Südallee vor. Basisführung des Radverkehrs ist die Führung in Mittellage (Grünstreifen / künftig nicht benutzungspflichtig) wobei die Qualität sowohl im Streckenbereich als auch an den Knoten zu verbessern ist.

In den Abschnitten starker Verflechtungen über den Alleenring hinweg, insbesondere zwischen Hindenburgstraße und Kaiserthermen sollte eine Ergänzung der Führung in Mittellage durch Führungen im Querschnitt der heutigen Fahrbahn (Radfahrstreifen, freigegebene Bussonderfahrstreifen) umgesetzt werden. Dies ist auf Grund der schmalen Fahrbahnen und der Verkehrsbelastung auf der Südallee auf Teilstrecken voraussichtlich nicht mit den heutigen Fahrbahnflächen möglich. Es müssen zusätzliche Fahrbahnflächen zu Lasten des ruhenden Verkehrs oder der Grünfläche gewonnen werden oder eine wesentliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf Südallee und Kaiserstraße erzielt werden, was den Ausbau der Südtangente zwischen Kaiserthermen und Aulstraße voraussetzt.

Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten. Die einzelnen Maßnahmen des Gesamtpaketes sind als Teil der übergeordneten verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen unterschiedlichen Prioritäten zugeordnet.

R4 Kaiserthermen

Der Verteilerkreis an den Kaiserthermen stellt heute eine zentrale Barriere für den Radverkehr aus Richtung Oewig und Heiligkreuz dar. Die Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn ist nach den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen nicht sinnvoll. Daher sollte langfristig angestrebt werden, dem Radverkehr durchgängig die Nutzung der Seitenräume im Zweirichtungsbetrieb zu ermöglichen. Mit dem Bau des Radwegs zwischen Südallee und Spitzmühle ist hier der Anfang gemacht worden. Die Einrichtung einer signalisierten, niveaugleichen

Querungsstelle in Verlängerung der Hermesstraße stellt die Verbindung zur Innenstadt her.

Die Maßnahme wurde mit der Priorität 3 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

R5 Ostallee / Weimarer Allee

Die Streckenabschnitte der Ostallee / Weimarer Allee stellen eine stark frequentierte Verbindung des Trierer Straßennetzes dar – dies gilt sowohl für den Kfz- als auch für den Radverkehr. Für den Radverkehr fehlen Radverkehrsanlagen heute vollständig.

Wie in Maßnahme R2 wird ein gestufter Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur vorgeschlagen. Im ersten Bauabschnitt sollen folgende Radverkehrsanlagen hergestellt werden:

- Im südlichen Abschnitt der Ostallee ein Zweirichtungsradweg im westlichen Seitenraum in Verbindung mit einer ebenerdigen Querung auf Höhe der Hermesstraße und einem Zweirichtungsradweg zwischen Hermesstraße und Olewiger Straße (vgl. R3),
- Wechsel in die Mittellage (Grünstreifen) am Knotenpunkt Ostallee / Mustorstraße / Gartenfeldstraße mit anspruchsgerechter Gestaltung des Knotenpunktes,
- Zweirichtungsbetrieb in Mittellage (Grünstreifen) zwischen Mustorstraße und Balduinsbrunnen (Voraussetzung: Entfernung Aral-Tankstelle).

In einem zweiten Schritt sind insbesondere im südlichen Abschnitt der Ostallee Radverkehrsanlagen im östlichen Seitenraum herzustellen. Für den Radverkehr würde diese Lösung insbesondere in der Süd-Nord-Beziehung eine direktere und attraktivere Verbindung gegenüber dem ersten Bauabschnitt ohne Radweg im östlichen Seitenraum bedeuten.

Im nördlichen Abschnitt auf der Ostallee / Balduinstraße eine Ergänzung von Radverkehrsanlagen in den Seitenräumen (Radfahrstreifen, freigegebene Bussonderfahrstreifen) wünschenswert. Auf Grund der schmalen Fahrbahnen und der Verkehrsbelastung ist dies mit den heutigen Fahrbahnflächen voraussichtlich nicht möglich. Es müssten zusätzliche Fahrbahnflächen zu Lasten der Grünfläche gewonnen werden oder eine wesentliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf Ostallee und Balduinstraße Kaiserstraße erzielt werden, d. h. insbesondere die Verlagerung von Fahrten auf die Moseluferstraße.

Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten. Die einzelnen Maßnahmen des Gesamtpaketes sind als Teil der übergeordneten verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen unterschiedlichen Prioritäten zugeordnet.

R6 Hauptbahnhof – Porta-Nigra-Platz – Moselradweg

Sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr ist die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Porta-Nigra-Platz sowie weiter bis zum Moselradweg bedeutend und in der heutigen Ausgestaltung unbefriedigend. Kurzfristig soll eine Führung des Radverkehrs von Bahnhof Richtung Porta-Nigra über die Mitbenutzung des Bussonderfahrstreifens mit Einbeziehung in die Signalisierung am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Theodor-Heuss-Allee umgesetzt werden. Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes soll eine entsprechende Verkehrsführung optimiert werden. Westlich des Balduinsbrunnens ist eine sichere Überleitung in die Mittellage (Geh- und Radweg im Grünstreifen) herzustellen.

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Porta-Nigra-Umfeldes und der Herstellung von Bustrassen auf der Verbindung Innenstadt-Westtrasse – Hauptbahnhof (- Petrisberg) wird mittelfristig eine Umgestaltung der Christophstraße zur „Umwelttrasse“ für Busse, Radverkehr und Anliegerverkehr vorgeschlagen. Für den Bereich westlich der Rindertanzstraße und entlang des Porta-Nigra-Platzes wird eine Führung im Zweirichtungsbetrieb über den südlichen Seitenraum vorgesehen. Zur Erschließung der Gebäude nördlich der Theodor-Heuss-Allee / Nordallee kann (unter Aufgabe der Parkstände in der Th.-Heuss-Allee) ein verbreiteter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr oder aber ein Radfahrstreifen in Fahrtrichtung West hergestellt werden.

An den Knotenpunkten „Nordallee / Engelstraße“ und Nordallee / Theobaldstraße“ sollen v. a. die Bedingungen für die Querung der Nordallee verbessert werden (vgl. R2).

Westlich der Engelstraße bleibt die Führung im Grünstreifen zunächst unverändert. Im weiteren Verlauf wird eine direkte Anbindung an den Moselradweg über den Schießgraben vorgesehen. Hierzu zählen folgende Maßnahmen:

- Verbesserung der Querung der Deutschherrenstraße,
- Anlage eines Zweirichtungsradwegs im östliche Seitenraum des Katharinenufers zwischen Schießgraben und Böhmerstraße,
- Anlage einer signalisierten Furt über die nördliche Zufahrt des Knotens Katharinenufer / Irminenfreihof (> Irminensteg).

Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten. Die einzelnen Maßnahmen des Gesamtpaketes sind als Teil der übergeordneten verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen unterschiedlichen Prioritäten zugeordnet.

R7 Kaiser-Wilhelm-Brücke – Pferdemarkt

Ein Großteil des touristischen Freizeitverkehrs erreicht die Trierer Innenstadt über den östlichen Brückenkopf der Kaiser-Wilhelm-Brücke / Georg-Schmitt-Platz. Um hier die Zufahrt zur bzw. Ausfahrt aus der Innenstadt sicherer und komfortabler zu gestalten, sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Ausbau der Radverbindung vom linken Moselradweg zur Kaiser-Wilhelm-Brücke,
- Signalisierung der Querung des freien Rechtsabbiegers in der Zufahrt der Kaiser-Wilhelm-Brücke (bedarfsgesteuerte Querungshilfe)
- Verbesserung der Zufahrt zum Zurlaubener Ufer,
- Einrichtung einer Fahrradstraße in der Merianstraße,
- Radverkehr in Gegenrichtung in der Bruchhausenstraße sowie ggf. auch in der Lindenstraße.

Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten. Die einzelnen Maßnahmen des Gesamtpaketes sind als Teil der übergeordneten verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen unterschiedlichen Prioritäten zugeordnet.

R8 Metzelerstraße – Mohrs Gässchen – Kornmarkt - Konstantinstraße

Zur verbesserten Querung der Altstadt soll eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr in West-Ost-Richtung geprüft werden.

Die Prüfung der Maßnahme wurde mit der Priorität 1 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

R9 Römerbrücke – Karl-Marx-Straße – Bollwerkstraße – Am Augustinerhof

Eine ganz wesentliche Bündelungsfunktion für die Verkehre aus den westlichen Stadtteilen übernimmt die Römerbrücke. Die heutige Situation mit einer nach Seitenräumen getrennten Führung des Fuß- und Radverkehrs wird den Ansprüchen keiner der beiden Nutzergruppen gerecht. Im Zuge der Aufwertung des Römerbrückenumfeldes sollen Lösungen für eine Verbesserung der Fuß- und Radwegführung auf der Brücke sowie in der Karl-Marx-Straße, der Brückenstraße und der Bollwerkstraße (Radverkehr in Gegenrichtung) erarbeitet werden (vgl. Wettbewerb). Da die Karl-Marx-Straße im heutigen Straßennetz die Zufahrt aus dem südlichen Stadtgebiet auf die Römerbrücke darstellt, sind entsprechende Änderungen der Führung des Kfz-Verkehrs zu überlegen. Zudem ist die Verbindung zwischen Brücke und Innenstadt für Rad- und Fußverkehr zu verbessern. Ergebnisse hierzu werden durch den Wettbewerb im Jahr 2012 erwartet.

Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten. Die einzelnen Maßnahmen des Gesamtpaketes sind als Teil der übergeordneten verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen unterschiedlichen Prioritäten zugeordnet.

R10 Moselradweg

Zur Vervollständigung der Moselradwege im Stadtgebiet Trier sind insbesondere Ausbaumaßnahmen im nördlichen Stadtgebiet erforderlich. An Stelle der unattraktiven Führung durch das Hafengelände soll eine neue Trasse am Moselufer gebaut werden. Vorgeschlagen wird nach Planungsstand 2012 ein mehrstufiger Ausbau²⁰.

Im ersten Bauabschnitt wird ein neuer durchgängiger Geh- und Radweg durch den Hafen entlang der B 53 hergestellt. Der Anschluss an den Dammweg wird über die Verbindungsstraße Servaisstraße – B 53 hergestellt.

Langfristig soll ein ufernaher Weg zwischen der Stadtgrenze nach Schweich und Pfalzel angelegt werden. Hierfür soll bis 2025 eine neue Brücke über die Zufahrt zum Hafen und nach 2025 eine zusätzliche Brücke über die Kyll gebaut werden.

Am rechten Moselufer sollen vorhandene Mängel insbesondere im Bereich des Zurlaubener Ufers behoben werden. Für die Zeit nach 2025 wird der Bau eines ufernaher Moselradweg im Bereich der Ruwermündung aufgenommen. Hierfür ist der Bau einer Brücke über die Ruwer erforderlich.

Vom linken Moseluferweg ist die Anbindung an die Innenstadt insbesondere im Bereich der Kaiser-Wilhelm-Brücke (westlicher Brückenkopf) unbedingt zu verbessern.

Der 1. Bauabschnitt des Moselradwegs im Hafen wurde mit der Priorität 2, der 2. Bauabschnitt mit neuer Brücke über die Hafenzufahrt mit Priorität 3 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

R11 Moselsteg „Irmindenfreihof“

Zur Verkürzung von Wege zwischen Trier West / Pallien und der nördlichen Altstadt soll bis 2025 ein Fuß- und Radwegsteg zwischen dem Martinerfeld und der Böhmerstraße gebaut werden.

Die Maßnahme wurde mit der Priorität 2 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

²⁰ Für die alternativen Planungen des Moselradwegs im Bereich Ehrang werden Stand 2012 Variantenprüfungen durchgeführt, die auch andere, hier nicht dargestellte, Streckenführungen zum Ergebnis haben können.

R12 Moselsteg „Barbara“

Ein Fuß- und Radwegsteg kann Trier West und Trier Süd besser vernetzen, ist für Verbindungen zur Innenstadt im Verhältnis zur Römerbrücke von geringerer Bedeutung. Ein Bau dieses Steges sollte daher erst nach der Aufwertung der Römerbrücke und dem Bau eines Steges am Irminenfreihof vorgenommen werden. Im Integrierten Handlungskonzept wird eine Umsetzung erst nach 2025 empfohlen. Eine Berücksichtigung des Steges in Konzepten der Stadt- und Freiraumplanung („Stadt am Fluss“) wird empfohlen, erforderliche Flächen sollten freigehalten werden.

R13 Bahnquerung Hauptbahnhof - Gartenfeld

Die Planungen zum „Petrisbergaufstieg“ beinhalten eine Brücke über die Bahngleise am Hauptbahnhof, die auch vom Radverkehr genutzt werden kann. Unabhängig vom Petrisbergaufstieg soll geprüft werden, inwieweit eine vom Radverkehr nutzbare Querung – ggf. unter Einbeziehung der heutigen Bahnsteigunterführung – hergestellt werden kann. Die zusätzliche Querung am Hauptbahnhof würde in Ergänzung zu den vorhandenen Bahnquerungen im Straßennetz eine direkte Verbindung von Gartenfeld, Kürenz und dem Tarforster Plateau zum Hauptbahnhof herstellen. Die Maßnahme wurde aufgrund der zu erwartenden Kosten und vorhandener Querungen in der Nachbarschaft mit Priorität 3 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

R14 Verlängerung Bahntrassenradweg Ruwertal

Der Ruwer-Hochwald-Radweg auf der Trasse der ehemaligen Ruwertalbahn soll bis zum ehemaligen Bahnübergang der Ruwerer Straße verlängert werden und dort an die Straße „Am Grüneberg“ anschließen. Die Maßnahme wurde mit der Priorität 1 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

R15 Anbindung Fachhochschule

Im Zuge des Ausbaus der Bitburger Straße wurde der Geh- und Radweg im östlichen Seitenraum bis zur Felskante verlängert, so dass hier ein barrierefreier Zufahrtsweg zur Fachhochschule anschließen kann. Die Maßnahme ist bereits umgesetzt.

6.4.2 Stadtweiter Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

R16 Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen

Infrastrukturplanungen für den Radverkehr haben sich an den Nutzungsanforderungen der unterschiedlichen Radfahrergruppen zu orientieren. Den verkehrsgewandten Radfahrern sollten nach Möglichkeit Radverkehrsführungen angeboten werden, die ein schnelles Fortkommen ermöglichen. Gleichzeitig ist für eine sichere Verkehrsteilnahme von ungeübten Radfahrern, älteren Menschen und von Kindern zu sorgen, die Gefahrensituationen oft nicht hinreichend erkennen und bewältigen können.

Da die Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen nicht durchgängig in allen Stadtbereichen erfüllt werden können, wird eine konsequente Weiterentwicklung des Prinzips der (Haupt-) Verbindungswege und Alternativrouten empfohlen.

Die Hauptrouten im Radverkehrsnetz verlaufen in vielen Fällen im Netz der stark befahrenen Hauptverkehrs- und Sammelstraßen. Zudem werden viele wichtige Ziele über diese Straßen erschlossen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte es Standard sein, dass zumindest alle Hauptverkehrs- und Sammelstraßen mit mehr als 10.000 Kfz / Tag mit angemessenen Radverkehrsanlagen ausgestattet sind.

Eine nachhaltige Sicherung und Förderung des Radverkehrs kann nur gelingen, wenn die Radfahrer auch in den Problembereichen (z.B. Bereiche mit höherem Nutzungsdruck) anspruchsgerecht geführt werden. Besondere Beachtung ist in diesem Kontext den Netzabschnitten in der Trierer Innenstadt zu widmen, in denen die Nutzungsansprüche des Radverkehrs mit den Nutzungsansprüchen anderer Verkehrsträger in starker Konkurrenz stehen.

Radverkehrsführungen sind so auszugestalten, dass sie eindeutig erkennbar, im Verlauf durchgängig und stetig sind und an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und dem Radverkehr ausreichend Sicht besteht. Eine Nutzbarkeit muss auch bei höheren Geschwindigkeiten (Elektrofahrräder) gewährleistet sein. Der Planungsleitfaden des Radverkehrskonzeptes gibt hier umfassende Empfehlungen für geeignete Radverkehrsanlagen.

Bei der Anlage von Radverkehrsanlagen in Trier kommen in vielen Fällen Schutzstreifen als Radverkehrsanlagen in Frage. Dieser Anlagentyp ist platzsparend und kann insbesondere in Sammelstraßen, aus denen Durchgangsverkehr herausgehalten werden soll, eine verkehrsberuhigende Wirkung haben. Um Flächen für die Markierung von Schutzstreifen zu gewinnen, müssen in einigen Straßenabschnitten Parkstände entfallen. Zur Herstellung einer lückenlosen Infrastruktur als Voraussetzung für eine wesentliche Steigerung des Radverkehrsanteils sollen die Parkstände im Straßenraum in diesen Fällen generell zu Gunsten der Radverkehrsanlagen aufgegeben werden.

Für Schutzstreifen kommen aufgrund ihrer Kfz-Verkehrsbelastung insbesondere folgende Straßen in Frage. In einigen Fällen müssen hierfür Parkstände entfallen um die erforderliche Flächen zu erhalten. Eine Aufgabe des Parkens ist in den entsprechenden Abschnitten in der Regel aber auch erforderlich um ausreichende Gehwegbreiten zu gewährleisten.

- Alte B 53 Ehrang, Biewer
- Mäusheckerweg,
- Eurener Straße,
- Luxemburger Straße nördlich der Konrad-Adenauer-Brücke,
- Im Speyer,
- Schönbornstraße,
- Hohenzollernstraße,
- Heiligkreuzer Alleen südlich der Straßburger Allee,
- Auf der Weismark.

Bei höheren Kfz-Verkehrsbelastungen sollten Radfahrstreifen angelegt werden. Auch hierfür müssen ggf. Parkstände entfallen. Radfahrstreifen sollten in folgenden Straßen angelegt werden:

- An allen Straßenneu- und Ausbauten des Handlungskonzeptes (z. B. Nordtangente, Südtangente, neue L 145),
- Im Aveler Tal.

Problematisch sind stark befahrene Straßen, in denen aufgrund der Straßenraumbreite Radverkehrsanlagen nur unter Aufgabe von Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr bzw. zu Lasten von Gehwegbreiten möglich wären. In folgenden Fällen ist auch bei hohen Verkehrsbelastungen ein Mischverkehr auf der Fahrbahn in Verbindung mit einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km / h vorgesehen:

- Paulinstraße
- Saarstraße, Matthiasstraße,
- Güterstraße,
- Olewiger Straße zwischen Kaiserthermen und Sickingenstraße.

Für die Straße „Am Mariahof“ ist ebenfalls nach dem Umbau die Ausweisung von Tempo 30 geplant.

Zur Erhöhung der Sicherheit ist insbesondere in den Straßen mit Tempo 30 eine umfangreiche Verkehrsüberwachung erforderlich. Für einen besseren Einfluss der Stadt Trier auf den Umfang der Überwachung des fließenden Verkehrs sollte diese Aufgabe wieder von der Stadt Trier übernommen werden.

Die Herstellung attraktiver Radverkehrsführungen ist bis 2025 kontinuierlich und möglichst flächendeckend vorzunehmen.

R17 Sonstige Radverkehrsanlagen

Das Radverkehrskonzept empfiehlt weitere Standorte für die Herstellung von Radverkehrsanlagen mit dem Ziel eines lückenlosen Radwegenetzes. Neben der Herstellung eigenständiger Radverkehrsanlagen zählt hierzu auch die bessere Befahrbarkeit von Fahrbahnen durch den Radverkehr. Maßnahmen sind in diesem Fall z. B. die Öffnung von Einbahnstraßen, die Freigabe von Anliegerstraßen für den allgemeinen Radverkehr und der Austausch von Fahrbahnbelägen (z. B. Kopfsteinpflaster).

Die Herstellung sonstiger Radverkehrsführungen ist bis 2025 kontinuierlich und möglichst flächendeckend vorzunehmen.

6.4.3 Pflege und Beleuchtung von Radverkehrsanlagen

R18 Pflege der Radverkehrsanlagen

Es ist unabhängig von Tages- und Jahreszeit eine durchgängig anspruchsgerechte Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen – auch mit Elektrofahrern – sicherzustellen. Hierzu gehört u.a., dass die Radverkehrsführungen stets frei von Hindernissen jeglicher Art gehalten werden und auch im Herbst und Winter für akzeptable Bedingungen gesorgt wird, bzw. vorhandene Radwege regelmäßig von Schmutz, Laub, Scherben oder Schnee gereinigt werden. Darüber hinaus ist die durchgängige Befahrbarkeit von Radverkehrsanlagen auch in Bereichen mit hohem Parkdruck zu gewährleisten. In Netzabschnitten mit systematisch zugeworfenen Radverkehrsanlagen sind verschärfte Kontrollmaßnahmen durchzuführen. Schäden bei der Wegweisung sind zügig zu beheben.

Die Pflege der Radverkehrsanlagen ist bis 2025 kontinuierlich und möglichst flächendeckend vorzunehmen. Es ist davon auszugehen, dass für eine konsequente Freihaltung von Radverkehrsanlagen die bisherige Überwachung ausgebaut werden muss.

R19 Beleuchtung wichtiger Radwege

Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen werden in der Regel von den Straßenlaternen ausreichend beleuchtet. Zur Gewährleistung der Nutzbarkeit von Radverkehrsanlagen auch bei Dunkelheit sollten separat geführte Geh- und Radwege ebenfalls beleuchtet werden. Dies betrifft insbesondere die Haupttrassen des Zielnetzes.

Beispielhaft wurden folgende Streckenabschnitte in das Handlungskonzept aufgenommen, in denen eine Beleuchtung installiert werden sollte:

- Wege zwischen den Unterführungen an den Kaiserthermen,
- Geh- und Radweg zwischen Spitzmühle und Olewig (hohe Priorität, da entlang der Olewiger Straße voraussichtlich keine Radverkehrsanlagen hergestellt werden können),
- Geh- und Radweg „Dammweg“ in Ehrang (hohe Priorität als Teil der Hauptroute nach Ehrang-Quint),
- Geplanter Geh- und Radweg im Aveler Tal, Bereich Avelerhof (mittlere Priorität),
- Moselradweg zwischen Nordbad und Zurlaubener Ufer (mittlere Priorität),
- Verbindungen Ehrang-Bausch und Ehrang-Heide (mittlere Priorität),
- Weitere Abschnitte des Moselradweges (niedrige Priorität).

Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten.

6.4.4 Radabstellanlagen

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde festgestellt, dass in der Trierer Innenstadt sowie an den meisten der untersuchten Einzelziele außerhalb der Innenstadt eine gute Grundausstattung mit Abstellanlagen vorhanden ist. Ausnahme bilden die Bahnhöfe, wobei am Hauptbahnhof sowohl der Anlagentyp als auch die Anzahl der bereitgestellten Einstellplätze zu bemängeln ist. Zusätzlich wurde Ende 2011 die Ausstattung mit Radabstellanlagen in der Innenstadt noch einmal weiter verbessert.

Insgesamt trägt das vorhandene Angebot vor allem den Ansprüchen der „Kurzzeitparker“ Rechnung: Mit wenigen Ausnahmen – etwa der Fahrradgarage an der Porta Nigra oder den Fahrradboxen (die inzwischen am Messepark stehen aber aufgrund Vandalismus mehr oder weniger unbrauchbar geworden sind) – bieten die Anlagen keinen Witterungsschutz oder über das Abstellen des Fahrrades hinausgehende Serviceleistungen. Hier setzt das für die Stadt Trier empfohlene „Prinzip des abgestuften Angebots“ an. Das Fahrradparken wird dabei an definierten Standorten insbesondere in der Innenstadt und im Bahnhofsumfeld als Service-, Informations- und Kommunikationsschnittstelle zum Radfahrer begriffen.

R20: Fahrradstation am Trierer Hauptbahnhof

Am Hauptbahnhof ist geplant eine Fahrradstation zu errichten, wie es sie bereits in zahlreichen Kommunen, insbesondere in Nordrhein-Westfalen gibt. Bei Fahrradstationen handelt es sich um Anlagen, die weit über reine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder hinausgehen. Ihre Stärke resultiert aus

der Förderung der Radverkehrsnutzung im Vor- und Nachtransport des öffentlichen Verkehrs, vor allem des Bahnverkehrs, indem sie neben (vandalismus-)sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen auch umfangreiche, insbesondere fahrradspezifische Zusatzdienstleistungen, wie Reparaturreinrichtungen und Fahrradverleih anbieten. Das kostenpflichtige Einstellen erfolgt dabei nach dem Modell der „Radstationen“ in Nordrhein-Westfalen, d.h. Einstellen und Entnahme des Fahrrades sind rund um die Uhr und ohne Hilfe von Personal möglich. Fahrradverleih und -Reparatur ist dagegen zu üblichen Öffnungszeiten möglich und wird durch entsprechend qualifiziertes Personal vor Ort gewährleistet.

Die Potenziale für eine Radstation am Hauptbahnhof Trier wurden in mehreren externen Gutachten nachgewiesen und seitens des Landes bestätigt. Bereits im Januar 2009, wurde die Stadtverwaltung einstimmig vom Stadtrat damit beauftragt weitergehende vertiefte Untersuchungen inklusive Betreiber- und Finanzierungskonzept sowie einem grundlegenden Raumkonzept durchzuführen. Ein entsprechendes Fachgutachten ist inzwischen erarbeitet worden. Inzwischen haben die Vorplanungen einen Planungsstand erreicht, der eine zeitnahe Realisierung des Projektes ermöglicht. Aktuell laufen derzeit die Abstimmungen mit Fördermittelgeber, potenziellen Betreibern sowie sonstigen relevanten Akteuren und Institutionen.

Als Standort für eine Fahrradstation am Hauptbahnhof kommt das Gelände der ehemaligen Expressguthalle im südlichen Bereich des Hauptbahnhofs in Frage. Durch den unmittelbaren Anschluss des Gebäudes / Grundstücks an die Bahnsteige des Bahnhofs sowie die Möglichkeit der beidseitigen Erschließung sind hier ideale Voraussetzungen für eine Radstation gegeben.

Die Maßnahme wurde mit der Priorität 1 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

R21: Weitere Radabstellanlagen im Stadtgebiet

- **RadServicePoints** dienen insbesondere als Einrichtung für Umsteiger zum ÖPNV und für Radtouristen. In Trier besteht durch die Einrichtung der Fahrradgarage an der Porta Nigra ein ausgezeichneter Anknüpfungspunkt, den ersten Trierer RadServicePoint einzurichten. Radtouristen sollten hier ihr Rad und ihr Gepäck sicher abstellen können, und dann zu Fuß die Innenstadt erkunden.
- **RadParkplätze** sollen hauptsächlich den Einkaufenden und den Beschäftigten in der Innenstadt nutzen. Platziert an größeren Umstiegs- haltestellen übernehmen sie aber auch eine bike&ride-Funktion (z.B. Kaiserthermen). Generell sollten RadParkplätze entlang der Zufahrtsachsen zur Fußgängerzone liegen und dort Radfahrer abfangen, damit der weitere (Einkaufs-) Weg zu Fuß zurückgelegt wird. Folgende Standorte sollten

aufgrund ihrer strategisch günstigen Lage sowie hinsichtlich der verfügbaren Flächenpotenziale grundsätzlich näher untersucht werden: Rathaus / Rathausparkplatz, Fahrstraße, Konstantinstraße, Nikolaus-Koch-Platz, Moselstraße / Trevisis-Passage, Berufsschulstandorte um die Windmühlenstraße, Kaiserthermen / ÖPNV-Haltestelle Richtung Universität, Hauptbahnhof / Ergänzung zur Radstation

- An **Abstellanlagen auf öffentlichen Flächen** sind außerhalb der Innenstadt grundsätzlich dieselben Anforderungen an den Anlagentypus wie in der Innenstadt zu stellen. Zu den wichtigsten „Einzelzielen“ außerhalb der Innenstadt gehören die Bushaltestellen (bike&ride).
- Analog zur systematischen Ausstattung von Bushaltestellen sind auch die bestehenden und neuen **Bahnhaltepunkte** systematisch mit Abstellanlagen auszustatten, wobei nach den Ergebnissen der Bestandsaufnahme die Haltepunkte Trier-Süd und Ehrang das größte bike&ride-Potenzial aufweisen und entsprechend hier in Abstimmung mit der DB AG RadParkplätze entstehen sollten.
- Im **Bereich privatwirtschaftlich betriebener Einzelziele** kann die Stadt Trier nach § 88 (2) der LBauO „die Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder verlangen, wenn Bedürfnisse des Verkehrs dies erfordern; die erforderliche Größe, die Lage und die Ausstattung können in der Satzung festgelegt werden“. Hier sollte in jedem Fall ein Kriterienkatalog für die Ausstattungsmerkmale solcher Abstellanlagen erarbeitet werden.

Die Herstellung der Abstellanlagen soll bis 2025 kontinuierlich und möglichst flächendeckend vorgenommen werden.

6.4.5 Weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

R22: Wegweisung

Eine kontinuierliche und schlüssige Wegweisung wurde als dritte Säule der Fahrradinfrastruktur im Zuge des landesweiten Netzes Rheinland-Pfalz realisiert. Die vorhandene Wegweisung ist bei Maßnahmen im Radverkehrsnetz zukünftig kontinuierlich zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Das vorhandene Gerüst der Fahrradwegweisung sollte zukünftig behutsam ergänzt werden, wobei insbesondere die noch nicht beschilderten Hauptverbindungen für den Radverkehr in die Wegweisung aufgenommen werden sollten. Die Ausweisung der „Alternativrouten“ zu den Hauptverbindungen ist dabei im Einzelfall sinnvoll.

Der weitere Ausbau der Wegweisung soll bis 2025 kontinuierlich und möglichst flächendeckend vorgenommen werden.

R23: Fahrradverleih

Mit einem Verleihen von Fahrrädern ist Radverkehr auch ohne Verfügbarkeit des eigenen Fahrrads möglich. Hierdurch kann der Anteil des Radverkehrs z. B. bei Binnenwegen von Einpendlern und Touristen erhöht werden.

Fahrräder können bisher an der Bürgerservice-Radstation am Hauptbahnhof ausgeliehen werden. Die Bedingungen zum Fahrradverleih sollen im Rahmen des Neubaus der Fahrradstation am Hauptbahnhof verbessert werden.

Darüber hinaus soll zum anderen ein flexibel nutzbares und dezentral verfügbares Angebot an Fahrrädern nach dem Vorbild von „Call a Bike“ der Deutschen Bahn oder „vel’oh!“ von JC Decaux in Luxemburg geprüft werden. Entsprechende Angebote sollen für die Stadt Trier keine Kosten verursachen. Aktuelle technische Entwicklungen im Radverkehr sollen berücksichtigt werden (Verleih von Elektrofahrrädern, Ladestation).

R24: Information und Kommunikation, Kampagnen zur Verkehrssicherheit

Zur Förderung des Umweltverbundes ist eine aktive und weit reichende Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Sie umfasst neben Aktionen zu z.B. Radverkehrssicherheit sowie der Bewerbung der Vorteile des Verkehrsmittels Fahrrad (inkl. E-Bikes) allgemein auch die aktive Kommunikation in Bezug auf bauliche Verbesserungen im Radverkehrsnetz.

So soll bezüglich der geplanten Innenstadtquerungen ein entsprechender Innenstadt-Flyer aufgelegt sowie eine angemessene Ausschilderung erfolgen. Die Eröffnung soll im Rahmen einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit erfolgen. Dies gilt natürlich auch für andere Highlights wie die Fahrradstation oder ggf. die Hafnbrücke / Moselstege.

Nach Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen soll ein Fahrrad-Stadtplan herausgebracht und ständig aktualisiert werden.

Die Durchführung von Kampagnen soll bis 2025 kontinuierlich und möglichst flächendeckend vorgenommen werden.

6.4.6 Organisatorische Maßnahmen

Zur besseren Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs werden die Einführung einer Radverkehrspauschale sowie einer/s Radverkehrsbeauftragten vorgeschlagen.

R25: Radverkehrspauschale

Die Bereitstellung einer Radverkehrspauschale bietet der Stadtverwaltung die Möglichkeit, kleinere Verbesserungen für den Radverkehr mit einer Pauschale unabhängig von Großprojekten umzusetzen. Dadurch können relativ kurzfristig und mit geringem Verwaltungsaufwand Maßnahmen umgesetzt werden.

Die Radverkehrspauschale wurde bereits in den vergangenen Jahren bereits beantragt, ist als Budget ohne Projektbezug von der Aufsichtsbehörde bisher aber abgelehnt worden. Es wird empfohlen, einen neuen Antrag unter Verweis auf die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes zu stellen. Die Maßnahme wurde mit der Priorität 1 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

R26: Radverkehrsbeauftragter

Zur Herstellung und Sicherung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur gehört eine breite Verankerung in Politik und Stadtverwaltung. Aber auch die Bündelung der Verantwortlichkeit in einer Person ist wichtig, um die Belange des Radverkehrs sowohl innerhalb der verschiedenen Fachbereiche der Stadtverwaltung als auch nach außen gegenüber der Bürgerschaft oder Investierenden konsequent zu vertreten. Auch die systematische Erfassung und Behebung von Mängeln im Radverkehrsnetz könnte bei klaren personellen Verantwortlichkeiten besser betrieben werden.

Wichtig ist außerdem eine schnelle Behebung von Missständen wie Verschmutzungen, Beschädigungen oder defekter Beleuchtung. Dies erfordert kurze Wege zwischen Bürgerinnen oder Bürgern, die Mängel feststellen, und der Stadtverwaltung. Die Maßnahme wurde mit der Priorität 1 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

7 Öffentlicher Verkehr

7.1 Einführung

Der öffentliche Verkehr in Stadt und Region Trier umfasst Schienen- und Straßenverkehr unterschiedlicher Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird im Wesentlichen das städtische Angebot sowie Linien im Quell- / Ziel-Verkehr der Stadt Trier (Bahnlinien und Regionalbuslinien) behandelt.

Die heutigen Netze im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) umfassen Stadtbuslinien, Regionalbuslinien und Linien im Eisenbahnverkehr. Grundlage der Analyse ist das Jahr 2010, Änderungen zum Stand 2012 werden in Fußnoten kenntlich gemacht.

7.1.1 Regieebene (Aufgabenträger)

Für Planung und Betrieb des ÖPNV gibt es eine grundsätzliche Arbeitsteilung. Die einzelnen Gebietskörperschaften sind Aufgabenträger für Planung, Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV. Zur Koordination der einzelnen Angebote wurde der Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (ZV VRT) geschaffen, in dem die Stadt Trier und die Landkreise vertreten sind. Wichtigstes Instrument der ÖPNV-Planung sind die Nahverkehrspläne der Region und der einzelnen Kreise bzw. der Stadt Trier.

Folgende Zuständigkeit gibt es in der Region Trier:

- Stadt Trier: Aufgabenträger für den städtischen ÖPNV auf der Straße sowie ggf. weitere städtische Verkehrsmittel (z. B. Schiffsverkehr).
- Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord (ZV SPNV-Nord): Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie dem SPNV gleichgestellte Buslinien (RegioLinien).
- Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier: Aufgabenträger für die übrigen Regionalbusverkehre in der Region Trier.

Die Stadt Trier bestimmt somit direkt Planung, Gestaltung und Finanzierung des städtischen ÖPNV. Bei den regionalen Verkehren ist sie über die Mitgliedschaft im ZV SPNV-Nord und ZV VRT als eine von mehreren Gebietskörperschaften mit beteiligt.

7.1.2 Aktuelles Angebot im Busverkehr

Das heutige ÖPNV-Netz in Trier wird gebildet aus Stadtbuslinien, Regionalbuslinien und Linien des Eisenbahnverkehrs

Stadtverkehr

Die Stadtbuslinien in Trier werden eigenwirtschaftlich von der Stadtwerke Verkehrs-GmbH betrieben. Die einzelnen Linien mit ihrem Bedienungsangebot sind in **Anlage 7.1** dargestellt.

Das Busangebot wird seit 1997 unterschieden in zwei Netze. Die Linien des „Normalverkehrs“ werden montags bis freitags von 6.30 Uhr bis 18.45 Uhr betrieben und sind auf die optimale Erschließung der Altstadt überwiegend über die Innenstadt-Westtrasse ausgerichtet. Der „Sternverkehr“ wird zu den übrigen Zeiten durchgeführt. Seine Linien sind auf einen zentralen Anschluss am Hauptbahnhof ausgerichtet.

Die Linien des Normalverkehrs fahren im Taktverkehr mit unterschiedlichen Fahrzeugfolgezeiten. Ein hoher Anteil der Fahrgäste sind Studierende und Beschäftigte der Universität sowie Schüler. Das Fahrplanangebot ist daher stark auf den Verkehr zur Universität ausgerichtet und unterscheidet sich nach Vorlesungszeit und vorlesungsfreier Zeit. Einzelne Fahrten werden außerdem nur an Schultagen durchgeführt. Hinzu kommen Einsatzfahrten im Schülerverkehr und zur Universität, die nicht im Fahrplan aufgeführt sind.

Im Sternverkehr wird ebenfalls im Taktverkehr in einem vom Normalverkehr abweichenden, vereinfachten, Liniennetz gefahren. Schwerpunkt des Sternbusnetzes ist die Anbindung der Wohnstadtteile an die Innenstadt. Auf Strecken und Fahrten mit geringerem Fahrgastaufkommen werden statt Linienbussen Anruf-Sammel-Taxis eingesetzt.

Regionalbuslinien

Trier ist Ausgangspunkt mehrerer Regionalbuslinien in das Umland, die eine Anbindung der Region an die Trierer Innenstadt herstellen. Wichtigste Haltestellen sind Hauptbahnhof und Theodor-Heuss-Allee / Christophstraße im Norden der Altstadt sowie Kaiserthermen im Süden der Altstadt. Die Streckenverläufe innerhalb der Stadt Trier sind in den **Bildern 1A** und **1B** dargestellt.

Im Regionalbusverkehr gibt es mehrere Verkehrsunternehmen. Verkehrsunternehmen mit Fahrten zwischen der Stadt Trier und der Region sind:

- Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH (Linien 30, 33 und 34),
- Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH (Linien R200, 201, 203, 204, 207, 212),
- Müller-Kylltal-Reisen GmbH (Linien 221, 222, in Trier als Linie 12),

- Walscheid-Busreisen (Linie 231),
- MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH (Linien 333, 441),
- Flibco.com (Linie 100).

2011 werden in der Region Trier folgende Linien als RegioLinien klassifiziert:

- 100 Trier – Flughafen Hahn (flibco.com als Teil der Linie Metz – Luxemburg– Trier – Hahn),
- R200 Trier – Hermeskeil – Türkismühle über B 52 (Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH),
- 201 Trier – Bitburg – Prüm (Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH).

Ein Sonderfall im Linienverkehr nach Trier sind die Linien 117 und 118, die von der Firma Voyages Emile Weber im Auftrag des luxemburgischen Transportministeriums betrieben werden. Diese verbinden Trier mit Luxemburg Stadt und sind nicht in den VRT integriert.

7.1.3 Aktuelles Angebot im Schienenverkehr

Das Land Rheinland-Pfalz fördert in hohem Maße hochwertige Angebote auch im ländlichen Raum. Seit der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes wird das Umland der Stadt Trier mit einem für den ländlichen Raum herausragenden Angebot aus Regionalexpress- und Regionalbahnlinien bedient. Der Ausbau des Nahverkehrs geht jedoch einher mit dem Rückgang des Fernverkehrs zum Trierer Hauptbahnhof.²¹

Der Eisenbahnverkehr übernimmt in erster Linie die regionale Erschließung. Im Stadtgebiet von Trier spielt der Bahnverkehr bisher nur eine geringe Rolle zur Anbindung der Stadtteile Quint, Ehrang und Pfalzel an die Innenstadt. Weitere innerstädtische Verbindungen sind über den Südbahnhof möglich.

Die geographische Lage bestimmt maßgeblich die Anbindung der Region Trier an das Eisenbahnnetz. Die Bahnstrecken verlaufen im Moseltal sowie den darauf zulaufenden Tälern der Nebenflüsse zur Mosel. Wichtigste Strecken sind die Verbindungen im Mosel- und Saartal Koblenz – Trier - Saarbrücken. Auf den Eisenbahnstrecken bestehen überwiegend vertaktete Fahrtmöglichkeiten zu allen Bahnhöfen des Umlandes auch am Wochenende und bis in den späten Abend.

Seit der Regionalisierung des Schienenverkehrs im Jahr 1995 werden die Betreiber der SPNV-Linien zunehmend über Ausschreibungen ermittelt. Die

²¹ Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 wurde der zuvor zweistündliche Fernverkehr nach Trier fast vollständig eingestellt.

Schienenstrecken in der Region Trier werden bislang überwiegend noch ohne Ausschreibung von der DB Regio AG in der Nachfolge der Deutschen Bundesbahn betrieben. Inzwischen wurden mit Ausnahme der Regionalbahn von Trier nach Saarbrücken sämtliche Strecken der Region ausgeschrieben. Gewinner war jeweils die DB Regio AG, so dass in den kommenden Jahren weiterhin dieses Verkehrsunternehmen in der Region Trier fahren wird. Zwischen Trier und Saarbrücken betreibt ebenfalls DB Regio AG die Regionalbahn durch Direktvergabe.

7.2 Bewertung des ÖPNV-Angebotes

Das ÖPNV-Angebot in der Region Trier weist große Unterschiede zwischen den einzelnen Verkehrssystemen und Linien auf. ÖPNV im ländlichen Raum ist generell auf Grund des vergleichsweise geringen Nachfragepotenzials aus wirtschaftlicher Sicht schwierig. Während im Busverkehr der Stadt Trier und im Schienenverkehr ein vergleichsweise gutes, fast rund um die Uhr verfügbares Angebot besteht, liegt der Schwerpunkt im Regionalbusverkehr wie in anderen ländlichen Räumen auf dem Schülerverkehr.

Der derzeit gültige Nahverkehrsplan der Stadt Trier ist am 1. Oktober 2006 nach Beschluss des Stadtrats in Kraft getreten. Der Nahverkehrsplan wurde im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan des ZV VRT und den Nahverkehrsplänen der übrigen im ZV VRT zusammengeschlossenen Landkreise aufgestellt. Der Nahverkehrsplan des ZV VRT enthält die grundsätzlichen Zielsetzungen und Rahmenvorgaben für den gesamten Verbundraum einschließlich der Stadt Trier.

Mit dem Zielhorizont 2025 reicht das Mobilitätskonzept weit über den Zielhorizont der Nahverkehrspläne hinaus. Entsprechend sind Zielsetzungen und Maßnahmen weiter gefasst und bilden den Rahmen für die zukünftige Erarbeitung von Nahverkehrsplänen und anderen Planungen im ÖPNV und SPNV.

Das Stadtbusnetz der Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH bietet ein vergleichsweise gutes Angebot. Eine Schwachstellenanalyse des Stadtbusverkehrs in Bezug auf die Bedienungsqualität wurde im Rahmen der Untersuchungen zum Nahverkehrsplan der Stadt Trier auf Basis des Fahrplans 2005 und unter Anwendung des Anforderungsprofils durchgeführt. Der Planungshorizont für den Nahverkehrsplan beträgt ca. 5 Jahre, so dass unmittelbar nach Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes die Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz-Nord ansteht.

Seit der ursprünglichen Analyse aus dem Jahr 2005 wurden im Verkehrsangebot der Stadtwerke Trier einige Änderungen hinsichtlich Linienführung und Bedienungshäufigkeit vorgenommen, so dass die Analyse für das Jahr 2010 fortgeschrieben wurde.

7.2.1 Rahmenbedingungen des ÖPNV in Trier

Die Siedlungsstruktur begünstigt und erschwert gleichzeitig die Bereitstellung eines attraktiven und wirtschaftlichen Angebotes.

Günstige Rahmenbedingungen sind:

- Hohe Bedeutung der Innenstadt, die wichtigsten Ziele können mit einem klassischen Netz aus radialen Verbindungen in die Innenstadt erreicht werden.
- Vergleichsweise kompaktes Stadtgebiet, nur wenige Streckenabschnitte „über Land“, die einen hohen Aufwand für ein geringes Fahrgastpotenzial erfordern.
- Bandförmige Siedlungsflächen wie Trier West → Euren oder Biewer → Ehrang → Quint, die mit einer Linie entlang der Hauptverkehrsstraße bzw. Sammelstraße gut erschlossen werden können.

Ungünstige Rahmenbedingungen sind:

- Eine Vielzahl von eher dörflich strukturierten Stadtteilen mit 3.000 – 4.000 Einwohnern, die jeweils ein vergleichsweise geringes Fahrgastpotenzial haben. Es sollte trotzdem möglichst ein dichter Takt angeboten werden, da in diesen Stadtteilen insgesamt ein Viertel der Einwohner von Trier wohnt.
- Flächige Wohngebiete oder Hanglagen, die nicht über eine zentrale Linienführung optimal erschlossen werden können, z. B. Heiligkreuz, Weismark, Ruwer.
- Starke Einwohnerrückgänge in einzelnen Stadtteilen, z. B. Mariahof.
- Großflächige Innenstadt, die nicht über eine zentrale Haltestelle erschlossen werden kann, wie dies in vergleichbar großen Städten oftmals möglich ist.
- Lage der Universität als Campus-Universität auf dem Tarforster Plateau.

7.2.2 Netzdichte

Die **Bilder 7.1** und **7.2** zeigen die gemeinsame Bedienung des Stadtgebietes durch Stadt- und Regionalbuslinien. Die Linien des Regionalverkehrs durchfahren jeweils einen Teil des Trierer Stadtgebietes und ergänzen damit das Angebot der Stadtbuslinien. Für die Stadtteile Ruwer und Filsch sowie die Fachhochschule ist der Regionalbus das wichtigste Verkehrsmittel. Häufig kann der Regionalbus innerhalb des Stadtgebietes als Schnellbus genutzt werden, z. B. Linie 30 zwischen Tarforst und Kaiserthermen oder Linie 231 zwischen Quint und Porta Nigra. Es gibt in Trier keine Bedienungsverbote im Regionalbusverkehr, d. h. die einzelnen Linien können ohne Einschränkung auch auf rein städtischen Teilstrecken genutzt werden.

Alle Ortsbezirke der Stadt Trier werden mit Buslinien erschlossen. Das Busnetz ist dabei stark von der Topographie des Stadtgebietes beeinflusst. Die Erschließungsqualität wird anhand der Einzugsbereiche der Haltestellen bewertet. Nach den Standards des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wird eine maximale Entfernung (Luftlinie) von 300 m als Einzugsbereich einer Haltestelle betrachtet. Diese Entfernung entspricht etwa einer Zugangszeit von maximal 5 Minuten. **Bild 7.1** zeigt die Erschließungsqualität im Normalverkehr.

Im heutigen Liniennetz von Stadt- und Regionalbuslinien ist Trier fast vollständig mit Haltestelleneinzugsbereichen von 300 m abgedeckt. Insbesondere in den enger bebauten älteren Quartieren liegen die einzelnen Haltestellen günstig zur Bebauung. Schwieriger ist die Erschließung der neueren Gebiete mit ihrer zum Teil sehr aufgelockerten Bebauung und auf Verkehrsberuhigung ausgelegten Straßennetzen, die eine Durchfahrt mit Bussen erschweren. Ebenso können die Hanglagen oft nur mit hohem Aufwand an den Busverkehr angebunden werden. Kleine Erschließungslücken lassen sich daher in fast allen Stadtteilen feststellen. Aber auch in der Innenstadt oder in Trier Süd gibt es unmittelbar östlich der Moseluferstraße Bereiche, die nicht vom Stadtbus erschlossen werden.

Tangentiale Verbindungen gibt es im Stadtbusnetz nur vereinzelt. Auf Grund der Topographie des Stadtgebietes gibt es aber auch nur wenige tangentielle Straßenverbindungen.²²

7.2.3 Bedienungshäufigkeit in den Wohngebieten

Normalverkehr

Bild 7.3 zeigt die Bedienungshäufigkeit im Stadt- und Regionalbusnetz. Im Fahrplan von 2010 wird montags bis freitags tagsüber auf den Hauptachsen ein 10-Minuten-Takt, zur Feinerschließung überwiegend ein 20-Minuten-Takt angeboten. Nahezu alle Linien im Netz des Normalverkehrs sind Durchmesserlinien, die aus den Stadtteilen über die Innenstadt in andere Stadtteile verlaufen. In der Vorlesungszeit werden im Verkehr zur Universität zusätzliche Fahrten mit den Linien 13 und 16 angeboten.

Obwohl auf mehreren Linien in den vergangenen Jahren Taktausdünnungen vorgenommen wurden, entspricht dieses Angebot den VDV-Standards. Für die kurz- bis mittelfristige Entwicklung des ÖPNV sowie zur Bewertung des Zustands sowie kurzfristiger Maßnahmen auf Ebene der Nahverkehrsplanung enthält der Nahverkehrsplan des ZV VRT Zielvorgaben und Mindestanforderungen zur Bedienungs- und zur Beförderungsqualität in Form eines Anforderungsprofils.

²² Im Januar 2010 wurde das Liniennetz um Linienverläufe ergänzt, die weitere tangentielle Verbindungen wie Trier West – Euren – Zewen oder Ehrang – Pfalzel ermöglichen.

Bei den Kriterien der Bedienungsqualität wurde eine relationsbezogene Betrachtung auf Basis der Verkehrszellen unter Anwendung eines Verkehrsmodells angewandt. Die Verkehrszellen des Nahverkehrsplans sind im Wesentlichen identisch mit denen des Mobilitätskonzepts. Im Bereich der Stadt Trier wird zwischen drei Relationskategorien unterschieden (siehe **Tabelle 18**):

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

Mindestangebot (Fahrten pro Stunde)			
Relationskategorie Verkehrszeit	I	II	III
Montag bis Freitag			
Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit	4	3	2
Schwachverkehrszeit	2	2	1
Samstag			
Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit	4	3	2
Schwachverkehrszeit	2	2	1
Sonntag			
Schwachverkehrszeit	2	2	1

Tabelle 18: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im Nahverkehrsplan (Quelle: NVP ZV VRT, 2006)

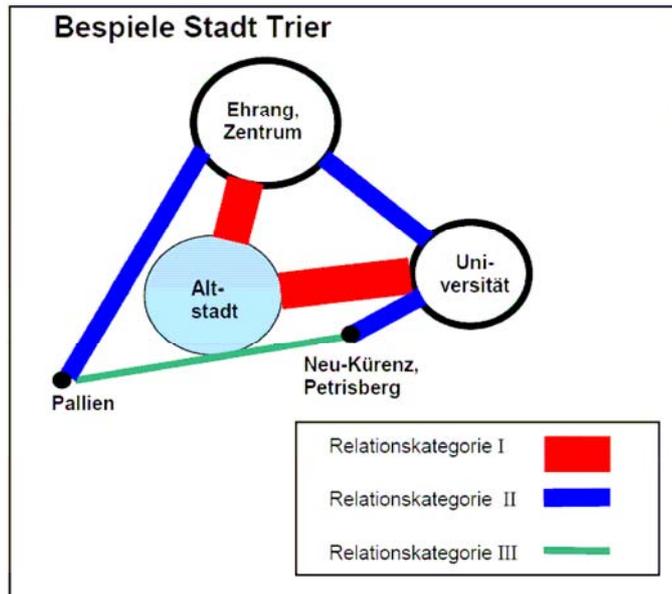


Abbildung 10: Beispiele für Zuordnung der Relationskategorien (Quelle: NVP ZV VRT, 2006)

Wird das VDV-Schema auf die Siedlungsstruktur der Stadt Trier übertragen und die tatsächliche Bedienungshäufigkeit gegenübergestellt, ergibt sich nach folgendes Bild:

	Haupterschließung einwohnerstarker Gebiete (ca. ab 4.000 EW)	Feinerschließung von Wohngebieten	Erschließung kleinerer Stadtteile (2.000-4.000 EW)	Erschließung sehr kleiner Stadtteile (< 2.000 EW)
	<i>Fahrzeugfolgezeit in Minuten</i>			
VDV -Grenzwert	15	30	30 - 60	60
Nahverkehrsplan*	15	20	20	(20)**
Stadtbus Trier 2010	10 - 20	20 - 30	20 - 30	30 - 60

* Der Nahverkehrsplan definiert (ggf. unvertaktete) Fahrten pro Stunde
 ** bestehender 30-Minuten-Takt wird im Nahverkehrsplan als sinnvoll erachtet

Tabelle 19: VDV-Standard der Bedienungshäufigkeit Mo-Fr und Takte im Stadtbusnetz

Die VDV-Standards werden im Stadtbusnetz im Wesentlichen eingehalten. Innerhalb des Einzugsgebietes des 10-Minuten-Taktes der Linien 1 und 3 lebt gut ein Drittel der Trierer. In der Vorlesungszeit werden mit den Linien 6 und 16 weitere 6.000 Einwohner in Tarforst und Olewig alle 10 Minuten angebunden, außerhalb der Vorlesungszeit allerdings nur alle 20 Minuten.

Im Normalverkehr wird kein Stadtteil seltener als alle 30 Minuten bedient. Ausnahmen bilden einzelne Siedlungsgebiete mit weniger als 1.000 Einwohnern (Ehrang-Heide, Hanggebiete in Ruwer, Markusberg, Herresthal). Viele kleinere Stadtteile werden sogar alle 20 Minuten bedient, dies ist im Vergleich mit anderen Städten ein sehr gutes Angebot.²³

Hauptachsen bzw. einwohnerstarke Gebiete, auf denen der VDV-Standard unterschritten wird, sind Heiligkreuz und Ehrang-Quint. Durch die Überlagerung mehrerer Stadt- und Regionalbuslinien, sowie durch den Schienenverkehr ergeben sich in diesen Stadtteilen jedoch zusätzliche Fahrten, die jedoch keinen leicht merkbaren Takt ergeben und deren Abfahrten u. U an unterschiedlichen Haltestellen erfolgen. Nach den Kriterien des Nahverkehrsplans sind damit die Anforderungen für eine angemessene Bedienung (vier Fahrten pro Stunde) jedoch erfüllt.

- In Heiligkreuz gibt es je nach Standort bis zu 8 Fahrten pro Stunde (Linien 2, 5, 8).
- In Ehrang / Quint gibt es zusätzlich zum 20-Minuten-Takt der Linie 8 etwa stündlich Regionalbusfahrten der Linien 212 und 231 sowie zwei bis drei Bahnverbindungen pro Stunde an den Bahnhöfen Ehrang, Ehrang Ort und Quint.²⁴

Auch in einigen kleineren Stadtteilen gibt es zusätzliche Fahrten durch Regionalbusse:

- Ruwer wird von mehreren Regionalbuslinien sowie der Stadtbuslinie 1 erschlossen. Im Ortskern werden mit den Linien 1, 30 und 333 insgesamt 4 Fahrten pro Stunde angeboten.
- In den Stadtteilen Irsch (Linie 34) und Zewen (Linie 40) können in der Hauptverkehrszeit Regionalbuslinien als Schnellbus genutzt werden.

²³ Im Januar 2012 wurde die Linie 5 vom 30-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet.

²⁴ Linie 212 wurde im Januar 2012 in die Linie 8 integriert. Der 20-Minuten-Takt der Linie 8 wurde beibehalten.

Sternverkehr

Im Sternverkehr abends und am Wochenende werden sieben Linien bedient, die mit einem Zentralanschluss am Hauptbahnhof betrieben werden. Am frühen Abend bis 20.00 Uhr und samstags wird je nach Linie alle 15 oder 30 Minuten gefahren (vgl. **Bild 7.4**), am späten Abend und sonntags alle 30 oder 60 Minuten (vgl. **Bild 7.5**). Abweichend von diesem Taktschema werden die Ortsbezirke Ruwer und Zewen auch samstags nur alle 60 Minuten bedient. Sonntags wird vor 10 Uhr auf allen Linien im 60-Minuten-Takt gefahren, ebenso am Samstag und Sonntag Morgen zwischen 0 Uhr und 2 Uhr.²⁵ Am frühen Morgen werden einzelne Fahrten als Anruf-Sammel-Taxi betrieben. Weitere Anruf-Sammel-Taxi-Linien ergänzen das Sternbusnetz.

Die Aufteilung des Angebotes in zwei unterschiedliche Netze ist in kleineren Großstädten inzwischen weit verbreitet, um auch in nachfrageärmeren Zeiträumen attraktive und wirtschaftliche Angebote zu ermöglichen. Netzdichte, Streckenführung und Bedienungshäufigkeit des Trierer Sternverkehrs sind im Städtevergleich sehr gut. Besonders hervorzuheben ist die Dauer des 15-Minuten-Taktes auf den Sternbuslinien montags bis samstags bis 20 Uhr. Von geringer Attraktivität ist der 60-Minuten-Takt auf einzelnen Abschnitten, insbesondere im Tagesverkehr an Sonn- und Feiertagen. Für die betroffenen Stadtteile wird damit die Zielsetzung aus dem Nahverkehrsplan unterschritten.

7.2.4 Umstiege und Anschlüsse

Umstiege sind eine wesentlicher Widerstand für die Nutzung des ÖPNV, da zusätzliche Reisezeiten entstehen und u. U. Anschlüsse verpasst werden. Im Nahverkehrsplan wird daher gefordert, dass auf ÖPNV-Verbindungen maximal ein Umstieg, auf der Relationskategorien I kein Umstieg auftreten soll.

Durch die Linienführung der Buslinien kann die Altstadt aus allen Stadtteilen umsteigefrei erreicht werden. Alle Stadtbuslinien bedienen zudem 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 Stadtteilverbindungen abgedeckt werden. Zusätzliche Umstiege außerhalb der Altstadt sind nur bei Nutzung der Linien 10, 17 und 18 erforderlich. Durch die Anordnung der Haltestellenbereiche ergeben sich an einigen Haltestellen längere Umsteigewege (v. a. Porta Nigra) oder es muss eine Straße überquert werden (z. B. Südallee, Kaiserthermen)

²⁵ Im Januar 2012 wurden Nachtbuslinien mit zusätzlichen Fahrten eingeführt.

Der Nahverkehrsplan definiert folgende Richtwerte für die Beurteilung von Übergangszeiten (Gehzeit + Wartezeit) beim Umsteigen:

Übergangszeit	Beurteilung
bis 5 min.	Gut
5 ... 10 min.	Akzeptabel
10 ... 30 min.	Schlecht
mehr als 30 min.	keine Verbindung

Tabelle 20: Richtwerte für Übergangszeiten beim Umsteigen

Im Normalverkehr sind ein Teil der Fahrpläne so aufeinander abgestimmt, dass beim Umsteigen nur kurze Wartezeiten (2 - 3 Minuten) entstehen. Im Sternverkehr treffen sich alle Linien an der Haltestelle Hauptbahnhof. Mit dem Anschlussverkehr am Hauptbahnhof werden auf vielen Verbindungen Umstiege mit kurzen Übergangszeiten angeboten. Da der Hauptbahnhof aber nicht das geographische Zentrum von Trier darstellt, ergeben sich auf einigen Verbindungen Umwegfahrten zum Hauptbahnhof oder längere Wartezeiten an anderen Umsteigepunkten.

Voraussetzung für kurze Übergangszeiten beim Umsteigen ist, dass Anschlussverluste auf Grund von Verspätungen vermieden werden bzw. eine Anschlusssicherung vorgenommen wird.

7.2.5 Anbindung wichtiger Ziele im Stadtgebiet

Die wichtigsten Ziele der Stadt für den Binnen- und Quell-/Ziel-Verkehr sind die Altstadt, die Gewerbegebiete, die Universität und die Schulen.

Altstadt

Das Busangebot in der Altstadt ist in **Bild 7.6** dargestellt. Die Altstadt ist das Zentrum der Stadt- und Regionalbusnetze mit Direktverbindungen aus allen Stadtteilen und der Region. Am Hauptbahnhof halten sämtliche Züge.

Die Hapterschließung erfolgt über mehrere Haltestellen entlang der Innenstadt-Westtrasse und der Innenstadt-Osttrasse. Die nachfragestärksten Haltestellen liegen im Norden der Altstadt: Porta Nigra und Trevisis. Sie erschließen die Stadtbereiche mit dem größten Aufkommen im Einkaufs- und Besucherverkehr.

Die Regionalbuslinien erschließen die Altstadt in der Regel nur über die Nordallee mit den Haltestellen Theodor-Heuss-Allee und Christophstraße. Durch die Ausrichtung der Regionalbuslinien auf den Hauptbahnhof ergeben sich für einige Stadtteile zusätzliche Direktverbindungen, die mit dem

Stadtbus nur durch Umsteigen möglich sind, z. B. Trier Nord-Hauptbahnhof oder Biewer-Hauptbahnhof²⁶.

Die dichte Belegung mit Buslinien führt im Normalverkehr auf den Innenstadttrassen zu einer dichten Fahrtenfolge, insbesondere auf der Westtrasse. Das Busangebot kann somit gut für Kurzstrecken innerhalb der Altstadt genutzt werden. Im Sternverkehr befahren durch den Anschluss am Hauptbahnhof alle Linien jedoch zeitgleich die Innenstadttrassen, so dass zwischen den einzelnen Abfahrten Wartezeiten von – je nach Zeitraum – 15 - 30 Minuten auftreten.

Innenstadt-Westtrasse und Osttrasse erschließen die Innenstadt unterschiedlich gut. Während der südliche Teil der Altstadt von den beiden Achsen in etwa gleicher Entfernung zur Fußgängerzone bedient wird, verläuft die Osttrasse im nördlichen Teil der Innenstadt über die Ostallee in rund 500 m Entfernung zur Simeonstraße. Linienführungen über die Osttrasse haben daher eine geringere Attraktivität. Die aktuellen Linienführungen kompensieren dies durch den Verlauf nahezu aller Linien des Normalverkehrs über die Innenstadt-Westtrasse und die zusätzliche Führung der Linie 2 (Osttrasse) über die Haltestelle Trevisis. Normalverkehr und Sternverkehr unterscheiden sich teilweise bei der Bedienung der innerstädtischen Haltestellen, so dass auf bestimmten Verbindungen je nach Zeitraum unterschiedliche Haltestellen genutzt werden müssen. Ungünstig ist der Wechsel vom Normalverkehr auf den Sternverkehr montags bis freitags während der Ladenöffnungszeiten bis 20 Uhr.

Obwohl die Haltestellen der Innenstadttrassen teilweise unmittelbar an der Fußgängerzone liegen, verlaufen die Buslinien eher in Randlage der eigentlichen City. Der Busverkehr wirkt dadurch insbesondere für ortsunkundige Besucher der Stadt wenig präsent, eine Ausnahme ist hier der Busverkehr unmittelbar an der Porta Nigra. Verstärkt wird der Eindruck des „Vorbeifahrens“ an der Innenstadt durch die oftmals unattraktive Gestaltung der Innenstadttrassen. In der westlichen Altstadt gibt es Erschließungslücken, die aber im Wesentlichen die großflächigen Krankenhausareale umfassen.

Universität, Fachhochschule

Der Campus 1 der Universität wird zu Vorlesungszeiten mit insgesamt 22 Fahrten pro Stunde (Linien 3, 6, 13, 14²⁷, 16, 30) an die Innenstadt angebunden. Nachteilig für die Anbindung an die Region ist ein fehlender direkter Bahnanschluss, einpendelnde Studierende nutzen zwischen Haupt-

²⁶ Die Nutzung der Regionalbuslinien im Stadtverkehr wird in vielen Fällen durch fehlende Fahrplaninformationen an den Haltestellen erschwert.

²⁷ Seit 2012 Linie 4

bahnhof und Universität ebenfalls die Buslinien. Insbesondere zu Vorlesungsbeginn am Vormittag kommt es daher zu Überlastungen.

Die Abfahrt der Linien an der Universität verteilt sich auf mehrere Haltestellen. Nur zu Vorlesungszeiten bedient wird die Haltestelle „Mensa“, die sich im Zentrum des Campus befindet. Die Haupthaltestellen „Universität“ und „Universität Süd“ befinden sich in Randlage.

Der Campus 2 liegt abseits der Hauptverbindungen zur Universität. Eine direkte Anbindung an die Innenstadt ist mit der Linie 14²⁸ gegeben, der jedoch betriebliche Einschränkungen (u. a. Fahrzeuggröße und Bedienungshäufigkeit) durch das enge Straßennetz im Stadtteil Gartenfeld auferlegt sind. Die Entfernung zu den nächstgelegenen Haltestellen der anderen Linien an der Kohlenstraße beträgt rund 800 m.

Die Fachhochschule gliedert sich in die Standorte Campus Schneidershof und Irminenfreihof bzw. Paulusplatz in der Altstadt. Der Campus Schneidershof wird mit Regionalbuslinien erschlossen, die über die Bitburger Straße führen. Die Linien 221 und 222 bilden gemeinsam einen 30-Minuten-Takt; der Abschnitt dieser Linien zwischen Fachhochschule und Hauptbahnhof wird zusätzlich als Stadtbuslinie 12 bezeichnet und bedient die Stadtbushaltestelle Porta Nigra. Die Standorte Irminenfreihof und Paulusplatz liegen in der westlichen Altstadt im erweiterten Einzugsgebiet der zentralen Haltestelle Nikolaus-Koch-Platz an der Innenstadt-Westtrasse. Die am Irminenfreihof gelegene Haltestelle an der Moseluferstraße wird von den Regionalbuslinien 207 und 118 (nicht im VRT) bedient.

Gewerbegebiete

Die Gewerbegebiete werden in unterschiedlicher Qualität angebunden. Im Unterschied zu anderen Städten gibt es in Trier nur wenig zentrenrelevanten Einzelhandel in Gewerbegebieten, so dass sich das Verkehrsaufkommen im Wesentlichen aus den Beschäftigten sowie Kunden von überwiegend Pkw-orientiertem Einzelhandel und Dienstleistung (Logistik, Autohäuser und -werkstätten, Möbelgeschäfte u. ä.) zusammensetzt.

- Das Industriegebiet Nord wird im Stadtbusverkehr von der Linie 1 alle 20 Minuten bedient, darüber hinaus halten mehrere Regionalbuslinien entlang der Loebstraße. Die Betriebe entlang der Metternichstraße liegen außerhalb des Einzugsbereichs der Buslinien.
- Das Industriegebiet Euren wird im Stadtbusverkehr von der Linie 3 alle 20 Minuten²⁹ bedient. Hinzu kommen einzelne Fahrten der Linie 40. Die Linie 118 durchfährt das Gebiet ohne Halt. Die Fahrzeiten zur Innenstadt und

²⁸ inzwischen Linie 4

²⁹ seit 2012 zusätzlich mit Linie 2 alle 20 Minuten

zum Hauptbahnhof sind mit der Linie 3 vergleichsweise lang. Betriebe liegen teilweise außerhalb des Einzugsbereichs der Buslinien.

- Der Hafen wird im Stadtbusverkehr von der Linie 7 mit einzelnen Fahrten zur Hauptverkehrszeit³⁰ bedient. Die Ausdehnung des Gebietes erschwert eine optimale Bedienung, so dass trotz ausgedehnter Streckenführung Erschließungslücken vorhanden sind.
- Der Wissenschaftspark Petrisberg wird von den Linien 4 und 14³¹ jeweils alle 30 Minuten bedient. Trotz der Nähe zur Universität kann der Standort nicht von dem dichten Angebot zur Universität profitieren, dessen Linien in rund 500 m Entfernung durch das Aveler Tal verlaufen.

Weiterführende Schulen

Die Schüler an den weiterführenden Schulen stammen etwa zur Hälfte aus der Stadt Trier und zur Hälfte aus der Region. Ein Großteil der Schulen liegt in der Innenstadt und kann vom Hauptbahnhof zu Fuß bzw. mit anschließender kurzer Busfahrt erreicht werden. Diese Schulen haben dementsprechend auch die höchsten Anteile an Schülern aus der Region.

Außerhalb der Innenstadt liegen die beiden Schulzentren „Mäusheckerweg“ in Ehrang und „Wolfsberg“ in Heiligkreuz. Diese werden von Stadtbuslinien, das Schulzentrum „Mäusheckerweg“ zusätzlich von Regionalbuslinien bedient.

Mit den Linien 51 - 59 werden spezielle Linien für den Schülerverkehr angeboten. Diese entlasten die normalen Linien in der Schülerverkehrsspitze und schaffen zusätzliche Direktverbindungen zwischen den Wohngebieten bzw. dem Hauptbahnhof und den Schulzentren.

Die im Nordwesten der Altstadt angesiedelten Berufsschulen werden vom Stadt- und Regionalbus über mehrere Haltestellen an der Nordallee und der Innenstadt-Westtrasse erschlossen. Vom Hauptbahnhof können die Schulen in ca. 20 Minuten zu Fuß erreicht werden.

³⁰ seit 2012 im Normalverkehr durchgängig alle 30 Minuten

³¹ seit 2012 nur noch Linie 4

Freizeitverkehr

Freizeitziele in der Innenstadt sowie der Park Nells Ländchen sind hervorragend an das Busnetz angebunden. Ziele außerhalb des Zentrums sind dagegen vergleichsweise schlecht erschlossen:

	Normalverkehr	Sternverkehr
Nordbad	Linie 5: alle 30 Minuten ³²	Linie 85: alle 30 bzw. 60 Minuten
Südbad	Linie 5: alle 30 Minuten ³³	Linie 83: alle 30- bzw. 60 Minuten
Petrisberg	Linie 14: alle 30 Minuten ³⁴	Linie 14 (AST): 60 Minuten
Markusberg	Linie 10: Einzelfahrten	Kein Anschluss
Weißhauswald	Kein Anschluss	Kein Anschluss

Tabelle 21: Erschließung von Freizeitzielen mit dem Busverkehr

Die Betriebszeiten der ÖPNV-Linien enden in der Regel spätestens um Mitternacht. Nachtbusfahrten gibt es als Spätfahrten freitags und samstags um 1.00 Uhr und 2.00 Uhr im Sternbusnetz. Im Auftrag des ASTA der Universität verkehrt von Donnerstag bis Samstag die Nachtbuslinie 80 zwischen der Altstadt, Trier West, Trier Nord und dem Tarforster Plateau als Ergänzung zum Angebot der Stadtwerke³⁵.

Regionalen Nachtverkehr gibt es nicht. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden für die Rückfahrt von Veranstaltungen in den Nächten am Wochenende Taxifahrten für Jugendliche zwischen 16 und 21 Jahren gefördert („Jugendtaxi“).

Sonderfälle des Freizeitverkehrs sind Sonderveranstaltungen wie das Altstadtfest oder verkaufsoffene Sonntage. Zu diesen Anlässen wird das Angebot im Abendverkehr ausgeweitet und / oder ein spezielles Park+Ride-Angebot eingerichtet.

7.2.6 Fahrzeiten

Das Busnetz der Stadtwerke ist im Wesentlichen darauf ausgerichtet, die Stadtteile zügig mit der Innenstadt zu verbinden. Schleifenförmige Strecken-

³² seit 2012 alle 20 Minuten

³³ seit 2012 alle 20 Minuten

³⁴ seit 2012 Linie 4

³⁵ Im Januar 2012 wurde ein Nachtbusnetz für das Stadtgebiet eingeführt, vgl. Maßnahme Ö2

führungen, die die Erschließungsqualität verbessern, aber die Fahrzeit erhöhen, stellen die Ausnahme dar.

Die Linien des Sternbusverkehrs orientieren sich an den Linien des Normalverkehrs. Sie sind ebenfalls im Wesentlichen darauf ausgelegt, zügige Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt herzustellen. Schleifenfahrten zur kostensparenden Erschließung mehrerer Stadtteile gibt es nur vereinzelt (Pfalzel, Trier West).

Als akzeptabel gelten Fahrzeitverhältnisse ÖPNV : Pkw bis maximal 2:1. Der Nahverkehrsplan fordert für die Relationskategorien I und II ein Verhältnis von maximal 1,5:1.

In Bezug auf die Innenstadt ist ein Reisezeitverhältnis von 2:1 für alle Stadtteile gegeben. Bei Verbindungen über die Innenstadt hinaus sowie auf Tangentialverbindungen sind die Fahrzeiten im Busnetz in der Regel wesentlich länger als die Pkw-Fahrzeiten. Gründe hierfür sind:

- Reisezeitverluste durch Umstiege,
- Erforderliche Umwegfahrten auf Tangentialverbindungen,
- Zeitdauer zur Durchquerung der Innenstadt (Südallee → Westtrasse → Hauptbahnhof 11 Minuten, in der Gegenrichtung 13 Minuten) im Vergleich zur Pkw-Umfahrung auf dem Alleenring (Balduinsbrunnen – Saarstraße ca. 3 Minuten).

Der Busverkehr ist an einem Teil der Signalanlagen beschleunigt. Hierzu zählen insbesondere Anlagen im Bereich der Altstadt. Eine Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen erfolgt in der Regel im Rahmen anstehender Erneuerungen von Lichtsignalanlagen.

Von regelmäßig auftretenden Verkehrsstaus sind auch die Buslinien betroffen. Stauanfällig sind insbesondere die Luxemburger Straße, die Olewiger Straße, die Kaiser-Wilhelm-Brücke und die vom Busverkehr befahrenen Abschnitte des Alleenrings. Im staugefährdeten Abschnitt der Bitburger Straße wurde eine rund 1.300 m lange Busspur eingerichtet, die jedoch 600 m vor dem Knotenpunkt „Bitburger Straße / Kaiser-Wilhelm-Brücke“ endet. Weitere Busspuren gibt es in der Bahnhofstraße, in der Justizstraße, in der Walramsneustraße, in der Paulinstraße, in der Metzger Allee sowie auf kurzen Abschnitten vor Signalanlagen.

Bestimmte Verbindungen im Straßennetz sind nur für den Busverkehr zur Durchfahrt freigegeben. Hierzu zählen die Verbindung von der Pellingener Straße in die Medardstraße, die Durchfahrt an der Treviris-Passage, das Margaretengäßchen zwischen Simeonstiftsplatz und Simeonstraße sowie die Simeonstraße zwischen Margaretengäßchen und Porta-Nigra-Platz.

7.2.7 Busverkehr in der Region

Regionaler Busverkehr ist im ländlichen Raum aus finanziellen Gründen häufig auf den Schülerverkehr beschränkt. Auch in der Region Trier liegt der Schwerpunkt des Angebotes auf Fahrten im Schülerverkehr. Es ist jedoch festzustellen, dass sich die Angebotsqualität im Regionalbusverkehr von Linie zu Linie stark unterscheidet.

Der Verkehr von und nach Trier ist vergleichsweise gut. Taktverkehr nach dem Vorbild des Stadtbusverkehrs wird auf mehreren Linien angeboten. Die Stadtwerke Verkehrs-AG betreibt die Linie 30 in das Ruwertal alle 30-Minuten. Igel wird mit der Linie 3 der Stadtwerke im 20-Minuten-Takt bedient. Stündliche Fahrtmöglichkeiten gibt es in der Regel in die angrenzenden Gemeinden sowie in Richtung Hermeskeil und Fell / Moseltal. Die übrigen Orte der Region werden mit einzelnen Fahrten, überwiegend zur Zeit des Schülerverkehrs angebunden.

Auffällig ist, dass in der Region keine wesentlichen Unterschiede im Angebot zwischen den als Regio-Linien klassifizierten Verbindungen zum Flughafen Hahn, nach Bitburg und nach Hermeskeil – Türkismühle sowie den übrigen Regionalbuslinien bestehen.

Durch die Einbeziehung des Ruwertals in das Sternbusnetz der Stadtwerke gibt es dort auch vertaktete Fahrten abends und am Wochenende. Auf den übrigen Regionalbuslinien werden in der Regel an Wochenenden und abends nur einzelne Fahrten angeboten. Für den Freizeitverkehr im Hunsrück und den Flusstälern werden sogenannte Regio-Radler-Fahrten mit Fahrradmitnahme angeboten. Freizeitziele abseits dieser Buslinien sind in der Regel nicht an den ÖPNV angebunden (z. B. Museum Roscheider Hof, Römische Tempelanlagen in Tawern).

7.2.8 Schienenverkehr

Die geographische Lage bestimmt maßgeblich die Anbindung der Region Trier an das Eisenbahnnetz. Wichtigste Strecke ist Moseltalstrecke Trier - Koblenz mit durchgehenden Verbindungen bis an die Nordsee und Berlin.³⁶ Aus topographischen Gründen fehlt eine direkte und schnelle Eisenbahnverbindung nach Osten über den Hunsrück.³⁷ Verbindungen in Richtung Rhein-Main-Gebiet und Süddeutschland sind daher nur mit Umwegen über Koblenz oder Saarbrücken möglich.

Weitere Strecken im Umland der Stadt Trier wurden stillgelegt und abgebaut. Befahrbar, aber derzeit ohne Personenverkehr ist die Trasse der

³⁶ nur bis Dezember 2011

³⁷ Seit März 2012 wird mit dem DeLux-Bus (Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH und Voyages Emile Weber) eine Fernbusverbindung über Kaiserslautern und Mainz nach Frankfurt angeboten.

Trierer Weststrecke, die zwischen Ehrang und Igel links der Mosel durch das Stadtgebiet verläuft.

Nachteilig für die Nutzung des Schienennetzes im Regionalverkehr ist in vielen Fällen die Lage der Bahnhöfe. Im Umland der Stadt Trier sind es insbesondere die Gemeinden der Verbandsgemeinde Konz, die einen günstigen Zugang zum Eisenbahnverkehr haben. Die Verbandsgemeinden Ruwer, Kell am See und Hermeskeil, sowie große Teile der Landkreise Berncastel-Wittlich, Eifelkreis Bitburg-Prüm und Vulkaneifel sind dagegen ohne Bahnanschluss. Bei einem Großteil der Städte und Gemeinden mit Bahnanschluss liegen die Stationen am Ortsrand oder sogar außerhalb des eigentlichen Hauptortes, hierunter fallen die Kreisstädte Wittlich und Bitburg, Triers Nachbarstadt Schweich und größere Gemeinden wie Speicher und Zemmer.

Der Trierer Hauptbahnhof liegt dagegen vergleichsweise günstig am nord-östlichen Rand der Altstadt. Wichtige Ziele wie Schulen, Behörden und Einzelhandelsbetriebe können zu Fuß vom Hauptbahnhof erreicht werden. Ebenso befinden sich wichtige touristische Ziele wie die Porta Nigra, der Dom und der Hauptmarkt in der Nähe des Hauptbahnhofs. Durch die Größe der Altstadt liegen jedoch Ziele im Süden der Altstadt (z. B. Rathaus, Theater, Schulen) nicht mehr im unmittelbaren Einzugsgebiet des Hauptbahnhofs.

Das Angebot auf den Bahnstrecken in Trier zeigt **Bild 7.7**.

7.2.9 Fahrzeuge

Im Stadtverkehr werden von der Stadtwerke Trier Verkehrs-AG ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Je nach Fahrgastnachfrage sind dies Standardlinienbusse oder Gelenkbusse. Auf einzelnen Linien mit sehr geringer Nachfrage werden über Subunternehmer auch kleinere Fahrzeuge eingesetzt. Die Stadtbusse sind mit gut lesbaren Zielanzeigen sowie Haltestellenanzeigen im Fahrzeug ausgestattet, verfügen jedoch nicht über automatische Haltestellendurchsagen. Die Busse sind mit Mehrzweckbereichen für Kinderwagen und Rollstühle ausgestattet, die Kapazität dieser Bereiche ist jedoch nicht immer ausreichend.

Auf den Regionalbuslinien kommen eine Vielzahl von Fahrzeugtypen zum Einsatz. Darunter sind auch viele ältere Fahrzeuge und Busse ohne Niederflurtechnik. Ebenso unterscheidet sich die Qualität der Informationen am und im Fahrzeug von Fahrzeug zu Fahrzeug. Dies gilt auch für die von den Stadtwerken als Linie 12 bezeichneten Regionalbuslinien 221 und 222.

Im Zuge der Ausschreibungen des Schienenverkehrs werden zukünftig auf den meisten Strecken Neufahrzeuge zum Einsatz kommen.

7.2.10 Haltestellen und Bahnhöfe

Die Haltestellen im Busverkehr sind überwiegend klassische Haltestellen am Fahrbahnrand. Der Nahverkehrsplan fordert, dass bei der Gestaltung von Haltestellen die Vorgaben der einschlägigen Gesetze und technischen Regelwerke bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten sind und die Haltestellen für den Einsatz von Niederflurbussen auszulegen sind. Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen wird dieses grundsätzlich sichergestellt.

Im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen sowie einem kontinuierlichen Ausbauprogramm werden Schritt für Schritt die Haltestellen im Stadtbusnetz modernisiert. Nach wie vor sind aber einige wichtige Haltestellen in einem unbefriedigenden Zustand. Hierzu zählen insbesondere nachfragestarke Haltestellen in der Paulinstraße, der Saarstraße und entlang der Innenstadtrassen. In vielen Fällen fehlen ausreichende Warteflächen und Flächen für die Herstellung eines Wetterschutzes.

Die Grundausstattung der Haltestellen erfüllt mit einem gut lesbaren Haltestellenschild und dem Fahrplanaushang einen einfachen, aber für kleinere Haltestellen ausreichenden Standard. Die modernisierten Haltestellen sind sehr ansprechend und haben einen Wetterschutz und zusätzliche Fahrgastinformationen. An einigen zentralen Haltestellen gibt es eine dynamische Fahrgastinformation mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrtszeiten.

An den Bahnhöfen wird der barrierefreie Zugang unterschieden in den Zugang vom Straßenniveau zum Bahnsteig und den Zugang vom Bahnsteig in das Fahrzeug. Am Hauptbahnhof Trier ist inzwischen ein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen vorhanden, ein barrierefreier Zustieg in die Fahrzeuge ist aber teilweise nur mit zusätzlicher externer Hilfe (Hublift, nutzbar von 8 bis 20 Uhr) möglich. Die Bahnhöfe Trier Süd, Ehrang, Quint und Pfalzel können bisher nur über Treppen erreicht werden.

Mit Ausnahme des Hauptbahnhofs und des neuen Haltepunktes Ehrang Ort sind die Trierer Bahnhöfe in eher schlechtem Zustand mit geringem Ausstattungsstandard. Auch das jeweilige Bahnhofsumfeld ist in den meisten Fällen modernisierungsbedürftig, am Hauptbahnhof fehlt zudem ein direkter Zugang aus dem Stadtteil Gartenfeld.

7.2.11 Tarif

Alle Verkehrsunternehmen in Stadt und Region Trier sind Gesellschafter des Verkehrsverbundes Region Trier (VRT). Alle Bahn- und Buslinien der Region können somit mit einem Ticket genutzt werden. Das Fahrscheinangebot umfasst das übliche Spektrum an Fahrscheinen für regelmäßige und gelegentliche Nutzung. Für Studierende der Trierer Hochschulen wird ein Semesterticket ausgegeben. Für ausgewählte Veranstaltungen werden

Eintrittskarten als Kombitickets ausgegeben, die zur An- und Abreise mit dem ÖPNV im VRT genutzt werden können.

Die Fahrpreisermittlung erfolgt über 10 Preisstufen und eine Zoneneinteilung. Innerhalb der Stadt Trier bestehen fünf Zonen, jedoch wird für eine Fahrt innerhalb des Stadtgebiets maximal Preisstufe 2 berechnet. Für Fahrten über die Stadtgrenze hinaus wird je durchfahrene Tarifzone eine Preisstufe berechnet (maximal jedoch 10).

Wie bei vergleichbaren Verbänden im ländlichen Raum ist das Preisniveau eher hoch. Dies gilt vor allem für gelegentliche Fahrten mit Einzelfahrscheinen. Es gibt jedoch eine Vielzahl von Vergünstigungen, die von unterschiedlichen Nutzergruppen in Anspruch genommen werden können:

- Verbundeigene Ermäßigungskarte für 19 € pro Jahr, die den Einzelfahrschein um bis zu 20 % ermäßigt,
- Anerkennung der BahnCard mit einer Ermäßigung von 25 %,
- Mehrfahrtenkarte „4 Fahrten zum Preis von 3“ im Stadtgebiet Trier,
- kostenlose Mitnahme weiterer Personen bei Zeitkarten abends und am Wochenende,
- verbundweite Gültigkeit von Zeitkarten abends und am Wochenende.

Durch die vielen unterschiedlichen Angebote ist das Tarifsysteem vergleichsweise unübersichtlich. Hinzu kommen spezielle Angebote für den Verkehr nach Luxemburg, die nur teilweise in den VRT integriert sind. Nachteilig ist insbesondere, dass die Regionalbuslinien 117 und 118 nicht in den VRT-Tarif integriert ist, obwohl diese Linie auch für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes von Trier genutzt werden könnten.

Auffällig ist die Komplexität des VRT-Systems insbesondere im Vergleich zum Angebot im benachbarten Großherzogtum Luxemburg. Dort sind Fahrscheine grundsätzlich landesweit gültig, das Preisniveau liegt unter dem Preis für eine Zone im VRT.

7.2.12 Information und Kommunikation

Die Verkehrsunternehmen nutzen umfassende Möglichkeiten zur Fahrgastinformation. Schwerpunkt ist die Online-Information sowie die Informationen an Haltestellen und Fahrzeugen. Über den VRT können die Fahrplan- und Tarifauskunft sowie aktuelle Informationen zu allen Verkehrsmitteln des Verbundes und landesweiten Angeboten des Rheinland-Pfalz-Taktes über eine einheitliche Plattform abgerufen werden. Seit 2009 gibt es im VRT-Gebiet einen Fahrgastbeirat als Bindeglied zwischen den Fahrgästen und den Mitgliedern des VRT.

Weitere Informationen über das Angebot des VRT hinaus bieten die Stadtwerke auf ihrer Homepage. Besonders hervorzuheben sind die

Echtzeitauskunft, die die tatsächliche Abfahrtszeit der Busse angibt und die Stadteiflyer. Persönliche Beratung und Fahrscheinverkauf bieten das Stadtwerke-Kundenzentrum in der Treviris-Passage sowie weitere Verkaufsstellen im Stadtgebiet.

7.3 Zielnetz SPNV und ÖPNV

Das strategische Zielkonzept Trier 2020 nennt in Visionsbaustein 11 die „Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs in Nah- und Fernverkehr“ als eine der Zielrichtungen des aufzustellenden Mobilitätskonzepts. Im Rahmen des Leitbildprozesses zum Mobilitätskonzept wurden folgende Handlungsgrundsätze abgeleitet.

- Alle Siedlungsgebiete und Arbeitsplatzstandorte sollen ganzjährig und regelmäßig durch ÖPNV-Angebote erschlossen werden. Dabei sollen verstärkt auch flexible Bedienungsformen in Betracht gezogen werden. Die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung in den Höhenstadtteilen sind durch hochwertige, in das bestehende Netz integrierte ÖPNV-Angebote an die Innenstadt anzubinden.
- Ein innerstädtischer 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.
- Die Verknüpfung mit den Zu- und Abbringer-Verkehrsmitteln (P+R / B+R / Mitnahme von Fahrrädern / Zugänglichkeit Fußgänger / Barrierefreiheit) ist zu optimieren.
- Der ÖPNV soll durch ein verbessertes Serviceangebot attraktiver werden. Dazu zählen eine hochwertige Gestaltung der Fahrzeuge und Haltestellen sowie die Fahrgastinformation.
- Stärkung der Funktion der Stadt Trier als Aufgabenträger für den städtischen ÖPNV.
- Definition von Planungszielen für den ÖPNV über den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans (5 Jahre) hinaus.
- Ein kostengünstiger ÖPNV ist langfristig zu sichern. Zur nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV sind auch neue Finanzierungsmöglichkeiten (Ausweitung Job-Ticket über Parkplatzgebühren, allgemeine Nutzergebühr) zu prüfen.

ÖPNV und SPNV haben auf vielen Verbindungen bereits eine hohe Angebotsqualität mit entsprechender Nachfrage. Insbesondere auf den Verbindungen zur Altstadt und zur Universität werden bereits hohe ÖPNV-

Anteile erzielt. Ziel der weiteren Entwicklung des Angebotes ist eine Sicherstellung von Pünktlichkeit und Fahrkomfort sowie eine Förderung der ÖPNV-Nutzung außerhalb von Schüler-, Studierenden- und Berufsverkehr. Im Zentrum steht dabei die Qualität der Infrastruktur in der Kernstadt (u. a. Innenstadt-Weststrasse und Bahnhofsumfeld) sowie die Verringerung von Störungen und Verspätungen durch Beschleunigungsmaßnahmen.

Vor dem Hintergrund des Rückgangs der Schülerzahlen ist es notwendig, andere Zielgruppen für öffentliche Verkehrsmittel zu gewinnen um auch zukünftig attraktive Angebote finanzieren zu können. Die jeweiligen Maßnahmen im ÖPNV müssen daher in hohem Maße die Erwartungen von Fahrgästen erfüllen, die über einen privaten Pkw verfügen.

- Wichtigstes Ziel ist die Verfügbarkeit eines attraktiven Angebotes. Das Auto steht in der Regel vor der Haustür und kann jederzeit genutzt werden. Wichtigstes Merkmal eines attraktiven ÖPNV sind daher Erschließungsqualität und Bedienungshäufigkeit die eine einfache Nutzung möglichst ohne vorheriges aufwändiges Fahrplanstudium gewährleisten.
- Direkter Vergleich zur Bus- und Bahnfahrt ist die Autofahrt. Dies betrifft sowohl die Dauer der einzelnen Fahrt als auch der gesamten Reisekette.
- Insbesondere bei längeren Fahrten muss ein angenehmer Fahrzeugkomfort gewährleistet sein.
- Der Bus soll pünktlich fahren, Störungen sollten möglichst ausgeschlossen werden.
- Schnelle und gute Informationen sind wichtig, wenn der Bus einmal nicht pünktlich ist.

Unterschiede zwischen Schülerverkehr und „ÖPNV für alle“ sind u. a.:

	Schülerverkehr	„ÖPNV für alle“
Bedienungszeitraum	Angepasst auf Schulbeginn und Schulschluss	Ständige Verfügbarkeit, auch abends und am Wochenende
Bedienungshäufigkeit	Vermeidung langer Wartezeiten vor Schulbeginn und nach Schulschluss, erforderliche Kapazitäten bestimmen die Anzahl der Fahrten	Regelmäßiges und leicht merkbares Angebot → Taktfahrplan
Streckenverlauf / Verbindungsqualität	Umsteigefreie Verbindungen zwischen Wohnorten und Schulstandorten, optimale Feinerschließung auch kleinster Siedlungseinheiten ist wichtiger als kurze Fahrzeiten	Funktionierendes Gesamtnetz mit kurzen Fahrzeiten zwischen wichtigen Punkten, attraktive Umsteigebedingungen, ggf. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (P+R, B+R)

Tabelle 22: Unterschiede Schülerverkehr und „ÖPNV für alle“

In einem Integrierten Handlungskonzept, das zum Ziel hat, möglichst viele Fahrten auf den Umweltverbund zu verlagern, muss der ÖPNV insbesondere die Bedienung der größeren Entfernungen übernehmen, während kurze Wege in hohem Maße auch vom Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden können.

In Bezug auf die Verbindungen zur Altstadt ist eine Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes in folgenden Stadtteilen im Wesentlichen nur über einen attraktiven ÖPNV möglich, da für Fuß- und Radwege die Entfernung zu lang bzw. die Steigungen zu groß sind:

- Ruwer, Ehrang, Quint, Pfalzel, Neu-Kürenz, Tarforst, Filsch, Irsch, Kernscheid, Mariahof, Weismark, Feyen, Zewen.

Mit Ausnahme von Neu-Kürenz und Teilen von Tarforst liegen diese Stadtteile bisher außerhalb der Hauptachsen im 10-Minuten-Takt. Eine flächendeckende Umsetzung der dargestellten Ziele zur Aufwertung des ÖPNV, insbesondere eine Ausweitung des Angebotes (Taktverdichtung) ist in den genannten Stadtteilen sowie im ländlichen Umland nur mit beträchtlichem finanziellen Aufwand möglich. Die Steigerung der Nachfrage wird ohne weitergehende Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV wesentlich geringer sein, als die Steigerung des Aufwandes.³⁸

Der Busverkehr der Stadtwerke wird zur Zeit eigenwirtschaftlich betrieben. Kleinere Angebotsausweitungen sind möglich, stehen aber unter dem Vorbehalt einer kurzfristigen Wirtschaftlichkeit. Große Angebotsausweitungen mit mittel- bis langfristiger Perspektive sind ohne zusätzliche Finanzierung nicht machbar. Es ist insbesondere von einer mehrjährigen „Anlaufzeit“ neuer Angebote auszugehen, in der zwar schnell hohe Kosten entstehen, die Nachfrage aber erst langsam ansteigt.

Für die Weiterentwicklung des Busnetzes soll ein „Systemsprung“ angestrebt werden. Hierzu zählen folgende Strategien:

- Der Busverkehr muss zuverlässiger als der Autoverkehr sein: Der Busverkehr ist nicht Teil des Kfz-Verkehrs sondern hochwertiger ÖPNV, der eine möglichst hohe Unabhängigkeit vom übrigen Kfz-Verkehr haben sollte und auch bei Störungen im Straßennetz pünktlich ist.
- möglichst viele Parameter, die bei modernem Schienenverkehr Standard sind, sollten auch Merkmal des Busverkehrs sein.
- der ÖPNV muss wesentlicher Teil von Stadtbild und Stadtkultur sein.
- Neuerungen im Angebot sollten „Paukenschläge“ darstellen, um auch die Aufmerksamkeit von Personen mit geringem Bezug zum ÖPNV zu erzielen.

³⁸ Zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes von 1992 wurden umfangreiche Taktverdichtungen im Stadtbusverkehr vorgenommen, ohne weitere Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV umzusetzen. Aus wirtschaftlichen Gründen mussten die Verbesserungen großenteils wieder zurückgenommen werden.

Das heutige Busliniennetz bildet die Grundlage des Zielnetzes für den Busverkehr (vgl. **Bild 7.8**). Die Befahrbarkeit für Standardlinienfahrzeuge ist zu gewährleisten, die Haltestellen sollten möglichst flächendeckend zeitgemäßen Standards entsprechen. Darüber hinaus sollten in weiteren Straßenräumen langfristige potenzielle Linienführungen (z. B. zur Erhöhung der Erschließungsdichte) berücksichtigt werden, auch wenn hierfür zum aktuellen Zeitpunkt keine konkreten Linienführungen vorliegen. Bei neuen Baugebieten ist eine attraktive Buserschließung vorzusehen. Hierfür sind die Erschließungsstraßen an die Anforderungen des ÖPNV anzupassen.

Trierer Oststrecke und Weststrecke sind als Trassen für den Eisenbahn-Personenverkehr auszubauen. Durch zusätzliche Haltepunkte und Verkehrsangebote soll der Nutzen des Schienenverkehrs für die Stadt Trier erhöht werden. Das Umfeld der vorhandenen und geplanten Haltepunkte soll zur Verknüpfung von Bahn und Bus genutzt werden. Das Busnetz ist im Zusammenhang mit den weiteren Planungen für die Regionalbahn fortzuschreiben um Verknüpfungen zu optimieren und konkurrierende Parallelverkehre zu vermeiden.

7.4 Maßnahmen ÖPNV

7.4.1 Einzelmaßnahmen Busverkehr

Ö1 Kurzfristige Maßnahmen im Stadtbusverkehr

Im Rahmen einer Potenzialstudie³⁹ wurden im Jahr 2010 kurzfristige Maßnahmen auf der Grundlage der heutigen Siedlungsstruktur entwickelt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen umfassen eine verbesserte Anbindung der Arbeitsplatzstandorte außerhalb der Innenstadt, kleinräumige Verkehre zwischen benachbarten Stadtteilen und die Schließung von Erschließungslücken. Die Anbindung der Nachbarstadt Schweich wird über die Verlängerung der Linie 8 verbessert.

Eine eigenwirtschaftliche Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen wurde durch die Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH überwiegend zum Januar 2012 vorgenommen. Weitere kurzfristige Maßnahme ist die Verlegung der Linie 3 von der Medardstraße auf die Saarburger Straße und Konzer Straße zur Verbesserung der Erschließung des Gebietes „Schammat“ (Priorität 1).

Ö2 Nachtbus

Zur Verbesserung des Busangebotes an Wochenenden wurde im Januar 2012 auf eigenwirtschaftlicher Basis ein Nachtbusnetz eingeführt, das in den Nächten von Donnerstag auf Freitag, Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag betrieben wird. Abfahrten am Hauptbahnhof sind jeweils um 1.00 Uhr, 2.00 Uhr und 3.00 Uhr. Das Liniennetz basiert auf den Sternbuslinien, es werden jedoch jeweils mehrere Linien über Schleifenfahrten zusammengefasst. Der bisherige AStA-Nachtbus wird durch dieses Angebot ersetzt.

Ö3 ÖPNV-Querachse / Erschließung Tarforster Plateau

Die Verbesserung der Anbindung des Tarforster Plateaus ist eine der wichtigsten Aufgaben zur Verbesserung des ÖPNV. Die Verbindung Tarforst – Universität – Altstadt ist die am stärksten nachgefragte Achse im Stadtbusnetz. Durch die Mitbenutzung der hoch belasteten Straßen im Aveler und Oewiger Tal sind die Linien störungsanfällig.

Die Hauptnachfrage liegt bisher auf der Verbindung zur Universität. Eine geringere Bedeutung haben die Linien bisher für die Erschließung der Wohngebiete auf dem Tarforster Plateau.

Die ÖPNV-Querachse ergänzt im Maßnahmenkonzept die beiden Nord-Süd-Verbindungen des Regionalbahnkonzeptes. Sie umfasst die Verbindung

³⁹ R+T (2010): Potenzialuntersuchung Busverkehr Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH

(Pluwig-) Tarforst – Kürenz – Altstadt und ihre Fortsetzung nach Trier Süd – Zewen (- Igel –Sauertal) und Westbahnhof – (- Trier West – Euren).

Auf Grund des hohen kurzfristigen Handlungsbedarfs wird ein mehrstufiger Ausbau der ÖPNV-Querachse vorgeschlagen. Grundlage sind die Untersuchungen zur ÖPNV-Querachse aus den Jahren 2003, 2009 und 2011.⁴⁰

Kurz- bis mittelfristig werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Prüfung zusätzlicher Angebote für die Spitzen am Vormittag nach dem Vorbild des Schülerverkehrs. Einführung einzelner zusätzlicher Direktfahrten zur Entlastung der Verbindung Altstadt – Hauptbahnhof – Universität, z. B. Trier Süd / Trier West – Kaiserthermen – Universität, Trier Nord – Wasserweg – Universität, ggf. Weiterführung einzelner Regionalbusfahrten (u. a. Luxemburg) zum Tarforster Plateau (Universität). Dabei sind auch der Campus 2 und der Petrisberg entsprechend zu berücksichtigen.
- Führung von zwei Linien im 10-Minuten-Takt über das Aveler Tal auch außerhalb der Vorlesungszeit: Eine Linie als Haupterschließung der Universität mit Linienführung über Alt-Kürenz, eine weitere Linie nach Tarforst als Schnellbus ohne Halt an der Kürenzer Straße und im Aveler Tal
- Optimierung der Erschließung der Wohngebiete auf dem Plateau mit dem Ziel einer möglichst flächendeckenden Bedienung im 10-Minuten-Takt
- Beschleunigung der Verbindung durch das Aveler Tal durch eine Bustrasse Hauptbahnhof – Kürenzer Straße – Moselbahndurchbruch (vgl. Ö10)
- Beschleunigung der Verbindung durch das Olewiger Tal durch Beschleunigungsmaßnahmen an der Universität, in Olewig und an den Kaiserthermen (vgl. Ö10)
- Behebung von Störungsquellen auf sonstigen Linienabschnitten der Querachse (z. B. Bustrasse Innenstadt, Busbeschleunigung Trier Süd und Luxemburger Straße).

Eine Beschleunigung der ÖPNV-Verbindung zur Universität und zu den Wohngebieten des Tarforster Plateaus soll zeitnah umgesetzt werden. Planung und Umsetzung der kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen wurden unter Berücksichtigung der Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen (v. a. Moselbahndurchbruch, ggf. bauliche Maßnahmen im Bereich der Universität) den Prioritäten 1 und 2 zugeordnet. Der Bau einer neuen Direktverbindung vom Hauptbahnhof über den Wissenschaftspark Petrisberg und den Campus 2 zur Universität wird als langfristige Maßnahme mit dem Umsetzungshorizont nach 2025 eingestuft. Die bisherige Freihaltetrasse für eine Bustrasse soll weiterhin freigehalten werden.

⁴⁰ DE-Consult GmbH, PTV AG: Standardisierte Bewertung ÖPNV-Querachse Trier, 2003

DB International: Fortschreibung Studie Petrisberg (Trier), 2009

Spiekermann AG: Potentialuntersuchung Petrisbergaufstieg, 2012

Ö4 Weiterer Ausbau des Busangebotes in der Stadt Trier

Öffentliche Verkehrsmittel sind einerseits Massenverkehrsmittel, deren wirtschaftlicher Betrieb ein hohes Fahrgastpotenzial benötigt, andererseits ist es für eine hohe Akzeptanz notwendig, sich den Komfortmerkmalen des privaten Pkw hinsichtlich Verfügbarkeit und Reisezeit möglichst stark anzunähern.

Die Fahrzeugfolge ist zunächst von der erforderlichen Kapazität abhängig. Gleichzeitig stellt die Bedienungshäufigkeit ein wesentliches Entscheidungskriterium bei der Verkehrsmittelwahl dar. Eine ideale Bedienungshäufigkeit ist dann gegeben, wenn kein Blick in den Fahrplan notwendig ist. Dies ist bei einer Fahrzeugfolge von 10 Minuten oder weniger der Fall. Bei 10 Minuten treten u. U. zwar längere Wartezeiten auf, der Fahrplan ist aber leicht zu merken.

In Trier entspricht das Angebot auf den Hauptstrecken diesem Standard. Es wohnt aber weniger als die Hälfte der Trierer Einwohner im Einzugsgebiet dieser Hauptstrecken. Es sollte daher eine Verdichtung des Angebotes auf weiteren Strecken vorgenommen werden.

Viele Stadtteile werden im Bestand von mehreren Stadtbuslinien auf unterschiedlichen Wegen und teilweise zusätzlich auch von Regionalbuslinien bedient. Nach Möglichkeit sollten in einer ersten Stufe vorhandene nicht untereinander vertaktete Stadt- und Regionalbuslinien so zusammengefasst werden, dass zumindest für Teilstrecken durch die Überlagerung von Linien eine Taktverdichtung möglich ist. Alternativ bzw. als Zwischenschritt wäre die Einführung von 15-Minuten-Takten auf schwächeren Hauptachsen denkbar.

Eine Gliederung des Busnetzes in Hauptlinien, Nebenlinien, Feinerschließungen und Expresslinien auf der Grundlage der heutigen Netzstruktur zeigt **Bild 7.8**. Für die einzelnen Kategorien wird entsprechend dem heutigen Bedienungskonzept zunächst folgende Bedienungshäufigkeit vorgeschlagen.

	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

Tabelle 23: Bedienungshäufigkeit im Zielnetz

Die Zielsetzung zum Modal Split strebt mit der Umsetzung aller Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV eine Erhöhung der ÖPNV-Fahrten um 25% an. Bezogen auf heute ca. 50.000 Busfahrten pro Werktag wären dies zusätzlich rund 12.500 Fahrgäste. Es ist davon auszugehen, dass für diese neuen Fahrgäste zusätzliche Kapazitäten sowohl auf den Hauptachsen als auch auf den Nebenlinien bereitgestellt werden müssten. Bei steigenden Fahrgastzahlen mit zusätzlichem Bedarf an Fahrzeugkapazität können dann im nächsten Schritt nach dem Vorbild des Verkehrs zur Universität gezielte Angebotsausweitungen vorgenommen werden.

Der weitere Ausbau des Busnetzes soll in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung und Siedlungsentwicklung bis 2025 kontinuierlich vorgenommen werden.

Ö5 Entwicklung des Freizeitverkehrs

Zur weiteren Steigerung der Angebotsqualität im Freizeitverkehr sollen Maßnahmen zur Ausweitung des Sternverkehrs umgesetzt werden. Vorschläge sind:

- Einführung des 15-Minuten-Taktes auch an Sonntagen, z. B. zwischen 10 und 18 Uhr,
- saisonale Verdichtung des Angebotes zu Freizeitzielen, z. B. zum Südbad.

Eine möglichst durchgängige Verdichtung im Freizeitverkehr auf 15 Minuten sollte zumindest auf den zentralen Abschnitten der Innenstadt umgesetzt werden um den Busverkehr auch am Sonntag für Kurzstrecken, z. B. vom Hauptbahnhof in die Altstadt, nutzen zu können. Dies könnte ggf. auch dadurch erreicht werden, dass jeweils im 30-Minuten-Takt fahrenden Linien um 15 Minuten versetzte Fahrzeiten bekommen. Dies bedeutet, dass der heute am Hauptbahnhof praktizierte Anschluss zwischen allen Linien nicht mehr durchgeführt wird, sondern Anschlüsse auch an anderen Haltestellen, z. B. an den Kaiserthermen oder der Südallee eingerichtet werden. Dabei sind die jeweiligen Umsteigebeziehungen und die Möglichkeiten der Haltestelleninfrastruktur zu berücksichtigen.

Diese Maßnahme würde zwar dem Prinzip des Sternverkehrs mit einem Zentralanschluss widersprechen, könnte aber bestimmte Verbindungen gegenüber dem heutigen Fahrplan beschleunigen, da der Umweg zum Hauptbahnhof entfällt. Durch versetzte Abfahrten der Linien 83 und 87 könnte auch in Richtung Universität / Tarforst abends und sonntags ein 15-Minuten-Takt angeboten werden.

Der weitere Ausbau des Freizeitverkehrs soll in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung bis 2025 kontinuierlich vorgenommen werden.

Ö6 Alternative Bedienungsformen

Das Liniennetz in der Stadt Trier bietet im Normal- und Sternverkehr mit den Stadt- und Regionalbuslinien eine gute Erschließungsqualität. Dieser Busverkehr soll im heutigen Umfang erhalten werden. Erschließungslücken mit sehr geringem oder fehlenden Angebot betreffen im Wesentlichen kleinere Hanggebiete, für die das Potenzial für eine Ausweitung des heutigen Angebotes mit ergänzenden Kleinbus- oder Taxilinen geprüft werden sollte.

Beispiele sind:

- Westlicher Teil der Altstadt mit den Krankenhäusern und Altenheimen,
- Hanggebiete Zewen + Herresthal,
- Markusberg,
- Teilbereiche von Heiligkreuz und Weismark.

Schwerpunkt der alternativen Bedienungskonzepte soll die Anbindung unterversorgter Wohngebiete an die Stadtteilzentren sein, wo auch der Anschluss an das eigentliche Busnetz hergestellt wird. Für die kleinräumige Erschließung von Stadtteilen sind auch alternative Betreiberkonzepte wie Bürgerbusse vorstellbar. Streckenführung, Fahrzeiten, Haltestellendichte und Aufenthaltszeiten sollen sich insbesondere an den Bedürfnissen älterer und mobilitätseingeschränkter Personen orientieren. und Für eine verbesserte Erschließung der Altstadt (z. B. Ost-West-Querverbindung, Bedienung der Erschließungslücken im Westen) ist zu prüfen, ob mit Kleinbussen auch kleinere Altstadtstraßen sowie Teile der Fußgängerzone und Passagen befahren werden können.

Der Einsatz alternativer Bedienungsangebote soll in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung und Siedlungsentwicklung bis 2025 kontinuierlich geprüft und umgesetzt werden.

Ö7 Schnellbuslinien

Die Entfernung von den am Stadtrand gelegenen Stadtteilen zur Innenstadt beträgt teilweise mehr als 5 km. In vielen Fällen fahren Regionalbuslinien parallel zu Stadtbuslinien und bieten gegenüber den Stadtbuslinien kürzere Fahrzeiten. Diese sind:

- Ehrang / Quint: Linie 231
- Ruwer, Tarforst: Linie 30
- Zewen: Linie 40
- Irsch: Linie 33

Unter Berücksichtigung der Anforderungen des Schülerverkehrs sollte geprüft werden inwieweit diese Linien gezielt als Schnellbuslinien eingesetzt

und vermarktet werden können. Qualitätsstandard sollte mindestens ein 60-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeit sein.

Für Zewen sollte neben der Linie 40 die werktags mindestens im 60-Minuten-Takt an Zewen vorbeifahrende Linie 118 in die Überlegungen miteinbezogen werden. Für Feyen wäre die Einbeziehung der Linie 207 nach Pellingen in ein Schnellbusnetz denkbar. Hierfür wären siedlungsnahe Haltestellen an der B 268 erforderlich.

Der Einsatz von Schnellbuslinien soll in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung und Siedlungsentwicklung bis 2025 kontinuierlich geprüft und umgesetzt werden.

Ö9 Mittel- bis langfristige Netzentwicklung in der Region

Zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils beim Verkehr zwischen der Stadt Trier und der Region sollen im Rahmen der ÖPNV-Konzeption Rheinland-Pfalz Nord Verbesserungen im regionalen Busverkehr erarbeitet werden. Beispiele für Ausbaumaßnahmen sind eine weitere Einbindung der Region in das Sternbusnetz sowie Verbindungen zu den Grundzentren und größeren Gemeinden (> 2.000 Einwohner) aufgewertet werden. Hierzu zählen:

- Trier – Trierweiler (- Sauerthal),
- Trier – Aach – Newel,
- Trier – Zemmer – Landscheid,
- Trier – Pellingen – Zerf,
- (Trier-) Konz – Tawern,
- (Trier-) Igel – Sauerthal.

Für Fahrten an Wochenenden ist darüber hinaus die Erschließung von Freizeitzielen (z. B. Roscheider Hof, Römische Villen) zu berücksichtigen.

Im unmittelbaren Stadt-Umland-Verkehr sind insbesondere die Verbindungen in die größeren Nachbarstädte Schweich und Konz zu verbessern. In Ergänzung zum Schienenverkehr sollte hier die Anbindung der Wohngebiete an das Busnetz verbessert werden. Nach dem Vorbild der Linie 30 sollte hier eine Integration von Stadt- und Regionalbusverkehren geprüft werden. Im Januar 2012 wurde bereits die Stadt Schweich an die Stadtwerke-Linien 8 und 87 angebunden.

Ähnliche Verbindungen könnten sein:

- Altstadt – Ruwer – Kenn – Schweich (-Moseltal) ,
- Altstadt – Trier Süd – Feyen – Roscheid – Konz über eine neu zu bauende Busstraße B 268 – Roscheid.

Zur Ergänzung der genannten Achsen sollte eine Bedienung der übrigen Gemeinden mit alternativen Bedienungsformen geprüft werden, um auch außerhalb des Schüler- und Berufsverkehrs ein ÖPNV-Angebot bereitzustellen.

Der weitere Ausbau des Busnetzes soll in einem ersten Schritt entsprechend den Ergebnissen der ÖPNV-Konzeption Rheinland-Pfalz Nord mit der Priorität 1 und darüber hinaus in Abhängigkeit von der weiteren Nachfrageentwicklung und Siedlungsentwicklung bis 2025 kontinuierlich vorgenommen werden.

Ö 10 Busbeschleunigung

Der Busverkehr fährt in der Regel im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr. Zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit sollen Wartezeiten außerhalb der Haltestellen möglichst vermieden werden. Darüber hinaus sollen Qualität und Wirtschaftlichkeit des Busverkehrs nicht durch Staus beeinträchtigt werden. Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind die Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, die Herstellung von Haltestellenkaps und die Anlage von Busspuren / Bustrassen.

Der Busverkehr kann im heutigen Straßennetz auch in den Spitzenstunden vergleichsweise störungsfrei durchgeführt werden. Konkreter Handlungsbedarf zur Beseitigung von Störungen durch den sonstigen Kfz-Verkehr besteht u. a. an folgenden Knotenpunkten und Streckenabschnitten.

- Innenstadt-Westtrasse mit Zufahrten,
- Bitburger Straße - Kaiser-Wilhelm-Brücke – Nordallee,
- Saarstraße, Matthiasstraße,
- Olewiger Tal,
- Luxemburger Straße.

Die Beschleunigung der genannten Abschnitte wurde als Teil des Busbeschleunigungsprogramms 2. Bauabschnitt, der Beschleunigung der Verbindungen auf das Tarforster Plateau (vgl. Maßnahme Ö3) sowie der Verbesserung der Zufahrt über die Kaiser-Wilhelm-Brücke (vgl. Maßnahmen S9, S10) mit der Priorität 1 in das Umsetzungskonzept aufgenommen.

Bei der Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen in der Innenstadt ist zu berücksichtigen, dass an einigen Knotenpunkten nur geringe Leistungs-fähigkeitsreserven vorhanden sind. Ebenso sollte vermieden werden, dass durch Vorrangschaltungen für den Busverkehr die Grünzeiten für Fußgänger eingeschränkt werden.

Mittel- bis langfristiger Standard sollte es sein, dass Busse nur an Haltestellen halten müssen und unter Berücksichtigung der Belange der anderen Verkehrsteilnehmer an sämtlichen Knotenpunkten Wartezeiten vermieden wer-

den. Außerhalb der Kernstadt ist dies an den meisten Knotenpunkten, z.B. in Tarforst oder Olewig gut möglich. Eine flächendeckende Busbeschleunigung an Knotenpunkten der Kernstadt ist vor dem Hintergrund der angestrebten Verkürzung von Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr sowie der hohen Kfz-Verkehrsbelastung der Knotenpunkte mit besonderer Vorsicht zu prüfen.

Das sachgerechte Funktionieren der Schaltungen ist regelmäßig zu überprüfen. Zu vermeiden sind insbesondere unnötige Sperrzeiten für die anderen Verkehrsteilnehmer, wenn ein Bus nicht rechtzeitig den Knotenpunkt erreichen kann. Weitere Hinweise zur Busbeschleunigung gibt der Baustein Telematik.

Der weitere Ausbau der Busbeschleunigung an bestehenden Signalanlagen wurde im Umsetzungskonzept 2025 den Prioritäten 2 und 3 zugeordnet. Eine Busbeschleunigung ist zudem bei allen Neubauten von Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten mit Busverkehr zu prüfen und ggf. einzurichten.

Die Streckenführungen durch die Altstadt sind die Kernstrecken des Busnetzes. Störungen in diesem Bereich haben Auswirkungen auf das gesamte Netz. Nach dem Vorbild moderner ÖPNV-Systeme auf Eigenstrassen sollten in der Altstadt streckenweise weitere eigene Trassen für den Busverkehr hergestellt werden.

Die Herstellung der Bustrassen sollte gleichzeitig für eine funktionale und gestalterische Aufwertung der Innenstadttrassen genutzt werden. Die Busfahrbahnen sollten optisch nicht Teil der Fahrbahn sondern der Seitenräume sein. Im Sinne einer „Umweltspur“ sollen auf Fahrräder die Bustrasse benutzen können.

Bustrassen sollten zunächst entlang der stark befahren Westtrasse und ihrer Zulaufstrecken hergestellt werden:

- Zwischen Porta Nigra und Südallee entlang der Innenstadt-Westtrasse,
- in der Christophstraße zwischen Porta Nigra und Balduinsbrunnen,
- zwischen Kaiser-Wilhelm-Brücke und Porta Nigra entlang von Ausoniusstraße und Nordallee.
- Zwischen Hindenburgstraße und Kaiserthermen

Die Innenstadt-Osttrasse hat derzeit ein vergleichsweise geringes Angebot. Bei einer mittel- bis langfristigen Bedeutungszunahme der Osttrasse wäre die Anlage eigener Bustrassen zwischen Hauptbahnhof und Kaiserthermen entlang der Innenstadt-Osttrasse anzustreben.

Zur Beschleunigung der Haltestellenaufenthalte sollen Bushaltestellen als Haltestellenkap ausgeführt werden. Vorhandene Haltestellenbuchten sollten insbesondere dort, wo nur geringe Fahrgastwarteflächen vorhanden sind kurz- bis mittelfristig durch Haltestellenkaps ersetzt werden.

Hinweise zur Machbarkeit von Haltestellenkaps geben die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)⁴¹. Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, den Busverkehr gerade auch auf stark befahrenen Straßen und in den Spitzenstunden mit hohem Fahrgastaufkommen zu bevorzugen. Es sollte daher über die in der RAST 06 definierten Einsatzbereiche hinaus im Einzelfall geprüft werden, ob auch bei höheren Verkehrsstärken Haltestellenkaps hergestellt werden können, solange die Leistungsfähigkeit für den sonstigen Kfz-Verkehr auch in der Spitzenstunde gegeben ist.

Um einen spürbaren „Systemsprung“ durch Beschleunigungsmaßnahmen zu erzielen, sollten Maßnahmenpakete im Zuge einzelner „Pilotstrecken“ umgesetzt werden. Nach dem Vorbild eines Stadtbahntrassenbaus könnten z. B. die vorgeschlagenen Maßnahmen entlang der ÖPNV-Querachse (vgl. Maßnahme Ö3) oder ein Ausbau der Linie 1 mit durchgängigen Beschleunigungsmaßnahmen an Signalanlagen zwischen Trier Nord und Euren umgesetzt werden.

Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten. Priorität 1 hat der Umbau erster Abschnitte der sanierungsbedürftigen Innenstadt-Westtrasse sowie Maßnahmen zur Beschleunigung der Verbindungen zum Tarforster Plateau. Aufgrund des finanziellen Aufwands sind weitere Abschnitte von Bustrassen den Prioritäten 2 und 3 zugeordnet.

Ö11 Knotenpunkte im Busverkehr

Trier besitzt keinen Zentralen Omnibusbahnhof. Stattdessen gibt es mehrere wichtige Knotenpunkte entlang des Alleenringes. Die Funktion als zentrale Haltestelle teilen sich die Haltestellen Porta Nigra und Hauptbahnhof im Norden der Altstadt. Für den Sternverkehr wurde die Stadtbushaltestelle „Hauptbahnhof“ als Umsteigepunkt mit kurzen Wegen ausgebaut.

Für die zukünftige Gestaltung der Knotenpunkte Hauptbahnhof und Porta Nigra liegen Ergebnisse von Machbarkeitsstudien zur Umgestaltung der Haltestellen vor.

- Am Hauptbahnhof sollen Stadt- und Regionalbushaltestellen zu einer kompakten Anlage am heutigen Standort zusammengefasst werden.
- Im Rahmen des Wettbewerbes zum Porta-Nigra-Umfeld wurde eine Verkehrsführung entwickelt, bei der die Stadt- und Regionalbushaltestellen rund um die Porta Nigra zu zwei kompakten Anlagen auf dem Simeonstiftsplatz und am östlichen Porta-Nigra-Platz zusammengefasst werden.

⁴¹ bei Fahrzeugfolgen ≥ 10 Minuten und an Haltestellen mit mittleren Haltezeiten von bis zu 16 Minuten sind Haltestellenkaps unabhängig von der Kfz-Verkehrsstärke immer möglich. Bei geringeren Fahrzeugfolgezeiten oder längeren Aufenthalten sind Kfz-Verkehrsstärken bis 650 Kfz / Stunde und Richtung unproblematisch.

Diese Entwürfe ermöglichen flexible Betriebskonzepte, gute Umsteigebeziehungen und können gestalterisch zum Aushängeschild des ÖPNV in Trier werden.

Vergleichbare Lösungen sollen auch für die Umsteigeknoten der südlichen Innenstadt „Kaiserthermen“ und „Südallee / Kaiserstraße“ entwickelt werden. Aus betrieblicher Sicht soll u. a. eine attraktive Wendemöglichkeit von Bussen am südlichen Ende der Innenstadt-Westtrasse geschaffen werden, Umsteigewege zwischen Trier Süd und dem Tarforster Plateau sollen verkürzt werden. Eine Umgestaltung des Knotens an den Kaiserthermen sollte in Verbindung mit dem Bau eines neuen Bahnhalt punktes vorgenommen werden.

Weitere optimierte Umsteigeknoten sollten am linken Moselufer im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Weststrecke in Pallien und am Westbahnhof hergestellt werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwieweit an der Universität ggf. eine zentrale Haltestelle für alle Linien hergestellt werden könnte.

Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten. Aufgrund des finanziellen Aufwands sind die Maßnahmen den Prioritäten 2 und 3 zugeordnet. Wesentliche betriebliche Verbesserungen sowie eine Verbesserung des ÖPNV-Erscheinungsbildes werden durch die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und den neuen Knoten Südallee erzielt, diese Maßnahmen sollen daher mit der Priorität 2 umgesetzt werden. Die Umgestaltung des Porta-Nigra-Umfeldes als umfassende städtebauliche Maßnahme erscheint dagegen erst in der Prioritätsstufe 3 realistisch.

Ö12 Wegeleitsystem, dynamische Fahrgastinformation in der Altstadt

Zur Verbesserung der Präsenz des Busverkehrs in der Innenstadt sollte ein Wegeleitsystem eingeführt werden, das in der Fußgängerzone auf die Busabfahrten hinweist. Vorbild sind die Zugänge zu U-Bahn-Stationen, die auffällig auf den Zugang zum ÖPNV hinweisen, auch wenn das eigentliche Verkehrsmittel nicht zu sehen ist.

Über Wegweiser, die auch in das touristische Leitsystem integriert werden können, sollte auf die nächstgelegenen Bushaltestellen hingewiesen werden. An den Zugängen von der Fußgängerzone zu den Bushaltestellen (z. B. an der Jakobstraße oder der Konstantinstraße) könnte eine dynamische Fahrgastinformation die Abfahrten der nächsten Busse bereits im Bereich der Fußgängerzone anzeigen, so dass die Haltestellen gezielt aufgesucht werden können.

Der Ausbau der Leitsysteme soll bis 2025 kontinuierlich und möglichst flächendeckend vorgenommen werden. Als Pilotprojekt wurde ein ÖPNV-Wegeleitsystem für die Altstadt in die Prioritätsstufe 1 übernommen.

Ö13 Modernisierung der Bushaltestellen

Zur Gewährleistung einer sicheren und barrierefreien Nutzung der Buslinien sollen die Haltestellen zügig den aktuellen Standards angepasst werden. Hierfür sollen folgende Maßnahmen möglichst flächendeckend umgesetzt werden:

- Aus Sicherheits- und Komfortgründen soll nach Möglichkeit eine Haltestellenbreite von 3,00 Metern nicht unterschritten werden, ggf. kann der Gehweg im Haltestellenbereich durch die Unterbrechung von Parkstreifen bis an die Fahrbahn vorgezogen werden (Haltestellenkaps).
- Die Höhe der Bordsteinkante soll flächendeckend für einen höhengleichen Einstieg in Niederflurfahrzeuge angepasst werden.
- Taktile Leitlinien an der Bordsteinkante zur Orientierung für Blinde und Sehbehinderte sollen Standard an allen Haltestellen sein.
- Haltestellen, die in hohem Maße von Einsteigern genutzt werden sollen mit Wartehallen und dynamischer Fahrgastinformation ausgestattet werden.
- Haltestellen sollen mit Lautsprechern für Störungsinformationen ausgestattet werden. An wichtigen Haltestellen soll zudem eine Ansage der nächsten Abfahrten, ggf. bei Bedarf auf Knopfdruck, vorgenommen werden.
- Eine angemessene Beleuchtung, insbesondere auch an weniger frequentierten Haltestellen, erhöht die Sicherheit.

Eine Übersicht zum Stand der Barrierefreiheit an Haltestellen und Bahnhöfen zeigt **Anlage 7.2**. Besonderer Handlungsbedarf besteht bei den nachfragestarken Haltestellen in den engen Straßenräumen der Kernstadt und den angrenzenden Vierteln. Auch in den engen Straßenräumen sollten im Bereich der Haltestellen ausreichende Flächen für wartende und aussteigende Fahrgäste sowie Passanten zur Verfügung gestellt werden. Die hochwertige Ausstattung der modernisierten Stadtbushaltestellen sollte auch auf wichtige Haltestellen der Regionalbuslinien übertragen werden.

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. Die Erarbeitung eines entsprechenden Ausbauplans wurde in die Prioritätsstufe 1 übernommen.

7.4.2 Einzelmaßnahmen Schienenverkehr

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord plant eine Ausweitung und bessere Abstimmung des Angebotes in der Region Trier.

Ö14 Regionalbahnkonzept – Ausbau der Hauptstrecke (Oststrecke)

Seit den 1990er Jahren bestehen Planungen zur Ausweitung der SPNV-Bedienung in der Region Trier (Regionalbahnkonzept). Das Konzept sieht im Wesentlichen eine Stärkung der Verbindungen entlang der Mosel vor, um Fahrten des Regionalverkehrs auf die Schiene zu verlagern.

Auf der Trierer Oststrecke über den Hauptbahnhof beinhaltet das Regionalbahnkonzept folgende Maßnahmen:

- Durchbindung von Regionalbahnlinien über Trier Hbf hinaus,
- Verdichtung der Haltestellenabstände durch Schaffung neuer Haltepunkte.

Aus dem ursprünglichen Konzept wurden die Durchbindung der RB-Linie Perl – Trier – Wittlich sowie die Errichtung des neuen Haltepunktes Ehrang-Ort umgesetzt. Zusätzlich erfolgten Haltepunktmaßnahmen in Konz und Salmtal. Im Jahre 2005 wurde durch den Zweckverband SPNV-Nord eine Fortschreibung des Regionalbahnkonzepts vorgelegt; daraufhin fasste der Stadtrat am 14.12.2006 den Beschluss, die Umsetzung des Regionalbahnkonzepts weiterhin als verkehrspolitisches Ziel zu verfolgen:

- Die Umsetzung des Regionalbahnkonzepts ist verkehrspolitisches Ziel der Stadt Trier. Es wird damit angestrebt, den Anteil der Schiene am Gesamtverkehrsaufkommen in Trier zu erhöhen. Die Regionalbahn soll einen wichtigen Baustein des zukünftigen ÖPNV-Systems der Stadt bilden und wird als solcher in der Gesamtverkehrsplanung berücksichtigt.

An der Oststrecke sollen folgende Haltepunkte neu gebaut werden:

Haltepunkt	Einzugsbereich
Ehrang-Hafenstraße	Ehrang-Süd, Teile des Hafens, Schulzentrum Mäusheckerweg (hohe Priorität)
Kaiserthermen	Südliche Innenstadt, Gartenfeld (hohe Priorität)
Trier Nord	Industriegebiet Trier Nord (hohe bis mittlere Priorität)
Kürenz	Alt-Kürenz, Nells Ländchen, Gebiet St. Paulin (mittlere Priorität)
St. Matthias	St. Medard, Weismark Nord, Heiligkreuz West (mittlere Priorität)
St. Medard	Feyen, Weismark Süd (niedrige Priorität)

Tabelle 24: geplante Haltepunkte der Oststrecke

Die Herstellung der Haltepunkte erfolgt schrittweise. In der Rahmenvereinbarung zur Modernisierung und Qualitätsverbesserung von 75 Personenbahnhöfen des Landes Rheinland-Pfalz mit der DB Station & Service AG sowie den beiden Zweckverbänden ist bis 2019 nur der Bau des neuen Haltepunktes Ehrang-Hafenstraße genannt, so dass nur für diesen Haltepunkt von einer zeitnahen Umsetzung auszugehen ist.

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

- Bitburg-Erdorf, Föhren, Igel, Konz, Konz-Karthaus, Kyllburg, Schweich, Wiltigen.

Mit dem Ausbau der Bahnhöfe Igel und Konz werden außerdem Engpässe im Fahrbetrieb behoben.

Aufgrund der Bedeutung der Konzeptes für die weitere Verbesserung des Schienenverkehrs im Quell- / Ziel-Verkehr der Stadt Trier sollen die Maßnahmen des Regionalbahnkonzeptes entsprechend dem Stadtratsbeschluss zügig umgesetzt werden. Besondere Priorität hat neben der Station Ehrang-Hafenstraße die Station Kaiserthermen, die die südliche Innenstadt mit mehreren weiterführenden Schulen erschließt und eine weitere Hauptverknüpfung mit dem Busverkehr herstellen könnte.

Aus Sicht der Stadt Trier soll der heutige 30-Minuten-Takt zwischen Wittlich, Trier Hauptbahnhof und Konz (- Saarburg / - Perl / - Luxemburg) weiterhin das Grundgerüst des Regionalbahnkonzeptes bilden. Für eine optimale Bedienung der neuen Haltepunkte sollen diese Linien als Durchmesserlinien durch das Trierer Stadtgebiet geführt werden.

Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten. Die einzelnen Maßnahmen des Gesamtpaketes sind aufgrund der Kosten und der begrenzten Einflussmöglichkeit der Stadt Trier unterschiedlichen Prioritäten zugeordnet.

Für die Gesamtmaßnahme Regionalbahnkonzept wird die Förderfähigkeit nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG) geprüft. Dies würde nach dem aktuellen Stand eine Umsetzung bis 2018 voraussetzen, Ohne Berücksichtigung dieser Förderung wird im Umsetzungskonzept folgende Reihenfolge beim Bau der neuen Haltepunkte als realistisch eingestuft:

- Ehrang Hafenstraße in der Prioritätsstufe 1,
- Trier Nord oder Kaiserthermen in der Prioritätsstufe 2,
- Alle übrigen Haltepunkte in der Prioritätsstufe 3 .

Ö15 Regionalbahnkonzept Reaktivierung der Weststrecke

Die Weststrecke auf der linken Moselseite wird zur Zeit nur von Güterzügen befahren. Teil des eine Reaktivierung dieser Strecke auch für den Personenverkehr. Der Planungsstand 2010 umfasst folgende Maßnahmen:

- RB-Linie im Stundentakt zwischen Wittlich und Luxemburg.
- Prüfung des Neubaus von Stationen in Biewer, Pallien, Trier West („Westbahnhof“), am Messepark, in Euren und Zewen.

Die Bedienung der Westtrasse wird im aktuellen Fahrplankonzept⁴² zu Lasten der Direktverbindungen zum Hauptbahnhof umgesetzt: es soll dann nur noch eine durchgehende RB-Verbindung pro Stunde von Wittlich zum Trierer Hauptbahnhof angeboten werden, die zweite Verbindung verläuft ab Ehrang – dort Anschluss nach Trier Hbf und Saarburg – über die Westtrasse. Aus Sicht der Stadt Trier soll jedoch der 30-Minuten-Takt zwischen Wittlich und Trier Hauptbahnhof beibehalten werden, ggf. über eine Flügelung der Züge in Ehrang auf die Ost- und Weststrecke.⁴³

Neben dem Hauptbahnhof wird der Westbahnhof wieder eine wichtige Bedeutung als innenstadtnaher Bahnhof erhalten. Die Entfernung zur Fußgängerzone beträgt knapp 1.000 m, der Hauptmarkt ist rund 1.500 m entfernt. Eine Anbindung an den Busverkehr erfolgt alle 10-Minuten mit der Linie 1. Zur Steigerung der Akzeptanz des Westbahnhofs als zweitem Innenstadtbahnhof sollte die Fuß- und Radverbindung über die Römerbrücke und die Karl-Marx-Straße aufgewertet werden. Eine Ausweitung des Busangebotes über den Westbahnhof ist im Zusammenhang mit den weiteren städtebaulichen Maßnahmen in Trier West zu prüfen.

Das Gesamtpaket ist im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten. Für die Gesamtmaßnahme Regionalbahnkonzept wird die Förderfähigkeit nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG) geprüft. Dies würde nach dem aktuellen Stand eine Umsetzung bis 2018 voraussetzen. Eine wirtschaftliche Reaktivierung der Weststrecke ist nach aktuellem Stand nur bei einer Bedienung mehrerer Haltepunkte im Trierer Stadtgebiet möglich. Diese sind Stand Januar 2013 Biewer, Pallien Fachhochschule, Westbahnhof, Euren und Zewen.

⁴² Stand Juli 2010

⁴³ Im Fahrplanentwurf „Variante 3“ Stand August 2012 ist eine verbesserte Bedienung der Weststrecke mit ebenfalls verbessertem Angebot auf der Oststrecke konzipiert. Eine Umsetzung dieser Variante ist aus Sicht der Stadt Trier anzustreben.

Ö16 Liniennetz Region Trier im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015

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

Für die Region Trier sind folgende Linien geplant:⁴⁴

Zugkategorie	Strecke	Takt
RegionalExpress	Koblenz – Trier – Luxemburg / Saarbrücken (- Mannheim)	60 Minuten (außer Saarbrücken – Mannheim)
RegionalExpress	Trier – Köln	Einzelne Fahrten
RegionalBahn	Wittlich – Trier Hbf – Luxemburg	60 Minuten
RegionalBahn	Wittlich – Trier West - Luxemburg	60 Minuten
RegionalBahn	Trier-Ehrang – Saarbrücken	60 Minuten
RegionalBahn	Trier Hbf – Perl (-Thionville)	60 Minuten

Tabelle 25: Linien im Rheinland-Pfalz-Takt 2015

Für Trier Hauptbahnhof ist die Umsetzung eines Taktknotens zur Minute 30 auf der Grundlage des RegionalExpress-Netzes Rheinland-Pfalz / Saarland geplant. Abgestimmte Anschlüsse mit kurzen Wartezeiten sollen insbesondere hergestellt werden zwischen der RE-Linie Koblenz – Saarbrücken / Luxemburg und der RB-Linie Trier – Köln.

Mit der Maßnahme ändern sich die Fahrzeiten der Züge in Trier Hbf und den anderen Stationen im Stadtgebiet. Die Fahrzeiten der Buslinien – insbesondere im Sternverkehr – müssen entsprechend angepasst werden.

Umsetzung und Finanzierung dieser Maßnahmen liegen beim ZV SPNV-Nord. Geplant ist eine Betriebsaufnahme im Dezember 2014 bzw. für die Linie über die Weststrecke nach der Reaktivierung dieser Verbindung ab 2018.

Durch das Liniennetz 2015 mit seiner starken Ausrichtung auf den Verkehr nach Luxemburg und die Reaktivierung der Weststrecke darf aus Sicht der Stadt Trier die zügige Umsetzung des Regionalbahnkonzepts mit den zusätzlichen Haltepunkten an der Oststrecke nicht in den Hintergrund geraten. Für den weiterhin wachsenden Quell- / Ziel-Verkehr der Stadt Trier

⁴⁴ Im Fahrplanentwurf „Variante 3“ Stand August 2012 ist eine verbesserte Bedienung der Oststrecke konzipiert. Eine Umsetzung dieser Variante ist aus Sicht der Stadt Trier anzustreben.

sind attraktive SPNV-Angebote als Alternative zur Pkw-Nutzung erforderlich.⁴⁵

Die Maßnahme wird nach der Zeitplanung des Landes Rheinland-Pfalz umgesetzt.

7.4.3 Sonstige Maßnahmen

Ö17: Fahrzeuge, Energieversorgung und Emissionen

Für die Linien des Stadtverkehrs sind selbstverständlich auch zukünftig Niederflurfahrzeuge zu beschaffen. Neue Fahrzeuge sollen wie bereits üblich jeweils die aktuellsten Abgasnormen erfüllen. Der Einsatz alternativer Kraftstoffe (Biodiesel, Gas) bzw. elektrischer Betrieb soll geprüft und gefördert werden.

Auf Grund der Topographie im Stadtgebiet und dem dichten Busangebot auf den steigungsreichen Strecken zum Tarforster Plateau soll insbesondere das Potenzial eines elektrischen Betriebes bzw. der Hybridbusteknik geprüft werden.

Zur Gewährleistung der Pünktlichkeit sind ausreichende Kapazitäten und ein zügiger Fahrgastfluss in den Fahrzeugen zu gewährleisten. Insbesondere sollen ausreichende Stellflächen für Rollstühle und Kinderwagen – auch zu den Hauptverkehrszeiten – bereitgestellt werden. Für die Fahrradmitnahme sollen geeignete Flächen bereitgestellt werden. Ein- und Aussteigevorgänge sollen in Abhängigkeit vom Fahrgastaufkommen optimiert werden (z. B. verbesserte Bedienung der Rollstuhlrampen).

Die Fahrgastinformationen im Fahrzeug sollen im Stadt- und Regionalverkehr auch zukünftig dem jeweiligen Stand der Technik angepasst werden (z. B. automatische Haltstellendurchsagen, Echtzeit-Fahrplaninformationen von Anschlussverbindungen).

Die Modernisierung der Fahrzeugflotte soll bis 2025 bedarfsgerecht und kontinuierlich vorgenommen werden.

Ö18: Tarif und Tarifinformation

Angesichts des demographischen Wandels sinkt der Schülerverkehr, womit eine wesentliche Grundlage der ÖPNV-Finanzierung in der Region Trier wegbricht. Zur Kompensation dieser Rückgänge ist es erforderlich, weitere Nachfrage von wahlfreien Personen zu bekommen.

⁴⁵ Nach dem Fahrplänenentwurf „Variante 3“ Stand August 2012 ist eine für die Stadt Trier attraktive Bedienung im Schienenverkehr geplant. Aus Sicht der Stadt Trier ist eine weitere Ausarbeitung und Umsetzung dieser Konzeption anstelle der früheren Planungen vorzunehmen.

Neben den o. g. Maßnahmen beim Angebot sollten Maßnahmen ergriffen werden, das heutige Tarifsystem zu vereinfachen. Das Beispiel der Semestertickets für Studierende zeigt, dass mit guten Tarifangeboten eine beträchtliche Nachfrage erzielt werden kann.

Wesentliches Ziel sollte es sein, eine hohe Kundenbindung über Zeitkarten zu erreichen und die Ermittlung des Fahrpreises so einfach wie möglich zu gestalten. Das Jobticket soll durch geeignete Initiativen stärker verbreitet werden. Eine Reduzierung der Anzahl der Tarifzonen sollte geprüft werden.

Bei den Tarifinformationen müssen die günstigen Angebote im Vordergrund stehen. Die auch im VRT verwendete typische Tabelle der Angebote nennt an erster Stelle das nicht ermäßigte EinzelTicket, das für potenzielle Neukunden eher abschreckend wirkt.

Stärker beworben werden sollten:

- Die Vorteile von Zeitkarten, um Kunden langfristig zu binden. Eine übertragbare Zeitkarte mit Mitnahmemöglichkeiten sollte so selbstverständlich zu einem Haushalt gehören wie der Pkw.
- nach dem Vorbild der Werbeaktion der Stadtwerke für das 4-Fahrten-Ticket sollten insbesondere Ermäßigungsangebote für Gelegenheitsnutzer beworben werden, um darzustellen, dass der ermäßigte Fahrschein mit geringem Aufwand zum „Standardfahrschein“ werden kann. Mit geeigneten Aktionen könnte z. B. die VRT-SparKarte stärker verbreitet werden.

Die Weiterentwicklung des Tarifs soll in Verbindung mit der Maßnahme Ö19 bis 2025 kontinuierlich vorgenommen werden.

Ö19: ÖPNV-Finanzierung

Es ist zur Zeit davon auszugehen, dass der heutige eigenwirtschaftliche Betrieb des Busverkehrs zukünftig nicht mehr aufrecht erhalten werden kann. Bereits für die Beibehaltung des heutigen Preis-Leistungs-Verhältnisses wird eine Änderung der ÖPNV-Finanzierung notwendig sein.

Zum einen wird für attraktiven ÖPNV zukünftig auch in der Region Trier ein Zuschuss seitens der Gebietskörperschaften erforderlich sein, zum anderen sollten weitere Möglichkeiten der ÖPNV-Finanzierung erschlossen werden. Nach dem Vorbild des Semestertickets sollten insbesondere weitere Tarifangebote nach dem Solidarprinzip geprüft werden (z. B. weitere Kombi-Tickets bei Veranstaltungen, Tourismusabgabe mit Berechtigung zur ÖPNV-Nutzung).

Ein weiteres starkes Ansteigen der Tarife – insbesondere ohne Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes bzw. in Verbindung mit einer Reduzierung des Angebotes – steht den Zielen des Mobilitätskonzeptes 2025 entgegen, da mit einem starken Rückgang der ÖPNV-Nutzung durch wahlfreie Fahrgäste zu rechnen ist.

Die Entwicklung geeigneter Strategien und Maßnahmen zur ÖPNV-Finanzierung sowie zur Erschließung neuer Fahrgastgruppen sind Schlüsselmaßnahmen mit der Priorität 1 im Umsetzungskonzept 2025. Auf Grund des hohen Handlungsbedarfes wurden bereits Vertragsverhandlungen mit dem VRT zu grundlegenden Strukturveränderungen aufgenommen.

Ö 20: Fahrplaninformation

Digitale Medien haben die Möglichkeit zur Information wesentlich verändert. Das klassische Fahrplanbuch wurde weitgehend ersetzt durch Echtzeitinformationen, die über den aktuellen Betriebsablauf informieren. In Kundenerhebungen werden Echtzeitinformationen regelmäßig als wichtigstes Informations- und Marketinginstrument genannt, insbesondere dynamische Fahrgastinformationen an den Haltestellen, die auch Fahrgästen zu Gute kommen, die keinen Zugang zum Internet haben.

Die bereits umgesetzte Ausstattung von Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation soll weiter fortgesetzt werden.

Weitere Einsatzbereiche von Echtzeitinformationen sind

- Anschlussinformationen im Fahrzeug
- Abfahrtsinformationen an wichtigen Punkten im Stadtgebiet, z. B. am Hauptmarkt oder in Gebäuden mit vielen Besuchern (Theater, Einkaufszentren o. ä.)

In Verbindung mit der Wegweisung zu den Bushaltestellen (Maßnahme Ö12) kann damit die Präsenz des Busverkehrs im Stadtbild verstärkt werden.

Auch in der klassischen Fahrplaninformation können weitere Angaben die Information verbessern. Hierzu zählt u. a.

- Die Kennzeichnung von Fahrten mit Anschluss zu anderen Linien (z. B. Linie17 in Ehrang),
- Der Hinweis auf Linienwechsel einzelner Fahrzeuge.

Der Ausbau der Fahrplaninformation soll bis 2025 kontinuierlich vorgenommen werden.

8 Straßennetz / Kfz-Verkehr

Der Konzeptbaustein Straßennetz / Kfz-Verkehr ist ein zentraler Baustein des Mobilitätskonzeptes, da hier die zukünftige Entwicklung des Hauptstraßennetzes festgelegt wird. Damit ist dieser Baustein nicht nur für den Kfz-Verkehr, sondern für alle Verkehrsarten, die den Straßenraum nutzen, von Bedeutung. Die Analyse des Straßennetzes bildet im Wesentlichen den Stand 2007 ab, Verkehrsmengen wurden für 2011 / 2012 fortgeschrieben.

8.1 Einführung

Das Straßennetz stellt die Grundvoraussetzung der Mobilität in Trier für alle Verkehrsarten dar. Für das Mobilitätskonzept Trier 2025 erfolgt eine Gliederung des insgesamt rund 430 km umfassenden Straßennetzes im Stadtgebiet nach Netzfunktionskategorien.

Das klassifizierte Straßennetz der Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen ist in **Bild 8.1** dargestellt und umfasst folgende Strecken:

A 64	Grenze Mesenich (Anschluss A1 Luxemburg) – Trier Biewerbachtalbrücke (Übergang B 52)
A 602	Trier Verteilerkreis – Dreieck Moseltal (Anschluss A 1 Saarbrücken – Koblenz)
B 49	Grenze Igel (Anschluss N1 Luxemburg) – Trier Verteilerkreis (Anschluss A 602)
B 51	Köln – Bitburg – Trier – Saarburg – Saarbrücken
B 52	Trier Biewerbachtalbrücke (Übergang A 64) – Hermeskeil
B 53	Trier Pallien (B 51) – Bernkastel-Kues (B 49)
B 268	Trier-Feyen (B 51) – Zerf – Saarbrücken (A1)
B 422	Trier-Ehrang – Kordel – Helenenberg (B 51)
L 46	Trier-Quint – Spangdahlem (A 60)
L 47	Trier-Ehrang – Trier-Quint – Schweich
L 143	Trier – Trier-Filsch – Pluwig – Zerf
L 144	Trier-Nord – Trier-Filsch
L 145	Trier – Trier-Ruwer – Schweich
L 149	Trier-Ruwer – Waldrach – Thomm (B 52)

Tabelle 26: Klassifiziertes Straßennetz der Stadt Trier

Kleinere grenzüberschreitende Verbindungen sind als Kreisstraßen klassifiziert.

Die Netzfunktionskategorien orientieren sich an den Verbindungsfunktionsstufen der RAS-N⁴⁶ sowie der verkehrlichen und stadträumlichen Bedeutung der Straßen. Je höher die Netzfunktionskategorie, umso größer ist die Bedeutung der Straße für den Kfz-Verkehr. Dagegen nehmen in den niedrigeren Kategorien die Anforderungen der nichtmotorisierten Verkehrsarten, der Randnutzungen sowie des Aufenthalts an die Gestaltung der Straßenräume zu.

Netzfunktionskategorie		Beschreibung	Länge im Stadtgebiet
1	Autobahnen	Überregionale Verbindungen im Bundesfernstraßennetz; dem Kfz-Verkehr vorbehalten	14 km
2	Hauptverkehrsstraßen	Hauptachsen der Stadt; Aufnahme des überwiegenden Teils des Kfz-Verkehrs; vielfach Teil des klassifizierten Netzes (Bundes- und Landesstraßen); Stadtteilverbindungen und Anbindung der Stadt an das übergeordnete Straßennetz. Im städtischen Raum gleichzeitig aber auch häufig Haupterschließungsachsen für die durchfahrenen Stadtteile mit Versorgungs- und Wohnfunktionen.	122 km (71 inner-/ 51 außerorts)
3	Haupterschließungsstraßen	Anbindung der Quartiere an das Hauptverkehrsstraßennetz; vielfach zentrale Funktionen der Versorgung innerhalb der Ortsteile und auch Wohnfunktionen; hoher Bedeutung für das Gesamtnetz, allerdings mit geringeren Anteilen des Durchgangsverkehrs.	62 km
4	Anliegerstraßen	Feinerschließung der Quartiere; überwiegende Wohn- und Aufenthaltsfunktion.	228 km
5	Sonstige Straßen	Innerstädtische Straßen besonderer Zweckbestimmung, bestimmten Verkehrsarten vorbehalten (Fußgängerzonen, Bustrassen etc.)	4 km
Gesamt			430 km

Tabelle 27: Netzfunktionskategorien des Trierer Straßennetzes

⁴⁶ FGSV (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Straßen – Leitfaden für die Funktionale Gliederung des Straßennetzes, 1998; seit 2009 ersetzt durch die Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung, 2008

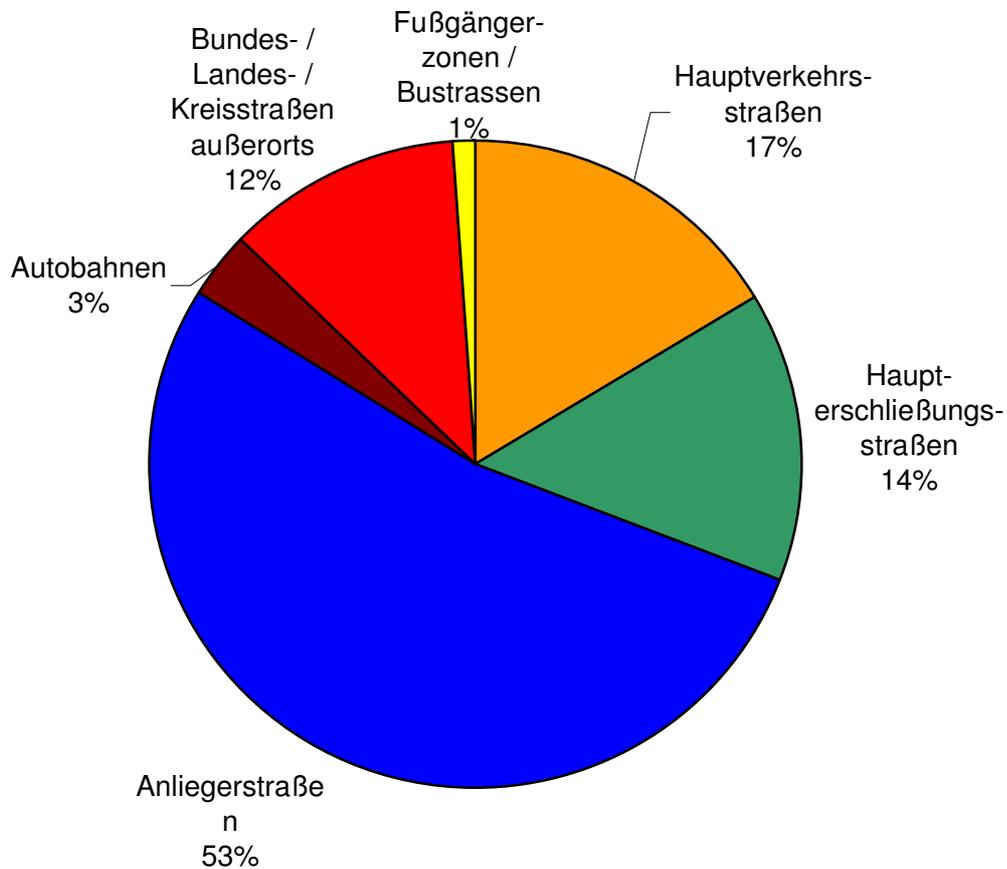


Abbildung 11: Anteile der Straßentypen am Gesamtnetz im Stadtgebiet

Die funktionale Gliederung des Straßennetzes im Lageplan zeigt **Bild 8.2**. Hauptverkehrsstraßen spielen eine besondere Rolle im städtischen Verkehrssystem. Sie nehmen den überwiegenden Teil des Kfz-Verkehrs auf und sind auch häufig die Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen. Sie verbinden die Stadtteile untereinander und stellen die Anbindung der Stadt an das übergeordnete Straßennetz dar. Gleichzeitig sind sie aber auch häufig Haupterschließungsachsen für die durchfahrenen Stadtteile und nehmen Versorgungs- und Wohnfunktionen ein. Weiterhin sind die Hauptverkehrsstraßen nicht nur Hauptachsen für den Kfz-Verkehr, sondern auch für den öffentlichen Nahverkehr sowie für den Rad- und Fußverkehr.

Die Haupterschließungsrichtung des Trierer Straßennetzes verläuft in der Talstadt parallel zur Mosel. Im Stadtzentrum laufen alle Hauptverkehrsstraßen auf den Alleenring zu, der damit Rückgrat der Erschließung der Innenstadt ist. Die Anbindung der Höhenstadteile bzw. des angrenzenden Umlands auf beiden Moselseiten erfolgt von den Hauptachsen im Talbereich

aus; aufgrund der Topographie sind diese Anbindungen jedoch auf wenige Achsen (vornehmlich in den Bachtälern) beschränkt, was zu einer hohen Störungsanfälligkeit des Straßennetzes führt.

Haupterschließungs- und Sammelstraßen stellen die Anbindung der Quartiere an das Hauptverkehrsstraßennetz dar, übernehmen darüber hinaus aber auch vielfach zentrale Funktionen der Versorgung innerhalb der Ortsteile und auch Wohnfunktionen. Anliegerstraßen gewährleisten die Feinerschließung der Quartiere und übernehmen im Wesentlichen Wohn- und Aufenthaltsfunktion.

8.2 Bewertung des Straßennetzes

Die Mängel- und Konfliktanalyse für das Straßennetz erfolgt anhand der Kriterien

- Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen,
- Verkehrssicherheit,
- Verbindungsqualität,
- Stadtverträglichkeit der Verkehrsbelastungen und
- Straßenraumgestalt.

Für die verschiedenen Kriterien erfolgte eine Bewertung anhand der Bestandsanalyse vor Ort, der vorhandenen Verkehrsbelastungen sowie der Umfeldnutzungen. Bei der Mängel- und Konfliktanalyse lag der Schwerpunkt auf den klassifizierten Straßen (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie den Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßen. Anliegerstraßen, land- und forstwirtschaftliche Wege sowie Bereiche mit besonderer Zweckbestimmung (z.B. Fußgängerbereiche) wurden in diesem Fall ausgeklammert, da dort die (Kfz-) Verkehrsfunktion nachrangig ist und diese im Regelfall nur der Gebieterschließung dienen. Aussagen zu diesem Straßennetz enthalten u. a. die Stadtteilrahmenpläne. Die wichtigsten Handlungsfelder beim Kfz-Verkehr zeigt **Bild 8.3**.

8.2.1 Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen

Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes ist bestimmt durch die Streckenleistungsfähigkeit sowie die Leistungsfähigkeit der Knoten. Die Streckenleistungsfähigkeit einer zweistreifigen Hauptverkehrsstraße kann überschlägig mit ca. 25.000 Kfz / Tag angesetzt werden; eine vierstreifige Hauptverkehrsstraße kann ca. 50.000 Kfz / Tag leistungsfähig abwickeln. Maßgeblich für die Leistungsfähigkeit im städtischen Straßennetz ist jedoch weniger die freie Strecke (Fahrstreifenanzahl) als die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte. Diese ist abhängig von der Art- und Größe des Knotenpunktes, der Kapazität in den Zufahrten sowie den Grünzeiten.

Das Trierer Hauptverkehrsstraßennetz ist hoch belastet. Insbesondere die vierstreifigen Straßen sind zwar im Wesentlichen den Verkehrsbelastungen entsprechend ausgebaut, bereits an durchschnittlichen Werktagen wird jedoch oftmals die Grenze der Straßenkapazität erreicht.

Vierstreifig ausgebaut sind im angebauten Straßennetz:

- rechte Moseluferstraße (ca. 37.000 - 54.000 Kfz / 24 h),
- Nordallee östlich der Porta Nigra (Theodor-Heuss-Allee / Christophstraße) (ca. 21.000 - 25.000 Kfz / 24 h),
- Lindenstraße / Ausoniusstraße (zusammen ca. 32.000 Kfz / 24 h),
- Ostallee / Balduinstraße / Weimarer Allee (ca. 28.000 - 37.000 Kfz / 24 h)
- Südallee / Kaiserstraße (ca. 28.000 –33.000 Kfz / 24 h)
- Konrad-Adenauer-Brücke (ca. 42.000 Kfz / 24 h),
- Luxemburger Straße zwischen Konrad-Adenauer-Brücke und Niederkircher Straße (ca. 20.000 - 35.000 Kfz / 24 h).

Die höchste Querschnittsbelastung hat die rechte Moseluferstraße an den Brückenköpfen von Kaiser-Wilhelm-Brücke und Römerbrücke:

- Abschnitt Lindenstraße – Kaiser-Wilhelm-Brücke (ca. 51.000 Kfz / 24 h),
- Abschnitt Kaiser-Wilhelm-Brücke – Ausoniusstraße (ca. 54.000 Kfz / 24 h),
- Abschnitt Kaiserstraße – Südallee (ca. 48.000 Kfz / 24 h).

Hochbelastete zweistreifige Straßen (über 20.000 Kfz / 24 h) sind:

- Kaiser-Wilhelm-Brücke (ca. 28.000 Kfz / 24 h)
- Schöndorfer Straße / In der Reichsabtei / Roonstraße / Bismarckstraße (ca. 23.000 - 26.000 Kfz / h),
- Kölner Straße (ca. 23.000 Kfz / 24 h),
- Im Aveler Tal (ca. 21.000 Kfz / 24 h),
- Olewiger Straße (ca. 24.000 Kfz / 24 h),
- Bitburger Straße (ca. 28.000 Kfz / 24 h),
- Bonner Straße (ca. 20.000 Kfz / 24 h),
- Metzger Allee / Spitzmühle (ca. 22.000 Kfz / 24 h).

Insbesondere an Knotenpunkten mehrerer hochbelasteter Hauptverkehrsstraßen wird die Kapazitätsgrenze in den Spitzenstunden häufig regelmäßig erreicht.

Folgende Knotenpunkte sind in den Spitzenstunden stauanfällig:

- Brückenköpfe der Kaiser-Wilhelm-Brücke,
- Porta-Nigra-Platz,
- Brückenköpfe der Römerbrücke,
- Moseluferstraße / Südallee,
- Balduinsbrunnen,
- Wasserweg / Franz-Georg-Straße / Schöndorfer Straße
- Anschlussstelle Verteilerkreis Trier Nord,
- Luxemburger Straße im Bereich Eisenbahnstraße.

Die hohen Auslastungsgrade führen in den Spitzenstunden zu einer deutlichen Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs und Rückstaus auf den zuführenden Strecken, welche sich teilweise wiederum auf die Leistungsfähigkeit angrenzender Knoten auswirken, da bei Rückstau in den abführenden Strecken nicht die volle Kapazität abgewickelt werden kann.

Bereits kleine Störungen im Verkehrsablauf können im hochbelasteten Straßennetz die Verkehrsprobleme verstärken, z. B.

- nicht ausreichende Grünzeiten für einzelne Ströme,
- ungleiche Verteilung der Fahrzeuge auf den Aufstellstreifen, so dass Grünzeiten nicht optimal genutzt werden (z. B. Rampe der Kaiser-Wilhelm Brücke in Richtung Martinsufer),
- nicht aufeinander abgestimmte Knotenpunkte,
- verzögertes Anfahren an Knotenpunkten,
- Einfahrt von Fahrzeugen in zugestaute Knotenpunkte,
- Parksuchverkehr,
- Überlagerungen mehrerer Effekte, z. B. hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, dichter Busverkehr und aus Pkw aussteigende Schüler in der Olewiger Straße,

Durch die hohe Auslastung des Straßennetzes führen Störungen im Verkehrsablauf oder zusätzliches Verkehrsaufkommen, z. B. bei Veranstaltungen, bereits heute zu Überlastungen im Hauptverkehrsstraßennetz. Das prognostizierte weitere Anwachsen insbesondere des Quell-/Ziel-Verkehrs bis 2025 wird diese Problematik weiter verschärfen. Bereits heute sind Ausweichfahrten von den Hauptverkehrsstraßen in das nachgeordnete Straßennetz zu beobachten.

Das Straßennetz der Altstadt hat durch den Parksuchverkehr ein hohes Verkehrsaufkommen. An Tagen mit Spitzenaufkommen treten regelmäßig Überlastungen im Straßennetz der Altstadt auf.

8.2.2 Verbindungsqualität

Die Hauptrelationen des Kfz-Verkehrs verlaufen radial auf die Innenstadt zu oder (im Durchgangsverkehr) parallel zum Moseltal, so dass diese über das im Wesentlichen parallel zur Mosel verlaufende Hauptstraßennetz direkt geführt werden können.

Stadträumlich und funktional lassen sich folgende Straßen unterscheiden:

Straßen entlang des Moseltals

Hauptrichtung des Straßennetzes ist die Nord-Süd-Richtung entlang des Moseltals. Hauptachse ist die Moseluferstraße A 602 / B 49 / B 51. Sie erschließt die Längsachse des Stadtgebietes auf der rechten Moselseite. Obwohl diese Straße teilweise den Charakter einer anbaufreien Straße hat, ist sie eher eine städtische Straße als eine „Stadtautobahn“. Auch die Knotenpunkte mit anderen Hauptverkehrsstraßen sind nur in wenigen Fällen planfrei ausgeführt. Damit unterscheidet sich die Moseluferstraße von anderen Hauptachsen wie der A 620 in Saarbrücken oder der B 9 in Koblenz. Problematisch ist an mehreren Stellen die unmittelbare Nähe zu Wohngebieten. Ergänzt wird die Moseluferstraße durch eine parallel verlaufende Verbindung auf der linken Moselseite sowie eine zweite Nord-Süd-Verbindung auf der rechten Moselseite zwischen Ruwer und Kaiserthermen (L145).

Die Straßen entlang des Moseltals sind die Hauptanbindung an das überörtliche Straßennetz (A1, B51 Saartal). Als Teil des Bundesfernstraßennetzes sind sie auch mit Durchgangsverkehr belastet, insbesondere die rechte Moseluferstraße. Die rechte Moseluferstraße sowie die L145 bilden im Bereich der Altstadt Teile des Alleenrings.

Aus Richtung Norden können die B 49 und die L 145 als Zufahrten in die Innenstadt genutzt werden. Eine Fortsetzung der L 145 nach Süden gibt es bis Heiligkreuz über die Metzger Allee, eine direkte Weiterführung in Richtung Moseluferstraße gibt es nicht.

Sinnvolle Ergänzungen im Nord-Süd-Straßennetz des Moseltals wären:

- zusätzliche Anschlussstellen an die A 602 für Ruwer und das Industriegebiet Nord,
- eine Verbindung zwischen der L 145 und der B 51 / B 268 zur Entlastung von Südallee und Pacelliufer,
- eine direkte Verbindung vom Saartal zur A 64 als Westumfahrung des Stadtgebietes.

Querungen des Moseltals

Innerhalb des Stadtgebietes kann die Mosel auf vier Straßenbrücken gequert werden.

Die Ehranger Brücke bildet eine Nordtangente im Zuge der B 52. Sie verknüpft die beiden Moseluferstraßen im nördlichen Stadtgebiet. Gleichzeitig ist sie Teil der Fernverbindung Luxemburg – A1 und Nordumfahrung der Stadt Trier für den regionalen Kfz-Verkehr. Durch die Bündelung dieser Funktionen ist die Brücke hochbelastet, der Ausbau der Brücke und ihrer Zufahrten entspricht abschnittsweise bisher nicht ihrer Funktion als autobahnähnliche Verbindung.

Die historischen Moselbrücken in der Kernstadt bilden mit den anschließenden Straßen entlang des Alleenrings innerstädtische Verknüpfungen zwischen den Nord-Süd-Verbindungen. Sie stellen insbesondere aufgrund der Knotenpunkte an den Brückenköpfen Engpässe für den Kfz-Verkehr dar. Am östlichen Brückenkopf der Römerbrücke sind nicht alle Fahrbeziehungen möglich. Die Kaiser-Wilhelm-Brücke ist neben den Moseluferstraßen die wichtigste Zufahrt zur Innenstadt und entsprechend hoch belastet.

Die Konrad-Adenauer-Brücke verknüpft als Südtangente die beiden Moseluferstraßen. Über Aulstraße und Straßburger Allee ist auch ein Anschluss an die östliche Nord-Süd-Verbindung unter Umfahrung von rechter Moseluferstraße und Südallee möglich. Auf dieser Verbindung bilden jedoch die Aulbrücke und der Knotenpunkt Aulstraße / Arnulfstraße / Auf der Weismark Engpässe.

Durch die eher geringe Dichte an Moselbrücken und die teilweise umwegige Führung der Talquerungen sind auf verschiedenen Verbindungen größere Umwegfahrten erforderlich. Dabei muss oft der Alleenring mit seinen hoch belasteten Knotenpunkten befahren werden, obwohl Quelle und Ziel der Fahrten außerhalb der Innenstadt liegen.

Sinnvolle Netzergänzungen zur Querung des Moseltals wären daher

- Eine innenstadtnahe Nordtangente zwischen der Bitburger Straße, der B 53, Trier Nord und dem Aveler Tal,
- eine Verlängerung der Südtangente in Richtung Olewiger Tal zur Umfahrung von Südallee und Olewiger Straße,
- eine Moselbrücke zwischen Konz bzw. dem Saartal und der B 49 mit Weiterführung zur A 64

Erschließung der Altstadt

Die Altstadt wird vollständig von einem Straßenring umschlossen. Neben dem Abschnitt der Moseluferstraße zwischen Kaiser-Wilhelm-Brücke und Römerbrücke zählen hierzu die im 19. Jahrhundert entstandenen Alleen nördlich, östlich und südlich der Altstadt. Der Straßenring bildet den innerstädtischen Verteiler zwischen den zulaufenden Straßen und den Erschließungsstraßen der Altstadt. Über eine Vielzahl an Knotenpunkten können Ziele in der Altstadt auf kurzem Wege vom Alleenring aus erreicht werden.

Die Altstadt ist hervorragend mit dem Pkw erreichbar. Im Abstand von 100-300 m zur Fußgängerzone verlaufen mit Innenstadt Westtrasse und Osttrasse die wichtigsten Erschließungsstraßen der Altstadt. Parkieranlagen und Parkstände im öffentlichen Straßenraum sind in der Regel weniger als 100 m von der Fußgängerzone und anderen wichtigen Zielen entfernt, zwischen Parkieranlagen und Fußgängerzone muss in der Regel keine Straße überquert werden. Ebenso befinden sich mehrere Parkplätze sowie Stellplätze im Straßenraum in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone.

Grundprinzip der Erschließung für den Kfz-Verkehr sind schleifenförmige Erschließungssysteme. Darüber ermöglicht das Straßennetz eine Durchfahrten in Nord-Süd-Richtung vom Simeonstiftsplatz in Richtung Hindenburgstraße, eine Durchfahrt in der Gegenrichtung ist nicht möglich. Eine Querung der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Fußgängerzone ist ebenfalls nicht möglich.

Die Parkraumerschließung über schleifenförmige Erschließungssysteme ist ein gängiges Vorgehen um Durchgangsverkehr von den oftmals schmalen Straßen der Stadtkerne heraus zu halten. Es besteht daher kein Handlungsbedarf im Erschließungssystem.

Verbindungsstraßen zu den Höhen

Neben den Zufahrten über das Moseltal kann die Stadt Trier direkt von den Höhenzügen der Eifel und des Hunsrück erreicht werden. Bedingt durch die Topographie verlaufen diese Zufahrtsstraßen kurvenreich am Hang bzw. in engen Bachtälern. Die Verbindungen in Richtung Hunsrück dienen zudem der Erschließung der Stadtteile auf dem Tarforster Plateau.

Stauanfällig sind insbesondere die Anschlüsse der Talstraßen an das sonstige Hauptverkehrsstraßennetz an den Brückenköpfen der Kaiser-Wilhelm-Brücke sowie an den Knotenpunkten Wasserweg / Schöndorfer Straße / Franz-Georg-Straße und Kaiserthermen.

Zur Verbesserung der Anschlüsse der Verbindungsstraßen sollten die Verknüpfungen mit den Nord-Süd-Straßen verbessert werden:

- Anschluss des Aveler Tals an die Nord-Süd-Verbindungen, ggf. in Verbindung mit der Umsetzung einer Nordtangente in Trier Nord,
- Direkter Anschluss des Olewiger Tals an die Moseluferstraße und die Konrad-Adenauer-Brücke,
- Anschluss der Bitburger Straße an die Moseluferstraßen.

Tangentialverbindungen

Tangentialverbindungen unter Umgehung der Kernstadt sind neben den Moselbrücken nur in wenigen Fällen vorhanden. Hierzu zählen:

- Gustav-Heinemann-Straße,
- Straßburger Allee.

Durch die Topographie bedingt entstehen Umwegfahrten - jedoch mit eher geringer Nachfrage - zwischen den auf den Höhenrücken liegenden Stadtteilen (z.B. Mariahof – Kernscheid, Mariahof – Weismark).

8.2.3 Verkehrssicherheit

Das Verkehrsunfallgeschehen in Trier wird von der aus Polizei, Straßenverkehrsamt, Tiefbauamt, Stadtplanungsamt und Landesbetrieb Mobilität gebildeten Unfallkommission beobachtet. Die Arbeit der Unfallkommission besteht darin, Unfallhäufungsstellen im Straßennetz zu identifizieren und Lösungsmöglichkeiten zu deren Behebung zu finden. Als aktive Unfallhäufungsstelle werden Stellen im Straßennetz bezeichnet, an denen sich im Kalenderjahr mindestens fünf gleichartige Unfälle ereignet haben. Als inaktive Unfallhäufungsstellen gelten solche, die innerhalb der vergangenen drei Jahre mindestens in einem Jahr aktiv waren, im laufenden Jahr jedoch nicht (mehr).

Bei der Auswertung der Berichte der Unfallkommission ist auffällig, dass die aktiven Unfallhäufungsstellen der Jahre 2004 bis 2006 überwiegend im Bereich der hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen liegen. Dies betrifft vor allem die Uferstraßen, den Alleenring, die Luxemburger Straße sowie die L 144 in Verbindung zwischen Trier-Nord und den Höhenstadtteilen. Eine besondere Häufung ist rings um den Verteilerkreis Nord festzustellen. Es ist also offensichtlich, dass ein Zusammenhang zwischen der Stärke der Verkehrsbelastung und der Unfallhäufung besteht. Eine Auswertung der Unfallsteckkarten der Jahre 2008-2010 zeigt ein vergleichbares Bild.

8.2.4 Umfeldverträglichkeit der Verkehrsbelastungen

Zur Identifikation von Konflikten zwischen Umfeldnutzung und Verkehrsbelastung wurde insbesondere die Verträglichkeit von Verkehrsbelastungen beurteilt. Dies kann anhand der Ansprüche der Randnutzung, der Intensität der Straßenraumnutzung durch Fußgänger und Radfahrer sowie des Erscheinungsbilds der Straße geschehen.

Kriterien für die Empfindlichkeit eines Straßenraums gegenüber dem Kfz-Verkehr sind

- die Dichte der Wohnnutzung,
- der Hausabstand,
- die Baustruktur,
- die städtebauliche und stadtgestalterische Bedeutung sowie
- das Vorhandensein von verkehrssensiblen Nutzungen wie Kindergärten, Schulen, Altersheimen etc.

In Abhängigkeit von diesen Kenngrößen lässt sich für jeden Straßenabschnitt eine Empfindlichkeit gegenüber dem Autoverkehr definieren. Dazu werden fünf Empfindlichkeitsstufen eingeführt. Für diese werden – abgestützt auf Empfehlungen in Richtlinien und Literatur sowie unter Berücksichtigung der Zusammenhänge zwischen Kfz-Verkehrsbelastung, Lärm und Trennwirkung – Grundwerte für eine umfeldverträgliche Kfz-Verkehrsbelastung festgelegt. Diese gibt an, welche Verkehrsbelastung für den Straßenraum wünschenswert ist.

Eine Überprüfung der Empfindlichkeit des Straßennetzes wurde durch das Stadtplanungsamt vorgenommen. Dabei wurden folgende verträgliche Verkehrsbelastungen definiert:

Empfindlichkeitsstufe	Merkmale	Umfeldverträgliche Verkehrsbelastung [Kfz/Tag]
Sehr hoch	dichtes Wohnen, geringe Straßenbreite, geschlossene Bebauung, empfindliche Randnutzungen, gesamtstädtische Bedeutung des Straßenraums, hohes Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen	bis 2.000
Hoch	dichtes Wohnen, geringe Straßenbreite, hohes Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen	bis 4.000
Mäßig	dichteres Wohnen, größere Straßenraumbreite, nicht geschlossene Bebauung mit Abschirmmöglichkeiten	bis 7.000
Gering	weniger dichtes Wohnen, große Straßenbreite, nicht geschlossene Bebauung und Abschirmmöglichkeiten	bis 10.000
sehr gering	sehr geringe Wohndichte oder keine Randbebauung; große Straßenraumbreite	über 10.000

Tabelle 28: Empfindlichkeitsstufen für Straßenräume und umfeldverträgliche Verkehrsbelastungen

Die empfindlichsten Straßen in Trier sind vor allem die engen Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßen in Altbauquartieren (z.B. Bruchhausenstraße, Paulinstraße, Domänenstraße, Karl-Marx-Straße, Saarstraße, Matthiasstraße, Kyllstraße).

Setzt man die tatsächliche Verkehrsbelastung ins Verhältnis zu der umfeldverträglichen Verkehrsbelastung, ergibt sich der Verträglichkeitsgrad als Maßstab zur Beurteilung von Konflikten. Ist der Verträglichkeitsgrad kleiner als 1, so liegen im betreffenden Abschnitt keine Unverträglichkeiten vor. Bei Verträglichkeitsgraden von über 1,5 sind hohe, über 2,0 sehr hohe Unverträglichkeiten der Verkehrsbelastung mit der Umfeldnutzung zu erwarten.

Ein Großteil der Trierer Straßen weist keine oder nur geringe Unverträglichkeiten auf. Hohe oder sehr hohe Unverträglichkeiten sind dagegen vor allem im Bereich des Alleenrings sowie der darauf zuführenden Straßen (Olewiger Straße, Saar- / Matthiasstraße, Paulinstraße, Domänenstraße, Avelsbacher Straße / Im Aveler Tal, Schöndorfer - / Franz-Georg- / Parkstraße) festzustellen.

Handlungsbedarf besteht insbesondere (vgl. auch Abschnitt 10 Immissionschutzplanung):

- entlang der rechten Moseluferstraße bei angrenzender Wohnbebauung,
- im Hauptverkehrsstraßennetz von Trier Nord,
- im Hauptverkehrsstraßennetz von Trier West und Pallien,
- entlang von Avelsbacher Straße, Aveler Tal und Kohlenstraße,
- in der Olewiger Straße.

8.2.5 Straßenräumliche Mängel

Neben der Umfeldverträglichkeit der Verkehrsbelastungen wird auch die Gestaltung der Straßenräume als Kriterium für die Feststellung von Mängeln und Konflikten herangezogen.

An die Straßenräume von Hauptverkehrsstraßen werden durch die Nutzungen (Kfz-Verkehr, Parken, andere Verkehrsarten, Randnutzungen, städtebauliches Umfeld) verschiedenste Anforderungen gestellt. Die Gestaltung des Straßenraums leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, diese Anforderungen auf dem (im Regelfall eng begrenzten) öffentlichen Raum gegenseitig so verträglich wie möglich abzuwickeln. Im Rahmen der Mängel- und Konfliktsanalyse wurden die Straßenräume des relevanten Netzes in Trier befahren und bewertet. Mängel und Konflikte treten insbesondere dort auf, wo:

- eine klare Gliederung des Straßenraums fehlt,
- die Gestaltung der Straßenräume ihrer städtebaulichen und stadträumlichen Bedeutung nicht gerecht wird (überdimensionierte Fahrbahnflächen, ungestaltete Seitenräume) oder
- wesentliche Straßenraumelemente (Gehwege / Radverkehrsanlagen / Begrünung) nicht oder nur in unzureichendem Maße vorhanden sind.

Typische Beispiele für die genannten Konfliktsituationen sind aus **Abbildung 12** ersichtlich. Bereiche mit wesentlichen straßenräumlichen Mängeln im relevanten Netz sind:

- Bereich Kaiserthermen (Südallee / Kaiserstraße östlich Weberbach, gesamter Bereich des Kreisverkehrs, Ostallee / Weimarer Allee zwischen Kreisel und Mustorstraße),
- Knotenpunktbereich „Balduinsbrunnen“,
- Hindenburgstraße,
- Walramsneustraße,
- Aulstraße,
- Luxemburger Straße (nördlich der Konrad-Adenauer-Brücke),
- Hornstraße / Kölner Straße,
- Loebstraße / Ruwerer Straße..

	<p>Hindenburgstraße: Keine Gestaltungselemente im Straßenraum, ungegliederte Seitenräume, fehlende Radverkehrsanlagen</p>
	<p>Weimarer Allee / Kaiserthermen: Überdimensionierte, teilweise ungenutzte Fahrbahnflächen (Trennwirkung!), fehlende Radverkehrsanlagen, mangelhafte Querungssituation</p>
	<p>Walramsneustraße / Pferdemarkt: Ungestalteter Straßenraum, unbefestigte Seitenräume, ungenutzte Teilflächen (Abgrenzung zur Fahrbahn durch zahlreiche Einbauten, Masten etc.), schlechter Zustand des Fahrbahnbelages, insgesamt „provisorischer“ Eindruck</p>

Abbildung 12: Beispiele für Bereiche mit straßenräumlichen Mängeln

8.3 Zielnetz Straßennetz Kfz-Verkehr

Grundlage bildet das heutige Netz der Hauptverkehrs- und Sammelstraßen. Standard im angebauten Straßennetz muss die Stadtstraße mit angemessenen Infrastruktureinrichtungen für alle Verkehrsmittel sein. Hierzu zählen ausreichende Flächen für Fußgänger, eine sichere und in der Qualität dem Kfz-Verkehr vergleichbare Führung des Radverkehrs sowie eine auch bei hohen Kfz-Belastungen störungsfreie Führung des Busverkehrs.

Die Weiterentwicklung des Straßennetzes soll im Wesentlichen den folgenden Zielen entsprechen:

- Trier ist Oberzentrum im ländlichen Raum. Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit dem Pkw ist notwendig, da für viele Besucher der Stadt keine Alternativen zur Verfügung stehen.
- Die Kfz-Erreichbarkeit der Altstadt als wichtigstes Ziel für Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Kultur und Freizeit ist auch zukünftig sicherzustellen.
- Störungen und Kapazitätsengpässe im anbaufreien Fernstraßennetz sind zu beheben um Ausweichverkehre von den Fernstraßen in das Stadtgebiet zu vermeiden.
- Die Bedingungen für den Umweltverbund sind insbesondere innerhalb der Kernstadt wesentlich zu verbessern. Die Qualitätsstandards aller Verkehrsmittel sind dabei anzugleichen. Für den Kfz-Verkehr kann das in Einzelfällen eine Reduzierung der heutigen Verkehrsqualität (z. B. geringfügig längere Wartezeiten) bedeuten. Die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten muss aber weiterhin gegeben sein.
- Straßenneubauten sollen nur umgesetzt werden, wenn hierdurch wesentliche Verbesserungen für den Umweltverbund umgesetzt werden können.
- Bei Straßenneubauten zur Entlastung von Hauptverkehrsstraßen mit empfindlicher Randnutzung sind gleichzeitig die entlasteten Straßen nach den Anforderungen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (u. a. Gehwegbreiten) umzugestalten.

Die Erreichbarkeit aller Ziele in Trier ist mit dem vorhandenen Straßennetz gewährleistet. Überlastungen im Straßennetz treten in der Regel nur kurzzeitig in den Spitzenstunden sowie an Tagen mit besonders starkem Verkehrsaufkommen auf.

Kurzzeitige Überlastungen in den Spitzenstunden können ggf. toleriert werden, solange Störungen nur kleinräumig auftreten und keine negativen Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel zu erwarten sind. Für kritische Überlastungen, z. B. im Zuge der Bitburger Straße, sind dagegen geeignete Lösungen umzusetzen.

Störungen, die in erster Linie durch Spitzenbelastungen im Quell- / Zielverkehr verursacht werden, sollten durch eine Reduzierung dieser Spitzenbelastungen reduziert werden. Insbesondere im Berufsverkehr stehen umfangreiche Angebote des Umweltverbundes – auch im Regionalverkehr – zur Verfügung, so dass Staus durch eine veränderte Verkehrsmittelwahl umgangen werden können. Darüber hinaus könnte durch Pfortneranlagen am Stadtrand die in die Stadt einfahrende Verkehrsmenge so gesteuert werden, dass längere Rückstaus innerhalb der Stadt vermieden werden.

Ein Sonderfall sind die Veranstaltungstage. Hier sollte die Kfz-Belastung im Straßennetz durch zusätzliche Maßnahmen (z. B. ÖPNV-Sonderfahrten und weiteres P+R-Angebot bei Großveranstaltungen) reduziert werden.

Zur Entlastung der Wohngebiete soll das Kfz-Verkehrsaufkommen weiterhin auf einem Netz aus Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden. Die bestehende Netzstruktur aus den Nord-Süd-Verbindungen und mehreren Querverbindungen soll auch weiterhin beibehalten werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen in den Bausteinen Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr wird nach den untersuchten Szenarien (vgl. Abschnitt 4.2) zu einem Rückgang von Kfz-Fahrten führen. Durch die Verteilung der Rückgänge auf das gesamte Straßennetz sind die Auswirkungen auf die einzelnen innerstädtischen Straßenabschnitte und die hoch belasteten Knotenpunkte jedoch vergleichsweise gering.

Es wird daher empfohlen, durch geeignete Ausbaumaßnahmen die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, empfindliches Umfeld zu entlasten und Flächen für eine städtebauliche Aufwertung der innerstädtischen Straßenzüge zu gewinnen. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass sich das Verkehrsaufkommen aus topographischen Gründen auf wenigen Hauptverkehrsstraßen in der Kernstadt konzentriert. Die Kernstadt wird somit auch von Verkehr belastet, der nicht Quell-/ Zielverkehr der Innenstadt ist.

Bild 8.4 zeigt das Untersuchungsnetz für die Bewertung von Maßnahmen im Straßennetz. Es wird folgende Gliederung des Straßennetzes vorgeschlagen:

- Rückgrat für den Kfz-Verkehr ist die vierstreifige Bundesstraße auf dem rechten Moselufer. Von allen in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßen hat die rechte Moseluferstraße bereits den höchsten Ausbaustand und ein Umfeld mit vergleichsweise geringer Empfindlichkeit. Zur Gewährleistung des Immissionsschutzes liegen konkrete Maßnahmenvorschläge (u. a. aktiver Schallschutz) vor. Begrenzt wird die Bündelungsfunktion der Moseluferstraße insbesondere durch die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte mit der Nordallee und Südallee. Eine Entlastung vom Durchgangsverkehr wird ggf. durch die Westumfahrung mit einem Moselaufstieg zwischen Zewen und Igel erzielt.

- Zwei weitere zweistreifige Straßen ergänzen die Moseluferstraße als Hauptverkehrsstraßen in Nord-Süd-Richtung. Die Bundesstraße auf der linken Moselseite als Tangente und die L 145 auf der rechten Moselseite als östliche Zufahrt zur Innenstadt. Die heutigen Straßen verlaufen überwiegend in empfindlichem Umfeld, so dass streckenweise die Verlegung der Hauptverkehrsstraßen auf neue Trassen empfohlen wird.
- Die Verbindungen für den in West-Ost-Richtung verlaufenden Verkehr sollten möglichst an der Kernstadt vorbei geführt werden um den Alleenring mit seinen stark belasteten Knotenpunkten sowie die historischen Moselbrücken zu entlasten. Hierfür enthält das Zielnetz für den Kfz-Verkehr zwei Tangenten, die jeweils an den Grenzen der Kernstadt verlaufen und die heutigen Verbindungen über Nordallee und Südallee entlasten.
- Zur Entlastung der innerstädtischen Knotenpunkte können zusätzliche direkte Zufahrten an die Tangenten hergestellt werden um weiteres Potenzial für die verkehrliche und städtebauliche Aufwertung der Kernstadt zu erhalten. Diese können aber auf Grund der Topographie nur mit sehr hohem Aufwand umgesetzt werden. Eine Umsetzung bis 2025 bei der aktuellen Haushaltslage unwahrscheinlich.

Innerhalb des oben beschriebenen Netzes hat der Alleenring weiterhin eine Bündelungsfunktion für den Erschließungsverkehr der Altstadt, durch die Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf Nord- und Südallee ergeben sich jedoch Spielräume für eine Änderung der Flächenaufteilung.

Das übrige Straßennetz orientiert sich in seiner Bedeutung für den Kfz-Verkehr an der jeweiligen Umfeldnutzung. Der Einzelhandel in den Stadtteilzentren muss gut mit dem Kfz-Verkehr erreichbar sein, ebenso wichtig ist aber die Erreichbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln.

Das nach der Maßnahmenbewertung entwickelte endgültige Zielnetz 2025 zeigt **Bild 8.6**

8.4 Maßnahmen Straßennetz

Zur Umsetzung des Zielnetzes wurden verschiedene Maßnahmen im Straßennetz untersucht. Darunter befinden sich Projekte, die bereits seit längerer Zeit diskutiert werden, aber auch Ideen, die im Rahmen der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes entwickelt wurden. **Bild 8.5** zeigt die untersuchten Neu- und Ausbaumaßnahmen. **Anlage 8.1** enthält die Ergebnisse der Untersuchung der wichtigsten Neubaumaßnahmen im Straßennetz.

8.4.1 Maßnahmen des Bundes

S1 Nordumfahrung Trier / Ausbau B 52

Als provisorisches Teilstück der A 64 ist die B 52 im Bereich der Ehranger Brücke hoch belastet. Die hohe Anteil an Durchgangsverkehr zwischen Luxemburg und der A1 schränkt die ursprüngliche Funktion einer kleinräumigen Tangente im nördlichen Stadtgebiet stark ein. Eine leistungsfähige Verbindung über die A64 nach Luxemburg ist darüber hinaus für die gesamte Region Trier von Bedeutung. Zur Entlastung wurde ein Ausbau der Nordumfahrung⁴⁷ als weiterer Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

Der Ausbau der Nordumfahrung ist eine Maßnahme des Bundes. Gemäß dem Koalitionsvertrag von 2011 soll zunächst die Notwendigkeit der Maßnahme geprüft werden. Die Stadt Trier verfolgt das Ziel, bei positiver Bewertung der Maßnahme nach der Prüfung unterschiedlicher Ausbauvarianten durch den Landesbetrieb Mobilität (z. B. Neubautrasse „Meulental“ zwischen Biewertalbrücke und Anschlussstelle Schweich der A1 oder leistungsfähiger Ausbau der B 52 zur A 64) eine Empfehlung für eine bestimmte Trasse abzugeben.

Unabhängig von den weiteren Planungen für die Nordumfahrung wurde 2012 der Ausbau der Ehranger Brücke mit dem Anschluss Trier-Ehrang beendet. Aus Sicht der Stadt Trier sollen zur weiteren Kapazitätssteigerung auf der B 52 unabhängig vom Bau der Nordumfahrung folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Ausbau der Biewertalbrücke,
- vollständiger vierstreifiger Ausbau der Ehranger Brücke und der Anschlussstellen Trier-Ehrang (Knoten A 602 und B 52 sowie B 52 / B 53).

⁴⁷ Der Begriff „Nordumfahrung“ schließt im vorliegenden Dokument neben einem Neubau der A64 zwischen der Biewertalbrücke und Schweich auch einen Ausbau der heutige Trasse B 52 + A 602 mit ein

Mit einem Ausbau der Nordumfahrung kann die Ehranger Brücke – unabhängig von der Trassenwahl – eine stärkere Funktion als Tangente im Stadtgebiet für den Binnen- und Quell- / Zielverkehr der Stadt Trier übernehmen. Dadurch wird das Verkehrsnetz in Trier Nord und insbesondere auch im Bereich Kaiser-Wilhelm-Brücke entlastet.

Die Maßnahme wurde als Maßnahme in der Baulast Dritter in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen. Aufgrund der geringen Möglichkeit der Stadt Trier, auf die Umsetzung Einfluss zu nehmen, wird für diese Maßnahme keine Priorität angegeben.

S2 Westumfahrung Trier (Moselaufstieg)

Die Westumfahrung ist der Neubau der B 51 zwischen Konz und der A 64 im Bereich Herrethal. Sie setzt sich zusammen aus einer neuen Moselbrücke in Verlängerung der B 51n Umfahrung Konz-Könen (im Bau) und einem Aufstieg aus dem Moseltal an der Stadtgrenze zwischen Igel und Zewen. Die Westumfahrung ist als Bundesfernstraßen-Maßnahme in Baulast des Bundes im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten und dort als „Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ eingestuft. Der in 2005 ergangene Planfeststellungsbeschluss ist aufgrund dieser Einstufung gerichtlich aufgehoben worden.

Im Frühjahr 2007 hat der Stadtrat beschlossen, aufgrund dieser Situation die Machbarkeit einer Alternativtrasse zur verbesserten Anbindung der Innenstadt an die A 64 in Verlängerung der Konrad-Adenauer-Brücke zu überprüfen. Als Empfehlung der Stadt Trier ist die ursprünglich planfestgestellte Variante als einzige geeignete Trasse weiter zu verfolgen.

2011 wurde vom Stadtrat ein Appell an die Landesregierung verabschiedet, sich für die Aufnahme des Moselaufstiegs in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans einzusetzen. Gemäß dem Koalitionsvertrag von 2011 soll zunächst die Notwendigkeit der Maßnahme geprüft werden.

Der Moselaufstieg stellt eine direkte Verbindung des Saartals an das Autobahnnetz dar. Fahrzeuge aus dem Saartal in Richtung Norden (A1, B 51 Nord) können die Stadt Trier im Fernstraßennetz umfahren. Hierdurch werden die Moseluferstraßen und die Bitburger Straße in der Summe um bis zu 8.000 Kfz pro Tag entlastet. Eine wirksame Westumfahrung setzt dabei eine ausreichende Kapazität der Nordumfahrung voraus.

Auf Grund der Entlastungswirkung für die Moseluferstraßen wird die Maßnahme wurde als Maßnahme in der Baulast Dritter in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen. Aufgrund der geringen Möglichkeit der Stadt Trier, auf die Umsetzung Einfluss zu nehmen, wird für diese Maßnahme keine Priorität angegeben.

S3 Zusätzliche Anschlussstellen an die A 602

Der Stadtteil Ruwer und das Industriegebiet Nord liegen unmittelbar an der A 602, haben aber keine eigenen Anschlussstellen. Stattdessen sind Umwegfahrten zum Verteilerkreis oder nach Kenn erforderlich.

Für die Herstellung zusätzlicher Anschlüsse gibt es zwei grundsätzliche Lösungsansätze:

- Die Herstellung planfreier Anschlüsse an die Autobahn,
- die Herstellung plangleicher Anschlüsse an eine zur Bundesstraße herabgestuften Autobahn

Planfreie Anschlüsse an die A 602 wären Maßnahmen des Bundes, plangleiche Anschlüsse bei einer Herabstufung der A 602 zur B 49 würden je nach Lage ggf. in der Baulast der Stadt Trier liegen. Mit den heutigen Belastungen auf der A 602 sind plangleiche Anschlüsse voraussichtlich nicht leistungsfähig, so dass die Entlastung der A 602 durch die Nordbrücke vorausgesetzt werden muss.

a) Anschluss Ruwer

Konkrete Planungen gibt es für eine Anschlussstelle Ruwer: zum einen die Schaffung einer gerichteten Anschlussstelle von / nach Schweich / Dreieck Moseltal, andererseits lediglich die Schaffung der Auffahrt in Richtung Schweich. Die Schaffung einer Auf- / Abfahrt von / nach Trier wird aufgrund der Nähe zum Verteilerkreis und der parallel zur Autobahn verlaufenden L 145 als entbehrlich angesehen.

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

Eine weitere Verbesserung der Erschließung kann mit einer zusätzlichen Abfahrtsrampe erreicht werden. Eine planfreie Abfahrt ist nur mit erheblichem Aufwand möglich. Aus Gründen des Hochwasserschutzes kann eine Abfahrt nur geschaffen werden, wenn die Hauptfahrbahn auf Länge von ca. 1 km landseitig verschoben wird.

Als Alternative wäre ein plangleicher Anschluss an die A 602 denkbar. Voraussetzung wäre, dass die A 602 ab der Stadtgrenze zur Bundesstraße herabgestuft wird und ein plangleicher Knotenpunkt so ausgestaltet werden kann, dass er ausreichend leistungsfähig ist.

b) Anschluss Industriegebiet Nord

Im Zusammenhang mit dem Neubau der L 145 (Maßnahme S13) wäre ein zusätzlicher Anschluss an die A 602 auf Höhe der Ohmstraße sinnvoll. Wie in Ruwer wäre eine gerichtete Anschlussstelle in bzw. aus Richtung Schweich ausreichend. Vorteil des zusätzlichen Anschlusses ist die Direkterschließung des Industriegebietes und die Möglichkeit eines direkten Anschlusses der L 145 neu an die A 602 / B 49. Wie in Ruwer wäre eine Rampe von Loebstraße auf die A 602 in Richtung Schweich als Teilmaßnahme vorstellbar.

Aufgrund der wesentlich verbesserten Erschließungsqualität an das Bundesfernstraßennetz wird eine Umsetzung der zusätzlichen Anschlussstellen von Seiten der Stadt Trier bis 2025 angestrebt. Als städtische Maßnahme wäre eine Umsetzung jedoch erst nach 2025 realistisch. Die Maßnahme wurde als Maßnahme in der Baulast Dritter in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen. Aufgrund der geringen Möglichkeit der Stadt Trier, auf die Umsetzung Einfluss zu nehmen, wird für diese Maßnahme keine Priorität angegeben.

S4 Anbindung B 422n – B 53

Diese Maßnahme beinhaltet die Fortführung der B 422 über die Kyllstraße hinaus bis zu einer Anbindung an den Knotenpunkt B 52 – B 53. Sie dient als Ersatz der heutigen „Pfeiffersbrücke“ sowie zur Verbesserung des Verkehrsablaufs im Bereich der Anschlussstelle B 52 / B 53.

Die von der Maßnahme zu erwartenden Wirkungen sind im wesentlichen lokaler Natur; es ergibt sich eine weiter gehende Entlastung des Ortskerns von Alt-Ehrang und im Gegenzug eine Stärkung der Achse der B 422n.

Nach aktuellem Planungsstand ist eine gegenüber den bisherigen Planungen abweichende Trassierung der B 422n vollständig südlich der Kyll vorgesehen.

Als städtische Maßnahme wäre eine Umsetzung erst nach 2025 realistisch. Die Maßnahme wurde als Maßnahme in der Baulast Dritter in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen. Aufgrund der geringen Möglichkeit der Stadt Trier, auf die Umsetzung Einfluss zu nehmen, wird für diese Maßnahme keine Priorität angegeben.

S5 Nordbrücke

Die so genannte Nordbrücke über die Mosel zwischen dem Verteilerkreis Trier-Nord / A 602 und der B 53n bei Biewer wird aufgrund ihrer Funktion als Verbindung zweier Bundesfernstraßen im anbaufreien Bereich auch als Bundesstraßen-Projekt außerhalb der Baulast der Stadt Trier betrachtet. Da

die Maßnahme jedoch im Bundesverkehrswegeplan nicht enthalten ist, ist hier die Initiative der Stadt zur Aufnahme in die Bedarfsplanung erforderlich.

a) Nordbrücke Biewer – Verteilerkreis

Ziel der Maßnahme ist die Entlastung der bestehenden Moselbrücken – insbesondere der Kaiser-Wilhelm-Brücke – sowie der Moseluferstraßen durch Schaffung einer direkteren Verbindung zwischen den Ortsteilen Biewer, Pfalzel und Ehrang mit den dortigen Gewerbegebieten einerseits und Trier-Nord bzw. der nördlichen Innenstadt andererseits. Durch eine direkte Verbindung zwischen Biewer / Pfalzel und Trier Nord werden zudem Umwege reduziert.

Die Maßnahme zieht erhebliche Verlagerungswirkungen im gesamten nördlichen Stadtbereich nach sich. Ein Teil der Zufahrt von Norden verlagert sich von der linken Moselseite (Bonner Straße, Kaiser-Wilhelm-Brücke) auf das Straßennetz in Trier Nord.

Der geplante Anschluss der Nordbrücke in Trier Nord ist als Freihaltetrasse vorhanden, die Verknüpfung mit der B 49 erfolgt nach den bisherigen Planungen in Fahrtrichtung stadtauswärts über den Verteilerkreis. Eine zusätzliche direkte Verbindung von der B49 auf die Nordbrücke unter Umgehung des Verteilerkreises sollte geprüft werden. Ein Anschluss der Nordbrücke an die heutige L 145 (Parkstraße, Franz- Georg-Straße – Schöndorfer Straße – In der Reichsabtei) ist aufgrund der Belastungszunahmen nicht zu empfehlen. Vor dem Bau der Nordbrücke sollte daher der Neubau der L 145 abgeschlossen sein. Zur Vermeidung zusätzlicher Belastungen auf der Paulinstraße sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umzusetzen (vgl. Maßnahme S15).

Für einen Anschluss der Nordbrücke an die neue L 145 (Metternichstraße – Moselbahndurchbruch – Kürenzer Straße) kommen folgende Verbindungen in Frage:

- über einen Ausbau der Dasbachstraße (vgl. Maßnahme S18),
- über die Herzogenbuscher Straße und den Wasserweg,
- über die Zurmainener Straße und eine neue Nordtangente (Wasserwegdurchbruch, Maßnahme S17).

b) Nordbrücke Stadion

Als Alternative zur geplanten Nordbrücke am Verteilerkreis wird vom Gutachter eine Nordbrücke auf Höhe des Stadions vorgeschlagen, die zusammen mit dem Wasserwegdurchbruch eine kernstadtnahe Nordtangente bilden würde.

Vorteile der Nordbrücke am Stadion gegenüber der Nordbrücke am Verteilerkreis sind:

- die höhere Entlastungswirkung für die Kaiser-Wilhelm-Brücke,
- die direktere Führung zur neuen L 145 über den verlängerten Wasserweg

Nachteile des Standortes Stadion sind:

- Es ist keine Freihaltetrasse vorhanden, am östlichen Brückenkopf müsste in Wohnbebauung eingegriffen werden.
- (Teil-) Planfreie Anschlüsse an die B 49 und die B 53 sind nur mit vergleichsweise hohem Aufwand möglich, ein Anschluss an die B 53 müsste voraussichtlich teilweise in die Felswand integriert werden.
- Die Nordbrücke wäre voraussichtlich keine Maßnahme des Bundes.

Die Nordbrücke am Standort Stadion wurde nach der Empfehlung des Arbeitskreises verworfen.

Empfehlung:

Die Nordbrücke ist in erster Linie eine Maßnahme zur Verbesserung der Verbindungsqualität im Kfz-Verkehr (inkl. Bus), da für die anderen Verkehrsmittel die Pfälzeler Brücke als weitere Moselquerung zwischen Ehrang / Quint / Pfälzel und Trier Nord zur Verfügung steht. Mit der Nordbrücke wird insbesondere eine Entlastung von Ehranger Brücke und Kaiser-Wilhelm-Brücke erzielt. Eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der Kaiser-Wilhelm-Brücke kommt auch der Verkehrsqualität des Umweltverbundes zu Gute.

Im Arbeitskreis zum Mobilitätskonzept erhielt die Nordbrücke eine starke Ablehnung. Die Umsetzung der Nordbrücke sollte nur in Verbindung mit folgenden Maßnahmen erfolgen:

- Planungen für die Moselbrücken der Kernstadt, v. a. Römerbrücke,
- Ausbau / Neubau der Nord-Süd-Straßenverbindungen auf der rechten Moselseite und Beruhigung empfindlicher Straßen (v. a. heutige L 145, Herzogenbuscher Straße – Paulinstraße),
- Bau einer Nordtangente zwischen der rechten Moseluferstraße und der neuen L 145 (Ausbau Dasbachstraße bzw. Wasserwegdurchbruch).

Als städtische Maßnahme wäre eine Umsetzung erst nach 2025 realistisch. Die Maßnahme wurde als Maßnahme in der Baulast Dritter in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen. Aufgrund der geringen Möglichkeit der Stadt Trier, auf die Umsetzung Einfluss zu nehmen, wird für diese Maßnahme keine Priorität angegeben..

S6 Umfahrung Zewen

Die Ortsdurchfahrt Zewen der Luxemburger Straße mit dem Knotenpunkt Luxemburger Straße / Kantstraße / Im Biest ist bereits heute ein Engpass auf der B 49. In der Prognose sind auf der B49 zusätzliche Fahrten im Quell- / Ziel-Verkehr nach Luxemburg zu erwarten. Weitere Maßnahmen, die eine Entlastung der Ortsdurchfahrt nahe legen sind:

- Überlegungen zur Ausweisung neuer Wohnbauflächen in Zewen,
- die zusätzliche Moselbrücke und der Moselaufstieg zwischen Igel und Zewen

Es bestehen Überlegungen für einen Neubau südwestlich der Ortslage als anbaufreie Strecke, die teilweise in Tieflage verlaufen soll (Unterquerung der vorhandenen Bebauung „Im Biest“). Beabsichtigt ist damit die Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr und die Entlastung des Leistungsfähigkeits-Engpasses am Knotenpunkt Zewener Straße / Im Biest / Kantstraße. Parallel zum Neubau kann ein verkehrsberuhigender Rückbau der alten Ortsdurchfahrt erfolgen. Eine kurzfristige Realisierung ist aufgrund der erheblichen Kosten und der Abhängigkeit zu potenziellen Bauflächen im Flächennutzungsplan nicht abzusehen.

Die Maßnahme führt zu einer deutlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt und des Knotenpunkts. Die Verlagerung ist rein lokal; eine überörtliche Wirkung der Maßnahme wird nicht erwartet.

Es wird folgende Empfehlung für die Umfahrung Zewen gegeben:

- Eine nennenswerte Beschleunigung der B 49 durch einen Ausbau soll nicht vorgenommen werden. Insbesondere soll eine Verlagerung von Fahrten von der A 64 bzw. B 51 (nach Bau des Moselaufstiegs) auf die B 49 sollen vermieden werden. Zuwächse im Verkehr nach Luxemburg sollen durch die Reaktivierung der Weststrecke auf den Schienenverkehr verlagert werden.
- Zur Sicherung der Erschließung des Stadtteils Zewen inkl. der potenziellen Bauflächen ist eine leistungsfähige Anbindung notwendig. Sollte dies mit dem heutigen Knotenpunkt nicht möglich sein, sind geeignete Konzepte zur Erschließung des Stadtteils zu erarbeiten. Neben der bisher geplanten Umfahrung Zewen sollten dabei auch andere Maßnahmen (z. B. ein Ersatz des Bahnübergangs durch eine höhenfreie Querung an anderer Stelle) geprüft werden.

Als städtische Maßnahme wäre eine Umsetzung erst nach 2025 realistisch. Die Maßnahme wurde als Maßnahme in der Baulast Dritter in Verbindung mit der Maßnahme S2 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen. Aufgrund der geringen Möglichkeit der Stadt Trier, auf die Umsetzung Einfluss zu nehmen, wird für diese Maßnahme keine Priorität angegeben.

8.4.2 Einzelmaßnahmen Innerstädtische Bundesstraßen

S7 Rechte Moseluferstraße B 49 / B 51

Eine vierstreifige Moseluferstraße wird auch langfristig als Hauptschlagader im Moseltal erforderlich sein. Wesentliche Fragestellung ist daher, wie eine umfeldverträgliche Weiterentwicklung dieses Straßenzuges erreicht werden kann und bestehende Leistungsfähigkeitsengpässe beseitigt werden können. Maßnahmen sind dabei sowohl in Längsrichtung der Straße als auch an den Knotenpunkten zu diskutieren:

- Die Wohngebiete entlang der Straße sind durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Dabei stellt sich im Einzelfall die Frage, inwieweit eine bauliche Abgrenzung der Straße durch Schallschutzwände (vgl. Abschnitt 10) oder durch eine Änderung bzw. Ergänzung der Randnutzung eine verbesserte städtebauliche Integration der Moseluferstraße sinnvoll und möglich ist. Potenzial für eine Anpassung der Randnutzung bieten insbesondere zukünftige Entwicklungsflächen an der ehemaligen Kabinenbahn und auf dem Gelände der Feuerwehr.
- Die Knotenpunkte an den Brückenköpfen der Römerbrücke und Kaiser-Wilhelm-Brücke belegen große Flächen und haben trotzdem Leistungs-fähigkeitsprobleme. Ein weiterer Ausbau dieser Knotenpunkte für den Kfz-Verkehr ist städtebaulich nicht zu vertreten, wünschenswert wäre vor allem für den Bereich „Zurlaubener Ufer“ eher eine Reduzierung der Fahrbahn-flächen. Ziel für diese Knotenpunkte muss es daher sein, das Verkehrsaufkommen durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel und ggf. andere Straßentrassen zu reduzieren bzw. einen weiteren Zuwachs zu vermeiden.
- Leistungsfähiger Ausbau des Knotenpunktes B 51 / B 268
- Ggf. leistungsfähiger Ausbau des Anschlusses der Konrad-Adenauer-Brücke an die Moseluferstraße bei zukünftig höherer Belastung der Konrad-Adenauer-Brücke

Detaillierte Maßnahmen sind im Rahmen konkreter Aufgabenstellungen (z. B. im Wettbewerb zum Römerbrückenumfeld) zu erarbeiten. Die Umsetzung geeigneter Maßnahmen soll bis 2025 kontinuierlich vorgenommen werden.

S8 Linke Moseluferstraße B 53 / B 51 / B 49, Verkehrsnetz Trier West

Die B 51 verläuft im Ortsbezirk Trier West / Pallien im Zuge der Kölner Straße, Aachener Straße und Luxemburger Straße. Zur Aufwertung der Wohnqualität in Trier West soll das Verkehrsaufkommen möglichst verträglich abgewickelt werden.

Insgesamt müssen nach der Prognose für 2025 auf den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Trassen auf der linken Moselseite rund 25.000 - 30.000 Kfz / Tag leistungsfähig und umfeldverträglich abgewickelt werden.

Es sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Stärkung des ÖPNV auf der linken Moselseite kurzfristig durch die Verlängerung der Buslinie 2 und mittelfristig durch die Reaktivierung der Weststrecke,
- Entlastung der Bonner Straße durch die Nordbrücke,
- Für Trier West sieht der Masterplan Trier West eine Verlegung der B 51 auf die Hornstraße und eine neue Straßenverbindung parallel zur Eisenbahn-Weststrecke in der Verlängerung der Straße „Über Brücken“ vor.

Nach aktuellem Planungsstand wird die B51 in einem 1. Bauabschnitt weiterhin im Zuge der Aachener Straße und Luxemburger Straße verlaufen und die neue Verbindung als zusätzliche Straßenverbindung gebaut. In einem zweiten Bauabschnitt ist ein Ausbau / eine Verlegung der Hornstraße für die B 51 sowie der Neubau einer Verbindung zur Luxemburger Straße vorgesehen. Der 1. Bauabschnitt wurde als Maßnahme in der Baulast Dritter in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen. Aufgrund der geringen Möglichkeit der Stadt Trier, auf die Umsetzung Einfluss zu nehmen, wird für diese Maßnahme keine Priorität angegeben.

Der 2. Bauabschnitt soll dann umgesetzt werden, wenn durch die Reaktivierung der Eisenbahn-Weststrecke eine Führung der B 51 auf der heutigen Trasse nicht mehr möglich wäre. Ohne diese Notwendigkeit ist die Umsetzung des 2. Bauabschnitts erst in der Zeit nach 2025 geplant.

S9 Ausbau der Bitburger Straße

Die B 51 Bitburger Straße stellt mit ihrem Anschluss an die Kaiser-Wilhelm-Brücke einen Engpass im Straßennetz dar. Zur Reduzierung der Rückstaus wird im Jahr 2012 ein Ausbau des südlichen Abschnitts der Bitburger Straße vorgenommen. Maßnahmen sind:

- Verlängerung des Linksabbiegerfahrstreifens über die Napoleonsbrücke hinaus und Verlängerung der Busspur,
- Verlängerung des Geh- und Radweges mit neuer Querungsstelle.

Mit Umsetzung dieser Maßnahmen sowie Anpassungen der Signalanlage am westlichen Brückenkopf der Kaiser-Wilhelm-Brücke kann die Verkehrsqualität auf der B 51 in den Spitzenstunden wesentlich verbessert werden.

Im weiteren Verlauf in Richtung Altstadt bleibt die Kaiser-Wilhelm-Brücke weiterhin ein Engpass. Die heutige flächenintensive Infrastruktur am östlichen Brückenkopf ist in den Spitzenstunden für die Abwicklung des heutigen Kfz-Verkehrsaufkommens erforderlich, zusätzliche Fahrten, z. B. durch eine Sperrung der Römerbrücke sind nur in geringem Maße möglich.⁴⁸

⁴⁸ vgl. R+T: Verkehrsuntersuchung zum Wettbewerb Römerbrücke, 2012

Für die langfristige Entwicklung der Bitburger Straße wurde daher eine Umfahrung der Kaiser-Wilhelm-Brücke untersucht, indem eine neue Verbindung im Tunnel zwischen der Bitburger Straße (Serpentine) und der B 53 im Bereich des Weinberges hergestellt wird („Weißhauswaldtunnel“). Die Verbindung würde voraussetzen, dass eine Nordbrücke am Standort Stadion und in der Verlängerung eine Nordtangente über den Wasserwegdurchbruch (Maßnahme S17) hergestellt wird. Mit dieser Verbindung würde die Zufahrt aus der Eifel in Richtung Trier – insbesondere auch für den Güterverkehr – verbessert werden. Ziel der neuen Verbindung ist es, den Kfz-Verkehr aus der Eifel direkt auf einen nördliche Tangente zu leiten und den Kfz-Verkehr auf der Kaiser-Wilhelm-Brücke so stark zu reduzieren, dass die Rampen am östlichen Brückenkopf so zurückgebaut werden können, dass eine verbesserte städtebauliche Gestaltung des Bereiches Georg-Schmitt-Platz / Martinskloster möglich wird.

Von den Teilnehmern des Arbeitskreises wurde die Umsetzung eines „Weißhauswaldtunnels“ insbesondere für den Horizont 2025 mehrheitlich abgelehnt. Die Maßnahme wurde daher verworfen. Stattdessen sollen andere Maßnahmen zur Entlastung von Bitburger Straße und Kaiser-Wilhelm-Brücke umgesetzt werden:

- Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Richtung Bitburg,
- Anlage eines P+R-Platzes „Kockelsberg“ bzw. ein Ausbau des P+R-Platzes Sirzenich mit Bevorrechtigung des Busverkehrs auf Bitburger Straße und Kaiser-Wilhelm-Brücke. Hierfür ist eine zumindest temporäre Umwandlung weiterer Fahrstreifen als Sonderfahrstreifen für Busse zu prüfen,
- Ausbau der Nordumfahrung,
- Bau der Nordbrücke.

Der Ausbau der Bitburger Straße ist bereits abgeschlossen, eine weitere Optimierung der Zufahrt in Verbindung mit der Weiterführung in Richtung Nordallee wurde als Maßnahme mit Priorität 1 in das Umsetzungskonzept 2025 übernommen.

8.4.3 Einzelmaßnahmen Altstadt

S10 Umgestaltung des Alleenrings

Der Alleenring bildet zusammen mit der Moseluferstraße einen geschlossenen Tangentenring um die Altstadt. Durch seine hohe Verkehrsbelastung und die Gestaltung der Straßen mit zwei Fahrbahnen rechts und links der Grünfläche der ehemaligen Wallanlagen bildet der Alleenring eine Barriere zwischen der Altstadt und den angrenzenden Stadtteilen. Die Grünfläche selbst hat nur eine geringe Aufenthaltsqualität und ist in ihrer Funktion als innerstädtische Erholungsfläche stark eingeschränkt.

Maßnahmen zur Verbesserung der Querung des Alleenrings werden in den Bausteinen Fußverkehr und Radverkehr thematisiert. Im Folgenden werden die erforderlichen Flächen für den Kfz-Verkehr behandelt.

Im Rahmen des Workshops zum Bahnhofumfeld wurde vorgeschlagen, an der Nordallee den Kfz-Verkehr auf einer Seite der Grünfläche (Theodor-Heuss-Allee) zu bündeln und die andere Fahrbahn als „Umweltspur“ / „Umwelttrasse“ dem Rad- und Busverkehr sowie dem Anliegerverkehr zur Verfügung zu stellen. Diese Aufteilung des Straßenraums besteht bereits im westlichen Teil der Nordallee und wurde auch im Rahmen des Wettbewerbes zum Porta-Nigra-Umfeld aufgegriffen.

Zur Aufwertung des Alleenringes wird vorgeschlagen, diese Aufteilung des Straßenraumes auch an anderen Stellen umzusetzen. Voraussetzung hierfür ist, dass Leistungsfähigkeit des Alleenrings gewährleistet ist, um Verlagerungen in das nachgeordnete Straßennetz zu vermeiden.

Folgende Maßnahmen sollten umgesetzt bzw. näher geprüft werden:

Nordallee:

- Die Umsetzung der vorgeschlagenen Umwelttrasse Christophstraße ist möglich⁴⁹. Voraussetzung sind ausreichende Aufstellstreifen an den Knotenpunkten Porta-Nigra-Platz und Balduinsbrunnen.
- In der Lindenstraße sollte ein Fahrstreifen aufgegeben werden um Radverkehr – und ggf. auch Busverkehr (Linie 5) – in Gegenrichtung zu ermöglichen. An den Knotenpunkten „Georg-Schmitt-Platz“ und Lindenstraße / Friedrich-Ebert-Allee / Nordallee“ sind die vorhandenen Aufstellstreifen beizubehalten. Voraussetzung für diese Maßnahme ist eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der Lindenstraße über die Entlastung der Nordallee durch die Nordtangente Wasserwegdurchbruch (Maßnahme S17) oder eine Verkehrsberuhigung der Bruchhausenstraße.
- In der Ausoniusstraße sollten die beiden Fahrstreifen vor dem Knotenpunkt Ausoniusstraße / Friedrich-Ebert-Allee / Deutschherrenstraße zusammengeführt und die heutige Aufteilung auf zwei Abbiegerfahrstreifen aufgegeben werden. Durch diese Maßnahme wird die Auslastung der Fahrstreifen in der Zufahrt der Kaiser-Wilhelm-Brücke am Knotenpunkt „Moseluferstraße / Ausoniusstraße“ verbessert.
- Mit dem Bau des Wasserwegdurchbruchs als Nordtangente wird die Nordallee entlastet. Über die o. g. Maßnahmen hinaus könnten dann ggf. auch Fahrbahnflächen an den Knotenpunkten reduziert werden.

Ostallee:

- Für die Ostallee wäre eine Umgestaltung der Balduinstraße zur Umwelttrasse grundsätzlich sinnvoll, da dort nur sehr beengte Verkehrsanlagen

⁴⁹ Der Nachweis der Leistungsfähigkeit wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Porta-Nigra-Umfeld erbracht

vorhanden sind und die angrenzende Wohnbebauung entlastet würde. Gegen eine Umwelttrasse sprechen derzeit das hohe Verkehrsaufkommen zwischen dem Knotenpunkt „Balduinsbrunnen“ und der Fabrikstraße (Anbindung Parkhaus Ostallee). Planungen für eine Umwelttrasse sind daher erst bei wesentlich geringerem Verkehrsaufkommen in diesem Abschnitt, z. B. in Verbindung mit einer Änderung der Anbindung der Fabrikstraße vorzunehmen. Hierbei können heute notwendige Umwegfahrten in der Ostallee („U-Turn“ zum Fahrbahnwechsel) ggf. entfallen.

- In den übrigen Abschnitten der Ostallee wäre eine Reduzierung von Fahrbahnflächen voraussichtlich denkbar, wenn an den Knotenpunkten ausreichende Aufstellflächen vorhanden sind.

Südallee:

- In der Südallee erscheint eine Beibehaltung von Südallee und Kaiserstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr sinnvoll. Insbesondere zwischen Hindenburgstraße und Saarstraße wäre eine Herstellung ausreichender Aufstellflächen auf der Südallee voraussichtlich nur mit Eingriffen in die Grünfläche möglich. Stattdessen sollten jeweils „Umweltspuren“ in Südallee und Kaiserstraße geprüft werden. Nach einer ersten Abschätzung der Machbarkeit wären Umweltspuren zwischen Saarstraße und Kaiserthermenkreisel möglich. Für den Abschnitt zwischen Hindenburgstraße und Saarstraße wird vorgeschlagen, eine Bustrasse in Richtung Osten auf der Nordseite der Grünfläche (heutige Schrägparkstände) herzustellen. Im Bereich des heutigen Parkplatzes würde der Bus auf die Südseite der Südallee wechseln, der Parkplatz selbst für eine neue Umsteigehaltestelle aufgegeben werden.
- Eine Umgestaltung von Südallee und Kaiserstraße sollte erst nach dem Ausbau der Südtangente (Maßnahme S19) vorgenommen werden.

Die Umgestaltung des Alleenrings wird als Gesamtpaket in das Zielnetz des Mobilitätskonzepts 2025 aufgenommen. Die Einzelmaßnahmen sind aufgrund des finanziellen Aufwands und der Abhängigkeit zu vorangehenden Entlastungsmaßnahmen in unterschiedliche Prioritäten eingeordnet. Priorität 1 haben provisorische Umweltspuren entlang der Theodor-Heuss-Allee und Christophstraße. Die Möglichkeit einer gemeinsamen Nutzung durch Rad- und Busverkehr bei einer Herstellung als Richtungsfahstreifen jeweils in Theodor-Heuss-Allee und Christophstraße ist vorab zu prüfen.

Umweltspuren in der Südallee sind der Prioritätsstufe 3 (nach Fertigstellung des südlichen Tangentenrings) zugeordnet. Die prognostizierte Kfz-Belastung auf der Ostallee lässt eine Herstellung von Umweltspuren im Bereich „Balduinstraße, An der Schellenmauer“ erst nach 2025 als realistisch erscheinen.

S11 Innenstadt-Erschließungsstraßen

Die Erreichbarkeit der Altstadt für den Kfz-Verkehr soll auch zukünftig gewährleistet sein. Im Vordergrund steht dabei die Zufahrt zu den Parkieranlagen. Als Haupterschließung der Altstadt für den Kfz-Verkehr sollten die Innenstadt-Westtrasse und Innenstadt Osttrasse mit ihren Zufahrten vom Alleenring beibehalten werden. Durchfahrten durch die Altstadt aber möglichst vermieden werden.

In Verbindung mit einer Entlastung der Nordallee durch die Nordtangente (Maßnahme S17) und einer Verkehrsberuhigung der Paulinstraße (Maßnahme S15) sollte geprüft werden, ob die Zufahrt über den Simeonstiftsplatz aufgegeben werden kann, um bei der Umgestaltung des Porta-Nigra-Umfeldes mehr Fläche für Rad- und Busverkehr zu erhalten. Im Rahmen der Umgestaltung des Römerbrücken-Umfeldes sollen darüber hinaus Lösungen für eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Brücken- und Karl-Marx-Straße gefunden werden. Die Durchfahrt aus der nordwestlichen Altstadt über die Walramsneustraße zur Böhmerstraße soll zur Entlastung der Bruchhausenstraße weiterhin beibehalten werden.

Mittelfristig sind die Erschließungsstraßen der Altstadt so zu gestalten, dass für den Rad- und Busverkehr störungsfreie Verbindungen auch bei hohem Parksuchverkehr möglich sind. Parkstände im Straßenraum sind ggf. für Radverkehrsanlagen oder Busfahrstreifen aufzugeben. Die kleinen Straßen außerhalb des Erschließungsnetzes dienen im Wesentlichen dem Anliegerverkehr der Wohngebiete. Sie sind nach Möglichkeit vom Parksuchverkehr freizuhalten (Aufgabe von Parkständen bzw. Beschränkung auf Bewohnerparken). Auf den nachgeordneten Straßen der Altstadt soll flächendeckend maximal Tempo 30 gelten. Die Anpassung der Innenstadt-Erschließungsstraßen ist als Gesamtpaket im Umsetzungskonzept bis 2025 vollständig enthalten. Die einzelnen Maßnahmen des Gesamtpaketes sollen in Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen (z. B. Ausbau der Innenstadt-Westtrasse) kontinuierlich umgesetzt werden.

8.4.4 Einzelmaßnahmen nördliches Stadtgebiet

S12 Verlegung B 422 in Ehrang

Die Maßnahme wird voraussichtlich ab 2012 umgesetzt. Die Maßnahme dient zur Entlastung des alten Ortskerns Ehrang (Oberstraße, Kyllstraße) sowie zur Erschließung der auf dem ehemaligen Mühlengelände geplanten städtebaulichen Entwicklung. Die Maßnahme ist unstrittig und deshalb als gesetzte Maßnahme bereits in der Basisprognose 2025 enthalten.

S13 Entlastungsstraße Trier Nord – neue L 145

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

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

- Die Herstellung einer Entlastungsstraße entlang der Eisenbahntrasse entlastet das Straßennetz in Trier Nord deutlich.
- Auf eine Sperrung bisheriger Straßenverbindungen (z. B. Parkstraße oder In der Reichsabtei) sollte verzichtet werden, da sonst Verlagerungen in andere empfindliche Straßen (Herzogenbuscher Straße / Paulinstraße zu erwarten sind).
- Die Verbindung hat das Potenzial, den Quell-/ Ziel-Verkehr des Industriegebietes Nord über die neue Verbindung zu führen und somit den Verteilerkreis Nord und den Bereich Loebstraße zu entlasten.

Die Maßnahme beinhaltet den Ausbau der Kürenzer Straße / Moltkestraße, den Neubau einer Verbindung zwischen Schönbornstraße und Wasserweg (Moselbahndurchbruch) sowie den Ausbau von Metternichstraße und Ohmstraße bis zur Loebstraße. Anschließend ist die Verlegung der Landesstraße L 145 auf die neue Trasse beabsichtigt. Parallel kann eine Verkehrsberuhigung der heutigen L145 im Zuge der Straßen „An der Reichsabtei“, Schöndorfer Straße, Franz-Georg-Straße und Parkstraße erfolgen. Beabsichtigt wird dadurch eine Entlastung der angebauten Bereiche in Trier-Nord. Mit einem zusätzlichen Anschluss an die A 602 auf Höhe der Ohmstraße oder in Ruwer (vgl. Maßnahme S3) könnte die neue L 145 direkt an die A 602 angebunden werden.

Die Maßnahme wird im Umsetzungskonzept 2025 in zwei Bauabschnitte aufgeteilt. Als Teil eines erweiterten Tangentenrings (vgl. Abschnitt 14) wird der Bauabschnitt zwischen Wasserweg und Balduinsbrunnen („Moselbahndurchbruch“ und Ausbau Kürenzer Straße) in die Priorität 1 eingestuft, der weitere Ausbau der Metternichstraße wird für die Zeit nach 2025 vorgeschlagen.

S14 Ausbau Am Grüneberg

Untersucht wurde der Neubau einer Verbindung zwischen der Metternichstraße / Ohmstraße und der Straße „Am Grüneberg“ (mit Unterführung der Bahnlinie Koblenz – Perl) in Höhe der Kläranlage sowie ein Ausbau der Straße „Am Grüneberg“ in der Fortführung in Richtung Ruwer.

Durch die Maßnahme erfolgt im Wesentlichen eine weitere Entlastung der alten L 145, sie kann im Rahmen des klassifizierten Netzes als durchaus

sinnvoll betrachtet werden. Da dieselbe Wirkung aber auch mit einem Ausbau der Ruwerer Straße erzielt werden kann, sollte aufgrund der damit verbundenen hohen Investitionskosten die Maßnahme zugunsten eines Ausbaus der Ruwerer Straße nicht weiter verfolgt werden. Es wird somit empfohlen, die Maßnahme sowohl im Flächennutzungsplan als auch im Mobilitätskonzept zu verwerfen.

S15 Tempo 30 und Umgestaltung Paulinstraße

Die Maßnahme ist im Stadtteilrahmenplan Trier-Nord enthalten. Ziel ist eine Aufwertung der Paulinstraße als Geschäftsstraße, damit verbunden die Umgestaltung des Straßenraums, eine Ausweisung als Tempo-30-Straße sowie ein Ausbau der Bushaltestellen, Begrünung, Erhöhung der Aufenthaltsqualität etc.

Wichtigstes Ziel der Umgestaltung der Paulinstraße ist die verträglichere Bewältigung des vorhandenen Verkehrsaufkommens. Die Erreichbarkeit des Einzelhandels in der Paulinstraße soll weiterhin gewährleistet sein. Fahrbahnflächen bleiben für den Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen erhalten, Parkplätze im Straßenraum werden dort angelegt, wo sie zusätzlich zu ausreichenden Flächen für Fußgänger möglich sind. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit kann der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden, zudem wird mit dieser Maßnahme ein Mangel im Immissionsschutz behoben (vgl. Abschnitt 10).

Durch die Umsetzung der Maßnahme ändert sich die Funktion der Straße als Sammelstraße für Trier-Nord / Maximin nicht. Es ist jedoch davon auszugehen, dass durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Fahrten auf andere Trassen verlagert werden. Zusätzlich belastet werden insbesondere die Hauptverkehrsstraßen in Trier Nord, in geringem Maße werden Fahrten aber auch in das nachgeordnete Netz verlagert.

Die Maßnahme kann und soll unabhängig von anderen Maßnahmen mit hoher Priorität umgesetzt werden, da insbesondere Handlungsbedarf beim Immissionsschutz besteht. Um in Folge der Umgestaltung der Paulinstraße unverträgliche Belastungszunahmen auf der heutigen L 145 zu vermeiden, wird darüber hinaus ein zügiger Ausbau der neuen L 145 empfohlen.

Die Anordnung von Tempo 30 wurde mit Priorität 1, die (ggf. abschnittsweise) Umgestaltung mit Priorität 2 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

S16 Neuanbindung Aveler Tal

Dieses Maßnahmenpaket umfasst mehrere Maßnahmen bzw. Varianten, den Verkehr aus dem Aveler Tal verträglich durch Alt-Kürenz in Richtung Trier Nord bzw. in die Trierer Innenstadt zu führen.

Erste Planungen für eine Umfahrung der Avelsbacher Straße sahen eine Tunnelvariante (a) entsprechend der bisherigen Darstellung im Flächennutzungsplan vor. Als Ergebnis der Empfehlung der Nutzen-Kosten-Analyse von 2004 und dem Beschluss des Stadtrats von 2006 wird als aktuelle Trasse (b) der Ausbau der Straße „Am Grüneberg“ mit anschließendem Neubau einer Brücke über die Bahnstrecke verfolgt. Über den Knotenpunkt Metternichstraße / Dasbachstraße wird der Anschluss an die Metternichstraße hergestellt.

Die Beschlussvariante führt zu einer spürbaren Entlastung der Avelsbacher Straße und weiterer Straßen in Trier-Nord (Herzogenbuscher, Franz-Georg-/Parkstraße). Durch die Trassenführung in Richtung Industriegebiet Nord / Verteilerkreis verbleibt der Verkehr zwischen Aveler Tal und Innenstadt jedoch im Ortskern Kürenz. Für eine Verlagerung dieses Verkehrs auf die Umfahrung sind Sperrungen von Abschnitten der Domänen- und Avelsbacher Straße erforderlich

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde die Neuanbindung des Aveler Tals noch einmal geprüft. Dabei wurden folgende Varianten in die Überlegungen miteinbezogen:

- Ursprüngliche Tunnelvariante (a),
- Variante „Dasbachstraße“ (b),
- „kleine“ Umfahrung nördlich der Avelsbacher Straße mit Anschluss an die heutige Eisenbahnüberführung.

Ergebnisse der Untersuchung sind:

- Die Entlastung von Alt-Kürenz durch „Nullstellen“ an der Domänenstraße und Avelsbacher Straße ist bei allen Varianten einer Umfahrung möglich, bei der Variante „Dasbachstraße“ ist sie jedoch zwingend erforderlich. Nachteil der Sperrung sind zusätzliche Belastungen auf der südlichen Zufahrt zum Tarforster Plateau (Olewiger Straße, Sickinger Straße, Gartenfeld). Diese Zusatzbelastungen treten insbesondere bei der Variante „Dasbachstraße“ auf, da für die wichtige Verbindung Aveler Tal – Innenstadt Umwege entstehen.
- Bei einer Umsetzung des Moselbahndurchbruchs besteht auch Handlungsbedarf bei der Neuanbindung des Aveler Tals. Die L 145 rückt dann näher an die Bahnstrecke heran. Der geplante Knotenpunkt Wasserweg / Metternichstraße / Moselbahndurchbruch muss so angelegt werden, dass in der Zufahrt der Avelsbacher Straße ausreichende Flächen für Abbiegerfahrstreifen und Radverkehrsanlagen möglich sind. Dies wird durch den Querschnitt der Eisenbahnüberführung über die Avelsbacher Straße erschwert.

Die Maßnahme wurde mit Priorität 3 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen. Es sollte geprüft werden, ob ein kostengünstiger Ausbau einer kleinräumigen Verbindung mit Anschluss an den Wasserweg möglich ist. Auf den Bau der Variante Dasbachstraße sollte aufgrund der zwingend

notwendigen Sperrung der Durchfahrt vom Aveler Tal nach Alt-Kürenz und der daraus resultierenden Verschlechterung der Erreichbarkeit von Alt-Kürenz sowie der Verlagerungseffekte auf die anderen Zufahrten zum Tarforster Plateau nicht weiterverfolgt werden.

Eine Entlastung der Domänenstraße vom Ausweichverkehr kann bereits erzielt werden, wenn die Beziehung Aveler Tal – Innenstadt mit besserer Verkehrsqualität abgewickelt wird (u. a. Koordinierung der Knotenpunkte entlang des Wasserweges). Für die Verbindung Domänenstraße – Güterstraße – Gartenfeldstraße wird durchgängig Tempo 30, langfristig mit Umgestaltung dieser Straßen, vorgeschlagen. Zur Entlastung der Avelsbacher Straße vom Kfz-Verkehr sollen darüber hinaus kurzfristig weitere Verbesserungen im ÖPNV zu den Wohngebieten des Tarforster Plateaus umgesetzt werden (vgl. Maßnahme Ö3).

S17 Wasserwegdurchbruch

Betrachtet wird die Schaffung einer Verbindung zwischen Herzogenbuscher Straße und Zurmaiener Straße in Verlängerung des Wasserwegs. Die Maßnahme war bereits Teil der FNP-Änderung „Verkehrsnetz Trier-Nord“. Beabsichtigt ist damit u. a. eine Entlastung der Zeughausstraße sowie eine verbesserte Anbindung von Trier-Nord und Kürenz an die Moseluferstraße.

Mit dem Wasserwegdurchbruch wird eine Tangente am nördlichen Rand der Kernstadt hergestellt. Eine neue Verbindung zwischen der Zurmaiener Straße und der Herzogenbuscher Straße bzw. Paulinstraße hat daher Entlastungswirkungen für folgende Straßen:

- Zeughausstraße,
- „Zur Hospitalsmühle“,
- Nordallee,
- Parkstraße / Franz-Georg-Straße,
- Herzogenbuscher Straße.

Der Bau des Wasserwegdurchbruchs sollte als Nordtangente im Zusammenhang mit dem Neubau der L 145 und ggf. der Neuansbindung des Aveler Tals betrachtet werden. Wesentliche Verbindungsfunktionen sind Kaiser-Wilhelm-Brücke – Wasserweg – L 145 / Aveler Tal (heute über die Nordallee) und A 602 – Ostallee (heute über Nordallee oder L 145).

Neben der Entlastungsfunktion hat der Wasserwegdurchbruch aber auch eine Verbindungsfunktion von der A 602 in Richtung Innenstadt. Über den Wasserwegdurchbruch kann z. B. die Paulinstraße u. U. schneller erreicht werden als heute über den Verteilerkreis und die Herzogenbuscher Straße. Dies ist insbesondere bei einer Verknüpfung der Maßnahme mit der

Nordbrücke zu berücksichtigen, da mit der Nordbrücke zusätzlicher Verkehr nach Trier Nord geleitet wird.

Voraussetzung für den Wasserwegdurchbruch ist somit die Umgestaltung der Paulinstraße, zur Vermeidung unverträglicher Belastungszunahmen auf der heutigen L 145 wird darüber hinaus ein zügiger Ausbau der neuen L 145 empfohlen. Die Maßnahme wurde mit der Priorität 3 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

S18 Ausbau Dasbachstraße

Die Dasbachstraße verbindet über die Loebstraße den Verteilerkreis mit der Metternichstraße und verknüpft somit die beiden Nord-Süd-Verbindungen. In Verbindung mit der Variante „Dasbachstraße“ der Neuanbindung des Aveler Tals wird eine Verbindung zwischen der A 602 und dem Aveler Tal hergestellt.

Der Ausbau der Straße entspricht derzeit nicht den Anforderungen an zeitgemäße Verkehrsanlagen. Problematisch sind zudem die vorfahrts-regelungen Anschlüsse an die Loebstraße und die Metternichstraße.

Ein Ausbau der Dasbachstraße, insbesondere auch für den Radverkehr, ist als Verbindung zwischen dem Moselufer und der neuen L 145 grundsätzlich zu empfehlen. Als Entlastung der heutigen L 145 ist die Verbindung A 602 – Dasbachstraße – Metternichstraße – Innenstadt auf Grund der umwegigen Straßenführung jedoch nur eingeschränkt geeignet. Hierfür sind Streckenführungen über die Herzogenbuscher Straße oder einen Wasserwegdurchbruch zum Wasserweg sinnvoller.

Ein Ausbau der Dasbachstraße soll zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit unabhängig von anderen Maßnahmen vorgenommen werden und wird in das Zielnetz des Mobilitätskonzepts 2025 aufgenommen. Die Maßnahme wurde mit der Priorität 3 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

S18a Umgestaltung Verteilerkreis

Im Zusammenhang mit dem Bau der Nordbrücke wäre zu prüfen, ob das Straßennetz im Bereich des Verteilerkreises umorganisiert werden sollte. Ein Anschluss der Nordbrücke an den Verteilerkreis ist wenig sinnvoll. Da es das Ziel der zukünftigen Entwicklung des Straßennetzes ist die Entlastung des Verteilerkreises und insbesondere der Verbindungen Parkstraße – Franz-Georg-Straße sowie Herzogenbuscher Straße – Paulinstraße zu erreichen. Mit dem Anschluss der Nordbrücke an den Verteilerkreis wird jedoch ein Teil des Quell- / Ziel-Verkehrs aus dem nördlichen Umland von der leistungsfähigen Hochstraße der A 602 – B 49 auf den Verteilerkreis verlagert. Auf der nachfragestarken Verbindung Innenstadt – Zurmaiener

Straße – Nordbrücke müsste nahezu der gesamte Verteilerkreis durchfahren werden. Ein Anschluss über die Dasbachstraße an die Metternichstraße (neue L 145) wäre ebenfalls nur vergleichsweise umwegig möglich.

Im Zusammenhang mit der Planung für die Nordbrücke und den Neubau der L 145 sollte daher eine Umgestaltung des kompletten Verteilerkreises geprüft werden. Die Beziehungen zwischen der Zurmaiener Straße und der Nordbrücke sowie die Verknüpfung von A 602 bzw. Nordbrücke und Loebstraße / Dasbachstraße sollten in beiden Richtungen optimiert werden, die Anschlüsse von Herzogenbuscher Straße und Parkstraße nachgeordnet angebunden werden. Die große Verkehrsfläche des Verteilerkreises könnte dann entsprechend verkleinert werden. Eine Umsetzung der Maßnahme ist erst nach 2025 realistisch.

8.4.5 Einzelmaßnahmen südliches Stadtgebiet

S19 Aulstraße

Der Ausbau der Aulstraße mit dem Neubau der Aulbrücke und des Knotenpunktes „Aulstraße / Arnulfstraße / Auf der Weismark“ behebt einen Engpass im Straßennetz und bildet einen Teil des „erweiterten Tangentenrings“ (vgl. Abschnitt 14). Die Maßnahme ist Voraussetzung für eine Entlastung von Südallee und Saarstraße. Der Ausbau des Knotenpunktes sollte vor dem Hintergrund einer leistungsfähigen Südtangente in der Beziehung Aulstraße – Arnulfstraße – Straßburger Allee geplant werden. Die Maßnahme wurde mit der Priorität 2 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

S20 Ausbau Metzger Allee / Straßburger Allee

Metzger Allee und Straßburger Allee sind in ihrem heutigen Ausbau grundsätzlich geeignet, in Verbindung mit Maßnahme S19 als Südtangente Südallee, Moseluferstraße und Saarstraße zu entlasten. Ggf. sind kleinere Anpassungsmaßnahmen an Knotenpunkten erforderlich. Auswirkungen der Belastungszunahme im Straßennetz von Heiligkreuz auf die Verkehrssicherheit und den Immissionsschutz sind zu prüfen und geeignete Maßnahmen umzusetzen. Die Maßnahme wurde mit der Priorität 2 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen..

S21 Tempo 30 und Umgestaltung Saarstraße / Matthiasstraße

Ziel der Maßnahme ist eine Aufwertung der Saarstraße als Geschäftsstraße und damit verbunden die Umgestaltung des Straßenraums, eine Ausweisung als Tempo-30-Straße sowie ein Ausbau der Bushaltestellen, Begrünung, Erhöhung der Aufenthaltsqualität etc.

Wichtigstes Ziel der Umgestaltung der Saarstraße ist die verträglichere Bewältigung des vorhandenen Verkehrsaufkommens. Die Erreichbarkeit des Einzelhandels in der Saarstraße soll weiterhin gewährleistet sein. Fahrbahnenflächen bleiben für den Kfz-Verkehr in beiden Richtungen erhalten, Parkplätze im Straßenraum werden dort angelegt, wo ausreichende Flächen vorhanden sind. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit kann der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden, zudem wird mit dieser Maßnahme ein Mangel im Immissionsschutz behoben (vgl. Abschnitt 10).

Durch die Umsetzung der Maßnahme ändert sich die Funktion der Straße als Sammelstraße für Trier Süd nicht. Es ist jedoch davon auszugehen, dass durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Fahrten auf andere Trassen verlagert werden. Zusätzlich belastet werden insbesondere die Moseluferstraße und die Verbindung Metzger Allee – Straßburger Allee – Aulstraße, in geringerem Maße werden Fahrten aber auch in das nachgeordnete Netz verlagert.

Die Maßnahme soll zeitnah mit hoher Priorität umgesetzt werden, da insbesondere Handlungsbedarf beim Immissionsschutz besteht. Die Anordnung von Tempo 30 wurde mit Priorität 1, die (ggf. abschnittsweise) Umgestaltung mit Priorität 2 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen.

S22 Verbindung Konrad-Adenauer-Brücke – Tiergarten

Für eine direkte Verbindung Oewiger Tal – Moseluferstraße wurden verschiedene Streckenführungen untersucht. Ziel dieser Verbindung ist eine Führung der Fahrten von den Höhenstadtteilen in Richtung Industriegebiet Euren / Zewen sowie zur B 49 und B51 unter Umgehung des Alleenringes. Damit können mehrere stark belastete Straßen wie die Oewiger Straße, die Saarstraße und die Südallee entlastet werden.

Die höchste Entlastungswirkung hat eine direkte Verbindung zwischen der Riesling-Weinstraße (Oewig-Tiergarten) und der Aulstraße („Heiligkreuztunnel“). Die Verbindung kann nur als Tunnel hergestellt werden und ist im Wesentlichen eine Maßnahme zur Förderung des MIV, da heute teilweise störungsanfällige tangentielle Verbindungen (z. B. Tarforster Plateau – Konrad-Adenauer-Brücke) stark beschleunigt werden. Eine Aufnahme des „Heiligkreuztunnels“ in das Mobilitätskonzept 2025 wurde vom Arbeitskreis abgelehnt.

Es wird stattdessen empfohlen, die Südtangente entsprechend den Maßnahmen S19 und S20 auszubauen. Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwieweit eine Entlastung der Oewiger Straße und eine Umfahrung des Knotenpunktes an den Kaiserthermen durch eine kleinräumige Verbindung zwischen der Oewiger Straße und Heiligkreuz möglich wäre. Diese Verbindung müsste aus topographischen Gründen an der Oberfläche

verlaufen und hätte entsprechende Auswirkungen auf die Wohngebiete in Olewig und Heiligkreuz sowie die Naherholungsgebiete im Altbachtal.

Die Maßnahme wurde aufgrund des finanziellen Aufwands und den o. g. Auswirkungen verworfen. Neben dem o. g. Ausbau der Südtangente sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte an der Olewiger Straße geprüft werden.

S23 Verbindung B 51 Feyen – Arnulfstraße

Die Maßnahme wurde als neue Maßnahme im Rahmen des Mobilitätskonzepts entwickelt. Durch Neubau einer Verbindung zwischen der B 51 in Höhe der Stautufe und dem Knotenpunkt Aulstraße / Auf der Weismark / Arnulfstraße, östlich parallel zur Bahnstrecke, wird ein Teilstück der ehemals geplanten „Ostrandstraße“ aufgenommen. Es würde damit durch Anbindung an die Hauptverkehrsachse Straßburger Allee – Metzger Allee und Weiterführung über die Ostallee und die L 145 zur A 602 eine durchgängige östliche Umfahrung der Innenstadt erreicht.

Die Einzeluntersuchung zeigt, dass die Trasse einerseits eine lokale Verlagerung von der Weismark / Am Sandbach erwarten lässt, andererseits (in geringerem Maße) aber auch eine Entlastung der Moseluferstraße. Im Detail geklärt werden müsste, wie ein Anschluss an die B 51 und B 268 so hergestellt werden kann, dass die neue Verbindung sowohl als Entlastungsstraße für die Weismark als auch für die Moseluferstraße Wirkung zeigen kann.

Die Maßnahme wurde aufgrund des finanziellen Aufwands und erforderlichen Eingriffen in Naherholungsgebiete verworfen.

S24 Anbindung Konz-Roscheid an die B 268

Die Maßnahme wurde auf Anregung aus der Stadt Konz aufgenommen. Das wachsende Wohngebiet im Konzer Stadtteil Roscheid ist derzeit nur über die Roscheider Straße nach Konz-Karthaus angebunden. Über den Neubau einer Verbindung zwischen dem heutigen Ende der Roscheider Straße (Höhe Roscheider Hof) und der K 6 (Feyen – Niedermennig) und darüber weiter zur B 268 (Pellinger Str.) könnte eine zweite Anbindung in Richtung Trier erreicht werden. Aufgrund der gemeindeverbindenden Funktion wäre die Klassifizierung als Kreisstraße denkbar.

Rund die Hälfte des Quell- und Zielverkehrs von Konz-Roscheid kann auf die neue Straße verlagert werden. Dadurch wird insbesondere die Uferstraße (B 51) zwischen Konz-Karthaus und dem Knotenpunkt B 268 entlastet. Zusätzliche Belastungen werden vor allem auf der B 268 zu erwarten sein, in geringem Maße auch im Stadtteil Weismark. Unter Berücksichtigung der zusätzlichen Belastungen wird eine den Aufwand

rechtfertigende Wirkung aus Sicht der Stadt Trier derzeit nicht gesehen. Die Maßnahme wird als Verbindung für den allgemeinen Kfz-Verkehr verworfen.

Zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Quell- / Ziel-Verkehr könnte die Verbindung zwischen Roscheid und der B 268 als reine Busverbindung ausgebaut werden. Mit dieser Maßnahme würden sich für Roscheid hohe Reisezeitverkürzungen im ÖPNV ergeben. Ein Bau dieser ÖPNV-Verbindung wäre aber voraussichtlich nur mit zusätzlichen Siedlungsflächen auf Trier Stadtgebiet realistisch und wird daher für den Zeitraum nach 2025 vorgeschlagen.

8.4.6 Sonstige Maßnahmen im bestehenden Straßennetz

S25 Rückbau von Bundesstraßen

In den vergangenen Jahren wurden mehrfach Bundesstraßen von Ortsdurchfahrten auf anbaufreie Straßen verlegt. Bislang haben die ehemaligen Bundesstraßen nach wie vor ihren alten Querschnitt mit großzügigen Fahrbahnflächen. Es sollen verkehrsberuhigende und straßenraumgestalterische Maßnahmen vorgenommen werden, um die Stadtverträglichkeit der Straßenräume und die Situation im nichtmotorisierten Verkehr zu verbessern.

Folgende Maßnahmen sollen umgesetzt werden

- Umgestaltung der alten B 53 in Biewer und Ehrang. Kurzfristige Maßnahmen sind als Folge der Fertigstellung der B 53n für den Ortskern von Biewer geplant. Vergleichbare Maßnahmen sollten auch in der Ehranger Straße, den Ortskern Ehrang und die Quinter Straße umgesetzt werden.
- Im Zusammenhang mit der Aufwertung des Stadtteilzentrums Feyen sollen verkehrsberuhigende und straßenraumgestalterische Maßnahmen entlang der alten B 268 in Feyen vorgenommen werden.

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Umgestaltung der ehemaligen Bundesstraßen wurde mit unterschiedlicher Priorität in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen. Es ist abzusehen, dass eine vollständige Umgestaltung der alten B53 erst nach 2025 realistisch ist.

S26 Umgestaltung von angebauten Hauptverkehrs- und Sammelstraßen

Hauptverkehrs- und Sammelstraßen sollen attraktive und sichere Verkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer bereitstellen. In vielen Straßen dominieren jedoch Flächen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Anforderungen der einzelnen Verkehrsmittel sind in den jeweiligen

Bausteinen dargestellt, Handlungsbedarf zur Neuverteilung von Flächen besteht über die o. g. Einzelmaßnahmen hinaus u. a. in folgenden Straßen:

- Eurener Straße,
- Gartenfeldstraße, Güterstraße, Domänenstraße,
- Heiligkreuzer Alleen zwischen Straßburger Allee und Mariahof
- Auf der Weismark.

Einige Maßnahmen sind bereits in Bau bzw. sind für den Doppelhaushalt 2013 / 2014 eingeplant. Die Verbreiterung der Gehwege in der Straße „Auf der Weismark“ ist im Rahmen der anstehenden Sanierung der Prioritätsstufe 2 zugeordnet. Eine weitere Umgestaltung von Straßenräumen sollte in Abhängigkeit vom Sanierungsbedarf bis 2025 im Rahmen laufender Ausbau- / Sanierungsmaßnahmen umgesetzt werden.

S27 Wohnumfeld, Tempo-30-Zonen

In neueren Wohngebieten ist die flächendeckende Ausweisung von Tempo 30-Zonen sowie die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen im Wohnumfeld Standard. Gerade in den dicht besiedelten und damit vergleichsweise stark vom Kfz-Verkehr belasteten Kernstadtquartieren sind jedoch größere Bereiche nicht verkehrsberuhigt.

Außerhalb von Hauptverkehrsstraßen und wichtigen Sammelstraßen ist in Wohn- und Mischgebieten eine flächendeckende Ausstattung mit Tempo-30-Zone oder Verkehrsberuhigten Bereichen vorzunehmen. Zur Aufwertung der Wohnumfeldes sollen in den Stadtteilen Altstadt, Trier-Nord / Maximin, Alt-Kürenz, Trier Süd, Alt-Heiligkreuz, Alt-Feyen, Biewer und Ehrang Lücken bei der Ausweisung von Tempo-30-Zonen geschlossen werden und kleinräumige Tempo-30-Regelungen (Tempo-30-Straßen) nach Möglichkeit in Tempo-30-Zonen integriert werden. Die weitere Aufwertung des Wohnumfeldes ist bis 2025 kontinuierlich und möglichst flächendeckend vorzunehmen.

8.4.7 Sonstige Maßnahmen fließender Kfz-Verkehr

S28 Etablierung eines Car-Sharing-Angebotes

Durch den Verzicht der Car-Sharing-Nutzer auf ein eigenes Auto können Flächen (und ggf. Kosten) für Parkplätze eingespart bzw. anderen Nutzungen zugesprochen werden. Car-Sharing-Nutzer machen in der Regel nur bei notwendigen Fahrten von den gemeinschaftlichen Kfz Gebrauch, d. h. sie legen – verglichen mit Pkw-Besitzern – mehr Wege mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurück.

Car Sharing wird in der Regel von privaten Anbietern eingeführt und betrieben. Die Stadt Trier kann diese Initiativen mit verschiedenen Maßnahmen unterstützen. Hierzu zählen z. B.:

- Kontaktaufnahme zu Car-Sharing-Anbietern,
- Bereitstellung städtischer Stellplätze auf Parkplätzen und in Parkhäusern für Car-Sharing,
- Kooperation von ÖPNV und Car-Sharing im Rahmen des Mobilitätsmanagements,
- Einbeziehung von Car-Sharing in städtische Kampagnen für umweltbewusstes Mobilitätsverhalten.

Initiativen Dritter (z. B. „Flinkster“ der Deutschen Bahn) sollen bis 2025 kontinuierlich unterstützt werden.

S29 Elektromobilität im Kfz-Verkehr

Mit Elektroantrieben können Belastungen durch den Kfz-Verkehr reduziert werden. Eine Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen würde die Luftqualität insbesondere in der Kernstadt verbessern und ist daher im Sinne der verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs zu begrüßen.

Wesentliche Ursache der festgestellten Probleme im Kfz-Verkehr ist neben den Abgasbelastungen aber der Flächenbedarf des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs. Das Mobilitätskonzept zielt insbesondere auf eine Entlastung des Straßennetzes durch eine Erhöhung des Fuß- und Radverkehrs, sowie der ÖPNV-Nutzung ab. Hierdurch verbessert sich auch die Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr. Die Förderung der Elektromobilität darf nicht dazu führen, dass diese Ziele ins Gegenteil verkehrt werden, z. B. wenn sich durch eine Förderung der Elektromobilität Pkw-Bestand und Pkw-Verkehrsaufkommen wesentlich erhöhen würden.

Der Einsatz von Elektrofahrzeugen soll v. a. dort gefördert werden, wo Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ersetzt werden können. Beispiele sind Dienstwagen der Stadtverwaltung und anderer Unternehmen oder Taxis. Der Ausbau des Angebotes an Stromtankstellen wird unterstützt.

Eine allgemeine Förderung der Elektromobilität über Maßnahmen, die die Nutzung von Elektroautos begünstigen, z. B. über ein spezielles Parkraumangebot oder die Mitbenutzung von Umweltpunkten soll dagegen nur in Verbindung mit restriktiven Maßnahmen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren umgesetzt werden.

Geeignete Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität sollen bis 2025 kontinuierlich geprüft und umgesetzt werden.

S30 Überwachung

Zur Erhöhung der Sicherheit ist insbesondere in den Straßen mit Tempo 30 aber auch beim ruhenden Verkehr eine Ausweitung der Verkehrsüberwachung erforderlich. Für einen besseren Einfluss der Stadt Trier auf den Umfang der Überwachung des fließenden Verkehrs sollte diese Aufgabe von der Stadt Trier übernommen werden. Die Übernahme dieser Aufgabe ist als Maßnahme der Prioritätsstufe 1 zugeordnet. Der Umfang der Verkehrsüberwachung ist bis 2025 kontinuierlich zu prüfen und anzupassen.

S31 Erhöhung der Verkehrssicherheit und Behebung von Störungen im Verkehrsablauf

Knotenpunkte und Streckenabschnitte mit höherem Sicherheitsrisiko und Bereiche mit regelmäßigen Störungen im Verkehrsablauf sollen kontinuierlich überprüft werden. Maßnahmen zur Behebung der Mängel sollen nach Möglichkeit umgehend umgesetzt werden.

Für Streckenabschnitte mit Sanierungsbedarf wird im Umsetzungskonzept 2025 in Abhängigkeit vom Handlungsbedarf und den finanziellen Mitteln eine Zuordnung zu den Prioritätsstufen vorgenommen.

Unfallhäufungsstellen werden bis 2025 teilweise durch eine Umgestaltung von Verkehrsanlagen oder die Entlastung durch andere Straßenverbindungen entschärft.

Hierzu zählen:

- der östliche Brückenkopf der Kaiser-Wilhelm-Brücke,
- der westliche Brückenkopf der Römerbrücke,
- die Olewiger Str. zwischen Kaiserthermenkreisel und Sickingenstraße.

Knotenpunkte und Streckenabschnitte mit regelmäßigen Störungen im Verkehrsablauf sind auf die Ursachen der Störungen zu untersuchen. Ursachen können z. B. die Überschreitung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten, aber auch Störungen durch auf der Fahrbahn haltende Fahrzeuge oder Ein- und Ausparkvorgänge sein.

Überprüft werden sollen u. a. folgende Streckenabschnitte:

- Luxemburger Straße,
- Olewiger Straße.

Überprüft werden sollen nicht signalisierte Knotenpunkte außerhalb der Siedlungsgebiete, insbesondere auch hinsichtlich der Sicherheit im Fuß- und Radverkehr.

Hierzu zählen:

- der Knotenpunkt L 143/L 144 (Filscher Häuschen),
- die Knotenpunkte der L 143 zwischen Olewig und Filsch,
- die Knotenpunkte der B49 / Luxemburger Straße bei Zewen,
- die Knotenpunkte der B 53 n.

Weitere Knotenpunkte und Streckenabschnitte mit Sicherheitsrisiken, v. a. auch mit Konflikten zwischen Kfz-Verkehr und Fuß- und Radverkehr werden im Radverkehrskonzept und den Stadtteilrahmenplänen genannt. Für jeden Konfliktbereich sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln.

8.5 Parkraum

Neben dem fließenden Kfz-Verkehr verursacht zunehmend der ruhende Kfz-Verkehr Probleme im Straßennetz. Der Parkraumbedarf in der Stadt Trier lässt sich unterscheiden in den Parkraumbedarf am Wohnort und den Parkraumbedarf an Zielen in der Altstadt sowie anderen Punkten im Stadtgebiet.

8.5.1 Integriertes Parkraumkonzept für die Kernstadt

Am 29.06.2010 hat der Stadtrat die Fortschreibung des Integrierten Parkraumkonzepts als Teil des Mobilitätskonzeptes 2025 beschlossen⁵⁰. Das Konzept wurde im Rahmen mehrerer Arbeitskreissitzungen, an denen neben der Verwaltung und dem Gutachter auch die Fraktionen sowie die Verbände (IHK, Hwk, EHV, City-Initiative) und die Stadtwerke als Parkhausbetreiber beteiligt waren, in sehr konstruktiver Zusammenarbeit erarbeitet. Hierbei wurde ein breiter Konsens erreicht. Das Grundkonzept wird von allen Beteiligten mitgetragen.

Im Folgenden werden Analyse und Konzeptvorschläge des Integrierten Parkraumkonzeptes in Kurzfassung dargestellt.

Analyse des Parkraumangebots

Seit der Bestandsaufnahme zum Integrierten Parkraumkonzept 1999 hatte sich die Parkraumkapazität in der Trierer Innenstadt bis 2009 auf mehr als 10.000 deutlich erhöht. Den größten Zuwachs gab es bei den Parkieranlagen, deren Kapazität um fast 50% angestiegen ist (drei neue Anlagen mit insgesamt 1.700 neuen Stellplätzen). Im Straßenraum sind in der Summe kleinere Zuwächse entstanden, bei den Parkplätzen wurden hingegen in Summe Kapazitäten leicht abgebaut.

In den Parkieranlagen sind in der Regel freie Kapazitäten vorhanden; lediglich an den Adventssamstagen wird zeitweise die Kapazitätsgrenze erreicht. Die Straßenräume hingegen sind regelmäßig überparkt. Zudem ist die Parkieranregelung im Straßenraum wenig einheitlich und weist zahlreiche Unstimmigkeiten auf. Die unterschiedlichen Regelungen sind für Ortsunkundige von außen nicht zu erkennen.

Insbesondere fallen die im Vergleich zu Parkierananlagen günstigen Gebühren im Straßenraum auf. Das insgesamt günstige Gebührenniveau in den Straßenräumen begünstigt ein hohes Parksuchverkehrsaufkommen, welches wiederum negative Auswirkungen auf die Luft- und Lärmbelastung der Innenstadt hat.

⁵⁰ Hupfer Ingenieure: Integriertes Parkraumkonzept Trier – Fortschreibung, 2010

Im Vergleich der Verkehrsmittel Pkw und ÖPNV ist insbesondere bei kurzen Strecken und kurzen Aufenthaltsdauern die Pkw-Nutzung eindeutig günstiger als die ÖPNV-Nutzung. Dies gilt insbesondere für die Ortskundigen, welche die Gebührenstruktur und die Stadt gut kennen, sowie für Familien (bzw. sonstige Personengruppen), bei denen das ÖPNV-Ticket - im Vergleich zu den Parkgebühren nicht konkurrenzfähig ist.

Für die Kunden der Gewerbetreibenden am Rand der Trierer Altstadt stehen häufig keine Parkstände im Straßenraum zur Verfügung, da diese Parkstände mit Fahrzeugen von (i. d. R. ortskundigen) Personen mit längerer Aufenthaltsdauer belegt sind, obwohl gerade diese Personengruppe sehr gut in den Parkierungsanlagen parken könnte. Dieses Parkverhalten ist insbesondere aus vier Gründen kritisch zu beurteilen:

- Da die ca. 2.500 bewirtschafteten Parkstände im Straßenraum nicht im Parkleitsystem erfasst sind, ist ein hoher Parksuchverkehr zu unterstellen.
- Den Einzelhändlern stehen keine nutzbaren (= freien) Parkstände in unmittelbarer Nähe zum Geschäft für Kurz- / Spontaneinkäufer zur Verfügung.
- Die vorhandene Nachfrage nach geschäftsnahen Kurzparkplätzen führt zu illegalem Parken (Blockierung von Geh- und Radwegen, Bushaltestellen, Lade- und Lieferflächen inkl. daraus resultierender Sicherheitsprobleme).
- Gleichzeitig stehen aber in den unterhaltsintensiven Parkierungsanlagen Kapazitäten leer.

Ursachen für das kritische Parkierungsverhalten der Ortskundigen sind:

- Eine niedrigere Parkgebühr im Straßenraum gegenüber den Parkierungsanlagen.
- Eine lange Parkierungshöchstdauer im Straßenraum bei gleichzeitig naher Lage zur Altstadt.
- Für zahlreiche Pkw-Fahrer scheint die Ahndung von Parkverstößen nicht genügend abschreckende Wirkung zu entfalten.

Weniger kritisch sind die ortsunkundigen Besucher / Kunden einzuordnen, da diese sich hauptsächlich nach dem Parkleitsystem richten. Die Gebührenhöhe ist für den ortsunkundigen Besucher kein Grund der Parkplatzauswahl, da sie ihm i. d. R. unbekannt ist.

Ziele und Maßnahmen des Parkraumkonzepts

Die wichtigsten **Ziele** des Parkraumkonzepts sind:

- Vereinfachung und Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung (Taktung und Gebühren)

- Abbau von Fehlanreizen bei der Parkplatzwahl (bislang ist das Parken im Straßenraum billiger als in den Parkhäusern und z.T. auch bis zu 4 h lang möglich)
- Verlagerung der längeren Parkvorgänge in die Parkhäuser und Tiefgaragen
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Geschäften außerhalb der Fußgängerzone durch tatsächlich verfügbare (da häufig umgeschlagene) Kurzzeitparkplätze
- Verbesserung der Einnahmesituation der Stadt Trier gemäß den Vorgaben der Kommunalaufsichtsbehörde ADD

Aus diesen Zielsetzungen wurde folgende **Grundstruktur** für das Konzept entwickelt:

- Parkhäuser: lange Parkdauer und Gebühren, die nicht über denen für die Parkplätze unter freiem Himmel liegen
- Straßenraum: kurze Parkdauern und Gebühren, die nicht unter denen der Parkhäuser liegen
- möglichst einheitlicher und nutzerfreundlicher Abrechnungstakt

Die beschlossene **Gebührenstruktur** für den Bereich innerhalb des Alleinrings stellt sich wie folgt dar:

- *Straßenraum mit Einzelhandel:*

Parkierungshöchstdauer:	max. 30 min (Ultrakurzzeit)
Taktung:	15 min
Gebührenstufe	1,60 € /h (= 0,80 € / 30 min)
- *Straßenraum ohne Einzelhandel:*

Parkierungshöchstdauer:	max.1 Stunde (Kurzzeit)
Taktung:	15 min
Gebührenstufe:	1,60 € /h
- *Öffentliche Parkplätze:*

Parkierungshöchstdauer:	max. 2 Stunden (Mittelzeit)
Taktung:	30 min
Gebührenstufe:	1,60 € /h
- *Parkhäuser und Tiefgaragen (=Parkierungsbauten):*

Parkierungshöchstdauer:	unbegrenzt (Langzeit)
Taktung:	30 min
Gebührenstufe:	1,50 € /h

Zusätzlich sind folgende Aspekte integraler Bestandteil des Konzeptes:

- Kennzeichnung der jeweiligen Parkierungshöchstdauer vor Ort (Schilder mit farblicher Kennzeichnung der Bewirtschaftungsintensität [= Gebührenhöhe und Höchstparkdauer])
- Ausdehnung des Bewirtschaftungszeitraums auf einen Zeitraum bis mindestens 19:00 Uhr auch an Samstagen.
- Umsetzung der neuen Gebührenordnung in den Parkieranlagen der Stadtwerke

Die genannten Maßnahmen wurden im Jahr 2011 umgesetzt.

8.5.2 Weitergehende Parkraumplanung und -bewirtschaftung in der Kernstadt und den Stadtteilzentren

Das Parkraumkonzept empfiehlt, dass über die o. g. Maßnahmen hinaus folgende flankierende Maßnahmen geprüft und ggf. sukzessive umgesetzt werden:

- Ausweitung Parkraumbewirtschaftung / Bewohnerparken in den östlich, südlich und ggf. auch westlich an den Alleenring angrenzenden Stadtgebieten
- Optimierung des Parkleitsystems
- Verbesserungen der ÖPNV-Angebote
- Intensivierung der Überwachung
- Prüfung der Einführung des sog. Handyparkens, der Bewirtschaftung der Motorradstellplätze und der Bewirtschaftung an Sonn- und Feiertagen.

Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes stellt sich darüber hinaus die Frage, inwieweit eine Änderung des Parkraumangebotes vorgenommen werden sollte um weiteren Parksuchverkehr in der Innenstadt zu vermeiden und im Sinne restriktiver Maßnahmen eine Verlagerung auf den Umweltverbund zu bewirken.

Dabei sollte folgendes Prinzip angewendet werden:

- Bereitstellung eines eher geringen und vergleichsweise teuren Parkraumangebotes innerhalb der Altstadt für Besucher,
- Bereitstellung eines vergleichsweise kostengünstigen Parkraumangebotes an geeigneten Stellen außerhalb des Alleenrings in akzeptabler Fußwegentfernung (vgl. Parkhaus Ostallee) oder mit guter ÖPNV-Anbindung

Folgende Maßnahmen sollten daher ebenfalls geprüft und ggf. umgesetzt werden:

- Flächendeckende Aufgabe von Parkständen im Straßenraum bzw. Umwidmung zu Bewohnerparkständen, solange kein direkter Bezug zu Einzelhandelsbetrieben des täglichen Bedarfs besteht.
- Aufgabe von Parkplätzen, insbesondere wenn hierdurch eine städtebauliche Aufwertung möglich ist (z. B. Rindertanzplatz, Augustinerhof).

Eine Kompensation der entfallenden Parkmöglichkeiten sollte in erster Linie durch die Verlagerung auf andere Verkehrsmittel, Park+Ride sowie Parkmöglichkeiten außerhalb des Alleenrings vorgenommen werden.

Bei der Weiterentwicklung des Parkraums sind die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Es ist insbesondere eine ausreichende Anzahl an kostenlos nutzbaren Behindertenstellplätzen bereitzustellen. Parkscheinautomaten sollen auch von Rollstuhlfahrern genutzt werden können.

Der Schwerpunkt der Parkraumplanung im Parkraumkonzept liegt bei der Kernstadt. Die o. g. Punkte sind sinngemäß aber auch auf andere vergleichbare Bereiche der Stadt, v. a. die Stadtteilzentren in den historischen Ortskernen, zu übertragen.

8.5.3 Parken im Wohnumfeld

Nicht weniger kritisch ist inzwischen der Parkraumbedarf im Wohnraumumfeld. Auch in der Stadt Trier steigen die Kfz-Zulassungszahlen nach wie vor an. Besonders deutlich werden die Parkraumprobleme in den dicht bebauten Quartieren der Kernstadt. Parken im Straßenraum – und hier insbesondere auch unter Mitbenutzung der Gehwege – gehört in vielen Straßen zum typischen Erscheinungsbild.

Bis 2025 ist anzustreben, Parken im Straßenraum der Wohn- und Mischgebiete zumindest dort auszuschließen, wo die Verkehrsqualität anderer Verkehrsteilnehmer eingeschränkt wird. Gehwegparken ist zu vermeiden, Standard muss stattdessen das Parken auf der Fahrbahn sein. Parkstände im Straßenraum von Hauptverkehrsstraßen und wichtigen Sammelstraßen sind zu Gunsten von Radverkehrsanlagen und richtliniengerechten Gehwegbreiten aufzugeben. Zur Kompensation entfallender Parkstände sind ggf. Quartiersparkplätze oder Quartiersgaragen herzustellen.

9 Verkehrsbeeinflussung

9.1 Telematik

Die Verkehrsqualität im Straßennetz und die daraus resultierenden Reisezeiten bestimmen maßgeblich Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl. Im Vordergrund stehen hier Wartezeiten an Lichtsignalanlagen oder Verlustzeiten durch Staus. Gleichzeitig beeinflussen Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl aber umgekehrt die Verkehrsqualität im Straßennetz. Deutlich wird dies in den temporären Überlastungen des Straßennetzes im Berufs- oder Veranstaltungsverkehr.

Mit Maßnahmen der Telematik wird eine Verbesserung der Verkehrsqualität sowohl durch eine Verbesserung der Abläufe an Signalanlagen als auch durch eine veränderte Führung von Verkehrsströmen angestrebt. Im Mobilitätskonzept sollen über geeignete Maßnahmen zur Telematik im Wesentlichen folgende Ziele erreicht werden:

- Gravierende Störungen im Verkehrsablauf sollen für alle Verkehrsmittel durch geeignete Maßnahmen behoben werden.
- Die Verkehrsmittelwahl soll in Richtung Umweltverbund gelenkt werden, in dem die Verkehrsqualität insbesondere für Fuß-, Rad und Busverkehr erhöht wird.

Wichtigste Instrumente sind Maßnahmen zur Optimierung von signalgeregelten Knotenpunkten und Verkehrsleit- und Informationssysteme für alle Verkehrsmittel.

9.1.1 Optimierung von Lichtsignalanlagen

65 Signalanlagen regeln den Verkehr an Knotenpunkten. Hinzu kommen 14 Signalanlagen für Fußgänger. Die Anzahl an Lichtsignalanlagen ist im Vergleich mit anderen Städten zwar niedrig, der Straßennetzstruktur entsprechend befinden sich aber fast alle Signalanlagen in der Kernstadt oder an den stark befahrenen Ausfallstraßen, so dass auf einer Vielzahl von Verbindungen Signalanlagen passiert werden müssen.

Durch eine Optimierung einzelner Signalanlagen können heute auftretende Staus teilweise vermieden werden. Mittels Simulation konnte z. B. nachgewiesen werden, dass der Verkehrsfluss auf der Nordallee sowie auf der Bitburger Straße durch eine veränderte Signalisierung verbessert werden kann. Es wurde aber auch festgestellt, dass am östlichen Brückenkopf der Kaiser-Wilhelm-Brücke die Kapazitätsgrenze erreicht ist und keine nennenswerten Verbesserungen an der Signalanlage möglich sind.

Verkehrsabhängige Steuerungen

Die Signalanlagen in Trier verfügen teilweise über Festzeitsteuerungen, teilweise über Schaltungen mit verkehrsabhängiger Steuerung. Bei Anlagen mit Festzeitprogrammen werden den einzelnen Phasen vorgegebene Freigabezeiten zugewiesen, unabhängig davon, ob diese tatsächlich benötigt werden. In vielen Fällen sind Grünphasen länger als sie gebraucht werden: es muss dann oft gewartet werden, obwohl der Knotenpunkt eigentlich frei wäre. Umgekehrt kann es sein, dass die Grünzeit anderer Ströme nicht ausreicht.

Bei verkehrsabhängigen Steuerungen bemisst sich die Freigabezeit innerhalb einer vorgegebenen minimalen und maximalen Freigabezeit nach der tatsächlichen Verkehrsstärke. Über Erfassungsanlagen (z. B. Detektoren in der Fahrbahn) wird ermittelt, wie viele Fahrzeuge in den Knoten einfahren möchten. Wird nach Ablauf der minimalen Freigabezeit kein Fahrzeug mehr erfasst, wird zur nächsten Phase übergegangen.

Mit verkehrsabhängigen Steuerungen kann insbesondere auf die hohen Verkehrsstärken in den Spitzenstunden reagiert werden, bis zu einem gewissen Grad auch auf unregelmäßige Verkehrsmengen, z. B. auf Grund von Störungen. Überlastete Knotenpunkte können aber auch mit verkehrsabhängigen Steuerungen nicht bewältigt werden.

Verkehrsabhängige Steuerungen gibt es bereits u. a. entlang von Südallee und Ostallee, am Porta-Nigra-Platz, an der Zurmaiener Straße, Luxemburger Straße und im Olewiger Tal.

Signalanlagen ohne verkehrsabhängige Steuerung sollten kontinuierlich umgestellt werden. Verkehrsabhängige Schaltungen sind zum einen eine Voraussetzung für eine bessere Berücksichtigung von Fußgängern und Busverkehr, zum anderen kann über die Integration der Signalanlagen in den zentralen Verkehrsrechner ein Störungsmanagement aufgebaut werden.

Verkürzung der Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer

Für die Bewertung der Verkehrsqualität an Knotenpunkten gibt es nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) konkrete Kriterien. In Abhängigkeit von der Wartezeit werden sechs Qualitätsstufen von A bis F gebildet, die bestimmte Zustände des Verkehrsablaufs wiedergeben. Mit Qualitätsstufe A wird ein störungsfreier Verkehrsablauf bezeichnet, Qualitätsstufe F steht für eine Überlastung der Verkehrsanlage mit wachsenden Rückstaus.

Zur Bewertung der Verkehrsqualität werden unterschiedliche Wartezeiten zu Grunde gelegt, je nachdem ob ein Knotenpunkt mit oder ohne Signalisierung geregelt ist gelten unterschiedliche Werte, ebenso für die Wartezeiten der unterschiedlichen Verkehrsmittel. Häufig wird bei der Berechnung der

Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten nur die Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs ermittelt, da sich Rückstaus überlasteter Knotenpunkte schnell auf andere Teile des Straßennetzes auswirken.

Bei der Neuplanung von Knotenpunkten wird in der Regel angestrebt, dass in den Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens⁵¹ die Qualitätsstufe C beim Kfz-Verkehr nicht unterschritten wird. Bei bestehenden Knotenpunkten, vor allem in Stadtzentren sollte mindestens die Qualitätsstufe D erreicht werden, in Einzelfällen kann auch kurzzeitig die Qualitätsstufe E toleriert werden, d. h. es gibt vorübergehend längere Rückstaus, jedoch ohne Zusammenbruch des Verkehrs.

Zukünftig soll die Verkehrsqualität an Knotenpunkten auch hinsichtlich der Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr optimiert werden. Dabei sollen für den Fuß- und Radverkehr dieselben Standards verwendet werden wie für den Kfz-Verkehr. So lange die Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes bzw. einer Folge von Knotenpunkten gegeben ist, sollte die Verkehrsqualität des Fuß- und Radverkehrs dieselbe Qualitätsstufe erreichen wie der Kfz-Verkehr. Ist dies heute nicht der Fall, sollten die Freigabezeiten zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs geändert werden. Insbesondere soll vermieden werden, dass Fußgänger an leeren Fahrbahnen auf Grün warten müssen.

Für Trier wird vorgeschlagen, dass folgende Obergrenzen für die mittleren Wartezeiten möglichst flächendeckend umgesetzt werden:

Zeitraum	Fuß	Rad	ÖPNV	MIV
Spitzenstunde Kernstadt	30s / D	45s / D	40s / D	70s / D
Spitzenstunde übriges Stadtgebiet	25s / C	35s / C	25s / C	50s / C
Sonstiger Zeitraum Kernstadt	25s / C	35s / C	25s / C	50s / C
Sonstiger Zeitraum übriges Stadtgebiet	20s / B	25s / B	15s / B	35s / B

Tabelle 29: Vorschlag für Obergrenzen der mittleren Wartezeiten an Knotenpunkten

Die Tabelle zeigt, dass das HBS lange Wartezeiten für Fußgänger als geringe Verkehrsqualität einstuft, während mittlere Wartezeiten bis 70s (i. d. R. länger als die Dauer einer Rotphase) beim Kfz-Verkehr in der Regel noch akzeptabel sind, solange sich die Rückstaus nicht negativ auf be-

⁵¹ Spitzenstunden sind die Stunden mit dem höchsten Verkehrsaufkommen pro Stunde an Knotenpunkten. Typischerweise gibt es durch die Überlagerung von Berufsverkehr und sonstigem Verkehr jeweils eine Spitzenstunde am Morgen / Vormittag und am Nachmittag.

nachbarte Knotenpunkte auswirken und damit zu einem Zusammenbruch des Verkehrsablaufs führen.

Für Fußgänger bedeutet die mittlere Wartezeit, dass bei der nächstfolgenden Grünphase gequert werden kann. Das Ausschöpfen der Obergrenze für den Kfz-Verkehr an Knotenpunkten mit ausreichenden Aufstelllängen für wartende Kfz kann bedeuten, dass insbesondere in den Spitzenstunden längere Rückstaus auch bei ausreichender Verkehrsqualität auftreten können. Ebenso muss ein Fahrzeug nicht in der ersten Grünphase den Knotenpunkt passieren können. Ob die Obergrenze der mittleren Wartezeit für den Kfz-Verkehr ausgeschöpft werden kann, ist daher bei jedem Knotenpunkt im Einzelfall zu prüfen.

Die Realität zeigt, dass die dargestellten mittleren Wartezeiten für Fußgänger häufig überschritten werden. Die Wartezeiten für Fußgänger an den Signalanlagen im Stadtgebiet sollten flächendeckend auf die vorgeschlagenen Standards überprüft werden und bei Nichteinhaltung nach Möglichkeit umgestellt werden. Handlungsbedarf ist insbesondere dann gegeben, wenn beim Fußverkehr Kapazitätsprobleme, d. h. nicht ausreichende Warteflächen auftreten.

Insbesondere am Alleenring ist zu berücksichtigen, dass es keine ausgeprägte Spitzenstunde gibt, sondern die Verkehrsbelastung tagsüber durchgängig sehr hoch ist. Es ist davon auszugehen, dass an den Knotenpunkten des Alleenrings entsprechend **Tabelle 29** tagsüber nach wie vor längere Wartezeiten für Fußgänger auftreten werden.

Koordinierung von Signalanlagen

Neben der Wartezeit an einzelnen Signalanlagen beeinflusst die Anzahl der Halte an Signalanlagen auf einer bestimmten Verbindung Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl. Durch eine Koordinierung von Signalanlagen (z. B. „Grüne Welle“) kann außerdem der Verkehrsfluss auch bei kürzeren Grünphasen verbessert werden.

Die Koordinierung von Signalanlagen ist in erster Linie eine Maßnahme zur Verstetigung und Beschleunigung des Kfz-Verkehrs. Sie soll aus folgenden Gründen umgesetzt werden:

- Vermeidung von extremen Störungen im Verkehrsablauf, z. B. wachsenden Rückstaus,
- Lenkung von Verkehrsströmen, Vermeidung von Verlagerungen in das nachgeordnete Straßennetz,
- Reduzierung von Aufstellflächen an Knotenpunkten,
- Reduzierung von Lärm- und Abgasbelastungen.

Eine Koordination von Signalanlagen kann da sinnvoll sein, wo große Verkehrsmengen gebündelt über einen längeren Streckenabschnitt verlaufen. Beispiele sind:

- Die Brückenköpfe der Kaiser-Wilhelm-Brücke (Staubeseitigung),
- Luxemburger Straße (Staubeseitigung),
- Zurmaiener Straße (Vermeidung von Verlagerungen auf Herzogenbuscher Straße und Paulinstraße),
- Verbindung Aveler Tal – Schöndorfer Straße – In der Reichsabtei (Vermeidung von Verlagerungen auf die Güterstraße und die Paulinstraße).

Eine Koordinierung von Signalanlagen im Sinne einer „Grünen Welle“ für die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist jedoch auf Haupttrouten des Radverkehrs problematisch, da bei den typischen Fahrgeschwindigkeiten des Radverkehrs regelmäßige Wartezeiten entstehen. Ebenso sind bei der Koordinierung von Signalanlagen Straßen mit Busverkehr problematisch, da die Haltestellenaufenthalte der Busse ggf. zu einem Verlassen der „Grünen Welle“ mit zusätzlichen Wartezeiten führen.

Prüfaufträge zur Koordinierung der Signalanlagen Aveler Tal – Schöndorfer Straße und Kaiser-Wilhelm-Brücke – Nordallee wurden mit der Prioritätsstufe 1 in das Umsetzungskonzept 2025 übernommen. Weitere Maßnahmen sollen bis 2025 kontinuierlich geprüft werden.

Busbeschleunigung

Busbeschleunigung ist eine Sonderform der Koordinierung von Signalanlagen. In diesem Fall werden die Anlagen nicht auf eine bestimmte konstante Geschwindigkeit ausgerichtet, sondern nach Bedarf auf die konkrete Anforderung einzelner Busse. Typische Maßnahmen bei der Busbeschleunigung sind:

- Verlängerung von Phasen des Kfz-Verkehrs durch Vorziehen oder Verlängern der Grünphase (bei Mischverkehr),
- Anforderung zusätzlicher Grünphasen für den Kfz-Verkehr (bei Mischverkehr),
- Anforderung eigener Grünphasen (bei Eigentrassen),
- Busschleusen beim Übergang von Eigentrassen in den Mischverkehr,
- Herausnahme aus der Signalisierung von Knotenpunkten (bei Eigentrassen).

Busbeschleunigung hat für die verschiedenen Verkehrsmittel unterschiedliche Vor- und Nachteile. Für Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit – und damit letztendlich auch die Wirtschaftlichkeit – des Busverkehrs ist die Vermeidung zusätzlicher Aufenthalte an Knotenpunkten oder im Stau des

sonstigen Kfz-Verkehrs eine wichtige Fördermaßnahme. Idealerweise sollten auch kurze Wartezeiten vermieden werden um eine stetige Fahrweise außerhalb der Haltestellen zu gewährleisten.

Bei Mischverkehr von Bus- und sonstigem Kfz-Verkehr können Beschleunigungsmaßnahmen an Signalanlagen auch den Verkehrsfluss für den sonstigen Kfz-Verkehr verbessern, da die entsprechenden Grünphasen von allen Fahrzeugen genutzt werden können. Dadurch können zusätzliche Wartezeiten für den sonstigen Kfz-Verkehr, z. B. an Bushaltestellen, kompensiert werden.

Vorschläge für die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen sind dem Baustein ÖPNV zu entnehmen. Bei der Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen muss darauf geachtet werden, dass für andere Verkehrsteilnehmer keine unzumutbaren Wartezeiten verursacht werden.

Eine flächendeckende Busbeschleunigung an Knotenpunkten der Kernstadt ist vor dem Hintergrund der angestrebten Verkürzung von Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr sowie der hohen Kfz-Verkehrsbelastung der Knotenpunkte mit besonderer Vorsicht zu prüfen.

Das sachgerechte Funktionieren der Schaltungen ist regelmäßig zu überprüfen. Zu vermeiden sind insbesondere unnötige Sperrzeiten für die anderen Verkehrsteilnehmer, wenn ein Bus nicht rechtzeitig den Knotenpunkt erreichen kann. Daher sollten folgende Punkte beachtet werden:

- Der Abstand zwischen Anforderung und Signalanlage sollte so gewählt werden, dass die Fahrzeit auf diesem Abschnitt möglichst immer gleich lang und störungsfrei ist.
- Begrenzung der Phasenverlängerung: längere Haltestellenaufenthalte oder Störungen auf dem Streckenabschnitt zwischen Anforderung und Signalanlage führen dann ggf. zu einem Abbruch der Grünphase.
- Gleichzeitige Freigabe parallel laufender Ströme des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs.

Reine Fußgängerquerungen von Bustrassen sollten so umgesetzt werden, dass eine Signalisierung nicht notwendig ist. An Übergängen soll der Vorrang des Busverkehrs beachtet werden, was ggf. durch Warnlichter verdeutlicht werden kann.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Porta-Nigra-Umfeld wurde z. B. vorgeschlagen, den Busverkehr zwischen Christophstraße (Umwelttrasse) Simeonstiftsplatz und Innenstadt Westtrasse auf einer vom sonstigen Kfz-Verkehr unabhängigen Bustrasse zu führen. Damit werden die Busse nur teilweise in die Signalisierung der Knotenpunkte Nordallee / Paulinstraße und Nordallee / Engelstraße einbezogen. Fußgänger können die Bustrasse jederzeit queren, solange kein Bus fährt.

9.1.2 Verkehrsmanagement

Durch die hohe Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten in der Kernstadt sind tagsüber nur geringe Leistungsfähigkeitsreserven vorhanden. Bereits kleinere Störungen im Verkehrsablauf können umfangreiche Verkehrsprobleme verursachen. Es wird daher empfohlen, den zentralen Verkehrsrechner für ein umfassendes Verkehrsmanagement zu nutzen. Voraussetzung ist, dass alle Signalanlagen, zumindest in der Kernstadt, mit verkehrsabhängigen Schaltungen ausgerüstet und in den Verkehrsrechner integriert sind.

Aufgaben eines zentralen Verkehrsmanagements für Trier sollten u. a. sein:

- Regelmäßige Beobachtung des Verkehrsgeschehens und der Verkehrsmengen
- ggf. kurzfristiges Eingreifen in die Signalsteuerung um Störungen schnell abzubauen,
- Information über Störungen und Ausweichstrecken,
- Kontinuierliche Störungsanalysen.

Voraussetzung für den Aufbau und den Betrieb eines zentralen Verkehrsmanagements ist neben der technischen Ausstattung die Schaffung zusätzlicher Stellen.

9.1.3 Pfortneranlagen

In den Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens ist das Straßennetz stark belastet. An vielen Knotenpunkten treten insbesondere am Morgen längere Rückstaus auf, die sich ggf. auf weitere Knotenpunkte auswirken. Zur Reduzierung der Belastungen im angebauten Straßennetz können so genannte „Pfortneranlagen“ installiert werden, die bereits außerhalb der Siedlungsflächen die einfahrende Verkehrsmenge so zu steuern, dass längere Rückstaus innerhalb der Stadt vermieden werden können. Stattdessen treten diese Rückstaus am Stadtrand auf.

Ziele von Pfortneranlagen sind:

- Störungsfreie Abwicklung des innerstädtischen Verkehrs – und insbesondere auch des Busverkehrs – in den Spitzenstunden,
- Vermeidung von Ausweichfahrten in das nachgeordnete Straßennetz aufgrund von Rückstaus im Hauptverkehrsstraßennetz,
- Beschleunigung des regionalen Busverkehrs, indem Busse bevorzugt einfahren dürfen.

Pfortnerrampen regeln den Zufluss insbesondere zu den extremen Spitzenzeiten, d. h. im Berufsverkehr am Morgen oder an einzelnen Veranstaltungstagen mit besonderem Verkehrsaufkommen. Die Zufahrt von Stadtbesu-

chern und Einkaufskunden außerhalb der Spitzenstunden ist von den Pfortnerampeln in der Regel nicht betroffen. Zur Bewältigung sehr hoher Verkehrsspitzen soll die Zuflusssteuerung über Pfortneranlagen v. a. an Veranstaltungstagen mit dem P+R-Angebot verknüpft werden, d. h. eine störungsfreie Zufahrt zu P+R-Plätzen gewährleistet werden.

Vorgeschlagen wird, Pfortneranlagen bei Bedarf u. a. an folgenden Standorten einzurichten:

- A 602 (Steuerung der Zufahrt auf Zurmaiener Straße und Verteilerkreis),
- B 53 am Knotenpunkt B53 / Biewerer Straße (Steuerung der Zufahrt in Richtung Kaiser-Wilhelm-Brücke, ggf. mit Busschleuse),
- Olewig-Tiergarten in Verbindung mit Busbeschleunigung,
- B 51 (Steuerung der Zufahrt Pacelliufer aus Richtung Konz),
- B 268 vor Feyen (Vermeidung der Ausweichfahrten über die Weismark),
- B 49 vor dem Knotenpunkt B 49 / alte Wasserbilliger Straße (Entlastung des Knotenpunktes B 49 / Kantstraße
- Auf der Bitburger Straße übernimmt die Signalanlage am Brückenkopf der Kaiser-Wilhelm-Brücke gleichzeitig eine Pfortnerfunktion für die B 51, darüber hinaus soll im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bitburger Straße eine zusätzliche Busschleuse im Bereich der Fachhochschule eingerichtet werden.

9.1.4 Leitsysteme / Wegweisung

Trotz der weiten Verbreitung von Navigationssystemen haben Leitsysteme für die Wegweisung eine große Bedeutung. Wesentliches Einsatzgebiet sind insbesondere Hinweise zu abweichenden Wegeführungen, dem Parkraumangebot bei Veranstaltungen, bei Verkehrsstörungen oder als Hotelleitsystem. Dabei sollte über entsprechende Schnittstellen ein optimaler Bezug zur aktuellen Verkehrslage hergestellt werden. Beispiele sind:

Bitburger Straße

Vorgeschlagen werden Hinweise zu längeren Staus auf der Bitburger Straße an der A 64 und der B 51:

- Angabe zu der zu erwartenden Fahrzeitverlängerung,
- ggf. Empfehlung zur Nutzung der B 53 oder A 602 als Stadtzufahrt, wenn dort kürzere Fahrzeiten möglich sind,
- ggf. Empfehlung zur Nutzung von P+R.

Talstraßen zu den Höhenstadtteilen

Für die Bereiche Filscher Häuschen und Gustav-Heinemann-Straße werden Hinweise zur Verkehrssituation auf den Talstraßen sowie dem Alleinring vorgeschlagen, so dass eine möglichst gleichmäßige Auslastung der beiden Verbindungen bzw. ggf. eine Lenkung auf ein zukünftiges P+R-Angebot erzielt werden kann.

Dynamisches Parkleitsystem, P+R

Das dynamische Parkleitsystem sollte über ein stadtweites Verkehrsleitsystem insbesondere auf die Einfallstraßen ausgedehnt werden und dabei insbesondere eine Lenkung auf P+R-Plätze unterstützt werden.

9.2 Intermodale Verknüpfung

9.2.1 Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr (P+R) im Bestand

Ausgewiesene Park+Ride-Anlagen bestehen in Trier an den Standorten *Messepark* und *Riverside*. Weiterhin sind am Hauptbahnhof von der Deutschen Bahn bewirtschaftete Stellplätze für Bahnkunden vorhanden, deren Zielgruppe überwiegend Fernreisende sind.

Am Bahnhof Quint ist ein Parkplatz vorhanden, der als „Mitfahrer-Parkplatz“ angelegt ist, aber auch durchaus als P+R-Platz genutzt wird. Ebenfalls wird der Parkplatz der Fachhochschule an der Bitburger Straße als P+R-Standort genutzt (überwiegend an Veranstaltungen oder Einkaufstagen); an normalen Tagen steht dieser P+R-Kunden nicht zur Verfügung.

Die bestehenden Park+Ride-Anlagen werden im regulären Verkehr nur sehr gering zum Umsteigen zwischen Pkw und ÖPNV mit Ziel Innenstadt genutzt. Eine hohe Auslastung erfahren die Anlagen Messepark und Fachhochschule vor allem dann, wenn (kostenlose) Sonderlinien an verkaufsoffenen Sonntagen, Adventssamstagen etc. eingerichtet werden. Die Anlage Messepark wird vor allem von Berufspendlern nach Luxemburg zum Umstieg in die Buslinie 118 gut angenommen.

Eine Ursache für die geringe Nutzung von P+R kann in der Anbindung der Anlagen an das ÖPNV-Netz gesehen werden. Die Anlagen Messepark und Fachhochschule werden werktags in der Hauptverkehrszeit lediglich mit drei Fahrten je Stunde angefahren. Die damit verbundenen Wartezeiten machen ein Umsteigen an diesen Standorten unattraktiv. Die Anlage Riverside bietet mit bis zu sieben Abfahrten pro Stunde ein dichtes Fahrtenangebot, allerdings führen nur drei Fahrten pro Stunde auf die Innenstadt-Westtrasse. An Wochenenden und nach 18 Uhr ist die direkte Anbindung der P+R-Standorte an die Innenstadt-Westtrasse nicht gegeben. Die Anlagen Messepark und Fachhochschule haben keine Anbindung an das Sternbusnetz, die Linie 86 an der Anlage Riverside bedient in der Innenstadt nur die Haltestelle Porta Nigra.

Die Anbindung der Anlagen an das Straßennetz ist grundsätzlich gut; die Anlagen Messepark, Fachhochschule und Riverside liegen direkt an drei der am stärksten belasteten Einfallstraßen zur Innenstadt Trier. Keinen P+R-Platz hat die Zufahrt Kohlenstraße / Riesling-Weinstraße, außerdem ist die Nutzung des P+R-Platzes Messepark aus Richtung Konz (B51) umständlich.

Kritisch wird gesehen, dass alle drei Anlagen vergleichsweise nah an der Innenstadt liegen (Messepark: ca. 2 km; Fachhochschule: ca. 1,5 km; Riverside: ca. 3 km). Durch die Nähe zur Innenstadt wird ein Umsteigen, insbesondere unter den vorhandenen Bedienungshäufigkeiten im Busverkehr eher unattraktiv.

Eine höhere Bedeutung hat Park+Ride für den Verkehr nach Luxemburg Stadt. Im Umland der Stadt Trier stehen mehrere P+R-Plätze zur Verfügung.

9.2.2 Maßnahmen Park+Ride

Park+Ride kann für unterschiedliche Zwecke eingesetzt werden. In Trier verbreitet sind Angebote für den Einkaufs- und Veranstaltungsverkehr, darüber hinaus können die vorhandenen Anlagen auch vom Berufs- und Tourismusverkehr genutzt werden.

Bild 9.1 zeigt die vorhandenen P+R-Plätze mit ihrer Anbindungsqualität an den ÖPNV. Dargestellt sind zudem Vorschläge für weitere potenzielle P+R-Standorte an den Hauptverkehrsstraßen. Ein Teil der Flächen liegt im Einzugsbereich der Hauptachsen im Busverkehr. Andere Standorte würden eine Ausweitung des Busangebotes voraussetzen.

P+R zu Veranstaltungen

Die bewährten Angebote für Spitzenereignisse wie Altstadtfest, verkaufsoffene Sonntage oder Adventssamstage sollten nach Bedarf auf weitere Veranstaltungen übertragen werden. Hierzu zählen insbesondere Sportereignisse im Moselstadion oder Veranstaltungen in der Trier Arena. Mit einem P+R-Angebot soll hier insbesondere das Parken in Wohngebieten reduziert werden. In das P+R-Angebot sollen weitere Plätze einbezogen werden um auf allen Zufahrtstraßen das Kfz-Aufkommen zu reduzieren.

P+R in der Region

Der Trierer Hauptbahnhof liegt günstig zur Altstadt. In der Region liegen dagegen viele Siedlungen abseits der Bahnstrecken. Um die Nutzung des Schienenverkehrs zu steigern, sollte das P+R-Angebot an den Bahnhöfen der Region ausgebaut und offensiv beworben werden.

P+R an Bahnhöfen

In geringem Umfang werden mit den neuen Haltepunkten der Regionalbahn P+R-Plätze für die Nutzer des Schienenverkehrs geschaffen. Potenzial besteht hier insbesondere für Pendler nach Luxemburg.

P+R im Stadtgebiet

Die Überlastung des Straßennetzes insbesondere im Berufsverkehr legt nahe, über einen Ausbau der regelmäßigen P+R-Angebote im Stadtgebiet

nachzudenken. Vorbilder sind hier z. B. Luxemburg Stadt oder französische Städte wie Straßburg.

Mit P+R sollen insbesondere Stadtbesucher angesprochen werden, die sich über einen längeren Zeitraum in Trier aufhalten. Der Umschlag auf den P+R-Plätzen ist daher vergleichsweise gering. Ein Angebot von z. B. 3.000 P+R-Plätzen erzeugt bei voller Auslastung etwas mehr als 3.000 Parkvorgänge und gut 6.000 Fahrten. Bei rund 140.000 Pkw-Fahrten pro Tag im Quell-/Ziel-Verkehr der Stadt Trier wären das rund 4 % der Fahrten. Bezogen auf den ÖPNV würde ein Zuwachs von knapp 10% erzielt werden.

Es sind folgende Rahmenbedingungen zu beachten, um eine nennenswerte Nachfrage im regelmäßigen P+R zu erzielen:

- Sehr gutes Angebot im ÖPNV-Verkehr, mindestens 10-Minuten-Takt,
- kurze Fahrzeiten zwischen dem Parkplatz und dem Ziel, u. U. sind zusätzliche Linien zusätzlich zum vorhandenen ÖPNV erforderlich,
- attraktive Tarife, auch für Gruppen und Familien,
- regelmäßige Restriktionen im Parkraumangebot über die aktuelle Parkraumbewirtschaftung hinaus, z. B. eine Reduzierung des Angebotes gegenüber heute, da außerhalb der Spitzenereignisse eine Anreise mit dem Pkw bislang problemlos möglich ist und selbst mit Parkplatzsuche Reisezeitvorteile für den Pkw vorhanden sind.

Es ist davon auszugehen, dass P+R-Nutzer nicht nur vom Pkw, sondern auch vom regionalen ÖPNV umsteigen. Die Ausweitung des P+R-Angebotes ist daher auch in Konkurrenz zum Bus- und Bahn-Angebot in der Region zu sehen.

Regelmäßiges P+R soll in Trier nur eingeführt werden, wenn gleichzeitig eine deutliche Reduzierung des Parkraumangebotes in der Altstadt vorgenommen wird, Parkmöglichkeiten sozusagen vom Zentrum an den Stadtrand verlagert werden. Nachfragepotenzial und Bedingungen von regelmäßigem P+R sollten vorab in einem Konzept ermittelt werden.

Als Pilotprojekt soll die Einrichtung von P+R-Parkplätzen in der Umgebung der Anschlussstelle Trier der A 64 umgesetzt werden. Diese Parkplätze können sowohl für Pendler zu Bussen und Fahrgemeinschaften in Richtung Luxemburg als auch für Pendler und Besucher der Stadt Trier genutzt werden. Diese Maßnahme setzt voraus, dass das Busangebot über die Bitburger Straße neu geordnet und ggf. ausgebaut wird. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist im Umsetzungskonzept 2025 der Priorität 2 zugeordnet.

9.2.3 Fahrradmitnahme, Bike+Ride im Bestand

Ein weiteres Instrument zur Erweiterung des Einzugsbereichs des ÖPNV ist B+R. Durch eine attraktive Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV können Autofahrten vermieden werden und ggf. sogar auf den Besitz eines eigenen Pkws verzichtet werden. Größere überdachte Radabstellanlagen sollen Standard an wichtigen Bushaltestellen sein, v. a. in Ortsbezirken, in denen eine optimale Flächenerschließung nicht oder nur zeitweise angeboten werden kann.

Verknüpfungen zwischen Radverkehr und ÖPNV können in Form von Zubringer- und Abbringerverkehren sowie durch Fahrradmitnahme hergestellt werden. Das Fahrrad eignet sich gut als Zubringer-Verkehrsmittel zum ÖPNV, da hierfür das eigene Fahrrad am Wohnort genutzt werden kann. Im Gegenzug kann das Fahrrad auch als Abbringer-Verkehrsmittel genutzt werden; dies ist insbesondere für Einpendler aus der Region interessant, erforderlich ist jedoch die Verfügbarkeit eines eigenen Fahrrades am Zielort, ein Fahrradleihsystem oder die Mitnahme des eigenen Fahrrades in öffentlichen Verkehrsmitteln. In Trier bildet die Topographie einen hohen Widerstand für den Radverkehr, so dass die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln u. U. eine wesentliche Voraussetzung für regelmäßige Radnutzung ist.

Gezielte Verknüpfungen zwischen Radverkehr und ÖPNV sind derzeit nur in Ansätzen vorhanden.

Für die Nutzung des Rades als Zubringer-Verkehrsmittel bestehen für den Verkehr zur Universität Fahrradabstellanlagen an den Bushaltestellen Charlottenstraße und Schönbornstraße. Weiterhin sind Abstellanlagen am Haltepunkt Ehrang-Ort vorhanden. Am Hauptbahnhof sind ebenfalls eine Abstellanlagen vorhanden, die jedoch die Nachfrage bei weitem nicht decken können. Darüber hinaus sind in der Nähe einiger Haltestellen Abstellanlagen im Straßenraum vorhanden, die für B+R genutzt werden können.

Für die Nutzung des Fahrrads als Abbringer vom ÖPNV sind vor allem sichere und geschützte Abstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, an zentralen Haltestellen auch Radstationen) erforderlich. Solche Angebote bestehen derzeit in Trier nicht. Die Fahrradgarage an der Porta Nigra ist überwiegend auf Radtouristen ausgelegt; durch die Öffnungszeiten und fehlende Dauertarife ist eine Nutzung für Berufspendler nur bedingt attraktiv.

Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist grundsätzlich möglich, die Kapazität ist jedoch begrenzt. Zur Förderung des touristischen Radverkehrs gibt es den sogenannten „Regio-Radler-Verkehr“, Busfahrten mit Fahrradanhängern, die entlang des Mosel-Radweges, des Sauerthal-Radweges und des Ruwer-Hochwald-Radweges durchgeführt werden. Handlungsbedarf wird darüber hinaus im Verkehr zwischen der Altstadt und dem Tarforster

Plateau (Universität) gesehen. Hier geht es vor allem darum, den Fahrradtransport bergauf zu organisieren, während in der Gegenrichtung eine Fahrradmitnahme im ÖPNV nicht erforderlich ist.

9.2.4 Maßnahmen Fahrradmitnahme, Bike+Ride

Konkrete Vorschläge für B+R sind auf der Maßstabsebene des Mobilitätskonzeptes nicht sinnvoll. Geeignete Anlagen sind bei Bedarf an bestehenden Haltestellen nachzurüsten und insbesondere beim Umbau bzw. Neubau von Haltestellen zu berücksichtigen.

Dabei sind folgende Standards zu beachten:

- Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe zu den Bus- und Bahnsteigen,
- eine hohe öffentliche Kontrolle der Abstellanlagen,
- überdachte Abstellanlagen mit Anschließbügeln,
- Vermietung von Fahrradboxen an Haltestellen mit hoher B+R-Nachfrage.

Am Hauptbahnhof soll eine Radstation ein umfangreiches Angebot an Radabstellanlagen mit zusätzlichen Dienstleistungen für Radfahrer die Radnutzung von Einpendlern verstärken.

Hauptproblem der Fahrradmitnahme im ÖPNV ist der hohe Platzbedarf. In Mehrzweckabteilen öffentlicher Verkehrsmittel, es ist zudem den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen Vorrang vor der Fahrradmitnahme einzuräumen. Die grundsätzlich mögliche Fahrradmitnahme bei freien Kapazitäten ist für die meisten Verbindungen in Trier eine angemessene Regelung. Einen Sonderfall stellt jedoch die Verbindung zur Universität dar.

Zielgruppe für die Fahrradmitnahme zwischen der Talstadt und dem Plateau sind insbesondere:

- Radfahrer aus Stadtteilen, die nicht im fußläufigen Einzugsbereich der Linien zur Universität wohnen, z. B. Trier Nord, Trier West oder Heiligkreuz,
- Studierende oder Beschäftigte am Campus 2 oder am Wissenschaftspark, die von den Haltestellen an der Kohlenstraße längere Wege zurücklegen müssen.
- Längere Radfahrten im Alltags- oder Freizeitverkehr, bei denen die Überwindung des Höhenunterschiedes einen Teil des Weges darstellt.

Für die Fahrradmitnahme außerhalb des Spitzenstunden ist die Mitnahme im Rahmen der allgemeinen Fahrzeugkapazität in der Regel ausreichend. Im Zubringerverkehr zur Universität. Haben die Busse trotz eines dichten Angebotes die Kapazitätsgrenze erreicht. Für einen leistungsfähigen Fahrradtransport müssen hier andere Lösungen gefunden werden.

Folgende Lösungsansätze sollen für eine Verbesserung der Fahrradmitnahme bewirken uns sollten geprüft werden:

- Erhöhung der Transportkapazität durch Fahrradanhänger
- Shuttlebusse mit Mehrzweckabteilen
- Sonstige Verkehrsmittel mit hoher Kapazität

Erhöhung der Transportkapazität durch Fahrradanhänger im regulären Linienbetrieb

Vorteile:

- Hohe Transportkapazität pro Fahrt möglich
- Anhänger können ggf. an vorhandene Busse angehängt werden

Nachteile:

- Verlängerung der Haltestellenaufenthaltszeit durch Fahrradverladung
- Gesamtlänge von Gelenkbus und Anhänger erfordert Ausnahmegenehmigung, Machbarkeit dieser Fahrzeugkombination muss geprüft werden (Fahrodynamik), ggf. müssen zusätzliche Fahrten mit Standardlinienbus+Anhänger eingerichtet werden.

Die Ergänzung von Fahrradanhängern wäre v. a. für die aus den Linien 6, 16 und 13 gebildete Ringlinie eine denkbare Lösung, da diese Linie in beiden Richtungen dem Verkehr zur Universität dient und die Anhänger nicht in das sonstige Liniennetz übergehen. Voraussetzung wäre eine Machbarkeit der Kombination Gelenkbus+Fahrradanhänger.

Shuttlebusse mit Mehrzweckabteilen

Vorteile:

- Zügige Fahrradverladung
- Zusätzliches Angebot zur Universität, das nach den Anforderungen des Fahrradtransportes gestaltet werden kann (Linienweg, Haltestellen, Betriebszeiten), aber auch als normaler ÖPNV genutzt werden kann (Klappsitze / Stehplätze).

Nachteile:

- Zusätzliche Fahrten mit vergleichsweise geringer Auslastung erforderlich
- Spezielle Fahrzeuge für zeitlich begrenzten Einsatz erforderlich.

Shuttle-Busse wären ein zusätzliches Angebot im Linienverkehr, das insbesondere auf die Spitzenstunden im Verkehr zur Universität ausgelegt ist.

Sonstige Verkehrsmittel mit hoher Kapazität

In den Untersuchungen zum Petrisbergaufstieg wurden Alternativen zum heutigen Busverkehr untersucht, die durch höhere Kapazität eine Fahrradmitnahme erleichtern könnten, z. B. durch längere Fahrzeuge oder eine noch höhere Fahrzeugdichte. In erster Linie wird für den Radverkehr eine Aufstiegshilfe für den Steilhang zwischen Gartenfeld und Petrisberg benötigt.

10 Immissionsschutzplanung

Die Immissionsbelastung der angrenzenden Nutzungen durch den Kfz-Verkehr stellt eine wesentliche Ursache für Mängel und Konflikte dar. Da Immissionen im Regelfall im direkten Zusammenhang mit der Verkehrsstärke im betrachteten Abschnitt stehen, ist zumindest eine qualitative Betrachtung dieser Thematik bereits durch die Bewertung der Umfeldverträglichkeit (Abschnitt 8.2.4) erfolgt. Im folgenden sind für Lärm- und Luftschadstoff-Immissionen die Ergebnisse bestehender Untersuchungen zusammengefasst und Empfehlungen für das Mobilitätskonzept abgeleitet.

Der Reduzierung von Umweltbelastungen wird eine immer größere Bedeutung zugemessen. In den Städten treten insbesondere durch den Straßenverkehr hohe Belastungen auf und erfordern Maßnahmen zur Bewältigung. In vielen Bereichen überschreiten die Belastungen ein verträgliches Maß und senken die Lebensqualität in der Umgebung der Verkehrsanlagen. Zur Erhaltung einer lebenswerten Stadt müssen Lösungen für diese unzumutbaren Zustände gefunden werden. Die Aufgabe der Verkehrsplanung umfasst heute daher neben der Planung neuer Infrastruktur auch die Berücksichtigung der Umweltbelange im Bestand.

Immissionsschutz als Teil der Verkehrsplanung

In die Verkehrsplanung ist neben der Berücksichtigung von Umweltbelangen bei neuen Vorhaben auch eine umfassende und flächendeckende Immissionsschutzplanung zu integrieren. Diese soll eine verträgliche Verkehrsabwicklung und den Schutz der Bevölkerung vor Gesundheitsschäden gewährleisten. Als sektorale Planung umfasst die Immissionsschutzplanung die Gesamtheit der schädlichen Einwirkungen auf die Umwelt. Die wichtigsten Handlungsfelder im Bereich Stadtverkehr sind Luft- und Lärmimmissionen. Diese erfordern zum einen bei Grenz- und Richtwertüberschreitung Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und zum anderen langfristige Planungen zur Reduzierung der Belastungen. Ziel ist es zudem, die Entstehung von Verkehrslärm- und Luftschadstoffemissionen zu vermindern und zu vermeiden.

Rechtliche Anforderungen an den Immissionsschutz

Luftreinhalteplanung

Grundlage für die Luftreinhalteplanung ist die EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie und ihre Umsetzung in nationales Recht (Novellierung BImSchG und Einführung 39. BImSchV). Werden die gesetzlich vorgegebenen Immissionsgrenzwerte überschritten, ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften

Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt. Ein Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen ist aufzustellen, wenn die Gefahr besteht, dass die festgelegten Alarmschwellen überschritten werden. Die hier festgelegten Maßnahmen sollen geeignet sein, die Gefahr der Überschreitung der Werte zu verringern oder den Zeitraum, während dessen die Werte überschritten werden, zu verkürzen. Werden lediglich die Immissionsgrenzwerte oder Zielwerte der 39. BImSchV überschritten, so ist die Aufstellung eines solchen Planes in das Ermessen der Behörde gestellt. Seit 2005 müssen europaweit einheitliche Grenzwerte für lungengängige Partikel (PM₁₀) eingehalten werden, ab dem 1. Januar 2010 auch für Stickstoffdioxid (NO₂). Die Grenzwerte für die Luftschadstoffe NO₂ und PM₁₀ wurden hier bestätigt und neue Ziel- und Grenzwerte für die feinere Feinstaubfraktion PM_{2,5} eingeführt.

Lärmaktionsplanung

Grundlage für die Lärmaktionsplanung ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, welche mit der Novellierung des BImSchG und dem Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt wurde.

Ziel ist es, schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Lärm zu verhindern und zu vermeiden bzw. seinem Entstehen vorzubeugen. Als Instrumente sieht die Umgebungslärmrichtlinie vor, zunächst eine Lärmkartierung durchzuführen, welche die Belastung durch Umgebungslärm anhand von gleichen Bewertungsmethoden ermittelt und darstellt. Auf Basis dieser Lärmkartierung ist sodann ein Lärmaktionsplan aufzustellen, welcher die Lärmprobleme und –auswirkungen regelt.

Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmsanierung

Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden klassifizierten Straßen richtet sich nach bundeseinheitlich festgelegten Kriterien. Verkehrslärmimmissionen sind demnach anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu ermitteln und zu bewerten. Grundlegend für die Förderung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Schutzbedürftigkeit des jeweiligen Gebietes überschritten werden.

Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge

Für die Lärmvorsorge (Bau oder wesentliche Änderung einer Straße) gelten die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit

der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Bezüglich des Berechnungsverfahrens wird auf die RLS-90 verwiesen.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm erfolgen nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007). Sie gelten nur für bestehende Straßen und regeln vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO).

10.1 Lärmschutz

10.1.1 Lärmaktionsplanung

Im Rahmen der Umgebungslärmkartierung wurden für die Stadt Trier Lärmkarten erstellt. Die Lärmkartierung der ersten Stufe erfolgte für Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz. Zwischenzeitlich liegen auch die Ergebnisse der zweiten Stufe der Lärmkartierung vor, bei der alle im Stadtgebiet verlaufenden Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz pro Jahr zu erfassen waren. Um Lücken in der Lärmkartierung zu vermeiden, welche sich aufgrund der festen Verkehrsmengenschwellen von 3 Mio. Kfz pro Jahr auf klassifizierten Straßen ergeben hätten, wurden auch nicht klassifizierte Straßen mit einer Verkehrsbelastung von über 3 Mio. Kfz pro Jahr berücksichtigt. Darüber hinaus wurden zwei Straßenzüge, welche nach den rechtlichen Regelungen ebenfalls nicht zu kartieren waren von der Stadt Trier über die gesetzlichen Anforderungen hinaus in die Ermittlung der Belastungen miteinbezogen, um so Lückenschlüsse in der Kartierung zu erzielen. Die im Rahmen der ersten Stufe der Lärmkartierung erfassten Straßen wurden zudem einer erneuten Berechnung auf Grundlage neuer Verkehrszahlen unterzogen.

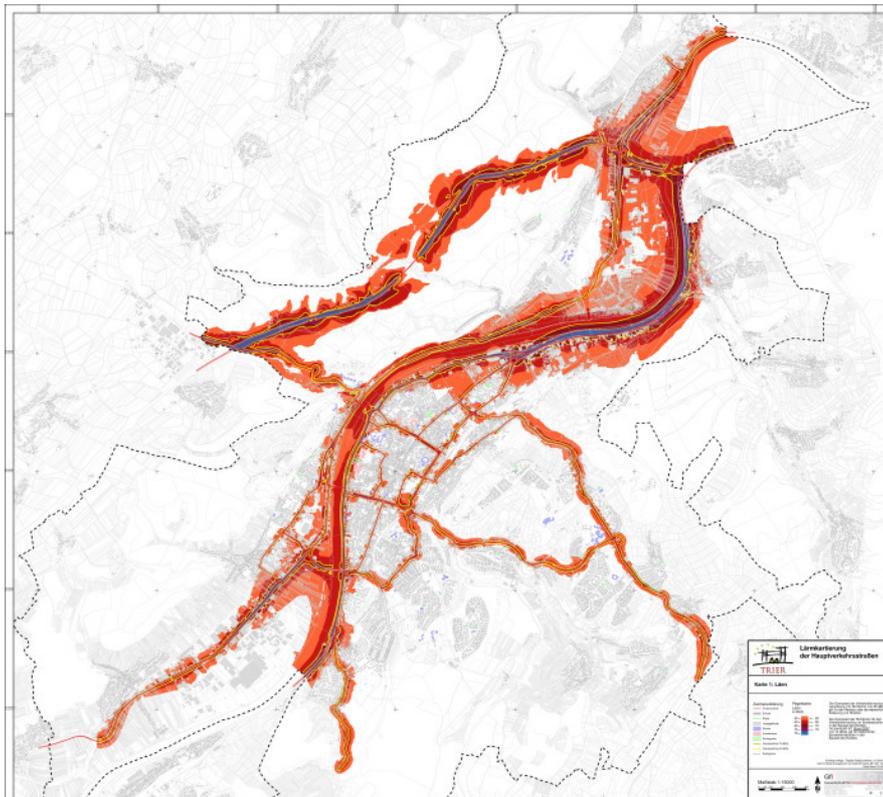


Abbildung 13: Lärmkarte L_{den}

Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist es, die Lärmbelastung zu analysieren, zu bewerten und Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung der Lärmbetroffenheiten zu erarbeiten. Auf Grundlage der Lärmkartierung der ersten Stufe (die Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe ist bis zum 18.07.2013 auszuarbeiten) wurde die Lärmbelastung ermittelt und für die Bereiche, in denen die Betroffenheiten besonders hoch sind, Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung der Betroffenheiten geprüft.

Neben den tatsächlichen Belastungen und der Zahl der betroffenen Menschen wurde zur Beurteilung der Betroffenheiten die Schutzwürdigkeit von Gebieten herangezogen. Prioritär berücksichtigt wurden demnach Straßenabschnitte entlang derer Personen von Fassadenpegeln $> 70 \text{ dB(A)}$ L_{den} bzw. $> 60 \text{ dB(A)}$ L_{night} betroffen sind, welche sich in Wohn- und Mischgebieten sowie sonstigen schutzwürdigen Bereichen befinden. Wohnnutzungen innerhalb von Gewerbe-, Industrie- und Sondergebieten wurden somit nicht berücksichtigt.

10.1.2 Handlungsbedarf

Insgesamt sind ca. 1.800 Menschen ganztägig sehr hohen Belastungen über 70 dB(A) ausgesetzt. Nachts sind es ebenfalls 1.800 Personen, die Pegeln von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt sind. Die größte Problemdichte liegt diesbezüglich im Bereich der Luxemburger Straße zwischen Römerbrücke und Lambertistraße, gefolgt von der Saar-/ Matthiasstraße. Weitere Belastungsschwerpunkte finden sich bspw. im Bereich der Paulin-, Zurmaiener, Wilhelm-Leuschner-Straße und Auf der Steinrausch.

10.1.3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans

Nach Prüfung der Maßnahmenvorschläge hinsichtlich ihrer schalltechnischen Wirksamkeit wurden folgende Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung zur Lärminderung empfohlen:

- Lärmschutzwand vor den Gebäuden Zurmaiener Straße Hausnummer 126-149
- Lärmschutzwand vor den Gebäuden Wilhelm-Leuschner-Straße 51, 59 und 65
- Lärmschutzwand vor den Gebäuden Auf der Steinrausch Hausnummer 16 bis 42
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf ganztags 30 km/h – Matthiasstraße / Saarstraße
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf ganztags 30 km/h – Paulinstraße

- Austausch des Fahrbahnbelags Kopfsteinpflaster durch Asphalt auf der Luxemburger Straße (B51)
- Schallschutzfensterprogramm für alle Gebiete mit sehr hohen Belastungen

Die vorgeschlagene Lärmschutzwand vor den Gebäuden Wilhelm-Leuschner-Straße 51, 59 und 65 soll im Zuge der weiteren Konversion „ehemalige Kaserne Feuvrier“ und damit verbundener straßenbaulicher Maßnahmen eingehender auf eine erhöhte Wirkung geprüft werden (beispielsweise durch eine Verlängerung der Wand). Grundsätzlich stehen die vorgeschlagenen Lärmschutzwände (B49 i, B49 h, B49 d im Lärmaktionsplan) unter dem Abwägungsvorbehalt der städtebaulichen Verträglichkeit.

Der Lärmaktionsplan beinhaltet darüber hinaus die Empfehlung für Geschwindigkeitsbegrenzungen an weiteren Straßen in der Nachtzeit. Die Festlegung dieser Maßnahmen (Kölner Straße, Bonner Straße, Aachener Straße/ Martinerfeld, Kaiserstraße/Südallee, Christophstraße/ Theodor-Heuss-Allee, Lindenstraße, Zewener/ Wasserbilliger Straße, Balduinstraße, Roonstraße/ Bismarckstraße/ Theodor-Heuss-Allee, In der Reichsabtei/ Schöndorfer Straße, Luxemburger Straße) steht unter Vorbehalt, da eine abschließende Bewertung in rechtlicher und fachlicher Hinsicht noch aussteht.

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Nachtzeit sollen erst dann bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beantragt werden, wenn erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und Verdrängungseffekte in andere Siedlungsbereiche vermieden werden können, die erforderlichen Berechnungen nach RLS-90 vorliegen sowie der Nachweis geführt ist, dass auch Anpassungen der Signalisierung, lärm mindernde Beläge sowie passive Schallschutzmaßnahmen keine Abhilfe schaffen bzw. technisch nicht machbar oder finanzierbar sind.

Verkehrsverdrängungseffekte und auch die Wirkung einer Anpassung der Signalisierung auf den klassifizierten Hauptverkehrsstraßen sind auf Ebene der Lärmaktionsplanung nicht abschließend prüfbar; ihre Prüfung erfolgt im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes 2025.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes 2025 wurden zunächst die Verkehrsverdrängungseffekte durch die ganztägige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Paulinstraße und Saar-/ Matthiasstraße geprüft. Beide Straßen bilden Erschließungsachsen für die Stadtteile Trier-Nord und Trier-Süd sowie Zufahrten in Richtung Innenstadt. Mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verbleibt der Gebietsverkehr auf den Straßen, der Durchgangsverkehr wird teilweise auf andere, dann schnellere Verbindungen verlagert.

Eine Zunahme von mehr als 1.000 Kfz / 24 ist auf den parallel laufenden Hauptverkehrsstraßen zu erwarten:

- in Trier-Nord die Zurmaierner Straße / Ascoli-Piceno-Straße bzw. die Schöndorfer Straße / In der Reichsabtei,
- in Trier Süd das Barbarauer und die Verbindung über Heiligkreuz (Aulstraße, Straßburger Allee / Metzger Allee).

Kleinräumig ergeben sich Veränderungen im Gebietsverkehr, die ggf. auch geringe Belastungszunahmen auf einzelnen Straßen des nachgeordneten Straßennetzes verursachen.

Einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Paulin- und Saar-/Matthiasstraße in das parallel verlaufende nachgeordnete Straßennetz wird im Mobilitätskonzept 2025 mit folgenden Maßnahmen entgegen gewirkt:

- Nordallee und Südallee sollen in ihrer Verkehrsbedeutung reduziert werden, dadurch wird auch die Zufahrt über Paulinstraße und Saar-/Matthiasstraße bzw. ihre parallel verlaufenden Straßen im nachgeordneten Netz weniger attraktiv,
- Paulin- und Saar-/Matthiasstraße sollen Vorfahrtstraßen bleiben, während im nachgeordneten Straßennetz „rechts vor links“ gilt,
- Die parallel verlaufenden Verbindungen im Hauptverkehrsstraßennetz sollen teilweise ausgebaut werden,
- Die unmittelbar parallel verlaufenden Verbindungen im nachgeordneten Straßennetz sollen als Fahrradstraßen ausgewiesen werden.

Ebenfalls untersucht wurden die Auswirkungen der nächtlichen Anordnung von Tempo 30 auf verschiedenen Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in den Nachtstunden nur bis zu 8% des Gesamtverkehrs auftritt und entsprechend die absolute Anzahl verlagertes Fahrten gering ist.

- Bonner Straße, Kölner Straße, Aachener Straße (nächtliche Verkehrsbelastung 1.000-2.000 Kfz / 8 h): Nennenswerte Verlagerungen > 200 Kfz / 8 h sind auf der Hornstraße und der rechten Moseluferstraße zu erwarten.
- Schöndorfer Straße / In der Reichsabtei (nächtliche Verkehrsbelastung 1.500-2.000 Kfz / 8 h): Nennenswerte Verlagerungen > 200 Kfz / 8 h sind auf der Zurmaienener Straße / Ascoli-Piceno-Straße zu erwarten. Belastungszunahmen auf der Paulinstraße werden durch die dort ebenfalls vorgenommene Ausweisung von Tempo 30 vermieden.
- Lindenstraße, Christophstraße (nächtliche Verkehrsbelastung ca. 1.000-1.200 Kfz / 8 h): Nennenswerte Verlagerungen > 200 Kfz / 8 h sind nicht zu erwarten.
- Südallee, Kaiserstraße (nächtliche Verkehrsbelastung ca. 1.000-1.500 Kfz / 8 h): Nennenswerte Verlagerungen > 200 Kfz / 8 h sind auf der Verbindung Metzger Allee – Straßburger Allee, Aulstraße zu erwarten. Belastungs-

zunahmen auf der Saar- und Matthiasstraße werden durch die dort ebenfalls vorgenommene Ausweisung von Tempo 30 vermieden.

- Zewener Straße / Wasserbilliger Straße (nächtliche Verkehrsbelastung ca. 1.500 Kfz / 8 h): Nennenswerte Verlagerungen > 200 Kfz / 8 h sind nicht zu erwarten.

Das reduzierte Verkehrsaufkommen in den Nachtstunden ermöglicht bei gleichbleibenden Verkehrsstärken die Reduzierung der Anfahrvorgänge an Signalanlagen, da längere Sperrzeiten für die Hauptströme in der Regel nicht erforderlich sind. Hierdurch kann abschnittsweise die Lärmbelastung reduziert werden.

Die untersuchten Hauptverkehrsstraßen haben Signalanlagen, für die im Detail zu prüfen wäre, ob einzelne Signalanlagen in den Nachtstunden ausgeschaltet werden oder zumindest Grünphasen für den Querverkehr nur auf Anforderung geschaltet werden können. Hierbei sind insbesondere die Belange der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen. Daher sollten zumindest die Knotenpunkte „Baldwinsbrunnen“, und „Südallee / Kaiserstraße / Moselerstraße“ auch nachts betrieben werden.

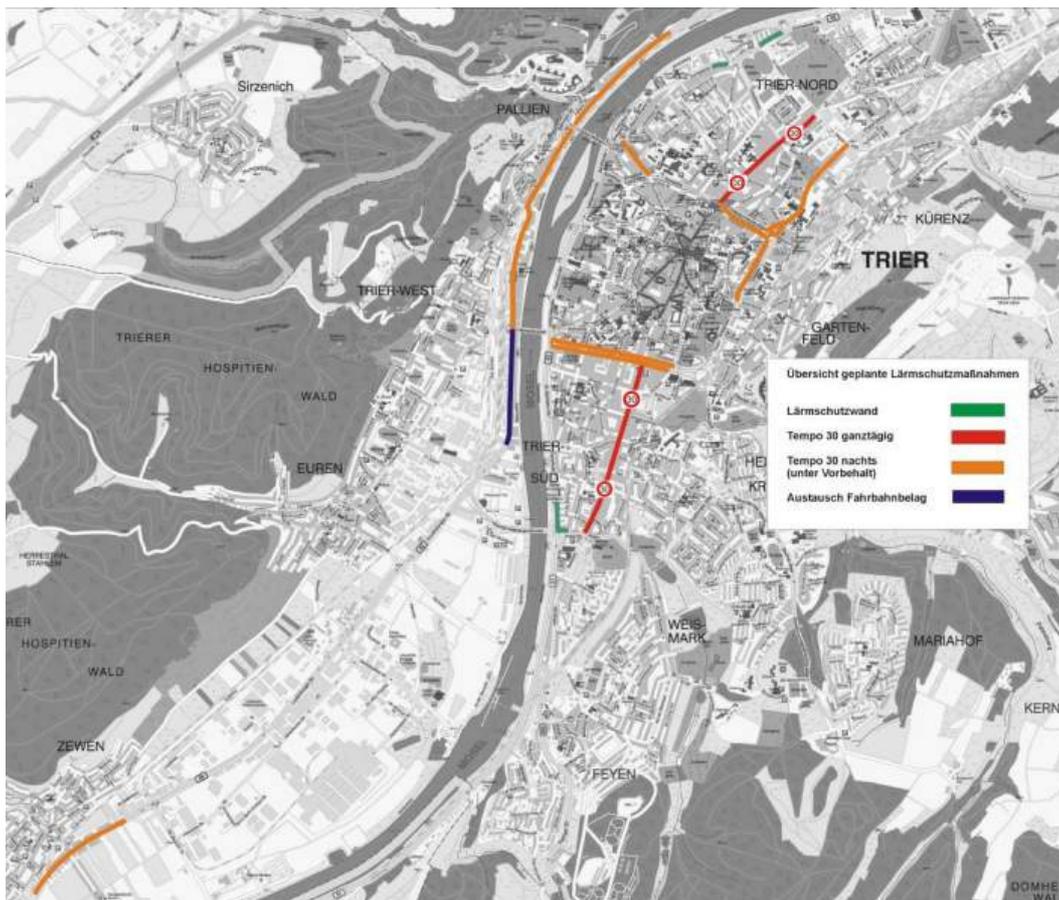


Abbildung 14: Übersicht Lärmschutzmaßnahmen

Mit den dargestellten Maßnahmen (ohne passive Schallschutzmaßnahmen) könnte die Belastung von > 70 dB(A) tagsüber für ca. 850 Personen und > 60 dB(A) nachts für ca. 750 Personen vermindert werden.

Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung geplanten Maßnahmen entfalten keine unmittelbare rechtliche Wirkung für oder gegen die Bürgerinnen und Bürger. Innerhalb der öffentlichen Verwaltung sind sie im Rahmen von Planungsverfahren sowie bei Behördenentscheidungen im Rahmen der Abwägung unterschiedlicher Belange zu berücksichtigen und somit abwägungserheblich.

Der Lärmaktionsplan ist ein strategisches Planungsinstrument, das künftig regelmäßig fortgeschrieben wird und damit in seiner gesamtstädtischen Wirkung langfristig angelegt ist. Der Gesetzgeber hat weder verbindliche, individuell einklagbare Grenzwerte mit den Lärmkarten verbunden noch einen Anspruch auf die Umsetzung von Maßnahmen.

Gemäß § 47c Bundesimmissionsschutzgesetz wurde die Lärmkartierung der zweiten Stufe zum 30. Juni 2012 abgeschlossen. Auf deren Basis wird die zweite Stufe der Lärmaktionsplanung bis zum 18. Juli 2013 auszuarbeiten sein.

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts 2025 und der Lärmaktionsplanung sind eng miteinander abgestimmt. Maßnahmen im Straßennetz, die eine Entlastung stark vom Lärm betroffener Gebiete erwarten lassen, erhalten im Mobilitätskonzept eine erhöhte Priorität.

10.1.4 Langfristige Strategie

Neben den o.a. kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an Belastungsschwerpunkten, gilt die Vermeidung neuer Lärmkonflikte als weiteres Ziel und langfristige Strategie zur Lärminderung der Stadt Trier.

Das Entstehen neuer Lärmkonflikte soll seitens der Stadt Trier durch die Berücksichtigung der Grenzwerte der 16. BImSchV für den Bestand und einer Orientierung an der DIN 18005 für neu zu planende Gebiete bei der städtischen Planung verhindert werden.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes erfolgt zur Zeit die Prüfung potenzieller Wohnbauflächen insbesondere auch in Bezug auf die Straßen- und Schienenverkehrslärmeinwirkungen.

Mit dem hier vorliegenden verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätskonzept, welches die Wechselbeziehungen zwischen städtebaulicher Struktur, Verkehrsentwicklung und den daraus resultierenden Umweltauswirkungen betrachtet und eine Konzeption im Sinne einer ganzheitlichen Planung von Städtebau, Verkehr und Umwelt entwickelt, wird ebenfalls eine langfristige Strategie zum Immissionsschutz verfolgt.

Langfristig sind verschiedene Eingriffe und Ergänzungen im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Trier (Moselbahndurchbruch, Wasserwegdurchbruch, Umgehung Kürenz, Nordbrücke, Neutrassierung der B 51, Westumfahrung, Umgehung Zewen, ÖPNV-Querachse Trier)⁵² vorgesehen, für welche auf Grundlage von Verkehrsprognosen die schalltechnische Wirksamkeit abgeschätzt wurde. Im Ergebnis zeigte sich, dass lediglich mit den klassischen Umgehungsstraßen durchgreifende Verbesserungen der Belastungssituation in den bisher sehr hoch belasteten Bereichen verbunden wären (Neuordnung Verkehrsnetz Trier Nord einschließlich Neuansbindung Aveler Tal, Neutrassierung B 51 in Trier-West, Umgehung Zewen).

10.1 Luftschadstoff-Immissionen

10.2.1 Überwachung der Luftqualität

In Trier befinden sich drei ZIMEN (Zentrales Immissionsmessnetz)-Messstationen des Landes (Trier-Ostallee, Trier-Kaiserstraße, Trier-Universität), an denen die Luftschadstoffe Schwefeldioxid, PM₁₀, PM_{2,5}, Ruß, Stickstoffdioxid, Stickstoffmonoxid, Stickoxide, Kohlenmonoxid, Ozon, Benzol und Toluol erfasst werden. Für die genannten Luftschadstoffe gelten die Grenzwerte nach der 39. BImSchV. Die Belastungssituation in Trier lässt jedoch allenfalls für NO₂ die Gefahr einer Grenzwertüberschreitung in Betracht kommen.

10.1.4 Handlungsbedarf

Für PM₁₀ wurde im Jahre 2006 durch die Stadt Trier und das Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht als zuständige Behörde ein Aktionsplan zur Reduzierung der Feinstaubbelastung erstellt, da die Gefahr bestand, dass die maximal zulässigen 35 Überschreitungstage des Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ überschritten würden. Zwar wurden die maximal 35 Überschreitungstage letztendlich nicht erreicht, der Plan aber dennoch in Kraft gesetzt, um im Bedarfsfall die notwendigen Maßnahmen unverzüglich ergreifen zu können. Der Plan enthält Maßnahmen zur Verminderung der Feinstaubbelastung wie z.B. Ausrüstung kommunaler Dieselfahrzeuge mit Rußpartikelfiltern oder Festlegungen zur Straßenreinigung und zum Winterdienst. Aufgrund der in den Folgejahren unkritischen Belastungssituation (siehe **Abbildung 15**) wurde auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie Fahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen oder die seit 2007 mögliche Einrichtung von Umweltzonen verzichtet.

⁵² Die Maßnahmen Autobahnanschluss Ruwer, Verlegung B 422 und Nordumfahrung Trier wurden hier nicht betrachtet.

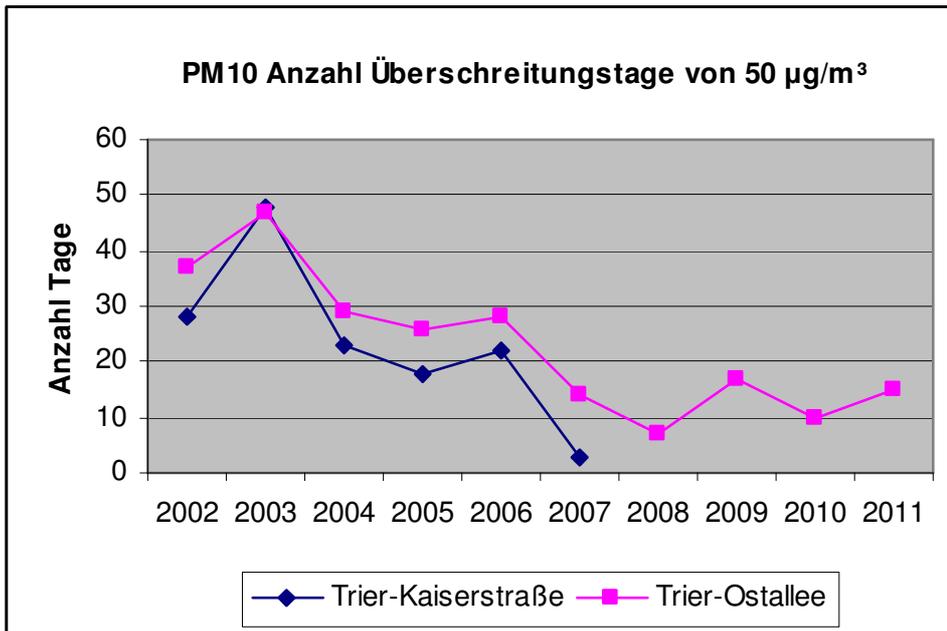


Abbildung 15: Entwicklung der PM10-Belastung

Für NO₂ ist eine Fortschreibung des bestehenden Aktionsplans Feinstaub derzeit nicht erforderlich, da der über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für NO₂ von 40 µg/m³ in Trier bisher nicht überschritten wurde. Die Jahresmittelwerte für NO₂ lagen jedoch von 2008-2010 konstant bei 40 µg/m³, so dass eine Überschreitung zukünftig nicht auszuschließen ist, auch wenn in 2011 mit 38 µg/m³ eine Entspannung der Situation eingetreten ist (siehe **Abbildung 16**).

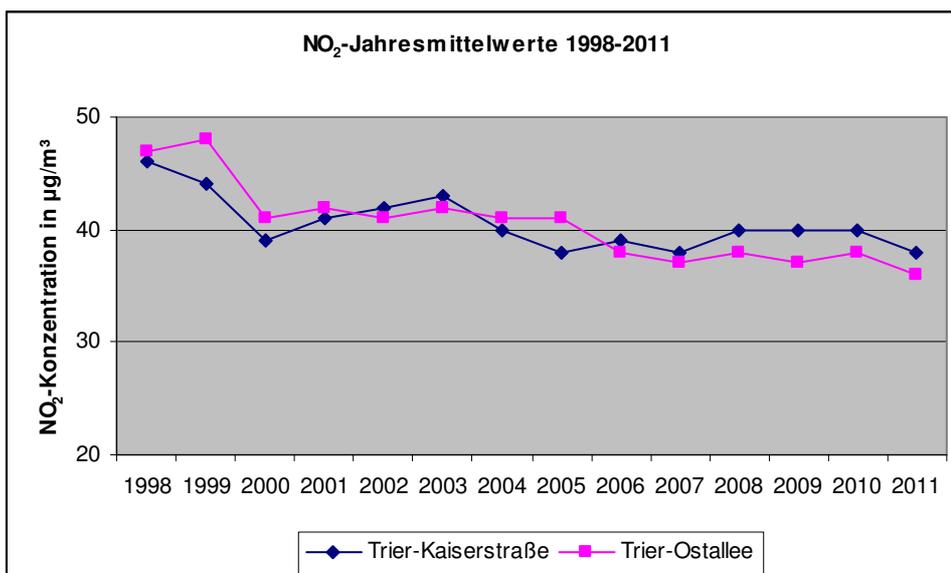


Abbildung 16: Entwicklung der NO₂-Belastung

Für den Fall, dass der sich andeutende Trend eines Rückgangs nicht andauert, ist eine Luftreinhalteplanung zu erarbeiten, die erforderliche Maßnahmen zur Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt.

10.2.3 Stadtklimaanalyse

Neben den Messungen durch das Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht wurde durch die Stadt Trier im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes angesichts der sensiblen bioklimatischen und lufthygienischen Situation in der Stadt Trier eine Stadtklimaanalyse in Auftrag gegeben, welche u.a. für den Aspekt der verkehrsbedingten Luftbelastung flächendeckende Immissionsfelder für Stickstoffdioxid ermittelte.

Ausgehend von den Verkehrsmengen wurde für das Stadtgebiet Trier die Ausbreitungssituation für NO₂ als Jahresmittelwert und für eine austauscharme Wetterlage berechnet.

Für den Jahresmittelwert zeichneten sich folgende Ergebnisse ab (siehe **Abbildung 17**):

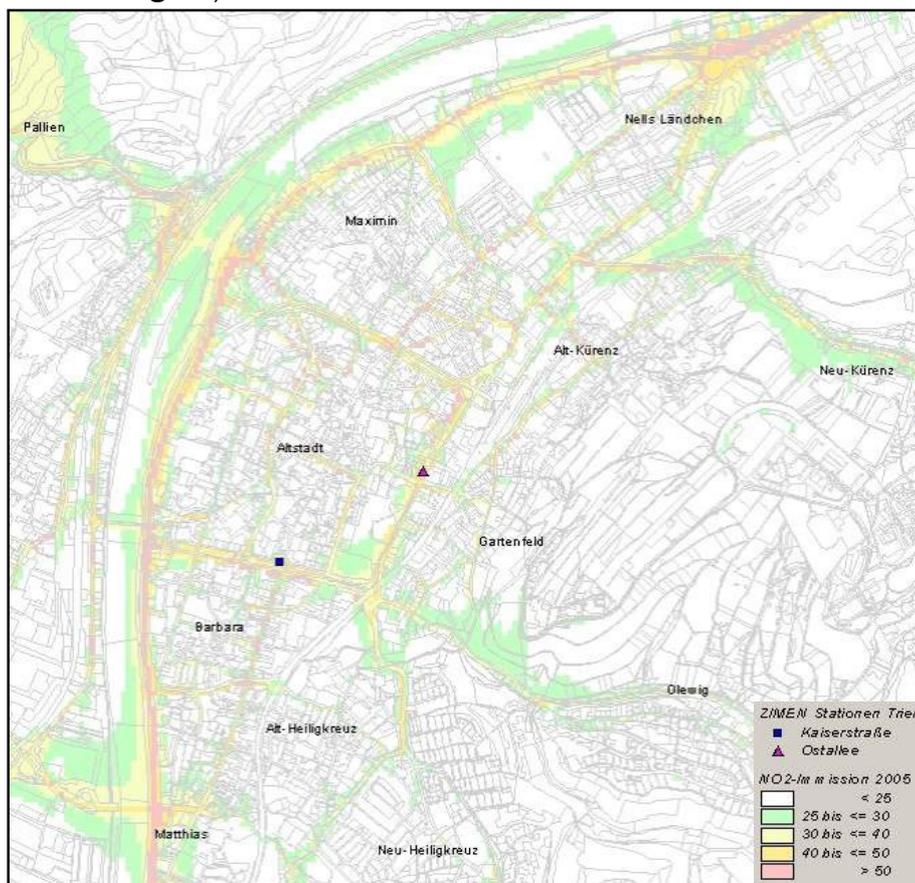


Abbildung 17: NO₂-Immission im Kerngebiet als Jahresmittelwert, Analyse 2005

Das Stadtgebiet ist hinsichtlich der Immissionen vor allem durch die parallel zur Mosel verlaufenden Hauptverkehrsachsen charakterisiert. Im Immissionsfeld zeichnen sich zudem deutlich Belastungsschwerpunkte entlang des Hauptstraßennetzes ab.

Die höchsten Immissionen wurden für den Straßenraum der B 49 berechnet. Der Verlauf der B 49, welcher im Bereich Nells Ländchen am Verteilerkreis in die A 602 übergeht, weist eine durchgehend hohe Belastung von mehr als $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 auf. Weitere Hotspots sind in der Avelsbacher Straße, Saarstraße und Lindenstraße zu finden. Diese sind, neben den hohen Verkehrszahlen, auch auf die meist kontinuierliche Randbebauung zurückzuführen, welche eine Verdünnung der Luftschadstoffe erschwert.

Der Einfluss der Bebauung wird auch am Beispiel der Konrad-Adenauer-Brücke deutlich, welche mit etwa 37.000 Fahrzeugen/Tag zu den am stärksten befahrenen Abschnitten gehört. Trotz der Verkehrsmenge gehen die Immissionen im Straßenraum nicht über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ hinaus, da die Verdünnung und Vermischung der Luftschadstoffe durch die Exposition der Brücke weitgehend ungehindert erfolgen kann.

Im übrigen Hauptstraßennetz ergab sich meist eine mittlere NO_2 -Belastung zwischen 30 und $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die im Straßenraum auftretenden Immissionen klingen rasch ab, so dass im Bereich der Siedlungsflächen flächendeckend Konzentrationen von weniger als $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 vorliegen.

Bei einer austauscharmen Wetterlage ist von einer hohen Belastungssituation auszugehen, da die atmosphärischen Verdünnungsprozesse nicht durch die übergeordnete Strömung, sondern lediglich durch kleinräumig wirksame Prozesse erfolgen. Diese Windsysteme bilden sich, angetrieben durch Kaltluftabflüsse und strukturbedingte Temperaturunterschiede, zwischen bebauten und unbebauten Flächen aus.

Die Ergebnisse der Berechnungen charakterisieren sowohl hinsichtlich der Immissionen als auch der Wetterlage eine ‚worst-case‘-Situation. Die modellierten Werte sind mit den Messergebnissen des 98-Perzentils der ZIMEN-Stationen vergleichbar. Das ist der Konzentrationswert eines Schadstoffs, der in einem Jahr höchstens an 2 % der Messzeiten (98-Perzentil) überschritten wird.

Für eine austauscharme Wetterlage zeichneten sich die bereits für den Jahresmittelwert beschriebenen Straßenabschnitte ebenfalls als Belastungsschwerpunkte ab, wobei im Hauptstraßennetz ein Wertenniveau von $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 vorherrscht. Höhere Konzentrationen von mehr als $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ treten entlang der B 49 zwischen Konrad-Adenauer-Brücke und Kaiser-Wilhelm-Brücke, der A 602 sowie in den Bereichen Saar-/Kaiserstraße und Schöndorfer-/ Avelsbacher Straße auf.

Abbildung 18 zeigt, dass die räumliche Ausprägung der Immissionen mit dem Kaltluftströmungsfeld einhergeht und zu deren Verdriftung führt. Die

abgebildeten Pfeile drücken die Strömungsrichtung sowie über ihre Größe die Windgeschwindigkeit aus.

So sind die mit NO₂ beaufschlagten Bereiche meist im Lee der überströmten Straßenabschnitte anzutreffen, was sich deutlich am Hauptfriedhof sowie im Stadtteil Maximin zeigt. Hier führt die nördlich bzw. westlich einströmende Kaltluft zu einer Verfrachtung von NO₂, welche, ausgehend vom Straßenraum, bis zu 40 µg/m³ NO₂ in einer Entfernung von 500 m betragen kann. Ein ähnlicher Effekt ist auch im Bereich Olewiger Straße/ Spitzmühle sowie entlang der B 49 zwischen Konrad-Adenauer-Brücke und Kaiser-Wilhelm-Brücke zu beobachten. Innerhalb der Siedlungsräume betragen die NO₂-Konzentrationen meist weniger als 55 µg/m³ NO₂.

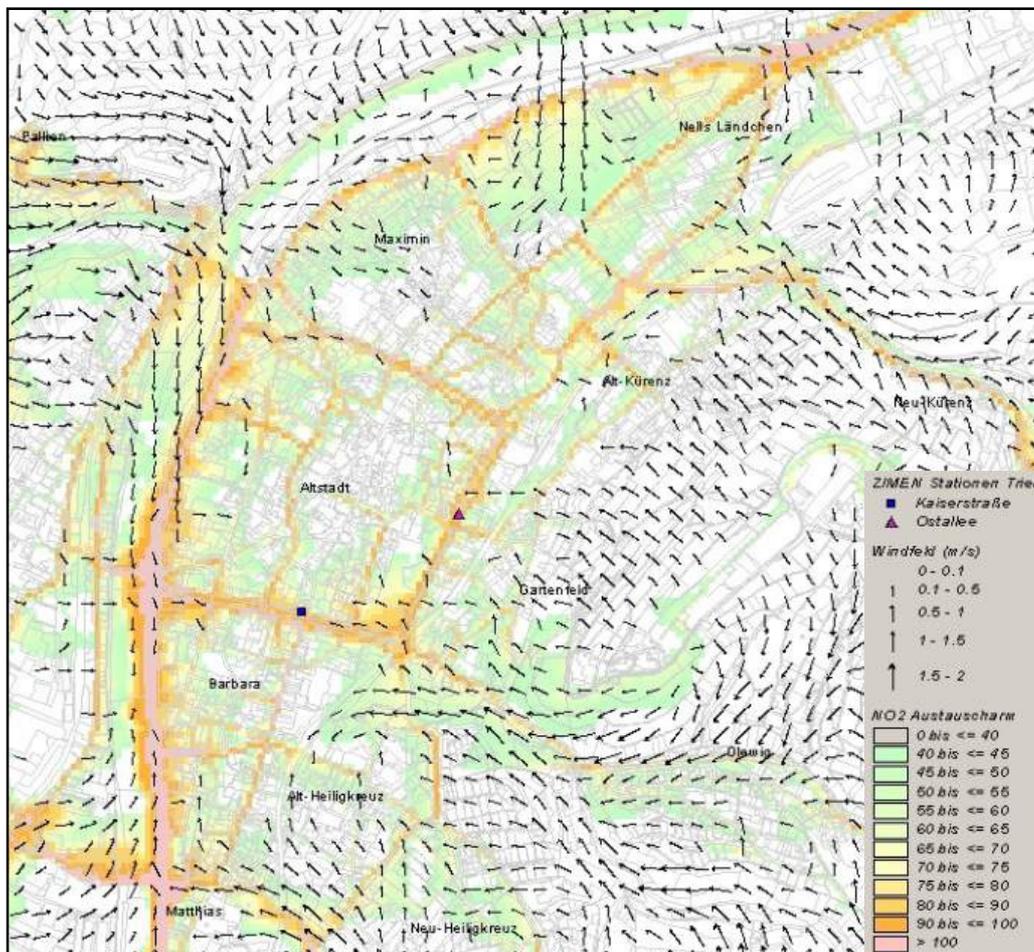


Abbildung 18: NO₂-Immission im Kerngebiet während einer austauscharmen Wetterlage, Analyse 2005

10.2.4 Maßnahmen

Nationale und internationale Studien ergaben, dass der Kraftfahrzeugverkehr den weitaus größten Anteil der Stickstoffdioxidbelastung verursacht.

Durchgreifend lässt sich die NO₂-Belastung nur über eine Erneuerung der Fahrzeugflotte reduzieren. Die Verschärfung der Abgasnormen sowie deren zeitliche Verbindlichkeitssetzung liegen nicht in der Verfügungsgewalt der Kommune, so dass von Seiten der Kommune lediglich begleitende Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Bezug auf NO₂ in Frage kommen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Zuständigkeit für die Feststellung der Immissionsbelastung und die Aufstellung von Luftreinhalteplänen und von Plänen für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen auf Landesebene liegt.

Als begleitende Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Bezug auf NO₂ kommen insbesondere in Frage:

- Integration von Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung (Bauleitplanung: Strategien einer luftschadstoffarmen Stadtentwicklung; Verkehrsentwicklungsplanung: Mobilitätskonzept Trier 2025)
- Veränderung des Modal-Splits (Stadtratsbeschluss vom 26.11.2009)
- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Attraktivitätssteigerung von Bus & Bahn, Ausbau Radwegenetz und Radabstellanlagen, Verbesserung Fußwegenetz, stadtverträgliche Gestaltung des verbleibenden MIV)
- Förderung des ÖPNV (Verbesserung der Anbindung des Tarforster Plateaus, Regionalbahnkonzept, Reaktivierung der Westtrasse)
- Parkraumbewirtschaftung (durch Instrumente der Parkraumbewirtschaftung wie Parkierungshöchstdauer, Gebührenhöhe, Bewohnerparkbevorzugung Parkierungsverhalten verändern, Parksuchverkehrsaufkommen mit entsprechenden Verkehrsemissionen verringern) -> Stadtratsbeschluss 2010 Grundkonzept Integriertes Parkraumkonzept
- Förderung des Radverkehrs (gut ausgebautes Radwegenetz sowie Abstellmöglichkeiten und Wegweisung) -> Entwurf Radverkehrskonzept
- Fahrrad & ÖPNV (Schnittstellen: Fahrradmitnahme in Nahverkehrsmitteln, Bike & Ride)
- Förderung des Fußverkehrs (höhengleiche Querungsmöglichkeiten Kaiserthermen, Martinsufer; Einrichtung weiterer Querungshilfen bspw. Fußgängerbrücke; verbesserte Signalisierung und Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen) -> Moko 2025: Konzeptbaustein „Fußgängerverkehr“
- Mobilitätsmanagement (insbes. betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement: Maßnahmen wie Jobticket, Fahrgemeinschaften, Dienstfahrräder, Carsharing, Mitfahrbörse, öffentliches Fahrradleihsystem usw.) -> Moko 2025: Konzeptbaustein „Mobilitätsmanagement“

- Verkehrslenkung und –verflüssigung (Verkehrssteuerung: Verbesserungen des Verkehrsflusses und damit Reduzierung Schadstoffemissionen, Verkehrsleitsystem, Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Verstetigung des Verkehrs)
- Fahrzeugtechnik (Umstellung städtischer Fuhrpark auf emissionsarme kommunale Fahrzeuge, Umrüstung ÖPNV-Flotte)
- Verkehrsbeschränkungen, -verbote (z.B. Durchfahrverbote für schwere Nutzfahrzeuge auf von hohen NO₂-Konzentrationen betroffenen und durch Lkw-Verkehr belasteten Straßenzügen, Durchfahrverbote zu bestimmten Tages- oder Jahreszeiten, Einrichtung von Umweltzonen)
- Energieversorgungs- und Klimaschutzkonzept (hoher Energieverbrauch und v.a. die Verwendung fossiler Energieträger belasten u.a. auch die lufthygienische Situation) -> Energieplan für die Region Trier und Klimaschutzkonzept
- Straßenbauvorhaben mit nachhaltiger Verkehrsfunktion
- Verhaltensbezogene Maßnahmen

Vorläufig ist aus der Analyse der Belastungssituation jedoch nur abzuleiten, dass Maßnahmen des Mobilitätskonzepts Priorität erhalten sollen, die die Verkehrsbelastungen an „Hot Spots“ und damit die Schadstoffemissionen reduzieren. Maßnahmen, die zu einer relevanten Zunahme der Verkehrsstärken an diesen Stellen führen können, sind kritisch zu bewerten.

11 Wirtschaftsverkehr

11.1 Güterverkehr

11.1.1 Gewerbestandorte

Gewerbe ist in der Stadt Trier im Wesentlichen auf vier große Standorte am Stadtrand konzentriert:

- Industriegebiet Nord (Trier Nord/Ruwer),
- Industriegebiet Euren / Zewen / Monaise,
- Gewerbeflächen Trier West / Euren,
- Hafen (Ehrang / Pfalzel).

Hinzu kommt das kleinere Gewerbegebiet in Irsch, sowie einzelne Gewerbestandorte in der Kernstadt (z. B. Alt-Kürenz oder Trier Süd).

In Verbindung mit der Entwicklung der Stadtrandgewerbeflächen wurden und werden in hohem Maße innenstadtnahe Gewerbeflächen aufgegeben, so dass Industrie und Gewerbe zukünftig nahezu ausschließlich in den genannten Gebieten zu finden sind.

Industriegebiet Nord

Im Industriegebiet Nord dominieren kleinere und mittlere Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe (v. a. Automobilbranche). Südlich des eigentlichen Industriegebietes entstand in den letzten Jahren durch Konversion das Gewerbegebiet Castelforte, das in erster Linie großflächigen Einzelhandel (Lebensmittel, Möbel und Baubedarf), Gastronomie sowie die Mehrzweckhalle „Arena Trier“ aufweist.

Das Industriegebiet Nord liegt unmittelbar an der A602, eine direkte Anschlussstelle ist aber nicht vorhanden. Stattdessen ist ein Anschluss an die Autobahn nur über den Verteilerkreis gegeben. Über die Trasse der ehemaligen Ruwertalbahn ist ein Anschluss an das Eisenbahnnetz grundsätzlich möglich, die Anschlussgleise in das Gebiet hinein sind jedoch nicht mehr vorhanden.

Industriegebiet Euren / Zewen / Monaise

Das Industriegebiet ist Standort von JT International, dem mitarbeiterstärksten Betrieb in der Stadt Trier. Die Flächen südlich der Luxemburger Straße werden darüber hinaus von kleineren und mittleren Produktionsbetrieben und Freizeitnutzung belegt. Nördlich der Luxemburger Straße ist großflächiger Einzelhandel (Lebensmittel, Möbel und Baubedarf) angesiedelt.

Das Industriegebiet wird über die B 49 erschlossen. Über die Trierer Weststrecke ist ein Anschluss an das Eisenbahnnetz vorhanden.

Gewerbeflächen Trier West

Schwerpunkt der Gewerbeentwicklung in Trier West und Euren sind die Gebiete „Ottostraße“ und „Pi-Park“ mit mittleren und kleineren Gewerbe- und Handwerksbetrieben, sowie größere Flächen für Einzelhandel parallel zur Weststrecke. Die Gewerbeflächen zwischen Pi-Park und Westbahnhof sollen zukünftig anderen Nutzungen zugeführt werden.

Die Gewerbeflächen werden über die Straße „Im Speyer“ an die B 49 und B 51 angebunden. Die Trierer Weststrecke verläuft am Rand der Gewerbeflächen, Gleisanschlüsse im Gebiet sind aber nicht vorhanden.

Hafen

Der Hafen ist Anschluss der Stadt Trier an das Wasserstraßennetz, Standort eines Güterverkehrszentrums und Logistikschwerpunkt der Region Trier. Er ist über die B 52 direkt in das Bundesfernstraßennetz integriert. Über den Güterbahnhof Ehrang sind Gleisanschlüsse vorhanden.

11.1.2 Sicherung der Güterverkehrsinfrastruktur

Bei der Bewertung von Maßnahmen im Mobilitätskonzept müssen neben dem Personenverkehr auch die Belange des Güterverkehrs berücksichtigt werden. Ziel muss es sein, den Wirtschaftsstandort Trier durch einen angemessenen Zustand der Verkehrsinfrastruktur zu stärken und auszubauen.

Konkrete Konzepte und Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur für den Güterverkehr sowie für Betriebskonzepte wurden und werden auf städtischer, regionaler oder grenzüberschreitender Ebene erarbeitet. Sie sollen unterstützt und bei der Umsetzung mit den Zielen und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes in Einklang gebracht werden. Vorliegende Konzepte sind beispielsweise:

- Grenzüberschreitendes Güterverkehrskonzept Trier-Luxemburg⁵³
- Standortkonzept Logistik Rheinland-Pfalz – Perspektiven des Güterverkehrs und der Logistik im Raum Trier-Luxemburg (TriLux)⁵⁴
- Wirtschaftsverkehrsanalyse und Schwerpunkte zur Stadtlogistik in Trier⁵⁵

⁵³ Dornier System Consult

⁵⁴ Stadt Trier Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2007

⁵⁵ IVU Gesellschaft für Informatik, Verkehrs- und Umweltplanung mbH 1998

Im Zusammenwirken mit diesen Konzepten sollen die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes hierfür die benötigten infrastrukturellen Voraussetzungen sichern bzw. verbessern.

Vorrangstraßennetz

Alle wichtigen Gewerbestandorte der Stadt Trier sollen auf möglichst direktem Wege auf der Straße erreichbar sein. Grundlage hierfür ist ein Vorrangstraßennetz, das auch für den Güterschwerverkehr günstige Voraussetzungen bietet. Im Gütervorrangnetz sollten Beeinträchtigungen des Güterverkehrs durch Störungen im Straßennetz möglichst gering gehalten werden. Durch eine Bündelung des Schwerverkehrs auf das Vorrangstraßennetz sollen Umfeldbelastungen durch den Schwerverkehr in anderen Teilen des Stadtgebietes minimiert werden.

Kern des Vorrangstraßennetzes ist das klassifizierte Straßennetz. **Bild 11.1** zeigt die aus Zählungen ermittelte Belastung im Lkw-Verkehr. Entsprechend der Stadtstruktur und der Lage der Industrie- und Gewerbegebiete im Moseltal treten die höchsten Belastungen auf den beiden Moseluferstraßen auf. Dort wird der Quell- Ziel-Verkehr der Trierer Gewerbestandorte gebündelt, sie dienen aber auch dem Durchgangsverkehr, z. B. von der A1 in Richtung Saartal. Der Durchgangsverkehr in Richtung Luxemburg kann die Stadt auf der A 64 umfahren. Einige Straßen sind für den Lkw-Verkehr gesperrt. Die sind aus Sicherheitsgründen bergab die Bitburger Straße und aus Immissionsschutzgründen die Parkstraße. Die beiden historischen Brücken dürfen ebenfalls nicht vom Güterschwerverkehr befahren werden.

Grundsätzlich sollte das gesamte zukünftige Netz der Hauptverkehrsstraßen das Vorrangstraßennetz für den Lkw-Verkehr bilden. Für den Durchgangsverkehr sollte nur die rechte Moseluferstraße genutzt werden. Für weitere Lkw-Fahrverbote besteht kein Handlungsbedarf.

Über ggf. auftretende Ausweichverkehre zur Vermeidung der Lkw-Maut auf Autobahnen liegen bislang keine Zahlen vor. Sollte im Rahmen von Erhebungen Handlungsbedarf festgestellt werden, sind kompensierende Maßnahmen zu prüfen. Das selbe gilt für ggf. auftretende Ausweichfahrten vom Vorrangstraßennetz in das nachgeordnete Straßennetz.

Die Ausarbeitung eines Konzeptes zur Bündelung des Schwerverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen wurde mit der Prioritätsstufe 2 in das Umsetzungs-konzept 2025 aufgenommen.

Schienenanschlüsse

Wie in anderen Städten wurde auch in Trier die Infrastruktur im Schienengüterverkehr zurückgebaut. Als letzter Güterbahnhof der Stadt ist Ehrang verblieben, Schwerpunkt des Schienengüterverkehrs ist die Bedienung von Einzelbetrieben und die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln im Hafen.

Über Güterverkehr auf der Schiene kann das Straßennetz vom Lkw-Verkehr entlastet werden. Die verbliebene Infrastruktur sollte daher durch geeignete Maßnahmen gesichert werden. Hierzu zählt:

- Die Erhaltung der Trierer Weststrecke zwischen Ehrang und Igel als Trasse für den Güterverkehr
- Sicherung der Gleisanschlüsse der Industriegebiete Nord und Hafen, Beibehaltung des Reststücks der Ruwertalbahn bis zum ehemaligen Bahnübergang, nach Möglichkeit Flächensicherung für Gleisanschlüsse im Industriegebiet Nord (u. a. Querung der ehemaligen Moselbahntrasse für Gleisanschlüsse).

Hafen

Der Anschluss an das Wasserstraßennetz über den Ehranger Hafen soll auch langfristig gesichert werden. Der kombinierte Verkehr im Güterverkehrszentrum, insbesondere die Verknüpfung mit dem Schienengüterverkehr soll als Standortmerkmal der Stadt Trier weiterentwickelt werden.

Zur Stärkung des Schiffsverkehrs sollen die Moselschleusen ausgebaut werden.

11.2 Tourismusverkehr

11.2.1 Grundlagen des Tourismusverkehrs in Trier

Der Tourismus ist für die Stadt Trier ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. So wurden im Jahr 2010 über 758.000 Übernachtungen von rund 384.000 Gästen gebucht.

In ihrer Vermarktung als touristische Destination verfolgt die Stadt Trier generell eine sehr breite Orientierung. Allerdings bilden die zahlreichen römischen Bauwerke und die Tatsache, die älteste Stadt Deutschlands zu sein, einen Schwerpunkt auf bildungs-, kultur- und geschichtsorientierten Tourismus.

Neben zahlreichen inländischen Besuchern besitzt die Stadt Trier eine hohe Anziehungskraft für Touristen aus der ganzen Welt. Ein Großteil der ausländischen Touristen stammt aus den angrenzenden Beneluxländern. Ziele sind der Einkaufsstandort sowie Ausflugsziele in der gesamten Region. Über die Flughäfen in der Umgebung reisen zudem zahlreiche Besucher aus größeren Entfernungen an, u. a. ist die Anzahl der Touristen aus China zunehmend (u. a. Besuch des Karl-Marx-Hauses).

Besonderheiten sind besucherstarke Veranstaltungen mit überregionaler Ausstrahlung wie das Altstadtfest, die „Veranstaltung„Brot und Spiele“ oder die Museumsnacht.

Des Weiteren erlangt die Stadt Trier zunehmend Bedeutung als Wander- und Radwanderziel. Drei sogenannte Premiumfernwanderwege führen nach Trier, der „Hunsrücksteig“, der „Eifelsteig“ und der „Moselsteig“. Im touristischen Fahrradverkehr stehen der Moselradweg sowie die großenteils auf ehemaligen Bahntrassen angelegten Radwege in den Nebentälern der Mosel im Vordergrund. Trier ist zudem an die touristische Moselschifffahrt angebunden.

11.2.2 An- und Abreise

Ein Großteil der Trierer Stadttouristen reist entweder mit Reisebussen, dem eigenen Pkw oder mit der Eisenbahn an. Als Etappenziel bzw. Anfangs-Durchgangs- / Endpunkt von Wander- und Radwanderfernwegen findet eine An- und Abreise auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad statt.

Reisebus

Da innerhalb der Stadt die meisten Sehenswürdigkeiten zu Fuß erreichbar sind, gibt es nahe der Porta Nigra eine zentrale Ein- und Ausstiegshaltestelle für Reisebusse. Von hier aus können die Besucher die Ziele in der historischen Altstadt sowie die Tourismus-Information mit dem Startpunkt für

Stadtführungen bequem zu Fuß erreichen. Das Abstellen der Busse ist nur auf den Busparkplätzen Kaiserthermen und Messeplatz erlaubt. Regelmäßig kommt es jedoch zu Störungen an der Porta Nigra durch Überlastung der Halteplätze oder Überschreitung der zulässigen Parkdauer.

MIV

Die Anreise nach Trier mit dem eigenen PKW ist unkompliziert. Über das Autobahnnetz ist Trier aus Deutschland und dem benachbarten Umland gut zu erreichen. Die Innenstadt bietet ein ausreichendes Parkplatzangebot in Parkieranlagen und im Straßenraum. Des Weiteren gibt es zahlreiche Parkplätze an den Sehenswürdigkeiten außerhalb der Altstadt und das Stellplatzangebot der Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe.

Schienerverkehr

Über die Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn ist Trier umsteigefrei insbesondere aus Norddeutschland zu erreichen.⁵⁶ Durch die Lage der Stadt Trier sind die Reisezeiten im Schienenverkehr in andere Regionen Deutschlands eher lang und in der Regel mit Umstiegen verbunden. Über Luxemburg gibt es regelmäßige Fernverkehrsverbindungen z. B. nach Paris und Brüssel.

Wander- und Radtourismus

Die Fernwanderwege Eifelsteig und Saar-Hunsrück-Steig enden in den Außenbezirken der Stadt. Die Erreichbarkeit der Ausgangspunkte mit dem ÖPNV ist vergleichsweise schlecht. Die Vernetzung mit der Innenstadt wird über eine Fußwegroute, die „Trierer Erlebnisroute“ hergestellt. Über die Nordallee und die Ostallee wird die Verbindung der Wanderwege mit dem Hauptbahnhof hergestellt.

Über den Moselradweg wird die Trierer Altstadt direkt an das Radwanderwegenetz angebunden. Über den Moselradweg werden auch die anderen Radwanderwege im Stadtgebiet erreicht. Verbesserungswürdig sind die Streckenführung in den nördlichen Stadtteilen (Hafen, Trier Nord-Ruwer) und die Verbindungen vom Moselufer in die Altstadt.

⁵⁶ Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 wurde das Fernverkehrsangebot nach Trier fast vollständig eingestellt.

Schifffahrt

Trier ist Anfangs- bzw. Endpunkt von Linienfahrten der Moselschifffahrt. Anlegestellen befinden sich am Zurlaubener Ufer und in Pfalzel. Vom Zurlaubener Ufer aus kann die Fußgängerzone zu Fuß erreicht werden. Am Schloss Monaise befindet sich in größerer Entfernung zur Altstadt der Sportboothafen der Stadt Trier.

11.2.3 Mobilität vor Ort

Trier ist in den Tarif „City-Ticket“ der Deutschen Bahn integriert, der Fahrgästen mit Bahn-Card kostenlose Anschlussfahrten im Stadtgebiet ermöglicht. Eine uneingeschränkte Nutzung des ÖPNV in Trier ermöglicht der Kauf der „TrierCard“, die zusätzlich zahlreiche Ermäßigungen in der Stadt gewährt. Sie ist an drei aufeinander folgenden Tagen gültig und ist an der Tourismus-Information an der Porta Nigra sowie im Internet erhältlich. „City-Ticket“ und „TrierCard“ gelten für das gesamte Stadtgebiet, so dass die Aufteilung des Stadtgebietes in mehrere Tarifzonen für Touristen unerheblich ist. Für Fahrten in das Umland sind die regulären Tarife des VRT bzw. der benachbarten Regionen zu bezahlen.

Sehenswürdigkeiten

Die wichtigsten touristischen Ziele liegen innerhalb der Altstadt und können z. B. von einem Ausgangspunkt an der Porta Nigra aus zu Fuß erreicht werden. Ein touristisches Wegeleitsystem für Fußgänger lenkt die Besucher innerhalb der Altstadt, aber auch zu Zielen außerhalb der Altstadt.

Längere Wege in der Altstadt, z. B. von der Römerbrücke zur Porta Nigra können mit dem Stadtbus zurückgelegt werden, Problematisch ist hierbei, dass die Innenstadt-Trassen sonntags nur alle 30 Minuten bedient werden. Die Sehenswürdigkeiten der Altstadt können zusätzlich mit dem „Hop on-hop off“-Angebot der Stadtrundfahrt sowie dem „Römerexpress“ erreicht werden.

Sehenswürdigkeiten außerhalb der Altstadt sind in unterschiedlicher Qualität an den ÖPNV angebunden. Täglich mindestens alle 30 Minuten bedient werden Ziele wie das Zurlaubener Ufer, St. Paulin, Olewig, Pfalzel oder der Park Nells Ländchen, nur eine geringe Anbindungsqualität im ÖPNV haben Ziele wie der Markusberg, der Petrisberg oder der Weißhauswald. Der Petrisberg wird von den „Hop on-hop off“-Fahrten bedient.

Keines der Ziele außerhalb der Altstadt hat dieselbe Attraktivität wie die römischen Baudenkmäler. Viele Ziele sind eher Erholungsgebiete der Trierer. Eine Ausweitung der ÖPNV-Anbindung zu diesen Zielen ist daher nicht nur als Teil des Tourismusverkehrs zu sehen sondern sollte in erster Linie im Interesse der Trierer Einwohner vorgenommen werden.

Gastronomie und Beherbergungsbetriebe

Der größte Teil der Betriebe befindet sich in der Innenstadt. Gaststättenbesuch und Übernachtung lassen sich somit in vielen Fällen zu Fuß mit Besichtigung und Besuch von Kultureinrichtungen verbinden.

Darüber hinaus gibt es auch in den äußeren Stadtteilen Hotels. Über das auf die Altstadt ausgerichtete Busliniennetz sind diese im Wesentlichen gut an die Altstadt angebunden. Ausnahmen bilden Gaststätten und Hotels auf dem Markus- und Petrisberg sowie Gaststätten an Ausflugszielen wie das Weißhaus oder das Schloss Monaise. Ebenfalls schlecht an den ÖPNV angebunden ist die Jugendherberge.

Veranstaltungsorte

Neben den Bauwerken und Einrichtungen der Altstadt ziehen Veranstaltungsorte außerhalb der Innenstadt Besucher an. Regelmäßige Veranstaltungen gibt es u. a. im Amphitheater, in der Arena Trier sowie im Moselstadion. Bei vielen Veranstaltungen, vor allem bei Fußballspielen, treten regelmäßig Verkehrsprobleme durch den Parksuchverkehr auf.

Für ausgewählte Kulturveranstaltungen und Kongresse sowie die Bundesligaspiele im Handball und Basketball werden Kombitickets ausgegeben, die eine kostenlose An- und Abreise im VRT-Gebiet beinhalten. Kombitickets wären darüber hinaus für Fußballspiele der Eintracht sinnvoll.

Touristische Verkehrsmittel

Für Stadtbesucher stehen eigene touristische Verkehrsmittel zur Verfügung, die die wichtigsten Sehenswürdigkeiten erschließen. Diese sind der „Hop on, Hop off“ – Sightseeingbus (Doppeldecker) und der „Römer-Express“ (Bähnchen). Diese beiden Verkehrsmittel bieten privat betriebene Stadtrundfahrten und sind nicht in den Verbundtarif integriert.

11.2.4 Ziele des Tourismusverkehrs in Trier

Ziel im Bereich des Tourismusverkehrs ist eine nachhaltige Weiterentwicklung unter Berücksichtigung der allgemeinen Ziele des Mobilitätskonzeptes. Dabei ist zwischen dem Verkehr bei An- und Abreise und der Mobilität vor Ort zu unterscheiden.

- Bei der An- und Abreise spielt der Kfz-Verkehr eine wichtige Rolle. Die Erreichbarkeit mit dem Pkw muss insbesondere für Besucher aus größeren Entfernungen gewährleistet sein. Dagegen soll der MIV-Anteil bei Besuchern aus der Region und Luxemburg reduziert werden.
- Die Mobilität der Besucher vor Ort sollte nach Möglichkeit autofrei gestaltet werden um störende Auswirkungen des Binnenverkehrs der Touristen zu minimieren. Neben Verbindungen innerhalb der Stadt Trier sollten auch von Trier ausgehende Ausflüge in die Region in hohem Maße mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden.

Tourismusverkehr und Freizeitverkehr der Trierer überschneiden sich in hohem Maße. Mit den Aspekten des Freizeitverkehrs in den verkehrsmittelbezogenen Bausteinen werden somit auch die Interessen des Tourismusverkehrs bedient. Das vorhandene auf die Altstadt ausgerichtete Stadtbusnetz sowie die regionalen Angebote im Schienen- und Busverkehr sind ebenfalls für Grundlage der Mobilität der Touristen. Für Bewohner der Stadt Trier und Touristen besteht gleichermaßen das Bedürfnis nach einem hochwertigen ÖPNV. Die Bedeutung der jeweiligen Infrastruktur für den Tourismusverkehr soll in der Priorisierung der Maßnahmen entsprechend berücksichtigt werden.

In Städten bzw. Regionen mit hohem Aufkommen an Freizeit- und Besucherverkehr gleichen sich die ÖPNV-Angebote von Werktagen und Wochenenden immer mehr an. Auch in der Region Trier wäre eine Verdichtung des Busangebotes an Sonntagen anzustreben um die Verfügbarkeit des ÖPNV zu erhöhen. Im Schienenverkehr ist dies bereits gegeben.

Zusätzlicher Handlungsbedarf im Tourismusverkehr besteht insbesondere bei der Information über Angebote zur Nutzung des ÖPNV sowie zum Straßen- und Wegenetz.

11.2.5 Maßnahmen im Integrierten Handlungskonzept

Folgende Maßnahmen der verkehrsmittelbezogenen Bausteine sind auch für den Tourismusverkehr wichtig:

- F1 Nördliche Achse Hauptbahnhof – Nordallee – Mosel,
- F2 Wege zur Mosel,
- F7 Aufenthaltsqualität Altstadtstraßen und Plätze,
- R6: Hauptbahnhof – Porta-Nigra-Platz – Moselradweg,

- R10: Moselradweg,
- R12: Verlängerung Bahntrassenradweg Ruwertal,
- R 14: Radabstellanlagen,
- R 22: Wegweisung,
- Ö2 Nachtbus,
- Ö4 Weiterer Ausbau des Busangebotes,
- Ö5 Entwicklung des Freizeitverkehrs,
- Ö9 Mittel- bis langfristige Netzentwicklung in der Region,
- Ö12 Wegeleitsystem, dynamische Fahrgastinformation in der Altstadt,
- Ö14 Regionalbahnkonzept – Ausbau der Hauptstrecke,
- Ö15 Regionalbahnkonzept Reaktivierung der Weststrecke,
- S9 Ausbau der Bitburger Straße,
- S10 Umgestaltung des Alleenrings,
- S11 Innenstadt-Erschließungsstraßen.

T1 Barrierefreie Gestaltung der touristischen Infrastruktur

Durch den demographischen Wandel ist von einem zunehmend größeren Anteil an älteren und mobilitätseingeschränkten Personen auszugehen. Auf eine barrierefreie Gestaltung der touristischen Infrastruktur ist daher in besonderem Maße zu achten. Neben den in den verkehrsmittelbezogenen Bausteinen beschriebenen Maßnahmen zur Barrierefreiheit (u. a. Gehwegstandards und Oberflächengestaltung, ÖPNV-Nutzung und Parken) sind für den Tourismusverkehr u. a. folgende Anforderungen der Barrierefreiheit zu berücksichtigen:

- stufenfreie Zugänge zu den Fahrzeugen der Stadtrundfahrten,
- Mehrzweckflächen in den Fahrzeugen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw.,
- Lesbarkeit von Wegweisung und Stadtinformation.

Maßnahmen sollen bis 2025 kontinuierlich entwickelt und umgesetzt werden.

T2 Reisebuskonzept

Das Reisebuskonzept mit einer Aus- und Einstiegshaltestelle an der Porta Nigra ist prinzipiell sinnvoll. Die Porta Nigra ist wichtigste Sehenswürdigkeit und Orientierungspunkt, zudem ist dort die Tourismusinformation angesiedelt. Der Standort in der Franz-Ludwig-Straße ist jedoch störungsanfällig und erfüllt nicht die Kriterien eines Busbahnhofs mit Wetterschutz

und sanitären Einrichtungen. Rückstaus aus der Franz-Ludwig-Straße behindern den Verkehr in der Zufahrt zum Simeonstiftsplatz und an der Nordallee.

Ein vergleichbarer Standort mit besseren Rahmenbedingungen ist im Umfeld der Porta Nigra nicht vorhanden. Ziel muss es daher sein, den Verkehrsablauf in der Franz-Ludwig-Straße zu verbessern oder auf andere Standorte auszuweichen.

Beispielhafte Maßnahmen sind:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Franz-Ludwig-Straße durch Wetterschutz, sanitäre Einrichtungen und ggf. Gastronomie. Besucher können dann auch bei schlechtem Wetter unmittelbar im Haltestellenbereich auf die Busabfahrt warten.
- Verstärkte Überwachung der Parkvorgänge und Parkdauern an der Franz-Ludwig-Straße
- Konsequente Nutzung mehrerer Standorte zum Ein- und Aussteigen,
- Alternativ: Aufgabe des Standortes an der Porta Nigra und ausschließliche Nutzung anderer Standorte (z. B. Kaiserthermen, Hauptbahnhof in Verbindung mit Mobilitätszentrale als Tourismus-Information).

Die Weiterentwicklung des Reisebuskonzeptes wurde mit der Priorität 2_in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen,

T3 Ausbau des Hotelleitsystems

Das vorhandene statische Hotelleitsystem soll kontinuierlich aktualisiert werden und vergleichbare Daten auch über Navigationsgeräte zur Verfügung gestellt werden.

T4 Ausbau der Infrastruktur für die Personenschifffahrt

Zur stärkeren Integration der Mosel in den Stadttourismus wird vorgeschlagen, die Bedingungen für die Personenschifffahrt in Trier zu verbessern. Maßnahmen sind der Bau zusätzlicher Anlegestellen, die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln (v. a. Radverkehr) und eine Ausweitung des Angebotes.

Zusätzliche Anlegestellen im Stadtgebiet sollten in der Nähe von Sehenswürdigkeiten und Ausflugszielen herzustellen, z. B.

- In Ruwer mit Anschluss an den Ruwer-Hochwald-Radweg,
- In Ehrang mit Anschluss an den Kylltal-Radweg,
- an der Römerbrücke,
- am Kloster St. Matthias,
- in Zewen-Oberkirch / Schloss Monaise.

Bisher wird Trier von einzelnen Streckenfahrten auf Mosel und Saar bedient. Es sollte geprüft werden, ob Potenzial für die Ausweitung des Schiffsbetriebes besteht. Dabei sind verschiedene Betriebskonzepte denkbar:

- Zusätzliche Streckenfahrten nach Bernkastel-Kues, Saarburg und Wasserbillig,
- Zusätzliche Fahrten innerhalb des Stadtgebietes (Streckenfahrten oder Rundfahrten),
- Fährverbindungen zwischen einzelnen Anlegestellen.

Auf einen barrierefreien Zugang zu den Schiffen sowie die Bereitstellung von Flächen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Rollatoren usw. ist zu achten.

Die Herstellung zusätzlicher Zugangsstellen für den Schiffsverkehr wird für die Zeit nach 2025 vorgeschlagen, da mit der Verknüpfung von Schiffsverkehr und ÖPNV alle wichtigen Sehenswürdigkeiten erreicht werden können.

T5 Stärkung des Eisenbahntourismus

Kurvenreiche Eisenbahnstrecken in Flusstälern oder topographisch schwierigen Gebieten verlängern die Fahrzeit, können aber selbst eine Attraktion darstellen. Verschiedene Regionen werben daher damit, dass bereits die Anfahrt mit der Eisenbahn eine Attraktion ist. Beispiel ist die Überquerung des Schwarzwaldes zwischen Offenburg und Villingen mit der „Schwarzwaldbahn“.

Potenzial für eine Aufwertung der besseren Vermarktung der Anreise mit der Eisenbahn haben alle nach Trier führenden Strecken (v. a. Moseltal Koblenz – Pünderich, Trier – Perl (-Thionville), Saartal Konz – Mettlach, Eifelstrecke). Maßnahmen sollten bis 2025 kontinuierlich entwickelt und umgesetzt werden.

T6 Freizeitnetz Region

Bereits heute verfügen viele der touristischen Anlaufstellen über einen Anschluss an den ÖPNV. Es soll geprüft werden, inwieweit touristisch attraktive Ziele täglich mit einem regelmäßigen Angebot bedient werden können. Beispiel hierfür ist das Freizeitnetz der Verkehrsgemeinschaft Freudenstadt, das an Wochenenden die Regionalbuslinien ersetzt und in hohem Maße auf touristischen Freizeitverkehr ausgerichtet ist. Für Trier würde dies bedeuten, den Sternbus in geeigneter Form auf die Region zu übertragen. Maßnahmen sollten unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung bis 2025 kontinuierlich entwickelt und umgesetzt werden.

T7 Information und Kommunikation

Um eine hohe Akzeptanz des ÖPNV bei Touristen zu erreichen, muss das Angebot einfach zu nutzen sein. Im Vordergrund steht die Erreichbarkeit der Altstadt und der wichtigsten Sehenswürdigkeiten. Aus Städten wie Potsdam gibt es Beispiele, wie das reguläre ÖPNV-Angebot gezielt für Touristen beworben werden kann, z. B. durch die Benennung von Linien („Schlösserlinie“) oder ein gezieltes Wegeleitsystem.

In einem ersten Schritt sollte das Wegeleitsystem der Altstadt um die Wegweisung zu den Bushaltestellen ergänzt werden und touristische Linienetzpläne nach dem Beispiel der Stadtteilnetzpläne herausgegeben werden. Weitere Maßnahmen sollten bis 2025 kontinuierlich entwickelt und umgesetzt werden.

T8 Finanzierung touristischer ÖPNV-Angebote

Touristen erwarten auch beim Fahrkartenkauf eine einfache Nutzung des ÖPNV. Dies legt das Angebot spezieller Tarife nahe, wie sie mit der TrierCard bereits angeboten werden. Darüber hinaus sollten weitere Möglichkeiten geprüft werden, durch geeignete Tarifmodelle zusätzliche Angebote für Touristen zu finanzieren.

Die Einführung einer Kurtaxe mit eingeschlossener kostenloser ÖPNV-Nutzung wurde in Trier bereits vor einigen Jahren konzipiert, jedoch am Ende nicht umgesetzt. Zusammen mit der IHK wurde ein Modell entwickelt, nachdem alle Übernachtungsbetriebe in der Region Trier pro Übernachtung einen Beitrag von 0,50 € einzahlen sollten. Aus diesem Topf heraus sollte den Gästen ein Tagesticket für den ÖPNV finanziert werden. Einer solchen Co-Finanzierungsmaßnahme stehen jedoch regionale Vertretungen des Deutschen Hotel- und Gaststättenverbands (DeHoGa) kritisch gegenüber. Konzepte, die eine über Kurtaxe finanzierte ÖPNV-Nutzung garantieren, wurden bislang z. B. im Schwarzwald erfolgreich eingeführt.

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten für die Bereitstellung kostengünstiger oder kostenloser ÖPNV-Tickets sowie für den Ausbau des ÖPNV-Angebotes für Touristen könnte eine gezielte Querfinanzierung aus Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung oder die Co-Finanzierung durch Sponsoren sein.

Maßnahmen sollten bis 2025 kontinuierlich entwickelt und umgesetzt werden.

12 Räumliche Gesamtplanung

12.1 Siedlungsentwicklung

Weiteres wesentliches Ziel des Mobilitätskonzeptes ist die Vermeidung von Kfz-Verkehr durch eine nachhaltige Siedlungsentwicklung. Die Vorteile dieser Vermeidungsstrategie sind vielfältig:

- Die Umweltbelastungen durch das Kfz-Verkehrsaufkommen werden minimiert (und das Wohnen in der Stadt attraktiver).
- Die Rahmenbedingungen für ältere Mitbürger, Kinder und mobilitäts-eingeschränkte Menschen werden verbessert, das Zurücklegen längerer Wegeketten wird erleichtert.
- Das individuelle Zeitbudget und die Kosten für die Abwicklung der Mobilität werden verringert.

Die heutige Stadtstruktur in Trier schafft in vielen Fällen eine Abhängigkeit vom Pkw. Beispiele sind:

- Kleine bis mittelgroße Siedlungseinheiten, in denen sich nach heutigen Maßstäben bestimmte Infrastruktureinrichtungen wie Nahversorgungszentren als nicht mehr wirtschaftlich erweisen. Ebenso ist es vergleichsweise aufwändig, diese Stadtteile mit einem attraktiven Busangebot zu bedienen.
- Verkehrsberuhigte Wohngebiete, die über Stichstraßen erschlossen werden und eine attraktive Buserschließung erschweren

Eine Strategie zur Verkehrsvermeidung setzt an den siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen an. Ziel ist es, die Stadt Trier zukünftig so zu entwickeln, dass kurze Wege und ein hoher Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes begünstigt werden. Hierzu wurde eine enge Verzahnung des Mobilitätskonzeptes mit der Fortschreibung des Flächennutzungsplans vorgenommen.⁵⁷

12.1.1 Verkehrsvermeidung und Nahmobilität im Stadtteil

Im Vordergrund steht die Verbesserung der Nahmobilität, also die Erhaltung und Schaffung von städtebaulichen Strukturen, die kurze Wege begünstigen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

Die Entwicklung von „funktionierenden“ Stadtteilen ist ein wichtiger Ansatz für die Verkehrsplanung, da viele Aktivitäten – insbesondere die Versorgung - in unmittelbarer räumlicher Nähe durchgeführt und längere Fahrten vermieden werden können.

⁵⁷ R+T Bewertung von Siedlungsflächenpotenzialen des Flächennutzungsplans Trier 2025, 2011

Wichtige Ziele der Verkehrsplanung auf Stadtteilebene sind:

- geringe Distanzen (Nähe, Optimierung von Wegeketten),
- hohe modale Anteile für Fuß- und Radverkehr,
- Chancengleichheit (insbesondere Barrierefreiheit),
- Identifikation mit dem Stadtteil und Unterstützung der funktionalen Weiterentwicklung.

Folgende Ziele sollten ohne größeren Aufwand zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können:

- Waren des täglichen Bedarfs,
- Dienstleistungen und medizinische Grundversorgung,
- Grundschulen und Kinderbetreuungseinrichtungen,
- Sport- und Freizeiteinrichtungen,
- Naherholungsflächen.

Um verkehrsarme Siedlungsstrukturen zu fördern, sollte jeder Stadtteil auf das Vorhandensein bzw. die Erreichbarkeit der genannten Ziele überprüft werden. Voraussetzung für den wirtschaftlichen Betrieb dieser Einrichtungen ist in vielen Fällen eine vergleichsweise hohe Einwohnerzahl. Die Qualität der Stadtteilzentren in Trier zeigt, dass in den typischerweise in Trier vertretenen Stadtteilen von 3.000-4.000 Einwohnern attraktive Stadtteilzentren nicht mehr wirtschaftlich sind. Die Voraussetzungen für eine „Stadt der kurzen Wege“ sind somit größere und nach Möglichkeit kompakte, d. h. eher dicht bebaute, Siedlungsgebiete.

Ein Beispiel hierfür ist die Entwicklung des Castelnau-Geländes mit einem Ausbau des Stadtteilzentrums und zusätzlichen Einwohnern in unmittelbarer Nachbarschaft. Ähnliche Maßnahmen sollten im Rahmen der Baulandausweisung auch für Stadtteile wie Euren, Zewen oder Pfalzel / Biewer geprüft werden.

Die „Stadt der kurzen Wege“ stellt keinen Ersatz für eine hochwertige Anbindung an den ÖPNV und das Straßennetz dar. Viele Ziele haben naturgemäß einen großen Einzugsbereich (z. B. Innenstadt, Universität, kulturelle Einrichtungen, Verwaltung). Zum anderen ist eine räumliche Nähe zwischen Wohnung und Arbeitsplatz je nach individuellen Rahmenbedingungen nur eingeschränkt möglich. Wichtige Ziele müssen daher ebenso wie die Wohnstandorte möglichst gut an den ÖPNV angebunden sein.

12.1.2 Autoreduziertes Wohnen

Eine besondere Form von verkehrssparenden Siedlungsstrukturen ist das autoreduzierte Wohnen. Hierbei kann unterschieden werden in

- „Stellplatzfreies Wohnen“ und
- „Autofreies Wohnen“.

Beim „Stellplatzfreien Wohnen“ dürfen die hier Wohnenden einen Pkw besitzen, die Stellplätze befinden sich aber nicht in unmittelbarer Nähe der Wohnung, sondern konzentriert in Quartiersgaragen. Beim „Autofreien Wohnen“ verpflichten sich Bewohner vertraglich, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Zur Erfüllung der Stellplatzpflicht nach der Landesbauordnung müssen alternative Lösungen gefunden werden.⁵⁸

Voraussetzung für einen weitgehenden oder vollständigen Verzicht auf ein eigenes Auto ist die Gewährleistung einer ausreichenden Nahversorgung nach dem o. g. Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“.

Darüber hinaus müssen für die Wege über die Stadtteilgrenzen hinaus attraktive Fahrtmöglichkeiten angeboten werden. Zum „Pflichtprogramm“ eines autoreduzierten Gebiets gehören eine gute Anbindung an das städtische Radroutennetz sowie ein hervorragender Anschluss an den ÖPNV. Ergänzend können zu autoreduzierten Wohnformen auch erweiterte Mobilitätsdienstleistungen, z.B. Angebote von Car-Sharing oder ÖPNV-Tickets, in die Organisation und Vermarktung der Wohngebiete integriert werden.

Autobesitz und -nutzung sind stark durch Bequemlichkeit (Stellplatz vor der Haustür) und gesellschaftliche Faktoren (z. B. Statussymbol) motiviert. Autoreduzierte Wohngebiete müssen diese Komponente durch ein ausgesprochen attraktives Umfeld kompensieren. Sie sollten daher in ihrer Funktionalität und Gestaltung die positiven Aspekte einer autofreien Umgebung (z. B. autofreie Aufenthaltsflächen, keine verkehrsbedingten Immissionen) zum Ausdruck bringen. Größere Nachbarschaften sind hier besser geeignet als einzelne Grundstücke.

Das Potenzial für autoarmes Wohnen in Trier sollte ermittelt werden und neue Bauflächen sollten auf ihre Eignung hin überprüft werden. Vorstellbar wären (Konversions-) Flächen in den Ortsbezirken der Kernstadt, aber auch in z. B. auch in Neu-Kürenz / Tarforst oder – mit etwas geringerer Attraktivität – in Ehrang.

⁵⁸ Zur Vermeidung von Parkplatzproblemen bei einem Scheitern des Autofreien Wohnens sollen Regelungen umgesetzt werden, die die Schaffung von Parkraum lediglich aussetzen, so dass Stellplätze nachträglich (z. B. als Quartiersgarage) hergestellt werden können.

12.1.3 Bewertung der Potenzialflächen des Flächennutzungsplans 2025

Im Zuge der Fortschreibung des Flächennutzungsplans wurde ein Teil der Wohnbaulandpotenziale für den Flächennutzungsplan 2025 bewertet. Es handelte sich hierbei in erster Linie um größere Flächen am Rand des Siedlungsgebietes.

Die wesentlichen Erkenntnisse der Untersuchung sind:

- Alle untersuchten Flächen würden unter der Berücksichtigung der heutigen Verkehrsnetze einen überdurchschnittlich hohen MIV-Anteil erzeugen.
- Besonders wäre ist dieser Anteil bei Flächen in Ortsbezirken mit vergleichsweise schlechtem ÖPNV-Angebot und wenig ausgeprägtem Stadtteilzentrum wie Ruwer, Zewen und Mariahof. Hier sollen jedoch die größten Flächen ausgewiesen werden.
- Störende Auswirkungen des zusätzlichen Kfz-Verkehrs treten insbesondere in Ortsbezirken mit eng bebauten Ortskernen wie Ruwer, Euren oder Zewen auf, hier sind teilweise auch Leistungsfähigkeitsprobleme an Knotenpunkten zu erwarten.
- Die Planungen zur Ausweisung größerer Flächen in Ruwer und Zewen lässt diese Ortsbezirke stark anwachsen, so dass ÖPNV-Erschließung und Stadtteilzentrum ggf. ausgebaut und die Flächen damit anders bewertet werden könnten. Der Ortsbezirk Mariahof würde mit der Fläche „Brubacher Hof“ ebenfalls stark anwachsen, es wird jedoch keine zusammenhängende Siedlungsfläche gebildet, so dass ein Ausbau der Stadtteilinfrastruktur vergleichsweise schwierig sein wird.

Für alle Flächen wurde eine vergleichende Bewertung nach Kriterien der Verkehrserschließung und Verträglichkeit des Verkehrsaufkommens vorgenommen. Dabei konnten zwischen 7 und 28 Punkten erreicht werden. Je niedriger die Punktzahl ist, desto besser ist die Fläche in der Gesamtbewertung.

Aus verkehrlicher Sicht sind Flächen

- bis 14 Punkte: insgesamt gut geeignet,
- bis 21 Punkte: insgesamt bedingt geeignet,
- ab 22 Punkten: insgesamt eher problematisch.

Details zur Bewertung der Flächen bei den einzelnen Kriterien liefert der Untersuchungsbericht. Die folgende Gesamtbewertung gibt lediglich einen ersten Überblick:

Auf der Basis der aktuellen Verkehrsnetze und Stadtteilinfrastruktur ergibt sich für die Prüfflächen folgende Rangfolge aus der verkehrlichen Bewertung:

Prüffläche	Gesamtpunktzahl aus Bewertung
Zwischen Bahndamm und B53 neu	13
Euren Süd	15
Tarforst Nord	18
Am Borngraben	19
Castelnau Süd	19
Geisberg	21
Härenwies	22
Dorheck Süd	22
Zewen Nordost	22
Brubacher Hof	23
Ruwer Zentenbüsch	24

Tabelle 30: Bewertung der Wohnbaulandpotenziale

Aufbauend auf den Untersuchungsergebnissen wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschließung vorgeschlagen und in das Mobilitätskonzept 2025 übernommen. Mit diesen Maßnahmen, deren Machbarkeit im Detail noch geprüft werden muss, würden die Flächen wie folgt bewertet:

Prüffläche	Gesamtpunktzahl aus Bewertung
Zwischen Bahndamm und B53 neu	10
Euren Süd	13
Castelnau	18
Tarforst Nord	18
Zewen Nordost	18
Am Borngraben	19
Dorheck Süd	19
Geisberg	20
Härenwies	20
Ruwer Zentenbüsch	21
Brubacher Hof	22

Tabelle 31: Bewertung der Wohnbaulandpotenziale mit Berücksichtigung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschließung

12.1.4 Strategien in der Bebauungsplanung

Anforderung der umweltfreundlichen Mobilität sind sowohl bei Neuplanungen als auch bei der Überplanung des Bestands grundsätzlich soweit wie möglich zu berücksichtigen und zu unterstützen. Bei der Aufstellung oder Änderung von Bebauungsplänen soll deshalb die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsträger angemessen berücksichtigt werden. Dies betrifft alle Arten von Baugebieten, also Wohngebiete, Mischgebiete, Gewerbegebiete und Sondergebiete.

Wichtigste Aufgabe des Bebauungsplans ist die Festsetzung ausreichender Flächen zur Herstellung der Infrastruktur bzw. die Freihaltung von Trassen. Im Einzelnen werden dazu folgende Maßnahmen angestrebt:

Förderung des Fußverkehrs durch

- attraktive straßenbegleitende Gehwege (angemessen breit, direkt, gut angebunden, an entsprechenden Stellen auch mit Aufenthaltsfunktion, unterstützt durch Straßenbegrünung) oder
- bei Mischverkehr in Wohngebieten durch Verkehrsberuhigte Bereiche,
- bei größeren Quartieren sowie bei Sticherschließungen straßenunabhängige Fußwege zur Verkürzung der Fußweglänge durch die Quartiere hindurch,
- Plätze zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Förderung des Radverkehrs durch

- sichere und komfortable Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen bzw. im Zu- und Ablauf von Hauptverkehrsstraßen,
- attraktive Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete für den Radverkehr, d.h. falls notwendig Anlage neuer Direktverbindungen und Anbindungen,
- bei allen Bauvorhaben, insbesondere bei größeren Bauvorhaben für Handel und Dienstleistung, sollen attraktive und räumlich günstig gelegene Abstellanlagen für den Radverkehr vorgesehen werden.

Förderung des ÖPNV durch

- gute fußläufige Anbindung von neuen Baugebieten an bestehende Infrastrukturen (Haltestellen),
- Eignung der gebietsinternen Verkehrswege für eine attraktive ÖPNV-Bedienung (z. B. geradlinige Führung von Buslinien durch das Gebiet),
- Trassenfreihaltung für geplante Projekte des ÖPNV.

Umweltverträgliche Abwicklung des verbleibenden MIV durch

- Durchführung verkehrsberuhigender Maßnahmen, insbesondere in Wohngebieten, aber auch in Gebieten mit hoher Fuß- und Radverkehrsfrequenz (z. B. Innenstadt, Stadtteilzentren),
- stadtverträgliche Fahrbahnbreiten,
- moderate Dimensionierung der Stellplatzzahlen,
- Bereitstellung von Stellplätzen für Car-Sharing,
- Unterstützung autoreduzierender Wohngebietsformen (z. B. Festsetzungen zum Bau von Sammelgaragen anstelle von Stellplätzen auf dem Grundstück).

12.1.5 Regionale Stadt- und Verkehrsplanung

In der Vergangenheit hat die Zahl der Pendler über die Stadtgrenze hinweg stetig zugenommen. Dieser Trend wird sich nach der Prognose für 2025 zumindest in Richtung Obermosel / Luxemburg weiter fortsetzen. Für das Oberzentrum Trier ist diese hohe Attraktivität grundsätzlich wünschenswert, auf Grund der ländlich geprägten Region ist aber davon auszugehen, dass hierdurch vor allem Kfz-Fahrten erzeugt werden.

Zur Reduzierung der Zunahme im motorisierten Verkehr über die Stadtgrenze ist zukünftig eine Intensivierung der Planung und Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auf interkommunaler Ebene erforderlich. Die Aspekte „Verkehrsvermeidung“ bzw. „Stärkung des Umweltverbundes“ sollen dabei als grundlegende Ziele auch in einer interkommunalen Zusammenarbeit verankert werden.

Angebot und Nachfrage im Öffentlichen Verkehr unterscheiden sich stark zwischen der Stadt Trier und dem Umland. Ein weiterer Ausbau des regionalen ÖPNV – je nach Siedlungsstruktur mit dem angemessenen Verkehrsmittel – wäre auf regionaler Ebene erforderlich, in einem ländlichen Umfeld aber nur mit hohem Aufwand möglich. Zur Stärkung des Umweltverbundes sind daher auch auf regionaler Ebene geeignete Siedlungsstrukturen zu fördern, beispielsweise die Konzentration der Entwicklung an attraktiven SPNV- oder ÖPNV-Achsen

12.2 Stadtgestaltung

12.2.1 Aufgabenstellungen und Ziele der Stadtgestaltung

Sicherung der Lebensqualität / Gestaltung des Wohnumfeldes auch in älteren Quartieren

Der demographische Wandel führt zu einer Verschärfung der Konkurrenz-situation zwischen Zentren, Umlandgemeinden und Regionen. Für die Weiterentwicklung der Stadt Trier gilt es hier vor allem, Familien mit Kindern in die Stadt zu „locken“ bzw. zu halten. Dazu bedarf es zum einen großer Anstrengungen zur Erhaltung von Umweltqualitätszielen, u. a. bei Luft und Lärm. Dementsprechend wird der Aspekt der Verträglichkeit von Verkehrs-anlagen einen noch höheren Stellenwert als bisher einnehmen.

Zum anderen ist die Gestaltung des Wohnumfeldes auf den Prüfstand zu stellen. Bei noch weiter steigendem Pkw-Besitz ist die Unterbringung der Kraftfahrzeuge – vor allem in dicht bebauten Wohngebieten, der zunehmend zum Wohnen genutzten Innenstadt und in den Stadtteilzentren – zu regeln. Zu berücksichtigen ist hier auch die zunehmende Anzahl von Pflege-, Bring- und Paketdiensten mit ihrem Bedarf an Kurzzeitparkplätzen ebenso wie die Unterbringung von Elektromobilen (Parkplatzgröße und Zuordnung). Alternative Antriebe, z.B. Hybridmotoren, machen Lieferverkehr verträglicher und erleichtern damit die gewünschte Nahversorgung.

Flächendeckende Aufwertung der Altstadt

Die Trierer Altstadt innerhalb des Alleenrings ist vielfältig. Auffällig ist der Bruch zwischen dem städtebaulich zusammenhängenden Teil der Fußgängerzone und dem westlichen Teil in Richtung Mosel. Bruchkanten sind z. B. der Nikolaus-Koch-Platz, der Pferdemarkt oder der Viehmarktplatz. Historische Quartiere wie die ehemaligen Klosterbezirke an der Mosel sowie herausragende Einzelgebäude wie die Pauluskirche oder die Antoniuskirche wirken nicht als Teil einer zusammenhängenden Altstadt sondern als isolierte Einzeldenkmäler.

Durch Umgestaltung der Straßenräume in der westlichen Altstadt soll die Trennungswirkung reduziert werden. Im Vordergrund steht hierbei die Umgestaltung der Innenstadt-Westtrasse. Die Erschließungsfunktionen sollen dabei nicht eingeschränkt werden.

Für die flächendeckende Aufwertung sollte ein einheitliches Erscheinungsbild gewählt werden, das einerseits einen hohen Wiedererkennungswert hat, andererseits aber so kostengünstig ist, dass mittelfristig eine flächen-deckende Umsetzung möglich ist. Markante Stadträume können bzw. sollen abweichend eine hochwertigere Gestaltung erhalten.

Aufwertung von Stadtteilzentren

Die „Stadt der kurzen Wege“, umfasst neben der funktionalen Stärkung der Stadtteilzentren auch eine gestalterische Aufwertung von Altortbereichen mit hoher Aufenthaltsqualität. Neben den Maßnahmen im Mobilitätskonzept und kleinräumigen Verkehrskonzepten bilden hierfür die aus der Bürgerschaft stammenden Vorschläge (Stadtteilrahmenpläne, Bürgerhaushalte) die Grundlage.

Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch Straßenraumgestaltung

Aufenthaltsqualität und Gestaltung beeinflussen in hohem Maße die Verkehrsmittelwahl. Insbesondere Fußgänger benötigen hochwertige Straßenräume. Hoch belastete Hauptverkehrsstraßen mit geringen Seitenraumbreiten begünstigen dagegen die Nutzung des Pkw. Ziel muss es sein, insbesondere auf den in die Altstadt führenden Straßen eine Aufenthaltsqualität zu schaffen, die Fußwege begünstigt. In den verkehrsmittelbezogenen Bausteinen werden u. a. folgende Verbindungen zur Aufwertung empfohlen:

- Paulinstraße (vgl. Maßnahme S15),
- Parkstraße – Franz-Georg-Straße – In der Reichsabtei (vgl. Maßnahme S13),
- Eurener Straße – Römerbrücke (vgl. Maßnahmen F2, S26),
- Saarstraße – Matthiasstraße (vgl. Maßnahme S21),
- Domänenstraße – Güterstraße – Gartenfeldstraße (vgl. Maßnahme S26).

Infrastruktur in Gewerbegebieten

Durch die zunehmende Konzentration der Gewerbenutzung in Gewerbegebieten haben immer mehr Fahrten diese Gebiete zum Ziel. Die überwiegend auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Infrastruktur der Gewerbegebiete führt in der Regel dazu, dass eine Zunahme der Nutzungen in Gewerbegebieten auch die Nutzung des Pkw begünstigt.

Im Unterschied zu anderen Städten ist kundenintensiver zentrenrelevanter Einzelhandel in Trier in Gewerbegebieten nur in sehr geringem Maße vorhanden. Das Verkehrsaufkommen setzt sich im Wesentlichen aus dem Beschäftigtenverkehr, dem Güterverkehr sowie Pkw-orientiertem Kundenverkehr zusammen. Trotzdem sollte auch ein großer Teil des Verkehrs der Gewerbegebiete mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden. Daher sollte auch die Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Gewerbegebiete sowie zwischen Wohngebieten und Gewerbegebieten eine hohe Qualität für den Fuß- und Radverkehr aufweisen. Dies betrifft v. a. Einzelhandelsstandorte mit Nahversorgungsbetrieben sowie Standorte mit Dienstleistungsbetrieben.

12.2.2 Grundsätze der Stadtgestaltung durch Verkehrsanlagen

Bebauungsstruktur und Straßenraum bestimmen gemeinsam das Stadtbild. Im angebauten Straßennetz muss das Umfeld die Straßenraumgestaltung bestimmen. Neben der Randbebauung sind Belag, Begrünung, Möblierung und Beleuchtung wesentliche Aspekte der Straßenraumgestaltung

Raumkanten

Das angebaute Straßennetz wird in der Regel durch die Randbebauung begrenzt. In der Kernstadt ist die geschlossene Blockrandbebauung typisch, in den neueren Quartieren überwiegend offene Bebauungsstrukturen. Typisch für die mittelalterliche Altstadt sind wechselnde Straßen- und Platzräume mit vor- und zurückspringender Randbebauung. Markante Einzelgebäude unterbrechen oftmals Bebauungskanten und bilden eigene Platzräume (z. B. Porta Nigra, Konstantinbasilika, St.-Antonius-Kirche). Typisch für Trier ist, dass auch längere Mauern Raumkanten bilden, v. a. die Umfassungsmauern der ehemaligen Klosterbezirke.

Durch den Ausbau des Straßennetzes nach dem Zweiten Weltkrieg wurden in einigen Fällen neue Trassen hergestellt, die bis heute Defizite bei der Randbebauung aufweisen. Dies ist insbesondere bei den Hauptverkehrsstraßen der Fall, die Stadtbesuchern den ersten Eindruck der Stadt Trier vermitteln. Handlungsbedarf besteht insbesondere bei folgenden Streckenabschnitten:

- Entlang der B 49 zwischen Stadion und Lindenstraße sollte geprüft werden, inwieweit im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ascoli-Piceno-Straße und der Neuentwicklung von Flächen (ehemalige Kabinenbahn) eine städtebauliche Fassung möglich ist. Ebenso sollte das Quartier Zurlauben einen städtebaulichen Abschluss zur B49 erhalten.
- Der Georg-Schmitt-Platz ist ein auf den Kfz-Verkehr ausgerichteter Knotenpunkt mit mehreren Restflächen, die u. a. als Parkplatz genutzt werden. Als nördliches Stadttor zur Altstadt für Autofahrer sowie Wander- und Radwandertouristen sollte dieser Bereich zukünftig aufgewertet werden. Im Zusammenhang mit den Vorschlägen zur Entlastung der Nordallee vom Kfz-Verkehr sollte eine Umgestaltung des Knotenpunktes vorgenommen werden, die es ermöglicht, neue Raumkanten oder eine hochwertige Platzgestaltung zu schaffen.
- Der Bau der Innenstadt Westtrasse hat städtebauliche Brüche hinterlassen, die teilweise als ungefasste Platzräume bilden (Westseite Stresemannstraße, An der Alten Synagoge, Bereich Jakobstraße / Walramsneustraße / Parkhaus Hauptmarkt). Langfristig sollte hier eine Umgestaltung angestrebt werden, die eine bessere städtebauliche Integration der Westtrasse ermöglicht.
- In kleineren Straßen der Altstadt sind bis heute Brachflächen vorhanden, die ein ungeordnetes Erscheinungsbild vermitteln, z. B. das Quartier Wechsel-

straße / Rahmenstraße. Darüber hinaus sind die Übergänge von der Einzelhandelsbebauung (v. a. Kaufhäuser) zur angrenzenden Bebauung teilweise unattraktiv (z. B. Umfeld des Frankenturms).

Bei neuen Straßen ist auf die Herstellung geeigneter Raumkanten zu achten. Dies gilt insbesondere für den Neubau der L145 (Moselbahndurchbruch).

Belag

Standardoberfläche für Rad-, Bus- und sonstigen Kfz-Verkehr ist Asphalt. Fahrbahnen von hoch belasteten Hauptverkehrs- und Sammelstraßen sollten aus Gründen der Haltbarkeit und des Lärmschutzes in der Regel asphaltiert werden, je nach Straßenumfeld können aber auch andere Oberflächen verwendet werden.

Auf einigen wichtige Verbindungen für den Rad-, Bus- oder Kfz-Verkehr, die heute gepflastert sind, wird aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Immissionsschutzes vorgeschlagen, die Fahrbahn zu asphaltieren oder Pflasterbeläge mit besserer Befahrbarkeit. Hierzu zählen:

- Luxemburger Straße,
- Thyrsusstraße.

Bei hoch belasteten Streckenabschnitten mit schadhaftem Pflaster sollte geprüft werden, ob zukünftig andere Beläge sinnvoll wären. Handlungsbedarf besteht insbesondere entlang der Innenstadt-Westtrasse mit ihrem dichten Busverkehr

In der Altstadt sollen auch Asphaltflächen zu einem hochwertigen Erscheinungsbild beitragen. Dies kann z. B. mit gefärbtem Asphalt oder „Streetprint“ (Einprägen von Pflasterstrukturen in Asphalt) erzielt werden.

In Bereichen mit überwiegender Fußgängernutzung bzw. herausragendem städtebaulichen Umfeld sollten Oberflächen gepflastert werden um monotone Asphaltflächen zu vermeiden. Dabei sind folgende Punkte zu beachten:

- Pflasteroberflächen sollen kostengünstig und pflegeleicht sein, aber ein hochwertiges Erscheinungsbild bieten (z. B. Betonsteine mit Natursteinverblendung oder ansprechendes, ggf. gefärbtes Betonsteinpflaster)
- Beschränkung auf wenige Pflastertypen, die ein einheitliches Erscheinungsbild ergeben. Durch die Wahl unterschiedlichen Pflasters kann die Verkehrsbedeutung des Straßenraums (Schmuckplatz, Fußgängerzone, Verkehrsberuhigter Bereich, Gehweg, Fußgängerquerung) verdeutlicht werden.
- Sichere Nutzung des Pflasters muss auch für mobilitätseingeschränkte Personen möglich sein (ebene Oberflächen, schmale Fugen)

Handlungsbedarf besteht in Trier insbesondere in der Kernstadt. Gepflasterte Flächen bilden teilweise ein Flickwerk aus unterschiedlichen Belägen, die an einigen Stellen bereits Schäden aufweisen. Bereiche mit Schmuckpflaster bzw. hochwertiger Gestaltung sind ohne Zusammenhang zu benachbarten Flächen. Beispiele sind die Bereiche Fleischstraße / Stresemannstraße / Jüdemerstraße / Viehmarktplatz, Trevisis-Passage und Kaiserthermen.

Zukünftig sollten sämtliche Pflasterflächen der Altstadt mit Ausnahme herausragender Bereiche (z. B. Porta Nigra-Umfeld) nach einem einheitlichen Erscheinungsbild gestaltet werden. Dabei sollte insbesondere geklärt werden, welche Bereiche historisch anmutendes Natursteinpflaster wie am Hauptmarkt erhalten sollen und wo ansprechende Betonsteinpflasterflächen wie im Bereich Kornmarkt / Johann-Philipp-Straße hergestellt werden sollen. Es wird empfohlen, entsprechende Gestaltungskonzepte zu entwickeln.

Begrünung

Baumpflanzungen in Straßenräumen werten das Erscheinungsbild auf und verbessern das Stadtklima. Sie können darüber hinaus gezielt als Gestaltungselement eingesetzt werden. Beispiele sind Alleen, Baumreihen, Torsituationen oder Platzgestaltungen. Neben Baumpflanzungen führen Blumenpflanzungen zu einer wesentlichen Aufwertung des Stadtbildes, insbesondere an Einfallstraßen, wichtigen Knotenpunkten oder Platzräumen.

Die bisherige Bepflanzung in Trier zeigt folgendes Bild:

- Baumpflanzungen sind Standard bei der Neuanlage von Sammelstraßen als Allee (z. B. Robert-Schuman-Allee oder einseitig (z. B. Am Trimmelter Hof, Karl-Carstens-Str., In den Särken),
- Im Alleenring bilden die ehemaligen Wallanlagen eine parkähnliche Bepflanzung,
- Baumpflanzungen als Teil der Platzgestaltung gibt es u. a. am Domfreihof, Nikolaus-Koch-Platz, Augustinerhof,
- Im übrigen Straßennetz sind Baumpflanzungen nur vereinzelt vorhanden (z. B. Bruchhausenstraße, Merianstraße, Hohenzollernstraße, die schmalen Straßen lassen oftmals keine durchgehenden Baumreihen zu.
- In vielen Bereichen bilden Verkehrsinseln und Seitenräume „Restgrün“ mit geringer Aufenthaltsqualität bzw. ohne Zugang (z. B. Grünflächen im Verteilerkreis und Kaiserthermenkreisel, Flächen an den Auffahrtsrampen der Konrad-Adenauer-Brücke.

Zukünftig sollen auch in den Straßen- und Platzräumen der Kernstadt Baum- und Blumenpflanzungen verstärkt für die Aufwertung von Straßenräumen genutzt werden. Hierfür sind geeignete Standorte zu finden sowie Umsetzungs- und Pflegekonzepte zu erarbeiten.

Möblierung, Beleuchtung, Beschilderung

Notwendigkeit, Lage und Funktionalität von Beleuchtung, Beschilderung und anderen Elementen der Stadtmöblierung werden durch die Anforderungen an Nutzbarkeit, Verkehrssicherheit und Verkehrslenkung vorgegeben. In ihrer Gestaltung können die einzelnen Elemente in hohem Maße zu einer Aufwertung der Straßenräume beitragen.

Dabei auf Folgendes zu achten:

- Die Möblierung soll kostengünstig und pflegeleicht sein, aber ein hochwertiges Erscheinungsbild bieten (z. B. ansprechende Leuchten).
- Die Möblierung soll stadtweit ein einheitliches Erscheinungsbild ergeben. Unterschiedliche Straßenräume erfordern unterschiedliche Ausstattung, durch die Wahl unterschiedlicher Designs können zudem unterschiedliche Straßenräume charakterisiert werden.
- Nach Möglichkeit sollten Standorte zusammengefasst werden. Durch geeignete Regelungen (z. B. Zonenausweisungen) ist die Anzahl an Schildern möglichst gering zu halten.
- Bei der Beleuchtung ist insbesondere auf umweltfreundlichen Betrieb (Art der Leuchtmittel, Energieverbrauch, optimierte Lenkung des Lichtstrahls) zu achten.

13 Öffentlichkeitsarbeit / Mobilitätsmanagement

Information und Vorbildfunktion haben bei Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl eine große Bedeutung. Im Zentrum dieses Bausteines stehen Maßnahmen zum kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagement, die vom Büro für Mobilitätsberatung und Moderation erarbeitet wurden. Darüber hinaus umfasst der Baustein weitere Aspekte des Mobilitätsmanagements sowie die Einbeziehung der Bürger in Planung und Umsetzung von Verkehrsprojekten.

13.1 Kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement

Überblick

Strategien und Maßnahmen für kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement wurden vom Büro für Mobilitätsberatung und Moderation erarbeitet.⁵⁹ Der Untersuchungsbericht ist in der Anlage als Teilbaustein beigefügt. Ein Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen überschneidet sich thematisch mit Maßnahmen anderer Bausteine, da diese auch immer die zugehörigen Strategien und Maßnahmen zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl enthalten. Der Bericht zum kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagement geht über diese bausteinbezogene Betrachtung hinaus und stellt die Einzelmaßnahmen als Teil von Gesamtstrategien zum Mobilitätsmanagement dar.

Im Ergebnis ist auf Grundlage einer umfassenden Recherche von Praxis- und Best-Practice-Beispielen eine Liste von Handlungsfeldern und Maßnahmen entstanden, mit denen eine Kommune, abgesehen von der Infrastrukturförderung, die Mobilitätsentwicklung vor Ort nachhaltig beeinflussen kann. Es wird jeweils aufgezeigt, welche Ansätze es gibt und welche möglicherweise sinnvoll in Trier Anwendung finden können. Dabei werden auch mögliche Ziele und Prioritäten vorgeschlagen.

Als Handlungsfelder eines integrierten Mobilitätsmanagements wird neben dem kommunalen und betrieblichen vor allem das schulische Mobilitätsmanagement angesehen. Des Weiteren wurde auch das bislang weniger stark beachtete Feld des touristischen Mobilitätsmanagement auf gute Beispiele untersucht.

⁵⁹ Büro für Mobilitätsberatung und Moderation: Modulentwurf "Mobilitätsmanagement" für das Mobilitätskonzept Trier 2020, Trier 2010

Begriffsdefinition und Ziele des Mobilitätsmanagements

Eine einheitliche Definition besteht weder für den Begriff des Mobilitätsmanagements, noch für die davon abgeleiteten Konkretisierungen. Besonders das Nebeneinander der Begriffe Verkehrssystemmanagement und Mobilitätsmanagement trägt allgemein zur Verwirrung bei, da es sich keineswegs wie oft angenommen um dasselbe handelt.

In den zwei Dimensionen von Angebot und Nachfrage sowie Konzentration auf harte oder weiche Maßnahmen lassen sich die Bezeichnungen unterscheiden: Während durch Verkehrssystemmanagement der bestehende Verkehrsfluss optimiert wird, also Kapazitätsreserven genutzt werden sollen, setzt Mobilitätsmanagement einen Schritt früher bei den individuellen Mobilitätsbedürfnissen an und beeinflusst die Verkehrsmittelwahl. Aufgrund dessen unterscheiden sich die beiden Bereiche auch durch die Orientierung der gewählten Maßnahmen. Verkehrssystemmanagement ist stark Hardware-orientiert, während im Mobilitätsmanagement tendenziell weiche Maßnahmen im Vordergrund stehen. Obwohl Methoden des Mobilitätsmanagements auch im Güterverkehr eingesetzt werden können, beschränkt sich Mobilitätsmanagement im allgemeinen Verständnis aufgrund des hohen Verkehrsanteils und der vielfältigen Eingriffsmöglichkeiten auf den Personenverkehr. Die Optimierung und verträgliche Abwicklung des Güterverkehrs obliegt dem Bereich der Logistik.

Als konkrete Ziele des Mobilitätsmanagements können genannt werden:

- Erhöhte Nutzung des Umweltverbundes und verbesserter Zugang zum Umweltverbund für alle Menschen,
- effiziente Nutzung bestehender Verkehrssysteme,
- Reduktion des Verkehrs(-wachstums),
- Koordination zwischen allen Verkehrsträgern,
- Verbesserung wirtschaftlicher Effizienz des gesamten Verkehrssystems.

Wie dargestellt sollte das dem betrieblichen Mobilitätsmanagement entgegen gebrachte Interesse der inzwischen zahlreichen Trierer Akteure gestärkt und genutzt werden, um weitere Betriebe – öffentlich wie privat – in den Prozess einzubinden. Die Palette der bisherigen Aktivitäten sollte um neue Maßnahmen ergänzt und soweit möglich flächendeckend ausgeweitet werden.

Mit dem schulischen Mobilitätsmanagement sollte ein neuer Schwerpunkt hinzu treten, der zu großen Teilen in der Verantwortung der Stadt liegt, und deshalb aktiv gestaltet werden kann. Es wäre hierbei zu beachten, dass es sich um ein breites Handlungsfeld handelt, welches sich vor allem durch den großen Altersunterschied der Verkehrserzeuger innerhalb der Zielgruppe auszeichnet. Allein das Potenzial, welches sich aufgrund der Zielgruppengröße abzeichnet, spricht jedoch schon dafür, sich mit dem schulischen Mobilitätsmanagement zu befassen.

Ein begleitendes kommunales Mobilitätsmanagement sollte die beiden erst genannten Felder um Maßnahmen, die weitere Zielgruppen ansprechen, ergänzen. Besonders hervor zu heben sind hier die Möglichkeiten einer mobilitätsbewussten Siedlungs- und Standortplanung, die eine Reduzierung vorgeschriebener Pkw-Stellplatzverpflichtungen zu Gunsten alternativer Verkehrsmittel beinhaltet. Die Einführung eines Neubürgermarketings hat sich in anderen Städten bereits bewährt und stellt auch für Trier eine sinnvolle Überlegung dar.

Das touristische Mobilitätsmanagement komplettiert den Ansatz eines integrierten Konzeptes zum Mobilitätsmanagement, steht in seiner Bedeutung momentan jedoch hinter den anderen Handlungsfeldern. Einzelne Maßnahmen können jedoch begleitend realisiert werden.

Letztlich könnte die Schaffung einer Dachmarke bzw. eines gemeinsamen Labels für die verschiedenen Bereiche des Mobilitätsmanagements in Trier eine Identität stiftende Maßnahme sein, die zu einer erhöhten Akzeptanz und Wiedererkennung auf Seiten aller Beteiligten führen könnte. Dies würde die individuellen und gemeinsamen Aktivitäten der einzelnen Akteure zu einem Gesamtprozess zusammenführen.

Grundsätzlich sollten die guten Ansätze der Projekte MobiMan und effizient mobil als Plattform genutzt werden. So sollten die vielen verschiedenen Akteure, die sich in unterschiedlichen Konstellationen und sehr unterschiedlicher Intensität mit dem Mobilitätsmanagement befassen, in ein gemeinsames Netzwerk eingebunden werden.

Maßnahmen

Im Folgenden werden tabellarisch Maßnahmen des betrieblichen, schulischen, kommunalen und touristischen Mobilitätsmanagements in Form einer Maßnahmenmatrix dargestellt. Diese bilden einen zusammenfassenden Auszug der Teilstudie Modulentwurf "Mobilitätsmanagement" für das Mobilitätskonzept Trier 2020 vom März 2010

In dieser Matrix wird für jede Maßnahme der aktuelle Sachstand skizziert, soweit er den Autoren der Studie bekannt ist. Darüber hinaus werden jeweils erste Schritte für eine Umsetzung und die wichtigsten Akteure benannt. In der Matrix erfolgt zudem für jede Maßnahmen eine grobe Bewertung bezüglich ihrer zeitlichen Realisierungsmöglichkeit, ihres personellen und finanziellen Aufwandes sowie ihrer inhaltlichen Wirkung.

Da zu den meisten einzelnen Maßnahmen in der Stadt Trier bereits Überlegungen bzw. Planungen vorliegen, soll in dieser Spalte der Matrix ein Überblick über den aktuellen Sachstand jeder Einzelmaßnahme gegeben werden. Nicht zuletzt sind bereits erfolgte Schritte auf dem Weg zur Umsetzung ein wichtiges Kriterium für die Priorität bezüglich der Umsetzung einer Maßnahme.

Der Aufwand einer Maßnahme kann in personellen Aufwand, etwa zur Organisation, Planung, Begleitung bei der Durchführung und in finanziellen Aufwand unterschieden werden. Diese beiden Kategorien variieren teilweise stark, wie sich am Beispiel des Fahrgemeinschaftsmanagers in Oberstufen zeigen lässt: Während der finanzielle Aufwand für ein den Schülern zugängliches Informationssystem (z. B. Schwarzes Brett) relativ gering ausfallen kann, ist der personelle Aufwand für die Koordination der zahlreichen Fahrten und die entsprechende Bereitstellung der Informationen ungleich höher. Die Bewertung des Aufwands erfolgt jeweils in einer dreistufigen Skala von gering über mittel bis hoch. Die Konkretisierung kann erst nach der vertieften Planung erfolgen.

Wie bereits oben erwähnt, hängt die einzuplanende Umsetzungsdauer nicht unwesentlich vom derzeitigen Sachstand der Maßnahme ab. Dennoch unterscheiden sich die Maßnahmen bezüglich ihres zu veranschlagenden Zeithorizonts auch unabhängig von bereits erfolgten Bemühungen zur Umsetzung. Wichtige Kriterien, die den Zeithorizont beeinflussen, sind die Größe der beteiligten Akteursgruppe und die Notwendigkeit baulicher Maßnahmen. Im Einzelfall können die unterschiedlichen Interessen spezieller Akteurskonstellationen zu einer langen Umsetzungsdauer führen. Eine ebenfalls nicht zu vernachlässigende Komponente stellt der finanzielle Aufwand einer Maßnahme dar, da evtl. Gelder erst bewilligt, bzw. Finanzierungspartner gefunden werden müssen. Als Bewertungsstufen werden kurz-, mittel- oder langfristige Zeithorizonte angegeben.

Die erwartete Wirkung ist neben dem Aufwand in den verschiedenen Teilbereichen und der grundsätzlichen Realisierungschance der letzte wesentliche Aspekt zur Festlegung von Prioritäten. Dabei ist bei der Beurteilung jeweils zu berücksichtigen, inwieweit einzelne Maßnahmen mit einer geringeren Wirkung evtl. im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen eine größere Wirkung erzielen können bzw. die Wirkung anderer Maßnahmen deutlich erhöhen.

Abschließend wird aus den vorgenannten Kriterien eine Prioritätenreihung abgeleitet. Hierbei sei angemerkt, dass grundsätzlich alle in dieser Studie vorgeschlagenen Maßnahmen von den Autoren zumindest grundsätzlich für realisierbar und für die Stadt Trier als sinnvoll erachtet werden. Bei der Berücksichtigung der vorgeschlagenen Prioritäten sollten die mit einer geringeren Priorität bewerteten Maßnahmen also nicht einfach entfallen, sondern lediglich später in die Umsetzung gebracht werden. Bei der Auswahl der Maßnahmen ist letztendlich auch darauf zu achten, inwieweit Maßnahmen mit einer geringeren Priorität dennoch direkt umgesetzt werden sollten, weil sie beispielsweise eine andere Maßnahme sinnvoll ergänzen und mit einem vertretbaren Aufwand umgesetzt werden können. Zur Bewertung der Priorität der einzelnen Maßnahmen wird eine Abstufung zwischen hoher und niedrigerer Priorität vorgenommen.

Für alle nachfolgend vorgenommenen Bewertungen sei nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sie anhand des Informationsstandes der Autoren und Sachstandes zum Zeitpunkt der Erstellung der Teilstudie Modulentwurf "Mobilitätsmanagement" für das Mobilitätskonzept Trier 2020 (März 2010) sowie ohne die Möglichkeit der detaillierten Prüfungen des jeweiligen Sachverhaltes erfolgten.

Bewertung der Maßnahmen des betriebliches Mobilitätsmanagements

Betriebliches MM								
Maßnahmen	aktueller Sachstand	erste Umsetzungsschritte	Akteure	Zeit-horizont	Personal	Finanzen	Wirkung	Priorität
betriebsübergreifende Förderung von Fahrgemeinschaften	im Rahmen von effizient mobil bei mehreren Betrieben als Maßnahme geplant, städtische Initiative noch nicht erfolgt	Begleitend zur betriebsübergreifenden Fahrgemeinschaftsbörse könnte von der Stadt ein Leitfaden zur Förderung von Fahrgemeinschaften erstellt werden. Für die interessierten Betriebe sollte ein gemeinsamer Workshop angeboten werden (erfolgt evtl. noch im Rahmen von <i>effizient-mobil</i>).	Betrieb	kurz	mittel	gering	niedriger	hoch
Reservierte Stellplätze für Fahrgemeinschaften	bisher selten umgesetzt	als eine Erweiterung des eigenen Parkraumkonzepts könnte die Stadt eine Informationsbroschüre für größere Arbeitgeber zur Einrichtung einer Stellplatzbewirtschaftung inklusive möglicher Regelungen zu Bevorrechtigungen verschiedener Gruppen herausbringen	Betrieb	kurz	gering	gering	niedriger	niedriger
Heimfahrtgarantie für Fahrgemeinschaften	bisher nicht umgesetzt, bei einzelnen Betrieben im Rahmen von effizient mobil angedacht	Gründung eines betriebsübergreifenden "Fonds" zur Finanzierung der Heimfahrtgarantie. Basisfinanzierung durch die Stadt bei Beteiligung der teilnehmenden Betriebe. Erstellung eines Regelwerks der Teilnahme der Betriebe, der gemeinsamen Finanzierung und der Nutzung durch die Beschäftigten. Für die interessierten Betriebe sollte ein gemeinsamer Workshop angeboten werden (erfolgt evtl. noch im Rahmen von <i>effizient-mobil</i>).	Betrieb	kurz	gering	mittel	hoch	hoch
Jobticket	Zum derzeitigen Stand müssen die Daten beim VRT angefragt werden. Die Gründung einer Nachfrage- und Vertriebsgemeinschaft wird derzeit von der Stadt im Rahmen des Projekts <i>MobilMan</i> angestoßen.	Weiterentwicklung eines geeigneten Konstrukts der Nachfrage- und Vertriebsgemeinschaft auch mit den " <i>effizient-mobil</i> Betrieben"	Betrieb VRT	lang	mittel	hoch	hoch	hoch
Dienstfahrräder / Dienstpedelecs	Diensträder in wenigen Betrieben vorhanden, Pedelecs bei einigen <i>effizient-mobil</i> Betrieben angedacht	zur besseren Werbung für Pedelecs und die höhere Ausnutzung des Potenzials könnte die Stadt eine Darstellung des Potenzials herausbringen, in der die Höhenstadteile und Entfernungen, mit einigen grundlegenden Informationen zu Pedelecs bereit gestellt werden.	Betrieb	mittel	gering	mittel	niedriger	hoch
Fahrradfreundlicher Betrieb	einzelne Betriebe wären zertifizierungsfähig, noch keine Aktivitäten seitens der Stadt oder ADFC	kommunale Ausschreibung eines Wettbewerbs, um beispielsweise die fünf fahrradfreundlichsten Betriebe zu finden und über eine Finanzierung der Stadt für den Betrieb kostenfrei nach ADFC-Norm zu zertifizieren.	Betrieb ADFC	mittel	mittel	mittel	hoch	hoch
Carsharing für Dienstfahrten	in Trier lediglich Angebot der DB AG vorhanden, nach Kenntnis der Autoren ohne Vereinbarung mit einem Betrieb, Beteiligung an einem neuen Projekt wird bei einzelnen Betrieben als Ergebnis von <i>effizient-mobil</i> geprüft	Sondierung geeigneter Anbieter. Erstellung eines geeigneten Konzepts inklusive eines Finanzierung. Konkrete Anfrage bei den bisher grundsätzlich interessierten Betrieben	Betrieb Carsh.- Anbieter	lang	mittel	mittel	hoch	niedriger

Bewertung der Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements

Schulisches MM								
Maßnahmen	aktueller Sachstand	erste Umsetzungsschritte	Akteure	Zeit-horizont	Personal	Finanzen	Wirkung	Priorität
Rahmenbedingungen Stellplatzvergabe	die derzeitige Praxis der Stellplatzvergabe an Trierer Schulen ist im Detail nicht bekannt	Durchführung einer Bestandsaufnahme an allen weiterführenden Schulen.	Schule	mittel	gering	mittel	hoch	hoch
Fahrrad-abstellanlagen	Bestandsaufnahme fehlt, einzelne gute Ansätze	Durchführung einer Bestandsaufnahme an allen weiterführenden Schulen.	Schule	mittel	gering	mittel	hoch	hoch
kooperative Schulwegplanung	unbekannt, bei AVG und MPG im Rahmen von effizient mobil angedacht	Anfrage bei Schulen, inwieweit hier bereits eigen Aktivitäten entwickelt wurden?	Schule Schüler Eltern Verbände Stadt	mittel	hoch	gering		
Kinderfreundliche Verkehrsplanung		Best-Practice-Beispiele recherchieren. Übertragbarkeit auf Trier prüfen. Probleme der Schulen abfragen. Informationsveranstaltung anbieten.	Stadt	lang	mittel	mittel	hoch	niedriger
Walkingbus - Laufende Schulbusse	unbekannt	Best-Practice-Beispiele recherchieren. Übertragbarkeit auf Trier prüfen. Schulübergreifende Info-Veranstaltung bzgl. Umsetzung anbieten.	Schule Schüler Eltern	kurz	mittel	gering	hoch	hoch
Fahrradfahr- gemeinschaften	unbekannt	Best-Practice-Beispiele recherchieren. Übertragbarkeit auf Trier prüfen. Schulübergreifende Info-Veranstaltung bzgl. Umsetzung anbieten.	Schule Schüler Eltern	kurz	gering	gering	hoch	hoch
Fahrgemeinschafts- manager	unbekannt	Best-Practice-Beispiele recherchieren. Übertragbarkeit auf Trier prüfen. Schulübergreifende Info-Veranstaltung bzgl. Umsetzung anbieten.	Schule Schüler Eltern	mittel	mittel	gering	niedriger	hoch
Mobilitätsbildung / Mobilitätstagebuch	unbekannt	Konzept zur Mobilitätsbildung zusammenstellen. Schulübergreifende Info-Veranstaltung bzgl. Umsetzung anbieten.	Schule Schüler	kurz	gering	gering	niedriger	hoch
Mobilitätsbildung / Ruheerlebnis	unbekannt	Konzept zur Mobilitätsbildung zusammenstellen. Schulübergreifende Info-Veranstaltung bzgl. Umsetzung anbieten.	Schule Schüler	kurz	mittel	gering	niedriger	hoch
Mobilitätsbildung / Workshops	MPG, sonst unbekannt	Konzept zur Mobilitätsbildung zusammenstellen. Schulübergreifende Info-Veranstaltung bzgl. Umsetzung anbieten.	Schule Schüler Eltern Verbände Polizei	mittel	mittel	mittel		
Mobilitätsbildung / Posterausstellungen	MPG, sonst unbekannt	Konzept zur Mobilitätsbildung zusammenstellen. Schulübergreifende Info-Veranstaltung bzgl. Umsetzung anbieten.	Schule Schüler	kurz	gering	gering		
Mobilitätsbildung / Besuch von Mobilitäts- dienstleistern	unbekannt	Potenzielle "Besucher" anfragen. Schulübergreifende Info-Veranstaltung bzgl. Umsetzung anbieten.	Schule Schüler Mob.- Dienstl.	kurz	gering	gering	niedriger	hoch
Mobilitätsbildung / Fahrrad-reparaturkurse	unbekannt	Potenzielle Anbieter anfragen. Schulübergreifende Info-Veranstaltung bzgl. Umsetzung anbieten.	Schule Schüler ADFC Fahrrad- händler	mittel	mittel	mittel	hoch	hoch

Bewertung der Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements

Kommunales MM								
Maßnahmen	aktueller Sachstand	erste Umsetzungsschritte	Akteure	Zeit-horizont	Personal	Finanzen	Wirkung	Priorität
Fahrradstation	in Planung	weitere Planungsschritte einleiten bzw. zu Ende führen.	Stadt Betreiber	lang	hoch	hoch		
Städtisches Leihfahrradsystem	kein flächendeckendes Modell mit Selbstbedienungscharakter vorhanden, lediglich Fahrradverleih am Bahnhof und TrierRad an der Universität	Best-Practice-Beispiele recherchieren. Grundlagen- und Potenzialstudie erstellen. Potenzielle Kooperationspartner und Betreiber sondieren.	Stadt Betreiber	lang	hoch	hoch	hoch	niedriger
Bike+Ride-Parkplätze	Analyse der regionalen Bahnhaltepunkte für den SPNV Nord liegt vor.	Analyse weiterer potenziellen Standorte im Stadtgebiet. Abstimmung mit SPNV-Nord bzgl. geplanter Verbesserungen.	Stadt	mittel	mittel	mittel	hoch	hoch
gezielte P+R-Maßnahmen	Konzept in MoKo Trier 2020	Klärung der Grundlagen eines P+R-Konzepts. Kontaktaufnahme zu den Kommunen mit geeigneten Standorten. Abstimmung mit Land bzgl. möglicher Unterstützung. Abstimmung mit Landkreis bzgl. notwendiger Kooperation.	Stadt	mittel	mittel	mittel	hoch	hoch
Prominenten Radtour	bisher nicht erfolgt	Zusammenstellung von Routen, Themen und potenziellen "Kandidaten". Anfrage der Kandidaten.	Promis Interess.	kurz	gering	gering	niedriger	niedriger
LSA-Optimierung für N-MIV	in MoKo Trier 2020 aufzugreifen	Analyse der politischen Beschlusslage. Überprüfung der Signalanlagen.	Stadt	lang	mittel	gering	hoch	hoch
Mobilitätsgarantie im ÖV	bisher nicht angeboten	siehe "Heimfahrtgarantie" unter BMM	VRT Mob.-Dienstl.	mittel	gering	mittel	hoch	niedriger
Verkehrsmittel übergreifendes Mobilitätsticket	im Rahmen von MobiMan vorgeschlagen, Umsetzung bisher nicht konkret diskutiert	Analyse der Best-Practice-Beispiele auf deren Übertragbarkeit und Klärung von Sachfragen mit Anbietern bisheriger Systeme.	VRT Mob.-Dienstl.	lang	gering	mittel	hoch	hoch
Zielgruppen-spezifischer Mobilitätsbedarf	Projektidee des Büro für Mobilitätsberatung und Moderation mit SPNV Nord, innerstädtischen Kliniken und MWVLW 2008 unter Begleitung vom Amt 12 besprochen. Projektskizze ist in Bearbeitung.	Abstimmung der Projektskizze zwischen Stadt Trier und Büro für Mobilitätsberatung und Moderation sowie SPNV-Nord und Kliniken. "Antragstellung" beim Land.	VRT	lang	hoch	mittel	hoch	niedriger
gemeinsame Mobilitätshomepage	Analyse durch Büro für Mobilitätsberatung und Moderation im Rahmen von MobiMan erfolgt. Ein erster Entwurf einer Homepage liegt vor. Inhaltliche Ergänzungen und Abstimmung mit Anbietern notwendig.	Best-Practice-Beispiele recherchieren. Grundlagen in LBO klären und ggf. mit Land bzgl. Überarbeitung Kontakt aufnehmen.	Stadt	lang	mittel	mittel	hoch	niedriger
Stellplatz-ablösesatzung	bisher keine Maßnahmen ergriffen	Best-Practice-Beispiele recherchieren. Grundlagen in LBO klären und ggf. mit Land bzgl. Überarbeitung Kontakt aufnehmen.	Stadt	lang	mittel	mittel	hoch	niedriger
Betriebs-übergreifende Mitfahrbörse	bisher keine Maßnahmen ergriffen, als Ergebnis von <i>effizient-mobil</i> würden sich mehrere Betriebe beteiligen	Potenzialdarstellung Trierer Betriebe. Anfrage interessierter Betriebe. Verknüpfung mit dem Projekt "Zielgruppenorientierung" zur Erfassung der Daten. Für die interessierten Betriebe sollte ein gemeinsamer Workshop angeboten werden (erfolgt evtl. noch im Rahmen von <i>effizient-mobil</i>).	Stadt	mittel	mittel	mittel	niedriger	hoch
Carsharing	früheres Projekt ist gescheitert, in Trier lediglich Angebot der DB AG vorhanden, nach Kenntnis der Autoren ohne Vereinbarung mit einem Betrieb, Beteiligung an einem neuen Projekt wird bei einzelnen Betrieben als Ergebnis von <i>effizient mobil</i> geprüft	siehe "Carsharing für Dienstfahrten" unter BMM	Stadt Betreiber	lang	mittel	hoch	hoch	niedriger
PR-Aktionen	bisher nicht erfolgt	Best-Practice-Beispiele recherchieren bzw. Kontakt mit der Stadt München aufnehmen, um genauere Details zur Umsetzung zu erfahren.	Stadt Agenturen	kurz	gering	mittel	niedriger	hoch
Neubürgermarketing	bisher nur in Teilen erfolgt, VRT und SWT?	Sachstandsklärung mit VRT und SWT. Best-Practice-Beispiele recherchieren bzw. Kontakt mit der Stadt München aufnehmen, um genauere Details zur Umsetzung zu erfahren.	Stadt Mob.-Dienstl.	mittel	mittel	mittel	hoch	hoch
Vernetzung MM-Dachmarke	bisher nicht erfolgt	Entwurf einer Satzung. Definition von Zielen Erstellung eines Finanzierungskonzepts	Stadt	kurz	gering	mittel	hoch	hoch

Bewertung der Maßnahmen des touristischen Mobilitätsmanagements

Touristisches MM								
Maßnahmen	aktueller Sachstand	erste Umsetzungsschritte	Akteure	Zeit-horizont	Personal	Finanzen	Wirkung	Priorität
Infos zu An- & Abreise im Umweltverbund	nur in Teilen vorhanden	Erstellung einer Muster-Homepage mit den wesentlichen Daten für Trier. Kontaktaufnahme zu Verbänden und großen Übernachtungsbetrieben.	Hotellerie Mob.-Dienstl.	kurz	gering	gering	niedriger	hoch
Shuttlebusse	nicht vorhanden	Analyse der Umlandanbindung mit touristischen Schwerpunkten. Kontaktaufnahme mit Umlandgemeinden und Partnern der interkommunalen Kooperation.	Hotellerie Mob.-Dienstl.	lang	mittel/hoch	hoch	hoch	niedriger
Mobilitätsticket für Übernachtungsgäste	wurde seitens der SWT schon einmal versucht, ergab aber keine Einigung mit Gastronomie	Analyse des alten Vorschlags. Ggf. Modifizierung des Modells. Kontaktaufnahme mit Tourismusverband.	Hotellerie Mob.-Dienstl.	lang	gering	mittel	hoch	niedriger
Touristisches Fahrradleihsystem	Aktuell gibt es nur das Angebot des Bürgerservice am HBF Trier. Ein privater Anbieter plant ein neues Angebot für das Moseltal. In Luxemburg wurde 2009 ein neues System eröffnet. In Trier startet derzeit eine private Initiative eines einzelnen Fahrradhändlers und einigen Hotels. Im Büro für Mobilitätsberatung und Moderation läuft bis Ende Juni 2009 eine Diplomarbeit zum Thema.	siehe "Städtisches Leihfahrradsystem" unter KMM Darüber hinaus sind die spezifischen Anforderungen für Fahrradtouristen zu klären. Prüfung einer sehr großräumigen Anwendung durch Kontaktaufnahme mit den Städten Koblenz und Saarbrücken sowie den Tourismusverbänden.	Stadt Mob.-Dienstl. Betreiber Region / Land	lang	hoch	hoch	hoch	niedriger
Teilnahme an Fahrradgroßevents	bisher keine Einbindung der Stadt Trier	Kontaktaufnahme mit Organisatoren. Prüfung der technischen und organisatorischen Voraussetzungen.	Stadt Tourismus	kurz	hoch	gering	hoch	niedriger

13.2 Mobilitätszentrale

Für die verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsberatung plant die Stadt Trier eine Mobilitätszentrale. Eine Mobilitätszentrale verknüpft die Leistungen eines ÖPNV-Kundenzentrums mit Informationen zum Fuß- und Radverkehr, aber auch zum Kfz-Verkehr. Die Mobilitätszentrale kann außerdem auch Aufgaben einer Tourismus-Information übernehmen. Geplant ist ein Standort am Hauptbahnhof.

Mobilitätszentralen sind Anlaufstellen für alle Fragen zur Mobilität. Über Information und Beratung hinaus können weitere Dienstleistungen von Mobilitätszentralen übernommen werden. Diese sind z. B.:

- Fahrradverleih, -parkhaus und -werkstatt,
- Car-Sharing-Vermittlung,
- Kartenverkauf für kulturelle oder sportliche Veranstaltungen,
- Zimmerbuchung.

Es wird empfohlen, die geplante Mobilitätszentrale am Standort Hauptbahnhof kurzfristig einzurichten. Als Betreibermodell wird eine Zusammenarbeit zwischen der Stadt Trier, den Verkehrsunternehmen sowie Mobilitätsverbänden. Es sollte geprüft werden, inwieweit vorhandene Serviceeinrichtungen (z. B. SWT-Kundenzentrum, Tourismus-Information) in die Mobilitätszentrale integriert werden können und andere Standorte dafür ggf. aufgegeben werden können. Für einen Teil der Dienstleistungen wäre eine Kooperation mit gemeinnützigen Integrationsbetrieben denkbar.

Der Aufbau einer Mobilitätszentrale wurde mit der Prioritätsstufe 2 in das Umsetzungskonzept 2025 übernommen.

13.3 Schulwegsicherheit

Ein wichtiger Ansatzpunkt zur Förderung der Nahmobilität ist der Schulweg, da hier schon in frühem Lebensalter Mobilitätsverhalten gelernt wird. Immer öfter werden Kinder von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht. Es wird ein Teufelskreis in Gang gesetzt, da durch den anwachsenden Verkehr die Verkehrssicherheit insbesondere im Umfeld der Schulen sinkt, worauf wiederum das Bringen / Holen aus Sicherheitserwägungen ausgeweitet wird.

Zunehmend muss auch festgestellt werden, dass der Hol- und Bringverkehr für Störungen im Kfz-Verkehr verantwortlich ist. Kritisch sind v. a. ungeordnete Halte- und Parkvorgänge im Schulumfeld.

Mit der hohen Dichte an Grundschulen in Trier ist die Voraussetzung für Schulwege zu Fuß sehr gut. Mit der Verbesserung von Sicherheit und Komfort der Schulwege müssen darüber hinaus weitere Anreize geschaffen

werden, dass wieder mehr Kinder zu Fuß zur Schule gehen. Es werden die folgenden Handlungsansätze empfohlen:

Das Instrument „Schulwegplan“ sollte als umfassende Orientierungs- und Planungshilfe eingesetzt werden mit dem Ziel, möglichst viele Wege als attraktive und sichere Wege empfehlen zu können.

Eine sichere und attraktive Infrastruktur ist die wichtigste Voraussetzung für die Schulwegsicherheit. Hierzu zählen insbesondere:

- die Verbesserung der Bedingungen für zu Fuß gehende Kinder (Flächenverfügbarkeit, Sichtbarkeit, Ordnen und Überwachen von Park- und Haltevorgängen),
- Maßnahmen zur sicheren Durchführung unvermeidbaren Hol- und Bringverkehrs im Schulumfeld,
- hochwertige und sichere Gestaltung des Weges von den ÖPNV-Haltestellen zur Schule,
- Gewährleistung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld der weiterführenden Schulen sowie auf wichtigen Zufahrtsrouten (Sichtbarkeit, Vermeidung von Konflikten mit zu Fuß gehenden Schülern, attraktive und sichere Abstellanlagen).

Die Einhaltung der in den Bausteinen definierten Standards bei der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr ist im Umfeld der Schulen besonders wichtig. Die Sicherheit und Akzeptanz des selbstständigen Schulwegs kann mit organisatorischen Maßnahmen weiter erhöht werden. Beispiele sind:

- eine kombinierte Gesundheits- und Verkehrserziehung,
- gemeinsames Zurücklegen von Schulwegen („Walking Bus“)
- Förderung der Sichtbarkeit der Schüler (Reflektoren),
- Förderung der umweltbewussten Lehrermobilität,
- Ansprechpartner in der Stadtverwaltung bei Problemen der Schulwegsicherheit,
- verstärkte Verkehrsüberwachung im Schulumfeld.

13.4 Einbeziehung der Bürgerschaft

Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit umfasst ein breites Spektrum an Handlungsfeldern, das sowohl von der Verwaltung an die Bürgerschaft als auch umgekehrt aus der Bürgerschaft an die Verwaltung gerichtet ist. Bürgerinformation und Beteiligung der Öffentlichkeit nehmen in der Planung einen hohen Stellenwert ein. Moderne Informations- und Kommunikationstechnologien ermöglichen es, Informationen einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen und Hinweise aus der Bevölkerung entgegenzunehmen

Verkehrsprojekte, Baumaßnahmen und Störungen sollten frühzeitig bekannt gemacht werden. Hierzu werden heute bereits eine Vielzahl von Medien in Anspruch genommen. Dazu zählen:

- Rathauszeitung,
- Tageszeitung,
- Internet,
- Themenbezogene Veröffentlichungen,
- Informationsveranstaltungen.

Dieses Informationsangebot sollte beibehalten werden und auch zukünftig der Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologien angepasst werden.

Beteiligung der Bürgerschaft

Aufgabe der Bürgerbeteiligung ist es, bei Planungen durch konstruktive Anregungen qualitative Verbesserungen des Planungsergebnisses zu erhalten. Darüber hinaus ermöglicht die Beteiligung, im Konfliktfall gemeinsam einen Konsens herbeizuführen und eine hohe Akzeptanz der Planung bei den Bürgern zu erzielen.

Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren (z. B. Planfeststellungsverfahren, Bebauungsplan) werden bereits eine Vielzahl von freiwilligen Beteiligungsverfahren im Rahmen von größeren Projekten sowie im Rahmen der konzeptionellen Planung (z. B. Stadtteilrahmenpläne) durchgeführt. Bürgerbeteiligung soll auch weiterhin ein wesentliches Element der Stadt- und Verkehrsplanung bleiben.

Kontaktaufnahme mit der Stadtverwaltung

Bürger können aus unterschiedlichen Gründen Kontakt mit der Stadtverwaltung aufnehmen:

- Reaktion auf Planungen,
- Stellungnahmen (Lob, Kritik, Anregungen) zur aktuellen Verkehrssituation sowie zu Infrastrukturdefiziten

Über geeignete Ansprechpartner können jederzeit Fragen zu einzelnen Vorhaben gestellt werden. Der Öffentlichkeit zugängliche Planungsdokumente können digital abgerufen oder per Post angefordert werden.

Auf wichtige Hinweise aus der Bürgerschaft (z. B. Gefahrenstellen, Verschmutzungen, Notwendigkeit verstärkter Verkehrsüberwachung) sollte umgehend reagiert werden, kleinere Probleme zügig beseitigt werden. Der Bürgerhaushalt soll weiterhin durchgeführt werden und darüber hinaus eine Plattform für längerfristige Ideen und Vorschläge zur Verkehrsplanung angeboten werden. Idealerweise sollten hier spezielle Ansprechpartner bei der Stadtverwaltung zur Verfügung stehen.

14 Integriertes Handlungskonzept

14.1 Handlungsbedarf Einzelbausteine

Für die Ermittlung des Handlungsbedarfs der Einzelbausteine wurden alle Bausteine des Mobilitätskonzeptes, die einen Raumbezug haben, zu Grunde gelegt. Diese sind:

a) verkehrsmittelbezogene Bausteine:

- Fußverkehr (Abschnitt 5),
- Radverkehr (Abschnitt 6),
- Öffentlicher Verkehr (Abschnitt 7),
- Kfz-Verkehr (Abschnitt 8).

b) verkehrsmittelübergreifende Bausteine

- Immissionsschutz (Abschnitt 10)
- Güterverkehr (Abschnitt 11),
- Tourismusverkehr (Abschnitt 12)
- Stadtgestaltung (Abschnitt 13)

Die **Bilder 14.1 bis 14.6** zeigen den Handlungsbedarf der einzelnen Bausteine auf den jeweiligen Streckenabschnitten.

Es lassen sich zwei wesentliche Aspekte des Handlungsbedarfs feststellen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem bei der Führung des Fuß- und Radverkehrs, aber auch an Knotenpunkten des Kfz-Verkehrs.
- Erhöhung des Reisekomforts durch Reisezeitverkürzung, Vermeidung von Staus und Umwegen sowie Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Im **Fußverkehr** sind flächendeckend Defizite vorhanden, die sich in vielen Fällen nachteilig auf die Verkehrssicherheit auswirken. Hierzu zählen insbesondere schmale Gehwege, deren Nutzung durch parkende Kfz und fehlende Bordsteinabsenkungen an den Knotenpunkten weiter erschwert wird.

Fehlende oder ungünstig gelegene Querungen von Hauptverkehrsstraßen und teilweise lange Wartezeiten bei der Querung an Signalanlagen wirken sich negativ auf die Reisezeit von Fußgängern aus.

Im **Radverkehr** wurden in hohem Maße Defizite bei der Verkehrssicherheit analysiert. Hierzu zählen fehlende oder ungeeignete Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen oder die ungeeignete Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten. Darüber hinaus besteht Handlungsbedarf bei der Bereitstellung von Radabstellanlagen.

Im **Öffentlichen Verkehr** haben verschiedene Störungen im Streckennetz Auswirkungen auf Reisezeit und Reisekomfort. Handlungsbedarf besteht zudem bei der Qualität der Bahnhöfe und Haltestellen. Insbesondere im regionalen Verkehr sollten Erschließungsqualität und Bedienungshäufigkeit verbessert werden.

Im **Kfz-Verkehr** ist Handlungsbedarf im Wesentlichen auf eine Überlastung vieler Hauptverkehrsstraßen zurückzuführen. Folgen sind Unfälle, Ausweichverkehre in das nachgeordnete Straßennetz sowie Umweltbelastungen und Reisezeitverlängerungen durch Staus.

Beim **Immissionsschutz** besteht insbesondere Handlungsbedarf entlang der Hauptverkehrsstraßen. Überschreitungen der umfeldverträglichen Belastbarkeit sind aber auch bei Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung festzustellen.

Der **Güterverkehr** ist wie der übrige Kfz-Verkehr von Störungen im Hauptverkehrsstraßennetz betroffen. Handlungsbedarf besteht darüber hinaus beim Lieferverkehr in der Altstadt.

Im **Tourismusverkehr** besteht Handlungsbedarf bei allen Verkehrsmitteln. Beispiele sind die Verknüpfung der überregionalen Wander- und Radwege mit der Altstadt, der tägliche Einkaufs- und Tagesbesucherverkehr oder die Bewältigung des Verkehrsaufkommens bei Großveranstaltungen.

Negative Auswirkungen des Kfz-Verkehrs auf die **Stadtgestaltung** werden insbesondere in der Kernstadt deutlich. Ein Großteil des Hauptverkehrsstraßennetzes durchfährt das Gebiet der Kernstadt, aber auch die Kerne der Stadtteile. Hierfür wurden Straßenräume und Knotenpunkte den Anforderungen an den starken Kfz-Verkehr angepasst. Vielfach dominieren in den Straßenräumen der Kernstadt daher die Fahrbahnflächen zu Lasten der Seitenräume. Markante Stadträume wie die Brückenköpfe der Römerbrücke und Kaiser-Wilhelm-Brücke oder das Umfeld von Baudenkmalern wie der Porta Nigra und den Kaiserthermen sind wichtige Knotenpunkte des Kfz-Verkehrs. Die verkehrlichen Funktionen überlagern und beeinträchtigen die städtebauliche Bedeutung.

14.2 Handlungsfelder im Stadtgebiet

Bild 14.7 zeigt die Überlagerung der Handlungsbedarfe aus den Einzelbausteinen. Deutlich wird, dass sich der Umfang des Handlungsbedarfs stark unterscheidet zwischen der Kernstadt und dem übrigen Stadtgebiet.

14.2.1 Kernstadt

Innerhalb der Kernstadt überlagern sich vielfältige Probleme. Im Kfz-Verkehr sind insbesondere folgende Abschnitte und Knotenpunkte problematisch:

- Knotenpunkt Moseluferstraße / Lindenstraße / Ausoniusstraße und östlicher Brückenkopf der Kaiser-Wilhelm-Brücke,
- Knotenpunkt Moseluferstraße / Südallee und östlicher Brückenkopf der Römerbrücke,
- Westliche Stadtzufahrt der B 51 (Bitburger Straße),

In der Spitzenstunde am Morgen gibt es darüber hinaus Rückstaus auf den meisten Zufahrten ins Stadtgebiet, zu den Spitzen des Einkaufsverkehrs darüber hinaus auf den Zufahrten in die Altstadt.

Die starke Verkehrsbelastung auf dem Alleenring und einem Teil der Zufahrtstraßen zur Altstadt beeinträchtigen das Straßenumfeld und die Verkehrsqualität für andere Verkehrsmittel. Strecken mit Handlungsbedarf sind:

- in Trier Nord die Verbindungen Franz-Georg-Straße – Schöndorfer Straße – In der Reichsabtei, Paulinstraße und Zeughausstraße,
- in Trier Süd die Verbindung über die Saarstraße,
- in Kürenz / Gartenfeld die Verbindung über die Avelsbacher Straße, Domänenstraße, Güterstraße sowie
- die Olewiger Straße,
- in Trier West die Aachener und Luxemburger Straße sowie die Eurener Straße.

14.2.2 Sonstige Stadtteile

Außerhalb der Kernstadt gibt es Handlungsbedarf im Wesentlichen entlang einzelner Straßenzüge, z. B. im Bereich der Ortskerne oder entlang ehemaliger Bundesstraßen (Ehrang, Biewer, Feyen). Hinzu kommen Lückenschlüsse im Fuß- und Radwegenetz außerhalb des Straßennetzes (Moselradweg). Probleme können vielfach mit der Umorganisation / Umgestaltung der Straßenräume gelöst werden. Mit hoher Priorität ist insbesondere die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Straßenräumen und an Knotenpunkten vorzunehmen.

14.3 Zielnetz der integrierten Verkehrsentwicklung

Aus der Überlagerung der Zielnetze aus den Einzelbausteinen ergeben sich die Anforderungen an das Integrierte Handlungskonzept. Deutlich wird insbesondere, dass nahezu flächendeckend für die Kernstadt sowie das Hauptverkehrsstraßennetz Verbesserungen vorgenommen werden sollen.

14.3.1 Strategien der integrierten Verkehrsentwicklung

Folgende Strategien bilden nach den Zielen des Mobilitätskonzeptes 2025 und dem Handlungsbedarf im Stadtgebiet die Grundlage für das Maßnahmenpaket im Integrierten Handlungskonzept:

- Flächendeckende Herstellung attraktiver und sicherer Verkehrswege für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes,
- Entlastung des Straßennetzes in der Kernstadt,
- Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Berufsverkehr,
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch Mobilitätsmanagement,
- Beseitigung von Störungen im Bestandsnetz,
- Bündelung des notwendigen Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen mit geringer Empfindlichkeit,
- Ausbau eines leistungsfähigen anbaufreien Bundesfernstraßennetzes für die gesamte Region,
- Umfeldgerechte Gestaltung von Verkehrsanlagen.

Flächendeckende Herstellung attraktiver und sicherer Verkehrswege für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Die Aufwertung der Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV ist die Voraussetzung für eine hohe Nachfrage im Umweltverbund. Von einer Verbesserung von Komfort und Sicherheit profitiert Trier in hohem Maße, da bereits heute fast die Hälfte der Wege der Trierer Bevölkerung im Umweltverbund zurückgelegt werden. Darüber hinaus sollen über eine verbesserte Infrastruktur neue Nutzer gewonnen werden.

Hierzu sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Gewährleistung der aktuellen Standards für Gehwegbreiten, Barrierefreiheit sowie Organisation von Knotenpunkten und Querungsanlagen,
- Herstellung angemessener Radverkehrsführungen im Netz der Hauptverkehrs- und Sammelstraßen, je nach Streckenabschnitt in der Regel auf der Fahrbahn, auf Schutz- oder Radfahrstreifen sowie ggf. auf separat geführten Radwegen,
- Ausbau des Angebotes an Radabstellanlagen,

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger, Schaffung von Ruhebereichen und Sitzgelegenheiten,
- Erhöhung der sozialen Sicherheit durch Wegeführung und Beleuchtung,
- Gewährleistung der Nutzbarkeit durch Pflege der Infrastruktur,
- weitere Herstellung attraktiver und barrierefreier Haltestellen, Optimierung von Umsteigepunkten, Verbesserung der Information an Haltestellen und im näheren Umfeld,
- Abbau von Störungen im Busverkehr durch gezielte Beschleunigungsmaßnahmen, insbesondere auf den hoch belasteten Strecken der Kernstadt.

Entlastung des Straßennetzes in der Kernstadt

An den Knotenpunkten in der Kernstadt werden die hohen Belastungen im Straßennetz besonders deutlich. In den Spitzenstunden sind kaum Leistungsfähigkeitsreserven vorhanden, Störungen im Verkehrsablauf, z. B. durch Halten auf der Fahrbahn, Parkvorgänge o. ä. verstärken die Verkehrsprobleme.

Der Verkehr der Kernstadt umfasst den Quell- / Ziel-Verkehr der Kernstadt sowie Durchgangsverkehr mit Quelle und Ziel außerhalb der Kernstadt. Tangentiale Verbindungen an der Kernstadt vorbei sind im heutigen Straßennetz kaum möglich, so dass Moseluferstraße und Alleenring in hohem Maße von Durchgangsverkehr belastet sind.

Auf folgenden Verkehrsbeziehungen im Quell- / Ziel-Verkehr kann durch eine Aufwertung von Verbindungen des Umweltverbundes ein hohes Verlagerungspotenzial geschaffen werden:

- kurze Verbindungen können zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden,
- nachfragestarke radiale Verbindungen aus der Kernstadt in die Stadtteile der Stadt Trier sowie einwohnerstarke Umlandgemeinden sind im öffentlichen Verkehr vergleichsweise wirtschaftlich zu betreiben.

Die Verlagerung dieser Fahrten kann durch die Einschränkung des Parkraumangebotes in der Kernstadt verstärkt werden.

Ein vergleichsweise geringes Verlagerungspotenzial haben dagegen folgende Verbindungen:

- Verbindungen zwischen der Kernstadt und dem dünn besiedelten Teil der Region,
- Touristischer Reiseverkehr (An- und Abreise),
- Wirtschaftsverkehr.

Diese Fahrten verbleiben weiterhin im Straßennetz zur Altstadt. Für sie wird weiterhin ein Parkraumangebot in der Kernstadt bzw. in Verbindung mit Park + Ride an Haltestellen am Stadtrand oder in der Region benötigt.

Der Durchgangsverkehr der Kernstadt kann je nach Verbindung ebenfalls auf andere Verkehrsmittel verlagert werden, das Potenzial ist jedoch geringer als beim Quell- / Ziel-Verkehr der Kernstadt, da insbesondere eine Bündelung auf starke ÖPNV-Achsen schwierig ist. Der Durchgangsverkehr kann auch nicht über das Parkraumangebot gesteuert werden.

Zur Entlastung der Kernstadt sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Verbesserung der Querung des Alleenrings für Fußgänger und Radfahrer
- Ausbau der radialen Rad-Verbindungen in die Altstadt,
- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in die äußeren Stadtteile und die angrenzenden Städte und Gemeinden,
- Aufwertung der Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel innerhalb der Altstadt und entlang des Alleenrings,
- Reduzierung des oberirdischen Parkraumangebots in der Altstadt, Konzentration des Parkens auf Parkhäuser und Tiefgaragen zur Vermeidung von Störungen im Straßennetz durch Parkvorgänge und Parksuchverkehr,
- Ausbau des Park&Ride-Systems, insbesondere an Spitzentagen,
- Verlagerung von Durchgangsverkehr auf dem Alleenring auf tangentielle Verbindungen.

Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Berufsverkehr

Die höchsten Belastungen im Straßennetz treten zu den Spitzen des Berufsverkehrs am Morgen und Nachmittag auf. Nach den Ergebnissen der Unternehmensbefragung werden im Berufsverkehr der Stadt Trier fast drei Viertel der Wege mit dem Pkw zurückgelegt.

Dies ist ein sehr hoher Wert, da die typischen Zeiträume des Berufsverkehrs in der Regel gut von den Angeboten im öffentlichen Verkehr abgedeckt werden. Zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Berufsverkehr sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Verbesserung der Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer in die Altstadt und die Gewerbegebiete, Ausbau des Angebotes an Radabstellanlagen
- Verbesserung der Anbindung der Gewerbegebiete an den Busverkehr,
- Verbesserte Anbindung der Altstadt und der Gewerbegebiete an das Schienennetz und den Regionalbus,
- Erweiterung der Fahrzeugkapazität in den Hauptverkehrszeiten,

- Stärkere Bewerbung des Jobtickets, ggf. weitere Förderung von Zeitkarten, Vereinfachung des ÖPNV-Tarifs nach Luxemburg
- Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements,
- Reduzierung des Parkens für Beschäftigte im Straßenraum der Kernstadt.

Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch Mobilitätsmanagement

Ziel des Mobilitätsmanagement ist es, über verbesserte Informationen und einen Abbau der Einstiegshürden die Nutzung des Umweltverbundes zu verstärken. Die intensive Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten und Grenzen von Fuß- Rad- und öffentlichem Verkehr soll darüber hinaus gezielt zu weiteren Angebotsverbesserungen führen. Grundlage für Maßnahmen im Mobilitätskonzept ist der Modulentwurf „Mobilitätsmanagement“ des Büros für Mobilitätsmanagement und Moderation Dipl.-Geograph Maik Scharnweber. Es sollen u. a. folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Einrichtung einer Mobilitätszentrale,
- Verbesserung der Information zu den Angeboten im Radverkehr und öffentlichen Verkehr,
- Gewährung finanzieller Vorteile für die Nutzung des Umweltverbunds,
- Beratung von Unternehmen und Freizeitzielen für eine verbesserte Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund,
- Mobilitätsberatung für Schüler und Eltern,
- Werbung für den Umweltverbund durch Aktionen und Veranstaltungen,
- Stärkere Einbeziehung der Bürgerschaft.

Beseitigung von Störungen im Bestandsnetz, Vermeidung von Ausweichverkehren, Verkehrsmanagement

Störungen im Straßennetz können viele Ursachen haben. Mit einer Optimierung des Bestandes kann in einem ersten Schritt die Verkehrsqualität verbessert werden ohne neue Infrastruktur herzustellen. Hierzu sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Umstellung aller Signalanlagen auf verkehrsabhängige Steuerung und Integration in den zentralen Verkehrsrechner,
- Regelmäßige Anpassung der Signalanlagen an geänderte Verkehrsbelastungen, auch bei Baustellen,
- Koordinierung von Signalanlagen auf wichtigen Verbindungen,
- Steuerung des Verkehrsaufkommens auf den Zufahrten zur Kernstadt durch Pfortneranlagen,

- Verbesserung von Leistungsfähigkeitsproblemen an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten durch Kreisverkehrsplätze oder Signalanlagen
- Ausbau des Parkleitsystems, Integration des Park&Ride-Systems an Veranstaltungstagen.

Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen mit geringer Empfindlichkeit

Auch nach Umsetzung der genannten Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Straßennetz verbleiben auf vielen Straßen hohe Verkehrsbelastungen. Weiterhin stark belastet bleiben die Hauptachsen im Straßennetz, z. B. Verbindungen wie die Moseluferstraßen, der Alleenring, Aveler und Olewiger Tal oder die Verbindung Franz-Georg-Straße – Schöndorfer Straße – In der Reichsabtei (L 145).

Insbesondere dort wo Immissionswerte im Umfeld überschritten werden, sollte eine weitere Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch Verlagerung auf andere Trassen erzielt werden. Hierzu sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Entlastung von Nordallee und Südallee sowie Kaiser-Wilhelm-Brücke und Römerbrücke durch neue Tangenten,
- Entlastung der linken Moseluferstraße durch eine neue Trasse parallel zur Eisenbahn-Weststrecke
- Entlastung der L 145 durch eine neue Trasse parallel zur Eisenbahn-Oststrecke,
- Entlastung wichtiger Zufahrten zur Altstadt durch kleinräumige Umfahrungen

Ausbau eines leistungsfähigen anbaufreien Bundesfernstraßennetzes für die gesamte Region,

Teile des Straßennetzes in der Stadt Trier haben auch eine hohe Bedeutung für den Durchgangsverkehr. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr möglichst vollständig aus der Kernstadt fernzuhalten und über ein leistungsfähiges Fernstraßennetz abzuwickeln. Hierzu sollen folgende Maßnahmen in der Baulast des Bundes umgesetzt werden.

- Sicherung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der Region Trier und Luxemburg durch einen Ausbau der A 64 / B 52,
- Direkte Anbindung des Saartals an das Autobahnnetz unter Umfahrung der Stadt Trier (Westumfahrung).

Umfeldgerechte Gestaltung von Verkehrsanlagen

Handlungsbedarf besteht insbesondere in der Kernstadt und entlang der ehemaligen Bundesstraßen. Es sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Hochwertige Gestaltung des Wohnumfeldes in den älteren Wohn- und Mischgebieten in der Kernstadt,
- Maßstabsgerechte Aufteilung von Straßenräumen, Verringerung der Dominanz von Fahrbahnräumen,
- Entwicklung eines einheitlichen Gestaltungskonzeptes für Verkehrsanlagen in der Kernstadt,
- Herausragende Gestaltung und Inszenierung markanter Stadträume und Einzeldenkmäler.

14.3.2 Strukturkonzept für das Integrierte Handlungskonzept

Grundlage des Strukturkonzeptes ist eine bessere Teilnahme aller Einwohner und Stadtbesucher am Straßenverkehr. Mit Ausnahme von Autobahnen und einem Teil der Bundesstraßen sollen alle Straßen in Trier von allen Verkehrsteilnehmern in vergleichbarer Qualität genutzt werden können.

Das Strukturkonzept besteht aus folgenden Elementen:

1. Kern des Mobilitätskonzeptes 2025 bildet ein **Altstadt- bzw. Kernstadt-konzept**, das einen verbesserten Aufenthalt in der Altstadt sowie eine verbesserte Erreichbarkeit der Altstadt aus den benachbarten Wohngebieten zum Ziel hat. Hierfür soll die heute oftmals mangelhafte Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer aufgewertet werden. Zudem soll die Infrastruktur für den Busverkehr, der auf die Altstadt ausgerichtet ist wesentlich verbessert werden um Störungen im Betriebsablauf zu reduzieren.
2. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Gewinnung von Flächen für den Umweltverbund am Alleenring soll ein **erweiterter Tangentenring** hergestellt werden, der den bisher über Nordallee und Südallee verlaufenden Durchgangsverkehr der Kernstadt aufnimmt.
3. Attraktive und sichere Verkehrsanlagen für Fußgänger und Radfahrer im gesamten Straßennetz.
4. Beschleunigung des Busverkehrs, Optimierung von Umstiegen im Busnetz und zum Schienenverkehr,
5. Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadt Trier im SPNV und regionalen Busverkehr,
6. Erleichterung der Nutzung des Umweltverbundes, durch eine bessere Vernetzung der Verkehrsmittel und Mobilitätsmanagement,
7. Reduzierung und verbesserte Organisation des Parkens im Straßenraum,

8. Entlastung hoch belasteter Hauptverkehrsstraßen in der Kernstadt durch Entlastungsstraßen,
9. Berücksichtigung der Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs
10. Ausbau der Anschlüsse des Bundesfernstraßennetzes an den erweiterten Tangentenring.

Der Kfz-Verkehr wird im Wesentlichen auf einem Grundnetz aus Hauptverkehrsstraßen mit hochwertigen Flächen für Fußgänger und Radfahrer gebündelt. Gegenüber heute wird insbesondere eine stärkere Verkehrsberuhigung in der Altstadt und den Wohngebieten von Trier-Nord und Trier-Süd angestrebt. **Bild 14.8** zeigt die funktionale Gliederung des Straßennetzes im Zielnetz 2025. Unterschieden werden insbesondere Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und das nachgeordnete verkehrsberuhigte Straßennetz.

Merkmale des Hauptverkehrsstraßennetzes sind :

- Vorrangnetz für den Pkw- und Lkw-Verkehr
- Höchstgeschwindigkeit i. d. R. 50 km / h,
- ausreichend breite Gehwege auf beiden Seiten (i. d. R. mindestens 2,50 m Breite),
- Radverkehrsanlagen, die eine sichere und attraktive Radfahrt auch bei höheren Geschwindigkeiten (Elektrofahrräder) ermöglichen,
- i. d. R. Vorrang gegenüber dem nachgeordneten Straßennetz,
- hochwertige Bushaltestellen mit angemessenen Warteflächen, je nach Verkehrsbelastung als Haltestellenkap oder Haltestellenbucht, möglichst flächendeckende Busbeschleunigung an signalisierten Knotenpunkten
- leistungsfähige Knotenpunkte zwischen mehreren Hauptverkehrsstraßen,
- leistungsfähige Anschlüsse des nachgeordneten Straßennetzes an die Hauptverkehrsstraßen,
- regelmäßige ebenerdige und sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger,
- hochwertige Gestaltung, nach Möglichkeit mit Baumpflanzungen.

Merkmale der Sammelstraßen sind:

- Höchstgeschwindigkeit 30 km / h, bei Busverkehr ggf. auch 50 km / h,
- ausreichend breite Gehwege auf beiden Seiten (i. d. R. mindestens 2,50 m Breite),

- Radverkehr auf der Fahrbahn oder auf Radverkehrsanlagen, die eine sichere und attraktive Radfahrt auch bei höheren Geschwindigkeiten (Elektrofahrräder) ermöglichen,
- i. d. R. Vorrang gegenüber dem nachgeordneten Straßennetz,
- hochwertige Bushaltestellen mit angemessenen Warteflächen als Haltestellenkap,
- leistungsfähige Anschlüsse des nachgeordneten Straßennetzes an die Sammelstraßen,
- regelmäßige ebenerdige und sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger,
- hochwertige Gestaltung, nach Möglichkeit mit Baumpflanzungen.

Merkmale des nachgeordneten Straßennetzes sind:

- i. d. R. Tempo-30-Zone oder Verkehrsberuhigter Bereich,
- ausreichend breite Gehwege auf beiden Seiten (i. d. R. mindestens 2,50 m Breite) oder Mischverkehrsfläche,
- Radverkehr auf der Fahrbahn,
- hochwertige Bushaltestellen mit angemessenen Warteflächen als Haltestellenkap,
- hochwertige Gestaltung, nach Möglichkeit mit Baumpflanzungen.

14.3.3 Konflikte

Die Straßenräume sind oftmals sehr schmal. Aus diesem Grund müssen oftmals Kompromisse bei der Aufteilung von Straßenräumen eingegangen werden. Es ergeben sich insbesondere Konflikte zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und den anderen Verkehrsmitteln.

Typische Konflikte sind:

- Zukünftig soll das Parken im Straßenraum dort eingeschränkt oder aufgegeben werden, wo ansonsten keine angemessenen und sicheren Flächen für Fußgänger und Radfahrer hergestellt werden können. Dies bedeutet, dass in vielen Fällen Parkraum entfallen und ggf. an anderer Stelle kompensiert werden muss.
- Oftmals ist es sinnvoll, in Sammelstraßen die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km / h zu reduzieren, insbesondere in Gebieten mit überwiegender Wohnnutzung und den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Diese Temporeduzierung ist jedoch nachteilig für den Busverkehr.
- In der Kernstadt ist es in vielen Fällen wünschenswert, Fahrbahnflächen zu reduzieren. Gleichzeitig sollen an Knotenpunkten die Wartezeiten für que-

rende Fußgänger reduziert werden. Durch eine Reduzierung der Fahrbahnflächen entfallen jedoch ggf. Aufstellflächen für den Kfz-Verkehr, so dass für diesen längere Grünzeiten erforderlich werden. In vielen Fällen ist es daher zumindest an Knotenpunkten nicht sinnvoll, Fahrbahnflächen zu reduzieren.

Beispiele und Lösungsansätze für Konflikte im Straßennetz:

- Alte B 53: Für die Herstellung von Radverkehrsanlagen wäre auf mehreren Abschnitten eine Aufgabe des Parkens erforderlich. Alternativ könnte die alte B 53 durchgängig mit Tempo 30 ausgewiesen werden, was jedoch die bereits sehr lange Fahrzeit der Linie 8 erhöhen und die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Pkw auf der neuen B 53 reduzieren würde. Es wird daher empfohlen, entlang der alten B 53 das Parken zu Gunsten von Radverkehrsanlagen neu zu organisieren. Vergleichbar ist die Situation in der Eurener Straße.
- Paulinstraße, Saarstraße: Die Gehwege sind abschnittsweise sehr schmal bzw. werden teilweise zum Parken genutzt. Insbesondere an Bushaltstellen und vor Geschäften fehlt Fläche für den Aufenthalt von Fußgängern. Bei einer Gesamtbreite von 12-14 m wäre die Anlage von breiteren Gehwegen bei einer Neuorganisation des Parkens (einseitiger Parkstreifen) möglich. In bestimmten Abschnitten sollte zu Gunsten von Bushaltestellen oder Flächen für Außengastronomie o. ä. der Parkstreifen unterbrochen werden. In den beiden Geschäftsstraßen sollten die Parkstände nach Möglichkeit nur Kurzparkern zur Verfügung gestehen. Auf Radverkehrsanlagen kann bei Tempo 30 verzichtet werden.
- Güterstraße: Für die Herstellung von Radverkehrsanlagen wäre auf mehreren Abschnitten eine Aufgabe des Parkens erforderlich. Es wird stattdessen vorgeschlagen, auf der Güterstraße die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km / h zu reduzieren und den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen.
- Ein generelles Problem ist das Gehwegparken in Wohngebieten, das die nutzbare Fläche für Fußgänger reduziert und in vielen Fällen auch ein Sicherheitsrisiko durch schlechte Einsehbarkeit der Fahrbahn darstellt. Zukünftig soll daher das Parken von den Gehwegen auf die Fahrbahn verlegt werden. In vielen Fällen führt dies zu einer Reduzierung des Parkraumangebotes, ggf. müssen für Bewohner alternative Parkmöglichkeiten, z. B. in Quartiersgaragen geschaffen werden.

Die konkrete Lösung der Konflikte kann nur im Einzelfall unter Berücksichtigung aller Interessen und Randbedingungen erarbeitet werden. Insbesondere dort, wo heute der Kfz-Verkehr Komfort oder gar Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer stark einschränkt soll eine ausgewogene Berücksichtigung aller Verkehrsmittel vorgenommen werden. Grenzen sind dort gegeben, wo wiederum Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit durch eine Überlastung des Straßennetzes beeinträchtigt werden.

14.4 Maßnahmenübersicht und Umsetzungskonzept

14.4.1 Ergebnis der Maßnahmendiskussion

Das Maßnahmenprogramm des Integrierten Handlungskonzepts umfasst die Maßnahmen aus den Einzelbausteinen, die aufgrund der Maßnahmenabwägung und der Diskussion im Arbeitskreis in das Zielkonzept übernommen werden.

Anlage 14.1 zeigt das Ergebnis der Maßnahmenbewertung im Rahmen des 7. Arbeitskreises am 7. Dezember 2011. Deutlich wird, dass die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes mit hoher Priorität weiterverfolgt werden sollen, während ein Großteil der Straßenbaumaßnahmen negativ bewertet wurden.

Die diskutierten Maßnahmen zum Ausbau des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs sind nahezu vollständig Bestandteil des Umsetzungskonzepts 2025. Es wurden insbesondere auch Projekte für den Ausbau des regionalen öffentlichen Verkehrs aufgenommen, so der aktuelle Stand des Regionalbahnkonzepts und geplante Maßnahmen im regionalen Busnetz.

Maßnahmen zum Ausbau bzw. Umbau des Straßennetzes wurden dann in das Zielkonzept übernommen, wenn sie eine Verbesserung für den Umweltverbund und / oder eine Entlastung empfindlicher Umfeldnutzungen bewirken. Ein Teil dieser Maßnahmen wurde im Arbeitskreis kontrovers diskutiert und hat von den Arbeitskreismitgliedern sowohl positive als auch negative Bewertungen erhalten.

In der Summe der Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes war die stadtweite Aufwertung des Umweltverbundes mit einem Schwerpunkt in der Altstadt und den darauf zulaufenden Verbindungen weitgehend unstrittig. Der Vorschlag des erweiterten Tangentenrings zur Entlastung insbesondere des Alleenrings wurde im Straßennetz fand ebenfalls eine hohe Akzeptanz und bildet daher die Grundlage für das Umsetzungskonzept. Ein zusätzlicher Ausbau von radialen Zulaufstrecken auf den Tangentenring wurde in vielen Fällen abgelehnt, so dass die meisten dieser Maßnahmen nicht in das Umsetzungskonzept übernommen wurden.

Abbildung 19 zeigt die modalen Wirkungen der Planfälle auf den Gesamtverkehr, wie sie im 7. Arbeitskreis gezeigt wurden. **Abbildung 20** zeigt die Kfz-Belastung im Straßennetz im Planfall „Erweiterter Tangentenring“ (+ Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes).

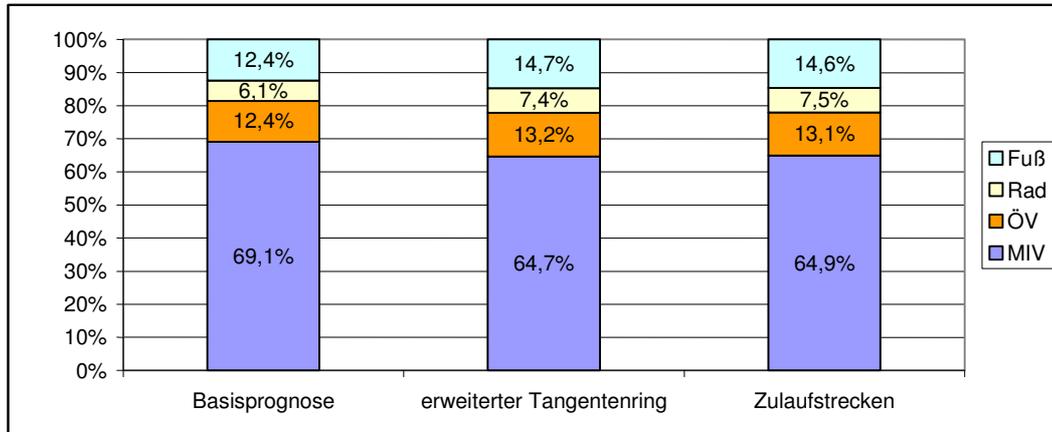


Abbildung 19: Entwicklung der Verkehrsmittelanteile in den Planfällen erweiterter Tangentenring und zusätzlicher Ausbau der Zulaufstrecken

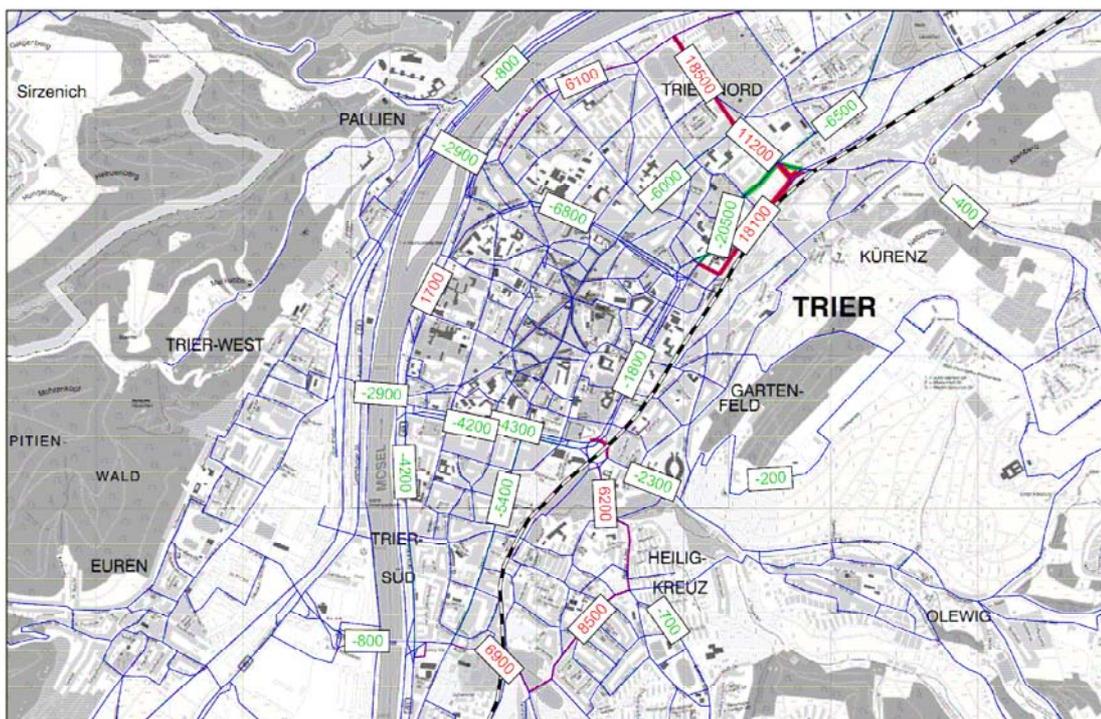


Abbildung 20: Entlastungswirkung im Straßennetz durch Förderung des Umweltverbundes und den erweiterten Tangentenring

Die vorgeschlagene Zusammensetzung des Umsetzungskonzepts 2025 ist in hohem Maße durch den zum Zeitpunkt der Bearbeitung absehbaren finanziellen Spielraum begründet. Ziel soll es sein, bis 2025 die angestrebten Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und den erweiterten Tan-

gentenring vollständig umzusetzen, da hiermit Vorteile für das gesamte Stadtgebiet erzielt werden. Die meisten der diskutierten Maßnahmen zur Entlastung einzelner Ortsdurchfahrten oder Zufahrten sind verkehrlich ebenfalls sinnvoll, haben aber aus gesamtstädtischer Sicht gegenüber der Umsetzung der oben genannten Maßnahmen eine geringere Priorität. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen mit hohem finanziellen Aufwand (z. B. Tunnel, Brücken).

Bei Maßnahmen an Bundesfernstraßen, bzw. Maßnahmen, die einen verbesserten Anschluss an das Bundesfernstraßennetz herstellen (z. B. Nordbrücke, Umfahrung Zewen), könnte eine Umsetzung als Maßnahme des Bundes ggf. bereits bis 2025 erfolgen. Ob dies möglich ist, müsste im Rahmen der weiteren Planung geklärt werden. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen als städtisches Vorhaben wäre bei der Finanzlage des Jahres 2012 erst nach 2025 vorstellbar.

Die Maßnahmenvorschläge aus dem Vorabzug vom Mai 2012 wurden in den Stellungnahmen aus Bürgerschaft, Politik und Trägern öffentlicher Belange im Wesentlichen bestätigt. Im Anschluss an die Beteiligungsphase wurde aus dem Maßnahmenpaket das im Folgenden aufgeführte Umsetzungskonzept entwickelt. Die Abschließende Bewertung der Einzelmaßnahme und die Gründe für die gewählte Einstufung im Umsetzungskonzept sind als Teil der Maßnahmenbeschreibung in den Einzelbausteinen aufgeführt.

14.4.2 Maßnahmenbündel

Zum Erreichen des Zielnetzes der Integrierten Verkehrsentwicklung lassen sich die Einzelmaßnahmen in der Baulast bzw. Zuständigkeit der Stadt Trier zu den nachfolgenden sechs Maßnahmenbündeln zusammenfassen:

- Integriertes Kernstadtkonzept,
- Förderung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr),
- Stärkung des ÖPNV und intermodaler Verknüpfungen,
- Allgemeine Maßnahmen Straßennetz (Reduzierung von Verkehrsbelastungen und Erhöhung der Sicherheit),
- Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit,
- Überwachung, Finanzierung und Evaluation.

Die genannten Hauptmaßnahmenbündel umfassen sämtliche Projekte und Handlungsansätze zur Umsetzung der vorgegebenen Zielsetzungen innerhalb der Laufzeit des Moko. Hierin sind auch zahlreiche **organisatorische** (nicht-bauliche) **Maßnahmen** enthalten, denen eine herausragende Bedeutung zur Zielerreichung zukommt. Hierzu gehören neben Maßnahmen des Mobilitätsmanagements vor allem auch Veränderungen in der personellen und finanziellen Ausstattung sowie die

weitere planerische Vorbereitung komplexer Maßnahmen und Umsetzungskonzepte.

Über die Maßnahmenbündel hinaus wurden in das Umsetzungskonzept auch notwendige Maßnahmen zu Sanierung und Ausbau des bestehenden Verkehrsnetzes mit aufgenommen. Sie betreffen nicht im engeren Sinne den Handlungsspielraum des Moko, begrenzen aber aufgrund der entsprechenden Mittelbindung den Spielraum für die sonstigen (neuen) Maßnahmen. Im Rahmen der Bestandsausbaumaßnahmen werden auch regelmäßig wesentliche Ziele des Moko mit umgesetzt (z.B. Anlage von Radverkehrsanlagen im Zuge von Straßenausbau- / -sanierungsmaßnahmen). Bei den in der Maßnahmenliste mit aufgeführten Sanierungsmaßnahmen handelt es sich um Übernahmen aus den entsprechenden Planungen des Tiefbauamtes.

14.4.3 Maßnahmen in der Baulast Dritter

Maßnahmen in der Baulast Dritter (insbesondere des Bundes) wurden ebenfalls in das Umsetzungskonzept integriert. Hierdurch wird die Positionierung der Stadt zu diesen Maßnahmen verdeutlicht. In diesem Zusammenhang sind seitens der Stadt Trier insbesondere entsprechende Meldungen an die zuständigen Stellen bei Land und Bund sowie eine zielgerichtete Kommunikation dieser Maßnahmen mit den betreffenden Aufgabenträgern erforderlich.

Durch die eingeschränkten Einflussmöglichkeiten der Stadt Trier und die unabhängige Finanzierung ist eine Integration der Maßnahmen in die Prioritätenreihung der städtischen Maßnahmen nicht sinnvoll. Es wurde daher eine eigene Kategorie eingerichtet.

Die Umsetzung der Maßnahmen Dritter ist keine Voraussetzung für städtische Maßnahmen sondern ermöglicht zusätzliche Entlastungen und Verbindungsfunktionen. Auswirkungen auf städtische Maßnahmen sind ggf. bei den Anschlüssen an das städtische Netz zu erwarten. Um nachteilige Auswirkungen der Maßnahme „Nordbrücke“ auf Trier-Nord zu vermeiden, sollen die geplanten städtischen Maßnahmen zur Entlastung des Straßennetzes in Trier-Nord (nördlicher Abschnitt des Tangentenrings, Verkehrsberuhigung Franz-Georg-Straße / Parkstraße) im Vorfeld umgesetzt werden.

14.4.4 Prioritäten

Für die Umsetzung der Einzelmaßnahmen in den Maßnahmenbündeln wurde eine dreistufige Prioritätenreihung vorgenommen.

- **Priorität 1:** Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung (anzustreben bis 2015)
- **Priorität 2:** Maßnahmen zur mittelfristigen Umsetzung (anzustreben bis 2020)
- **Priorität 3:** Maßnahmen zur langfristigen Umsetzung (anzustreben bis 2025)

Darüber hinaus enthält das Umsetzungskonzept auch Maßnahmen, die zwar grundsätzlich im Hinblick auf die Zielsetzung sinnvoll sind, deren Umsetzung aber (insb. aus finanziellen Gründen) auf einen Zeitraum **nach 2025** verschoben werden muss. Maßnahmen, die im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes verworfen wurden, sind nicht im Umsetzungskonzept enthalten.

Bei sämtlichen Maßnahmen des Moko bedeutet die Einstufung in z. B. die 3. Prioritätsstufe nicht zwangsläufig, dass das betreffende Projekt weniger wichtig ist, als ein anderes in Stufe 1. Vielmehr können – insbesondere vor dem Hintergrund der Haushaltslage – nicht sämtliche Maßnahmen gleichzeitig angegangen und umgesetzt werden. Eine Abstufung ist unerlässlich.

In die erste Prioritätsstufe werden daher vor allem solche Projekte einsortiert, die relativ unproblematisch, kurzfristig und z.T. auch kostengünstig realisiert werden können. Viele dieser Maßnahmen sind von der Verwaltung bereits für den Doppelhaushalt 2013/14 eingeplant, so dass eine zügige Umsetzung angestrebt wird.

Die Prioritätenreihung macht deutlich, dass die Umsetzung von Maßnahmen aus unterschiedlichen Maßnahmenbündeln gleichzeitig verlaufen soll. Besteht bei einzelnen Maßnahmen die Voraussetzung der Fertigstellung einer anderen Maßnahme so wird dies durch eine Zuordnung in die jeweils nächste Kategorie verdeutlicht. Innerhalb einer Prioritätsstufe können ebenfalls mehrere Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden.

Als weiteres Merkmal enthält das Umsetzungskonzept den Hinweis „**kontinuierlich**“ für solche Maßnahmen, die zeitlich nicht einer der drei Prioritätsstufen zuzuordnen sind, sondern parallel zu allen anderen Planungen und Investitionen dauerhaft zu betreiben bzw. umzusetzen sind. Ist für die Planung der kontinuierlich umzusetzenden Maßnahmen die Ausarbeitung von Detailkonzepten mit zugehörigen Zeitplänen erforderlich, ist dies ebenfalls als Maßnahme dargestellt und überwiegend Priorität 1 zugeordnet.

Kontinuierlich umzusetzende Maßnahmen sind:

- Reduzierung der Verkehrsbelastungen im Bereich des Alleenrings, Verbesserung der Erreichbarkeit der Kernstadt und insb. der Alleenquerungen, Umgestaltung und Aufwertung von Plätzen und Straßen, Reduzierung des Parkens im öffentlichen Raum, Optimierung der Bustrassen durch die Innenstadt inkl. Haltestellenausbau; Schaffung sicherer und zügig zu befahrender Radquerungen der Innenstadt inkl. Abstellanlagen.
- Realisierung eines durchgängigen und sicheren Radverkehrsnetzes von den einzelnen Stadtteilen in die Innenstadt sowie sukzessive Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger mit und ohne Behinderung, insbesondere zur Erreichung der Innenstadt und im Umfeld größerer Infrastruktureinrichtungen inkl. Reduzierung von Barrierewirkungen sowie Optimierung von Ampelschaltungen.
- Realisierung des Regionalbahnkonzepts inkl. Reaktivierung der Westtrasse, Busbeschleunigung vor allem in der Innenstadt sowie insbesondere zwischen Talstadt und Höhenstadtteilen, Optimierung der Umsteigebeziehungen und des Park&Ride- / Bike&Ride-Angebotes.
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel, Schaffung von Umfahrungsmöglichkeiten, Entlastung des Alleenrings, Optimierung von Lichtsignalanlagen, Verflüssigung der Verkehrsabläufe auf den Hauptausfallstraßen und Beruhigung im nachgeordneten Netz inkl. Verbesserung der Verkehrssicherheit, Lärmschutz- / Lärmsanierungsmaßnahmen sowie Aufwertung des öffentlichen Raums.
- Dauerhafte Durchführung und Unterstützung von Maßnahmen des kommunalen, betrieblichen, schulischen und touristischen Mobilitätsmanagements, kontinuierliche Informations- und Beteiligungsstrategien sowie Einrichtung zentraler Anlaufstellen für Belange des Fuß- und Radverkehrs bzw. der Mobilitätsberatung inkl. kontinuierlicher Öffentlichkeitsarbeit.

14.4.5 Kernprojekte

Als Bestandteile der einzelnen Maßnahmenbündel sind folgende **bauliche Kernprojekte** besonders herauszustellen, mit denen nennenswerte modale Effekte oder Entlastungswirkungen erzielt werden können. Sie sind in der Übersichtstabelle farblich hervorgehoben.

- **Innenstadtquerungen:** Realisierung bzw. Optimierung der Querungsmöglichkeiten der Innenstadt für den Umweltverbund durch Ausbau der Bus-Ost- und -West-Trasse (Beschleunigung, Busspuren, Ausbau der Haltestellen) unter Öffnung für den Radverkehr (Umweltspuren), inkl. Querungen des Alleerings sowie Abstellanlagen am Rand der Fußgängerzone sowie an sonstigen Zielen.
- **Radiales Radroutennetz:** Realisierung eines durchgängigen Netzes von Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen usw.) bzw. sicher von Radfahrern befahrbaren Routen (Verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, Fahrradstraßen usw.) von den einzelnen Stadtteilen in die Innenstadt (Lückenschlüsse, Knotenpunktoptimierung usw.) gemäß Detailplanung des Radverkehrskonzeptes.
- **Busbeschleunigung:** Busbeschleunigung durch Vorrangschaltungen, Haltestellenausbau, Bus- / Umweltspuren, optimierte Umsteigebeziehungen auch zu anderen Verkehrsmitteln sowie schnelleren Busverbindungen zwischen Talstadt und Höhenstadtteilen, inkl. ggf. notwendiger eigener Trassen.
- **Regionalbahn:** Realisierung der Regionalbahn Trier mit neuen Haltepunkten auf der Osttrasse inkl. deren Abstimmung mit dem Busverkehr / intermodale Verknüpfung sowie Reaktivierung der Schienenwesttrasse für den SPNV inkl. neuer Halte- und Verknüpfungspunkte.
- **Erweiterter Tangentenring:** Schaffung eines durchgängigen Straßen-Tangentenrings vom östlichen Moselufer über Aulstraße – Straßburger Allee – Ostallee – Moselbahndurchbruch – Wasserwegdurchbruch wieder zur Moseluferstraße und damit Entlastung der Nord- und Südallee und Verbesserung der Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer / Verkehrsarten.

14.4.6 Schlüsselmaßnahmen

Einige Projekte werden aufgrund ihrer Wirkungen für unterschiedliche Verkehrsträger oder ihre besonders wesentliche Stellung zur Realisierung der Kernprojekte (z. B. Voraussetzung für weitere Maßnahmen) als **Schlüsselmaßnahmen** bezeichnet. Sie sind in der Maßnahmentabelle durch eine stärkere Umrandung hervorgehoben.

Schlüsselmaßnahmen sind:

Baulich:

- Innenstadtquerungen für den Radverkehr als Kern des Radroutennetzes
- Beschleunigungsmaßnahmen auf den Buslinien zum Tarforster Plateau für eine Erhöhung der Pünktlichkeit und weitere Verlagerungen von Fahrten auf den Busverkehr
- Bau des Moselbahndurchbruchs als Trasse für den Rad- und Busverkehr in Richtung Universität sowie als Auftakt für die Verlegung der L145 und die Herstellung des nördlichen Tangentenrings.
- Neubau der Aulbrücke als Auftakt für den südlichen Tangentenring, als Zugang zum neuen Bahnhof und als verbesserte Verbindung für den Radverkehr zwischen Trier-Süd und Heiligkreuz / Feyen-Weismark
- Optimierung der Zufahrt über die Kaiser-Wilhelm-Brücke in Richtung Nordallee insbesondere für den Umweltverbund aber auch für den Kfz-Verkehr zur Entlastung der Römerbrücke.
- Busverknüpfungspunkt „Südallee“
- Mobilitätszentrale
- Haltepunkt Hafestraße als Auftakt der Weststrecken-Reaktivierung
- Aufwertung Porta-Nigra-Umfeld mit neuen Bushaltestellen und Umweltspuren in der Christophstraße

Organisatorisch und finanziell:

- Neue Konzepte zur ÖPNV-Finanzierung um auch zukünftig einen bezahlbaren ÖPNV anbieten zu können.
- Schnellere Umsetzung von Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr durch die Einführung eines Fuß- und Radverkehrsbeauftragten.

14.4.7 Kosten der Maßnahmen und Finanzierung

Kostenvolumen des Umsetzungsprogramms

Die Realisierung der im Umsetzungskonzept zusammengefassten Maßnahmen erfordert – neben einem entsprechend hohen Personaleinsatz – hohe finanzielle Investitionen. Zur Verdeutlichung der Größenordnungen sind für alle größeren baulichen Maßnahmen Kostenansätze in der Tabelle benannt.

Hierbei ist unbedingt zu beachten, dass es sich bei sämtlichen Angaben, die Maßnahmen betreffen, für die bislang noch keine ingenieurtechnische Vorplanung vorliegt, lediglich um sehr grobe, aus tendenziell vergleichbaren Projekten an anderer Stelle abgeleitete Schätzwerte handelt. Diese Angaben sind *kursiv* gesetzt und dienen lediglich dazu, sich ein überschlägiges Bild zu verschaffen, in welcher Größenordnung sich die jeweiligen Maßnahmen in etwa bewegen und welche Gesamtsummen dabei entstehen können. Insbesondere bei den Maßnahmen, für die noch keine konkrete Projektvorplanung vorliegt, können die tatsächlichen Planungs- und Baukosten zum Zeitpunkt der Realisierung sehr stark von diesen Angaben abweichen!

Für Projekte, die sich bereits in einem konkretisierenden Planungsstadium befinden, sind die entsprechenden Angaben aus den Projektunterlagen übernommen worden. Allerdings ist auch hier anzumerken, dass es noch zu erheblichen Abweichungen kommen kann, da es sich teilweise um Unterlagen handelt, die bereits vor einigen Jahren erstellt wurden und einer Fortschreibung bedürfen. Insofern unterliegt das Maßnahmenprogramm auch nach der Beschlussfassung zum Mobilitätskonzept einem ständigen Anpassungsbedarf an neue Erkenntnisse und Planungsschritte.

Trotz aller Ungenauigkeiten erscheint es angebracht (und es wurde im Zuge des Beteiligungsverfahrens auch von verschiedenen Seiten gefordert bzw. angeregt), zumindest ein Gefühl dafür zu vermitteln, um welche Größenordnungen es sich bei den Kosten der Maßnahmen in etwa handelt. Zum einen ist dies zur groben Einschätzung der Kosten-Nutzen-Relation jedes einzelnen Projektes erforderlich. So müssen z.B. sehr teure Maßnahmen, die von Ihrer Wirkung auf nur verhältnismäßig wenige Verkehrsteilnehmer oder Anwohner begrenzt sind, von der Priorität her nachrangiger behandelt werden als kostengünstige Maßnahmen, die einen verhältnismäßig großen Beitrag zum Erreichen der Ziele des Mobilitätskonzeptes insgesamt leisten. Zum anderen zeigt sich der Einfluss der Kosten auf die Zuordnung der einzelnen Maßnahmen zu bestimmten Prioritätenkategorien auch darin, dass die verschiedenen Prioritätsstufen auch mit angestrebten Umsetzungszeiträumen hinterlegt sind und in jeder dieser Umsetzungsstufen auch kostenmäßig eine Begrenzung der während dieses Zeitraums abzuarbeitenden Maßnahmen erforderlich ist.

Dennoch sind innerhalb der einzelnen Stufen mehr Projekte zusammengefasst, als realistischerweise aus heutiger Sicht tatsächlich umgesetzt werden können. Dies ist aber auch erforderlich, da erfahrungsgemäß aufgrund heute noch nicht absehbarer Unwägbarkeiten einige Projekte doch erst später umgesetzt werden können, als es eigentlich wünschenswert wäre. Für diesen Fall stehen dann andere Maßnahmen aus der selben Prioritätsstufe zur Umsetzung bereit.

Darüber hinaus kann es auch im Laufe der Zeit – z. B. aufgrund geänderter Rahmenbedingungen – zu Neubewertungen einzelner Projekte kommen. Dies kann dann zwar eine Verschiebung dieser einen Maßnahme bewirken, darf aber nicht zur Diskussion über die grundsätzliche Prioritätenreihung führen. Das Umsetzungsprogramm wird also im Laufe der Zeit einer gewissen Dynamik unterliegen, vom Grundgerüst her aber kontinuierlich als Leitlinie aller umsetzungsbezogenen Entscheidungen und Handlungen dienen.

Finanzierung der Maßnahmen

Grundsätzlich ist es angesichts der Haushaltslage Triers ausschließlich dann möglich größere Projekte zu realisieren, wenn es eine entsprechende Förderung durch andere staatliche oder europäische Ebenen gibt oder aber eine sonstige Ko- bzw. Re-Finanzierung sichergestellt ist. Hierzu gehört u.a. auch die Finanzierung von Projekten zusammen mit Privaten (z. B. als PPP-Projekt aber auch in Form von Gebühren, Abgaben und Beiträgen). Hinzu kommen Maßnahmen, die ohnehin ganz oder teilweise über andere Stellen finanziert / abgewickelt werden, wie z. B. die Angebote im ÖPNV oder der Maßnahmen außerhalb der Baulast der Stadt Trier.

Auch die öffentlichen Fördermittel beinhalten ein weites Feld verschiedener Möglichkeiten. Klassischerweise werden Verkehrsprojekte über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG bzw. seit der Föderalismusreform Entflechtungsgesetz bzw. Landesverkehrsfinanzierungsgesetz) bezuschusst. Zudem gibt es die Möglichkeit Großprojekte von mehr als 50 Mio. Euro über das GVFG-Bundesprogramm zu realisieren. Mit dem grundgesetzlich festgelegten Auslaufen dieser Förderprogramme im Jahr 2019 entsteht aber eine erhebliche Unklarheit, wie es mit der Finanzierung neuer und angefangener Projekte nach diesem Zeitpunkt weiter geht.

Darüber hinaus stehen ggf. Fördermittel aus unterschiedlichsten Programmen und in unterschiedlichster Höhe zur Verfügung, wobei auch hier zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht klar ist, wie sich diese Förderlandschaft während der Laufzeit des Mobilitätskonzeptes verändern wird. Genannt seien hier beispielweise I-Stock-Mittel, Städtebaufördermittel sowie variierende Sonderprogramme von Land, Bund und EU. Hinzu kommen weitere Mittel zur Finanzierung des ÖPNV / SPNV.

Ähnlich variabel wie mit den Förderprogrammen verhält es sich auch mit der Höhe der jeweiligen Förderung. Während einige Programme nur Planungsleistungen bezuschussen umfassen andere die kompletten Baumaßnahmen. Allerdings variieren auch hier die Förderquoten stark und liegen i.d.R. zwischen 60 und 85%. Aufgrund der Frage, welche Leistungen als förderfähig anerkannt werden, wird in der Praxis eine noch breitere Varianz erreicht.

Vor diesem Hintergrund wurde im Umsetzungsprogramm eine Spannweite der städtischen Anteile zwischen ca. 50% und 15% angesetzt. Auch dies ist nur als ganz grober Näherungswert zu verstehen. Wie die derzeitige Praxis zeigt, werden selbst fachlich vollkommen unstrittige und unabweisbare Maßnahmen erst nach langwierigen Prüfungen vom Fördermittelgeber als förderfähig anerkannt, so dass auch von daher eine große Unsicherheit bezüglich der angestrebten Umsetzungszeiträume besteht.

14.4.8 Evaluation

Zur Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen bedarf es einer umfassenden und dauerhaften Überwachung der Einhaltung von Regeln, der Schaffung finanzieller Anreize für zielgerichtetes Verhalten sowie der Rückkopplung bezüglich notwendiger Änderungen / Korrekturen im Konzept.

Umsetzungskonzept

	Integriertes Kernstadtkonzept	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Förderung der Nahmobilität (Fuß- / Radverkehr)	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	ÖPNV und intermodale Verknüpfungen	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Allg. Maßnahmen Straßennetz: Reduzierung Verkehrsbelastungen, Erhöhung Verkehrssicherheit	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Überwachung, Finanzierung	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Sanierungs- / Bestandsausbau-maßnahmen / Maßn. i.Z.m. Gebietsentwicklungen	Kosten (in Mio €)	Summe	
bereits umgesetzte Maßnahmen	Verlängerung der Öffnungszeiten für Radfahrer in der Fußgängerzone (umgesetzt 2010)			Ausbau Radwegenetz, z.B. Spitzmühle, Herzogenbuscherstraße bereits umgesetzt	R16, R17		Ausweitung Stadtbusangebot (Normal- und Sternbusverkehr, Nachtverkehr sowie Einbeziehung Umlandgemeinden); umgesetzt 2012	Ö1, Ö2		Ausbau Bitburger Straße (bereits umgesetzt)	S9, R15		Parkraumkonzept / neue Gebührenstruktur (bereits umgesetzt)	Parkraumkonzept (Kap. 8.5.1)		Prüfung der Übernahme der Überwachung des fließenden Verkehrs in städtische Zuständigkeit (läuft)	S30		Straßensanierung Heiligkreuz - Mariahof (läuft)			
	Öffnung von geeigneten Fußgängerbereichen für Radverkehr (in Umsetzung)			Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung (in Umsetzung)	R17		Höhere Rabattierung Vierfahrtenkarte (bereits umgesetzt)	Ö18		weitere Freistellung von Plätzen vom ruhenden Verkehr und Platzgestaltung (Bischof-Stein-Platz bereits umgesetzt)	F7, F15		Erweiterung Bewohnerparken / Parkraumbewirtschaftung (in Umsetzung)	Parkraumkonzept (Kap. 8.5.2 und Kap. 8.5.3)		Vertragverhandlungen VRT zwecks grundlegender Strukturveränderungen insb. hinsichtlich der Tarifentwicklung (laufen)	Ö19		Ausbau Herzogenbuscher Straße (läuft)			
	Ausbau Radabstellanlagen Innenstadt und andere wichtige Ziele (in Umsetzung)	R21		Verbesserung der Radanbindung FH (umgesetzt mit Ausbau Bitburger Straße)	R15		Erarbeitung ÖPNV-Konzept RLP-Nord (läuft)															
Priorität 1	Ausbau der Innenstadtquerungen: (Rad / Bus) Umweltspuren Bereich Trevis-Passage inkl. Margarethengässchen	R1, Ö10, F7, F15, S11	0,6	Anpassung Radverkehrskonzept / Umsetzungskonzept	alle R, insb. R16, R17	Planung	Busbeschleunigung 2. Bauabschnitt (1. Teilabschnitt Saarstraße, Luxemburger Straße ...)	Ö10	0,2	Verlegung B422, Anpassung alte OD Ehrang	S12, S25	6,8	Erstellung von Schulwegplänen	Mobilitätsmanagement (Kap. 13.1)	Planung	Übernahme der Überwachung des fließenden Verkehrs durch die Stadt Trier	S30	Einnahmesteigerung	Ausbau Loebstraße inkl. Radweg	3,5		
	Ausbau der Innenstadtquerungen (Rad / Bus) Osttrasse: Freigabe Am Breitenstein, Verbindung Paulinstraße, Bushaltestellen Schellenmauer, Mustor, Weberbach	R1, Ö13, S11	0,3	Umgestaltung Achse Heiligkreuz - Mariahof mit Radverkehrsanlage (Ausnahmen mit Sanierung der Alleen - vgl. Spalte "Sanierung")	R16	0,4	Planung Busbeschleunigung Talstadt - Höhenstadteile (Aveler und Oleviger Tal) und anschließende Umsetzung erster Maßnahmen	Ö3, (Ö10)	1	Provisorische Umgestaltung Ortsdurchfahrt Biewer	S25	0,2	Einführung Neubürgermarketing	Mobilitätsmanagement (Kap. 13.1)	v.a. laufende Kosten	Entwicklung von Strategien zur zukünftigen ÖPNV-Finanzierung im VRT bzw. außerhalb des VRT	Ö19		Umgestaltung Zentrum Feyen i. V. mit Nahversorgungszentrum Castelnau: Kreisverkehrsplatz Am Sandbach und Tempo 30 Alte Pellingier Straße	0,1		
	Zusätzliche Querungen der Nordallee (insb. Theobaldstraße, Petrusstraße)	F1, R2	0,2	Verlängerung Ruwer-Hochwald-Radweg bis zum ehemaligen Bahnübergang	R14	0,7	Anpassung Ausbauprogramm Bushaltestellen nach Maßgabe der Fahrgastfrequenz mit konkreten Maßnahmen und Zeitplan	Ö13	Planung	Umsetzung Tempo 30 entsprechend Lärmaktionsplan (hier ohne ggf. anfallende Umbaukosten)	Lärmaktionsplan (Kap. 10.1.3)	Kleinmaßnahme	Optimierung LSA Avelsbacher Straße / Wasserweg	Telematik (Kap. 9.1.1)	0,1	Überprüfung neuer Möglichkeiten zur Finanzierung des ÖPNV (ÖPNV-Abgabe für Einheimische / Touristen / Betriebe; Solidar- / Flat-Rate- / Sockelbeitrags-Modelle; Verwendung von Parkgebühren, City-Maut usw.)	Ö19	Einnahmesteigerung	Sanierung Alleen nach Mariahof inkl. Radverkehrsführung und Busanpassung (vgl. Spalte "Förderung Nahmobilität")			
	Provisorische Umweltspuren Theodor-Heuss-Allee / Christophstr.	Ö10	Kleinmaßnahme	Verbesserung der Verbindung Kaiser-Wilhelm-Bücke - Moseluferweg	R7, R10	0,5	Ausbau von Bushaltestellen (Barrierefreiheit, Wetterschutz, Fahrgastinfo usw.)	Ö13	1,4	Moselbahndurchbruch mit Ausbau Künzener Str., Beruhigung Reichsabei	S13	9	Einführung eines Rad- / Fußverkehrsbeauftragten in der Verwaltung (Einführung)	R26, F17	v.a. laufende Kosten				Ersatzbau Pfeifersbrücke (Finanzierung in Zusammenhang mit B 422 neu, vgl. Spalte "Allg. Maßn. Straßennetz")			
	Verbesserung der Fuß- und Radführung über die Römerbrücke inkl. Aufwertung der vorhandenen Anbindungen Moselradweg	F2, R9,	0,2	Sanierung / Ausbau Moseluferwege	R10	aus Unterhaltungs-mitteln	Radabstellanlagen, Bahnhaltepunkte inkl. Fahrradstation am Hauptbahnhof	R20, R21	0,8	Weiterentwicklung Reisebuskonzept	T2		kommunales Mobilitätsmanagement (insb. Maßnahmen mit Einstufung Priorität "hoch" s. Bericht)	Mobilitätsmanagement (Kap. 13.1)	v.a. laufende Kosten							
	Planungsauftrag Optimierung der Achse Kaiser-Wilhelm-Bücke - Nordallee. (LSA-Optimierung, Busbeschleunigung usw.) sowie Umsetzung erster Maßnahmen	Telematik	0,3	Radachsen Trier Nord und Trier Süd (Fahrradstraßen)	R2	Kleinmaßnahme	Neubau Haltepunkt Hafenstraße (vgl. auch Kategorie "Maßnahmen mit Kostentragung durch Dritte")	Ö14, (Ö15)	(4)	Lärmschutz Zurmaierner Straße vgl. Spalte "Sanierungs- / Bestandsausbau...")	Lärmaktionsplan (Kap. 10.1.3)		Unterstützung schulisches Mobilitätsmanagement (insb. Maßnahmen mit Einstufung Priorität "hoch" s. Bericht)	Mobilitätsmanagement (Kap. 13.1)	v.a. laufende Kosten							
	Innenstadtquerungen: Weitere Öffnung von Einbahnstraßen und Fußgängerbereichen für den Radverkehr (z.B. Nik.-Koch-Platz - Frankenturm, Am Breitenstein, Simeonstiftsplatz, Christophstraße ...)	R1, Ö10	Kleinmaßnahme	provisorische Einbindung des Hauptbahnhofes in das Radverkehrsnetz	R6	0,2	Prüfung der Durchführung des Projektes Regionalbahn (inkl. Westtrasse) als Maßnahme des GVFG-Bundesprogramms (Maßnahmen über 50 Mio €)	Ö14, Ö15	Planung				Unterstützung betriebliches Mobilitätsmanagement (insb. Maßnahmen mit Einstufung Priorität "hoch" s. Bericht)	Mobilitätsmanagement (Kap. 13.1)	v.a. laufende Kosten							
	Innenstadtquerungen: provisorische Radführung Hindenburgstraße	R1	Kleinmaßnahme	Satzung nach § 88 Abs. 2 LBauO zur Schaffung von Radabstellplätzen	R21		Verlegung Busführung Medardstraße	Ö1	0,1				Unterstützung touristisches Mobilitätsmanagement (insb. Maßnahmen mit Einstufung Priorität "hoch" s. Bericht)	Mobilitätsmanagement (Kap. 13.1)	v.a. laufende Kosten							
	Optimierung Fußgängerquerung Ostallee und Radverkehrsführung Gartenfeldstraße - Mustorsstraße und Schützenstraße - An der Kastilspart	F5, R5	Kleinmaßnahme	Radfahrstreifen Aveler Tal	R16	0,2	Ausbau der regionalen Busverbindungen (vgl. Spalte "Maßnahmen mit Kostentragung durch Dritte")	Ö9					Fahrradstadtplan, Info-Faltblätter	R24								

Umsetzungskonzept

	Integriertes Kernstadtkonzept	Maßn.- Kürzel	Kosten (in Mio €)	Förderung der Nahmobilität (Fuß- / Radverkehr)	Maßn.- Kürzel	Kosten (in Mio €)	ÖPNV und intermodale Verknüpfungen	Maßn.- Kürzel	Kosten (in Mio €)	Allg. Maßnahmen Straßennetz: Reduzierung Verkehrsbelastungen, Erhöhung Verkehrssicherheit	Maßn.- Kürzel	Kosten (in Mio €)	Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	Maßn.- Kürzel	Kosten (in Mio €)	Überwachung, Finanzierung	Maßn.- Kürzel	Kosten (in Mio €)	Sanierungs- / Bestandsausbau- maßnahmen / Maßn. i.Z.m. Gebietsentwicklungen	Kosten (in Mio €)	Summe
Fortsetzung Priorität 1	Moselstraße: Öffnung für Radverkehr in Gegenrichtung (ggf. Umweltspur)	R1, (Ö10)	Kleinmaß- nahme	Ausbau und Beleuchtung der Radverbindungen im Aveler und Oewiger Tal (Altbachial)	R16, R17, R19	1							Optimierung der Achse Kaiser- Wilhelm-Brücke - Nordallee für alle Verkehrsträger vgl. Spalte "Integriertes Kernstadtkonzept"	Telematik							
	Verbesserung Radführung Augustinerhof	R9, F7, F15 (R1)	Kleinmaß- nahme	Radverkehrspauschale und Fußverkehrspauschale	R25, F16																
	Wegeleitsystem ÖPNV in der Altstadt	Ö12	Kleinmaß- nahme	Fahrradstation am Hauptbahnhof (vgl. Spalte ÖPNV und intermodale Verknüpfung)	R20																
	Prüfung der Öffnung der Fußgängerzone in West-Ost- Richtung (Kornmarkt und Mohrs Gässchen) für den Radverkehr	R8		Zusätzliche Querungen der Nordallee sowie Teilmaßnahmen der Innenstadtquerungen (vgl. Spalte "Integriertes Kernstadtkonzept")	F5, R1, (R5)																
Summe			1,6			3			3,5			16								3,6	27,7
je nach Förder- volumen mögl. Anteil Stadt Trier			0,3 - 0,8			0,5 - 1,5			0,5 - 1,7			2,4 - 8									
Priorität 2	Umgestaltung und Geschwindigkeitsreduzierung von Paulinstraße und Saarstraße mit breiten Gehwegen auf Abschnitten mit hoher Fußgängerfrequenz	S15, S21, F7, F15, (S11)	4	Radweglückenschluss Schießgraben - Katharinenufer - Böhmerstraße	R6	0,2	weiterer Ausbau Busbeschleunigung und Bushaltestellen (inkl. Altstadt Höhenstadteile)	Ö3, (Ö10)	10	Neubau Aulbrücke, Ausbau Aulstr. inkl. Radverkehrsanlagen und Zugang Regionalbahnhaltapunkt und Neubau Kreisverkehrsplatz sowie Anpassung LSA im Verlauf der Südtangente	S19, S20, R16, Telema- tik (Kap. 9.1.1), S26	10	Optimierung der Achse Kaiser- Wilhelm-Brücke - Nordallee Luxemburger Straße	Telematik (Kap. 9.1.1)	0,1	Fortführung der in Priorität 1 genannten Maßnahmen			Entlastungsstraße Trier West, 1. BA i. V. m. Entwicklungsmaßnahme Trier West (S26)	2	
	Ausbau der Innenstadtquerungen (Rad / Bus): Umgestaltung Nikolaus- Koch-Platz	R1, Ö10, F7, F15	1,2	Irrminensteg	R11, F3, F12	7	Verbesserung der Busanbindung Uml aus Richtung Oewiger Tal	Ö3, (Ö10)	2	Beruhigung Franz-Georg-Str., Parkstr.	S13	0,1	Aufbau einer Mobilitätszentrale (Kombination mit Kundenzentrum SWT / Radstation / Touristeninfo)	Mobilitäts- mana- gement (Kap. 13.2)	abhängig von Mosell und Betreiber			Ausbau Walramsneustraße (als Teil der Innenstadt - Westtrasse Bus / Rad)	1,3		
	Innenstadtquerungen: Busführung Metzstraße in beide Richtungen, Radführung: Entfall Parken	R1, Ö10, F7, F15	0,3	Radverkehrsführung Ostallee	R5	0,5	Neubau mindestens eines Regionalbahnhaltapunktes (Kaiserthermen oder Trier Nord)	Ö14	7	Belagsanierung Luxemburger Straße Nord (Lärmschutz) im Rahmen Komplettausbau	Lärmakti- onspla- n (Kap. 10.1.3)	3	Weiterführung Mobilitätsmanagement	Mobilitäts- mana- gement	v.a. laufende Kosten			Ausbau Quinter Str.	2,2		
	Ausbau der Innenstadtquerungen (Rad / Bus): Umweltspur Walramsneustraße (kompletter Ausbau vgl. Spalte "Sanierungs- / Bestandsausbaumaßnahmen")	R1, Ö10, F7, F15	Kleinmaß- nahme	Verlegung Moselufeweg im Bereich des Industriegebiets Hafen an die B 53	R10	0,5	Reaktivierung der Schienen- Weststrecke inkl. 5 Haltepunkten vgl. "Maßn. mit Kostentragung (überwiegend durch Dritte)"	Ö15 (14)		Optimierung Oewiger Straße (Leistungsfähigkeit zwischen Sickingenstraße und Kaiserthermenkreisel)	S31 Telemat- ik R16, (R4)	0,5	Fortschreibung / Optimierung Touristenbus-Konzept, City- Logistik-Konzept Hotelleitsystem und Parkleitsystem	Ö5, T2, T3, T6, T7, Wirt- schaftsver- k. Parkrau- mk. (Kap. 8.5.1)	Planung			Sanierung "Auf der Weismark" zwischen Härenwies und Pfahlweiher (S26)	0,9		
	Zusätzliche Querungen der Ostallee (insb. Hermesstraße)	R5	0,3	Bruchhausenstraße: Radfahrer in Gegenrichtung	R7	Kleinmaß- nahme	P&R-Anlagen in Zusammenhang mit neuen Regionalbahnhaltapunkten sowie im Bereich Bitburger Straße	intermo- d. Verknü- pf. (Kap. 9.2.2)	2	Auf der Weismark: Gehwegverbereiterung, Haltestellenausbau)	F9, Ö13, S26	0,5	Bündelung Schwerverkehr auf Vorrangstraßennetz	Wirt- schaftsver- k.	Planung			Ausbau Zurmalener Str. (mit ebenerdiger Querung Maarstr. Lärmschutz und Anbindung Castel Feувrier)	4,4		
	Bus-Verknüpfungspunkt Südallee	Ö11	2,5	Verbesserung Rad- und Fußwegführung Kaiserstraße / Südalle (unter Aufgabe des Parkens)	R3	Kleinmaß- nahme				Aufbau eines Elektrotankstellennetzes für Kfz	S29		weitere Optimierung LSA vgl. unter Spalten "Integriertes Kernstadtkonzept", " Förderung Nahmobilität" und "ÖPNV..."					Ausbau Bonner Straße	2,6		
	funktionale und gestalterische Aufwertung Bahnhofsumfeld	F1, R6, Ö11, F7, F15	8	ebenerdige Querung Zurmalener Straße Höhe Maarstraße (vgl. Spalte "Sanierungs- / Bestandsausbaumaßnahmen")	F2	Kleinmaß- nahme				Knotenpunkt Balduinsbrunnen (vgl. Spalte "Integriertes Kernstadtkonzept")	F1, S10, R6		Optimierung der Achse Kaiser- Wilhelm-Brücke - Nordallee. (LSA-Optimierung, Busbeschleunigung usw.) vgl. Spalte "Integriertes Kernstadtkonzept"					Ausbau Auf der Weismark (inkl. Gehwegverbereiterung, Haltestellenausbau) vgl. Spalte "Allg. Maßnahmen Straßennetz"			
	Knoten Balduinsbrunnen (provisorische Verbesserung der Querungen Fuß- und Radfahrer) inkl. Radverbindung Hbf. - Innenstadt	F1, S10, R6	0,2	Radweglückenschlüsse Trier Süd (bahnparalleler Radweg)	R2					Initiierung des Aufbaus eines Elektrotankstellennetzes für Pedelecs / E-Bikes (Finanzierung ggf. über Dritte)	S29							Ausbau Luxemburger Straße vgl. Spalte "Allg. Maßn. Straßennetz"			
	Weiterführung Optimierung der Achse Kaiser-Wilhelm- Brücke - Nordallee, (LSA- Optimierung, Busbeschleunigung; inkl. Prüfung ebenerdige Querungen Martinskloster usw.)	Ö10, Telematik	0,2																		

Umsetzungskonzept

	Integriertes Kernstadtkonzept	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Förderung der Nahmobilität (Fuß- / Radverkehr)	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	ÖPNV und intermodale Verknüpfungen	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Allg. Maßnahmen Straßennetz: Reduzierung Verkehrsbelastungen, Erhöhung Verkehrssicherheit	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Überwachung, Finanzierung	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Sanierungs- / Bestandsausbaumaßnahmen / Maßn. i.Z.m. Gebietsentwicklungen	Kosten (in Mio €)	Summe
Fortsetzung	Weitere Optimierung Verknüpfung Moseluferwege - Römerbrücke	F2, R9,	0,7																		
	Optimierung Verkehrsfluss Kaiserthermenkreisel (insb. Bus)	O10, O11, (F6), R4	0,7																		
Summe			18,1			8,2			21			14,1								13,4	74,8
je nach Förder- volumen mögl. Anteil Stadt Trier			2,7 - 9			1,3 - 4,1			3,5 - 11			2,1 - 7									
Priorität 3	Busverknüpfungspunkt Porta-Nigra mit Umfeldgestaltung und Umwelttrasse Christophstr. / Umgestaltung Nordallee inkl. Anpassung Knoten Baldunsbrunnen (Querungen Fuß- und Radfahrer) inkl. Radverbindung Hbf. - Innenstadt	O11, F1, F7, F15, R1, R6, O3, O10	5	Verlegung Moseluferweg Hafen (Hafenbrücke)	R10	4	Einführung weiterer regelmäßiger Park&Ride-Angebote inkl. Schaffung der nötigen Infrastruktur (nur Infrastrukturkosten) r	intermo d. Verknü pf. (Kap. 9.2.2)	1	Neubau Wasserwegdurchbruch	S17, (S11)	2,6	Weiterführung Mobilitätsmanagement und Betrieb Mobilitätszentrale	Mobilitäts- manage- ment (Kap. 13.1)	v.a. laufende Kosten	Fortführung der in Priorität 1 genannten Maßnahmen			Umgestaltung Zentrum Feyen i. V. mit Nahversorgungszentrum Castelnau; Umgestaltung Stadtteilzentrum	1	
	Umweltspuren Sudallee, Oewiger Straße und ggf. Kaisermerkenkreisel	S10	0,5	Bahnquerung Hbf. - Gartenfeld	R13	3	Neubau weiterer Regionalbahnhaltepunkte	O14	10	Neuanbindung Aveler Tal	S16	10									
	Umgestaltung Deutscherstraße (Rad, Fuß, Bus)	F2, S10	1	Querung Moseluferstraße im Bereich Krahenstraße (ebenerdige Unterführung)	F2	1	weiterer Ausbau Busbeschleunigung und Busangebot	O3 O10 O4	10	Verkehrssicherer Ausbau Dasbachstr. und Ruwerer Str.,	S18	4									
	Umgestaltung Dietrichstr. / Kalenfelstraße / Irminenfreihof	F2, F7, F15 Stadtgestalt (Kap. 12.2)	1	Lückenschluss Radverkehrsanlagen Aulstraße - Arnulfstraße (vgl. Spalte "Allg. Maßn. Straßennetz...")			Aufbau eines mit dem ÖPNV abgestimmten öffentlichen Fahrradleihsystems (ggf. Kostentragung durch Dritte)	R23	1	weitere Lärmschutzmaßnahmen gemäß Lärmaktionsplan	Lärmakt ionspla n (Kap. 10.1.3)	0,5									
	Ausbau der Innenstadtquerungen (Rad / Bus). Umgestaltung Hindenburgstraße	R1 O10	1,7							Tempo 30 und Umgestaltung Güterstraße	S11										
	sonstige Aufwertung Plätze und Wege	Stadtgestalt (Kap. 12.2)								Umgestaltung Domänenstraße	Stadtge stalt (Kap. 12.2), S16										
	Umgestaltung Kaiserthermen-Umfeld mit Zugängen zur Bahn und ebenerdigen Querungen	R4, F6, R2, F7, F15																			
	Zugänge und Umfeldgestaltung an weiteren neuen Regionalbahn-Haltepunkten	Stadtgestalt (Kap. 12.2), F7																			
Summe			9,2			8			22			17,1								1	57,3
je nach Förder- volumen mögl. Anteil Stadt Trier			1,4 - 4,6			1,2 - 4			3,3 - 11			2,6 - 8,5									
nach 2025	Lindenstraße: Bus- und Radverkehr in Gegenrichtung	R7	0,2	"Barbarasteg"	R12, F4, F12,	7	Petrisbergauftieg (Bustrasse)	O3	80	umfassende Neugestaltung B53 alt	S25	10	Weitere Optimierung von Lichtsignalanlagen	Telematik (Kap.9.1.1)	1,5			Bestandsausbau Straßennetz Manahof inkl. Tempo 30 (S26)	5,7		
	Umgestaltung Römerbrücke mit Herausnahme Kfz-Verkehr	R9	4	Neubau Moselradweg Kyllmündung mit neuer Brücke	R10	1	Bustrasse Konz-Roscheid	S24	10	Entlastungsstraße Trier West, 2. BA	S8	5						Sanierungs- und Bestandsausbaumaßnahmen sonstiges Straßennetz			
	Umweltspuren Balduinstraße (Bündelung MIV auf Ostallee)	S10	0,5	Neubau Moselradweg Ruweremündung mit neuer Brücke	R10	0,5	zusätzliche Anlegestellen Personenschiffahrt	T4		Weiterer Ausbau Metternichstr.	S13	5,1						Sanierungsmaßnahmen Brücken			
										Umgestaltung Verteilerkreis	S18a							Sanierungsmaßnahmen sonstige Infrastruktur			
Summe			4,7			8,5			90			20,1									123,3
je nach Förder- volumen mögl. Anteil Stadt Trier			0,7 - 2,4			1,3 - 4,3			13,5 - 40			3 - 10									
Gesamtsumme			33,6			27,7			136,5			67,3									
je nach Förder- volumen mögl. Anteil Stadt Trier			5 - 16,5			4,2 - 13,9			20 - 70			10 - 34									

Umsetzungskonzept

	Integriertes Kernstadtkonzept	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Förderung der Nahmobilität (Fuß- / Radverkehr)	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	ÖPNV und intermodale Verknüpfungen	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Allg. Maßnahmen Straßennetz: Reduzierung Verkehrsbelastungen, Erhöhung Verkehrssicherheit	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Überwachung, Finanzierung	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Sanierungs- / Bestandsausbau-maßnahmen / Maßn. i.Z.m. Gebietsentwicklungen	Kosten (in Mio €)	Summe	
Kontinuierlich	Kontinuierliche Beachtung der Belange von Mobilitätseingeschränkten Personen / Personen mit speziellen Mobilitätsbedürfnissen / Genderaspekten																					
	Verkehrsvermeidung durch nachhaltige Siedlungsentwicklung / Infrastrukturausstattung in den Stadtteilen																					
	Prüfung und Bereitstellung notwendiger Ressourcen bei der Verwaltung / Personal- und Budgetplanung																					
	Überprüfung Signalanlagen, Anpassungskonzept mit konkreten Maßnahmen und Zeitplan, danach kontinuierliche Umsetzung	Telematik (Kap. 9.1.1)			Strategiekonzept zur Lösung des Konfliktes zwischen Radinfrastruktur und Parken mit konkreten Maßnahmen und Zeitplan, danach kontinuierliche Umsetzung	R16, R17, F7, F15		Park&Ride-Angebote zu besonderen Veranstaltungen / Spitzentagen	Intermodale Verknüpfung (Kap. 9.2.2)		gezielte Behebung von Störungen im Verkehrsablauf und von Sicherheitsrisiken	S31 Telematik		Umstellung der Signalanlagen auf verkehrshabhängige Steuerung und Integration in den Verkehrsrechner	Telematik (Kap. 9.1.2)		Verstärkung der Parkraumkontrollen, Regelmäßige Kontrollen der Freihaltung von Geh- und Radwegen	S30		Sicherung der Schienenverkehrsinfrastruktur (Gleisanschlüsse von Gewerbegebieten)		
	Entwicklung und Abarbeitung eines abgestimmten Konzeptes zur weiteren Umgestaltung von Innenstadtplätzen unter Herausnahme des Parkens / Neuorganisation der Verkehrsbeziehungen (Rindertanzplatz, Pferdemarkt, Paulusplatz, Augustinerhof) (Innenhof und Porta-Nigra-Umfeld sind bereits einzeln genannt)	F7, Stadtgestalt (Kap. 12.2), Parkraumkonzept (Kap. 8.5.1 und Kap. 8.5.2)			Umsetzungskonzept sichere und barrierefreie Gehwege + Aufgabe des Gehwegparkens + Beseitigung von Engstellen mit konkreten Maßnahmen; kontinuierliche Umsetzung	F9, F10, F11, F13, F7, S26		Sicherstellung verbraucherfreundlicher Tarife im ÖPNV inkl. speziellen Angeboten für Touristen	Ö18, Ö19, T8,		flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 im nachgeordneten Straßennetz sowie Ausbau verkehrsberuhigter Bereiche	S27		Betrieb der Mobilitätszentrale	Mobilitätsmanagement (Kap. 13.2.)		Etablierung regelmäßiger Geschwindigkeitsüberwachung	S30		Sicherung / Ausbau GVZ / Hafen		
	Entwicklung und Abarbeitung eines abgestimmten Konzeptes zur weiteren Aufwertung der Fußgängerzone und weiterer Innenstadtsstraßen (über die bereits einzeln genannten hinaus)	F7, F15, Stadtgestalt (Kap. 12.2), F10, S11			Anlage von Radfahrstreifen, Geh- und Radwegen, Öffnung von Einbahnstraßen, Freigabe von Busspuren, Ausweisung von Fahrradstraßen, Verkehrsberuhigung, Herstellung von Querungsmöglichkeiten und Bordsteinabsenkungen, Beleuchtungen sowie weitere Maßnahmen aus den Stadtteilrahmenplänen	F8, F9, F10, F11, R16, R17, R19, Stadtgestalt		kontinuierliche Umsetzung Ausbau-Modernisierungsprogramm Bushaltestellen inkl. Barrierefreiheit; Fahrgastinformation usw.; und Busbeschleunigung; Prüfung alternat. Bedienungsformen für sehr schwach ausgel. periphere Linien (Markusberg hanggebiere Zewen und Herresthal); Schnellbuslinien	Ö13, Ö12, Ö10, Ö6, Ö7		Parkkonzepte für einzelne Quartiere und Ziele inkl. Anlage von Sammelparkplätzen / Quartiersgaragen	Parkraumkonzept (Kap. 8.5.1 und Kap. 8.5.2)		Überprüfung LSA und Optimierung der Anlagen für eine jeweils zu definierende Verkehrsteilnehmergruppe (insb. Fußgänger: Freigabezeit, Wartezeit, einziges Queren; Bus: Vorrangschaltung sowie unter Beachtung des allg. Verkehrsfusses / der Leistungsfähigkeit insg.)	Telematik (Kap. 9.1.1)		Reinigung, Unterhaltung, Winterdienst von Rad- und Gehwegen	R18		Ausbau Infrastruktur Moselschiffahrt		
	Reduzierung Parken im Straßenraum, Modernisierung Parkhäuser, ggf. neue Parkierungsanlagen außerhalb des Alleerings mit Verknüpfung ÖPNV	Parkraumkonzept (Kap. 8.5), S11			Umsetzung eines zusammenhängenden radialen Radroutennetzes gemäß Radverkehrskonzept	sämtliche R, insbes. R16, R17		Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV	Intermodale Verknüpfung (Kap. 9.2.4), Ö17		Sicherung Güterverkehrsinfrastruktur inkl. interkommunaler Zusammenarbeit	Wirtschaftsverkehr (Kap. 11.1.3)		Prüfung Bedarf Pfortnerung an Stadteingängen	Telematik (Kap. 9.1.3)		ÖPNV-Kofinanzierung durch Stadt	Ö19				
	Fortsetzung Kontinuierlich				Bevorrechtigung Radverkehr an freien Rechtsabiegern	Telematik		Anpassung der Busangebote (Fahrplan und Komfort) an die Nachfragesituation	Ö17, Ö20		Umfeldverträgliche Weiterentwicklung der rechten Moseluferstraße B49/B51	S7		Information und Kommunikation zur Mobilität inkl. Fahrradstadtplänen, Falblättern, Verkehrssicherheitsinfos usw. sowie speziell auch für Touristen	Mobilitätsmanagement (Kap. 13.1, Kap. 13.4,), R24, T7		Kontinuierliche Evaluation Umsetzungsstand Moko / Anpassungsbedarf	Integriertes Handlungskonzept (Kap. 14.4.8)				
					weiterer Ausbau Radabstellanlagen (abgestuftes Konzept gemäß Radverkehrskonzept)	R21		Förderung auf ÖPNV abgestimmtes Car-Sharing-System	S28					Rad- / Fußverkehrsbeauftragter bei Verwaltung (kontinuierl. Arbeit)	R26, F17							
					Überprüfung und Anpassung von Signalanlagen, kontinuierliche Anpassung inkl. einzügiger Fußgängerquerung und eigener Radsignalisierung und Aufgeweiteten Radaufstellstreifen	F11, F14		weiterer Ausbau des Busangebotes in Abhängigkeit von der Siedlungs- und Nachfrageentwicklung	Siedlungsentwicklung (Kap. 12.1), Ö6, Ö7,						Störungsmanagement, Scherbentelefon	R18						
				Sanierung / Ausbau Radwege entlang der Moseluferstraße und Moselradwege	R10, R18,		Umgestaltung von angebauten Hauptverkehrs- und Sammelstraßen	S26						Teilnahme / Durchführung von Kampagnen / Auslobung eigener Wettbewerbe / Programme (z.B. fahrradfreundlichster Betrieb)	Mobilitätsmanagement (Kap. 13.1)							
				Unterhaltung, Säuberung und Winterdienst auf Rad- und Fußwegen; Unterhaltung der wegweisenden Beschilderung	F14, R22						interkommunale Zusammenarbeit bei Tourismusmarketing / Touristenbuskonzept und Güterverkehrslenkung	T8, T5, T6, Wirtschafts-verkehr (Kap.11.1.2)										

Umsetzungskonzept

	Integriertes Kernstadt-konzept	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Förderung der Nahmobilität (Fuß- / Radverkehr)	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	ÖPNV und intermodale Verknüpfungen	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Allg. Maßnahmen Straßennetz: Reduzierung Verkehrsbelastungen, Erhöhung Verkehrssicherheit	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Überwachung, Finanzierung	Maßn.-Kürzel	Kosten (in Mio €)	Sanierungs- / Bestandsausbau-maßnahmen / Maßn. i.Z.m. Gebietsentwicklungen	Kosten (in Mio €)	Summe
				Absenkung von Bordsteinen (Radfahrer, Rollstuhlfahrer) an Knotenpunkten / Querungsstellen sowie barrierefreie Gestaltung	F14, S26								Vorbildfunktion Stadtverwaltung (internes betriebliches Mobilitätsmanagement)								
				Behebung von Sicherheitsproblemen inkl. Beleuchtung von Querungsstellen	S31								Weiterführung betriebliches, touristisches, betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement								
				Anpassung der Wegweisung	R22, Ö12, Telematik								Förderung auf ÖPNV abgestimmtes Car-Sharing-System vgl. Spalte "ÖPNV"	S28							
Maßnahmen mit Kostentragung (überwiegend) durch Dritte	- Schaffung von Radabstellanlagen durch private Dritte - Gestaltung von Geschäftsstraßen im Rahmen von Business-Improvement-Districts	R 21 F7, F15		- Bau / Betrieb der Fahrradstation ggf. durch Dritte - Realisierung / Betrieb eines Leihfahrradsystems ggf. über Dritte (ggf. über Werbepartner) - Verlegung Radweg in Zusammenhang mit Ausbau Schleuse und anderen Projekten	R20 R23 R10		- Erarbeitung ÖPNV-Konzept RLP-Nord (läuft) - Regionalbahnhaltelpunkt Hafensstraße (Finanzierungsvereinbarung Land / DB AG) - Sicherung Bedienungsqualität auf der Oststrecke - Reaktivierung der Schienen-Weststrecke inkl. 5 Haltepunkten (alternatives Finanzierungsmodell) - Umsetzung RLP-Takt 2015 sowie Anpassung Busverkehr - Optimierung Regionalbusangebot inkl. Einbindung des Luxemburg-	Ö14, Ö15 Ö14, Ö16 Ö15, (Ö19) Ö16 Ö9		- Nordumfahrung (Ausbau A 64 / B 52): Erweiterung Biewerbach-Ialbrücke und Ausbau Knotenpunkte B 53 und A 602 - Westumfahrung (B 51 / Moselaufstieg) - Autobahnanschlussstelle Ruwer - Autobahnanschlussstelle Industriegebiet Nord - Ortsdurchfahrt Zewen - Nordbrücke A 602 / B 49 - B 53 - Verlängerung B 422 neu zur B 53 - Linke Moseluferstr B53 / B51 / B49	S1 S2 S3 S3 S6 S5 S4 S8		- Mobilitätsmanagementmaßn. von Betrieben, Schulen, Tourismus - Ausbau ÖPNV-Marketing / Kommunikation - Erweiterung Car-Sharing-Angebote - Informationsarbeit in Kombination mit Maßnahmen des City- / Tourismus-Marketings				Ö19 Ö19		- Ausbau Moselschleusen -> Wirtschaftsverkehr, (Kap. 11.1.3)		

Legende

bauliche Kernprojekte des Mobilitätskonzepts sind farblich grün, blau, rot, gelb und violett hinterlegt.

Kernprojekt Radiales Radrouennetz	Kernprojekt Innenstadtquerungen	Kernprojekt Busbeschleunigung	Kernprojekt Regionalbahn	Kernprojekt Erweiterter Tangentenring
-----------------------------------	---------------------------------	-------------------------------	--------------------------	---------------------------------------

nachrichtlich übernommene Maßnahmen: Maßnahmen mit Kostentragung (überwiegend) durch Dritte sind gelbbraun hinterlegt, Sanierungs- / Bestandsausbaumaßnahmen sowie Maßnahmen in Zusammenhang mit Gebietsentwicklungen sind helltürkis hinterlegt.

Maßnahmen mit Kostentragung (überwiegend) durch Dritte	Sanierungs- / Bestandsausbau-maßnahmen / Maßn. i.Z.m. Gebietsentwicklungen
--	--

Planungs- und Prüfaufträge (ohne direkte Umsetzung) sind grau hinterlegt; Schlüsselmaßnahmen sind fett umrandet.

Planungs- / Prüfaufträge	Schlüsselmaßnahmen
--------------------------	---------------------------

14.5 Wirkungen des Umsetzungskonzeptes (Zielprognose)

Mit der Zielprognose wird abschließend die Erreichbarkeit der Ziele des Mobilitätskonzeptes geprüft. Als Messgrößen werden die Entwicklung des Verkehrsaufkommens der einzelnen Verkehrsmittel und ihr Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen verwendet.

Die Methodik der Zielprognose ist vergleichbar mit den Szenarien (vgl. Abschnitt 4.2.3). Die Maßnahmen des Umsetzungskonzeptes werden als Gesamtpaket in das Verkehrsmodell integriert und mit dem Planfall ohne Maßnahmen (in diesem Fall mit der Basisprognose) verglichen. Aus dem Vergleich ergeben sich die modalen Effekte der Maßnahmen im Umsetzungskonzept. Gleichzeitig wird eine Umlegung der Kfz-Fahrten auf das Straßennetz vorgenommen, so dass Entlastungen und Zusatzbelastungen verortet werden können.

Gegenüber den Szenarien unterscheiden sich einige Rahmenbedingungen der Zielprognose:

- Vergleichsplanfall der Szenarien war die Analyse 2010 mit den heutigen Siedlungsflächen und Verkehrsmengen. Vergleichsplanfall der Zielprognose ist die Basisprognose 2025 mit gegenüber heute veränderten Siedlungsstrukturen und Verkehrsmengen. Szenarien und Zielprognose sind jedoch hinsichtlich der modalen Wirkungen vergleichbar, da zwischen der Analyse und der Basisprognose 2025 keine nennenswerten Unterschiede bei den Anteilen der Verkehrsmittel am Gesamtverkehr zu erwarten sind.
- Das Maßnahmenpaket der Zielprognose entspricht nicht exakt einem der Szenarien, sondern enthält Maßnahmen aus allen drei Szenarien.

Die Maßnahmen in der Baulast Dritter, die in Szenario 3 mituntersucht wurden, sind nicht Teil der eigentlichen Zielprognose. Es wurde jedoch ein weiterer Planfall gerechnet, der diese Maßnahmen zusätzlich beinhaltet.

Wie in den Szenarien wird in der Zielprognose eine Auswertung der modalen Wirkungen für den Binnenverkehr, für den Quell- / Ziel-Verkehr und den Durchgangsverkehr vorgenommen.

14.5.1 Verkehrsmengen

Angesichts des bis 2025 weiter steigenden Verkehrsaufkommens in der Region kann nur mit Realisierung des Integrierten Handlungskonzeptes das Wachstum des Kfz-Verkehrs bis 2025 in der Region eingedämmt werden. Bei Umsetzung aller Maßnahmen ist im Binnenverkehr der Stadt Trier sogar ein Rückgang des Kfz-Aufkommens gegenüber der Analyse 2010 / 2012 um 8% möglich.

	Analyse 2012	Basisprognose 2025	Zielprognose 2025	Zielprognose mit Maßnahmen Dritter
Fuß	77.000	82.000	87.000	85.000
Rad	36.000	38.000	48.000	47.000
ÖV	50.000	52.000	56.000	55.000
MIV	158.000	165.000	144.000	148.000

Tabelle 32: Verkehrsmengen Binnenverkehr im Vergleich (Wege pro 24 h)

Im Binnenverkehr werden gegenüber der Basisprognose rund 20.000 zusätzliche Wege (+11%) zu Fuß, mit dem Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Gegenüber dem heutigen Verkehrsaufkommen sind es sogar knapp 30.000 zusätzliche Wege (+17%) mit dem Umweltverbund. Das Aufkommen an Kfz-Fahrten geht gegenüber der Basisprognose um knapp 20.000 Fahrten (-12%) zurück, gegenüber der Analyse 2010 / 2012 um rund 12.000 Fahrten (-8%).

Die Umsetzung der Maßnahmen in der Baulast Dritter – hier insbesondere die Nordbrücke – hat in geringem Maße eine Rückverlagerung von Wegen zum Kfz-Verkehr zur Folge.

	Analyse 2012	Basisprognose 2025	Zielprognose 2025	Zielprognose mit Maßnahmen Dritter
Fuß	< 1.000	< 1.000	< 1.000	< 1.000
Rad	2.000	2.000	4.000	4.000
ÖV	18.000	21.000	32.000	31.000
MIV	166.000	180.000	168.000	171.000

Tabelle 33: Verkehrsmengen Quell-/ Ziel-Verkehr im Vergleich (Wege pro 24 h)

Im Quell-/ Ziel-Verkehr werden gegenüber der Basisprognose rund 13.000 zusätzliche Wege (+57%) mit dem Umweltverbund zurückgelegt. Aufgrund der großen Entfernungen sind dies vor allem Fahrten mit Bahn und Bus. Der Zuwachs ist v. a. auf die verbesserten Verbindungen im Regionalbahnkonzept und im Rheinland-Pfalz-Takt 2015 sowie die weiter zunehmende Anzahl an Fahrten nach Luxemburg zurückzuführen. Gegenüber dem heutigen Verkehrsaufkommen sind es sogar rund 16.000 zusätzliche Wege (+80%) mit dem Umweltverbund. Das Aufkommen an Kfz-Wege geht gegenüber der Basisprognose um rund 12.000 Wege (-7%) zurück, gegenüber der Analyse 2010 / 2012 nimmt das Kfz-Wegeaufkommen trotzdem um rund 2.000 Wege zu (+1%).

Die Umsetzung der Maßnahmen in der Baulast Dritter hat auch beim Quell-/ Ziel-Verkehr in geringem Maße eine Rückverlagerung von Wegen zum Kfz-Verkehr zur Folge.

	Analyse 2012	Basisprognose 2025	Zielprognose 2025	Zielprognose mit Maßnahmen Dritter
Fuß	< 1.000	< 1.000	< 1.000	< 1.000
Rad	< 1.000	< 1.000	< 1.000	< 1.000
ÖV	3.000	4.000	5.000	5.000
MIV	62.000	75.000	73.000	74.000

Tabelle 34: Verkehrsmengen Durchgangsverkehr im Vergleich (Wege pro 24 h)

Im Durchgangsverkehr lassen sich in Teilen die Auswirkungen des Ausbaus des Schienenverkehrs, insbesondere nach Luxemburg abbilden. Trotz der Zunahme der Bahnnutzung steigt das Aufkommen im Durchgangsverkehr stark an, da die übrigen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes nur geringen Einfluss auf den Durchgangsverkehr haben. Für die Auswirkungen der Maßnahmen in der Baulast Dritter auf den Durchgangsverkehr lässt sich mit dem Verkehrsmodell der Stadt Trier lediglich die Tendenz, nämlich die (Rück-) Verlagerung von Fahrten zum Kfz-Verkehr abbilden.

14.5.2 Modale Wirkungen

Bezogen auf den Binnenverkehr und den Quell-/ Ziel- und Durchgangsverkehr werden folgende Änderungen der Verkehrsmittelanteile prognostiziert.

Der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes steigt im Binnenverkehr um rund 6% Prozentpunkte. Zuwächse haben insbesondere der Fuß- und Radverkehr, während die ÖPNV-Nutzung nur leicht zunimmt. Der Zuwachs beim ÖPNV ist in der Zielprognose geringer als in den Szenarien, was damit zusammenhängt, dass

- in der Prognose eine für den ÖPNV ungünstigere Siedlungsentwicklung unterstellt ist (neue Wohnflächen in Ruwer, Zewen und Brubacher Hof),
- eine weitere Zunahme von Ein- und Auspendlern zu erwarten ist, so dass insbesondere im Berufsverkehr der Quell- / Ziel-Verkehr zu Lasten des Binnenverkehrs zunimmt.

Die Umsetzung der Maßnahmen in der Baulast Dritter – und hier insbesondere die Nordbrücke – hat in geringem Maße eine Rückverlagerung zum Kfz-Verkehr zur Folge.

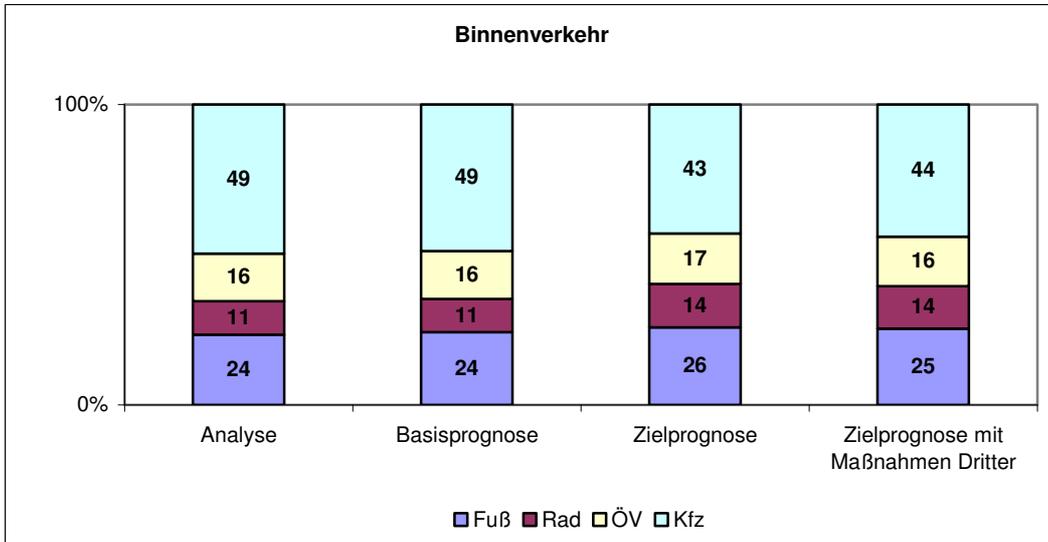


Abbildung 21: Modal-Split-Entwicklung im Binnenverkehr

Im Quell-/ Ziel- Verkehr steigt der Anteil des Umweltverbundes insbesondere durch das Regionalbahnkonzept um rund 5% Prozentpunkte, der Verkehr über die Stadtgrenze wird aber weiter vom Kfz-Verkehr dominiert. Auch hier wirken die Maßnahmen in der Baulast Dritter in geringem Maße gegen die geplante Zielrichtung der Verkehrsmittelwahl.

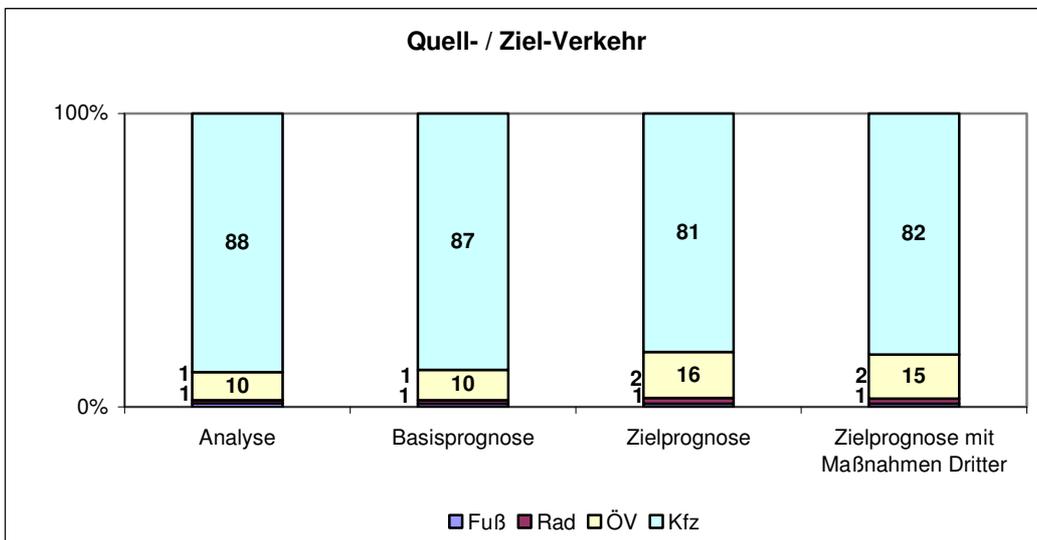


Abbildung 22: Modal-Split-Entwicklung im Quell- / Ziel-Verkehr

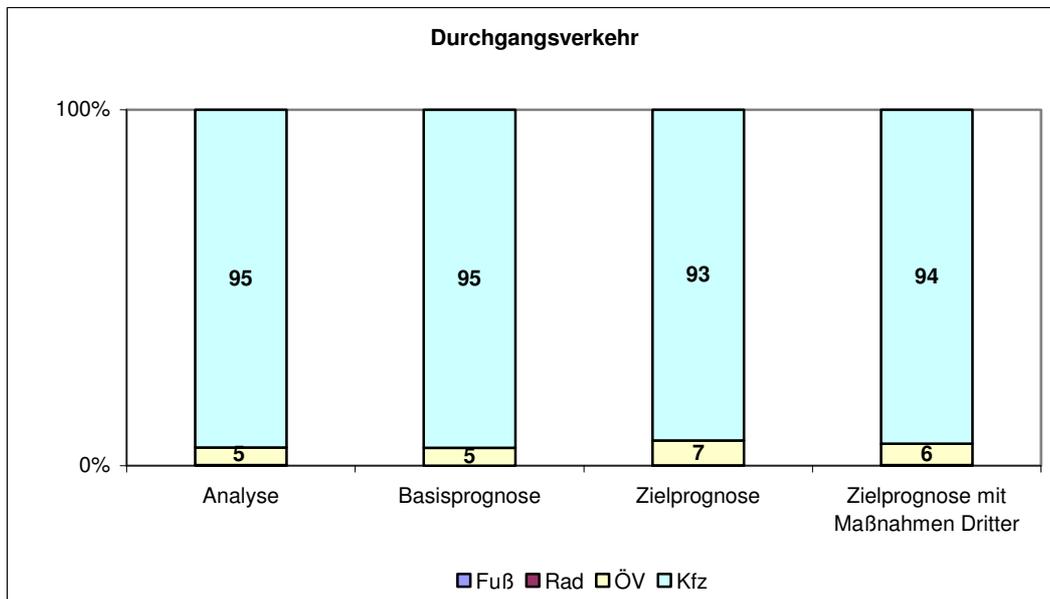


Abbildung 23: Modal-Split-Entwicklung im Durchgangsverkehr

Im Durchgangsverkehr wird durch die Verbesserungen im Schienenverkehr ebenfalls eine leichte Erhöhung des ÖV-Anteils erzielt werden, er bleibt jedoch weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau. Auch beim Durchgangsverkehr wirken die Maßnahmen in der Baulast Dritter in geringem Maße gegen die geplante Zielrichtung der Verkehrsmittelwahl.

Die Ergebnisse der Zielprognose bestätigen die Ergebnisse der Szenarienbetrachtung. Auch unter den veränderten Rahmenbedingungen bis 2025 kann die gewünschte Zielrichtung eingeschlagen werden. Die näherungsweise Rekonstruktion des „Verkehrs der Trierer“, d. h. insbesondere eines Großteils des Binnenverkehrs und Teile des Quell-/Ziel-Verkehrs ergibt eine Reduzierung des MIV-Anteils auf 50%. In der Gegenüberstellung der Zielprognose mit den Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes ergibt sich folgendes Bild.

	Fuß	Rad	ÖV	MIV	Zeithorizont	
Zielsetzung 2006 (Leitbild)	>20%	>15%	>18%	<50%	2020	Verkehr der Trierer
Zielsetzung 2007	>25%	>15%	>20%	<40%	2020	Binnenverkehr Stadt Trier
Zielsetzung 2009	>20%	>15%	>20%	<45%	2014	
Zielprognose	20%	12%	18%	50%	2025	Verkehr der Trierer
Zielprognose	26%	14%	17%	43%	2025	Binnenverkehr Stadt Trier

Tabelle 35: Vergleich der Zielprognose mit der Modal-Split-Zielsetzung

14.5.3 Verkehrsbelastung im Straßennetz

Das Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr ist in **Bild 14.11**, im Planfall mit regionalen Maßnahmen in **Bild 14.12** dargestellt.

Das Straßennetz wird in weiten Teilen der Stadt entlastet. Durch die Stärkung des Umweltverbundes im Binnen- und Quell- / Ziel-Verkehr gibt es Rückgänge auf den radialen Verbindungen und den meisten Zufahrten in die Altstadt.

Weitere Effekte werden durch die Verkehrsberuhigung einzelner Straße und den Bau der Entlastungsstraßen erzielt. In hohem Maße entlastet werden heute stark befahrene Straßen wie Paulinstraße, Saar- und Matthiasstraße, Nord- und Südallee, Franz-Georg- und Parkstraße, Schöndorfer Straße und In der Reichsabtei, Aachener Straße und Römerbrücke, Avelsbacher Straße. Weitere Entlastungen treten im nachgeordneten Straßennetz (z. B. Domänenstraße oder Zeughausstraße) auf.

Zusatzbelastungen haben die Straßen des erweiterten Tangentenrings, die Hornstraße als Teil der Entlastungsstraße Trier West und die Herzogenbuscher Straße.

Die Maßnahmen in der Baulast Dritter, die im Abschnitt 14.5.1 zu einer Erhöhung der Kfz-Verkehrsmengen bzw. in Abschnitt 14.5.2 zu höheren Anteilen des Kfz-Verkehrs führen, haben hinsichtlich der Verkehrsbelastung im Straßennetz der Stadt Trier – und hier insbesondere in der Kernstadt – positive Wirkungen, da hoch belastete Straßen wie die Moseluferstraßen oder die innerstädtischen Moselbrücken entlastet werden.

14.6 Verkehrsteilnahme aller Bevölkerungsgruppen und Barrierefreiheit

Mit den Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes soll im Zuge des Gender-Mainstreaming die Verkehrsteilnahme aller Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden. Hierbei stehen insbesondere die Belange älterer und mobilitätseingeschränkter Personen und gleiche Bedingungen für Frauen und Männer im Vordergrund.

Entsprechend dem bundesweiten Trend wird das Durchschnittsalter auch in Trier deutlich ansteigen. Während die Anzahl der Senioren deutlich zunimmt, wird sich die Anzahl der Jugendlichen, aber auch der Personen im erwerbsfähigen Alter beträchtlich verringern. Um diesen Prozess zu verlangsamen soll auch die Verkehrsinfrastruktur dazu beitragen, Trier als attraktiven Standort für Familien zu sichern.

Im Folgenden wird dargestellt, wie mit den Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes eine verbesserte Verkehrsteilnahme aller Bevölkerungsgruppen erreicht werden kann.

Altengerechte Gestaltung der Stadt / Barrierefreiheit für Personen mit eingeschränkter Mobilität

Ein wesentlicher Schwerpunkt ist es, eine (Verkehrs-)Infrastruktur zu schaffen, die auch von dem steigenden Anteil alter Menschen gut zu nutzen ist. Dies betrifft zum einen die Umsetzung der Stadt der kurzen Wege, so dass wichtige Ziele (Einkaufen, Gesundheitsversorgung, etc.) zu Fuß bzw. mit geeigneten Hilfsmitteln wie z. B. Rollatoren oder (Elektro-) Rollstühlen erreichbar sind. Zum anderen betrifft es die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur.

Die Verkehrsinfrastruktur muss die zunehmend gebräuchlichen technischen Hilfsmittel für die Fortbewegung alter Menschen (z. B. Gehhilfen oder auch Elektrofahrzeuge) verstärkt berücksichtigen. Die Standards für Fußverkehrsanlagen im Mobilitätskonzept bilden hierfür die Grundlage. Die Herstellung ausreichender Gehwegbreiten, abgesenkter Bordsteine, optimaler Beleuchtung und Oberflächen bilden einen Schwerpunkt des Maßnahmenkonzeptes. Außerdem sind die Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität und angemessener Verweilmöglichkeiten Bestandteil des Handlungskonzeptes.

Bei der Radverkehrsplanung ist auf den zunehmenden Anteil älterer und eher langsamer Radfahrer zu achten. Zudem ist der zunehmende Anteil von Elektrofahrrädern zu berücksichtigen. Das Mobilitätskonzept zielt daher auf eine generelle Reduzierung der Geschwindigkeit im Straßennetz ab, so dass Radfahrer in hohem Maße im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr fahren können. An Hauptverkehrsstraßen sollen geeignete Radverkehrsanlagen hergestellt werden.

Im ÖPNV ist eine einfache Begreifbarkeit des ÖPNV-Netzes und eine gute Vermittlung Fahrplan- und Tarifinformationen erforderlich. Mit dem Vorschlag der Mobilitätszentrale sollen Beratung und Fahrscheinverkauf im persönlichen Gespräch ausgeweitet werden. Das ÖPNV-Netz bietet für viele Relationen umsteigefreie Verbindungen. Sofern ein Umstieg erforderlich ist, soll dieser barrierefrei gestaltet und mit ausreichenden Zeitpuffer zu versehen sein. Das Mobilitätskonzept enthält einen zügigen barrierefreien Ausbau aller Haltestellen des ÖPNV, insbesondere der Umsteigehaltestellen, gefordert werden zudem ausreichende Flächen für Wartebereiche mit Sitzmöglichkeiten. Es werden zusätzliche kleinräumige Angebote (z. B. Zubringer zu Stadtteilzentren) vorgeschlagen, deren Bedienungszeiten und Fahrpläne (z. B. längere Haltezeiten zum Ein- und Aussteigen) gezielt auf Bedürfnisse älterer Menschen ausgerichtet werden sollen. Für technische Hilfsmittel (z.B. Rollatoren und Rollstühle) soll die Möglichkeit der Mitnahme im ÖPNV verbessert werden. Hierfür sollen entsprechende Fahrzeugkapazitäten bereitgestellt werden.

Im MIV soll der Verkehr in der Stadt weiter verstetigt und verlangsamt werden. Die klare Gestaltung der Straßenräume und einfache Regelungen sollen unterstützen, dass ältere Kfz-Fahrer und Fahrerinnen den Ansprüchen des Straßenverkehrs möglichst lange gewachsen sind.

Gender-Belange und familiengerechte Mobilität

Das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern gleicht sich durch einen weitgehend flächendeckenden Führerscheinbesitz zunehmend an, unterscheidet sich aber nach wie vor hinsichtlich Verkehrsmittelwahl, Wegezahl, Wegelängen und Wegeketten. In der Haushaltsbefragung wurden wesentliche Kenngrößen getrennt nach Frauen und Männern ausgewertet.

Frauen legen in Trier täglich im Schnitt 10% mehr Wege als Männer zurück und nutzen insgesamt zu 52% den Umweltverbund, Männer nur zu 39%.

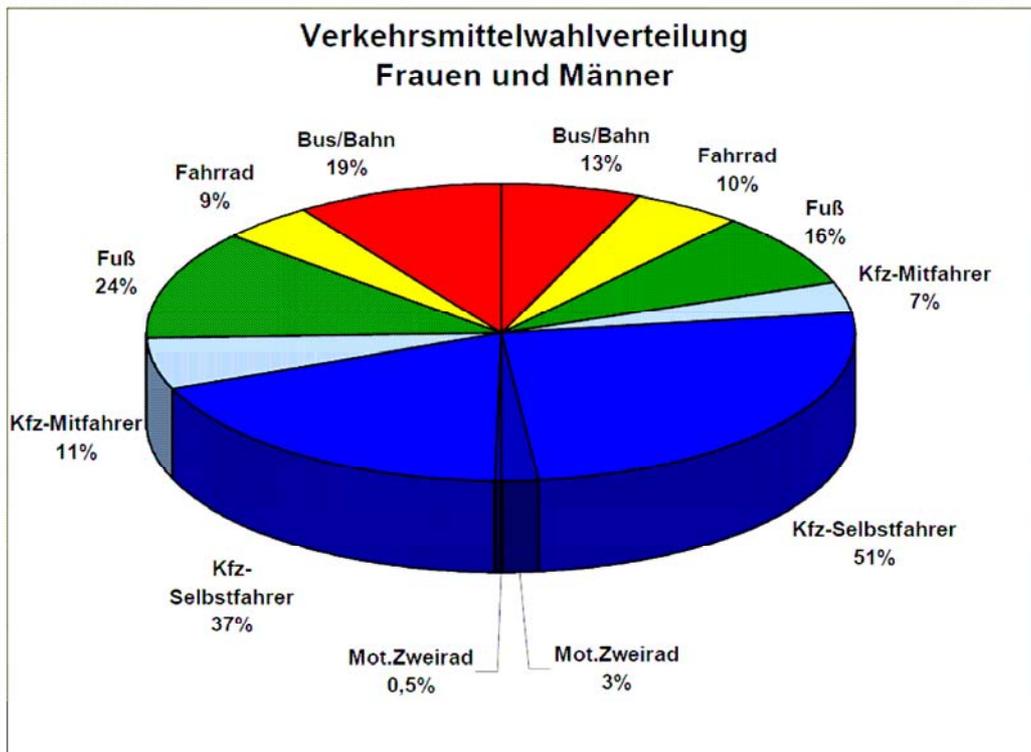


Abbildung 24: Verkehrsmittelwahl von Frauen und Männern (Quelle Haushaltsbefragung)

Auffällig ist, dass im Schnitt zwei Drittel aller Fußwege und ÖPNV-Fahrten von Frauen zurückgelegt werden. Beim Radverkehr werden etwa gleich viele Fahrten von Frauen und Männern durchgeführt.

Ein differenziertes Bild zeigt der Autoverkehr: Frauen führen rund 60% der 60% der kurzen Autofahrten bis Minuten durch. Autofahrten auf mittleren Strecken bis 20 Minuten werden etwa gleich häufig von Frauen und Männern durchgeführt, längere Strecken eher von Männern. Hier zeigen sich die unterschiedlichen Anteile von Frauen und Männern an den verschiedenen Reisezwecke am deutlichsten.

	0 - 5 Min	5 - 10 Min	10 - 15 Min	15 - 20 Min	20 - 30 Min	30 - 60 Min	> 60 Min
Bus+Bahn	58	190	181	161	61	8	13
Fahrrad	106	115	71	35	12	1	1
Fuß	377	250	141	103	41	5	0
Kfz	426	545	529	258	96	10	11

Abbildung 25: Anzahl Wege nach Zeitdauer und Verkehrsmittel (Frauen, Quelle Haushaltsbefragung)

	0 - 5 Min	5 - 10 Min	10 - 15 Min	15 - 20 Min	20 - 30 Min	30 - 60 Min	> 60 Min
Bus+Bahn	18	79	89	107	41	6	9
Fahrrad	99	90	65	23	17	3	3
Fuß	222	131	89	39	18	1	0
Kfz	269	511	517	232	135	30	33

Abbildung 26: Anzahl Wege nach Zeitdauer und Verkehrsmittel (Männer, Quelle Haushaltsbefragung)

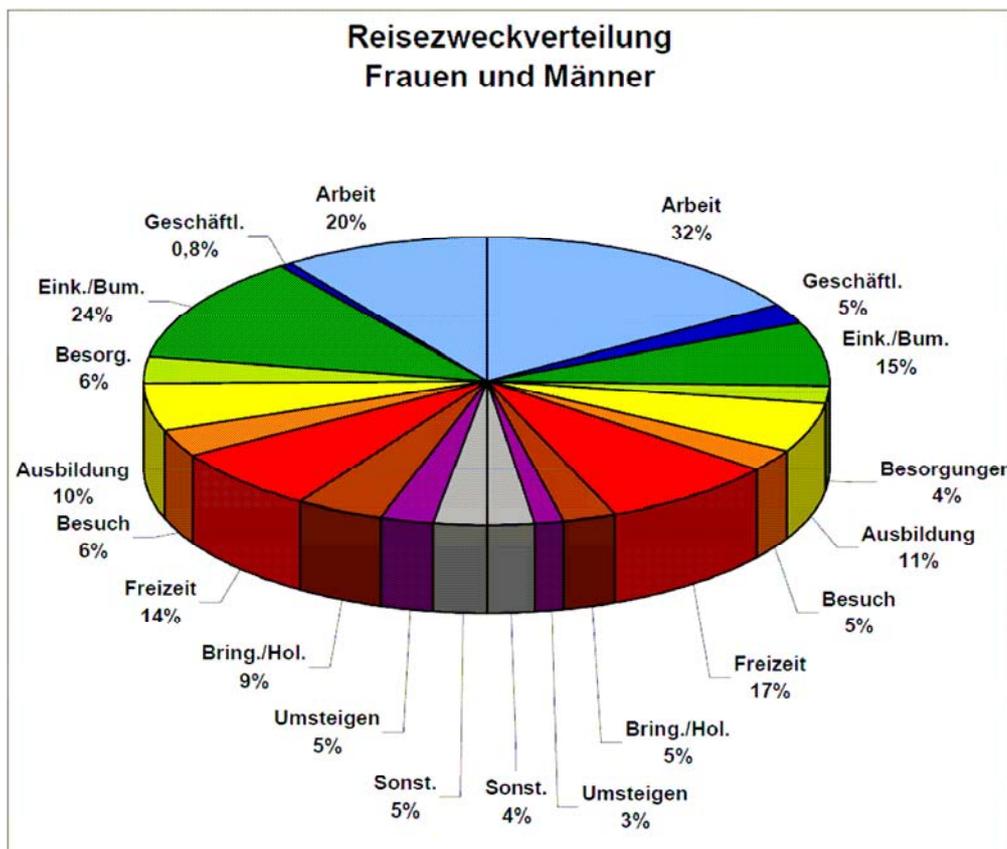


Abbildung 27: Reisezweckverteilung von Frauen und Männern

Zur weiteren Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl von Frauen umfasst das Integrierte Handlungskonzept insbesondere die Maßnahmen zum Ausbau des Umweltverbundes auf Kurz- und Mittelstrecken (v. a. Fuß- und Radverkehr). Gleichzeitig werden mit diesen Maßnahmen bereits zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegte Wege komfortabler.

Zur weiteren Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl von Männern enthält das Handlungskonzept Maßnahmen zum Ausbau des Umweltverbundes auf mittleren und längeren Strecken (v. a. Radverkehr und ÖPNV). Gleichzeitig werden mit diesen Maßnahmen bereits durchgeführte längere Rad- und ÖPNV-Fahrten komfortabler.

Die Mobilität von Familien ist aufgrund der vielfältigen Wege und der häufigen Mitnahme von Personen und Waren stark auf den Pkw ausgerichtet. Ziel des Integrierten Handlungskonzeptes ist es, auch für Familien gute Voraussetzungen für die Nutzung des Umweltverbundes zu schaffen. Im Vordergrund stehen hierbei die eigenständige Mobilität von Kindern und die Wege der Eltern.

Im Fußverkehr ist die sichere Nutzbarkeit der Gehwege für Kinder zu gewährleisten. Querungen sind auch im nachgeordneten Straßennetz zu verbessern, insbesondere die Einsehbarkeit der Fahrbahnen. Im Wohnumfeld ist eine hohe Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Gehwege müssen eine ausreichende Breite für die Nutzung von Kinderwagen und Kinderfahrrädern aufweisen. Das Mobilitätskonzept fordert daher, im Wohnumfeld Gehwegparken zu beseitigen. Schulwege zu Grundschulen sollen möglichst flächendeckend sicher zu Fuß erreichbar sein.

Bei der Radverkehrsplanung ist zum einen auf die Sicherheit von Kindern zu achten, zum anderen muss die Infrastruktur für Fahrradanhänger geeignet sein. Um möglichst viele Ziele mit dem Rad erreichen zu können soll das Angebot an Radabstellanlagen ausgebaut werden.

Der ÖPNV muss auf die Belange einer möglichst flexiblen Nutzung ausgerichtet werden. Er muss Vergleich zu konkurrierenden Verkehrsmitteln mindestens ein gleichwertiges Angebot bieten. Reisezeiten müssen vergleichbar sein, Wartezeiten minimiert werden. Die Fahrzeuge müssen zu allen Tageszeiten ausreichende Kapazitäten für die Mitnahme von Kinderwagen haben. Das Mobilitätskonzept enthält eine Vielzahl von Maßnahmen, Durch Ausbau und Modernisierung von Haltestellen soll die subjektive Sicherheit an Haltestellen verbessert und Umsteigewege verkürzt werden. Durch zusätzliche Angebote (z. B. Nachtbusse) soll die Verfügbarkeit erhöht werden. Beschleunigungsmaßnahmen und Taktverdichtungen soll die Qualität des Öffentlichen Verkehrs weiter verbessert werden. Über Mobilitätsmanagement sollen darüber hinaus Hemmschwellen bei der ÖPNV-Nutzung abgebaut werden. Das Angebot in die Region soll verbessert werden um einpendelnden Kindern und Jugendlichen eine selbstständige Mobilität auch außerhalb des Schülerverkehrs zu ermöglichen und damit grenzüberschreitende Autofahren zu vermeiden.

Verzeichnisse

Abkürzungen

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AstA	Allgemeiner Studierendenausschuss
B+R	Bike & Ride
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DA IV	Dezernatsausschuss IV
EHV	Einzelhandelsverband
GRWN	Großräumiges Radwegenetz Rheinland-Pfalz
HB	Haushaltsbefragung zum Mobilitätskonzept
HwK	Handwerkskammer
IHK	Industrie- und Handelskammer
Kfz	Kraftfahrzeug
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MID 2002	Studie Mobilität in Deutschland 2002
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park & Ride
PB	Passantenbefragung Innenstadt zum Mobilitätskonzept
Pkw	Personenkraftwagen
RLP	Rheinland-Pfalz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWT	Stadtwerke Trier
UB	Unternehmensbefragung zum Mobilitätskonzept
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VG	Verbandsgemeinde

Abbildungen

Abbildung 1: Höhen und Entfernungen im Stadtgebiet Trier	21
Abbildung 2: Siedlungsentwicklung in der Region Trier 2010 → 2025	45
Abbildung 3: Entwicklung der Pendlerströme und des Durchgangsverkehrs 2010 → 2025	46
Abbildung 4: Themen im Bürgerforum Mobilität 2020	50
Abbildung 5: Wirkungen der Maßnahmenpakete der Szenarien auf die Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr	56
Abbildung 6: Wirkungen der Maßnahmenpakete der Szenarien auf die Verkehrsmittelwahl im Quell- / Ziel- und Durchgangsverkehr	56
Abbildung 7: Handlungsschwerpunkte des Mobilitätskonzeptes	57
Abbildung 8: Fußläufiges Einzugsgebiet des Hauptmarkts	68
Abbildung 9: Lage der Ortsbezirke in den Potenzialzonen, bezogen auf die Altstadt	95
Abbildung 10: Beispiele für Zuordnung der Relationskategorien (Quelle: NVP ZV VRT, 2006)	129
Abbildung 11: Anteile der Straßentypen am Gesamtnetz im Stadtgebiet	166
Abbildung 12: Beispiele für Bereiche mit straßenräumlichen Mängeln	177
Abbildung 13: Lärmkarte L_{den}	231
Abbildung 14: Übersicht Lärmschutzmaßnahmen	235
Abbildung 15: Entwicklung der PM10-Belastung	238
Abbildung 16: Entwicklung der NO ₂ -Belastung	238
Abbildung 17: NO ₂ -Immission im Kerngebiet als Jahresmittelwert, Analyse 2005	239
Abbildung 18: NO ₂ -Immission im Kerngebiet während einer austauscharmen Wetterlage, Analyse 2005	241
Abbildung 19: Entwicklung der Verkehrsmittelanteile in den Planfällen erweiterter Tangentenring und zusätzlicher Ausbau der Zulaufstrecken	296
Abbildung 20: Entlastungswirkung im Straßennetz durch Förderung des Umweltverbundes und den erweiterten Tangentenring	296
Abbildung 21: Modal-Split-Entwicklung im Binnenverkehr	314
Abbildung 23: Modal-Split-Entwicklung im Quell- / Ziel-Verkehr	314
Abbildung 24: Modal-Split-Entwicklung im Durchgangsverkehr	315

Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl von Frauen und Männern (Quelle Haushaltsbefragung)	318
Abbildung 26: Anzahl Wege nach Zeitdauer und Verkehrsmittel (Frauen, Quelle Haushaltsbefragung)	319
Abbildung 27: Anzahl Wege nach Zeitdauer und Verkehrsmittel (Männer, Quelle Haushaltsbefragung)	319
Abbildung 28: Reisezweckverteilung von Frauen und Männern	319

Tabellen

Tabelle 1: Beteiligung der städtischen Gremien	18
Tabelle 2: Modal Split des Gesamtverkehrs der Trierer Bevölkerung	29
Tabelle 3: Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten in Trier (häufigste Nutzung)	31
Tabelle 4: Verkehrsmittelwahl der Innenstadtbesucher – alle Befragten	33
Tabelle 5: Verkehrsmittelwahl der Innenstadtbesucher – nur Trierer	33
Tabelle 6: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken	38
Tabelle 7: Fahrtenmatrix der Haushaltsbefragung	40
Tabelle 8: Anteile der Verkehrsbeziehungen am gesamten Wegeaufkommen	40
Tabelle 9: Verkehrsaufkommen MIV Analyse 2010	42
Tabelle 10: Modal-Split-Anteile Analyse 2010	42
Tabelle 11: Verkehrsaufkommen MIV Basisprognose 2025	48
Tabelle 12: Vergleich der tatsächlichen Modal Split-Werte 1990 und 2005 mit den angestrebten Werte im Verkehrskonzept 1992	52
Tabelle 13: Vergleich der Modal-Split-Ziele 2006, 2007 und 2009	53
Tabelle 14: Gegenüberstellung der Anteile der Verkehrsmittel in der Haushaltsbefragung und bei Betrachtung des gesamten Binnenverkehrs in Trier	54
Tabelle 15: Gegenüberstellung der Anteile der Verkehrsmittel in der Haushaltsbefragung und bei Betrachtung des Quell- / Ziel- und Durchgangsverkehrs	54
Tabelle 16: Regelbreiten für Gehwege nach EFA 2002	85
Tabelle 17: Radwege des Großräumigen Radwegenetzes Rheinland-Pfalz in Trier	94
Tabelle 18: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im Nahverkehrsplan (Quelle: NVP ZV VRT, 2006)	128

Tabelle 19: VDV-Standard der Bedienungshäufigkeit Mo-Fr und Takte im Stadtbusnetz	129
Tabelle 20: Richtwerte für Übergangszeiten beim Umsteigen	132
Tabelle 21: Erschließung von Freizeitzielen mit dem Busverkehr	136
Tabelle 22: Unterschiede Schülerverkehr und „ÖPNV für alle“	143
Tabelle 23: Bedienungshäufigkeit im Zielnetz	148
Tabelle 24: geplante Haltepunkte der Oststrecke	157
Tabelle 25: Linien im Rheinland-Pfalz-Takt 2015	160
Tabelle 26: Klassifiziertes Straßennetz der Stadt Trier	164
Tabelle 27: Netzfunktionskategorien des Trierer Straßennetzes	165
Tabelle 28: Empfindlichkeitsstufen für Straßenräume und umfeldverträgliche Verkehrsbelastungen	175
Tabelle 29: Vorschlag für Obergrenzen der mittleren Wartezeiten an Knotenpunkten	214
Tabelle 30: Bewertung der Wohnbaulandpotenziale	261
Tabelle 31: Bewertung der Wohnbaulandpotenziale mit Berücksichtigung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschließung	261
Tabelle 32: Verkehrsmengen Binnenverkehr im Vergleich (Wege pro 24 h)	312
Tabelle 33: Verkehrsmengen Quell-/ Ziel-Verkehr im Vergleich (Wege pro 24 h)	312
Tabelle 34: Verkehrsmengen Durchgangsverkehr im Vergleich (Wege pro 24 h)	313
Tabelle 35: Vergleich der Zielprognose mit der Modal-Split-Zielsetzung	315

Bilder

Bilder Abschnitt 3 – Rahmenbedingungen

- Bild 3.1 Stadtstruktur
- Bild 3.2 Quellen und Ziele des Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet
- Bild 3.3 Öffentlicher Verkehr Region
- Bild 3.4 Straßennetz Region
- Bild 3.5 Kfz-Verkehrsmengen Analyse 2010
- Bild 3.6 Kfz-Verkehrsmengen Prognose Basisfall 2025

Bilder Abschnitt 4 – Leitbild und Ziele der Verkehrsentwicklung

- Bild 4.1 Szenario 1: kurz- bis mittelfristige Maßnahmen Umweltverbund
- Bild 4.2 Szenario 2: mittel- bis langfristige Maßnahmen Umweltverbund
- Bild 4.3 Szenario 3: mittel- bis langfristige Straßenbaumaßnahmen
- Bild 4.4 Restriktionen Kfz-Verkehr

Bilder Abschnitt 5 – Fußverkehr

- Bild 5.1 Analyse – Fußwegenetz
- Bild 5.2 Analyse – Wegenetz Kernstadt
- Bild 5.3 Analyse – Gehwege und Querungen Kernstadt
- Bild 5.4 Analyse – Infrastruktur im Nahbereich
- Bild 5.5 Analyse – Barrieren
- Bild 5.6 Erhöhte Anforderungen an Gehwege
- Bild 5.7 Zielnetz Fußwegenetz
- Bild 5.8 Zielnetz Verbindungsqualität Kernstadt
- Bild 5.9 Maßnahmen Wegenetz Kernstadt

Bilder Abschnitt 6 – Radverkehr

- Bild 6.1 Analyse aus dem Radverkehrskonzept
- Bild 6.2 Zielnetz Radverkehr
- Bild 6.3 Maßnahmen Radverkehr

Bilder Abschnitt 7 – Öffentlicher Verkehr

- Bild 7.1 Busliniennetz Normalverkehr
- Bild 7.2 Busliniennetz Abendverkehr / Wochenendverkehr
- Bild 7.3 Bedienungshäufigkeit Normalverkehr
- Bild 7.4 Bedienungshäufigkeit Samstag
- Bild 7.5 Bedienungshäufigkeit Sonntag und Abendverkehr
- Bild 7.6 Busliniennetz - Streckenführung Innenstadt
- Bild 7.7 Schienenverkehr – Bestand und Planung
- Bild 7.8 Zielnetz Öffentlicher Verkehr
- Bild 7.9 Maßnahmen Öffentlicher Verkehr

Bilder Abschnitt 8 – Straßennetz / Kfz-Verkehr

- Bild 8.1 Klassifiziertes Straßennetz
- Bild 8.2 Funktionale Gliederung des Straßennetzes
- Bild 8.3 Handlungsfelder
- Bild 8.4 Untersuchungsnetz Kfz-Verkehr
- Bild 8.5 Untersuchte Neubau- / Ausbaumaßnahmen Straßennetz
- Bild 8.6 Zielnetz Straßenverkehr 2025
- Bild 8.7 Maßnahmen Straßennetz / Kfz-Verkehr

Bilder Abschnitt 9 – Telematik / Intermodale Verknüpfung

- Bild 9.1 Ausbau P+R-System

Bilder Abschnitt 11 – Wirtschaftsverkehr

- Bild 11.1 Güterverkehr – Haupttrouten
- Bild 11.2 Güterverkehr – Lkw-Anteile
- Bild 11.3 Zielnetz Güterverkehr
- Bild 11.4 Tourismusverkehr – Analyse
- Bild 11.5 Tourismusverkehr – Konzeptvorschläge

Bilder Abschnitt 14 – Integriertes Handlungskonzept

- Bild 14.1 Handlungsbedarf Fußverkehr
- Bild 14.2 Handlungsbedarf Radverkehr
- Bild 14.3 Handlungsbedarf Öffentlicher Verkehr
- Bild 14.4 Handlungsbedarf Kfz-Verkehr
- Bild 14.5 Handlungsbedarf Immissionsschutz / Umfeldverträglichkeit
- Bild 14.6 Handlungsbedarf Tourismusverkehr
- Bild 14.7 Überlagerung des Handlungsbedarfs
- Bild 14.8 Zielnetz 2025
- Bild 14.9 Maßnahmen im Integrierten Handlungskonzept
- Bild 14.10 Maßnahmen Kernstadt
- Bild 14.11 Kfz-Verkehrsbelastungen Zielprognose 2025
- Bild 14.12 Kfz-Verkehrsbelastungen Zielprognose 2025 mit Maßnahmen in der Baulast Dritter

Anlagen

Anlagen Abschnitt 2 - Struktur und Verfahren des Mobilitätskonzeptes

- Anlage 2.1 Struktur des Mobilitätskonzeptes
- Anlage 2.2 Kurzfassung des Mobilitätskonzeptes für die Rathauszeitung

Anlagen Abschnitt 3 – Rahmenbedingungen

- Anlage 3.1 Einwohnerverteilung Stadt Trier und Umgebung

Anlagen Abschnitt 4 - Leitbild und Ziele der Verkehrsentwicklung

- Anlage 4.1 Leitbild zum Mobilitätskonzept: Stadt Trier in Zusammenarbeit mit Planersocietät Dortmund, 2006
- Anlage 4.2 Erfolgskontrolle der Ziele zum Verkehrskonzept 1992
- Anlage 4.3 Kurzbericht zum 2. Arbeitskreis 2010 - Szenariendiskussion

Anlagen Abschnitt 5 – Fußverkehr

- Anlage 5.1 Infrastruktureinrichtungen mit erhöhten Anforderungen an Gehwege

Anlagen Abschnitt 7 – Öffentlicher Verkehr

- Anlage 7.1 Buslinien im Fahrplan 2010
- Anlage 7.2 Stand der Barrierefreiheit im ÖPNV

Anlagen Abschnitt 8 – Straßennetz – Kfz-Verkehr

- Anlage 8.1 Ergebnisse der Maßnahmenbewertung

Anlagen Abschnitt 14 – Integriertes Handlungskonzept

- Anlage 14.1 Ergebnis der Maßnahmenbewertung im Arbeitskreis
- Anlage 14.2 Maßnahmenliste

Verzeichnis der weiteren verwendeten Dokumente, die als Teil des Mobilitätskonzeptes 2025 bei der Stadt Trier verfügbar sind

Abschnitt 3 – Rahmenbedingungen

- Haushaltsbefragung: V-KON KG Trier in Zusammenarbeit mit Ingenieurbüro Helmert Aachen, 2005
- Unternehmensbefragung: Mobilitätsberatung Dipl.-Geogr. Maik Scharnweber, Trier, 2006
- Passantenbefragung Innenstadt Trier: V-KON KG Trier, 2005

Abschnitt 5 – Fußverkehr und weitere

- Stadtteilrahmenpläne: verschiedene Bearbeiter im Auftrag der Stadt Trier

Abschnitt 6 – Radverkehr

- Radverkehrskonzept: AB Stadtverkehr Bonn, 2010

Abschnitt 8 – Straßennetz / Kfz-Verkehr

- Parkraumkonzept: Hupfer Ingenieure GmbH Niederhorbach, 2010

Abschnitt 13 – Öffentlichkeitsarbeit / Mobilitätsmanagement

- Baustein "Mobilitätsmanagement", Büro für Mobilitätsberatung und Moderation Trier, 2010

Verzeichnis der sonstigen verwendeten Literatur, Regelwerke und Verkehrsuntersuchungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, Hrsg.) Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, Hrsg.) Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, Hrsg.) Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, Hrsg.) Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV, 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, Hrsg.) Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, 2005 / 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, Hrsg.) Richtlinien für Lichtsignalanlagen, 2010
- Schaechterle-Siebrand: Verkehrsuntersuchung Raum Trier, 1993 und 1996
- Verkehrskonzept der Stadt Trier, Bericht 1992
- Strategisches Stadtkonzept Zukunft Trier 2020, Amt für Stadtentwicklung und Statistik Trier mit Mičić & Partner, 2004
- Verkehrszählungen Straßenverkehr: Stadt Trier, Tiefbauamt, 2005
- Verkehrszählungen Busverkehr: Ingenieurgruppe IVV Aachen, 2005
- Modus Consult: Verkehrsuntersuchung Trier-Luxemburg, Fortschreibung 2008 im Auftrag des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz
- Vertec: Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel-Saar-Eifel, Fenster A64 Nordumfahrung Trier, 2008 / 2009 im Auftrag des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz/Trier-Luxemburg,
- Ausbauplanung der Bitburger Straße im Bereich Napoleonsbrücke 2010,
- Masterplan und Verkehrsuntersuchung Trier West 2010-2011,
- R+T: Verkehrsuntersuchung zum Wettbewerb Porta-Nigra-Umfeld, 2010
- R+T: Potenzialuntersuchung Bus Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH, 2010,
- R+T: Verkehrsuntersuchung zum Wettbewerb Römerbrückenumfeld, 2012,
- DE-Consult GmbH, PTV AG: Standardisierte Bewertung ÖPNV-Querachse Trier, 2003,
- DB International: Fortschreibung Studie Petrisberg (Trier), 2009,
- Spiekermann AG: Potentialuntersuchung Petrisbergaufstieg, 2012,
- Weitere nichtöffentliche Planungen der Stadt Trier und anderer Aufgabenträger