**Trierischer Volksfreund**

20.05.2017

**Ein Kreisverkehr für die Trierer Römerbrücke**

Rainer Neubert

(Trier) Ab 2020 wird der Verkehr auf der Römerbrücke anders fließen. Profitieren werden davon besonders Fußgänger, Rad- und Rollstuhlfahrer.

Trier Baudezernent Andreas Ludwig spricht von einem Meilenstein. Denn wenn der Stadtrat in seiner Sitzung am 25. Mai wie absehbar diesen Baubeschluss fasst, dann stellt er nicht nur die Weichen für ein Kernprojekt des Stadtumbaus West. Es ist gleichzeitig der Startschuss für die Umgestaltung der ältesten Brücke Deutschlands.

Die Römerbrücke ist auch nach fast 2000 Jahren eine für Trier unverzichtbare Verkehrsverbindung über die Mosel. Mit der Neugestaltung des westlichen Brückenkopfes und moderaten Anpassungen auf der gegenüberliegenden Seite soll das Unesco-Weltkulturdenkmal erlebbarer gemacht werden. Vor allem aber geht es darum, das Nebeneinander von Autoverkehr, Fußgängern und Radfahrern besser zu regeln.

**Brückenkopf West** Die Details der Planung sind in den vergangenen Tagen im Bauausschuss, im Ortsbeirat Trier-West/Pallien und im Steuerungsausschuss vorgestellt worden. Der Bereich am westlichen Kopf der Brücke ist auch deshalb besonders wichtig, weil er ab 2020 die Funktion eines attraktiven Eingangstores nach Trier-West haben wird. Zudem wird von dort einer der wichtigsten neuen Haltepunkte der Weststrecke erreichbar sein, auf der ab Ende 2020 wieder Personenzüge fahren sollen. "Wir müssen mit der Neuregelung der Verkehrsanlagen fertig sein, bevor die Deutsche Bahn den Haltepunkt und die Fußgängerüberführung nach Trier-West baut", macht Baudezernent Andreas Ludwig deutlich.

Konkret geht es darum: Die Kreuzung wird durch einen Verkehrskreisel mit 30 Metern Durchmesser ersetzt. Der dadurch gewonnene Raum wird als Platzfläche hochwertig gestaltet. Alle Übergänge werden barrierefrei gebaut. In Richtung Innenstadt ist ein separater Busfahr- und Haltestreifen geplant, um Rückstaus in die Kreisfahrbahn zu vermeiden. Erneuert werden die maroden Stützmauern der Straßenrampe zur Brücke über die Bahnstrecke. Die Überfahrung selbst soll zu einem späteren Zeitpunkt erneuert und ausgebaut werden.

Weil unter der Straße zahlreiche Versorgungsleitungen liegen, kann die Mitte der neuen Verkehrsinsel nur bedingt begrünt werden. Der östliche Bereich muss zudem für den Schwerlastverkehr überfahrbar bleiben.

**Brückenfahrbahn** Auch auf der Brücke selbst gibt es Veränderungen: So wird für den motorisierten Verkehr dort nur noch eine Fahrspur in jede Richtung zur Verfügung stehen. Für Radfahrer wird in beide Richtungen ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert. Die Gehwege auf der Brücke dürfen dann in beide Richtungen von Fußgängern genutzt werden.

**Brückenkopf Ost** In Zukunft wird nur noch eine Abbiegespur auf der Ostseite der Römerbrücke für Autofahrer zur Verfügung stehen. Die Stadt hofft, auf diese Weise auch einen Unfallschwerpunkt beim Abbiegen auf das Barbara-Ufer zu entschärfen. Weil am Brückenkopf die Radfahrer aus Sicherheitsgründen auf einen verbreiterten Geh- und Radweg geführt werden, muss die schon jetzt zu kleine Bushaltestelle entfallen. Verhandlungen über einen Ersatzstandort werden bereits geführt.  
  
**Bauzeit** Die Planungen des Tiefbauamts sehen vor, dass im dritten Quartal 2018 mit den Bauarbeiten begonnen wird. Fertig sein soll die neue Maßnahme bis zum Sommer 2020. Parallel dazu sollen auch die Freianlagen am westlichen Brückenkopf gestaltet werden (der TV berichtete). Unter anderem ist dabei vorgesehen, einen attraktiven, terrassenartigen Zugang zur Mosel zu schaffen. Der Baubeschluss dafür soll im Herbst erfolgen.  
  
**Kosten** Die Stadt rechnet für den Ausbau der Verkehrsanlagen mit Kosten von 3,45 Millionen Euro. Mehr als 65 Prozent davon werden vom Land gefördert. Da der Kreisverkehr keine Erschließungsfunktion für die angrenzenden Grundstücke besitzt, kann die Stadt für die Baumaßnahmen keine Anliegerbeiträge erheben.

**Kommentar**

**Meinung**

**Die Staugefahr bleibt groß**

Die neue Verkehrsregelung für die Römerbrücke kann mit Rücksicht auf den Weltkulturerbestatus nur ein Kompromiss sein. Wenn die Verkehrsplaner mit ihren Berechnungsmodellen recht haben, dann wird der entschleunigte und für Fußgänger, Radfahrer und Rollis erfreulicherweise deutlich verbesserte Verkehrsfluss in der Regel auch für Autofahrer gut funktionieren, sogar in den Stoßzeiten. Den gordischen Knoten des trierischen Verkehrschaos’ zerschlagen kann sie aber nicht. Sobald ein Unfall auf den Uferstraßen das stete Vorankommen von Autos, Bussen und LKW lähmt, wird auch in Zukunft notgedrungen auf der Römerbrücke viel Zeit sein, um die Mosel und ihre Ufer zu bewundern. [**r.neubert@volksfreund.de**](mailto:r.neubert@volksfreund.de)

**Extra: GESCHICHTE DER RÖMERBRÜCKE**

**Die Trierer Römerbrücke** gilt als ältester römischer Brückenbau nördlich der Alpen. Der erste Bau datiert zeitgleich mit der Gründung der Stadt auf 16 v. Chr. Die Eichen, die für den Pfahl-Unterbau in die Mosel gerammt wurden, wurden im gleichen Jahr gefällt. Der zweite Bau entstand um 71 n. Chr., der dritte zwischen den Jahren 144 und 152 n. Chr. Von den sieben Pfeilern der Brücke gehen noch fünf auf die Römerzeit zurück. Diese haben einen Gussmauerkern, der mit bis zu drei Meter langen Basaltlava-Quadern verblendet ist. Zunächst war die Fahrbahn aus Holz. Unter Kurfürst Balduin von Luxemburg entstanden schließlich steinerne Bögen. Die heutige Fahrbahn der Brücke ist nicht historisch.



