

RATSINFORMATIONSSYSTEM DER STADT TRIER

Vorlage - 380/2018

Betreff: 10-Jahreskonzept Straßenbaumaßnahmen / Fortschreibung Mobilitätskonzept

Status: öffentlich

**Vorlage-
Art:** Vorlage öffentlich

Sachverhalt
Beschlussvorschlag
Finanzielle Auswirkungen
Anlage/n

Berichterstatter: Herr Beigeordneter Ludwig

Federführend: Tiefbauamt

Beteiligt: Stadtplanungsamt

Bearbeiter/-in: van Bellen, Wolfgang

Beratungsfolge:

Anlagen:

Langzeitkonzept mit
Planungsvorläufen und
Berücksichtigung Haushalt
2019 und 2020neu

Stadtvorstand	Vorberatung
Ortsbeirat Trier-Zewen	Anhörung
16.08.2018 öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Trier-Zewen	
Dezernatsausschuss IV	Vorberatung
21.08.2018 Sitzung des Dezernatsausschusses IV	zur Kenntnis genommen
Ortsbeirat Trier-Tarforst	Anhörung
21.08.2018 Sitzung des Ortsbeirates Trier-Tarforst	geändert beschlossen
Ortsbeirat Trier-Mitte/Gartenfeld	Anhörung
22.08.2018 Sitzung des Ortsbeirates Trier-Mitte/Gartenfeld	ungeändert beschlossen
Ortsbeirat Trier-Ruwer/Eitelsbach	Anhörung
22.08.2018 Sitzung des Ortsbeirates Trier-Ruwer/Eitelsbach	ungeändert beschlossen
Ortsbeirat Trier-Ehrang/Quint	Anhörung
23.08.2018 Sitzung des Ortsbeirates Trier-Ehrang/Quint	(offen)
Ortsbeirat Trier-Kernscheid	Anhörung
28.08.2018 Sitzung des Ortsbeirates Trier-Kernscheid	(offen)
Ortsbeirat Trier-West/Pallien	Anhörung
28.08.2018 Sitzung des Ortsbeirates Trier-West/Pallien	ungeändert beschlossen
Ortsbeirat Trier-Nord	Anhörung
29.08.2018 öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Trier-Nord	ungeändert beschlossen
Ortsbeirat Trier-Pfalzel	Anhörung
29.08.2018 Sitzung des Ortsbeirates Trier-Pfalzel	ungeändert beschlossen
Ortsbeirat Trier-Olewig	Anhörung
29.08.2018 Sitzung des Ortsbeirates Trier-Olewig	ungeändert beschlossen
Ortsbeirat Trier-Filsch	Anhörung
03.09.2018 Sitzung des Ortsbeirates Trier-Filsch	ungeändert beschlossen
Ortsbeirat Trier-Feyen/Weismark	Anhörung
12.09.2018 Sitzung des Ortsbeirates Trier-Feyen/Weismark	geändert beschlossen






Ortsbeirat Trier-Irsch		Anhörung
17.09.2018	Sitzung des Ortsbeirates Trier-Irsch	zur Kenntnis genommen
	Stadtvorstand	Vorberatung
	Ortsbeirat Trier-Kürenz	Anhörung
18.09.2018	Sitzung des Ortsbeirates Trier-Kürenz	ungeändert beschlossen
	Ortsbeirat Trier-Mariahof	Anhörung
18.09.2018	Sitzung des Ortsbeirates Trier-Mariahof	ungeändert beschlossen
	Dezernatsausschuss IV	Vorberatung
19.09.2018	Sitzung des Dezernatsausschusses IV	
18.10.2018	Sitzung des Dezernatsausschusses IV	(offen)
	Steuerungsausschuss	Vorberatung
20.09.2018	Sitzung des Steuerungsausschusses	zur Kenntnis genommen
	Ortsbeirat Trier-Euren	Anhörung
24.09.2018	öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Ortsbeirates Trier-Euren	
	Ortsbeirat Trier-Süd	Anhörung
24.09.2018	Sitzung des Ortsbeirates Trier-Süd	geändert beschlossen
	Ortsbeirat Trier-Biewer	Anhörung
25.09.2018	Sitzung des Ortsbeirates Trier-Biewer	ungeändert beschlossen
	Ortsbeirat Trier-Heiligkreuz	Anhörung
25.09.2018	öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Trier-Heiligkreuz	
	Stadtrat	Entscheidung
26.09.2018	Sitzung des Stadtrates	
06.11.2018	Sitzung des Stadtrates	geändert beschlossen
	Stadtrat	Entscheidung

Die im Umsetzungskonzept (vgl. Anlage) dargestellte zeitliche Abfolge der Einzelmaßnahmen verdeutlicht, wie die konkrete weitere Umsetzung des Mobilitätskonzeptes hinsichtlich der größten städtischen investiven Verkehrsprojekte unter Berücksichtigung der Planungsphasen erfolgen soll. Alle Maßnahmen stehen unter Vorbehalt der Finanzierung.

Im 2013 vom Stadtrat einstimmig beschlossenen Mobilitätskonzept Trier 2025 („Moko“; Vorlage 463/2012) waren die in dem nun vorgelegten 10-Jahresplan aufgeführten großen Verkehrsprojekte alle bereits enthalten. Bei den größten Maßnahmen handelt sich hierbei im Kern um die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Stadtumbaugebiet Trier West sowie um die Schaffung des sogenannten „Erweiterten Tangentenrings“. Dieser steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der äußeren Verkehrserschließung der vorhandenen und geplanten Neubaugebiete in den Höhenlagen (nördlicher Tangentenring / Aveler Tal: Baugebiete Petrisberg / Tarforster Höhe; südliche Tangentenring / Aulstraße: Castelnau u. Brubacher Hof).

Zur besseren Übersichtlichkeit sind die größten Schlüsselprojekte in der folgenden Auflistung noch einmal zusammenfassend dargestellt. In der Tabelle sind neben der Einordnung gemäß Moko 2025 auch die jeweils neuen Einstufungen gemäß dem aktuellen Vorschlag zum 10-Jahres-Programm enthalten.

Maßnahme	Priorität Moko	Priorität 10-Jahres-Plan	Begründung / Erläuterung
----------	----------------	--------------------------	--------------------------

Verkehrsmaßnahmen Trier-West	2 (bis 2020)	1 (2019 – 24) 	Planungsvorlauf weitgehend abgeschlossen, Finanzierung weitgehend gesichert; Umsetzung beginnt Ende 2018 / Anfang 2019 mit dem Römerbrückenkopf West, anschließend Verbindungsstraße West und Hornstraße
Neuanbindung Aveler Tal bis zur Autobahn	3 (bis 2025)	2a (2023 – 26) 	Gemäß Verkehrskonzept Trier-Nord muss diese Maßnahme vor der Realisierung des Moselbahndurchbruchs durchgeführt werden, da ansonsten die Knotenpunkte nicht leistungsfähig ausgebildet werden könnten. Die Nordtangente wird somit von der Wasserwegachse auf die die Achse Grüneberg – Dasbachstraße verlegt (vgl. Abb. weiter unten).
Moselbahndurchbruch	1 (bis 2015)	3 (ab 2027) 	
Wasserwegdurchbruch (nördl. Tangentenring)	3 (bis 2025)	4 (nicht im 10- Jahres-Plan enthalten) 	
Aul- / Arnulfstraße (südl. Tangentenring)	2 (bis 2020)	2b (2023/25 – 28) 	Ab 2024 soll im Bereich des Brubacher Hofs mit den ersten privaten Baumaßnahmen begonnen werden. Mit einem Abschluss der Wohnungsbaumaßnahmen ist nicht vor Ende 2034 zu rechnen. Die Straßenbaumaßnahme steht hierzu in direktem zeitlichen Zusammenhang.
Bahnhofsvorplatz	2 (bis 2020)	Sonderprojekt	Im Zuge der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes RLP-Nord wird es zu einem deutlichen Anstieg der am Hbf. haltenden Busse kommen. In diesem Zusammenhang ist (neben der gestalterischen Aufwertung) eine funktionale Neugestaltung des ZOB unerlässlich. Das Land RLP hat diesbezüglich bereits Gesprächsbereitschaft signalisiert, um dieses Projekt zusätzlich zur Umsetzung bringen zu können. Mit der Realisierung der Fahrradstation soll kurzfristig bereits versucht werden, das nähere Umfeld dieser neuen Anlage gestalterisch aufzuwerten.

Im Zuge der Umsetzung der im Moko enthaltenen großen städtischen Verkehrsmaßnahmen sind die **Maßnahmen in den westlichen Stadtteilen** vor allem im Rahmen des Förderprogramms Stadtumbau West inzwischen soweit konkretisiert und vorbereitet, dass die Umsetzung der ersten Baumaßnahmen unmittelbar bevor steht (2019: Römerbrückenkopf West inkl. Anbindung des neuen Regionalbahnhaltepunktes Trier-West (Vorlage 209/17); im Anschluss: Luxemburger Straße (lärmindernde Asphaltdeckschicht), Verbindungsstraße West, Ausbau Hornstraße sowie Bahnbrücke; hinzu kommen weitere begleitende Optimierungsmaßnahmen im Zuge des Gesamtprojektes, die hier nicht gesondert aufgeführt sind, aber im Zuge des Maßnahmenpaketes mit umgesetzt werden).

Die im Moko vorgesehenen **Maßnahmen für Trier-Nord** hingegen bedurften noch vertiefender Untersuchungen. Hier sah das Moko vor, als oberste Priorität den Fokus auf die neue Entlastungsstraße mit dem Moselbahndurchbruch zu legen; die Maßnahmen Wasserwegdurchbruch und Neuanbindung Aveler Tal waren hingegen erst für spätere Zeitpunkte terminiert. Mit dem Moselbahndurchbruch sollte in einem ersten Schritt eine neue leistungsfähige und konfliktarme Anbindung der Stadt an die A 602 geschaffen werden, die die bestehenden Achsen entlastet. Für die einzelnen Teilmaßnahmen dieser Achse formulierte das Moko spezielle Prüfaufträge, die es auf dem Weg zu einer realisierbaren konkreten Projektplanung noch abzuarbeiten galt.

Dem entsprechend wurde Ende des Jahres 2014 ein Auftrag zur detaillierteren Untersuchung der Verkehrsverhältnisse in Trier Nord und Konkretisierung der Umsetzungsstrategien für die im Moko aufgezeigten Lösungsmöglichkeiten vergeben. Den politischen Vertretern wurden am 29.09.2015 und 09.11.2016 die Zwischenergebnisse präsentiert und diese mit ihnen diskutiert. Am 26.04.2017 wurden die Analysen und Konzeptionen im Dezernatsausschuss IV ausführlich erläutert und diskutiert.

Im Zuge der Untersuchungen wurden die folgenden zentralen neuen Erkenntnisse gewonnen:

Der Knotenpunkt Avelsbacher Straße / Metternichstraße / Wasserweg kann den zusätzlichen Verkehr des Moselbahndurchbruchs nicht aufnehmen. Um den Moselbahndurchbruch im Vollausbau überhaupt realisieren zu können, ist zunächst die Realisierung der Neuanbindung Aveler Tal erforderlich.

Die verkehrlich sinnvollste Variante der Neuanbindung des Aveler Tals ist eine Führung mittels neuer Bahnquerung zur Dasbachstraße; die im Moko festgestellten negativen Auswirkungen dieser Variante sind dadurch minimierbar, dass von den bislang vorgesehenen Durchfahrtssperren in Alt-Kürenz (Avelsbacher Straße und Domänenstraße) abgesehen wird. Im Zuge dieser Variante kann auch der vorgesehene neue Bahnhofspunkt Trier-Nord erschlossen werden.

Der Anschluss der Achse Kürenzer Straße – Moselbahndurchbruch – Metternichstraße an den Alleenring stellt eine Aufgabe dar, die im Zuge der Bahnhofsumfeldgestaltung (ZOB) gelöst werden soll.

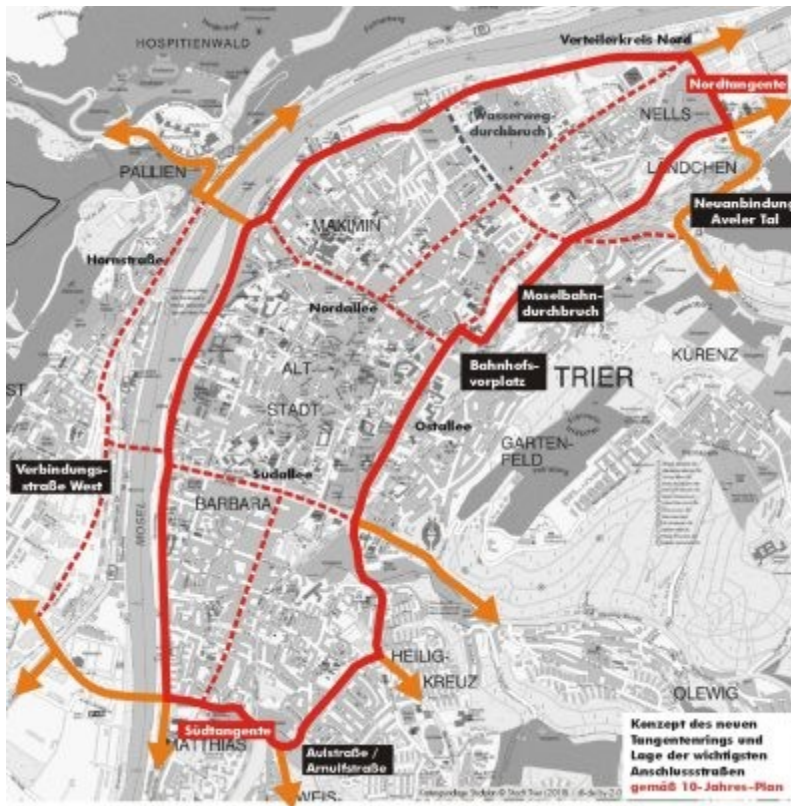
Auch der Verteilerkreis Trier Nord stellt einen Engpass in diesem Zusammenhang dar. Die entsprechende Führung der neuen Verkehrsströme aus Richtung Dasbachstraße zum Verteilerkreis bzw. zur Autobahn soll im Zuge des 3. Bauabschnitts Loebstraße durch entsprechende Umsetzung der vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen (Knotenpunkt Dasbachstraße / Loebstraße sowie Bypass zur Autobahn) gelöst werden. In diesem Zusammenhang soll auch der Lückenschluss zwischen Radweg Loebstraße und Radweg Herzogenbuscher Straße mit umgesetzt werden.

Im Ergebnis führen diese Befunde zu einer Neubewertung der Situation und einer neuen Prioritätenfolge gemäß des beigefügten 10-Jahres-Konzeptes bzw. der obigen Tabelle. Hinzu kommen noch weitere begleitende Optimierungsmaßnahmen im Zuge des Gesamtprojektes, die hier nicht gesondert aufgeführt sind, aber im Zuge des Maßnahmenpaketes mit umgesetzt werden.

Die Auswirkungen auf das Grundkonzept des erweiterten Tangentenrings gemäß Moko zeigen die beiden folgenden Abbildungen.



Version Moko Trier 2025



Version 10-Jahres-Plan

Die Maßnahmen Wasserwegdurchbruch und Nordbrücke können im Ergebnis erst zu einem Zeitpunkt nach dem 10-Jahres-Programm angegangen werden. Durch die Festlegung auf die Führung der „Neuanbindung Aveler Tal“ über die Dasbachstraße zum Verteilerkreis entsteht eine nördliche Stadttangente, die zu großen Teilen die Funktion der bislang geplanten Nordtangente (über den Wasserwegdurchbruch) ersetzen wird (vgl. Abb.).

Die ersten Schritte zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes Trier-Nord sind im Doppelhaushalt 2019/2020 bereits eingeleitet.

Im südlichen Stadtgebiet liegt der Fokus aufgrund der geplanten Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) Brubacher Hof und des Baugebietes Castelnau Mattheis und der damit verbundenen Verkehrsströme auf dem Ausbau der Aulstraße / Arnulfstraße zur Südtangente. Auch bei diesem Projekt werden (wie bei den beiden zuvor genannten auch) im Zuge des Neubaus der Aulbrücke die Voraussetzungen geschaffen, einen Bahnhaltelpunkt anzulegen und zu erschließen.

Nach aktuellem Planungsstand ist damit zu rechnen, dass die SEM Brubacher Hof – eine entsprechende Beschlussfassung im Sommer 2018 vorausgesetzt – im Jahr 2035 abgeschlossen werden kann. Da die verkehrlichen Auswirkungen u.a. den Ausbau des Knotenpunktes Arnulfstraße / Auf der Weismark erforderlich machen, soll durch diesen 10-Jahres-Plan sichergestellt werden, dass diese Maßnahme parallel zur Aufsiedlung des Baugebietes Brubacher Hof umgesetzt werden kann. Hinzu kommen weitere begleitende Optimierungsmaßnahmen entlang der Heiligkreuzer Alleen und deren Knotenpunkten (insb. Straßburger/Metzer/Hans-Böckler Allee), die vom Finanzvolumen deutlich geringer ausfallen und daher hier nicht gesondert aufgeführt sind. Sie werden im Rahmen des Gesamtmaßnahmenpakets Südtangente / Aulstraße / südliches Stadtgebiet mit umgesetzt.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Umsetzung des 10-Jahres-Plans

- eine entsprechende Kontinuität bei den Beschlussfassungen des Stadtrates,
- die Bereitstellung der benötigten Personalressourcen bei der Stadtverwaltung sowie
- entsprechende Finanzmittelverfügbarkeiten

voraussetzt. Zudem können sich sowohl bezüglich der Umsetzung der SEM als auch der einzelnen Verkehrsprojekte Verzögerungen durch Einflüsse von außen ergeben.

Wie der Anlage zu entnehmen ist, wird die normalerweise übliche Höhe der Fördermittelzuweisung (LVFGKom) an die Stadt Trier durch den vorgesehenen Maßnahmen- und Zeitplan in den einzelnen Jahren z.T. deutlich überschritten. Die Umsetzung ist daher davon abhängig, dass von Seiten des Landes die entsprechenden zusätzlichen Mittel bereit gestellt werden.

Zusätzlich zu diesen drei Hauptkomplexen des Verkehrswegebbaus stehen aktuell noch zahlreiche andere zwingende Straßenneubaumaßnahmen an, die alle zusammen in das 10-Jahres-Programm mit eingetaktet worden sind. Bei der entsprechenden Darstellung dieser weiteren Maßnahmen im 10-Jahres-Programm handelt es sich um die Darstellung der grundsätzlichen parallelen Durchführbarkeit aller Projekte zusammen in den kommenden 10 Jahren. Hieraus lässt sich aber noch nicht verbindlich ableiten, dass die einzelnen Projekte genau zum angegebenen Zeitpunkt bzw. in der angesetzten Reihenfolge umgesetzt werden.

Die zusätzlich wünschenswerte (und in Teilen auch für die Maßnahmen in Trier-Nord bzw. für die Funktionsfähigkeit des Busbahnhofes / ZOB erforderliche) Umgestaltung des Bahnhofsumfelds ist ebenfalls mit aufgeführt, kann aber hinsichtlich personeller und finanzieller Ressourcen noch nicht in die Projekt- und Zeitplanung eingetaktet werden.

Im Sinne der Ziele des Mobilitätskonzeptes ist darauf hinzuweisen, dass sämtliche der genannten Großmaßnahmen neben den Verbesserungen für den MIV gemäß den Vorgaben der Barrierefreiheit umgesetzt und auch mit Radverkehrsanlagen sowie Bushaltestellen ausgestattet werden. Ebenso werden die geplanten Bahnhaltepunkte erschlossen. Es handelt sich vor diesem Hintergrund stets um multimodale Verkehrsprojekte, die die Zielen der Förderung des sog. Umweltverbundes mit unterstützen.

Zudem ist anzumerken, dass Projekte, wie die kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, der weitere Ausbau der Busbeschleunigung, der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen sowie die Umrüstung der Fußgängerüberwege parallel zu diesem Programm weitergeführt, abgearbeitet und somit auch finanziert werden müssen.

Dies gilt auch für die ebenfalls anstehenden Optimierungen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit / ÖPNV Beschleunigung / Barrierefreiheit / Sicherheit an verschiedenen Knotenpunkten im Zuge der genannten Großprojekte. Hierbei handelt es sich u.a. um folgende:

- Knotenpunkte an der Kaiser-Wilhelm-Brücke,
- Knotenpunkte an den Köpfen der Konrad-Adenauer-Brücke
- Knotenpunkte Verteilerkreis Kaiserthermen
- Knotenpunkte Heiligkreuz, insb. Metzger Allee/Straßburger Allee.

Im Rahmen von städtebaulichen Maßnahmen zur Erschließung von Gewerbe- bzw. Wohnbauflächen stehen zusätzlich noch Maßnahmen u.a. an folgenden Knotenpunkten an:

- Knotenpunkt Kohlenstraße / Gustav-Heinemann-Straße i.Z.m. der dortigen im FNP ausgewiesenen Gewerbefläche
- Knotenpunkt Pacelliufer / Pellingener Straße im Zuge der Maßnahme Castelnau II.

Das 10-Jahreskonzept besteht aus 47 Einzelbaumaßnahmen und unterliegt einem fortlaufenden Fortschreibungs- und Aktualisierungsprozess. Es ist an die jährlichen Realitäten anzupassen. Dies umfasst insbesondere die Problembereiche Förderung und Personalkapazität. Mit diesem Grundsatzbeschluss wird die parallele Umsetzung der verkehrlichen Schwerpunkte, darunter insbesondere im Zusammenhang mit Stadtumbau West (siehe Anhang Einzelmaßnahmen Punkte 1 – 9), Verkehrskonzept Trier-Nord (siehe Anhang Einzelmaßnahmen Punkte 11 – 23) und Südtangente (siehe Anhang Einzelmaßnahmen Punkte 38 – 40) vorbereitet.

Das 10-Jahreskonzept ist Grundlage für eine bedarfsangepasste Berichterstattung zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes.

Der Stadtrat möge beschließen:

das in der Anlage beigefügte 10-Jahreskonzept als Handlungsrahmen für die größten städtischen Baumaßnahmen im Verkehrsbereich in Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes Trier 2025.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Umsetzung der enthaltenen Baumaßnahmen vorzubereiten und entsprechend der im 10-Jahreskonzept festgehaltenen zeitlichen Reihenfolge durchzuführen. Das Konzept ist jährlich fortzuschreiben.

Dem Dezernatsausschuss IV ist über den jeweiligen Stand jährlich Bericht zu erstatten.

Finanzielle Auswirkungen:

Es handelt sich um ein Langzeitkonzept der größten investiven Baumaßnahmen im Verkehrsbereich der Stadt Trier. Die Einzelmaßnahmen stehen unter generellem Finanzierungsvorbehalt. Eine endgültige Abstimmung mit dem zuständigen Ministerium bezüglich der Zuwendungen des Landes gemäß Landesverkehrsfinanzierungsgesetz Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) – sowie weiterer Fördermittel ist noch nicht erfolgt.

Das 10-Jahreskonzept bildet die Grundlage für die weitere Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in den Jahren bis 2030 und ist gleichzeitig Grundlage für die jeweiligen Haushaltsberatungen.

Anlagen:

- Langzeitkonzept mit Planungsvorläufen und Berücksichtigung Haushalt

Anlagen:

Nr.	Status	Name
 1	öffentlich	Langzeitkonzept mit Planungsvorläufen und Berücksichtigung Haushalt 2019 und 2020neu (186 KB)