

Warum hat Trier noch kein Verkehrskonzept?

Die öffentliche Diskussion des Themas "Verkehr" ist endlos, weil das Thema unerschöpflich ist. Das liegt zum einen an der zwangsläufig sektoralen Wahrnehmung der komplexen Vorgänge, die in ihrer Summe das tägliche Verkehrsgeschehen ausmachen, zum anderen an der weit verbreiteten individuellen Neigung, sich sehr emotional mit dem Thema zu befassen, und drittens im Aufeinandertreffen von ausgesprochen gegensätzlichen Interessen, die, aus welchem Grund auch immer, nicht zum Konsens zu bringen sind. Daher kulminieren derartige Gespräche gerne in der oftmals übereinstimmenden Auffassung aller Beteiligten, die Stadt habe kein Verkehrskonzept.

Diese grundsätzlich zutreffende Feststellung ist aber nicht die alleinige Schuld der derzeitigen Baudezernentin. Im Rathaus liegt spätestens seit Anfang der 1980er Jahre so viel Material, um hieraus bei entsprechender Aufbereitung durchaus schlüssige Konzeptentwürfe in verschiedenen Alternativen zu erstellen. Der Eindruck ist nicht ganz falsch, daß die politisch Verantwortlichen sich gescheut haben, die komplexe Materie "Verkehr" oder "Mobilität" unvoreingenommen zu diskutieren bzw. diskutieren zu lassen, weil es Glaubenssätze gab (und gibt), die nicht in Frage zu stellen waren, so z.B.

- Der Moselaufstieg ist das wichtigste Entlastungsvorhaben für die Stadt
- Das Auto garantiert den Einkaufsstandort Trier:
- Pendler sind auf das Auto angewiesen
- Wir haben zu wenig Parkplätze
- Regionalbahnhalt punkten nur da, wo auch P+R-Plätze möglich sind
- Bei dem dichten Verkehr ist Fahrradfahren in der Stadt nicht vertretbar.
- Der Petrisbergaufstieg ist eine Utopie

Das sind nur einige wenige Vorurteile, die einer differenzierten Betrachtung nicht oder nur bedingt standhalten.

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des derzeit noch gültigen Flächennutzungsplans entstand der nur textliche Teilbeitrag "Verkehr" zum FNP, der im Jahr 1981 auf ausdrückliche Anordnung ohne eine einzige Zahl ein rein qualitatives Konzept darstellt und der zu allen Verkehrsmitteln – Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn und Auto – eine Aussage macht. Dieses Konzept erhielt, ebenso rein qualitativ und ohne eine quantitative Aussage, im Jahr 1986 eine textliche Differenzierung und eine Ergänzung durch Planskizzen (wobei interessanterweise die Kapitel "Parken" und "ÖPNV" auf höhere Weisung zurückzustellen waren).

Dann gab es bekanntlich die "Verkehrspolitischen Grundsätze" des Jahres 1992 mit dem bisher immer noch nicht widerrufenen plakativen Stadtratsbeschluss "30 % weniger Straßenverkehr (IV) und 100 % mehr ÖPNV bis zum Jahr 2000"; zusätzlich natürlich die gezielte Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs. Somit hatte die Politik inzwischen eingesehen, daß ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept ohne quantitative Aussagen nicht möglich ist. So ganz ernst hat die damalige Stadtspitze den Beschluss aber nicht genommen; sonst hätte es nicht passieren können, daß einem leitenden Mitarbeiter des Rathauses, der seinen täglichen Weg zur Arbeit auf dem Fahrrad durchführte, untersagt worden wäre, bei dieser Fahrt ein Jäckchen mit der

Aufschrift "Auto stehen lassen, Fahrrad benützen" zu tragen. Damals waren es allerdings noch acht Jahre bis zur Zukunft; inzwischen liegt diese Zukunft schon acht Jahre hinter uns.

Das gemeinsam mit der damaligen Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz (jetzt Landesbetrieb Mobilität) und der Regionalen Planungsgemeinschaft Trier erstellte Verkehrsgutachten des Büros Schaechterle-Siebrand (Ulm/Donau) sollte in seinen vier Prognoseszenarien (1993 bis 1996) aufzeigen, welche Verkehrsentwicklung unter welchen Voraussetzungen zu erwarten sein wird. Es sollte die quantitativen Grundlagen schaffen, dem beschlossenen verkehrspolitischen Ziel (30 % weniger IV, 100 % mehr ÖV) bei durchgängig gleichen verkehrserzeugenden Parametern, d.h. den für das Prognosejahr 2010 als halbwegs sicher anzusehenden und mit der regionalen Landesplanung abgestimmten Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Schul-, Studien- und Ausbildungsplätze, Dienstleistungen, Freizeitangebote etc.) möglichst nahe zu kommen. Für Trier ergibt sich daraus eine gesamte werktägliche Verkehrsnachfrage von

- Ca. 500.000 Personenfahrten im stadtinternen Binnenverkehr: Fußgänger, Fahrrad, Bus, Bahn, KFZ-Selbstfahrer (= KFZ-Fahrten), KFZ-Mitfahrer
- Ca. 270.000 Personenfahrten im Ziel- und Quellverkehr: Bus, Bahn; KFZ-Selbstfahrer, KFZ-Mitfahrer
- Die ca. 38.000 KFZ-Fahrten des Durchgangsverkehrs erscheinen in diesem Zusammenhang als "Quantité négligeable", wenn sie auch örtlich durchaus weh tun können

Je nach Szenario verteilt sich dieser Gesamtverkehr unterschiedlich auf die einzelnen Verkehrsmittel (Modal Split). Die Szenarien sind folgendermaßen definiert:

- Szenario "Nullfall": Was ist zu erwarten, wenn die verkehrsverteilenden Parameter (Infrastruktur, Verkehrsnetze etc. und ÖPNV-Angebot von Bus, Bahn, Fahrplan etc.) die selben bleiben wie zum Zeitpunkt der Analyse?
- Szenario "Pro IV": Was ist zu erwarten, wenn die Stadt bewusst den Straßenverkehr fördert durch Straßenbau: Nordbrücke, Südabschnitt der Ostrandstraße, Anschluss A 602 / Metternichstraße, Moselaufstieg, Meulenwaldautobahn etc., Parkhausbau zur vollen Befriedigung der Stellplatznachfrage; ÖPNV-Angebot wie im Szenario "Nullfall"?
- Szenario "Pro ÖV": Was ist zu erwarten, wenn die Stadt bewusst den ÖPNV fördert: Busbeschleunigung, Regionalbahnhaltepunkte, Fahrplanverdichtung etc.; Verbesserung des Radwegenetzes; Straßennetz wie im Szenario "Nullfall", Stellplatzrestriktionen in Altstadt, Trier-Nord, Trier-Süd (Bewirtschaftung, Anwohnerparkvorrecht)?
- Szenario "ÖV optimal": Was ist zu erwarten, wenn die Stadt den ÖPNV über das Szenario "Pro ÖV" hinaus ausbaut: Dichtere Haltepunktfolge der Regionalbahn, Weststrecke, Petrisbergaufstieg; Moselstege für Fuß- und Fahrradverkehr; Einbahnstraßenabschnitte für Paulin- und Saar-Matthiasstraße?

Die Bandbreite des Modal Split reicht entsprechend den Prognoseszenarien bei vorsichtigem Ansatz

- für den KFZ-Verkehr von 36 % (Binnenverkehr) und 63 % (Ziel- und Quellverkehr) in den Szenarien "Nullfall" bzw. "Pro IV" bis zu 29 % (Binnenverkehr) und 58 % (Ziel- und Quellverkehr) im Szenario "ÖV optimal": insgesamt Abnahme ca. 14 %

- für den ÖPNV von 12 % (Binnenverkehr) und 9 % (Ziel- und Quellverkehr) in den Szenarien "Nullfall" bzw. "Pro IV" bis zu 17 % (Binnenverkehr) und 14 % (Ziel- und Quellverkehr) im Szenario "ÖV optimal": insgesamt Zunahme ca. 45 %

(Fehlende Anteile zu 100 % sind Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie KFZ-Mitfahrer). Immerhin wäre mit der Umsetzung des Szenarios "ÖV optimal" etwa die Hälfte der Zielsetzung vom April 1992 zu erreichen.

Gleich nach Vorliegen des Ergebnisses der Verkehrsuntersuchung im Jahr 1996 erhielten die (damals) vier Stadtratsfraktionen einen Prognoseband. Die erwartete rege politische Nachfrage seitens der Fraktionen blieb allerdings aus. Etwa zwei Jahre nach Abschluß der Prognose ließ einer der Fraktionsvorsitzenden anfragen, er habe erfahren, es gebe eine abgeschlossene Verkehrsprognose; ob seine Fraktion ein Exemplar erhalten könne.

Auch die zur Erzielung eines verkehrspolitischen Konsenses ins Leben gerufene Verkehrsrunde unter der Moderation von Prof. Monheim von der Universität Trier verlief nach mehreren Sitzungen im Sande, weil die gegensätzlichen Interessen nicht auszuräumen waren. Statt dessen erhielt der Moderator den Rat, sich auf seine Domäne, die Wissenschaft, zurückzuziehen, und der Stadt die politische Willensbildung ihrer Bürger zuzugestehen. Die Zustimmung der "konservativen" Ratsmehrheit zum Bau der beiden ersten Regionalbahnhaltunkte – von denen bisher bekanntlich erst einer realisiert wurde – erfolgte denn auch nicht aus Überzeugung, sondern im Gegenzug zur Zustimmung der "progressiven" Ratsminderheit zum Bau eines großen neuen Parkhauses in der Innenstadt. Die Rolle der Verwaltung bestand darin, mehrheitsfähige Vorlagen zu formulieren: "Wir beschließen nichts, was Sie uns nicht vorlegen."

Was ist von den eingangs genannten Glaubenssätzen zu halten?

- Der Moselaufstieg ist das wichtigste Entlastungsvorhaben für die Stadt: Der Moselaufstieg liegt quer zur Hauptnachfragerichtung sowohl des Durchgangsverkehrs (s.o.: 38.000 KFZ-Fahrten pro Tag) als auch des Ziel- und Quellverkehrs (s.o.: 162.000). Wenn das geballte luxemburgische Einkäuferpotential zur Innenstadt sich nicht die Bitburger Straße hinabwälzt, wird es sich vom Moselaufstieg kommend durch die Ortslage Zewen quälen. Von den ca. 180.000 täglichen KFZ-Fahrten des Binnenverkehrs, die das Stadtgebiet überhaupt nicht verlassen, fährt ohnehin die Hälfte nicht weiter als 3 km; verglichen mit den 38.000 Fahrten des Durchgangsverkehrs wird schnell klar, daß diese rund 90.000 Fahrten des Binnenverkehrs das eigentliche Verkehrsproblem der Stadt darstellen.
- Das Auto garantiert den Einkaufsstandort Trier: Täglich finden ca. 74.000 Einkaufsvorgänge statt, hiervon ca. 19.000 mit dem Auto im Ziel- und Quellverkehr und ca. 55.000 im stadtinternen Binnenverkehr, diese jeweils zu ca. 20.000 mit dem Auto und ca. 35.000 zu Fuß und mit dem Fahrrad.
- Pendler sind auf das Auto angewiesen: Der tägliche Berufsverkehr verursacht ca. 141.000 Fahrten bzw. Wege, die von ca. 86.000 Binnenpendlern, von ca. 55.000 Einpendlern (hiervon ca. 36.000 aus dem direkt an die Stadt angrenzenden Mittelbereich VG Trier-Land, Schweich, Ruwer und Konz) verursacht werden; trotz guter ÖPNV-Erschließung für ca. 85 % der Berufspendler beträgt ihr ÖPNV-Anteil durchgängig nur 8 %; der Fuß- und Fahrradanteil der Binnenpendler liegt bei ca. 17 %.

- Wir haben zu wenig Parkplätze: Grundsätzlich gilt, daß im Neubaufall und bei wesentlicher Nutzungsänderung nach Landesbauordnung (LBauO) der Bauherr seinen Stellplatznachweis selbst erbringen muss. Durch Zahlung einer Ablösung kann er sich hiervon befreien. Die reale Nutzungszusammensetzung der Innenstadt als dem wichtigsten Verkehrsziel verursacht eine Verkehrszusammensetzung entsprechend den sich hieraus ergebenden Verkehrszwecken. Dies löst einen Bedarf von insgesamt ca. 14.000 Stellplätzen aus, hiervon ca. 6.700 Kurzzeitstellplätze für Einkaufs-, Wirtschafts- und Freizeitverkehr und ca. 7.300 Langzeitstellplätze für Dauerparker (Berufs- und Ausbildungspendler, hiervon 52 % für Binnenpendler!).
- Regionalbahnhaltedpunkten nur da, wo auch P+R-Plätze möglich sind: Der neue Regionalbahnhaltedpunkt Ehrang-Ort zeigt, daß gerade Stationen inmitten der Bebauung (ebenso wie Trier-Süd) auch ohne Parkplätze eine hohe Frequenz aufweisen, weil sie fußläufig gut erreichbar sind. Das soll nicht heißen, daß auch die Zuordnung von P+R-Plätzen zu Bahnhaltedpunkten falsch wäre.
- Bei dem dichten Verkehr ist Fahrradfahren in der Stadt nicht vertretbar: Sowohl zur Zeit der Analyse als auch im für den Fahrradverkehr ungünstigsten Prognoseszenario "Pro IV" beträgt der Anteil des Fahrradverkehrs etwa 12 % und ist damit etwa gleich groß wie der Anteil des stadinternen ÖPNV; wenn er zwischenzeitlich bedauerlicherweise auf etwa 9 % gesunken ist, kann das daran liegen, daß bei zunehmendem Volumen des gesamten Verkehrs der Fahrradverkehr gleichgeblieben ist.
- Der Petrisbergaufstieg ist eine Utopie: Ein Nutzen/Kosten-Quotient von 2,49 entsprechend dem Ergebnis der "Standardisierten Bewertung" bedeutet, daß die aufzuwendenden Investitionen von ca. 73 Mio € einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von 110 Mio € ($2,49 * 73 \text{ Mio} = 183 \text{ Mio} \text{ €}$) an Kosten für Straßenbau mit Grunderwerb, Entschädigungen, Lärm- und Schadstoffimmissionen, Landschaftspflege, Unfallfolgekosten etc ersparen. Der Petrisbergaufstieg erhöht den ÖPNV-Anteil an der gesamten Verkehrsnachfrage von und zu den Höhenstadtteilen von 21 % auf 30 % und mindert so deutlich den Anteil des Straßenverkehrs.

Allein diese Aufstellung zeigt, daß die bisher gehüteten Glaubenssätze weitestgehend falsch sind und dringend einer Novellierung bedürfen.

Mit dem Programm "Zukunft Trier 2020" will die Stadt schließlich wieder ein Gesamtkonzept erstellen, in das sich der Verkehr unter dem Titel "Mobilität" im Konsens einfügt. Wir empfehlen daher der Baudezernentin, die Texte, die Studien und die Gutachten, die die Stadtverwaltung in der Vergangenheit selbst erarbeitet oder für gute Honorare in Auftrag gegeben hat

- Das große Verkehrsgutachten Schaechterle-Siebrand (Ulm/Donau 1993/96) mit den vier Prognoseszenarien
- Die Schienenverkehrsgutachten Schlegel-Spiekermann (Düsseldorf 1993) und Gehrman (Darmstadt 2000)
- Die Standardisierte Bewertung für den Petrisbergaufstieg der Büros DEC und PTV (Karlsruhe 2003)
- Das Straßenverkehrsgutachten Trier-Nord/Höhenstadtteile des Büros Modus-Consult (Ulm/Donau 2003)
- Das Gutachten für den Ruhenden Verkehr des Büros Conversum (Kaiserslautern 2003)

- ggfls. auch die älteren internen Arbeiten aus den 1980er Jahren in die Hand zu nehmen, sie im Hinblick auf ihre Voraussetzungen kritisch durchzusehen, sie ggfls. den geänderten äußeren Bedingungen anzupassen und sie in das Programm "Zukunft Trier 2020" einzuarbeiten. Des weiteren ist die fachliche und die öffentliche Diskussion unvoreingenommen, unpolemisch, angst- und emotionsfrei und ohne die zähe (offene oder verdeckte) Verteidigung partikularer Interessen zu führen. Es müßte doch mit dem Teufel zugehen, wenn dabei kein schlüssiges Verkehrs- oder Mobilitätskonzept herauskommt. Allerdings werden alle Konzepte zur wirksamen Entlastung der Stadt vom Autoverkehr zu Makulatur, wenn – wie derzeit infolge der Finanzmarktkrise – der Bund die Autoproduktion und den Autokauf über das bisherige Maß hinaus mit öffentlichen Mitteln subventioniert.