

# Busbeschleunigungs-Sofortprogramm

## Für ein zuverlässiges und klimafreundliches Busangebot in Trier

Letztes Jahr wurden die Ergebnisse der aktuellsten Verkehrsuntersuchung der Stadt Trier vorgestellt. Insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV) waren diese leider ernüchternd. Die Untersuchung stellt fest, dass der Modal Split Anteil des ÖV in Trier zur Zeit bei 11 % liegt und sich seit der letzten Untersuchung 2005 nicht verbessert hat. In Anbetracht der Ziele, die wir uns in Trier mit dem Mobilitätskonzept selbst gesetzt haben und in Anbetracht des Fortschreitens der Klimakrise besteht hier akuter Handlungsbedarf. Das Mobilitätskonzept sieht einen Modal-Split Zielwert von 20 % für den ÖV vor, was fast einer Verdopplung der Fahrgastzahlen zum Stand heute bedeutet. Die derzeitige Situation des Busverkehrs in Trier bietet wenig Hoffnung auf Verbesserung. Das zeigt insbesondere die Abb. 1, die belegt, dass die Erreichbarkeit des Trierer Zentrums mit dem Bus im Vergleich zum PKW viel schlechter ist. Bei mehr als doppelt so langen Reisezeiten stellt der ÖPNV für die meisten Menschen keine Alternative zur Fahrt mit dem Auto dar.

Bereits das vom Stadtrat 2013 verbindlich verabschiedete Mobilitätskonzept sieht deutlich eine Unterstützung und Bevorzugung des ÖV vor: *„Der Busverkehr muss zuverlässiger als der Autoverkehr sein: Der Busverkehr ist nicht Teil des Kfz-Verkehrs sondern hochwertiger ÖV, der eine möglichst hohe Unabhängigkeit vom übrigen Kfz-Verkehr haben sollte und auch bei Störungen im Straßennetz pünktlich ist“* (MoKo S. 144). Weiter heißt es dort: *Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, den Busverkehr gerade auch auf stark befahrenen Straßen und in den Spitzenstunden mit hohem Fahrgastaufkommen zu bevorzugen* (Moko S. 154). Trotz dieser starken und sinnvollen Vorgaben wurden bisher keine wirksamen Maßnahmen umgesetzt, die zur tatsächlichen Steigerung der Attraktivität und Zuverlässigkeit des ÖV in Trier beigetragen hätten. Wie groß der Handlungsdruck inzwischen ist, zeigt die Tatsache, dass die SWT aufgrund des extrem hohen Pkw-Aufkommens die Betriebsgeschwindigkeit der Busse in den letzten Jahren mehrfach verringern musste. Dies führt den Busverkehr in eine Negativspirale aus abnehmender Attraktivität, die wieder zu mehr PKW Verkehr führt, wodurch die Attraktivität wiederum abnimmt. Diese Negativspirale muss durchbrochen werden.

Die Verkehrsexperten des Mobilitätskonzeptes stellen zurecht fest, dass es insbesondere auf die Knotenpunkte und die Innenstadttrasse ankommt, um einen zuverlässigen Busverkehr zu gewährleisten. Daher ist die Reservierung der zentral auf der Stammstrecke des Busnetzes gelegenen Stresemannstraße für den Umweltverbund (Bus, Rad Taxi) eines der zentralen Bestandteile dieses Busbeschleunigungs-Programms. Die Stresemannstraße ist einer der neuralgischen Punkte des Busverkehrs in Trier, da hier die wichtigsten Buslinien jeweils im 10 Minuten Takt (Linien 1, 3, 5, 6, 8) auf der Strecke von Porta Nigra bis zur Südallee verkehren. Während einer Werktagsstunde fahren an der Haltestelle Karl-Marx-Haus bis zu 60 Busse ab. Obwohl es sich um die Stammstrecke handelt, werden die Busse dort jeden Morgen und jeden Abend in der Hauptverkehrszeit durch den Pkw-Verkehr blockiert, sodass ein pünktlicher, zuverlässiger und komfortabler Busverkehr nicht möglich ist. Wie oben bereits dargestellt, ist ein störungsfrei funktionierender Busverkehr gerade in der Hauptverkehrszeit äußerst wichtig, um die Attraktivität des ÖV in Trier zu steigern und mehr Menschen zum Umstieg auf umwelt- und klimafreundliche Mobilitätsangebote zu überzeugen und die Modal-Split-Zielsetzung der Stadt Trier zu erreichen. Außer dem Busverkehr wird durch diese Maßnahme auch der Radverkehr gefördert, da hierdurch der Engpass des Radwegenetzes zwischen Hindenburgstraße und Metzelerstraße beseitigt wird. Bisher werden Radfahrende über den Gehsteig geführt, mitten durch die an der Haltestelle wartenden Menschen, wodurch es häufig zu Konflikten kommt. Durch einen verringerten KFZ Verkehr an dieser Stelle werden auch die stark frequentierten Fußgängerquerungen zwischen Viehmarkt und Jüdemerstraße; sowie zwischen Fleischstraße und Brückenstraße attraktiver, so dass sich die Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen deutlich verbessern würde. Zudem ist die Maßnahme dazu geeignet, die Erreichbarkeit der Parkhäuser in diesem Bereich zu verbessern, weil der verringerte PKW-Durchgangsverkehr einen flüssigeren Zielverkehr zu den Parkhäusern und eine bessere Leitung des Parksuchverkehrs ermöglicht. Die Einrichtung einer Umweltspur in diesem Bereich ist bereits im Mobilitätskonzept 2013 beschlossen worden, und da sie praktisch ohne Investitionen auskommt, ist eine sofortige Umsetzung möglich (Moko Ö10, S. 153).

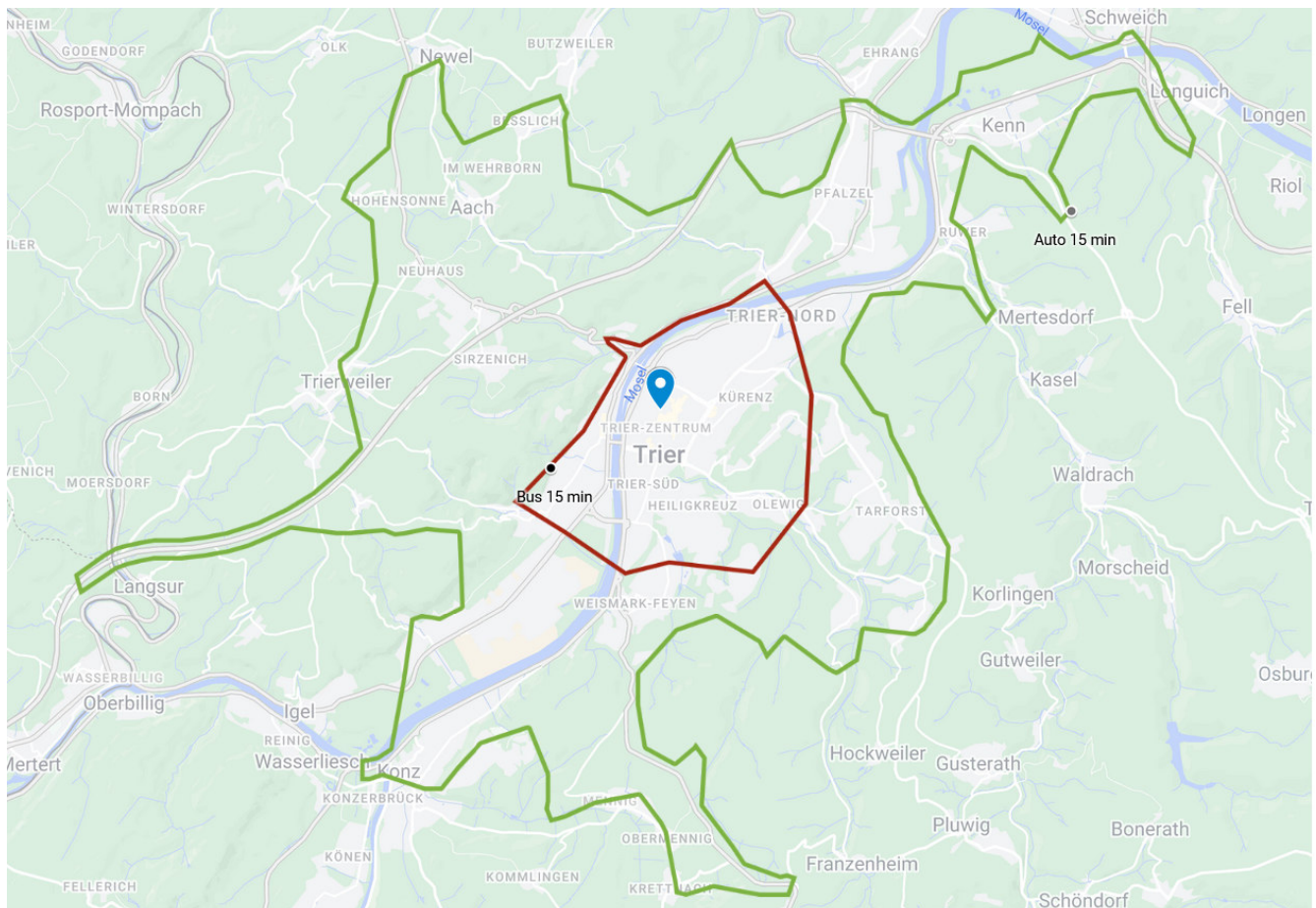
Der zweite entscheidende Ansatzpunkt dieses Busbeschleunigungs-Programms ist der Bahnhofsvorplatz. Der Busbahnhof bildet den zentralen Verknüpfungspunkt zwischen den seit einiger Zeit sehr zahlreichen Regionalbuslinien und dem Stadtverkehr. Trotz dieser Bedeutung ist der Platz

nicht rein für den Busverkehr vorgesehen, so dass es ständig zu Störungen im Betriebsablauf kommt. Dies zu ändern ist Ziel dieses Busbeschleunigungs-Programms. Hierzu ist es dringend erforderlich den Bahnhofsvorplatz vom PKW Verkehr zu befreien, um so einen zuverlässigeren ÖV-Verkehrsfluss zu ermöglichen sowie unsere selbst gesteckten verkehrlichen und klimapolitischen Ziele zu erreichen. Die einzelnen Maßnahmen sind in der Tabelle im Anhang aufgelistet.

Die bisher beschriebenen Maßnahmen zeigen, dass eine Busbeschleunigung nicht teuer oder schwierig sein muss. Dies gilt auch für die weiteren Maßnahmen an wichtigen Kreuzungen und Kreisverkehren. Sie sind kostengünstig und schnell umsetzbar, ermöglichen aber dennoch eine wirksame Verbesserung der Zuverlässigkeit und der Reisezeiten des Busverkehrs in Trier. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST), das Standardregelwerk für Gestaltung öffentlicher Straßen in Deutschland, ermöglichen explizit die Bevorrechtigung von Bussen vor Kreisverkehren. Dieses sogenannte „Leverkusener Modell“ priorisiert den Busverkehr bei Rückstauungen des PKW-Verkehrs bei der Einfahrt in die Kreisverkehre (RAST06 Bild113b). Diese Lösung ist vor allem vor dem Verteilerkreis Nord und dem Kreisverkehr Kohlenstraße dringend nötig, um einen flüssigeren ÖV in unserer Stadt zu gewährleisten. Ein wichtiger Abschnitt für den Busverkehr in Trier ist auch die Theodor-Heuss-Allee, die die Stammstrecke mit dem Hauptbahnhof verbindet. Da die Straße hier zweispurig ist, ist es problemlos möglich eine der Spuren bis zur Petrusstraße zum Bussonderfahrstreifen zu deklarieren, wie es an einigen Abschnitten bereits der Fall ist. Weitere kleinere Maßnahmen an Knotenpunkten sind ebenfalls wichtig. Dazu zählen kurze Busspuren zwischen der Haltestelle Rathaus und der Kaiserstraße, sowie zwischen der Haltestelle P+R-Nord und dem Verteilerkreis. Eine einfache und schnelle Möglichkeit den Busverkehr zu beschleunigen ist die Änderung der Vorfahrtstraße zu Gunsten des Busverkehrs. Diese Möglichkeit bietet sich auf der Verbindung von Kürenz zum Hauptbahnhof, wo die Linie 3 im 10-Minuten Takt zwischen Tarforst und der Innenstadt verkehrt, die an den Kreuzungen an denen sie die Vorfahrt gewähren muss oft sehr lange wartet.

Das hier vorgeschlagene Busbeschleunigungs-Programm wird den Busverkehr in Trier verbessern, so dass wir uns unserem Ziel von 20 % ÖV-Anteil am modal Split etwas annähern werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen erfordern nur sehr geringe Investitionen sowie etwas politischen Umsetzungswillen unserer Stadtgemeinschaft und unserer Stadtverwaltung. Viele der Maßnahmen sind

bereits seit dem Jahr 2013 beschlossene Sache, wurden bisher aber nicht umgesetzt. Mit der Resolution des Stadtrates 2019 zum Klimanotstand wurden die Ziele und Maßnahmen des Trierer Mobilitätskonzeptes erneut bekräftigt. Wir vom VCD Trier-Saarburg können uns der Aussage der Resolution nur anschließen: *Die Erfüllung dieser Ziele erfordert ein grundlegendes Neudenken und wirksame Maßnahmen in allen Bereichen* (Resolution Klimanotstand). Allerdings wird dieses Busbeschleunigungs-Programm alleine nicht ausreichen, um alle verkehrlichen Ziele zu erreichen, die wir uns in Trier gesetzt haben. Weiterhin müssen auch größere investive Maßnahmen, wie der Petrisbergaufstieg, weiterverfolgt werden und Verbesserungen im Tarifsystem umgesetzt werden.



**Abb. 1:** Der Busverkehr ist in Trier kein attraktives Verkehrsmittel (15 min Erreichbarkeitsanalyse Trier Zentrum mit Bus (rot) oder Auto (grün), eigene Darstellung)

## Maßnahmen zum Busbeschleunigungs-Sofortprogramm für Trier

### Priorität 1

Maßnahmen, die Stammstrecke und Knotenpunkte betreffend, die sehr schnell und ohne große Investitionen umgesetzt werden können.

### Stammstrecke Kaiserstraße bis Porta Nigra

Maßnahme	Begründung
Busspur von Halt Rathaus bis Kreuzung Kaiserstraße	Zur Beschleunigung des Busverkehrs wird an dieser Stelle dringend eine Bevorrechtigung benötigt.
Stresemannstraße ausschließlich für Bus/Fahrrad/Taxis nutzbar. Kein Durchgangsverkehr für PKW. Vorbild Treverispassage.	Zentraler Abschnitt der Stammstrecke, der stündlich von ca. 60 Bussen genutzt wird (Linien: 1, 3, 5, 6, 8, 9,15, 16, 20) muss für einen zuverlässigen Busverkehr für diesen reserviert sein.
Entfernung der Seitenparkplätze in der Metzelstraße.	Busse im Begegnungsverkehr müssen hier immer warten. Dadurch entstehen unnötige Verzögerungen im Verkehrsfluss auf der Stammstrecke.
Entfernung der drei Seitenparkplätze vor der Kaiserstr. 26.	Bei Rückstau an der Ampel verhindern die parkenden Fahrzeug das Rechtsabbiegen der Busse auf der Abbiegespur.

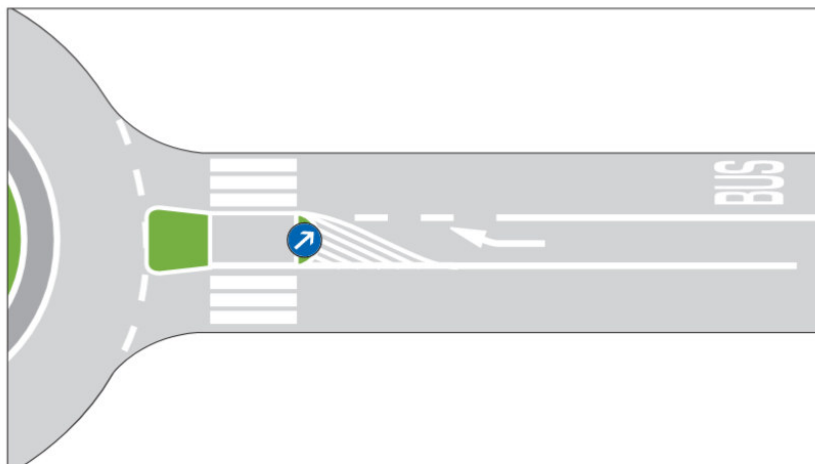
### Hauptbahnhof

Der Hauptbahnhof ist der zentrale Knotenpunkt für den städtischen und regionalen Busverkehr. Um einen störungsfrei Busverkehr zu ermöglichen sollte die Bahnhofstraße und der Bahnhofsvorplatz so schnell wie möglich PKW-frei gestaltet werden.

Maßnahme	Begründung
Verlegung des Taxi-Standes auf den Parkplatz vor das Heitkamp-Haus; Zufahrt nur über die Moltkestraße.	Bessere Steuerung des PKW-Verkehrs auf dem Bahnhofsvorplatz, sodass der Busverkehr weniger behindert wird.
Entfernung der Seitenparkplätze in der Bahnhofstraße.	Seitenparker behindern hier regelmäßig den Verkehrsfluss der Busse. Umwandlung in Radfahrstreifen, sodass Rad- und Busverkehr besser entkoppelt werden.

<b>Maßnahme</b>	<b>Begründung</b>
Entfernung der Parkplätze in der Fabrikstraße, sodass die Fabrikstraße rein als Fuß- und Radverbindung zwischen HBF und Innenstadt genutzt wird.	Geringere Behinderung des Busverkehrs und verbesserte Verbindung für Fuß- und Radverkehr zur Innenstadt.
Busspur von HBF bis zur Petrusstraße.	Aufgrund der großen Bedeutung dieses Straßenabschnittes sollte einer der beiden Fahrspuren in der Theodor-Heuss-Allee für den Busverkehr reserviert werden (Linien 2, 3, 4, 7, 20, 25, 26, 221, 260, 400, 420)
Busschleuse am Halt Theodor-Heuss-Allee	Um eine schnelle Weiterfahrt der Busse zur Busspur an der Kreuzung Paulinstraße zu ermöglichen wird hier eine Busschleuse benötigt.
Busampel an der Kreuzung Kürenzer Str. Schönborn/Schöndorfer Straße.	Busse kommen nicht aus der Kürenzer Straße und müssen Richtung Uni auf die Gegenfahrbahn fahren. Daher für die Busse ist eine Ampel erforderlich.
<b>Kürenz</b>	
<b>Maßnahme</b>	<b>Begründung</b>
Vorfahrtsänderung: Abbiegende Vorfahrt zugunsten des ÖPNV: Ecke Schönborn-/Domänenstraße und Ecke Kürenzer Str./Schönbornstraße.	Busbeschleunigung durch Änderung der Vorfahrt zu Gunsten des ÖV
Leverkusener Modell: Bevorrechtigung des ÖPNV am Kreisverkehr Kohlenstraße in Richtung Universität sowie in Richtung Zentrum	Wichtige Priorisierung des ÖV an Knotenpunkten
Uni Parkplatz West: Spanische Einfädelung auf die Kohlenstraße	An dieser Stelle müssen die Busse dem von rechts und links kommenden Verkehr vorfahrt gewähren und deshalb häufig lange warten. Durch eine spanische Einfädelung kann dies einfach verbessert werden.
<b>Nord</b>	
<b>Maßnahme</b>	<b>Begründung</b>
Busspur: Von Halt P+R Trier Nord bis Verteilerkreis	Der Busverkehr wird hier regelmäßig durch den PKW verkehr blockiert. Da zwei Spuren vorhanden sind, ließe sich eine als Busspur einrichten.

Maßnahme	Begründung
Leverkusener Modell: Bevorrechtigung des ÖPNV an der Herzogenbuscher Str. vor Verteilerkreis und an der Parkstraße vor dem Verteilerkreis	Wichtige Priorisierung des ÖV an Knotenpunkten



Beispiel für die Anlage einer Busbeschleunigung vor Kreisverkehren (nach RAST Bild 113b)

ÖPNV-Beschleunigung mit dem »Leverkusener Modell«

## Priorität 2

Maßnahmen, die größere Investitionen voraussetzen und mittelfristig umgesetzt werden sollten.

Maßnahme	Begründung
Uni: Zeitnaher Ausbau der geplanten Uni-Zentralhaltestelle	Die geplante Uni Zentralhaltestelle würde den Busverkehr von der Oberstadt in die Talstadt deutlich verbessern
Bau von Haltestellenkaps in der Saarstraße	Haltestellenkaps beschleunigen den Busverkehr
Bau von Haltestellenkaps in der Paulinstraße	Haltestellenkaps beschleunigen den Busverkehr
Busspur Im Aveler Tal Kolonnenweg bis Einmündung Domänenstraße	Das Straßenprofil ermöglicht in diesem Abschnitt die Einrichtung einer Busspur.
Bitburger Straße/B51: Busampel an der Kreuzung zur KW-Brücke. Busse fahren auf der Spur Richtung Pallien und können dann nach links auf die Brücke fahren	Bevorrechtigung der Busse bei der Einfahrt auf die KW-Brücke durch eine Ampelschaltung.
Abschleppgenehmigung für SWT	Regelmäßig werden Bushaltestellen oder Busspuren von Falschparkern blockiert. Zur Unterstützung des städtischen Verkehrsüberwachungsdienstes sollte die SWT als Busbetreiber berechtigt sein Falschparker abschleppen zu lassen.