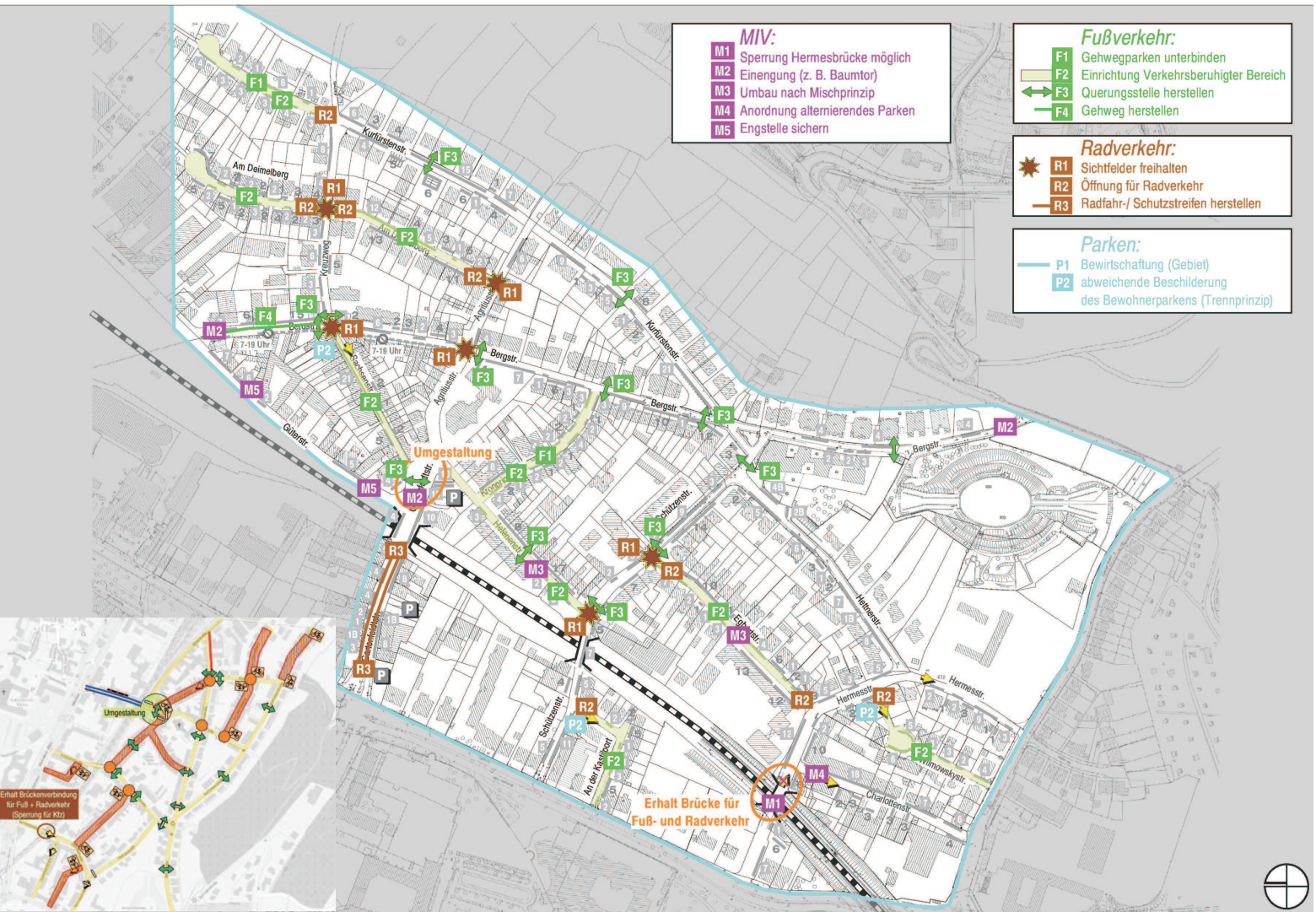




© Presseamt der Stadt Trier



Verkehrskonzept
Gartenfeld

2. Planungscafé
 am 15.09.2014

Ergebnisse

Ergebnisprotokoll 2. Planungscafé

Betrifft 2 Planungscafé Verkehrskonzept Trier Ost / Gartenfeld
am 15.9.2014, 18:00 – 21:00 Uhr
im Gemeindesaal St. Agritius

Teilnehmende

Frau Kaes-Torchiani	Stadt Trier, Leiterin Dezernat IV
Frau Wiemann-Enkler	Stadt Trier, Stadtplanungsamt
Herr Klöpfer	Stadt Trier, Stadtplanungsamt
Frau Klein	Stadt Trier, Tiefbauamt
Herr Willems	Stadt Trier, Straßenverkehrsamt
Herr Heinrich	Ortsvorsteher Trier Mitte-Gartenfeld
Herr Topp (Moderation)	topp.plan
Herr Huber-Erler	R+T Ingenieure für Verkehrsplanung
Herr Zahn	R+T Ingenieure für Verkehrsplanung
Herr Franke	R+T Ingenieure für Verkehrsplanung

Etwa 50 Bürgerinnen und Bürger

Veranstaltungsablauf und Ergebniszusammenfassung

1.) Begrüßung, Erläuterungen zum Ablauf

Die etwa 50 Teilnehmer der Veranstaltung wurden von Frau Kaes-Torchiani begrüßt. Danach erläuterte Herr Topp den Ablauf der Veranstaltung.

2.) Vortrag Handlungsbedarf und Maßnahmen

Herr Franke vom Büro R+T trug kurz die Ergebnisse der Analyse-Untersuchungen sowie den daraus resultierenden Handlungsbedarf vor. Im weiteren Verlauf des Vortrags wurden die untersuchten und empfohlenen Maßnahmen vorgestellt. Dabei wurden Verständnisfragen direkt beantwortet. Die Folien des Vortrages sind Anlage dieses Protokolls.

3.) Diskussionen an Planungstischen

Die Planungscafé-Besucher wurden in 4 Gruppen eingeteilt. Jede Gruppe diskutierte dann jeweils etwa 20 Minuten an einem Planungstisch und wechselte dann als Gruppe zum nächsten Tisch – so dass am Ende jeder Besucher an jedem Planungstisch diskutieren konnte. An den 4 Planungstischen wurden die vom Planungsbüro untersuchten sowie weitere mögliche Maßnahmen zu folgenden Themen besprochen:

Tisch	Thema	Moderator
1	Motorisierter Individualverkehr / ÖPNV	Herr Franke
2	Ruhender Verkehr	Herr Huber-Erler
3	Fußverkehr und Straßenraum	Herr Topp
4	Radverkehr	Herr Zahn

Zusammenfassung Tisch 1:

Es wurde in allen Gruppen verstärkt darauf hingewiesen, dass der vorhandene Durchgangsverkehr aufgrund der geringen Leistungsfähigkeiten auf den Hauptverkehrsstraßen in Trier entsteht. Demnach besteht auch außerhalb des Untersuchungsbereiches großer Handlungsbedarf (bspw. Ertüchtigung Kaiserthermenkreisel, Verbesserung ÖPNV-Anbindung der Höhenstadtteile).

Innerhalb der Gruppen wurde über die Einrichtungen von Einbahnstraßen ausführlich diskutiert. Dabei wurden die Vor- und Nachteile solcher möglichen Konzepte aufgezeigt und es wurde erklärt, warum das Planungsbüro keine weiteren Einbahnstraßen im Quartier empfiehlt. Neben den dann erforderlichen Umwegfahrten im Quartier, besteht bei Einbahnstraßen immer die Gefahr, dass in diesen zu schnell gefahren wird – was auch ohne Einbahnstraßen schon ein Mangel im Quartier ist. Außerdem können auch durch Einbahnstraßen keine weiteren zusätzlichen Parkstände realisiert werden.

Viele Bürger empfinden die vorhandenen Verkehrsmengen als störend, können aber die Argumentation nachvollziehen, warum in der Konzeption auf eine Sperrung der Bergstraße oder die Einrichtung eines Einbahnstraßensystems verzichtet wird. Jedoch sollte vermieden werden, dass Schwerlastverkehr und Reisebusse in das Gebiet einfahren, weswegen bei den Zufahrten in das Gebiet das StVO-Zeichen 253 ("Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t") angebracht werden sollte.

Es wurde öfters nachgefragt, ob die Egbertstraße (in der gerade eine umfangreiche Baumaßnahme am Kanal durchgeführt wird) nun schon als Verkehrsberuhigter Bereich umgestaltet wird. Wenn dies kurzfristig noch möglich ist, sollte diese Umgestaltung durchgeführt werden.

Insgesamt wurde festgestellt, dass die Möglichkeiten zur Umsetzung eines umfangreichen Verkehrskonzeptes gering sind.

Zusammenfassung Tisch 2:

Eine große Mehrheit der Bürger sprach sich für die Einrichtung einer Bewohnerparkzone im Untersuchungsgebiet aus. Bei Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung sollen jedoch Detailfragen berücksichtigt werden wie Standorte und Aussehen der Automaten sowie Regelungen für Handwerker-Betriebe.

Die konsequente Überwachung des Parkraums wird befürwortet. Man ist sich einig, dass nur damit die bestehenden und geplanten Regelungen wirkungsvoll durchgesetzt werden können.

In einer Gruppe sieht man die Problematik, dass vermehrt Vorgärten zu Stellplätzen umgewandelt werden könnten. Dies zerstöre das bestehende Stadtbild und wird nicht gewünscht. Man erkennt aber auch an, dass privater Parkraum geschaffen werden soll. Hier ist bei entsprechenden Anfragen mit Augenmaß zu entscheiden.

Man erhofft sich von der Stadt (finanzielle) Unterstützung bei der Schaffung von privatem Parkraum. Bestehende Anlagen sind teilweise sehr alt und entsprechen nicht mehr dem gegenwärtigen Standard, weswegen sie auch nicht als Parkraum genutzt werden. Zusätzlich sind die bestehenden Grundstückszufahren (bzw. Garagenzufahrten) teilweise nur über einen hohen Bord zu erreichen, was es zu verbessern gilt.

Zusammenfassung Tisch 3:

Neben zu geringen Gehwegbreiten werden von den Bürgern auch die Zustände der Gehwege an sich als großes Problem empfunden. Schadhafte Oberflächen und ungünstige Neigungen sind ebenfalls häufige Mängel.

Die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen wird durchgehend befürwortet, wie bspw. in der Kronprinzenstraße. Auch der Erhalt der Hermesbrücke für Fußgänger und Radfahrer wird von allen Beteiligten als wichtig empfunden – insbesondere aufgrund bestehender Schulwege. Die Führung von Touristen (auch über die Schützenstraße) gilt es zu verbessern.

Gehwege werden häufig von Radfahrern genutzt – was für den Fußverkehr Probleme nach sich zieht. Verbesserungen im Radverkehr, die dieses Fehlverhalten abstellen, führen demnach auch zu Verbesserungen im Fußverkehr. Der Gebrauch von Gehwegen für das Abstellen für Fahrrädern und Mülltonnen verschärft die Situation.

Der oft diskutierte Zugang zum Hauptbahnhof von Osten aus (Güterstraße) soll hergestellt werden. Hier bestanden Befürchtungen, dass dies aufgrund des gebauten Postverteilzentrums nicht mehr möglich ist. Frau Wiemann-

Enkler klärte jedoch auf, dass trotz der Bebauung hier noch Räume für die Realisierung eines Übergangs bestehen (ist vertraglich gesichert).

Zusammenfassung Tisch 4:

Als größter Mangel im Radverkehr wird der mangelnde Respekt der Autofahrer gegenüber dem Radverkehr gewertet und umgekehrt. Dies ist ein grundsätzliches Problem, welches nur bedingt durch bauliche oder organisatorische Maßnahmen behoben werden kann. Vielmehr müssten sich die Einstellungen der Verkehrsteilnehmer wandeln.

Deswegen sollte mit Maßnahmen deutlich gemacht werden, dass das Gartenfeld eine Tempo-30-Zone ist, in welcher das gemeinsame Miteinander Kfz/Rad zum Normalfall gehören soll. Aus diesem Grund werden die vorgeschlagenen Maßnahmen unterstützt (insbesondere die Einrichtung der Verkehrsberuhigten Bereiche). In Form von Öffentlichkeitsarbeit sollte auf die Bedeutung von Tempo-30-Zonen hingewiesen werden.

Das Weiterführen der Radverkehrsanlagen in der Gartenfeldstraße wird ebenso befürwortet. In der Gartenfeldstraße sollten zusätzlich auch noch Abstellanlagen für den Radverkehr eingerichtet werden.

Die Unterführung an der Hermesstraße wird als nicht optimal bewertet. Neben der Führung der Rampen ist insbesondere die Beleuchtung mangelbehaftet. Auch wird sich ein Ausbau der Ostallee-Querung an der Schützenstraße gewünscht.

4.) Abschlussrunde

Die Tischmoderatoren berichteten kurz von den Diskussionen mit den einzelnen Gruppen. Zusätzlich gab Frau Kaes-Torchiani Auskunft über die möglichen Umsetzungen der einzelnen Maßnahmen im Kontext zur Finanz- und Personalsituation der Stadt Trier. Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden jedoch unabhängig davon, in den städtischen politischen Gremien sowie in der Verwaltung diskutiert und geprüft werden. Hierzu wird es einen Stadtratsbeschluss geben.

5.) Priorisierung der Maßnahmen

Zum Abschluss der Veranstaltung wurden die teilnehmenden Bürger gebeten, die empfohlenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Priorität einzuordnen. Mittels Ankreuzen sollte deutlich gemacht werden, welche Maßnahme eine hohe Priorität zur Umsetzung besitzen. Bei den kurzfristig und mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen durften maximal drei Maßnahmen angekreuzt werden, bei den langfristigen Maßnahmen durften zwei Kreuze markiert werden.

Nach Auswertung der Veranstaltung konnte somit folgendes Meinungsbild festgehalten werden (Reihenfolge geordnet nach Anzahl der Kreuze):

Maßnahme	Anzahl der Kreuze
<i>Kurzfristig umzusetzende Maßnahmen:</i>	
Erhöhte Überwachung im ruhenden Verkehr	18
Keine Duldung des Gehwegparkens	15
Sanierung der Oberflächen	14
Sichtfelder an den Knotenpunkten freihalten	14
Engstelle in der Güterstraße sicherstellen	9
Öffnung von "Anlieger frei-Straßen" für den Radverkehr	8
Markierung von Querbändern auf der Fahrbahn	4
Anordnung Alternierendes Parken in der Charlottenstraße	4
Keine Duldung der tolerierten Parkstände in der Straße Am Deimelberg	0
<i>Mittelfristig umzusetzende Maßnahmen</i>	
Erhalt der Hermesbrücke für den Fuß- und Radverkehr	20
Bewirtschaftungskonzept "Bewohnerparken" umsetzen	15
Umgestaltung Gartenfeldstraße	12
Umgestaltung Knotenpunkt an Sparkasse	11
Erhöhte Überwachung im fließenden Verkehr	11
Querungsstellen für Fußgänger einrichten (Vorziehen der Gehwege)	7
Einrichtung von Engstellen zur Verdeutlichung des beginnenden Wohnquartiers in der Bergstr. und Gartenfeldstr.	6
Gehwegparken verhindern (ggf. durch Einbauten)	5
Verbesserte ÖPNV-Erschließung der Höhenstadtteile	4
Etablierung eines Car-Sharing-Angebots im Quartier	0
<i>Langfristig umzusetzende Maßnahmen</i>	
Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen	17
Zugang zum Hauptbahnhof aus Osten schaffen	17
breitere Gehwege bei Neugestaltung des Querschnitts herstellen	13
Quartiersparkplätze / Quartiersgaragen herstellen	6
Gehweg Bergstraße herstellen	4

Verkehrskonzept Trier Ost / Gartenfeld

Handlungsbedarf und Maßnahmen

Planungscafé am 15. September 2014

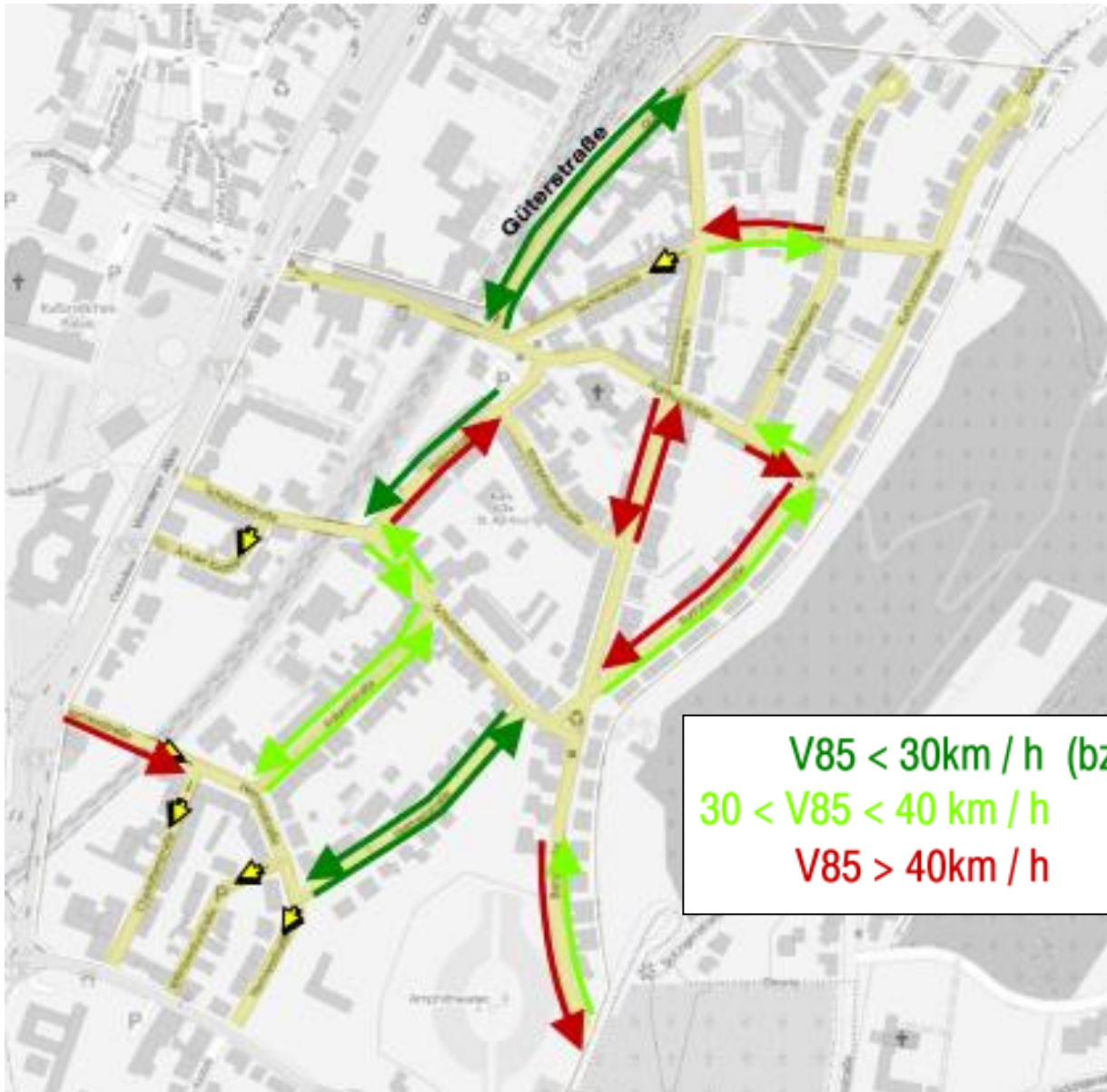
Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler
Dipl.-Ing. Tobias Franke
Dipl.-Ing. Martin Zahn

R+T
Ingenieure für Verkehrsplanung
Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler
Julius-Reiber-Str. 17
D-64293 Darmstadt

Inhalt

- Erweiterte Bestandsanalyse
- Zusammenfassung Analyse / Handlungsbedarf
- untersuchte Maßnahmen
- Gesamtkonzeption

Geschwindigkeitsmessungen



Zusammenfassung Analyse / Handlungsbedarf

Im **Kfz-Verkehr** besteht Handlungsbedarf im Wesentlichen bei der Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten. Auch der hohe Anteil an quartiersfremden Durchgangsverkehr ist auffällig, auch wenn die bestehenden Verkehrsmengen umfeldverträglich abgewickelt werden können.

Im **Busverkehr** treten vermehrt Störungen durch Parkvergehen in den Knotenpunktbereichen auf.

Zusammenfassung Analyse / Handlungsbedarf

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 weiter erschwert wird. Fehlende oder ungünstig gelegene Querungen wirken sich ebenfalls negativ auf den Fußverkehr aus.

Im **Radverkehr** wurden Defizite bei der Verkehrssicherheit analysiert. Hierzu zählen schadhafte Oberflächen aber auch fehlende Sichtbeziehungen an den Knotenpunkten. Zusätzlich sollte der Radverkehr in einzelnen Straßenabschnitten nicht von Fahrverboten betroffen sein.

Zusammenfassung Analyse / Handlungsbedarf

Im **ruhenden Verkehr** besteht eine sehr hohe Nachfrage über den gesamten Tag, was einen hohen Parkdruck im gesamten Gebiet verursacht.

Der vorhandene Parkraum wird stark nachgefragt – teilweise auch über das legale Angebot hinaus, weswegen ein hoher Anteil an ordnungswidrigem Parken zu registrieren ist. Aufgrund des hohen Parkdrucks und dessen Folgen, werden andere Verkehrsteilnehmer beeinträchtigt (Fußverkehr durch beparkte Gehwege, Radverkehr und Busverkehr durch beparkte Knotenpunkte).

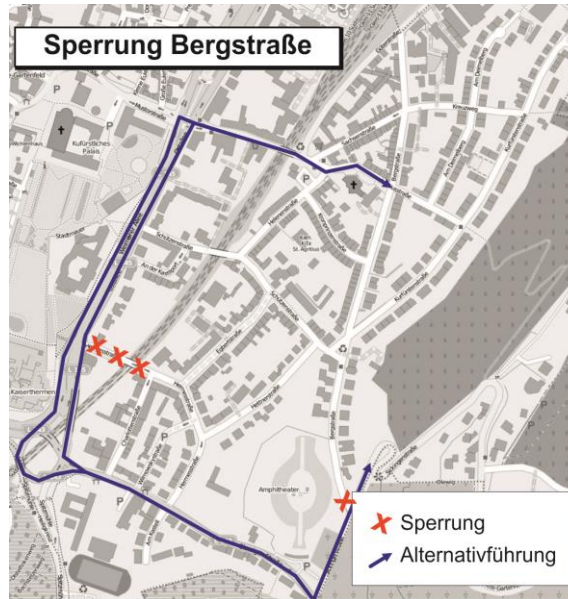
Untersuchte Maßnahmen - MIV



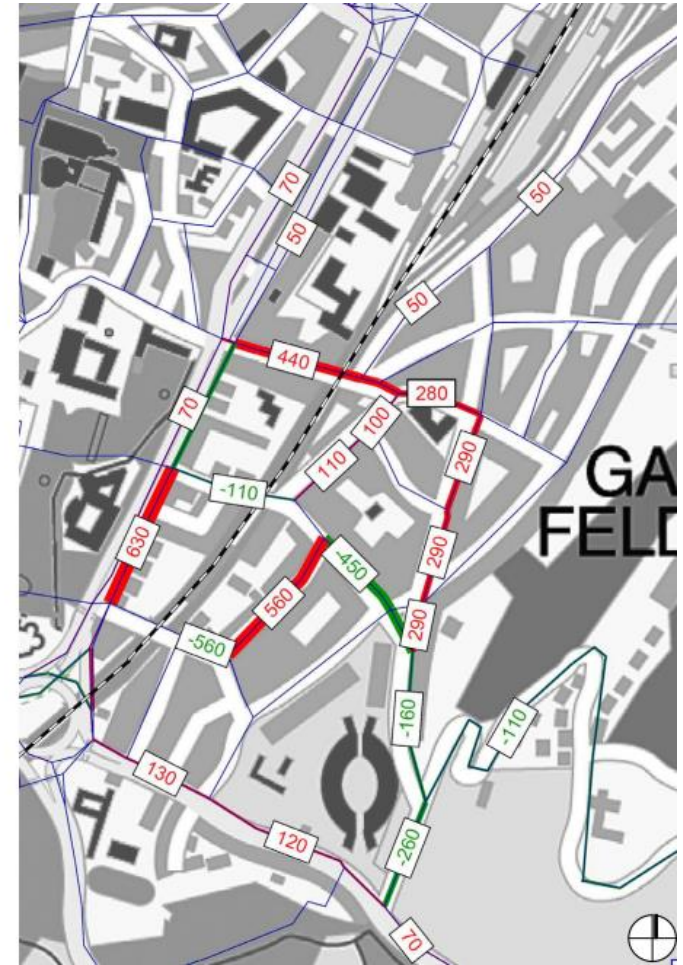
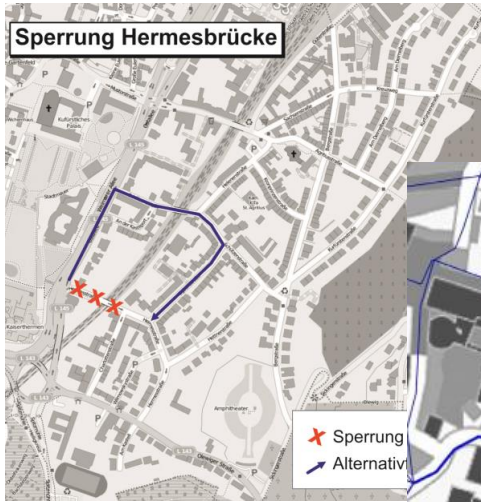
Verfeinerung des „MoKo-Verkehrsmodells“

⇒ Verkehrsmengenplan
[durchschnittlichen
Tagesverkehrsmengen
(Kfz/24h)]

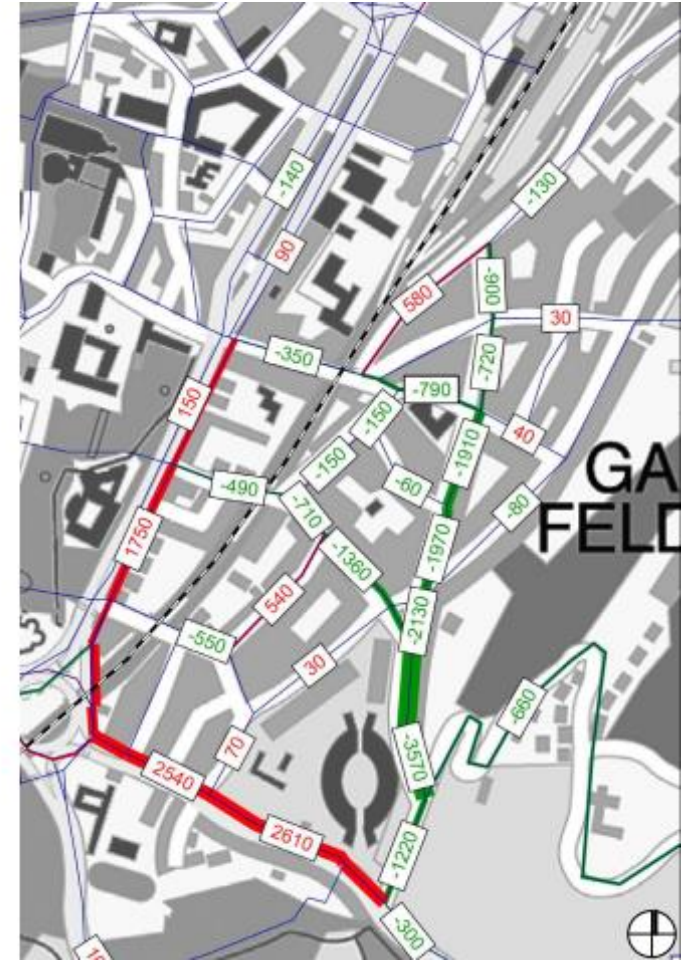
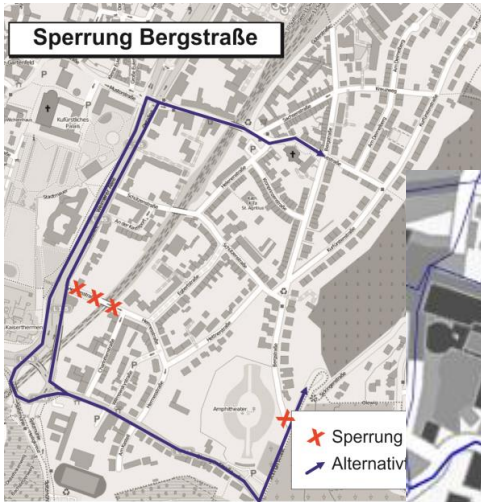
Untersuchte Maßnahmen - MIV



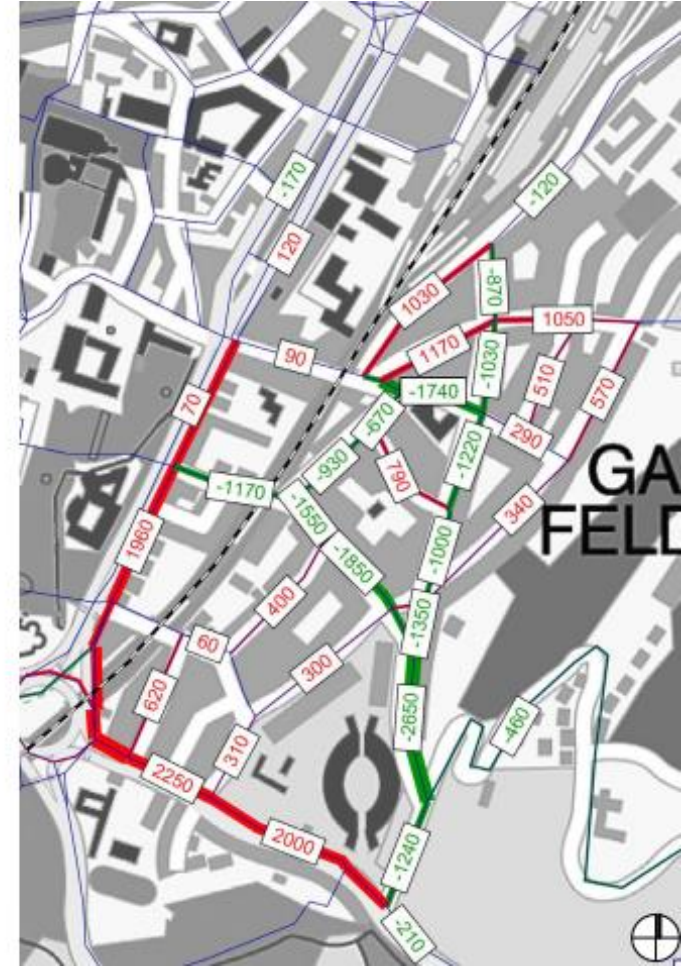
Untersuchte Maßnahmen - MIV



Untersuchte Maßnahmen - MIV



Untersuchte Maßnahmen - MIV



Untersuchte Maßnahmen - MIV

Aus verkehrlicher Sicht ist die Sperrung der Hermesbrücke für den Kfz-Verkehr möglich, da die Mehrbelastungen in der Egbertstraße als tolerierbar anzusehen sind.

In Abwägung der Vorteile für die Bewohner des Gartenfelds gegenüber den Nachteilen der sämtlichen Verkehrsteilnehmer (auch der aus dem Quartier Gartenfeld selbst) durch die Sperrung an der Bergstraße bzw. dem Einbahnstraßenkonzept, wird eine Umsetzung dieser Maßnahmen nicht empfohlen.

Es sind dringender die negativen Begleiterscheinungen wie die teilweise zu hohen gefahrenen Geschwindigkeiten und die mangelhafte Aufenthaltsqualität zu beseitigen, als die Verkehrsmengen als solches zu reduzieren.

Untersuchte Maßnahmen - MIV

Reduzierung der Geschwindigkeiten durch:

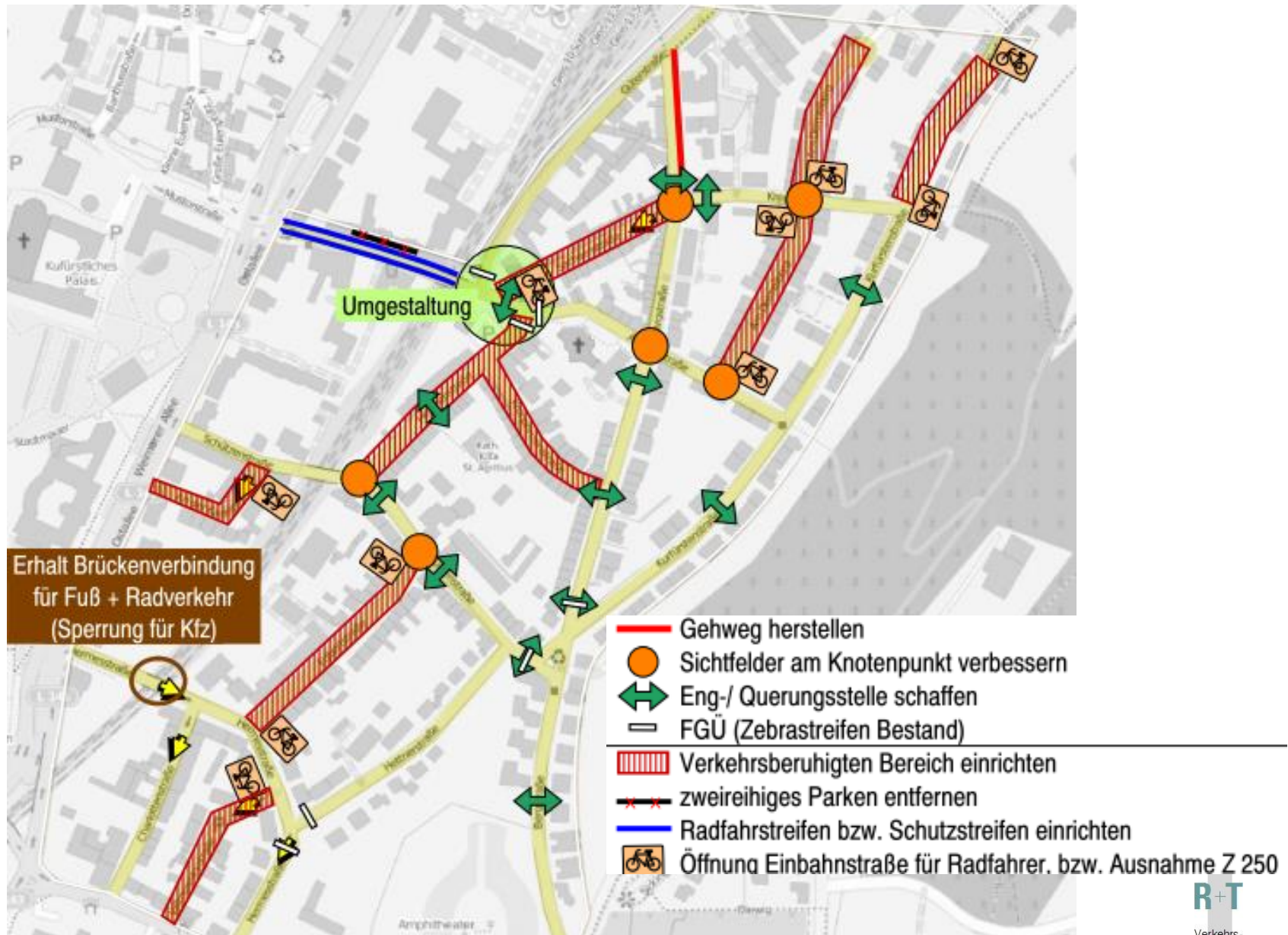
Bauliche Maßnahmen: Engstellen durch vorgezogene Gehwege
Markierungen von Querbändern
Eingangssituation hervorheben (Baumtore)

Organisatorische Maßnahmen: *Alternierendes Parken*
Anbringen von
Geschwindigkeitsdisplays
Überwachung

Weitere Maßnahmen:

- ÖPNV-Anbindung Petrisberg
- Engstelle Güterstraße

Untersuchte Maßnahmen – Fuß- und Radverkehr



Untersuchte Maßnahmen – Fuß- und Radverkehr

- Umgestaltung Knotenpunkt an Sparkasse
- Erhalt bzw. Neubau Hermessbrücke
- Schaffung von Verkehrsberuhigten Bereichen

Untersuchte Maßnahmen – Fuß- und Radverkehr

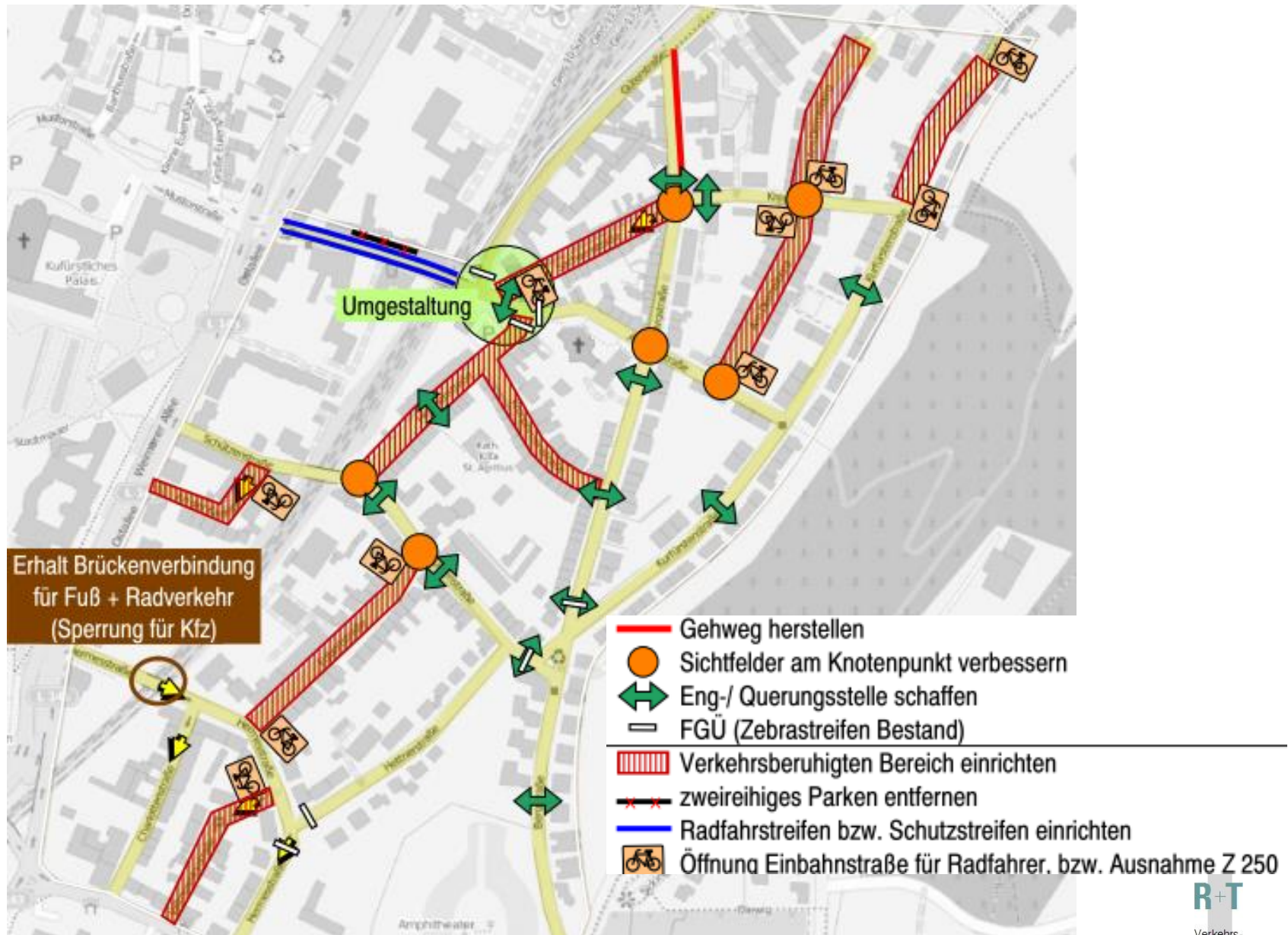
zusätzlich im Fußverkehr:

- Breitere Gehwege
- Querungsstellen schaffen (partiell Vorziehen der Gehwege)
- Zugang zum Hauptbahnhof von Güterstraße

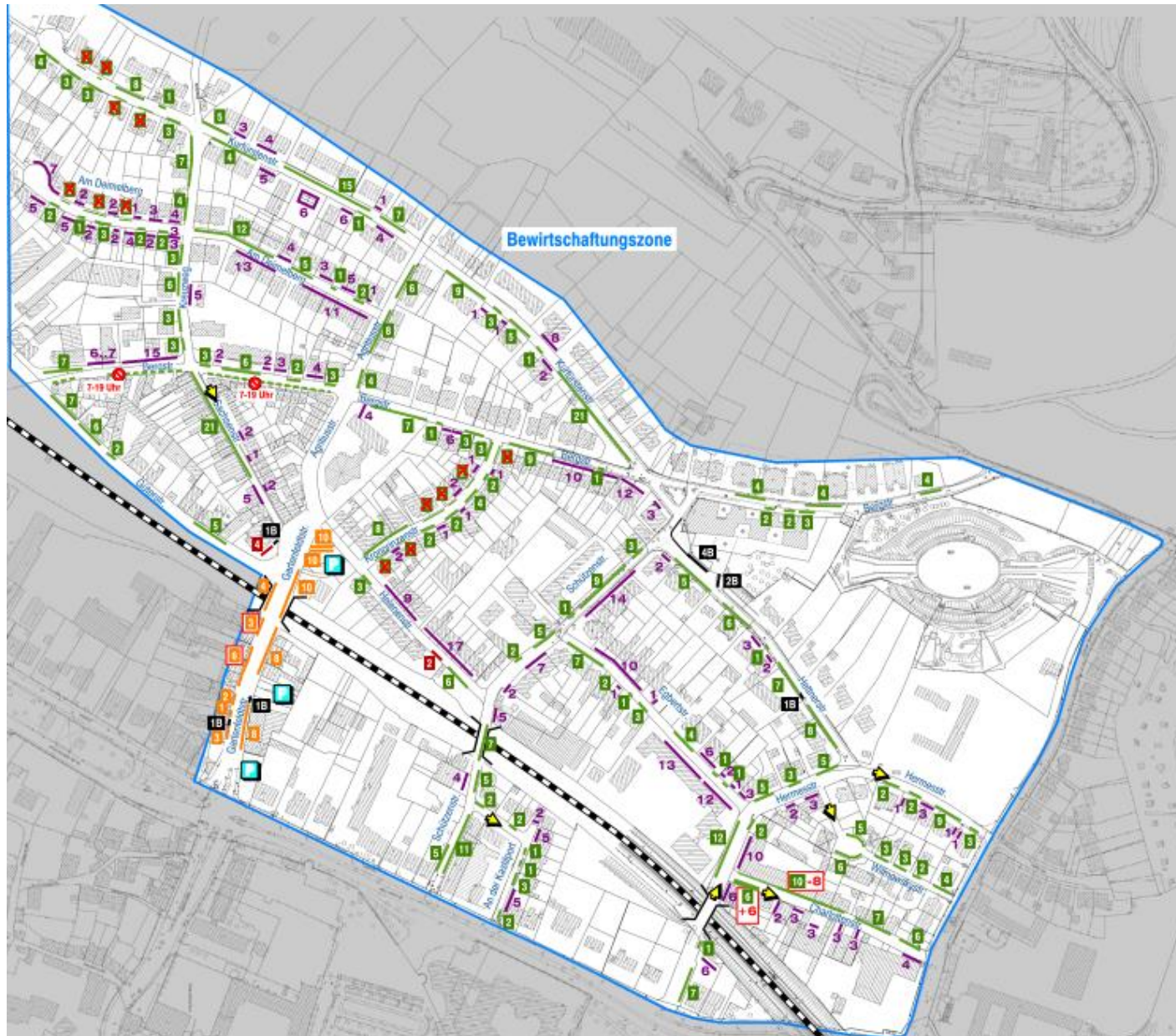
zusätzlich im Radverkehr:

- Sichtfelder an Knotenpunkt freihalten
- Öffnung von „Anlieger frei-Straßen“
- Einrichtung von Radverkehrsanlagen in Gartenfeldstraße

Untersuchte Maßnahmen – Fuß- und Radverkehr



Untersuchte Maßnahmen – ruhender Verkehr



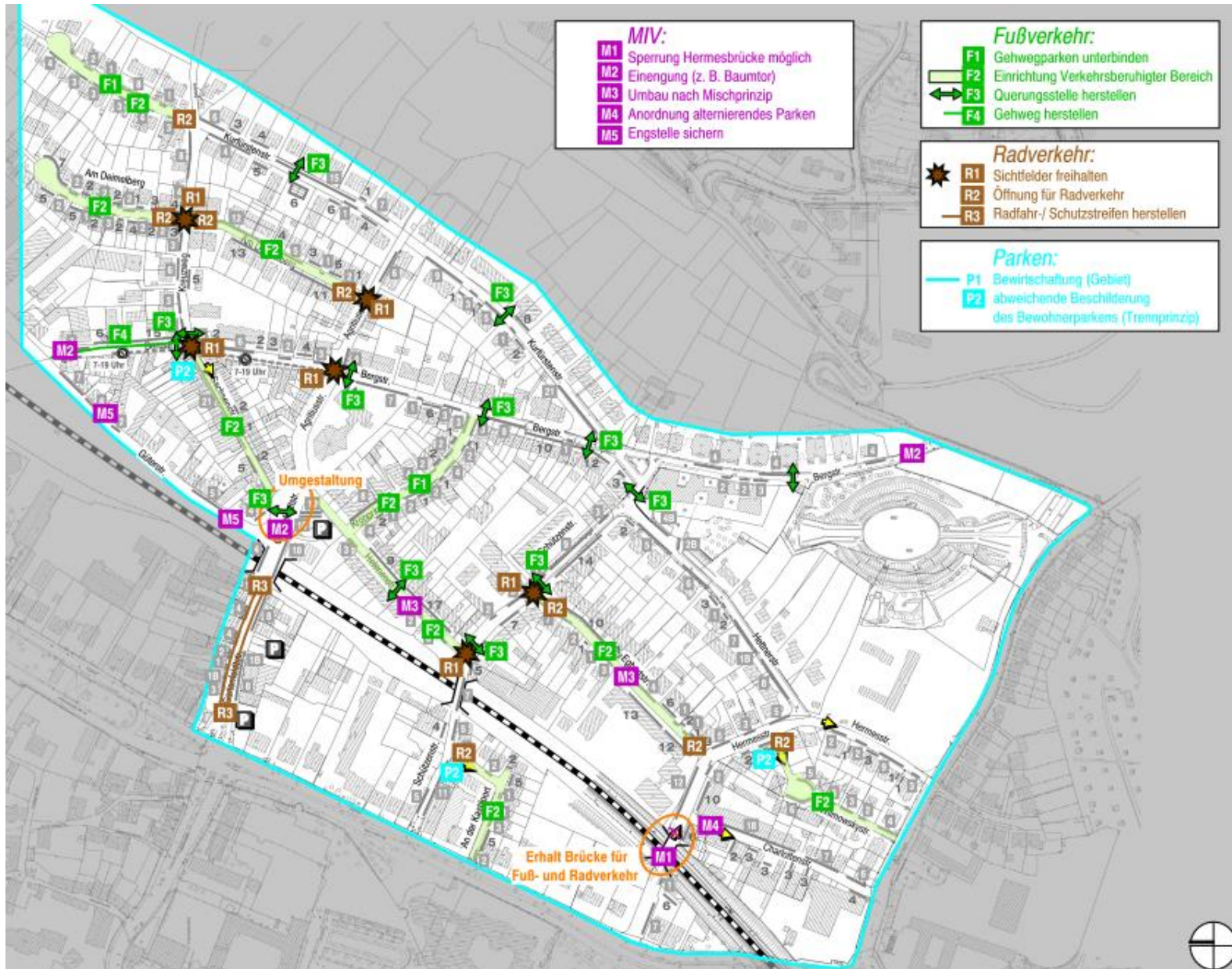
Untersuchte Maßnahmen – ruhender Verkehr

- Quartiersparkplätze / Quartiersgaragen einrichten
- Einrichtung Bewohnerparken
- Flankierende Maßnahmen: Überwachung
Car-Sharing

Gesamtkonzeption

- Wenig Zielkonflikte zwischen einzelnen Teilkonzepten
- Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr fördern Ziele im fließenden Verkehr
- Zielkonflikte bestehen hauptsächlich im ruhenden Verkehr - diese sind jedoch im Zweifel immer für den Fuß- und Radverkehr und gegen den ruhenden Verkehr aufzulösen
- Der Charakter des Quartiers als innenstadtnahes Wohngebiet soll nicht verändert, sondern vielmehr gestärkt werden

Gesamtkonzeption



Kurzfristig umzusetzende Maßnahmenempfehlungen

- Sanierung der Oberflächen
- Keine Duldung des Gehwegparkens in der Kronprinzenstraße und Kurfürstenstraße
- Keine Duldung der tolerierten Parkstände in der Straße Am Deimelberg
- Sichtfelder an den Knotenpunkten freihalten
- Öffnung von "Anlieger frei-Straßen" für den Radverkehr
- Markierung von Querbändern auf der Fahrbahn
- Anordnung Alternierendes Parken in der Charlottenstraße
- Erhöhte Überwachung im ruhenden Verkehr
- Engstelle in der Güterstraße sicherstellen

Mittelfristig umzusetzende Maßnahmenempfehlungen

- Bewirtschaftungskonzept "Bewohnerparken" umsetzen
- Gehwegparken verhindern (ggf. durch Einbauten)
- Querungsstellen für Fußgänger einrichten durch Vorziehen der Gehwege
- Einrichtung von Engstellen zur Verdeutlichung des beginnenden Wohnquartiers in der Bergstraße und Gartenfeldstraße
- Erhalt der Hermesbrücke für den Fuß- und Radverkehr (ggf. durch Neubau)
- Umgestaltung Knotenpunkt an Sparkasse
- Umgestaltung Gartenfeldstraße
- Etablierung eines Car-Sharing-Angebots im Quartier
- Erhöhte Überwachung im fließenden Verkehr

langfristig umzusetzende Maßnahmenempfehlungen

- Gehweg Bergstraße herstellen
- breitere Gehwege bei Neugestaltung des Querschnitts herstellen
- Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen
- Zugang zum Hauptbahnhof aus Osten schaffen
- Quartiersparkplätze / Quartiersgaragen herstellen

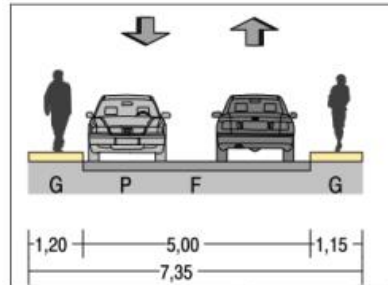
Gesamtkonzeption

Für einzelne Referenzquerschnitte sind zur besseren Verständlichkeit die vorgeschlagenen Maßnahmen straßenabschnittsweise dargestellt.



Querschnitt 8: Bergstraße

Bestand:



Parkstände im öffentlichen Raum:

- nach StVO: 10

Mängel:

- zu hohe gefahrene Geschwindigkeiten
- zu geringe Gehwegbreiten

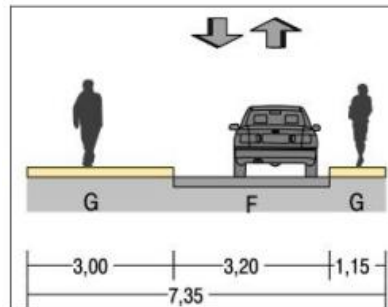
Empfehlungen:

- bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung: Vorziehen der Gehwege, Markierungen von Aufmerksamkeitsfeldern,...
- Querungshilfen für Fußgänger in Knotenpunktbereichen

Mögliche weitere nicht empfohlene Maßnahmen:

- Alternierendes Parken; Wegfall von etwa 7 Parkständen im gesamten Straßenverlauf

Planung:



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!!!