



Stadtverwaltung Trier

Stadtplanungsamt

Verwaltungsgebäude V/ Zimmer 1b

Auskunft erteilt Herr Klöpfer

Telefon: (0651) 718-4611

Telefax: (0651) 718-194611

E-Mail: jonas.kloepfer@trier.de

Datum 26.04.2016

Bürgertermin zum Verkehrskonzept Gartenfeld

Protokoll

Teilnehmende:

Herr Ludwig

Herr Egger

Herr Heinrich

Herr Kannenberg

Herr Klöpfer

Herr van Bellen

Herr Geimer

Herr Willems

Publikum

vertretene Institution:

Beigeordneter Dezernat IV

Beigeordneter Dezernat III

Ortsvorsteher Mitte/Gartenfeld

Stadtplanungsamt

Stadtplanungsamt

Tiefbauamt

Ordnungsamt

Straßenverkehrsamt

ca. 60 bis 80 Bürgerinnen und Bürger des Stadtteils

Ort: Pfarrsaal St. Agritius, Agritiusstraße 1, 54295 Trier

Zeit: 17.03.2016, 18:15 Uhr bis ca. 21:00 Uhr

1. Begrüßung

Herr Ludwig eröffnet die Sitzung mit einleitenden Begrüßungsworten und stellt die Anwesenden aus der Verwaltung vor. Herr Egger und Herr Heinrich begrüßen das Publikum und stellen die Problematik im Stadtteil aus ihrer Sicht kurz dar.

2. Präsentation, inhaltliche Diskussion

Herr Kannenberg stellt das Verkehrskonzept anhand einer PowerPoint-Präsentation vor (die Präsentation ist als Anlage diesem Dokument beigefügt; im Folgenden wird teilweise auf einzelne Folien verwiesen; Inhalte der Präsentation werden im Folgenden nicht noch einmal wiedergegeben). Teilweise während des Vortrags sowie anschließend daran werden von den Bürgerinnen und Bürgern einzelne Fragen gestellt und von den Vertretern der Stadtverwaltung beantwortet. Es entwickelt sich eine teils lebhaftere Diskussion unter Beteiligung vieler Bürger mit teils sehr kontroversen Meinungen. Die Moderation und Diskussionsführung übernimmt Herr Beigeordneter Ludwig.

Nachfolgend werden inhaltliche Fragestellungen und Diskussionsbeiträge nach Themen geordnet dargestellt sowie die wesentlichen Ergebnisse der Diskussion wiedergegeben:

Parksituation und Pkw-Stellplatzbedarf im Gartenfeld

Zu Beginn wird die grundlegende Parksituation diskutiert und anhand mehrerer Nachfragen seitens des Publikums aus verschiedenen Blickwinkeln erörtert.

Ein großer Teil der abgestellten Fahrzeuge im Gartenfeld parkt nicht legal im Sinne der StVO. Da viele Straßen zu eng sind, kann die rechtlich erforderliche Restfahrbahnbreite (3,05 m) beim Längsparken auf der Straße häufig nicht gewährleistet werden. Zudem wird häufig auf Gehwegen und im Kreuzungsbereich geparkt. Von Bürgerseite wird nachgefragt, wie in solchen Fällen von Seiten des Verkehrsüberwachungsdienstes verfahren wird. Bislang wird in vielen Fällen diese Ordnungswidrigkeit, sofern keine Behinderung von Feuerwehr, Müllabfuhr, Rettungsdienst oder ÖPNV vorliegt (d.h. kein Grund zum Abschleppen besteht), von Seiten der Verkehrsüberwachung auf Grund des sehr großen Parkdrucks im Rahmen des Opportunitätsprinzips toleriert. Ein „Abschleppschwerpunkt“ ist der Kreuzungsbereich Kurfürstenstraße/Agriusstraße, da dort häufig für den Bus kein Durchkommen ist.

Vom Planungsbüro R+T wurden im Rahmen der Voruntersuchung zum Verkehrskonzept Gartenfeld insgesamt 625 „Parkmöglichkeiten“ gezählt. Bei regelmäßigen Kontrollen unter strikter Anwendung der StVO sowie der Umsetzung der im 2. Bürgerworkshop („2. Planungscafé“) geforderten Maßnahmen (Entfall von Gehwegparken, Verstärkte Verkehrsüberwachung, Freihalten von Sichtdreiecken, Einrichtung von Querungshilfen und verkehrsberuhigten Bereichen) würden nach Abschätzung durch das Stadtplanungsamt 243 Parkmöglichkeiten entfallen. Es würden also lediglich 382 legale Stellplätze übrig bleiben. Von Bürgerseite wurde gefragt, nach welcher Methode die Stellplätze erhoben wurden. Die Stellplätze wurden vom Büro R+T einmalig anhand einer Zählung erhoben. Die Abschätzung durch das Stadtplanungsamt erfolgte durch Ausmessen von Kartenmaterial und Luftbildern unter Berücksichtigung verkehrstechnischer und -rechtlicher Randbedingungen.

Von einem Bürger kommt der Hinweis, dass weitere Längsparkstände gegenüber von Einfahrten entfallen, da dies laut Gesetz in diesem Fall noch größere Restfahrbahnbreiten erfordert (3,50 m). Dies war bei der groben Analyse nicht berücksichtigt worden, da nicht alle Einfahrten einzeln kartiert wurden. Entsprechend ist von einer weiteren Reduktion der legalen Stellplätze auszugehen. Es wird von Seiten der Verwaltung betont, dass es sich bei den Berechnungen zum legalen Stellplatzpotenzial bzw. zum Entfall der bislang geduldeten Stellplätze um nicht exakt quantifizierbare Größen sondern um grobe Abschätzungen handelt. Die Zahlen sollen ein Gefühl für die Größenordnungen geben.

Im weiteren Verlauf wird seitens eines Bürgers die Abschätzung des Pkw-Bestands der Bewohner des Gebiets als zu ungenau und zu niedrig angenommen kritisiert. Herr Willems erläutert hierzu, dass eine Pkw-Bestandserhebung nicht ohne weiteres möglich ist, u.a. da viele Fahrzeuge wie z.B. Firmenwagen nicht am Wohnsitz gemeldet sind. Herr Ludwig sichert Bürgern zu, wenn vorhanden, entsprechende Materialien zur Verfügung zu stellen.

Bewohnerparken

Anhand der Folien 17 und 18 wird die Diskrepanz zwischen dem Angebot legaler Stellplätze und der tatsächlichen Nutzung (d.h. dem Parken weit über das legale Maß hinaus) verdeutlicht. Grundsätzlich herrscht im Saal Konsens darüber, dass es im Gebiet zu wenige Stellplätze im

Straßenraum gibt und der Bedarf allein der Bewohner bis auf einen Teilbereich (Gartenfeldstraße) nicht im öffentlichen Raum gedeckt werden kann.

Herr Willems und Herr Egger erläutern nach aufkommender Diskussion die Systematik und die Funktionsweise des Bewohnerparkens. Eine „Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparkbevorrechtigung“ (kurz „Bewohnerparken“) ist im Trierer Zentrum bereits mit 19 Zonen umgesetzt. Es wird darauf verwiesen, dass mit dem Bewohnerparken nicht ein Anrecht sondern lediglich ein Vorrecht auf einen Stellplatz für Bewohner im Gebiet verbunden ist, was auch die vergleichsweise günstige bundeseinheitlich festgesetzte Gebühr von 30,70 Euro verdeutlicht. Die Zahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise darf zwar die Zahl der zur Verfügung stehenden öffentlichen Parkplätze überschreiten, allerdings ist für das Gartenfeld durch die Vielzahl eigentlich illegaler Stellplätze von einem sehr großen Missverhältnis zwischen potenzieller Nachfrage und verfügbarem Stellplatzangebot auszugehen, was Zweifel an der Sinnhaftigkeit des Vorhabens weckt.

Herr Kannenberg erläutert, dass die Einführung von Bewohnerparken nur sinnvoll ist, wenn es auch durch den Verkehrsüberwachungsdienst des Ordnungsamts kontrolliert wird. Da eine selektive Ahndung von Verstößen nicht möglich ist (z.B. nur Kontrolle des Bewohnerparkausweises in der Windschutzscheibe bei gleichzeitiger Duldung von Parken in Einmündungsbereichen oder auf dem Gehweg), müssen sämtliche Parkstände richtlinienkonform markiert sein, um eine eindeutige und rationelle Verkehrsüberwachung zu gewährleisten. Somit ist mit Einführung des Bewohnerparkens zwingend der Wegfall von bislang tolerierten Stellplätzen verbunden.

Um ein grobes Stimmungsbild zu erhalten, wollen Herr Ludwig und Herr Egger auf Anregung aus dem Publikum zu einem frühen Zeitpunkt der Diskussion die Anwesenden unverbindlich befragen, ob unter den erläuterten Prämissen die Einführung von Bewohnerparken gewünscht ist. Seitens einiger Bürger wird die Frage als suggestiv empfunden und die Abstimmung als nicht repräsentativ abgelehnt. Zudem wird bürgerseitig die Bitte geäußert, das Bewohnerparken nicht mit der Thematik Quartiersgarage zu koppeln bzw. davon abhängig zu machen.

Zum Abschluss der Veranstaltung wird schließlich doch noch eine Stimmungsbildabfrage durchgeführt mit dem Ergebnis, das Bewohnerparken zunächst zugunsten der Suche nach Möglichkeiten zur Umsetzung von Quartiersparkplätzen bzw. Quartiersgaragen zurückzustellen (entsprechende Beifallsbekundung durch zahlreiche der anwesenden Bürger).

Quartiersgaragen

Nach einzelnen Diskussionsbeiträgen wird ein zentraler Lösungsansatz in der Schaffung von Quartiersgaragen / -stellplätzen gesehen. Von Seiten der Verwaltung wird betont, dass aus finanziellen Gründen diese von privaten Investoren errichtet werden müssen. Die Stadt kann diesbezüglich nur als Vermittler tätig werden.

Mit den beiden privaten Parkplätzen an der Güterstraße (in Höhe Hausnr. 33 – 41 Gelände der TRIWO) und an der Ecke Gartenfeldstraße/Helenenstraße (Bereich Sparkasse) bestehen denkbare Optionen zur Errichtung von Quartiersgaragen, z.B. durch Errichtung von Parkdecks. Im Falle des TRIWO-Geländes wurde dem Stadtplanungsamt im Zuge einer entsprechenden informellen Anfrage grundsätzliche Bereitschaft signalisiert. Auf rein städtischem Grund besteht lediglich in Höhe des Anwesens Kurfürstenstraße Nr. 62 Potenzial zur Errichtung eines Parkplatzes für ca. 12 Pkw. Von Bürgerseite her wird die Fläche als wesentlich kleiner eingeschätzt.

Herr Heinrich sagt, dass es bei dem bestehenden Parkdruck sicherlich eine Nachfrage an Stellplätzen in einer Quartiersgarage gibt und sich ein Investor dafür finden ließe. („Garagen sind lukrative Einnahmequellen“).

Um ein Stimmungsbild zur grundsätzlichen Akzeptanz seitens der Bürger zu erhalten, wurde eine Liste ausgelegt bei der durch Eintragung unverbindlich Interesse bekundet werden konnte, einen Stellplatz in einem neuen Quartiersparkplatz oder einer neuen Quartiersgarage zu marktüblichen Konditionen zu mieten. Im Ergebnis wurde die grundsätzliche Bereitschaft durch 17 Eintragungen in der Liste angezeigt.

Verkehrsführung

Herr Kannenberg erläutert und begründet zunächst anhand der Folien 32 bis 35 die vom Planungsbüro R+T untersuchten, jedoch verworfenen Verkehrsführungsformen (Sperrung der Bergstraße zur Sickingenstraße, Einbahnstraßensystem). Von Bürgerseite wird noch einmal die Sperrung der Bergstraße als Möglichkeit zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs angeregt. Herr van Bellen verweist auf die negativen Verkehrsverlagerungseffekte (Überlastung Olewiger Straße) und dass die tatsächlichen Verkehrsmengen auf der Bergstraße vertretbar sind. Anschließend werden die aktuellen bzw. die in Teilen bereits umgesetzten / in Umsetzung befindlichen Planungen erläutert.

Seitens einzelner Bürger wird Unmut über einzelne aktuelle und geplante Verkehrsführungen im Gebiet geäußert (Bezug: Folien 39 und 40).

- Charlottenstraße, Hermesbrücke: Die im Rahmen des Vorhabens des Bebauungsplans BO 15-1 geplante Verkehrserhöhung und -führung (s. Folie 40) wird von einzelnen Bürgern kritisiert und abgelehnt, da ein Teil des Gartenfelds hierdurch übermäßig belastet werde. Zudem würde durch die inzwischen gesperrte Hermesbrücke die Erschließung weiter erschwert. Durch das Vorhaben würde die Parkplatznot im Gebiet weiter verschärft.

Herr van Bellen verweist auf Verkehrsuntersuchungen, die die Verträglichkeit in den betroffenen Straßen nachweisen. Zudem ist im Bereich der Olewiger Straße keine zusätzliche Einfahrt vom Kreisel aus kommend möglich.

Herr Kannenberg verweist darauf, dass für Bauvorhaben generell der Antragsteller entsprechend der geplanten Nutzung die geforderte Anzahl an Stellplätzen auf eigenem Grund nachzuweisen hat. Herr Ludwig wird den Sachverhalt bei der Bauaufsicht auf seine Richtigkeit hin prüfen.

- Egbertstraße: Es wird seitens der Bürger durch mehrere Wortbeiträge bemängelt, dass der Abschnitt zum Verkehrsberuhigten Bereich ausgebaut wird und obwohl als Anliegerstraße ausgewiesen, nach Sperrung der Hermesbrücke mit zusätzlichem Verkehr belastet ist. Der im Rahmen des Ausbaus geplante Wegfall von Stellplätzen in der Egbertstraße wird scharf kritisiert. Zudem wird bemängelt, dass das Durchfahrverbot der Anliegerstraßen von Ortsfremden nicht beachtet und auch durch den Verkehrsüberwachungsdienst nicht kontrolliert bzw. geahndet wird.

Herr van Bellen verweist auf die absoluten Verkehrsmengen, die auch nach entsprechend prognostizierter Erhöhung absolut im „grünen Bereich“ liegen. Gemäß der einschlägigen Regelwerke können diese Verkehrsmengen problemlos über einen Verkehrsberuhigten Bereich abgewickelt werden. Herr van Bellen sagt zu, zu prüfen ob ggf. noch weitere Stellplätze ausgewiesen werden können.

Herr Geimer führt aus, dass für die Sanktion einer Anliegerstraße die Polizei und nicht das Ordnungsamt zuständig ist. Generell ist es schwierig den Tatbestand eines unerlaubten Befahrens einer Anliegerstraße nachzuweisen und zu ahnden. Herr Geimer sagt zu auch in der Egbertstraße Messungen / Zählungen durchzuführen.

Sonstiges

- Geschwindigkeitsübertretungen: Von einzelnen Bürgern wird bemängelt, dass auf einzelnen Straßenabschnitten zu schnell gefahren wird. Herr Geimer gibt an, dass bereits mehrfach gemessen und die Bergstraße in die Messroutine aufgenommen wurde. Die gemessenen Überschreitungen sind zwar relevant, aber nicht so dramatisch, wie es aufgrund der engen Straßenräume den Anschein hat („die gefühlte Geschwindigkeit der Fahrzeuge liegt deutlich höher“).

Von einer Bürgerin kommt der Einwand, dass eng beparkte Straßenräume das Geschwindigkeitsniveau senken könnten und dadurch die Sicherheit der Fußgänger möglicherweise gegenüber einer „freien Bahn“ erhöht sein könnte. Seitens der Verwaltung wird dem entgegnet, dass auf jeden Fall auch das Problem der schlechten Sichtverhältnisse und des eingeschränkten Bewegungsraums für Fußgänger zu beachten sind.

Von Bürgerseite kommt der Hinweis auf geschwindigkeitsdämpfende Einbauten wie Schwellen, Schikanen und Aufpflasterungen, die auch als Ersatz für Fußgängerüberwege dienen können. Herr van Bellen erläutert die damit verbundene Problematik (Erschütterungen bei Überfahrt, unstete Geschwindigkeiten und Lärmemission durch Bremsen vor und Beschleunigen nach dem Hindernis) und erklärt, dass diese Maßnahmen sich in den meisten Fällen nicht bewährt haben. Ein Bürger regt an, sich konkrete Beispiele aus Köln Süd anzusehen.

- Fußgängerverbindung Hauptbahnhof: von einzelnen Bürgern wird diese fehlende Verbindung bemängelt. Auch vor dem Aspekt der dort stationierten Carsharing-Autos sei eine bessere fußläufige Anbindung zu begrüßen.

Herr Kannenberg erwidert, dass zwar eine solche Verbindung wünschenswert und nachvollziehbar sei, jedoch eine überschlägige Ermittlung gezeigt hat, dass der Aufwand zum tatsächlichen Nutzen in keinem Verhältnis steht.

Herr Heinrich misst der Umsetzung weiter einen hohen Stellenwert zu („wir müssen dran bleiben“).

- Radverkehr: Von Bürgerseite wird eine verbesserte Radverkehrsanbindung der Gartenfeldstraße angeregt. Dabei sollen auch innovative Ansätze wie „Shared-bike-lanes“ und Piktogrammketten mit berücksichtigt werden.

Herr Klöpfer verweist auf das Radverkehrskonzept, welches eine verbesserte Anbindung über die Ostallee zum Hbf. empfiehlt. Die Radverkehrsführung entlang der Gartenfeldstraße soll durch Ummarkierung verbessert werden. Weitere Maßnahmen sind die Prüfung der Freigabe des Gehwegs auf der westlichen Straßenseite der Ostallee in Richtung Norden für den Radverkehr, die Schaffung einer durchgehenden Radverkehrsachse im Grünstreifen nach Rückbau der ARAL-Tankstelle, und eine allgemein verbesserte Radverkehrsführung an den Knotenpunkten (z.B. Radaufstellbereiche, Furten etc.). Innovative Radverkehrsführungen wie Piktogrammketten werden im Radverkehrskonzept behandelt. Das Stadtplanungsamt bemüht sich aktuell um die Umsetzung dieser innova-

tiven Lösung bei beengten Verhältnissen im Rahmen eines wissenschaftlichen Forschungsvorhabens.

3. Fazit und Verabschiedung

Herr Egger und Herr Ludwig sowie die übrigen Vertreter der Verwaltung sehen im Bewohnerparken zum jetzigen Zeitpunkt keine Lösung der derzeitigen problematischen Parksituation und empfehlen, es zugunsten der Suche nach Möglichkeiten zur Umsetzung von Quartiersparkplätzen bzw. Quartiersgaragen zurück zu stellen. Alle übrigen Maßnahmen des Verkehrskonzepts sind davon unberührt und sollen nach Möglichkeit umgesetzt werden.

Herr Ludwig fordert das Publikum gegen Ende der Veranstaltung zu einer unverbindlichen Stellungnahme auf, ob unter den gegebenen Bedingungen Bewohnerparken (noch immer) gewünscht wird. Das Stimmungsbild der anwesenden Bürger ergab durch entsprechende Beifallsbekundung, dass Bewohnerparken zugunsten Quartiersgaragen zurück gestellt werden soll. Es ist anzumerken, dass zu diesem Zeitpunkt bereits eine große Zahl der Bürger die Veranstaltung verlassen hat.

Herr Heinrich betont, sich für Quartiersparkkonzepte einsetzen zu wollen. Als nächstes sollen die Ergebnisse zum Verkehrskonzept im Ortsbeirat Mitte/Gartenfeld behandelt werden. Das Ergebnis dieser Sitzung soll dann in den zuständigen Dezernatsausschuss der Stadt Trier eingebracht werden.

Zum Ende des Abends verabschiedeten Herr Egger, Herr Ludwig und Herr Heinrich die Anwesenden und bedanken sich bei den Bürgern für ihre konstruktive Mitarbeit.

Anlage: PowerPoint-Präsentation zum Bürgerinformationstermin

Protokoll: Jonas Klöpfer