RATSINFORMATIONSSYSTEM DER STADT TRIER

Auszug - ÖPNV-Querachse Trier - Petrisberg-Aufstieg - Sachstandsbericht und weiteres Verfahren

Sitzung:	Öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Stadtrates		
TOP:	Ö 12		
Gremium:	Stadtrat	**Beschlussart:**	ungeändert beschlossen
Datum:	Di, 31.01.2006	**Status:**	öffentlich/nichtöffentlich
Zeit:	17:02 - 20:27	**Anlass:**	ordentliche Sitzung
Raum:	Großer Rathaussaal, Rathaus, Verw. Geb. I, Am Augustinerhof		
Ort:			
Vorlage:	010/2006 ÖPNV-Querachse Trier - Petrisberg-Aufstieg - Sachstandsbericht und weiteres Verfahren		
Status:	öffentlich	**Vorlage-Art:**	StR öffentlich
Berichterstatter:	Beigeordneter Dietze	**Aktenzeichen:**	66
Federführend:	Tiefbauamt	**Bearbeiter/-in:**	Ackermann, Anne

Ratsmitglied Felten eröffnete seinen Redebeitrag als Mitglied der CDU-Fraktion mit dem Hinweis, dass mit der heutigen Vorlage zum Petrisberg-Aufstieg gleichzeitig den Mitgliedern des Dezernatsausschusses V das Gutachten über die standardisierte Bewertung der ÖPNV-Querachse im Rahmen eines Erläuterungsberichtes und einer Folgekostenermittlung vorgelegt worden sei. Bei genauem Hinsehen sei festzustellen, dass diese Ausarbeitung bereits vor Jahren erfolgt sei und wohl inzwischen viele geruhsame Monate wohlbehütet in einer Schublade verbracht habe, statt deren Zugang den Mitgliedern des Dezernatsausschusses zu ermöglichen. Gerade die Ergebnisse solcher Ausarbeitungen, die besonders wichtig seien, werden von den Dezernatsausschussmitgliedern dringend erwartet. Aus diesem Grund bitte die CDU-Fraktion darum, eingehende Gutachten künftig jeweils sofort zur nächsten Sitzung dem Ausschuss zur Kenntnis vorzulegen.

Die Unterlagen können heute vom Stadtrat zur Kenntnis genommen werden, allerdings gleichzeitig verbunden mit der Feststellung, dass die Realisierbarkeit dieser Maßnahme in weite Ferne gerückt sei und keine Umsetzungschance mehr bestehe. Die Erschließung des Tarforster Plateaus sowie der Bereiche von Tarforst, Filsch, Irsch, Kernscheid und Neu-Kürenz habe sich auf eine reine ÖPNV-Leistung bezogen, wogegen das Gesamtobjekt der Erschließung der eingemeindeten Stadtteile und des gesamten Bereiches im angrenzenden Trierer Umland anstehe. Dies sei aber mit einem verkürzten ÖPNV-Straßenstück nicht zu machen. Die vorgesehene Handhabung der Erschließung sei von Anfang an nicht im wahrsten Wortes als solche zu erkennen gewesen. Die Erfahrung, die gemacht worden sei, als den Studenten die kostenlose Benutzung der Linienbusse innerhalb der Stadt Trier ermöglicht worden sei, habe „Bände gesprochen“. In geringem Umfang sei diese Fahrmöglichkeit von den Studenten genutzt worden, obwohl diese bereits bezahlt gewesen sei. Auch bei Studenten liege die Mobilität mit eigenem Fahrzeug auf groß angelegten Parkplätzen an der Universität im Vordergrund. Wenn gegen diese zu erwartende Nutzungshäufigkeit der enorme Aufwand für die Herrichtung dieser Trasse gegenübergestellt werde, sei von vornherein kein ernsthaftes Eintreten für die Maßnahme zu rechtfertigen. Die eingeholten Gutachten und Informationen über den Einsatz in anderen Städten geben weiter Zeugnis davon, dass hier nicht guten Gewissens eine Unterstützung der Maßnahme erfolgen könne.

Die getroffenen Feststellungen, so Ratsmitglied Felten weiter, führen letztendlich dazu, dass auch mittelfristig an eine Realisierung dieses Projektes nicht ernsthaft zu denken sei.

Die Stadtwerke, die die Verkehrsbetriebe für die Stadt Trier unterhalten, stehen in jeder Weise Maßnahmen nahe, die mit der verkehrlichen Abwicklung im Rahmen des ÖPNV verbunden seien. So sei es richtig, dass die Verkehrsbetriebe nunmehr beauftragt werden, für die Zukunft die technischen und finanziellen Entwicklungen zu beobachten und bei deutlichen Verbesserungen den Stadtrat hierüber zu informieren. Bei der heute gegebenen Situation könnte man wohl unschwer für alle Zukunft eine Realisierung dieses Projektes ausschließen. Andererseits lebe man in einer sehr schnelllebigen Zeit, in der ganz entscheidende Änderungen nicht für alle Zeit ausgeschlossen werden können. Dies sei der

Grund, weshalb die heutige Vorlage zu Recht den Stadtwerken die Aufgabe übertrage, als Fachunternehmen den zukünftigen Markt sehr genau zu beobachten und für den Fall, dass sich wesentliche Änderungen ergeben sollten, hierüber dem Stadtrat zu berichten.
Die CDU-Fraktion stimme entsprechend der auf Anregung im Fachausschuss gemachten Änderungen der Vorlage zu.

Namens der SPD-Fraktion bezeichnete Ratsmitglied Jaeger die Ausführungen seines Vorredners als „eine Rückkehr in die Steinzeit der CDU-Verkehrspolitik". Im Laufe der vergangenen Jahre habe man schon viel fortschrittlichere Töne von der CDU-Fraktion hören können. Es sei bedauerlich, dass es zu solch einem Rückschritt bei diesem Projekt gekommen sei.
Die ÖPNV-Querachse Petrisberg-Aufstieg sei bereits vor vielen Jahren kontrovers im Stadtrat diskutiert worden. Dennoch sei der Beschluss gefasst worden, diese Untersuchung auf den Weg zu bringen.
Auf dem Tarforster Plateau habe sich in der Vergangenheit sehr viel entwickelt und werde sich auch in Zukunft noch viel entwickeln. Die Einwohnerzahlen steigen deutlich, die Studienplätze nehmen zu und auch die Anzahl der Arbeitsplätze steige. Man hoffe sehr, dass diese Tendenz erhalten bleibe.
Das eigentliche Problem liege in der verkehrspolitischen Erschließung dieses Plateaus. Es sei für alle dortigen Verkehrsteilnehmer zur Gewohnheit geworden, zumindest in den Spitzenzeiten im Stau zu stehen. Problematisch sei allerdings auch, dass der ÖPNV ebenfalls im Stau stehen müsse, was eigentlich nicht gewollt sei. Und genau dies sei die Intention gewesen, die Vorlage auf den Weg zu bringen.
Es sei richtig gewesen, so Ratsmitglied Jaeger, dass die ÖPNV-Achse untersucht worden sei. Damit verbunden sei die Idee einer direkten Anbindung aus der Innenstadt über den Bahnhof mit einer Überbrückung des Bahnhofsbereiches und einem direkten Anstieg auf den Petrisberg. Dies sei eine reine ÖPNV-Trasse.
Das Ergebnis der Bewertung liege nun vor. Das Projekt sei derzeit nicht umsetzbar, weil die Rahmenbedingungen insbesondere für die wirtschaftliche Umsetzung fehlen.
Derzeit werden zwei Systeme am Markt betrieben. Zum einen sei dies das Projekt in Nancy, welches mit einer starren Spurführung ausgestattet sei. Allerdings habe dieses System noch keine allgemeine Zulassung. In Eindhoven werde ein Duobus eingesetzt, der zusätzlich zum elektrischen Antrieb ein Dieselaggregat besitze. Diese Möglichkeit sei auch für Trier in Betracht gezogen worden. Problematisch sei jedoch, dass dieses Projekt – weil es keine starre Spurführung habe – derzeit nicht als Bahn der besonderen Bauart anerkannt werde und damit die Fördervoraussetzungen nicht erfüllt seien und keine Förderung möglich sei. Es sei jedoch davon auszugehen, dass sich die Technik gerade in diesem Bereich sehr schnell weiter entwickeln werde und sich auch die Förderkriterien im Laufe der Zeit verändern werden.
Wenn das Projekt heute nicht umsetzbar sei, so bedeute dies nicht, dass nicht vielleicht in fünf oder zehn Jahren über eine Umsetzung nachgedacht werden könne. Bis dahin werden viele technische Innovationen auf den Weg gebracht sein. Aus diesem Grund sei es auch wichtig, die Option für das Projekt Petrisberg-Aufstieg offen zu halten und auch zu sichern. Die Zukunftsentwicklung dürfe nach Auffassung der SPD-Fraktion durch einen Verzicht nicht verbaut werden. Dazu sei es notwendig, dass in den bereits bestehenden verbindlichen Planungen die Trassen gesichert bleiben bzw. entsprechend frei gehalten werden, wo sie noch nicht gesichert seien. Auch müsse in der Fortschreibung die ÖPNV-Trasse in den Flächennutzungsplan der Stadt Trier aufgenommen werden.
Die SPD-Fraktion sehe es als notwendig und richtig an, dass die Stadtwerke Trier (AöR) / Verkehrsbetriebe beauftragt werden, die ÖPNV-Verbindung zu den Höhenstadtteilen stufenweise zu verbessern. Dies könne und solle erreicht werden über eine Verbindungslinie über die Sickingenstraße oder die Nutzung des Moselbahndurchbruchs als Bustrasse oder weitere Alternativen einer anderen Linienführung zur Entlastung der Domänenstraße.
Die Stadtwerke erhalten den Auftrag, die weiteren technischen Entwicklungen sowie die Frage der Finanzierungsbedingungen aktiv zu beobachten und dem Stadtrat Bericht zu erstatten, wenn sich diesbezüglich Veränderungen ergeben.
Die SPD-Fraktion halte es für richtig, dass die Option auf diese innovative Verkehrsanbindung aufrecht erhalten werde und stimme der Vorlage gerne zu.

Ratsmitglied Frau Matatko signalisierte zwar auch die Zustimmung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur

Drucksache-Nr. 010/2006, machte aber deutlich, dass ihre Fraktion die Vorlage selbst bei Weitem nicht als optimal ansehe.
Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen werte es durchaus als Erfolg, dass der Petrisberg-Aufstieg überhaupt in den neu aufzustellenden Flächennutzungsplan aufgenommen werden solle. Dies lasse zumindest die Hoffnung, dass sich irgendwann in dieser Hinsicht Veränderungen ergeben werden und dann sei es wichtig, dass zumindest im Flächennutzungsplan die Voraussetzungen geschaffen seien.
Ratsmitglied Frau Matatko zeigte sich erstaunt über die Vielzahl der bisherigen Ausführungen zum Petrisberg-Aufstieg. Die Vorberatung im Dezernatsausschuss V, die für die Drucksache-Nr. 010/2006 und 008/2006 lediglich 20 Minuten gedauert habe, zeige, welchen Stellenwert die für den Nahverkehr der Stadt Trier so wichtige Thematik inne habe.
Dennoch seien die Aussagen der bislang abgegebenen Wortbeiträge als interessant anzusehen. Insbesondere bei der Aussage von Herrn Felten zur Mobilität der Studierenden der Universität Trier müsse man sich fragen, ob Herr Felten jemals mit einem Bus der Linie 3 mitgefahren sei. Die Antwort laute wohl nein, denn sonst wüsste er, wie überfüllt die Busse teilweise seien.
Leicht kritisch betrachte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den Punkt 4 des Beschlusstenors. Es sei zwar begrüßenswert, dass die Stadtwerke mit weiteren Untersuchungen beauftragt werden, wie der ÖPNV innerhalb des bestehenden Straßennetzes gefördert werden könne, aber es könnten noch viel mehr Überlegungen angestellt werden, wie auch ohne den Bau neuer Straßen oder ÖPNV-Trassen der ÖPNV in der Stadt Trier gefördert werden könne. Leider sehe die Fraktion auch kein Engagement von anderer Seite, in dieser Richtung mehr zu tun und frage sich deshalb, ob die Zustimmung der anderen Fraktion zur Vorlage überhaupt ernst gemeint sei.
Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vertrete die Auffassung, dass es ohne eine wirklich massive Verbesserung des ÖPNV-Angebotes – egal in welche Richtung – keine Lösung geben werde, weder für das Aveler Tal noch für Olewig.
Verbunden mit der Hoffnung, dass es neben den in der Vorlage angesprochenen Verbesserungen noch weitere geben werde, stimme die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen der Drucksache-Nr. 010/2006 zu.

Ratsmitglied Maximini eröffnete seine Stellungnahme als Sprecher der UBM-Fraktion mit dem Hinweis, dass die Zustimmung zur ÖPNV-Querachse Trier – Petrisberg-Aufstieg zum jetzigen Zeitpunkt viel Optimismus verlange. Die UBM-Fraktion halte an ihrem Standpunkt fest, dass allein aus Kostengründen diese Maßnahme nicht nur mittel- sondern auch langfristig nicht zu finanzieren sei. Bei der unter Tagesordnungspunkt 13 zu behandelnden Vorlage ‚Neuanbindung Aveler Tal' sei das Geld für die längst überfällige Anbindung Metternichstraße ins Aveler Tal, die nach Schätzung der Verwaltung 19,5 Mio. € kosten solle, nicht aufzubringen. Eine ÖPNV-Querachse würde nach heutigem Stand etwa 100 Mio. € kosten. Bei objektiv sachlicher Bewertung müsse die Frage erlaubt sein, ob eine solche Summe für eine ÖPNV-Querachse von Bund, Land und Verkehrsträger in einer überschaubaren Zeit aufzubringen sei. Nach Einschätzung der UBM-Fraktion habe diese Maßnahme keine Chance, in den nächsten Jahren realisiert zu werden. Und dies müsse offen angesprochen werden.
Zwischenzeitlich haben dies auch die Verantwortlichen im Rathaus eingesehen und bestätigen die mehrfachen Aussagen der UBM-Fraktion, dass derzeit die Rahmenbedingungen für eine Förderung der Maßnahme eine Realisierung nicht zulassen. Die großen Hoffnungen, die sich einige machen, „werden an den scharfen Kanten der Realität zerplatzen". Eigentlich müsste man den Mut aufbringen, sich von diesem Projekt zu verabschieden, so Ratsmitglied Maximini. Wenn sich die UBM-Fraktion dennoch zu dem Kompromiss durchgerungen habe, für eine langfristige Lösung die Trasse zu sichern und die noch nicht gesicherte Trasse für eine mögliche Verbindung frei zu halten, dann nur, weil die Verwaltung zugesagt habe, dass zunächst kein weiteres Geld und keine Zeit in dieses Projekt investiert werde. Ursprünglich sei auch vorgesehen gewesen, dass die Stadtwerke dem Stadtrat alle zwei Jahre einen Sachstandsbericht vorlegen. Auf Antrag der UBM-Fraktion sei dieser Passus gestrichen und unter Punkt 5 des Beschlusstenors vereinbart worden, dass die Stadtwerke dem Stadtrat erst dann einen Bericht zuleiten, wenn sich Veränderungen der technischen und finanziellen Rahmenbedingungen für die Umsetzung ergeben. Fachleute glauben, dass die technischen Voraussetzungen noch etwa 10 Jahre dauern. Aus diesem Grund sei auch die Aussage im Trierischen Volksfreund vom vergangenen Samstag, dass die Stadtwerke im Jahr 2008 dem Stadtrat einen Bericht vorlegen, zwischenzeitlich überholt. Schein- und

Theoriediskussionen seien in den vergangenen Jahren zu diesem Thema zur Genüge geführt worden und haben zu einer erheblichen Verunsicherung bei der Bevölkerung beigetragen. Deshalb sei die UBM-Fraktion dankbar, dass die CDU-Fraktion dem UBM-Antrag im Fachausschuss zugestimmt habe, die Vorlage in diesem Punkt zu ändern.
Wichtiger als an diesem unbedeutenden Prestige-Objekt festzuhalten, sei für die UBM-Fraktion, dass die Verkehrsbetriebe nach Alternativ-Lösungen – wie unter Punkt 4 des Beschlusstenors vorgeschlagen – suchen sollen. Dies entspreche einer langjährigen Forderung der UBM-Fraktion, die dazu auch schon konkrete Vorschläge unterbreitet habe, wie z.B. in Stoßzeiten eine Direktanbindung des ÖPNV vom Hauptbahnhof möglichst unter Nutzung des Moselbahndurchbruchs in Richtung Avelsbacher Straße bis zur Universität zu fahren. Damit wäre eine Entlastung der Busse und der Belästigung der Busbenutzer zu erzielen. Allerdings müsse – was bisher noch nicht geschehen sei – auch hier vorher verbindlich geklärt werden, wenn die Verkehrsbetriebe beauftragt werden, nach Alternativlösungen zu suchen, wer für die Kosten aufkomme und wie hoch diese seien. Im Fachausschuss sei auf eine diesbezügliche Frage der UBM-Fraktion keine Antwort gegeben worden, aber vielleicht werde dies heute in öffentlicher Stadtratssitzung nachgeholt. Ebenso hätte die UBM-Fraktion gerne eine Antwort auf die Frage, ob es rechtlich möglich sei, wie unter Punkt 5 der Begründung aufgeführt, dass der Stadtrat diese Aufgabe an die Stadtwerke (AöR) als Pflichtaufgabe übertrage, ohne dass es einer besonderen Vergütung bedürfe. Die UBM-Fraktion stelle sich hierbei die Frage, was geschehe, wenn der Aufsichtsrat dies nicht als kostenlose Pflichtaufgabe bewerte.
Ratsmitglied Maximini bemerkte, dass sich hoffentlich alle bewusst seien, dass der Stadtrat – wenn er diese Vorlage heute zustimmend zur Kenntnis nehme – lediglich eine Absichtserklärung abgeben könne. Ob und wann eine solche Maßnahme realisiert werden könne, entscheiden ausschließlich Bund, Land und Verkehrsträger, denn die Verwaltung gehe davon aus, dass rd. 85 % der Investitionskosten – außer den Fahrzeugen – von Bund und Land finanziert werden sollen und dass der nicht förderungsfähige Anteil von immerhin schätzungsweise rd. 10 Mio. € durch den Infrastrukturbetreiber – derzeit die Verkehrsbetriebe – refinanziert werden solle. Eine solche Entscheidung im Aufsichtsrat der Stadtwerke sei nach Wissen der UBM-Fraktion noch nicht erfolgt. Der Stadtrat entscheide also heute „über anderer Leute Geld“.
Die UBM-Fraktion nehme beide Berichte zum Petrisberg-Aufstieg zur Kenntnis und hoffe, dass schnellstmöglich eine verbesserte Verbindung zwischen der Talstadt und den Höhenstadtteilen nicht nur gefunden, sondern auch umgesetzt werden könne und dass eine Alternativlösung die Situation verbessere. Dies sei die Botschaft der UBM-Fraktion, die von der Vorlage ausgehen solle. Die UBM-Fraktion hoffe, dass die Stadtwerke schnellstens im Interesse einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV eine Lösung finden, zu der der Stadtrat schnellstmöglich Ja sagen könne.

Als Sprecher der FDP-Fraktion machte Ratsmitglied Dr. Gilles deutlich, dass er sich kurz fassen wolle, da alle grundlegenden Aspekte bereits diskutiert seien. Andererseits sei es wenig sinnvoll, weiter über „ungelegte Eier“ zu diskutieren.
Für die FDP-Fraktion sei der zweite Punkt des Beschlusstenors wichtig: grundsätzlich sei die Machbarkeit gegeben, jedoch lassen die Rahmenbedingungen für eine Förderung der Maßnahme derzeit eine wirtschaftliche Umsetzung nicht zu. Unter Hervorhebung dieser Kernaussage nehme die FDP-Fraktion die Vorlage zur Kenntnis.

Beigeordneter Dietze nahm aus Sicht des Stadtvorstandes zu den Ausführungen im Einzelnen Stellung. Zunächst stellte er klar, dass die Vorlage sowohl Abschnitte beinhalte, die zur Kenntnis zu nehmen seien, als auch Abschnitte, die zu beschließen seien. Es gelte jeweils die Formulierung der einzelnen Punkte des Beschlusstenors.
Zu dem Hinweis, dass kurzfristig Berichte vorgelegt worden seien, erinnerte der Baudezernent daran, dass die Standardisierte Bewertung in einer Ausschusssitzung im September 2002 ausführlich dargestellt worden sei und dass bei diesem Bericht auch dargestellt worden sei, dass sich eine Folgekostenrechnung anschließe, deren einzelne Bestandteile erläutert worden seien. Seit 1996 gebe es eine Diskussion, die mehrfach und intensiv in Ausschüssen, in Bürgerversammlungen und in Stadtratssitzungen geführt worden sei. Und insofern sei es nicht so – wie Frau Matatko ausgeführt habe -, dass das Projekt in 20 Minuten abgewickelt worden sei. Es handele sich um den Abschluss einer Untersuchungsphase.
Zu den Ergebnissen bemerkte Beigeordneter Dietze, dass es sich nicht um einen Betrag von 100 Mio. € handele, sondern

um Investitionskosten von 67 Mio. €. Hinzu komme ein Betrag von 21 Mio. € für Fahrzeuge, die jedoch vergleichbar seien mit Neuinvestitionen für Fahrzeuge insgesamt. Bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung müssen immer wieder neue Fahrzeuge beschafft werden. Bei einer solchen Maßnahme – wenn sie umgesetzt würde – würde ein Viertel der Flotte der Stadtwerke-Busse ersetzt werden.
Es sei davon ausgegangen worden, dass rd. 10 Mio. € vom Verkehrsbetreiber geleistet werden und 57 Mio. € an Zuschussmitteln fließen. Unabhängig davon, wie realistisch die momentane Umsetzung und die Genehmigungsfähigkeit angesehen werde, gehe es immer um die Frage, ob Mittel, die gesamtwirtschaftlich vorhanden seien und regional gebunden werden zu einer Verbesserung der regionalen Entwicklung und des Wachstums beitragen. Die standardisierte Bewertung – und das sei die volkswirtschaftliche Betrachtung – habe aufgezeigt, dass der Nutzen 2,1 bis 2,6 mal höher sei als die eingesetzten volkswirtschaftlichen Mittel. Dies mache deutlich, dass – wenn das Projekt die Rahmenbedingungen erfülle und umgesetzt würde – das Geld in Trier besser investiert sei, als wenn es in U-Bahnen investiert werde, die den Kostennutzungsfaktor von 1,6 haben und die in anderen Bereichen im Land Rheinland-Pfalz gebaut werden. Im Weiteren stelle sich die Frage – wenn es Zuschüsse gebe-, ob man sich dies dann leisten könne. Genau dies zeige die Folgekostenrechnung auf. Danach sei ein Betrieb mit schwarzen Zahlen möglich. Zusätzlich bringe der Verkehrsbetreiber die 10 Mio. €, die eigentlich auf die Kommune entfallen, als Trassenentgelt von den Fahrgeldeinnahmen auf.
Die Stadt könne ca. 1.500 mehr Fahrgäste im ÖPNV erreichen, wenn sie auf bestehenden Trassen weitere Verbesserungen bringe. Damit würde der Individualverkehr, der die beiden Achsen Aveler Tal und Olewiger Tal belaste – in erheblichem Umfang reduziert werden. Insofern könne auch davon gesprochen werden, dass es sich um eine Pro-Individualverkehr-Maßnahme handele, weil nämlich Raum geschaffen werde für diejenigen, die zwingend auf das Auto angewiesen seien.
Dass zum jetzigen Zeitpunkt die Maßnahme mittelfristig nicht umsetzbar sei, liege in der Tat in den technischen Voraussetzungen, die sich entgegen aller Erwartungen seit 1996 nicht so entwickelt haben, dass man sagen könne, es handele sich um ein System „von der Stange“ und das, was jetzt für Trier vorgesehen sei, entspreche den Förderrichtlinien für Schienenverkehr. Möglicherweise können sich hier Veränderungen ergeben.
Die Verbesserung des ÖPNV, siehe auch Punkt 4 des Beschlusstenors, bedeute unverändert, dass künftig, um diese Verbesserung zu erreichen, wesentlich mehr Betriebsdefizite im ÖPNV abgedeckt werden müssen. Jeder mehr gefahrene Kilometer im ÖPNV erzeuge Defizite. Alle Untersuchungen haben gezeigt, dass nur die direkte Anbindung eine Verbesserung des ÖPNV ermögliche, auch unter den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die sich für den Betrieb des ÖPNV darstellen, weil auf der entscheidenden Strecke mit der Hauptbelastung 30 % weniger Personal-, Betriebs- und Fahrzeugaufwand erforderlich sei, um die gleiche Transportmenge zu erreichen. Dies gelte heute schon, wo auf der Linie 3 ein 7,5-Minuten-Takt mit Verstärkefahrten im 5-Minuten-Takt gefahren werde. Dies seien die Rahmenbedingungen.
Da derzeit eine mittelfristige Realisierbarkeit der Maßnahme nicht gegeben sei, müsse wegen der zunehmenden Verkehrsnachfrage der ÖPNV verbessert werden.
Zur Frage der Kosten werde in der Vorlage ausgeführt, dass die Stadtwerke diese ermitteln sollen und dass im Verbund verhandelt werden müsse. Das Ergebnis bleibe abzuwarten.
Im Zweifelsfall – und es wäre die Hoffnung, dass dieser Verkehr weiter eigenwirtschaftlich betrieben werde – würde sich eine solche Verbesserung des ÖPNV auf das Betriebsergebnis der Verkehrsbetriebe auswirken und damit auf das Gesamtergebnis der Stadtwerke. Es gehe immer um die Frage, wie ein gesamtbetriebswirtschaftliches Ergebnis aussehe. Das sei das Ziel der Folgekostenrechnung gewesen, die aufgezeigt habe, dass es sich – wenn die Rahmenbedingungen stimmen – langfristig lohne, in den ÖPNV zu investieren, weil man nur so einen leistungs- und zukunftsfähigen ÖPNV für die Stadt habe.

Der Stadtrat beschloss einstimmig:

1. Der Stadtrat nimmt die beiden Berichte zum Petrisberg-Aufstieg:

   a) Standardisierte Bewertung - ÖPNV-Querachse Trier und
   b) Standardisierte Bewertung - ÖPNV-Querachse Trier / Folgekostenberechnung

zur Kenntnis.

2. Aufgrund der vorgelegten Berichte stellt der Stadtrat fest, dass zwar die grundsätzliche Machbarkeit gegeben ist, jedoch die Rahmenbedingungen für eine Förderung der Maßnahme derzeit eine wirtschaftliche Umsetzung der Maßnahme nicht zulassen. Damit ist zum jetzigen Zeitpunkt eine mittelfristige Realisierbarkeit nicht gegeben.

3. Um mögliche Zukunftsentwicklungen nicht zu verbauen, sollen jedoch für ein möglicherweise langfristig zu realisierendes ÖPNV-Projekt als direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Petrisberg / Wissenschaftspark / Universität

   a) die bereits jetzt in den verbindlichen Planungen gesicherten Trassen gesichert bleiben,
   b) die noch nicht gesicherten Trassen für eine mögliche Verbindung frei gehalten werden und
   c) die ÖPNV-Trasse in die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes und in das Mobilitätskonzept der Stadt Trier als langfristige Maßnahme aufgenommen werden.

4. Zur mittelfristigen Verbesserung der ÖPNV-Verbindung zwischen der Talstadt und den Höhenstadtteilen werden die Stadtwerke Trier (AöR) / Verkehrsbetriebe beauftragt, eine stufenweise Umsetzungskonzeption für die kommenden fünf Jahre mit Darstellung der Kosten bzw. Auswirkungen auf das Ergebnis des Verkehrsbetriebes vorzulegen. Dabei sollen in die Prüfung folgende Varianten einbezogen werden:

   a) Verbindungslinie über die Sickingenstraße, um eine direkte Verbindung zur Innenstadt zu schaffen,
   b) Nutzung des Moselbahndurchbruchs als Bustrasse (schon vor Ausbau der Straße), um die Domänenstraße zu entlasten und
   c) weitere Alternativen einer anderen Linienführung zur Entlastung der Domänenstraße.

   Auf dieser Grundlage sind dann im VRT Verhandlungen über die Umsetzung des Stufenkonzeptes zu führen. Die Stadtwerke Trier AöR beabsichtigt, vorbehaltlich des Fortbestandes des Semestertickets, zum nächsten Fahrplanwechsel mit einer ersten Umsetzungsstufe zu beginnen.

   Die Realisierung eines schnellen und damit attraktiven ÖPNV-Angebotes setzt die punktuelle Verbesserung der Fahrwege zum Tarforster Plateau und eine konsequente Beschleunigung des ÖPNV an den Lichtsignalanlagen voraus.

5. Die Stadtwerke Trier (AöR) / Verkehrsbetriebe werden beauftragt, die weitere technischen Entwicklungen und die Frage der Finanzierungsbedingungen bezüglich Umsetzung einer Direktverbindung Hauptbahnhof / Höhenstadtteile aktiv zu beobachten und dem Stadtrat einen Bericht zuzuleiten, wenn sich Veränderungen der technischen und finanziellen Rahmenbedingungen für die Umsetzung einer solchen Maßnahme ergeben.