

Sie befinden sich hier: [STARTSEITE](#) > [RATHAUS & BÜRGER/IN](#) > [AKTUELLES](#) > [RATHAUS ZEITUNG](#)

12.06.2012

Expressbusse statt Seilbahn

Der Stadtvorstand wird mit dem Vorschlag, den Petrisbergaufstieg ad acta zu legen, in den nächsten Stadtrat gehen. Das erklärte Baudezernentin Simone Kaes-Torchiani, nachdem in der jüngsten Potenzialstudie der volkswirtschaftliche Nutzen einer neuen ÖPNV-Trasse oder einer Seilbahn zwischen der City und den Höhenstadtteilen nicht nachgewiesen werden konnte.



Statt dessen soll die bestehende Verbindung durch das Aveler Tal mit Expressbussen bedient werden. Eine wichtige Rolle für eine attraktivere ÖPNV-Anbindung des Petrisbergs und der Tarforster Höhe spielen außerdem der Ausbau der maroden Kürenzer Straße und der seit langem geplante „Moselbahndurchbruch“ als Verbindung von der Kürenzer- zur Metternichstraße.

Mit der Linie 4 wurde eine zusätzliche Verbindung zwischen der Talstadt und den Höhenstadtteilen geschaffen. Die Busse fahren vom Hauptbahnhof zum Aussichtspunkt Petrisberg (Foto) und weiter in das Wohngebiet und zum Wissenschaftspark.

Drei Varianten des Petrisbergaufstiegs wurden in der Potenzialstudie untersucht: Eine lange Seilbahnverbindung mit den Endpunkten Porta Nigra und Tarforst, eine kurze Seilbahn zwischen dem Hauptbahnhof und der Universität und eine neue Bustrasse vom Hauptbahnhof auf den Petrisberg. Die vom Ingenieurbüro Spiekermann erarbeitete Studie kommt zu dem Ergebnis, dass in allen drei Varianten pro Tag nur einige hundert ÖPNV-Fahrgäste mehr zu erwarten wären, als es heute schon der Fall ist. Entsprechend ungünstig würde eine Kosten-Nutzen-Bewertung ausfallen. Somit wären auch keine Zuschüsse aus Landes- oder Bundesmitteln zu erwarten, die zur Finanzierung des mit Investitionskosten von 60 bis 80 Millionen Euro bezifferten Projekts benötigt werden.

In früheren Untersuchungen waren die Experten allerdings von 11 500 zusätzlichen Fahrten pro Tag ausgegangen. Inzwischen wurde jedoch der Takt der bestehenden Stadtbusverbindungen verdichtet und die Linie 4 über die Sickingenstraße neu eingeführt, die einen Teil des seinerzeit angenommenen Potenzials abschöpft.

Außerdem gehörte zum damaligen Szenario eine voll ausgebaute Regionalbahn mit mehreren neuen Haltestellen in Trier, was sich auch auf die Nutzung des Petrisbergaufstiegs positiv ausgewirkt hätte. Hinzu kommt dass sowohl die Einwohnerzahl als auch der Verkehr in den Höhenstadtteilen nicht ganz so stark zugenommen haben, wie früher prognostiziert.

Die Stadt will sich jetzt auf kleinere und kostengünstigere Maßnahmen konzentrieren. „Die Fahrzeit ist entscheidend“, betont Verkehrsexperte Dr. Ralf Huber-Erler, dessen Planungsbüro R+T das Mobilitätskonzept Trier 2025 im Auftrag der Stadt erstellt. „Die Zeitersparnis, die sich durch den Aufstieg ergeben hätte, ist auch mit einem verbesserten Buskonzept erreichbar.“ Expressbusse mit nur zwei Haltestellen sollen die Strecke Hauptbahnhof-Universität über das Aveler Tal in neun Minuten bewältigen, normalerweise dauert die Fahrt zwölf Minuten.

„Ein ganz wichtiger Baustein dieses Konzepts ist der Moselbahndurchbruch, dem im nächsten Haushalt hohe Priorität eingeräumt werden muss“, ergänzt Kaes-Torchiani. Im Vergleich zur jetzigen Buslinienführung würde sich dadurch eine Abkürzung ergeben. Es handelt sich aber nicht um eine reine ÖPNV-Förderung, sondern um ein Schlüsselprojekt des Mobilitätskonzepts. Letztlich soll dadurch die Metternichstraße als Hauptzufahrtsstraße nach Trier etabliert werden.