aus unserem Archiv vom 06. Juni 2012

Schnellbusse vom Bahnhof zur Uni als Alternative zum Petrisbergaufstieg

Jörg Pistorius

Die Stadtverwaltung hat den zwischen 60 und 80 Millionen Euro teuren Petrisbergaufstieg - die schnelle Verbindung zwischen Talstadt und Uniplateau - sowohl als Seilbahn- als auch als Busverbindung gestern offiziell abgesagt. Ein Schnellbussystem über den Moselbahndurchbruch soll die Alternative sein.

Trier. Er sei zu teuer und bringe nicht die früher prognostizierten Ergebnisse: 40 Jahre nach seinem ersten Auftauchen in städtischen Planwerken beendete Baudezernentin Simone Kaes-Torchiani (CDU) gestern die Ära des Petrisbergaufstiegs. Ob die Ratsfraktionen diese Sichtweise teilen, wird sich in der Sitzung am 28. Juni zeigen. Gestern Abend informierte Kaes-Torchiani den Baudezernatsausschuss im nichtöffentlichen Sitzungsteil über das Ergebnis der 2010 in Auftrag gegebenen und jetzt vorliegenden Potenzialstudie, deren Ergebnis eindeutig ist: Ein akzeptables Kosten-Nutzen-Verhältnis liefern weder eine Seilbahn- noch eine Buslösung.

Der Knackpunkt sind wie so oft die Finanzen. So kommt die Studie zu negativen Schlussfolgerungen: Es sei fraglich, ob ein hoher volkswirtschaftlicher Nutzen und damit eine vorrangige Förderung durch Land und Bund gegeben sei. Außerdem lassen die Lage der öffentlichen Haushalte, die Schuldenbremse und die mit der Teilnahme Triers am Entschuldungsfonds einhergehenden Sparzwänge "nur sehr schwer Finanzierungsmöglichkeiten erkennen".

Doch nicht nur die Finanzen haben den Petrisbergaufstieg aufs Abstellgleis geschoben. Die in der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2003 (siehe Extra) prognostizierten Verkehrszuwächse zwischen Talstadt und Höhenstadtteilen seien nicht eingetreten, außerdem sei die Einwohnerentwicklung auf dem Petrisberg geringer als damals angenommen. Kurz gefasst: Laut der Potenzialstudie rechnet sich der Petrisbergaufstieg nicht - und er macht keinen Sinn.

Kaes-Torchiani tritt nicht nur mit dieser puren Absage vor die Fraktionen und die Öffentlichkeit. Im gestern präsentierten Entwurf des Mobilitätskonzepts 2025 taucht eine Expressbuslinie auf, die Tarforst und die Universität bedienen soll. Diese Linie soll über den Moselbahndurchbruch rollen: Die direkte Verbindung zwischen Metternich- und Kürenzer Straße über die Brache des Moselbahngeländes hinweg schafft im Norden Triers eine neue Hauptverkehrsader (siehe Grafik) und führt die Fahrzeugströme von den dichten Wohngebieten weg. "Die Schnellbusse sollen vom Bahnhof über den Moselbahndurchbruch und die ausgebaute Kürenzer Straße zum Petrisberg fahren", sagte die Baudezernentin gestern. Weder die Kosten noch der Planungs- und Bauzeitraum stehen bisher fest.

Ein zweiter Schritt, so Kaes-Torchiani, soll der Wasserwegdurchbruch sein: die Weiterführung des Wasserwegs zwischen Hauptfriedhof und Moselstadion bis zur Zurmaiener Straße. Moselbahn und Wasserwegdurchbruch sind seit Jahren Wunschprojekte für eine Neuordnung des Verkehrs in Trier-Nord.

Dieses Modell sei günstiger als der Petrisbergaufstieg, aber ebenso effektiv und außerdem auch von hoher Bedeutung für gesamten Verkehrsfluss in Trier.

Meinung

Priorität im Haushalt

Der Moselaufstieg ist bereits begraben, jetzt folgt der Petrisbergaufstieg. Zwischen diesen beiden großen Verkehrsprojekten gibt es allerdings einen wichtigen Unterschied: Der Moselaufstieg war ein politisches Bauernopfer für die in Mainz mitregierenden Grünen, für das es bis heute keine ernstzunehmende Alternative gibt. Der Petrisbergaufstieg verschwindet dagegen nicht sang- und klanglos, sondern mit einem klaren Bekenntnis der Stadtverwaltung. Der Moselbahndurchbruch und die Schnellbuslinie sind keine Utopien oder Alibilösungen zur Besänftigung der einmal mehr enttäuschten Verkehrsteilnehmer in und um Trier, sondern für den gesamten Stadtverkehr wichtige Projekte. Sie müssen im städtischen Haushalt Priorität haben. **j.pistorius@volksfreund.de**

Extra

1972: Der Vorschlag, ein Kabinenbahnsystem als Querachse zwischen Innenstadt und Tarforster Plateau einzusetzen, taucht zum ersten Mal auf. **Ende der 90er**: Die Idee wird im Rahmen der Petrisberg-Konversion und der Erweiterung der Tarforster Höhe wieder aufgegriffen. **2003/2004**: Eine Machbarkeitsstudie für ein Spurbussystem wird erarbeitet. **2006**: Das Projekt wird vom Stadtrat zurückgestellt, die Wirtschaftlichkeit sei nicht gegeben. **2010**: Die Stadtverwaltung legt dem Rat eine Studie für ein Bussystem mit alternativen Antriebstechniken vor. Diese Studie stellt einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen fest, das Projekt könne gefördert werden. Der Rat beauftragt die Verwaltung mit einer Potenzialstudie für ein Seilbahnsystem. Diese hat Baudezernentin Simone Kaes-Torchiani gestern vorgestellt. jp

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten