



TRIER

Beigeordneter Andreas Ludwig - Rathaus - 54290 Trier
Stadtratsfraktion
Bündnis 90/Die Grünen
Umwelti Planung, Bauen und Verkehr

Andreas Ludwig

Dipl.-Ing. Architekt
Beigeordneter im Hause Dezernent für

Rathaus - Am Augustinerhof
54290 Trier

Telefon 06511718 1040/1041
Telefax 0651/718 1048 e-Mail
andreas.ludwig@trier.de

15,032019

Verkehrssituation in Alt-Kürenz
Ihre Anfrage vom 04.12.2018

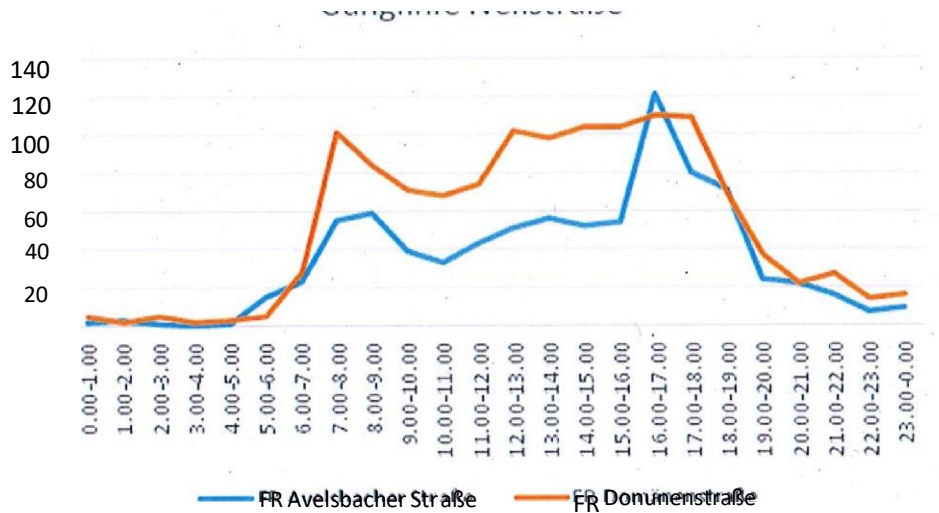
Sehr geehrter Herr Seidel,

Ihre o. g. Anfrage beantworte ich wie folgt:

1. In wieweit wurde seitens der Stadtverwaltung die Ausweich-/ Durchgangsverkehre durch Alt-Kürenz untersucht, die dadurch entstehen, dass Autofahrer die Verbindung Trier^a Nord — Reichsabtei — Ostallee nach Trier Süd/Heiligkreuz/Olewig (bzw. in umgekehrter Richtung) umfahren indem sie über Aveler Tal — Nellstraße — Domänenstraße• — Güterstraße — Gartenfeldstraße zur Ostallee und weiter nach Trier-Süd/Heiligkreuz/Olewig fahren?

Die exakte Höhe des Durchgangsverkehrs wurde bislang nicht durch Erhebungen ermittelt. Die Durchgangsverkehre lassen sich aus den Knotenpunktzählungen lediglich vermuten und werden auch näherungsweise im Verkehrsmodell modelliert. Wie die folgende Abbildung des Kfz-Verkehrsaufkommens auf der Nellstraße (Querschnitt südlich Avelsbacher Straße) zeigt, ist hier zum einen die Nachmittagsspitze in Richtung Avelsbacher Straße mit rund 120 Kfz / h auffällig. Zum anderen zeigt sich in der Gegenrichtung eine Frühspitze in Richtung Domänenstraße, die vermutlich auch durch Berufsverkehr aus Richtung Metternichstraße bedingt sein könnte sowie ein „Nachfrageplateau“ mit jeweils rund 100 Kfz / h zwischen 12 Uhr und 19 Uhr, welches auch durch (Freizeit- / Einkaufs» Verkehre aus Richtung Industriegebiet Nord mit verursacht sein kann.

Ganglinie Nellstraße



2. Die Anwohner in der Nellstraße und der unteren Domänenstraße fühlen sich in ihrer Verkehrssicherheit beeinträchtigt durch Autos, die im Begegnungsverkehr über die Bürgersteige fahren.

a) Wurden in den benannten Straßenabschnitten Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen und wenn ja, wie häufig in 2018 und mit welchem Ergebnis?

	Anzahl Kontrollen	Messzeiten / Minuten	Gemessene Fahrzeuge	Verwarnungen	Anzeigen
Domänenstraße	44	4967	10852	1237	19
Ostallee	16	1190	10796	1 18	5
Im Aveler Tal	4		3232	19	
Nellstraße					
Güterstraße					
Gartenfeldstraße					

b) Wird in den benannten Straßenabschnitten das „Bordstein-Überfahren“ überwacht und geahndet? Wenn ja, wie häufig in 2018 und mit welchem Ergebnis?

Das Ordnungsamt überwacht und ahndet kein Überfahren von Bordsteinen. Die Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes ist zuständig für die Überwachung des ruhenden Verkehrs und für die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung. Im Übrigen ist die Vollzugspolizei zuständig.

- c) Sieht die Verwaltung die Möglichkeit, durch Aufstellen weiterer Poller das Überfahren der Bürgersteige zu unterbinden und wenn ja an welchen Stellen?

Grundsätzlich bedeutet das Überfahren von Gehwegen ein verkehrswidriges Verhalten. Leider sind einige Autofahrer oft nicht bereit zu warten und fahren dann z.B. regelwidrig über Gehwege. Dieses Problem tritt immer mal wieder im gesamten Stadtgebiet. Uns war bislang noch nicht bekannt, dass dies im genannten Bereich vermehrt erfolgt. Ein Aufstellen von Pollern zu dem Zweck wird nur in Ausnahmefällen vorgesehen,

- 3, Hat die Stadtverwaltung trotz LKW-Durchfahrtsverbot in der Nellstraße einzelnen Unternehmen eine Ausnahmegenehmigung erteilt, die sie vom Durchfahrtsverbot in der Nellstraße befreit?

Die zuständige Straßenverkehrsbehörde kann unter Abwägung der einzelnen Interessen Ausnahmen von bestehenden Durchfahrtsverboten erteilen. Zur Versorgung der Anlieger mit Heizöl oder Gas kann der beauftragten Firma eine entsprechende Ausnahmegenehmigung zur Durchfahrt erteilt werden. In diesem Fall ist das Interesse der ansässigen Bürger höher anzusehen als bestehende Durchfahrtsverbote. Solch eine Genehmigung wurde ein mal erteilt.

4. Wurde in der Nellstraße die Verkehrsmenge in den letzten 10 Jahren durch Zählungen erfasst oder durch Modellierung errechnet? Wenn ja, mit welcher Methode und mit welchem Ergebnis?

Die Kfz-Verkehrsmenge auf der Nellstraße wurde 2016 durch Zählung erfasst. Sie liegt südlich der Avelsbacher Straße bei rund 2.100 Kfz / 24 h.

5. Wurden in der Domänenstraße Verkehrsmengen in den letzten 10 Jahren durch Zählungen erfasst oder durch Modellierung errechnet? Wenn ja

a) wann wurden • welchen welche Verkehrsmengen mit welcher Methode und welchem Ergebnis erfasst? .

b) wurden die Messungen/Modellierungen gesondert in dem Abschnitt Avelertal bis Nellstraße und dem Abschnitt Nellstraße bis Schönbornstraße vorgenommen und mit welcher Methode und welchem Ergebnis?

Die Kfz-Verkehrsmenge auf der Domänenstraße wurde im Querschnitt nördlich der Schönbornstraße 2016 gezählt und beträgt rund 8.000 Kfz / 24 h. Im Querschnitt südlich der Avelsbacher Straße wurde die Kfz-Verkehrsmenge aus einer 5-Stunden-Zählung von 2011 hochgerechnet, sie liegt dort bei rund 5.000 Kfz / 24 h.

6. Bestehen Stadtratsbeschlüsse, verabschiedete Konzepte oder noch nicht verabschiedete Pläne, die zur Verkehrsberuhigung eine oder mehrere Null-Stellen in den Straßen von Alt-Kürenz vorsehen und wenn ja an welchen Stellen?

Aktuell besteht mit dem Bebauungsplan BK 22 eine rechtskräftige Planung für eine Ortsumfahrung des Altortes Kürenz. Den entsprechenden Plandokumenten aus dem Jahr, 2004 (Begründung zum Bebauungsplan, Stadtratsvorlage zur 48. Änderung des FNP) ist zu entnehmen, dass in diesem Zusammenhang keine Durchfahrtssperren in Alt-Kürenz (Avelsbacher Straße / Domänenstraße) geplant sind.

Im Jahr 2006 wurde aufgrund der fehlenden Finanzierbarkeit der beschlossenen Lösung die Variantendiskussion bezüglich der Ortsumfahrung Kürenz dann noch einmal neu aufgerollt (Vorlage 008/2006). In diesem Zusammenhang wurde eine neue Vorzugsvariante ermittelt (Variante 3, die vom Grundsatz her der aktuell weiter verfolgten Variante über den Grüneberg in Richtung Dasbachstraße entspricht) zu der folgendes ausgeführt wurde: Diese Variante wurde zuvor „nicht weiter verfolgt, da diese Variante nur dann zu einer nachhaltigen Verkehrsberuhigung in Alt-Kürenz führt} wenn weitere verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen umgesetzt werden.“ Und weiter: „Denkbar sind dabei die Festlegung von Einbahnstraßen (außer ÖPNV), zeitweise Verkehrsbeschränkungen bzw. Durchfahrverbote für LKW. Parallel zu den Planungsuntersuchungen soll die Verwaltung ein Maßnahmenkonzept erarbeiten und in Verbindung mit den neuen Verkehrserhebungen deren Wirkungen aufzeigen. Gleichzeitig müssen die Folgen einer möglichen Verlagerung von Verkehr auf die Olewiger Straße in die Betrachtungen einbezogen werden.“

Mit Vorlage 063/2007 wurde dann die Weiterverfolgung der Variante 3 beschlossen. In der Begründung wird bezüglich möglicher Durchfahrtsbeschränkungen folgendes ausgesagt: „Es zeigt sich, dass die insgesamt höchste Entlastungswirkung für Alt-Kürenz und damit gleichzeitig die stärkste Verlagerung auf die neue Trasse in der Variante 3e erreicht werden kann.“ Die Variante 3e war dabei durch folgende Aspekte definiert: „Einrichtung einer Sperrung (Busse und Radfahrer frei) auf der Avelsbacher Straße zwischen den Einmündungen Domänenstraße und Am Grüneberg / neue Umgehung. Abstufung von Domänenstraße und Avelsbacher Straße zu Anliegerstraßen.“ Weiter hieß es hierzu: „In dieser Variante sind nur geringfügige Zusatzbelastungen in anderen Straßenräumen (z.B. Nellstraße) zu erwarten. Die nach Umsetzung der Variante 3e zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Straßennetz Alt-Kürenz / Trier-Nord zeigt Anlage 4.“ Es wurde aber im Zuge der Beschlussfassung nicht mit beschlossen, genau diese Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umzusetzen. Vielmehr hieß es in der Vorlage: „Die dargestellten Varianten bilden eine Grundlage für die weitere Diskussion der zur Verkehrsberuhigung im Ortskern Alt-Kürenz zu verfolgenden Maßnahmen. Über die Detailausbildung ist im Rahmen der weiteren Planungen zu entscheiden.“

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Trier 2025 wurden die Varianten zur Ortsumfahrung Kürenz / Neuanbindung Aveler Tal noch einmal überprüft. Im Ergebnis heißt es dazu im mit Vorlage 463/2012 beschlossenen Abschlussbericht (S. 194): „Die Entlastung von Alt-Kürenz durch „Nullstellen“ an der Domänenstraße und Avelsbacher Straße ist bei allen Varianten einer Umfahrung möglich, bei der Variante „Dasbachstraße“ ist sie jedoch zwingend erforderlich. Nachteil der Sperrung sind zusätzliche Belastungen auf der südlichen Zufahrt zum Tarforster Plateau (Olewiger Straße, Sickingenstraße, Gartenfeld); Diese Zusatzbelastungen treten insbesondere bei der Variante „Dasbachstraße“ auf, da für die wichtige Verbindung Aveler Tal – Innenstadt Umwege entstehen.“ Im Endeffekt konnte im Rahmen des Moko keine Entscheidung für eine bestimmte Variante getroffen werden. Hierzu heißt es weiter: „Auf den Bau der Variante Dasbachstraße sollte aufgrund der zwingend notwendigen Sperrung der Durchfahrt vom Aveler Tal nach Alt-Kürenz und der daraus resultierenden Verschlechterung der Erreichbarkeit von Alt-Kürenz sowie der Verlagerungseffekte auf die anderen Zufahrten zum Tarforster Plateau nicht weiterverfolgt werden.“ Aufgrund des nach wie vor bestehenden Prüfungsbedarfs wurde die Maßnahme nur mit Priorität 3 ins Moko aufgenommen.

Da die Variantendiskussion im Rahmen des Moko nicht zu Ende geführt werden konnte (die zur abschließenden Beurteilung notwendigen detaillierteren Untersuchungen in Abhängigkeit zu zahlreichen anderen Maßnahmen in Trier-Nord waren im Zuge der gesamtstädtischen Konzepterstellung nicht leistbar), wurde mit Vorlage 519/2014 die Erarbeitung eines detaillierten Verkehrskonzeptes Trier-Nord beschlossen und in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden in mehreren Sitzungen mit den

Stadtratsfraktionen erörtert. Eine förmliche Beschlussfassung über das Konzept an sich gab es bislang nicht. Allerdings sind die Ergebnisse unmittelbar in das 10-Jahreskonzept (Vorlage 380/2018) eingeflossen, das in diesem Jahr vom Stadtrat beschlossen wurde.

In diesem Zusammenhang wurden u.a. folgende neue Erkenntnisse gewonnen: „Die verkehrlich sinnvollste Variante der Neuansbindung des Aveler Tals ist eine Führung mittels neuer Bahnquerung zur Dasbachstraße; die im Moko festgestellten negativen Auswirkungen dieser Variante sind dadurch minimierbar, dass von den bislang vorgesehenen Durchfahrtsperren in Alt-Kürenz (Avelsbacher Straße und Domänenstraße) abgesehen wird.“ Darüber hinaus wurde die Erkenntnis gewonnen, dass die Maßnahme Neuansbindung Aveler Tal zeitlich vor dem Moselbahndurchbruch durchgeführt werden muss, da ansonsten der Knotenpunkt Avelsbacher Straße / Wasserweg / Metternichstraße nicht mit vertretbarem Aufwand leistungsfähig ausgestaltet werden kann. Daher wurde die Maßnahme Neuansbindung Aveler Tal mit diesem Beschluss auf Priorität 2a hochgesetzt (Umsetzung angestrebt 2023 – 26).

Die Entlastung des Altortes Kürenz (Domänenstraße und Avelsbacher Straße erfolgt hierbei ausschließlich durch die Verlagerung von Verkehren auf die neue Umgehungsstraße. Die Domänenstraße und die Avelsbacher Straße bleiben aber generell für alle Verkehrsteilnehmer geöffnet.

7. Kann das Ordnungsamt, sofern die Einrichtung von Halteverbotszonen möglich ist, im Folgenden Verstöße einzelner Verkehrsteilnehmer auch ahnden und Verwarnungen aussprechen oder Fahrzeuge beseitigen lassen?

Die Avelsbacher Straße ist eine Landesstraße und somit eine Hauptverkehrsstraße im städtischen Straßennetz. Grundsätzlich der Verkehrsfluss im Hauptverkehrsstraßennetz stattfinden, so dass es keine Schleichverkehre oder Verlagerungen in Wohnstraße etc, erfolgen, d.h. keine Reduzierung auf Tempo 30 im Bereich der Landesstraße. Eine Sperrung der Straße für Durchgangs- und LkW-Verkehr widerspricht den Grundsätzen einer Landesstraße.

Die Avelsbacher Straße wurde Anfang der 2000er erst mit Fördergeldern und Ausbaubeiträgen ausgebaut, es sind derzeit keine Umbauten im Bereich der Avelsbacher Straße geplant.

In der Domänenstraße sind derzeit keine Veränderungen geplant. Hier verlaufen wichtige Buslinien zu den Höhenstadtteilen. Eine Einrichtung von Rechts-Vor-Links wäre konträr zur ÖPNV-Beschleunigung, zumal einige Einmündungen auch schlecht einsehbar sind.

8. Mit welchen Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung rechnet die Verwaltung in der Domainenstraße und in der Nellstraße.
 - a) nach Umsetzung des BK24 (Ansiedlung eines Nahversorgers in der Schönbornstraße)?
 - b) nach einer Bebauung des Walzwerk-Geländes?

Zu den Maßnahmen im Bereich BK 24 und Walzwerk wird derzeit im Auftrag der Triwo eine Verkehrsuntersuchung seitens des Büros R+T in Abstimmung mit der Stadtverwaltung erarbeitet. Hierin werden die entsprechenden Angaben (u. a. mit Knotenstrombelastungen, Spitzenstundenwerten und Ganglinien des Verkehrsaufkommens auf den einzelnen Straßen) enthalten sein. Sobald die Ergebnisse vorliegen, werden sie in den städtischen Gremien kommuniziert.

Mit freundlichen Grüßen
Andreas Ludwig