

TREVERER

Die Grünen in Trier

01 | 2012

Mitgliedermagazin
Stadt Trier



Schwerpunkt
Verkehr

Verkehrspolitik in
Trier - eine Bilanz
Heiner Monheim

Mobilitätskonzept
Trier
Anja Reinermann-Ma-
tatto

Verkehrskonzept für
die Region Trier
Jutta Blatzheim-Roegler

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**



INHALT

Editorial	03
Schwerpunkt	
_ Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn	
Mythen der Vergangenheit	04
_ Verkehrskonzept für die Region	12
_ Verkehrspolitik für Trier - eine Bilanz.....	15
_ Das Trierer Mobilitätskonzept	28
_ Mobilitätsmanagement - eine nachhaltige Chance für Arbeitgeber und Beschäftigte	32
_ Verkehr vermeiden heißt Verkehr verlagern	42
_ Sehnsucht nach Meer - Wer die Bahn ausbauen will, muss Subventionen beim Autoverkehr abbauen	46
_ Mobil in Trier - Erfahrungsbericht einer Zugereisten	50
_ Verkehrskonzepte für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung	53
Interview	
_ Die GRÜNE Bürgermeisterin und Sozialdezernentin Angelika Birk zieht Bilanz	61
Aus dem Landtag	64
Aus dem Stadtrat	66
Termine + Zum Mitmachen	68
Impressum	

EDITORIAL

Liebe Mitglieder,
Liebe Interessierte,

dies ist ein besonderer „Treverer“ - es ist der erste seiner Art! Ab jetzt ist er nicht mehr „nur“ Mitgliederrundbrief, die Einladung zur nächsten Mitgliederversammlung, ergänzt durch zwei oder drei redaktionelle Beiträge, Anträge oder ähnliches. In Zukunft soll unser Mitgliedermagazin vier Mal im Jahr erscheinen. Jedes Heft wird einen thematischen Schwerpunkt haben. Daneben sollen die Rubriken „Stimmen aus den Gremien“ und „Zum Mitmachen“ einen festen Platz erhalten. Da das Thema Verkehr für uns Trierer so leidvoll besetzt, vor allem aber wichtig ist, haben wir verschiedene Fachleute aus unserem Umfeld gebeten, ihre spezifischen Beiträge hierzu zu liefern. Eine Menge ist zusammengekommen, stolze 72 Seiten! Im ersten Artikel bietet unser Geschäftsführer, Ewald Adams, einen Einblick in die lange Geschichte der Mammutprojekte Moselaufstieg und Meulenzwaldautobahn. Dieser Beitrag sei besonders denen ans Herz gelegt, die eine Einführung brauchen, etwa, weil sie jung sind oder zugezogen. Letzteres gilt für Antje Eichler, die uns in ihrem kurzweiligen Beitrag Einblicke gewährt in das Gefühlsleben einer ÖPNV-Verwöhnten aus München. Besonders interessant ist der Beitrag von Prof. Monheim „Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz“. Er sieht „Verpasste Chancen und beachtliche Potentiale für Änderungen“.

Dass wir den „Treverer“ in neuem Gewand präsentieren können, verdanken wir einer Gruppe von Leuten, die hierfür viel Zeit und Energie investiert hat. Der Dank des Vorstands gilt insbesondere Anne Heuer, die blitzschnell ein neues Design vorgelegt hat und am Ende zusammen mit Antje Eichler korrigiert, fotografiert und layoutet hat, was das Zeug hält. Von Anfang an war auch Isabelle Marz mit dabei, die mit ordnender Hand das Projekt nach vorne getrieben hat. Ewald, Herbert und Paul, auch Euch wollen wir nicht unerwähnt lassen!

Viel Spaß beim Lesen! Wir sind gespannt auf Eure Rückmeldungen!

Corinna Ruffer & Thorsten Kretzer (VorstandssprecherInnen)



SCHWERPUNKT_

Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn: Mythen der Vergangenheit

Man kann es gleich zu Beginn und laut sagen: Die Projekte Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn spielen im bundesweiten Vergleich ihrer verkehrswirtschaftlichen Bedeutung eine absolut untergeordnete Rolle. Klar: Es gibt das Problem der Stau-Pendler auf der B 52 (Ehranger Brücke) und der A 64 (Trierer „Stadtwaldautobahn“) nach Luxemburg; es gibt die belasteten Moseluferstraßen vor, in und hinter Trier; es gibt den Stau auf der B 51 („Bitburger“) in Pallien. Diese Phänomene gehen aber nicht ursächlich auf das Fehlen zweier Stücke Bundesfernstraße zurück, sondern auf eine fehlgeleitete Infrastrukturpolitik vergangener Jahrzehnte, für die intelligenter Städtebau und umweltschonende Mobilität ein Fremdwort waren.

Aus der Bundesperspektive muten die weitgehend hausgemachten Probleme der Trierer (Im)mobilität eher rührend an; sie sollten daher auch durch ein neues Denken und neue Konzepte auf regionaler und Landesebene mit Unterstützung des Bundes gelöst werden.

Es folgt der Versuch, in die Geschichte der beiden Mythen Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn, die später verniedlichend „West- und Nordumfahrung Trier“ getauft wurden, einen roten Faden zu bringen. Man verzeihe mir dabei Unvollständigkeiten, da das hierzu vorliegende Material sehr umfangreich, sperrig oder schwer zugänglich ist.



SCHWERPUNKT_

Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn: Mythen der Vergangenheit

Träume von der verkehrspolitischen Drehscheibe Europas

In den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts war trotz Ölkrise weiterhin die Vorstellung dominant, durch Fernstraßenbau seien nicht nur grenzenlose Mobilität, sondern auch wirtschaftlicher Aufschwung und neue Arbeitsplätze zu sichern.

Diese Haltung war personifiziert im rheinland-pfälzischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Heinrich Holkenbrink (CDU, 1971-1985), unter dessen Ägide die linksrheinische Autobahn A 61, aber auch die Komplettierung der A 48 Koblenz-Trier Realität wurden.

Übersetzt auf die B 51 hieß dies: Für Trier sollte eine großräumige, weitgehend vierspurige (!) westliche Umfahrung von Saarburg über Konz nach Helenenberg mit Weiterführung nach Bitburg realisiert werden, der überregionale Bedeutung zukomme. 1980 wurde für den Abschnitt Konz-Helenenberg das raumplanerische Verfahren eröffnet; die Bezirksregierung Trier musste allerdings 1989 einräumen, dass „wegen der veränderten verkehrlichen und landespflegerischen Rahmenbedingungen“ – gemeint waren damit die Umweltverträglichkeitsprüfung und die kritischen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange – das Projekt in sei-

ner vorgesehenen Dimension nicht weiterverfolgt werde. Für die „abgespeckte“ Version (2 bis 3-Spurigkeit und Beschränkung auf einen Zubringer von Konz zur Autobahn A 48, der heutigen A 64) wurde das raumplanerische Verfahren 1985 aufgenommen.

Bürgerzorn wird erstickt

Dieses Mal blieb dieses Verfahren seitens der Bürgerinnen und Bürger in der Region jedoch nicht unbemerkt. Insbesondere in der Gemeinde Igel sammelte sich der Bürgerzorn, der zur Gründung der Bürgerinitiative „Besorgte Bürger aus Igel und Liersberg“ führte. Ihr Hauptargument: Die geplante B51 als überregionale Fernverkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung werde den belastenden regionalen Verkehr in Ost-West-Richtung (sprich: Tanktourismus und Co.) nicht vermindern. Auch der alternative Verkehrsclub VCD und der Bund für Umwelt und Naturschutz BUND sprangen den Igelern zur Seite: Neben dem zusätzlich ausgelösten Verkehr bringe der „Igelaufstieg“ (wie er damals schelmisch genannt wurde) eine massive Beeinträchtigung der Luftqualität im Trierer Talkessel mit sich; er gefährde das Naturschutzgebiet der Kiesgruben „Dennersacht“ und bedeute das Aus für mehrere Hektar Wald und Streuobstwiesen.

SCHWERPUNKT_

Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn: Mythen der Vergangenheit

Die „Besorgten Bürger“ nahmen – mit Unterstützung der Grünen – 1989 erfolgreich an der Kommunalwahl teil und vertraten nun auch im Gemeinderat von Igel ihre Standpunkte. Auch die anderen Fraktionen im Rat beäugten die Planungen mit Skepsis. In Beschlüssen von 1992, 1993 und 1994 lehnten sie die vorgelegten Varianten für die B51neu ab, allerdings mit dem einschränkenden Nebensatz: solange es keine Ortsumgehung der B 49 für Igel gibt.

Zum Ende des Raumordnungsverfahrens erreicht die Bürgerbewegung ihren Höhepunkt. Es werden mehrere Tausend Eingaben eingereicht, und am 20.11.1994 nehmen 2.000 bis 3.000 Menschen zwischen Igel und Zewen an einer Demonstration gegen den Moselaufstieg teil.

Im Trierer Stadtrat gibt es am 12.01.1995 indessen eine kuriose Abstimmung mit einer Stimme Mehrheit für den Moselaufstieg. Dieter Lintz kommentierte hierzu in einer Rückschau im *Trierischen Volksfreund*¹: „Sie (die Mehrheit) kam von einem durch übermäßigen Alkoholenuss sichtlich nicht mehr seiner Sinne mächtigen Ratsmitglied, das ursprünglich angekündigt hatte, gegen den Aufstieg zu stimmen, dann aber von seiner Fraktion coram publico „eingenordet“ wurde.“

Noch im Februar des gleichen Jah-

res 1995 verkündete die Landesregierung, dass das Raumordnungsverfahren zugunsten der „Variante A“ – einer der vier geprüften Linienvarianten – abgeschlossen wurde. Nach Ansicht der Grünen-Fraktion im Trierer Stadtrat „wurden alle grundsätzlichen Einwände gegen den Moselaufstieg einfach vom Tisch gewischt. Die sogenannte Null-Variante, also der Verzicht auf den Autobahnzubringer etwa zugunsten einer Stärkung der Bahn, hat keine Berücksichtigung gefunden.“²

Justiz und Grüne als Bremser

Eine Wende in der Beurteilung des Projekts Moselaufstieg trat 1998 mit Regierungsübernahme durch Rot-Grün in der neuen „Berliner Republik“ ein. Zwar konnte der rheinland-pfälzische Landesbetrieb Straßen und Verkehr im März 2003 noch das Planfeststellungsverfahren für den Moselaufstieg beantragen und der Trierer Stadtrat im Juli 2003 eine weitere Resolution für den Autobahnzubringer beschließen. **Doch damit war nicht zu verhindern, dass das Projekt wegen seiner schlechten Nutzen-Kosten-Relation vom „vordringlichen“ in den „weiteren Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans und des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen herabgestuft wurde.**

Eine weitere schwere Niederlage

SCHWERPUNKT_

Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn: Mythen der Vergangenheit

mussten die Planungsbehörden im Mai 2005 einstecken. Der von ihnen im Vorjahr herausgegebene Planfeststellungsbeschluss wurde vom Oberverwaltungsgericht Koblenz als rechtswidrig kassiert, da er die Interessen der Grundstückseigentümer verletze. Das Straßenbauprojekt sei wegen seiner Herabstufung in den „weiteren Bedarf“ innerhalb der nächsten zehn Jahre weder finanzier- noch realisierbar, so dass die Planfeststellung „verfrüht und wegen der damit verbundenen langfristigen Belastung des betroffenen Grundeigentums unzulässig“ sei.³

Was folgte, war ein kollektiver Aufschrei, der vom Trierer Bundestagsabgeordneten Bernhard Kaster (CDU) über den Noch-Landesverkehrsminister Hans-Artur Bauck-

hage (FDP) bis hin zum neuen Landesverkehrsminister Hendrik Hering (SPD) reichte. Motto: Die Grünen haben die Herabstufung des Moselaufstiegs betrieben, und damit wurde ein für die Region lebenswichtiges Infrastrukturprojekt verhindert. Die SPD-Alleinregierung in Mainz (2006-2011) kündigte denn auch an, in den Beratungen zum neuen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen die Höherstufung der „Westumfahrung Trier“ in den „vordringlichen Bedarf“ vorzuschlagen.⁴

Varianten, Analysen, Chancen

Neuen Auftrieb bekam die Diskussion um das Projekt auch durch den von der Stadt Trier im Januar 2007 eingebrachten Vorschlag, die Trasse des Moselaufstiegs nach



SCHWERPUNKT_

Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn: Mythen der Vergangenheit

Trier-Euren zu verlegen – als Verlängerung der Konrad-Adenauer-Brücke. Eine in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie kam allerdings zu dem Ergebnis, dass alle geprüften Varianten mit hohen Kosten und erheblichen Umwelteingriffen verbunden wären. Die Trierer Altparteien ärgerte dies; die Altparteien im Landkreis freuten sich, denn sie hielten wegen der besseren Verkehrsanbindung des Saarburger und Konzner Raums die Variante A zwischen Igel und Zewen weiterhin für die beste.

Wenn es schon bei der alten, vergeblich planfestgestellten Trasse bleiben sollte, so musste man doch im Vorfeld der Neuaufstellung des

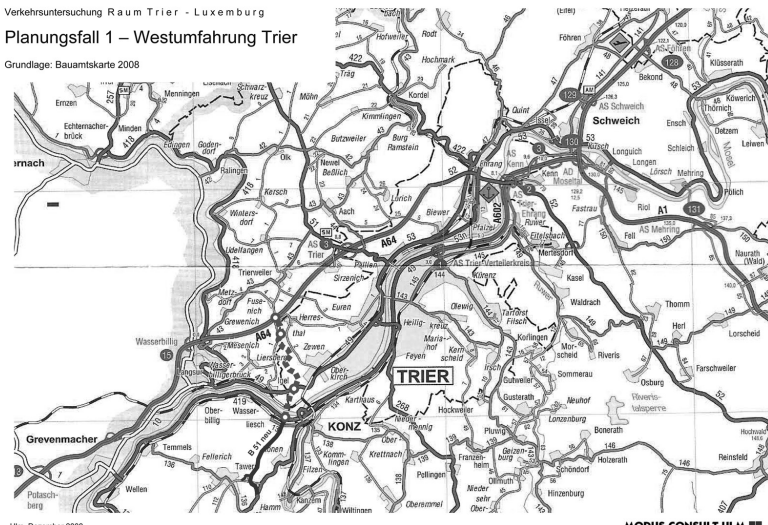
Bundesverkehrswegeplans Nachweise bringen, ob mit ihr und auch der „nachgelagerten“ Meulenwaldautobahn tatsächlich Verkehrsentlastungseffekte zu erwarten sind. Das Land gab mit dieser Absicht über den Landesbetrieb Mobilität die Studien „Verkehrsuntersuchung Raum Trier-Luxemburg 2008“⁵ und die „Großräumige Verkehrsuntersuchung Mosel-Saar-Eifel“⁶ in Auftrag. Befürworter und Gegner von Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn zogen aus deren Ergebnissen unterschiedliche Schlüsse:

Verkehrsminister Hendrik Hering (SPD) traf bei seinem Besuch am 07.05.2010 in Trier die gerne auch von Christdemokraten wiederholte

Verkehrsuntersuchung Raum Trier - Luxemburg

Planungsfall 1 – Westumfahrung Trier

Grundlage: Bauamtskarte 2008



1:100.000, Dezember 2008

SCHWERPUNKT_

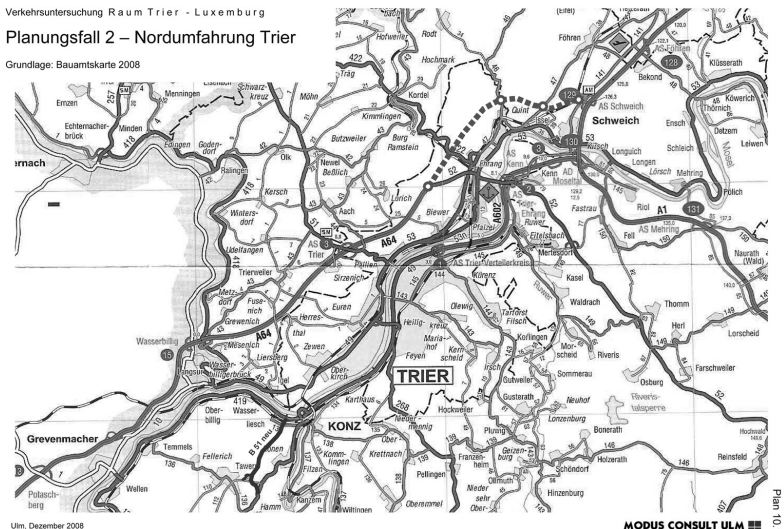
Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn: Mythen der Vergangenheit

Aussage, mit der Verwirklichung beider Projekte könne die Stadt Trier um 8.000 bis 10.000 Fahrzeuge am Tag entlastet werden.⁷ Bei genauerer Betrachtung der Studien wird jedoch deutlich, dass die Entlastungseffekte sehr ungleich verteilt sind und es Straßenabschnitte gibt, die gar mit Mehrbelastungen rechnen müssten (Bsp. Trier-Zewen). Die Studien lassen zudem die Frage außer Acht, mit welchen Alternativen zum Straßenneubau vergleichbare Entlastungseffekte zu erzielen wären.

Verkehrskonzept der neuen rot-grünen Landesregierung bis Ende 2012

Genau dieser letzte Aspekt wur-

de von den Grünen erfolgreich in den Koalitionsvertrag mit der SPD – Ergebnis der Landtagswahl vom 27.03.2011 – eingebracht. Dort heißt es wörtlich: „Die in der Region geplanten Infrastrukturvorhaben werden unter Einbeziehung der Potentiale eines Ausbaus des ÖPNV/SPNV zur Entlastung der Straßeninfrastruktur bewertet. Auf dieser Grundlage wird gemeinsam mit der Stadt Trier und der Region Trier/Luxemburg ein nachhaltiges Verkehrskonzept im Sinne einer alle Verkehrsträger übergreifenden Gesamtkonzeption zur Verbesserung der Verkehrssituation entwickelt. Ziel ist, auf den Bau des Moselaufstiegs und der Meulenwaldautobahn zu verzichten.“⁸ Bis



SCHWERPUNKT_

Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn: Mythen der Vergangenheit

Ende des Jahres 2012 soll hierzu eine „multimodale Verkehrsstudie für den Raum Trier“ vorgelegt werden, in der die wichtigsten Vorhaben zur Verkehrsinfrastruktur unter besonderer Berücksichtigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) neu bewertet werden.

Der Meulenwald – Waldgebiet des Jahres 2012

Der 9.000 Hektar große Meulenwald zwischen den Flussläufen von Kyll und Salm wurde erst jüngst vom Bund Deutscher Forstleute zum Wald des Jahres 2012 ausgerufen. Dass er Transitgebiet für Fernverkehre via Autobahn werden soll, glaubte Mitte der 80er Jahre eigentlich niemand mehr.

Auf den Straßenkarten der Zeit war zwar seine gedachte Linie noch präsent, aber heftige Widerstände aus den Anliegergemeinden (Föhren, Schweich, Trier-Ehrang) und andere prioritäre Straßenprojekte sorgten für sein vorläufiges Verschwinden in den Schubladen der Amtsstuben.

Bei der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 1985 fiel die Meulenwaldautobahn durch, weil sie das schlechteste Nutzen-Kosten-Verhältnis aller Autobahnprojekte in Rheinland-Pfalz aufwies.

Doch 1992 wurde die Planung erneut wie Phönix aus der Asche geholt und von Landesverkehrsminister Rainer Brüderle (FDP) für den neuen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen vorgeschlagen. Begründung: Die Anbindung der Autobahn A 48 Luxemburg – Trier - Koblenz sei unbefriedigend, und aus verkehrs- und strukturpolitischer Sicht sei der „Lückenschluss“ im Hinblick auf die Vollendung des Europäischen Binnenmarktes von besonderer Bedeutung.⁹

Umweltschädlich, teuer, unnütz

Wirklicher Erfolg blieb diesen Ambitionen nicht beschieden, da die Meulenwaldautobahn der Projektbewertung weiterhin nicht standhielt und mit dem Vermerk „Kein anerkannter Bedarf“ in die hinteren Ränge verwiesen wurde. Insbesondere machten die ökologischen Aspekte auch den Prüfern Sorge. In der Umweltrisikoeinschätzung für den Bedarfsplan heißt es unter anderem: „Fast im gesamten Korridor hoch empfindliche Lehmböden“ – „Wasser in Teilen (insbesondere die Talräume) hoch empfindlich“ – „Biotope in großen Teilen hoch empfindlich“.

Die Landesregierung reagierte nach dieser Niederlage mit der Prüfung von Varianten, die die völlige Durchschneidung des Waldgebiets

SCHWERPUNKT_

Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn: Mythen der Vergangenheit

vermeiden sollten und (teure) Tunnelösungen beinhalteten.

Im Vorfeld der Neuaufstellung des Bedarfsplans beschwor ein CDU-Bundestagsabgeordneter im November 1997 die Gefahr, dass „ohne dieses Projekt der Kollaps der Verkehre zwischen Skandinavien und Südfrankreich jenseits der Jahrtausendwende“ stattfindet.¹⁰

Tatsächlich wuchs der Verkehr auf der B 52 (Ehranger Brücke) im Jahr 2005 auf täglich 30.000 Fahrzeuge an, was jedoch weniger dem transnationalen als dem regionalen Pendlerverkehr geschuldet war.

Wie schon der Moselaufstieg, so fand auch die Meulenwaldautobahn unter der rot-grünen Bundesregierung keine Aufnahme in den „vordringlichen Bedarf“ des (aktuell noch geltenden) Bundesverkehrswegeplans 2003. Der Grund: das nicht ausgleichbare hohe ökologische Risikopotential. Die Befürworter des Projekts – CDU, IHK, Teile der SPD – erreichten jedoch, dass Teilplanungen stattfinden durften und die schon erwähnten verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen Nachweise über Entlastungswirkungen der Autobahn bringen sollten.

Das Rennen zwischen Befürwortern und Gegnern der umstrittenen Straßenprojekte Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn geht nun –

im Jahre 2012 – in seine entscheidende Phase. Wird es möglich sein, die „West- und Nordumfahrung Trier“ aus der Liste der Meldungen zum Bundesverkehrswegeplan 2015 zu streichen?

Der rot-grüne Koalitionsvertrag der Landesregierung eröffnet hierzu die Chance, Alternativen zum Straßenneubau zu entwerfen, die nicht nur den Anspruch auf Erhaltung intakter Lebens- und Erholungsräume erfüllen, sondern auch im Einklang mit den Mobilitätsformen der Zukunft stehen.

¹ www.volksfreund.de, 15.05.2011

² Grüne im Stadtrat Trier, Pressemitteilung, 16.02.1995

³ Oberverwaltungsgericht Koblenz, Pressemitteilung, 12.05.2005

⁴ Landtag Rheinland-Pfalz, Drucksache 15/903, 19.03.2007

⁵ Modus Consult Ulm: Verkehrsuntersuchung Raum Trier-Luxemburg. Fortschreibung 2008

⁶ Vertec Ingenieursozietät: Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel-Saar-Eifel; Koblenz 2010

⁷ vgl. www.16vor.de, 07.05.2010

⁸ SPD/Bündnis 90 Die Grünen: Koalitionsvertrag; S. 64

⁹ Landtag Rheinland-Pfalz, Drucksache 12/1046, 28.02.1992

¹⁰ Trierischer Volksfreund, 28.11.1997

Ewald Adams

Geschäftsführer Stadtverband Trier.
Fachbuchhändler an der FH Trier und freiberuflicher Textredakteur.

SCHWERPUNKT_

Ein nachhaltiges Verkehrskonzept für die Region Trier

Die Situation im Verkehrsraum Trier ist seit Jahrzehnten in der Diskussion. Während die parlamentarischen Mehrheiten in der Stadt und im Kreis Trier-Saarburg das Heil für die wachsende Verkehrsbelastung nach wie vor in der Planung weiterer Straßengroßprojekte wie den Moselaufstieg und der Meulenwaldautobahn (von den Befürwortern eher technokratisch mit West- und Nordumfahrung bezeichnet) suchen, sind BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zusammen mit den Umweltverbänden und dem VCD (Verkehrsclub Deutschland) diejenigen, die sich ebenfalls seit vielen Jahren um die Realisierung eines übergreifenden Mobilitätskonzepts für die Region Trier bemühen. Die Zahl der Pendlerinnen und Pendler, die in Luxemburg ar-

beiten, ist angestiegen, mittlerweile sind es rund 25.000 Menschen, allein zwischen 2006 und 2009 gab es bei den GrenzgängerInnen einen Anstieg um 26 Prozent.

Der rot-grüne Koalitionsvertrag – den sozial-ökologischen Wandel gestalten

Bei den Verhandlungen im März/April 2011 zeigte sich, dass es viele übereinstimmende Handlungsansätze zwischen Rot und Grün auf Landesebene gibt. Alleine der Bereich Infrastruktur/Verkehr war zäh zu verhandeln, die SPD war in den Wahlkampf mit einer Reihe von Groß-Projekten gezogen. Im Koalitionsvertrag der rot-grünen Landesregierung beschlossen die jeweiligen Parteitage vor knapp ei-



SCHWERPUNKT_

Ein nachhaltiges Verkehrskonzept für die Region Trier

nem Jahr folgende Vereinbarung, die sicher als Gewinn für die GRÜNE Idee einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung gesehen werden kann:

Verkehrssituation im Raum Trier: Die in der Region geplanten Infrastrukturvorhaben werden unter Einbeziehung der Potentiale eines Ausbaus des ÖPNV/SPNV zur Entlastung der Straßeninfrastruktur bewertet. Auf dieser Grundlage wird gemeinsam mit der Stadt Trier und der Region Trier/Luxemburg ein nachhaltiges Verkehrskonzept im Sinne einer alle Verkehrsträger übergreifenden Gesamtkonzeption zur Verbesserung der Verkehrssituation entwickelt. Ziel ist, auf den Bau des Moselaufstiegs und der Meulenwaldautobahn zu verzichten.

Erste Schritte

Im Koalitionsvertrag ist also der Rahmen gesetzt. Der Fokus liegt auf einer Stärkung des ÖPNV/SPNV und dies vor allem hinsichtlich der Pendlerströme. Das von SPD-Minister Roger Lewentz geführte Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur ist bei der Umsetzung des Konzepts federführend. In einem ersten Schritt soll mit Hilfe eines externen Instituts geklärt werden, in welchem Umfang Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf

den ÖPNV unter Annahme eines optimierten ÖPNV-Infrastruktur- und -Bedienungskonzepts möglich sind. Hierzu gab es kürzlich eine Offene Ausschreibung, an der sich interessierte Gutachter beteiligen konnten. Eine Entscheidung für ein Institut ist noch nicht getroffen.

Versuchtes Störfeuer der Opposition geht ins Leere

Mit verschiedenen parlamentarischen und außerparlamentarischen Aktionen, zum Teil unterstützt durch die Presse, versuchen CDU und ihnen nahestehende Verbände, die Drohkulisse eines Verkehrsinfarcts bei Umsetzung eines alternativen Konzepts in und um Trier aufzubauen. Sowohl Minister Lewentz als auch die zuständigen FachpolitikerInnen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD wurden und werden öffentlich kritisiert, wenn sie im Sinne der vereinbarten Koalitionsaussage agieren. Der Minister und die betroffenen Abgeordneten haben diesen Versuchen immer umgehend Paroli geboten. „Der Koalitionsvertrag bleibt ohne Wenn und Aber die Vorgabe für die Verkehrspolitik und damit auch für eine Verbesserung der Verkehrssituation in der Region Trier“, bekräftigte Minister Lewentz am 25. Februar 2012 in einer Pressemitteilung.

SCHWERPUNKT_

Ein nachhaltiges Verkehrskonzept für die Region Trier

Staus in Stoßzeiten – wer ist der Verursacher?

Obwohl es schon heute Möglichkeiten gibt, per ÖPNV und SPNV nach Luxemburg zu kommen, benutzen viele PendlerInnen nach wie vor den privaten PKW. Über den Autostrom hinaus, der entlang der Trierer Straßen allmorgendlich gen Luxemburg strebt und abends zurück, belastet zudem der Ziel- und Quellverkehr innerhalb Triers das Straßensystem. Zur Zeit ist ein Verkehrskonzept für die Stadt Trier in Erstellung, die Ergebnisse müssen meines Erachtens bei der Erarbeitung eines regionalen Konzepts berücksichtigt werden. Gute, sichere Bürgersteige, ein vernünftiges Fahrradwegkonzept unter Berücksichtigung auch von Pedelec-geeigneten Strecken, die Realisierung des Petrisbergaufstiegs mit ÖPNV – all das könnte schon den motorisierten Verkehr innerhalb der Stadtgrenzen minimieren. Ohne eine andere Mobilitäts-Sicht der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen sind jedoch weiterhin Staus programmiert. Die Frage, ob jeder Weg mit dem Auto zurückgelegt werden muss, stellen sich viele nicht. Allerdings wird auch mit der weiteren Verteuerung des Benzins hier hoffentlich ein Umdenken stattfinden und nicht die Lösung im Tanktourismus und dem Ruf nach

weiteren Straßen gesucht werden. In einem weiteren Schritt muss der Güterverkehr unter die Lupe genommen werden.

Die Verkehrswende bleibt Grünes Ziel

Initiativen wie Carsharing, Mitfahrerzentralen auch im städtischen Bereich und eine frühe Mobilitätserziehung schon im Kindesalter können kurz- und mittelfristig den Umstieg befördern. Verkehrsvermeidung statt lediglich Verkehrsverlagerung muss der gesellschaftliche Leitgedanke werden. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben gut 30 Jahre für den Atomausstieg und eine Energiewende gestritten und gekämpft. Der gesellschaftliche Konsens in diesem Bereich ist errungen, die Schritte zu einer Verkehrswende müssen zu Gunsten der Ressourcenschonung, des Umweltschutzes und einer nachhaltigen Haushaltspolitik schneller gehen. Ein Verkehrskonzept für Trier und das Umland ohne Moselaufstieg und Meulenwaldautobahn ist daher die richtige Entscheidung.

Jutta Blatzheim-Roegler, MdL

Sprecherin für Mobilität, Verkehr und Tourismus der Fraktion
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN im
Landtag Rheinland-Pfalz

SCHWERPUNKT_

Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz

Die Raumstruktur: Die verkehrspolitische Ausgangslage in der Region Trier ist historisch geprägt als relativ dünn besiedelte, periphere Grenzregion im wirtschaftlich schwach strukturierten Mittelgebirgsraum mit nur einem kleinen Oberzentrum, einigen umgebenden Mittelzentren und in einigem Abstand den konkurrierenden Oberzentren Metz, Luxemburg, Saarbrücken, Kaiserslautern und Koblenz.

Der Schienenausbau: Die Schiene hatte lange Zeit eine herausragende, auch militärstrategische Bedeutung für den westlichen „Vorposten“ gegenüber Frankreich, Luxemburg und Belgien. Daraus resultierte der Ausbau eines relativ dichten Bahnnetzes in Eifel, Hunsrück, Mosel-, Saar-, Ruwer- und Saualtal. Großdimensionierte Bahnhöfe signalisierten eine über die Ortsgröße der jeweiligen Orte weit hinausgehende Bedeutung. Neben den militärstrategischen Gründen motivierten auch wirtschaftspolitische Argumente den Ausbau der Bahnen. Sie sicherten guten Marktzugang und gute Erreichbarkeit. So erhielt die Region einen hohen Besatz mit Eisenbahninfrastruktur einschl. Ausbesserungswerken. Ein beträchtlicher Teil der Bevölkerung lebte direkt oder indirekt von der Eisenbahn. Nach dem zweiten Weltkrieg brauchte

das französische und amerikanische Militär die Bahnen für den Militärtransport (Güterbahn) und z.T. auch den Personentransport.

Die Moselkanalisierung: Relativ spät folgte dann noch stark von der Montanlogik geprägt der Ausbau der Mosel und der Saar zu kanalisierten Bundeswasserstraßen, die allerdings nie die prognostizierten Frachtmengen erreichten. Trotzdem soll nunmehr ein weiterer Ausbau der Schleusen die Kapazität erhöhen.

Der Schienenabbau: Seit 1960 wurde die Region von mehreren Stilllegungswellen im Bahnnetz getroffen. Ein Teil der kriegszerstörten Brücken und Viadukte wurde nicht mehr erneuert. Dann folgten schrittweise Angebots- und Streckenstilllegungen, zunächst vor allem an den Enden (Stichstrecken), dann allmählich auch immer mehr in Richtung auf die Hauptstrecken, immer nach dem seinerzeit typischen Muster der Ausdünnung des Angebots, der Teilstillegung im Güter- und/oder Personenverkehr, der späteren Vollstillegung und Entwidmung, des späteren Streckenabbaus und der teilweisen späteren Nutzung als Baufläche oder seit den 80er Jahren auch als Trasse für touristisch relevante Radwege. Jüngste Beispiele hierfür sind die Ruwertalstrecke und die Strecke

SCHWERPUNKT_

Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz

Gerolstein-Prüm. Der Güterverkehr wanderte zunehmend zur Straße ab, Gleisanschlüsse, Güterrampen und Güterannahmepunkte wurden serienweise abgebaut. Nur die Moselstrecke spielt immer noch eine wichtige Rolle im Güterverkehr in ausgewählten Gütergruppen (Montan, Erdöl, Chemie, Schrott, Auto, Baustoffe, Holz). Seit Mitte der 1990er Jahre wird auch das Fernverkehrsangebot stark ausgedünnt, der IR und mittlerweile auch große Teile der IC-Verbindungen wurden gestrichen, Trier kann seine Erreichbarkeitsfunktion als Oberzentrum, Messe-, Kongress- und Universitätsstadt nicht mehr richtig erfüllen. Das ist deswegen so ab-

surd, weil die Großregion von Neu- und Ausbaustrecken im Hochgeschwindigkeitsverkehr tangiert wird (Brüssel-Köln, Köln-Frankfurt, Paris-Frankfurt/Stuttgart, Metz-Luxemburg). Die Schienenverbindungen zwischen den benachbarten Oberzentren Luxemburg, Metz, Saarbrücken und Trier, am Rand ergänzt durch Kaiserslautern im Süden, Arlon im Westen, Koblenz im Osten und Aachen im Norden entsprechen in keiner Weise den raumordnungspolitischen Erreichbarkeitsstandards und sind einer eng verflochtenen Euregio mit massiven Pendlerströmen in keiner Weise adäquat.



SCHWERPUNKT_

Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz

Abbau der Tram und Busnetze: Im Oberzentrum Trier wurden parallel zur Stilllegung regionaler Strecken auch die bis ins Stadtgebiet hinein-fahrende Moselbahn und die lokale Trambahn stillgelegt. Auch der der Tram kurzfristig folgende O-Bus blieb nur ein kurzes Intermezzo.

Parallel zur allmählichen Ausdünnung im Schienennetz folgte auch eine Ausdünnung in den Busnetzen von Bahnbus und Postbus, die zunächst in Eifel und Hunsrück für eine durchaus beachtliche Flächenerschließung und auch zeitliche Bedienungsdichte gesorgt hatten und die in den 50er und 60er Jahren sowohl im Berufs- und Ausbildungspendlerverkehr, im Einkaufs- und Gelegenheitsverkehr, im touristischen Verkehr sowie teilweise sogar noch im ländlichen Kleingüterverkehr (Gepäckträger oder Anhänger) genutzt wurden. Die nachfolgend im regionalen Busverkehr aktiven Gesellschaften (Bundesbus und andere) haben nie mehr die Netz- und Taktichte ihrer Vorläufer bei Bahnbus und Postbus erreicht. Erst die aktuelle Einführung der Regio-Buslinien und spezieller touristischer Buslinien hat ein kleines Zeichen gegen diesen Abwärtstrend gesetzt, allerdings mit nur geringfügigen Marktreaktionen und nur auf einigen Strecken.

Die fortschreitende Autofixierung: In der Stadt und Region folgte eine massive Umorientierung auf den Autoverkehr mit vielen Straßenbauprojekten und Parkraumprojekten. Große Teile der Politik und vor allem der organisierten Wirtschaft fixierten und fixieren sich immer noch auf Straßenbauprojekte (Ortsumgehungen, Ausbauten und Komplettierungen des Fernstraßennetzes). Mit großer Leidenschaft versuchte und versucht die Region in breitem Konsens über fast alle politische Gruppierungen und Interessengruppen den Anspruch zu verteidigen, am Ausbau des Fernstraßennetzes angemessen zu partizipieren. Noch heute argumentieren die großen Parteien und die Wirtschaft sowie die Straßenbauverwaltung unbeeindruckt von der fortschreitenden Legitimationskrise weiter wachsenden Autoverkehrs in Zeiten des Klimawandels, demographischen Wandels sowie der Energiekrise mit der Notwendigkeit weiterer, großer Straßenprojekte. Die Zustimmung des grünen Koalitionspartners in der Landesregierung zum Hochmoselübergang hat in diesem Zusammenhang eine fatale Symbolwirkung und ermutigt allenthalben zu weiteren Forderungen mit dem Argument, der Netzausbau sei weder großräumig noch regional und lokal abgeschlossen. Schließlich sei die Region aus der peripheren Lage in eine europäische

SCHWERPUNKT_

Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz

Zentrallage geraten, was mehr und schnellere Straßenverbindungen in alle Nachbarregionen erfordert. Deshalb sind zahlreiche großräumig bedeutsame Straßenbaumaßnahmen in Planung, auch wenn deren Finanzierbarkeit angesichts eines vielfach überzeichneten Fernstraßenetats auf absehbare Zeit kaum möglich sein wird.

Lokaler Straßenbau: Parallel zu dieser überregional und regional bedeutsamen Priorisierung des Straßennetzausbaus erfolgte auch im Lokalbereich eine starke Konzentration auf den Straßennetzausbau, immer nach dem Muster, die stark gewachsenen regionalen Verkehrsbeziehungen und Stadt-Umland-Beziehungen über möglichst leis-

tungsfähige Hauptverkehrsstraßen abzuwickeln. Auch in den Mittelzentren der Region wurde das innerörtliche Hauptverkehrsstraßennetz großzügig ausgebaut. In Trier selber standen diesem Ausbau spezifische Hindernisse stadtstruktureller und topographischer Art (Fluss, Berge) im Wege, die die Ausbildung einer klassischen Straßen-Ringstruktur erschwerten und die moseparallelen und siedlungsnahen Straßen besonders stark belasteten, natürlich auch durch das sehr stadtnahe Heranführen der Autobahn im Nordosten. Immer noch stehen zahlreiche Ortsumgehungen von Bundes- und Landesstraßen ganz oben auf den verkehrspolitischen Forderungskatalogen der betreffenden Orte.



SCHWERPUNKT_

Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz

Parkraummaximierung: Trier als Oberzentrum verfolgte seit ca. 1960 eine klare Parkraummaximierungspolitik mit dem Bestreben, in der Innenstadt und an ihrem Rande ein besonders großes Parkraumangebot in Tiefgaragen, Parkhäusern und auf Parkplätzen zu realisieren. Auch die Einrichtung und schrittweise Vergrößerung einer zentralen Fußgängerzone hat an dieser Grundlinie der Parkraummaximierung wenig verändert. Der in der Fußgängerzone wegfallende Parkraum wurde durch neue, sog. „geordnete“ Ersatzkapazitäten um ein Vielfaches überkompensiert. Und trotzdem blieb vielfach Straßenrandparken erhalten. Eine differenzierte, sog. „qualifizierte“ Parkraumpolitik mit regelmäßigen Erhebungen und Bewertungen der realen Belegung im Hinblick auf Parkzweck, Parkdauer, regionale Herkunft erfolgte erst Ende der 90er Jahre, blieb aber ohne Konsequenzen. Deren Ergebnisse belegen beträchtliche Kapazitätsreserven und eine starke Fehlbelegung. Sie werden bis heute angezweifelt und die entsprechenden Empfehlungen für eine verstärkte Parkraumbewirtschaftung sowie den Abbau stadt- und verkehrsstrukturell falsch platzierter Parkierungsstandorte strategisch nicht umgesetzt. Hauptantrieb für die Parkraummaximierung war einerseits die Angst vor der teilweise noch auf Stadtgebiet,

teilweise in den Nachbargemeinden expandierenden „grünen Wiese“, die parallel zum Bundestrend auch in Trier ihre Geschäftsflächenangebote und Parkraumangebote stetig erweiterte.

Marginalisierter ÖPNV: Angesichts der vielen Stilllegungen und Angebotsreduzierungen wird der Fähigkeit des ÖPNV, nennenswerte Mobilitätsaufgaben im Einkaufsverkehr, zumal innerhalb des oberzentralen Einzugsbereichs im weiteren Umland, wahrzunehmen, zunehmend misstraut. Und in der Tat hat der ÖPNV in Trier in Stadt und Region unterdurchschnittliche Marktanteile am Einkaufsverkehr. Allerdings werden die geeigneten Gegenstrategien, z.B. eine mehr kundennahe ÖPNV-Führung mit zahlreichen neuen Haltestellen in der Nähe der Fußgängerzone, einer Netzverdichtung in den dicht bebauten Nachbarquartieren und evtl. auch die Einführung eines City-Bus-Netzes, auch nicht engagiert angegangen. Und die peripheren Standorte auf der grünen Wiese sind völlig unzureichend angebunden. Die Hauptnachfrage im ÖPNV speist sich aus dem Schülerverkehr sowie den Studierenden der Universität und Fachhochschule. Durch die Semestertickets wird bei den Studierenden im Stadtgebiet eine hohe ÖPNV-Akzeptanz erreicht. Schwieriger wird es bei den Bil-

SCHWERPUNKT_

Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz

dungspendlern mit Quellegebieten im ländlichen Raum. Sie haben vielfach nur schlechte Verbindungen, zumal im Stadtgebiet nochmaliges Umsteigen mit schlechter Anbindung in den Tagesrandzeiten nötig ist.

Daher kommt insgesamt der ÖPNV in der Stadt und der Region nur auf bescheidene Marktanteile. Zwar ist die Zahl der Haltestellen im Stadtgebiet durchaus beachtlich, aber die im Netz erbrachte Systemqualität ist begrenzt. Ungelöste Probleme sind die ÖPNV-Beschleunigung auf staubelasteten Strecken und an den Hauptknoten im städtischen Straßennetz. Die Haltestellenqualität der wichtigen Netzknotenpunkte am Hauptbahnhof und der Porta ist städtebaulich, funktional und informatorisch sehr unzureichend. Ein einheitliches Markenimage kann wegen der Zersplitterung des Angebots auf viele Unternehmen mit jeweils eigenen Fahrzeugflotten nicht erreicht werden. Trotz zeitweise erfolgreicher Tests wurde kein systematisches Schnellbusnetz aufgebaut. Gleichzeitig ist die Feinerschließung in vielen Bereichen unzureichend, angefangen mit der Innenstadt und den angrenzenden Gründerzeitvierteln. Orts- und Quartiersbussysteme wurden fast nicht entwickelt.

Die Bahn erreicht im lokalen Aktionsradius nur marginale Marktanteile, weil ihre Netz- und Haltepunktichte nicht mit den Siedlungs- und Verkehrsstrukturen übereinstimmt. Hier könnte die geplante Regionalbahn Verbesserungen bringen, die allerdings eine schnelle und systematische Realisierung erfordert, die angesichts großer politischer Reserven und fiskalischer Probleme eher unwahrscheinlich ist. Die Regionalbahn gerät in Prioritäten- und Ausgabenkonkurrenz zum sog. Petrisbergaufstieg, der wegen der langjährigen Forderungen der Universität nach besserer ÖPNV-Anbindung und wegen der neuen Entwicklungen durch Landesgartenschau und Wissenschaftspark als neuem Verkehrsschwerpunkt einen zusätzlichen Prioritätenschub erhält. Dabei stehen einfache, kostengünstige Ergänzungen des Bussystems in Konkurrenz zu sehr teuren, technisch aufwändigen Lösungen (Spurbus, kreuzungsfreie ÖV-Führung oder alternativ Seilbahn). Noch weit marginalisierter ist der ÖPNV in den benachbarten Mittelzentren, in denen er weit von den wünschenswerten täglichen Fahrten je Kopf und Jahr, wie sie in den innovativen Stadtbusstädten üblich sind, entfernt bleibt. Dagegen spielt in den Mittelzentren der ÖPNV eine sehr eingeschränkte Rolle. Attraktive, feinerschließende Stadtbussysteme

SCHWERPUNKT_

Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz



wurden bislang nicht entwickelt, das Angebot ist überwiegend regional strukturiert und bedient vor allem den subventionierten Schülerverkehr. Die Stadtlinien erreichen nicht die notwendige Netzdichte, Taktdichte und Haltestellenzahl, um eine ernsthafte Konkurrenz zum Auto darzustellen. Die Investitionen beschränkten sich überwiegend auf neue ZOBs und die Busbeschaffung mit höherem Niederfluranteil und größeren Fahrzeugen. Als wichtige Innovation profitierten einige Mittelzentren von der Einführung der Regio-Buslinien. Insgesamt bleiben die Mittelzentren autofixiert. Sie betreiben durchweg eine Parkraummaximierung in ihren Ortskernen, mit der typischen Potenzierung städtebau-

licher und verkehrlicher Konflikte. In den Mittelzentren führt diese Strategie zur weitgehenden Ablehnung effektiver Formen der Parkraumbewirtschaftung und hoher Parkgebühren, allenfalls zeitliche Begrenzungen werden akzeptiert

Wenig durchgreifende Innovationen: In den den 70er und 80er Jahren bundesweit stark und oft kontrovers diskutierten Themenfeldern von Verkehrsberuhigung, Fahrradförderung und ÖPNV-Priorisierung durch Busspuren, Buskaps und Ampelpräferenzen verfolgte Trier einen sehr defensiven Weg. Zwar griff es die Themen durchaus auf, aber mit sehr begrenztem Engagement und ohne eine klare Innovationsstrategie. Vor allem

SCHWERPUNKT_

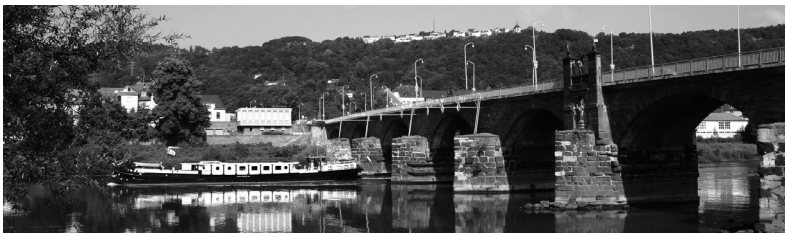
Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz

fehlte es an systematischer Einsatzplanung und Evaluation im Rahmen konsistenter Fachprogramme und integrierter Verkehrsentwicklungsplanung. Bei der Verkehrsberuhigung wurde ca. 10 Jahre nach dem ersten Boom für Fußgängerzonen in deutschen Städten die Trierer Fußgängerzone eingerichtet, zunächst sogar noch mit integriertem Busverkehr auf der historischen Hauptachse. Als langgezogener Korridor fehlte der Fußgängerzone die netzförmige Erweiterung. Viele der historisch bedeutsamen Plätze blieben ausgespart. Am Rand blieben dadurch städtebauliche und verkehrliche Randzonen mit Grauzonencharakter, obwohl auch dort die historische Bausubstanz eine bessere Qualität der Straßenräume und Fuß- und Radverkehrsbedingungen erfordert. Der ÖPNV wurde in eine tangentielle Randlage abgeschoben, mit einem direkt folgenden „Absturz“ des Marktanteils im Einkaufsverkehr. In den 80er Jahren folgten einige kleinere (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, vor allem in der Südstadt,

z.T. auch der Nordstadt, ehe dann in den 90er Jahren Ansätze eines flächendeckenden Tempo 30 Konzepts umgesetzt wurden. Alle diese Maßnahmen blieben unspektakulär und waren programmatisch nicht in eine konsistente Gesamtstrategie mit entsprechenden Konzeptgrundlagen, Zielvorgaben und Evaluationen eingebettet.

Verpasste Regionalbahnchance und blockierter Petrisbergaufstieg:

Das innovative Regionalbahnkonzept des alten Schlegel-Spiekermann-Gutachtens und des VCD mit den 24 neuen Haltepunkten in der Region, das durchaus die Option einer attraktiven und erfolgreichen Schienenverkehrsoffensive geboten hätte, wurde jahrelang in der Blockade zwischen Befürwortern und Gegnern verzögert. In der Zeit des großen Geldes hätten reelle Chancen für eine zügige Umsetzung bestanden. Damals aber blockierte die politische Mehrheit das Projekt. Als es dann endlich wenigstens formell konsensfähig wurde, waren die fetten Jahre im Schienenverkehr vor-



SCHWERPUNKT_

Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz

bei und es blieb bei nur kleinen, rudimentären Investitionen mit relativ geringem Systemeffekt. Die neuen Fahrzeuge wurden daher deutlich „unter Wert“ genutzt und Trier musste zuschauen, wie andere Regionen (Karlsruhe, Rhein-Neckar, Bodensee, Basel) deutlich mehr Erfolg mit der Schaffung neuer Haltepunkte, verdichteter Taktverkehre und moderner Fahrzeugkonzepte hatten.

Ähnlich fatal wirkten die gegenseitigen Blockaden im Streit um einerseits den Spurbus (von der Verwaltung und großen Teilen der Politik als angebliches Demonstrativprojekt verfolgt) oder andererseits eine Seilbahnverbindung vom HBF zu Campus I und Campus II sowie evtl. auch Zentrum Tarforst. In den Standort- und Baugutachten zur Universität waren in mehreren Plänen schon Anfang der 1970er Jahre Seilbahnverbindungen vorgesehen. Aber diese Option wurde von der Stadt selber nicht ernst genommen. Erst im neuen Jahrtausend bekam die Seilbahn wenigstens eine konzeptionelle Chance, wurde allerdings in der vergleichenden Systembewertung lange bewusst „unter Wert“ gehandelt, mit unzutreffenden Annahmen und Restriktionen. Spätestens, seit in Koblenz innerhalb von nur 14 Monaten eine Hochleistungsseilbahn über den Rhein zur Festung Ehrenbreitstein

realisiert wurde, ohne jede öffentliche Förderung und schon nach 1 1/3 Betriebsjahren kostendeckend, wird klar, was möglich ist, wenn Projekte engagiert und professionell forciert werden. Für die Landesgartenschau plus den Campus hat man durch das 30 Jahre lange Bremsen bei der Seilbahnidee historische Chancen zur Entlastung der Flaschenhalse in Kürenz und Oewig verpasst. Zu spät ist es immer noch nicht für die Idee, aber auch hier kann sie nur im breiten Konsens Realität werden. Und eine solche Konsenskultur fehlt in der Trierer Verkehrsplanung.

Unvollkommene Busbeschleunigung: ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen durch Busspuren, Buskaps und Ampelpräferenzen blieben in Trier umstritten, daher erfolgte die Umsetzung sehr langsam, die ÖPNV-Beschleunigung blieb so trotz Förderzusagen des Landes ein Torso. Die diskutierten internen Beschleunigungsmaßnahmen im Fahrzeug (Niederflur, Einstieg an allen Türen, Automatenbestückung), mit denen viele Städte erfolgreiche Effizienzsteigerungen erzielten, wurden in Trier nicht systematisch umgesetzt. Das Fehlen einer klaren Investitionsperspektive verhinderte auch lange Zeit die systematische Ausstattung mit einheitlichen Haltestellen (Info- und Wartekomfort, Designlinie).

SCHWERPUNKT_

Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz

Innerhalb des Bussystems unterblieb bis auf wenige Ausnahmen eine hierarchische Ausdifferenzierung nach Aktionsradius und Markenimage, im Sinne von Schnellbus (Ausnahme Linie 30), Regionalbus, Stadtbus, Stadtteil- und Quartiersbus.

Immerhin: ein paar erfolgreiche ÖPNV-Innovationen waren möglich: Einige Innovationen im ÖPNV wurden allerdings auch umgesetzt, allen voran das sehr erfolgreiche Semesterticket, der sog. Sternverkehr im Abend- und Nachtangebot des ÖPNV; die generelle Fahrradmitnahme in den Bussen nach einer kurzen Pilotphase auf zwei ausgewählten Linien, die weitgehende Einführung von Niederflrbusen

bei den Neuanschaffungen, die Etablierung eines Kundenzentrums am Rand der Fußgängerzone und der Ausbau eines interaktiven Kundeninformationssystems an ausgewählten Haltestellen (allerdings technisch sehr störanfällig). Innovativ war auch die nach ersten Versuchen generell freigegebene Fahrradmitnahme im Bus. Wirklich systemwirksam würde sie erst nach entsprechender baulicher Umgestaltung der Plattformbereiche für die Mitnahme von mehr Fahrrädern (z.B. 4 Räder und 2 Kinderwagen) und nach einer systematischen Bewerbung dieser Alternative wie z.B. in Berlin. Auch die Ausweisung einiger talseitiger Bike & Ride-Haltestellen im Bussystem war sinnvoll und erfolgreich, sie beschränkt sich



SCHWERPUNKT_

Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz



bislang auf wenige Haltestellen, obwohl viele weitere Tal/Berg-Haltestellen dafür relevant wären. Und sie wird nicht speziell beworben. Innovativ war auch die Anerkennung der Bahnfahrkarten bei der Weiterfahrt im Bus. Mit dieser Regelung war Trier eine Zeit lang vorbildlich, hat allerdings dieses Angebot nie offensiv beworben und auch nie evaluiert.

Verpasste Chancen im Radverkehr: Obwohl Trier Ende der 70er Jahre Referenzstadt im Modellprogramm „Fahrradfreundliche Stadt“ des Umweltbundesamts war, blieb die Fahrradförderung besonders Stiefkind. Immer noch wurden und werden die wenig attraktiven, aber teuren Bordsteinradwege bevorzugt, an Kreuzungen gibt es eine bunte Mischung unterschiedlicher

Lösungen ohne klare Linie. Das Netzdefizit ist riesig und wird wegen der Beschränkung auf teure bauliche Maßnahmen auch kaum abgebaut. In der Fahrradkommunikation blieb die Stadt trotz der Radlust-Initiativen der Universität abstinent. Das Selbstverständnis als „bergige“ Stadt führt zu einer marginalisierten Wahrnehmung des Fahrradverkehrs, obwohl nach den Verkehrsbeziehungen weit größere Potenziale bestehen, als bisher ausgeschöpft werden. Mit der neuen Option der elektrisch unterstützten Pedelecs (auch als Leihfahrradssystem denkbar) könnte Trier sich durchaus zur Fahrradstadt entwickeln. Aber weder der Fahrradhandel noch die städtische Verkehrsplanung gehen diese Potentiale konsequent an.

SCHWERPUNKT_

Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz

Fazit: Verpasste Chancen und beachtliche Potentiale für Änderungen

Diese kurze Bilanz zeigt, dass es Trier an einer konsistenten und über einen längeren Zeitraum konsequent verfolgten Verkehrsentwicklungsstrategie mangelt. Die vielen Gutachten und Planwerke wurden meist eher ad hoc vergeben und nie in eine konsistente Gesamtkonzeption überführt. Ein breiter politischer Konsens zur Verkehrsentwicklung war nicht möglich, weil das Thema immer wieder durch ideologische Blockaden erschwert wurde. Grüne Verkehrspolitik galt als eine Art „Feindbild“. Der Generationswechsel im Rat hat sich noch wenig bemerkbar gemacht. Im All-

gemeinen gelten in Deutschland Hochschulstädte als Pioniere einer innovativen Verkehrsentwicklung. Karlsruhe, Freiburg, Tübingen und Heidelberg haben viele Vorzeigeprojekte und arbeiten kontinuierlich an der Verkehrswende. Trier könnte da durchaus aufschließen, wegen seiner großen städtebaulichen Potenziale. Aber da die Zeit des großen Geldes vorbei ist, steht zu befürchten, dass eher ein behäbiger Stillstand einkehrt. Dabei könnte man mit engagiertem Mobilitätsmanagement viel bewegen. Auch auf diesem Gebiet hat die Stadt ein wenig mitgemacht, mit Hilfe einer speziellen Programmförderung. Aber dann wurde da leider kein System daraus gemacht.



SCHWERPUNKT_

Verkehrspolitik für Trier – eine Bilanz

So bleibt das Fazit: Es fehlt in der Verwaltung an inspirierten Strategen. Im Rat ist der Verkehr kein zentrales Thema. Es fehlt auch an exponierten „Matadoren“, die ausgehend von breiter Anerkennung ihrer Expertise von allen Seiten genug Vertrauen genießen. In der „Zivilgesellschaft“ und bei den Trägern öffentlicher Belang konnte nie eine offene Diskurskultur entwickelt werden, vielfach bleibt es beim schablonenhaften Austausch kontroverser Grundsatzpositionen. Man hat das Gefühl, die Debatte dreht sich immer wieder im Kreise. Auf der Investoreseite in der organisierten Wirtschaft und den einzelnen Betrieben mangelt es an echtem „Unternehmertum“ und „Innovationsbereitschaft“, statt dessen dominiert viel lineares

Denken, simple Trendverlängerung übertönt alle zarten Ansätze gesellschaftlicher und technischer Kreativität. Der OB scheut die typischen Verkehrskonflikte, weil er sich dann exponieren müsste. Die Handlungsfähigkeit der im Stillen durchaus ambitionierten und kreativen Fachkräfte im VRT und bei den Stadtwerken sowie bei der DB und im Zweckverband ist durch widrige fiskalische und institutionelle Rahmenbedingungen stark limitiert. Der „große Sprung“ wird also noch lange auf sich warten lassen. Schade.

Prof. Dr. Heiner Monheim

Von 1995-2011 Inhaber des Lehrstuhls für Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier. Er hat mehrfach Fachexkursionen für Verwaltung, Rat und Verbände organisiert und zahlreiche Abschlussarbeiten zu Trierer Verkehrsfragen betreut. Seit 10/2011 ist er emeritiert und hat seinen Hauptwohnsitz wieder in Bonn, ist aber mit seinem Planungsbüro raumkom weiter in Trier präsent.

SCHWERPUNKT_

Das Trierer Mobilitätskonzept: was ist das, wann gibt's das, und wer macht's?

WAS?

Ein Mobilitätskonzept soll die Mobilität in einer Stadt oder Region für die nächsten Jahre so gestalten, dass die verschiedenen Arten der Mobilität, also Fußverkehr, Radverkehr, Autoverkehr, LKW-Verkehr sowie Bus- und Zugverkehr so aufeinander abgestimmt sind, dass sämtliche Ortsveränderungen, die erforderlich sind, möglichst reibungslos stattfinden können. Aufgabe der Politik ist zunächst, zu definieren, welche Grundsätze dabei zu berücksichtigen sind. Für uns ist klar: Mobilität soll möglichst wenig Lärm und Abgase erzeugen, wenig Flächen beanspruchen, und andere Verkehrsteilnehmer_innen nicht gefährden. Damit auch das Trierer Mobilitätskonzept in die richtige Richtung geht, haben wir während der kurzen Lebenszeit des Ampelbündnisses im Stadtrat einen Antrag gestellt. Ziel des Mobilitätskonzeptes soll danach sein, in Trier den Anteil des PKW-Verkehrs zu reduzieren und den Anteil insbesondere des Rad-, Bus- und Zugverkehrs zu steigern. Beim Fußverkehr soll dem Abwärtstrend entgegen gewirkt werden und der Anteil der Fußwege zumindest konstant gehalten werden. Sehr erstaunt waren wir, als die zuständige Dezernentin uns in einer Diskussion entgegenete, der Stadtrat hätte noch nie so eine Zielvorgabe beschlossen. Wir

haben ihr daraufhin den beschlossenen Antrag noch mal geschickt und hoffen, dass sie sich in Zukunft dann immer daran erinnert.

WANN?

Anfang des Jahres hat uns die zuständige Dezernentin eine neue Zeitplanung (beim Mobilitätskonzept gab es schon viele neue Zeitpläne) vorgelegt. Im Mai wurde uns der Entwurf des Konzepts dann tatsächlich im Dezernatsausschuss in nicht-öffentlicher Sitzung präsentiert. Für August 2012 ist eine Information von Bürger_innen und Ortsbeiräten geplant. Im Stadtrat verabschiedet werden soll das Ganze dann am Ende 2012 – wenn keine weiteren Verzögerungen mehr dazwischen kommen.

WER?

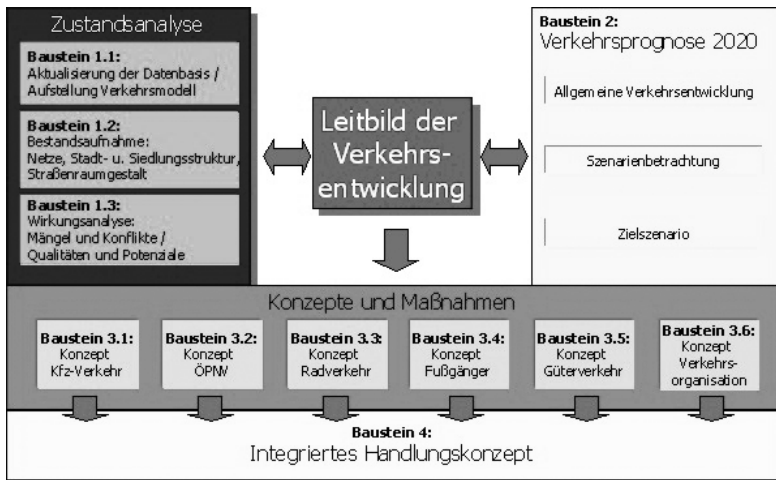
Das Mobilitätskonzept schreiben nicht wir, sondern ein Verkehrsplanungsbüro. Für jede Mobilitätsart wurde ein Kapitel voller Ziele und Maßnahmen erstellt. Teile davon wurden uns schon vorab vorgelegt, zum Beispiel gab es bereits einen Beschluss zum Thema Parken. Die einzelnen Kapitel müssen natürlich aufeinander abgestimmt sein, damit nicht im Kapitel Radverkehr Dinge stehen, die denen im Kapitel Fußverkehr widersprechen. Der Beschluss, das Mobilitätskonzept

SCHWERPUNKT_

Das Trierer Mobilitätskonzept: was ist das, wann gibt's das, und wer macht's?

in Auftrag zu geben, wurde noch zu Zeiten von Baudezernent Dietze gefasst. Schon damals haben wir gefordert, dass wir regelmäßig mit diskutieren wollen und auch die Bürger_innen beteiligt werden müssen. Sämtliche fertig gestellten Kapitel wurden bisher immer nur präsentiert, aber nicht diskutiert (bis auf das Parkraumkonzept), weder im Stadtrat noch mit den Bürger_innen. Ein Arbeitskreis Mobilitätskonzept, besetzt mit Vertreter_innen aus Politik, Verwaltung und Interessensverbänden, hat mehrmals getagt. Ich war nicht die einzige, die sich gefragt hat, warum wir uns in diesem Arbeitskreis über-

haupt treffen. Bisher sehe ich kein Ergebnis dieser vielen Sitzungen, das das beauftragte Büro nicht auch ohne uns hätte erbringen können. Meine Befürchtung war daher immer, dass am Ende des ganzen Prozesses dann ein dicker Stapel Papier vor uns liegt, bei dem wir viel zu kritisieren haben, was sich dann aber nicht mehr ändern lässt. Nun ja, nach einer ersten Sichtung des Entwurfs freuen wir uns wie erwartet über das Kapitel am Anfang mit den schönen Zielvorgaben. Bei den konkreten Maßnahmen sind aber viel zu viele enthalten, die diese Ziele konterkarieren. Dies kommt auch daher, dass das Planungsbüro



Quelle: www.trier.de/ <http://cms.trier.de/stadt-trier/Integrale?SID=A046411830CE86A67075E9BA8013C2D0&MODULE=Frontend&ACTION=ViewPage&Page.PK=778> (Zugriff am 24.07.2012)

SCHWERPUNKT_

Das Trierer Mobilitätskonzept: was ist das, wann gibt's das, und wer macht's?

alle Maßnahmen, zu denen Stadtratsbeschlüsse existieren, mit in das Konzept aufgenommen hat, also z.B. auch den Moselaufstieg. Aber auch, weil das Büro den Straßenverkehr in den Bereichen der Stadt, die entlastet werden sollen, verlagert. Es soll eine Art erweiterten Alleerling geben, so dass der Alleerling selbst dann weniger Straßenverkehr aufnehmen muss. Aussagen, wie wir insbesondere PKW-Verkehr vermeiden, sind rar im Konzept. Verlagern, verlagern, verlagern ist das Motto. Und was erwartet uns, wenn wir jetzt unsere Kritik an Schwerpunktmaßnahmen des Konzepts anbringen? Man wird uns sagen, wir würden uns zu sehr an Details aufhalten, wir sollten doch das Ganze im Blick haben, und schließlich würde das Ganze doch unsere Zielvorstellungen enthalten. Ziele top, Maßnahmen flop? So pauschal wollen wir das Konzept nicht abstempeln. Aber es ist doch einiges enthalten, das intensiver und von breiten Teilen der Bevölkerung diskutiert werden müsste. Daher auch unser Appell an Euch: Wir brauchen Eure Unterstützung! Geht zur Bürger_innen-Infoveranstaltung zum Mobilitätskonzept, kämpft für un-

sere grünen Ziele. Wehrt euch gegen die zig unsinnigen Straßentrasen, die sich ins Mobilitätskonzept geschmuggelt haben. Denn wenn wir sie jetzt nicht streichen, werden sie uns auch die nächsten Jahre immer wieder begleiten, viel Zeit fressen und ein Vorwärtskommen bei den Themen Fuß, Rad und ÖPNV unmöglich machen – denn Zeit und Geld sind knapp.



Anja Reiner mann-Matatko

Mobilitätspolitische Sprecherin
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN im
Stadtrat Trier.

SCHWERPUNKT_

Das Trierer Mobilitätskonzept: was ist das, wann gibt's das, und wer macht's?



Anforderungsprofil

2020
Mobilitätskonzept Trier 2020

Anforderungsprofil zum Mobilitätskonzept Trier 2020

Ergebnis der Beratung im
Dezernatsausschuss V
vom 07.07.2005

Stadt Trier
Tiefbauamt – Verkehrsplanung

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Sören Stock

SCHWERPUNKT_

Mobilitätsmanagement - eine nachhaltige Chance für Arbeitgeber und Beschäftigte

Mit einem Mobilitätsmanagement für Betriebe wird versucht, den Beschäftigten des Betriebs die Vorteile von Fahrrad, Bus und Bahn zu verdeutlichen. Je nach Möglichkeit sollen die Leute motiviert werden, die Verkehrsmittel des sogenannten Umweltverbundes häufiger auf dem Weg zur Arbeit zu nutzen. Je nach Branche und Betriebsorganisation können auch Dienstreisen und -wege sowie der Besucher- und Kundenverkehr eine wesentliche Rolle spielen. Lieferverkehr und Logistik werden in der Regel nicht in ein betriebliches Mobilitätsmanagement einbezogen, da hier andere Sachzusammenhänge und Strukturen gegeben sind. Die Fokussierung auf den Berufs- und Pendlerverkehr ist durchaus gerechtfertigt, da dieser in vielen Betrieben das hauptsächliche Verkehrsaufkommen bildet. Bisher haben sich vor allem größere Arbeitgeber mit der Mobilität ihrer Beschäftigten befasst, wobei private und öffentliche Arbeitgeber gleichermaßen interessiert sind.

Das Vorgehen ist vor allem am Bedarf und am Servicegedanken für die einzelnen Beschäftigten orientiert. Die Deutsche Energieagentur betont diese „strikte Bedarfsorientierung“ des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Sie hebt dabei insbesondere die Kommunikation,

die Koordination, den Service und das Ressourcenmanagement als wesentliche Instrumente bzw. Prinzipien des Mobilitätsmanagements hervor (dena 2010). Grundsätzlich sind im betrieblichen Mobilitätsmanagement verschiedene Bausteine möglich, welche aufeinander abgestimmt werden und individuell auf die Zielsetzungen und die Rahmenbedingungen im Unternehmen oder Betrieb zugeschnitten sind.

Funktionsweise des betrieblichen Mobilitätsmanagements



Die verschiedenen Handlungsfelder des betrieblichen Mobilitätsmanagements bestehen neben der Information, Kommunikation und Motivation der Beschäftigten in konkreten Verbesserungen bei den verschiedenen Verkehrsmitteln. So wird in der Regel ein umfassender Kanon aus mehreren Einzelmaßnahmen zur Förderung des Zufußgehens, der Fahrradnutzung, der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und der Bildung von Fahrgemeinschaften zusammengestellt.

SCHWERPUNKT_

Mobilitätsmanagement - eine nachhaltige Chance für Arbeitgeber und Beschäftigte

Auch Maßnahmen der Betriebs- und Arbeitsorganisation, wie flexible Arbeitszeiten oder Telearbeit gehören dazu. Nachfolgend wird eine Auswahl einiger wesentlicher Maßnahmen tabellarisch aufgeführt. Die Übergänge zwischen den Handlungsfeldern sind dabei durchaus fließend.

Handlungsfelder & Maßnahmen des BMM

Fußverkehr

- **Umwegvermeidung**
- **Sicherere Fußwege**
- **attraktivere Fußwege**
- **höhere Wegekostenzuschüsse**

Fahrradverkehr

- **gute Abstellanlagen**
- **Duschen mit Umkleiden**
- **Routentipps**
- **bessere Fahrradankunft**
- **Reparaturset, Luftpumpe**
- **Sicherheitscheck für Fahrräder**
- **Kaufberatung**
- **Dienst-Pedelegs**

Einige Maßnahmen sollen kurz beispielhaft hervorgehoben werden. So ist die Nutzung von Pedelegs derzeit besonders angesagt. Die-

se mit Elektromotor unterstützen Fahrräder bereiten nicht nur einen großen Fahrspaß, sondern befördern Einen auch zügig und komfortabel von A nach B. Dabei stören auch Gegenwind und Berge nicht, wodurch der Aktionsradius gegenüber dem herkömmlichen Fahrrad erheblich erweitert wird. Im Betrieb kann den Beschäftigten die Möglichkeit zum Ausprobieren von Pedelegs gegeben werden. Auch die Anschaffung kann unterstützt werden.

„Klassiker“ bei der betrieblichen Fahrradförderung ist nach wie vor die Installation guter und vor allem sicherer Abstellanlagen sowie die Einrichtung von Duschen. Abgerundet werden kann der Service gegenüber den eigenen Beschäftigten mit einem Reparaturset und einer Luftpumpstation.

Fahrradabstellanlage mit integrierter Luftpumpe



SCHWERPUNKT_

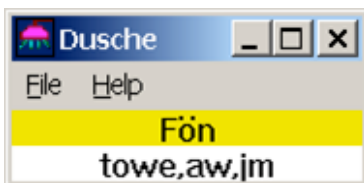
Mobilitätsmanagement - eine nachhaltige Chance für Arbeitgeber und Beschäftigte



Quelle: Orion-Bausysteme

Die Firma DIaLOGIKA in Saarbrücken hat sich eigens ein Duschanmeldesystem installiert, mit dessen Hilfe niemand mehr an der Dusche Schlange stehen muss, wenn diese mehrere Beschäftigte gleichzeitig nutzen möchten. Die Anmeldung und Status-Abfrage kann an jedem Arbeitsplatz erfolgen.

Duschanmeldesysteme Dialogika



Quelle: Dialogika Gesellschaft für angewandte Informatik mbH

ÖPNV

Da die Wohnorte der Beschäftigten häufig zu weit vom Betriebsstandort entfernt liegen, um mit dem Rad oder zu Fuß den Weg zur Arbeit zurück zu legen, sind die öffentlichen Verkehrsmittel auch im Berufsverkehr sehr wichtig. Sofern ein adäquates Angebot vorhanden ist, sind Bus und Bahn für diese Entfernungen prädestiniert. Womit direkt der erste und wichtigste Punkt der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel angesprochen ist: Deren Verfügbarkeit und Angebotsqualität vor allem in den ländlichen Gebieten führt häufig zur Frage nach dem passenden Fahrplan für die Beschäftigten. Gibt es also genügend frühe Züge oder Busse? Ist die Häufigkeit der Verbindungen ausreichend? Verliert man gegenüber dem Auto nicht zu viel Zeit?

Öffentlicher Verkehr

- Aktuelle Fahrplaninformation
- persönliche Fahrpläne
- Fahrplanverbesserungen
- Förderung von Bike & Ride
- Jobticket
- Probephase für Umsteiger

SCHWERPUNKT_

Mobilitätsmanagement - eine nachhaltige Chance für Arbeitgeber und Beschäftigte

Große Arbeitgeber oder auch mehrere kleinere und mittlere Arbeitgeber und Betriebe zusammen können hier dem jeweiligen Anbieter der öffentlichen Verkehre hilfreiche Informationen über die benötigten Angebote zukommen lassen. Ein wichtiges Instrument bei der betriebsinternen Förderung der ÖPNV-Nutzung ist die Einführung eines Jobtickets, also eine nochmals rabattierte Jahreskarte für Beschäftigte. Wie in den anderen Bereichen auch, ist eine gute Kommunikation oftmals der entscheidende Erfolgsfaktor. Eine wenig vorbereitete und knappe Nachfrage bei der Belegschaft bezüglich des Interesses an einem Jobticket ist in der Regel von wenig Erfolg gekrönt. Hier sollte vorab bereits intensiv und mit den richtigen Argumenten kommuniziert werden. Diese Kommunikation kann dabei gut im Zusammenhang mit Fahrplaninformationen erfolgen.

MIV & Dienstreisen

Nicht immer ist eine sinnvolle und zumutbare Alternative zur Pkw-Nutzung gegeben oder realisierbar. In diesen Fällen sind vor allem die Potenziale der Fahrgemeinschaften auszunutzen. Der Arbeitgeber kann hierbei bezüglich der Arbeitszeiten und der Koordination innerhalb eines Betriebs und betriebsübergreifend weiterhelfen.

Für die verbleibenden Autofahrten

Das saarVV
JobTicket

Preisgünstig und
entspannt zur Arbeit!

www.saarVV.de

saarvv
Der Saarländische Verkehrsverbund
Hier steig' ich ein!

The image is a promotional flyer for the saarVV JobTicket. It features a smiling woman in a light blue denim jacket and white pants walking towards the camera, carrying a black bag. In the background, a man in a suit and a woman in a business suit are standing near a bus. The flyer has a blue header with the saarVV logo and the text 'Das saarVV JobTicket'. A green callout box says 'Preisgünstig und entspannt zur Arbeit!'. At the bottom, there is the saarVV logo, the website 'www.saarVV.de', and the slogan 'Hier steig' ich ein!'.

Infolyer zum saarVV-Jobticket

sollten möglichst umweltschonende Fahrzeuge genutzt werden. Für Elektroautos kann der Betrieb eine Stromtanksäule installieren.

Für Dienstwege und -reisen können ebenfalls die Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt werden. Auf einem Pedelec erreicht man sein Ziel ganz ohne Transpiration.

SCHWERPUNKT_

Mobilitätsmanagement - eine nachhaltige Chance für Arbeitgeber und Beschäftigte

Für weitere Fahrten können Betriebe ebenfalls Elektroautos vorhalten und vor allem auf die Nutzung der Bahn dringen. Hierbei kann die Reisezeit anders als im Auto zum Arbeiten genutzt werden.

Arbeits- und Betriebsorganisation

Fuhrpark & Dienstreisen

- **Wegekostenerstattung**
- **Reduzierung Fuhrparks**
- **Car-Sharing**
- **verbrauchsarme Fahrzeuge**

In diesem Handlungsfeld wird durch die teilweise Verkehrsvermeidung mittels Tele- und Heimarbeit eine sehr hohe nachhaltige Wirkung erzielt. Abhängig vom Arbeitsplatz können gegebenenfalls einige Wege gespart werden, indem beispielsweise ein Tag in der Woche zu Hause gearbeitet wird. In Trier und der Region nutzen mit der Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich, der Stadtverwaltung Trier, dem Finanzamt und den Justizbehörden bereits mehrere der Behörden Telearbeit.

Arbeits- & Betriebsorganisation

- **Heim- bzw. Telearbeit**
- **Flexible Arbeitszeiten**
- **Kostenkalkulationen**
- **Ökobilanzen**

Arbeitszeitregelungen und deren Abstimmung auf den ÖPNV-Fahrplan soweit möglich sind weitere, sehr hilfreiche Maßnahmen in der Betriebsorganisation. Flexible Arbeitszeiten erleichtern die Nutzung des ÖPNV. Starre Anfangszeiten von Schichten in großen Betrieben können demgegenüber helfen, einzelne Busse stärker auszulasten oder aber manchmal auch diese überlasten. Die Abstimmung mit dem Verkehrsverbund ist folglich umso wichtiger.

Kommunikation und Motivation

In der Regel haben Arbeitgeber und Betriebe bereits etablierte Kommunikationskanäle. Neben diesen sollten auch andere Wege beschritten werden. Manchmal ist es hilfreich, mit einer ersten größeren, vielleicht sogar „spektakulären“ Aktion die notwendige Aufmerksamkeit auf das Thema zu lenken. Wichtig ist, wie bei der Maßnahmenplanung auch, die strikte „Bedarfsorientierung“, wobei der Bedarf sich in diesem Fall an den jeweiligen Interessen der einzelnen Beschäftigten

Information & Kommunikation

- **neue Kommunikationswege**
- **Wettbewerbe & Gewinnspiele**
- **Betriebsausflüge mit Rädern**
- **Aktionstage**

SCHWERPUNKT_

Mobilitätsmanagement - eine nachhaltige Chance für Arbeitgeber und Beschäftigte

und deren individueller Situation orientiert.

Wirkung der Maßnahmen und deren Erfolgsfaktoren

Abgesehen von den externen Rahmenbedingungen gibt es auch viele betriebsinterne Faktoren, die zu einem guten Gelingen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements beitragen.

In der Regel sind nicht nur die finanziellen, sondern gerade die eigenen personellen Ressourcen der Betriebe für ein Mobilitätsmanagement sehr begrenzt. Daher ist es durchaus legitim, sich auf einzelne Lösungsansätze zu konzentrieren. Häufig gibt es in Betrieben Schlüsselthemen mit einer hohen Relevanz oder gar Brisanz, wie einen hohen Parkdruck oder den Wunsch der Beschäftigten nach einem Jobticket. In der pragmatischen Umsetzung können durchaus Schwerpunkte gewählt werden, wobei damit im Sinne der Bedarfsorientierung in der Regel nicht alle Beschäftigten erreicht werden können. Einzelne Maßnahmen bieten den Vorteil, dass sie relativ schnell durchführbar sind und kaum Ressourcen für einen begleitenden Prozess nötig sind. Zudem ist die Akzeptanz häufig recht hoch, weil es eben genau das Thema ist, welches im Betrieb bezüglich der Mitarbeitermobilität zur Diskussion steht. Nachteilig ist hierbei jedoch, dass meistens nur ein Teil des ge-

samten Potenzials ausgeschöpft wird und sich manche Teilgruppen der Belegschaft unter Umständen nicht angesprochen fühlen.

Manche Maßnahmen sollten aus Gründen der Akzeptanz miteinander verknüpft werden. Paradebeispiel ist hier die Bezuschussung eines Jobtickets durch die Parkeinnahmen. Sofern die Parkeinnahmen zweckgebunden verwendet werden, sind die Belegschaft und vor allem deren gewählte Vertreterinnen und Vertreter eher bereit, solchen Modellen zuzustimmen. Beim Start mit Einzelmaßnahmen oder sektoralen Ansätzen sollte immer überlegt werden, diese auf Dauer zu einem umfassenden Konzept und Mobilitätsmanagement auszubauen, um möglichst vielen Teilen der Belegschaft etwas Passendes anbieten zu können.

Die Auswahl der Maßnahmen sollte nicht nur die Interessen der einzelnen Beschäftigten berücksichtigen, sondern auch auf die Rahmenbedingungen des Standortes und der Region eingehen. Dies gilt besonders für die manchmal weniger guten ÖPNV-Verbindungen im ländlichen Raum. Gleichwohl ist auch hier exakt zu prüfen, was möglich ist. Oft wird dieses Thema ohne fundierte Prüfung als nicht relevant verworfen. Beim Fahrradverkehr sind die Entfernungen das wesentliche Kriterium. Die Topographie ist

SCHWERPUNKT_

Mobilitätsmanagement - eine nachhaltige Chance für Arbeitgeber und Beschäftigte

in Zeiten der Pedelecs kaum noch ein Hindernis.

Neben den äußeren Rahmenbedingungen ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor die schon mehrfach zitierte Fokussierung auf den Servicegedanken und die individuellen Bedürfnisse der Beschäftigten. Daher sollten die Ziele und Maßnahmen des betriebsinternen Mobilitätsmanagements nach Möglichkeit im Konsens zwischen Unternehmen beziehungsweise Arbeitgeber und Belegschaft definiert werden. Durch die Partizipation der Beschäftigten an der Umsetzung wird die Akzeptanz ebenfalls gesteigert. Das wichtigste Erfolgskriterium eines betrieblichen Mobilitätsmanagements ist vielleicht der angemessene Umgang mit allen Beschäftigten, egal welche Verkehrsmittelwahl sie letztendlich treffen. Dies bedeutet vor allem, dass keine Stigmatisierung „böser Autofahrer“ erfolgt oder ÖPNV-Nutzer und Radler zu den „Guten“ erklärt werden. Vielmehr geht es darum, den Bewusstseinswandel und die Verhaltensänderung moderat zu unterstützen.

Akteure und Ablauf

Bei vielen verantwortlichen Akteuren in den Betrieben und bei großen Arbeitgebern ist der Bewusstseinswandel hin zu einer nachhaltigeren Entwicklung und einem auch ökologisch und sozial verträglichen

Wirtschaften schon längst vollzogen. Grundsatzdebatten über die inhaltlichen Hintergründe, wie den Klimawandel, die knappen öffentlichen Kassen usw. werden kaum noch in Frage gestellt. Die Verantwortlichen der Betriebe möchten vor allem wissen, was sie tun können und welche Unterstützung dabei von außen erfolgen kann. Dabei wird von den Betrieben fast immer darum gebeten, die Rahmenbedingungen, also den Umweltverbund und dessen Verkehrsmittel, entsprechend zu verbessern.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement folgt in der Planung und Durchführung den Abläufen anderer umfangreicherer Projektplanungen:

1. Eingangs erfolgt die Problemerkennung und Analyse.
2. Darauf basierend werden Ziele definiert.
3. Hierzu werden Handlungsfelder und Maßnahmen sondiert,
4. deren Detailplanung abschließend abgestimmt wird,
5. bevor sie kommuniziert und umgesetzt werden

Manchmal wird die Erfolgskontrolle und Evaluierung vernachlässigt. Beides ist jedoch wichtig, um zu einem späteren Zeitpunkt gezielt und wirksam nachsteuern zu können. Ein betrieblicher Mobilitätsplan sollte grundsätzlich als dynamisches

SCHWERPUNKT_

Mobilitätsmanagement - eine nachhaltige Chance für Arbeitgeber und Beschäftigte

Gebilde fortlaufend sinnvoll weiterentwickelt werden.

Für welche Betriebe kommt ein Mobilitätsmanagement in Frage? Wo liegen die Vorteile?

Grundsätzlich ist ein Mobilitätskonzept eigentlich für alle Betriebe und großen Arbeitgeber sinnvoll. Bisher haben sich jedoch immer wiederkehrende Motive und Anlässe gezeigt. So sind Verbesserungen bei der Stellplatzsituation ein häufiger Grund: Es ist für Belegschaft und Arbeitgeber ärgerlich, wenn es Staus vor oder auf dem Parkplatz gibt. Außerdem sind der Neubau sowie der Unterhalt von Autostellplätzen teuer. Wovon jedoch nur ein Teiler der Belegschaft profitiert. ÖPNV-Nutzer, Radler und Fußgänger gehen leer aus.

Die Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln ist wesentlich sicherer als die im Pkw. Die Nutzung des Fahrrades oder der eigenen Füße deutlich gesünder. Das Fitnessprogramm auf dem Weg zur Arbeit senkt den Krankenstand und freut somit Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer natürlich noch mehr. Abseits dieser Argumente kann ein Betrieb mit einem innovativen und nachhaltigen Mobilitätsmanagement auch sein Image pflegen.

Betriebe

geringerer Parkdruck
Reduktion der Kosten
geringerer Krankenstand
weniger Wegeunfälle
Imagegewinn

Beschäftigte

geringere Kosten
weniger Unfälle
mehr Erholung statt Stress
Förderung der Gesundheit

Umwelt & Gesellschaft

geringerer Flächenverbrauch
weniger Lärm
geringere Schadstoffemissionen
weniger Staus
Abnahme der externen Kosten

Quelle: Büro für Mobilitätsberatung und Moderation

Rasant an Bedeutung gewinnen die finanziellen Vorteile des betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Beschäftigten und den Betrieb.

Die Auto-Nutzung ist nicht nur für den Beschäftigten mit großem Abstand die teuerste Variante, sondern auch für den Betrieb. Neben den Krankenausfallkosten sind es

SCHWERPUNKT_

Mobilitätsmanagement - eine nachhaltige Chance für Arbeitgeber und Beschäftigte

vor allem die Kosten für die Stellplätze.

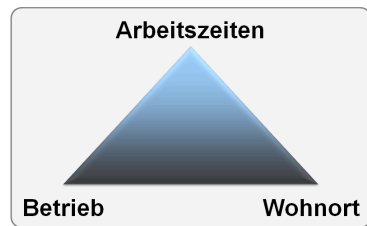
Das Büro für Mobilitätsberatung und Moderation in Trier hat in dem gemeinsam mit der Stadt Trier durchgeführten Bundesmodellprojekt MobiMan den BMM-Kostenplaner als ein Rechentool zur Ermittlung der Einsparpotenziale durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement entwickelt. Hiermit ist mit wenigen Eingaben zu ermitteln, welche Gelder Belegschaft und Betrieb auch bei kleinen Veränderungen ihrer Mobilität sparen können und welchen finanziellen Aufwand sie dafür erbringen müssen. Es lassen sich somit auf einfache Weise verschiedene Szenarios durchrechnen.

Einmalige Vorteile des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Der große Vorteil eines Mobilitätsmanagements für Betriebe liegt im großen Aufkommen des Berufsverkehrs und dessen eigentlich recht guter Steuerungsmöglichkeit. Die insgesamt rund 40 Mio. Erwerbstätigen bilden knapp die Hälfte der bundesdeutschen Bevölkerung. Dies zeigt das enorme Potenzial. Aus planerischer Sicht hat man beim betrieblichen Mobilitätsmanagement einzigartige Möglichkeiten. Mit den Wohnorten der Beschäftigten und den Standorten der Betriebe sind sowohl Quelle als auch Ziel genauestens bekannt.

Zusätzlich liegen dem Betrieb anhand der Arbeitszeiten relativ gute Informationen zu den (Fahr-)Zeiten vor. Einen solchen Datensatz gibt es sonst in keinem Bereich der „Verkehrsplanung“. Das Büro für Mobilitätsberatung und Moderation hebt die gute Eignung dieser Daten für die exakte und absolut bedarfsgerechte Planung der öffentlichen Verkehre hervor. Alternativ können auch Fahrgemeinschaften davon profitieren. Letztendlich kann hierdurch in den Betrieben für jeden Beschäftigten ein individueller Mobilitätsplan zusammengestellt werden. Dabei kann ganz individuell auf die Bedürfnisse und Umstände der einzelnen Beschäftigten eingegangen werden (BMM 2012).

Datendreieck: Betriebsstandort – Wohnort – Arbeitszeit



Quelle: Büro für Mobilitätsberatung und Moderation

Neben der einmaligen Datengrundlage birgt das betriebliche Mobilitätsmanagement einen weiteren enormen Vorteil gegenüber

SCHWERPUNKT

Mobilitätsmanagement - eine nachhaltige Chance für Arbeitgeber und Beschäftigte

anderen Bereichen der „Verkehrsplanung“ – die Kommunikation. so kann man hier sehr gezielt mit den Beschäftigten kommunizieren. Dabei kann sogar konkret auf individuelle Faktoren eingegangen werden. Beispielsweise lassen sich Teilgruppen der Belegschaft gezielt zu bestimmten Sachverhalten und Themen informieren. Diesen großen Vorteil gibt es in keinem anderen Verkehrsplanungsbereich.

Literaturverzeichnis

BERUFGESAMENSCHAFT FÜR GESUNDHEITSDIENST UND WOHLFAHRTSPFLEGE (Hrsg.) (2001): Mobilitätsmanagement in der betrieblichen Praxis. Ratgeber Gesundheitsmanagement 2. Hamburg.

BUNDESANSTALT FÜR STRAßENWESEN (Hrsg.) (2011): Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle 2009; Forschung Kompakt 04/2011, Bergisch Gladbach.

BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN INDUSTRIE (Hrsg.) (2008): Positionspapier. Internalisierung externer Kosten im Verkehr, Berlin.

BÜRO FÜR MOBILITÄTSBERATUNG UND MODERATION IN ILS, 2012

Sammelband zum Mobilitätsmanagement-unveröffentlicht-

DEUTSCHE ENERGIE-AGENTUR (Hrsg.) (2010): Bedingungen, Potenziale und Empfehlungen für eine beschleunigte Etablierung von Mobilitätsmanagement in Deutschland; bislang unveröffentlichtes Strategiepapier, Berlin.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESSEN (Hrsg.) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln.

HERRY, SCHUSTER, THALER (2000): Leitfaden für Betriebe. Erfolgreiche Wege für Umwelt & Wirtschaft- Betriebliches Mobilitätsmanagement - Erfahrungen des Modellvorhabens "Sanfte Mobilitäts-Partnerschaft", Wien.

INFAS, DLR (Hrsg.) (2010a): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends, Bonn, Berlin.

INFRAS (Hrsg.) (2007): Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland. Aufdatierung 2005, Zürich.

MÜLLER, G. (2001): Betriebliches Mobilitätsmanagement - Status Quo einer Innovation in Deutschland und Europa - unter besonderer Berücksichtigung der Kooperation von Unternehmen und Kommune.

SCHARNWEBER, M. ET AL. (2006a): Unternehmensbefragung Mobilitätskonzept Trier 2020, unveröffentlichter Abschlussbericht, Trier.

SCHARNWEBER, M. ET AL. (2006b): Akzeptanz von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Trierer Betrieben, unveröffentlichter Abschlussbericht, Trier.

UMWELTBUNDESAMT (2010): CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland - Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungs-

Christiane Wendler

Sozialpolitische Sprecherin
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN im
Stadtrat Trier.

SCHWERPUNKT_

Verkehr vermeiden heißt Verkehr verlagern

Zu einer umfassenden Politik der Verlagerung und Vermeidung von Straßenverkehr gehört ein effizienter Gütertransport. Die Region Trier hat hier einen erheblichen Nachholbedarf. Dabei sind die dafür notwendigen Anlagen vorhanden.

Am Hafen Trier, welcher derzeit sein 50-jähriges Bestehen feiert, kommen Wasser, Schiene und Straße zusammen. Mit dem bereits in den 1990er Jahren errichteten Containerterminal ist eine leistungsfähige Verladung und Verteilung von Fracht per Container und anderen Wechsellaufbauten auf die verschiedenen Verkehrsträger gewährleistet. Jedoch fungiert der Hafen Trier bislang nur wenig als solch ein Logistikhub.

Allenfalls im Gelegenheitsverkehr werden Container per Schiff zu den Seehäfen transportiert, was im Trierer Hafen erfolgreich praktiziert wird. Den besten Wert eines deutschen Binnenhafens im Gelegenheitsverkehr mit 8.000 Standardcontainern im Jahr 2009 will der Hafen hier erreicht haben. Die Hafengesellschaft räumt ein, dass mit einer kontinuierlichen Verbindung die Menge um ein Vielfaches zu steigern sei.

Das Gros der Tätigkeit des Trierer Hafens beruht bisher auf seinem Gewerbegebiet. Dort werden Rohstoffe und Vorprodukte als Massengut per Schiff oder Bahn angeliefert, vor Ort zu Endprodukten veredelt und wieder an die Abnehmer versendet. Die Gewerbeflä-



SCHWERPUNKT_

Verkehr vermeiden heißt Verkehr verlagern

chen am Hafen Trier sind jedoch bis auf 3,5 Hektar ausgeschöpft, ohne dass es noch Erweiterungsmöglichkeiten gäbe. Für weitere nennenswerte Steigerungen des Betriebsergebnisses braucht es die Weiterentwicklung zu einem Logistikhub.

Der exportorientierten rheinland-pfälzischen Wirtschaft bringt die Verlagerung des Gütertransports auf Schiene und Wasser für den Standort Region Trier erhebliche Vorteile:

- die Verlagerung des Gütertransports auf Schiene und Wasser nützt der Umwelt;
- für die Fracht versendenden Unternehmen können Versandkosten gesenkt werden, denn tatsächlich ist der Gütertransport per LKW vergleichsweise teuer;
- es findet Wertschöpfung vor Ort statt – die Speditionen sind seit geraumer Zeit einem ruinösen Wettbewerb ausgesetzt; viele Versender lassen ihre Güter von ausländischen Speditionen fahren, die den hiesigen Kommunen keinen Cent Gewerbesteuer zahlen; dies sähe beim Verladen über den Containerterminal anders aus;
- unsere Straßen werden insgesamt deutlich entlastet, womit

die Kosten für die Instandhaltung sinken können; der Straßenneubau wird einmal mehr überflüssig.

Allerdings gibt es auch Nachteile, die ich an dieser Stelle nicht verschweigen will:

- der Aufwand für den Transport eines Guts mit verschiedenen Verkehrsträgern ist natürlich ungleich höher als einen LKW einfach von A nach B zu schicken;
- es muss daher bei einigen hiesigen Versendern noch Überzeugungsarbeit geleistet werden;
- wenn nicht flankierende Maßnahmen getroffen werden, dürfte der Verkehr im Umkreis des Trierer Hafens steigen

Daher haben wir Grüne in einer Pressemitteilung den Anschluss von bedeutenden Gewerbegebieten an das Schienennetz gefordert.

Damit eine solche Verlagerung auf diese so genannten kombinierten Verkehre gelingt, müssen zwei Bedingungen zwingend erfüllt werden:

Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit

Regelmäßig heißt, dass die Verbindung mehrmals pro Woche zu festgelegten Zeiten bedient wird, zu-

SCHWERPUNKT_

Verkehr vermeiden heißt Verkehr verlagern

verlässig bedeutet, dass die Fracht in jedem Fall zum festgelegten Termin mitgenommen wird. Dann sind Versender bereit, ein solches Transportangebot anzunehmen und ihre Produktion und die Transportkette darauf abzustimmen. Auch ein vergleichsweise langsames Binnenschiff kann dann für langlebige Güter aufgrund des attraktiven Frachtpreises in Betracht kommen.

In der Praxis können dies die in Trier bestehenden Angebote nicht ausreichend erfüllen, wie einleitend für die Schifffahrt bereits erwähnt. Auch das Güterverkehrsangebot der Deutschen Bahn hat Schwächen bei der Fahrzeit, welche beispielsweise von Trier ins Rhein-Ruhrgebiet deutlich länger als zehn Stunden dauert, und der Zuverlässigkeit, denn es ist nicht immer genügend Kapazität vorhanden, so dass ein Container an einem Seehafen schon mal tagelang herumsteht, ehe er mitgenommen wird.

Europäische Lösung am vielversprechendsten

Am Trierer Hafen hat es bereits mehr als einen Versuch gegeben, einen regelmäßigen Verkehr einzurichten. Doch konnte eine Containerschiffslinie von 1998 bis 2001 nie rentabel betrieben werden, was zur Einstellung führte. Eine Kooperation mit Luxemburg („TriLux“)

bringt ebenfalls nicht die Massen an Fracht an den Trierer Hafen, was daran liegen mag, dass Luxemburg seinen eigenen Hafen fördern will und viel Geld in seinen Eisenbahnknotenpunkt Bettemburg investiert hat.

Trotzdem ist eine europäische Lösung wohl am vielversprechendsten, wenn ein 200 Containerfassendes Binnenschiff im Linienbetrieb rentabel betrieben werden soll. Die letzte Initiative namens „Multimodalshuttle“ ging hier von den französischen Moselhäfen aus, die, um die kritische Masse für die Rentabilität zu erreichen, den Trierer Hafen mit ins Boot nahmen. Im Oktober 2010 mit viel Aufwand in Metz vorgestellt, arbeitete man im Sommer des Folgejahres an einem Kooperationsvertrag, wie die Anfrage der Kreistagsfraktion ergab. Mittlerweile ist es jedoch ruhig um dieses Projekt geworden.

Leistungsfähige Anbindung im kombinierten Verkehr wichtig im Wettbewerb mit anderen Regionen

Für den Wirtschaftsstandort Trier ist eine leistungsfähige Anbindung im kombinierten Verkehr jedoch wichtig im Wettbewerb mit anderen Regionen. Seit 1998 hat sich der kombinierte Verkehr laut Bundesregierung von 45,5 auf 92,7 Millionen Brutto-Tonnen bis 2008

SCHWERPUNKT_

Verkehr vermeiden heißt Verkehr verlagern

verdoppelt, bis 2025 rechnet sie mit einer weiteren Verdoppelung. Die lokale Politik will die hiesigen Speditionen in Sorge um für sie bedeutende Gewerbesteuerzahler schützen und verhindert Verbesserungen durch Passivität. Das ist jedoch der falsche Weg, denn mittelständische Speditionen dürften dem ruinösen Wettbewerb weiter vermehrt zum Opfer fallen.

Viel besser ist es, sie stattdessen als Partner für solche Geschäftsmodelle zu gewinnen, womit sie zukunftssicherer gemacht werden. Das gilt auch für lokale Privatbahnen, denn in eine regelmäßige Verbindung im kombinierten Verkehr erst einmal per Bahn einzusteigen, ließe sich schon mit 25 Containern

pro Lauf rentabel einrichten. Für die private Bahn aus der Region wäre das dann ihr Geschäft in ihrem Markt und würde nicht unter ferner liefen rangieren wie bei der Deutschen Bahn.

Wenn das Vertrauen der hiesigen Versender in diese Transportform gewonnen ist, vielleicht ist dann erst der Zeitpunkt für das große Containerschiff gekommen; die notwendigen Anlagen dafür sind da und werden sogar weiter zugebaut, wie zuletzt die Verlängerung des Anlegerkais.

Sascha Gottschalk

Verkehrspolitischer Sprecher von
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
Kreisverband Trier-Saarburg.



SCHWERPUNKT_

Sehnsucht nach Meer

Wer die Bahn ausbauen will, muss Subventionen beim Autoverkehr abbauen

Es gab Zeiten, da konnte man sich am späten Nachmittag in Trier in einen Zug legen, um am nächsten Morgen am Mittelmeer aufzuwachen: Das südfranzösische Nizza oder das nordspanische Port Bou waren Ziele, die direkt angesteuert wurden. Es war auch möglich, am Morgen in Trier einen InterRegio zu besteigen, der einen über Stuttgart (drei Stunden!) zum Bodensee brachte – auch so etwas wie ein kleines Meer. Heute geht Ähnliches (nur) (noch) mit Norddeich Mole, und ich möchte nicht versäumen zu betonen, dass es auch in Ostfriesland wunderschön ist.

Von der direkten Erreichbarkeit des Mittelmeeres oder Bodensees ist nur Nostalgie geblieben. Immerhin die ist aber attraktiver als Gegenwart und Zukunft: Vor zwei, drei Jahren veranstaltete die Bahn in Trier nostalgische Tage. Die Hütte war voll. Neben skurril aussehenden Bahnfreaks, die jede Schraube an altertümlichen Lokomotiven zu fotografieren schienen, konnte man auch unzählige Familien beobachten, die sich auf unbequeme Holzbänke ehemaliger Reichsbahnwagen dritter Klasse zwängten, um – eingenebelt vom Dampf und Rauch betagter Dampftröser – eine

Fahrt mit der Bahn des letzten Jahrhunderts zu unternehmen. Begeisterte Väter erklärten ihren manchmal genervt drein blickenden Sprösslingen: „Das war noch richtiges Eisenbahnfahren!“ Zurück in Trier bestiegen dieselben Familien dann ihren Familienvan oder Kombi („Das Auto brauchen wir der Kinder wegen!“), um ihr Zuhause oder ein abseits gelegenes Ausflugscafé anzusteuern.

Unser ganz persönlicher Beitrag zur Klimakatastrophe

Wer darüber jammert, dass Trier bahntechnisch vom Fernverkehr weitgehend abgehängt ist, muss sich auch der Tatsache stellen, dass für Viele das Bahnfahren höchstens als besonderer Eventanlass in Frage kommt. Nicht ohne Grund oder besser: Ohne mehr oder weniger gute Gründe, denn die begegnen einem zuhauf, wenn man auch Leute mit ökologischem Anspruch auf ihr Mobilitätsverhalten anspricht. Neben dem Nachwuchs, der da gerne an erster Stelle genannt wird, geht es oft auch um die Erreichbarkeit. Und ja, wer in einem kleinen Ort in der Eifel oder im Hunsrück lebt, der keinen Bahnhof hat und in den öffentliche Busse seltener fahren als die Transsibirische Eisenbahn, der wird derzeit auf ein Auto angewiesen sein.

SCHWERPUNKT_

Sehnsucht nach Meer

Aber Hand aufs Herz:

Wie viele Menschen bauen oder kaufen sich ihr Eigenheim gezielt im Grünen (der Kinder wegen und natürlich weil die Luft dort besser ist), um auf dem täglichen Weg zur Arbeit in der Stadt ihren ganz persönlichen Beitrag zur Klimakatastrophe zu leisten?

Es ist natürlich grandios unpolitisch, so etwas zu schreiben. Manche werden es zynisch oder gar moralin-sauer finden. Ich schreibe es dennoch, weil ich mich regelmäßig über Verlogenheit in verkehrspolitischen Diskussionen ärgere und weil beispielsweise die Frage, **wie gut Trier mit der Bahn erreichbar ist, sehr wohl mit der Bereitschaft**

der Leute zusammen hängt, sie auch zu nutzen. Das ist so ähnlich wie der Einkauf im Bioladen: Würde es es kaum jemand tun, bräuchte sich niemand darüber zu wundern, wenn das Angebot zurückginge.

Wer nur abstrakt-politisch argumentiert, lässt zu viele Hintertürchen offen und läuft Gefahr, öffentlich Wasser zu predigen, während er heimlich Wein trinkt (Heinrich Heine).

Natürlich hat die Tatsache, dass Trier weitgehend vom Fernverkehr abgehängt ist, auch deutliche politische Hintergründe, wobei der wichtigste vielen GRÜNEN nicht weniger behagen dürfte als die oben genannten privaten Gewohn-



SCHWERPUNKT_

Sehnsucht nach Meer

heiten: Die Bahn ist eine Aktiengesellschaft, ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen, das im Privatisierungswahn der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts aus der Taufe gehoben wurde, und einer der Hauptprotagonisten des Bahnwahns war eine Erfindung des rotgrünen Bundeskanzlers Gerhard Schröder: Mehdorn!

Politische Diskussion über Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs muss neu geführt werden

Leider haben auch viele GRÜNE den Plan, die Bahn zu privatisieren, nicht nur erduldet, sondern aktiv gefördert. Herausgekommen ist bis heute ein Unternehmen, das tut, was Unternehmen halt tun: gewinnorientiert wirtschaften.

Wenn kein InterCity mehr nach Trier fährt, dann liegt das ganz einfach daran, dass damit kein Geld zu verdienen ist, und wenn die Preise so sind, dass das Autofahren billiger ist (Geiz ist ja auch geil), dann ist klar, weshalb das Ganze nicht funktionieren kann.

Wenn wir aus diesem Dilemma heraus kommen wollen, müssen wir uns trauen, die politische Diskussion über die Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs neu zu führen. **Mobilität insgesamt ist Grundbestandteil öffentlicher Daseinsvorsorge und sie bedarf öffentlicher Finanzierung.**

Wer einfach hinnimmt, dass der Autoverkehr aus Steuermitteln in solchen Dimensionen wie heute subventioniert wird, während die



SCHWERPUNKT_

Sehnsucht nach Meer

Kosten und Risiken des öffentlichen Verkehrs privatisiert werden, der muss sich nicht wundern, wenn das Unternehmen Bahn nicht jede Milchkanne im Zehn-Minuten-Takt anfährt.

Jeder InterCity, der nach Trier fährt, muss von irgendjemandem bezahlt werden und der Kreis derer, die da infrage kommen, ist äußerst begrenzt: Da sind einmal die Fahrgäste; mutet man denen zu viel zu, bleiben sie weg. Dann haben wir die Bahn, die aber ja irgendwie ihr Geld von den Fahrgästen bekommt, womit wir auch nicht weiterkommen. Bleibt nur noch die öffentliche Förderung aus Steuermitteln. Die funktioniert aber nur dann, wenn politisch geklärt ist, dass das Gan-

ze eine öffentliche Aufgabe ist und wenn die Subventionen für den Autoverkehr abgebaut werden, um die frei werdenden Mittel in Ausbau und Betrieb der Bahn zu stecken. Einfacher geht es leider nicht. Ob wir damit jemals wieder umsteigefrei mit dem Zug zum Mittelmeer kommen, weiß ich auch nicht.

Ich wäre schon froh über bequeme, komfortable Bahnverbindungen innerhalb Deutschlands, auf denen man sich bei einer Tasse Kaffee auf sein Ziel freuen kann, während draußen mehr oder weniger interessante Landschaften an einem vorbeiziehen.



Reiner Marz

Von 2001 bis 2006 war er Mitglied des Landtages von Rheinland-Pfalz und stellvertretender Vorsitzender der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Mitglied des Stadtrats Trier
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN.

SCHWERPUNKT_

Mobil in Trier - Erfahrungsbericht einer Zugereisten

Ein Radweg abseits vom Autoverkehr, über Streuobstwiesen, an einem Bach entlang, und keine einzige Ampel – Münchner Freunde beneiden mich um meinen neuen Weg zur Arbeit. Dass ich hier im Gegensatz zu meist ebenen Radwegen in der bayerischen Landeshauptstadt mehr als 150 Höhenmeter bewältigen muss, nehme ich angesichts der Idylle gerne in Kauf. Eine Fahrt hinauf nach Tarforst kann durchaus mithalten mit einem Aufstieg zu einer Alm in den Alpen. Nach einer guten halben Stunde bin ich im Büro. Auf dem abendlichen Rückweg werde ich mit einer rasanten Abfahrt belohnt – und abrupt ausgebremst: Am Eingang des Avelertals mündet der Radweg in den Randstreifen der stark be-

fahrenen Avelertalstraße – und endet ein paar Meter weiter an einer Bake. Auch die Weiterfahrt durch das Wohn- und Gewerbegebiet am Grüneberg ist – zumindest nach Einbruch der Dunkelheit – nicht wirklich zu empfehlen. Und spätestens an der Einmündung in die Ruwernerstraße wird es ohne Tageslicht bedrohlich – aber nicht etwa wegen der Prostituierten, sondern weil man sich ab jetzt die unbeleuchtete Straße mit Autofahrern teilt, die in ihrem Tempo offenbar mit der Autobahn nebenan mithalten wollen.

Also versuche ich es mit Beginn der dunklen Jahreszeit doch mal mit dem Bus. Dass er von Eitelbach nur einmal in der Stunde fährt, lässt sich einrichten. Pünktlich ist



SCHWERPUNKT_

Mobil in Trier - Erfahrungsbericht einer Zugereisten

er auch. Dafür aber teuer. In München fährt man für weniger Geld einmal mit der U-Bahn von einem Ende der Millionenstadt zum anderen. Wahrscheinlich geht ein Großteil der Ticketeinnahmen in Trier für die vielen Reparaturen drauf, die der Bus angesichts der Schlaglochpisten sicherlich benötigt. Zeitungslesen ist bei dem Gerüttel unmöglich. Also lasse ich meine Gedanken schweifen, zu meinen Kindern, die diese Strecke jeden Morgen eingequetscht zwischen anderen Schülerinnen und Schülern stehend durchhalten müssen. Ihre Berichte von maroden Bussen, defekten Anzeigen an den Haltestellen und genervten Busfahrern hatte ich bisher nicht glauben wollen. Kein Wunder, dass jetzt kaum jemand zusteigt.

Erst am Hauptbahnhof füllt sich der Bus, allerdings fast ausschließlich mit Studierenden – Semesterticket sei Dank. Fast eine Stunde, nachdem ich das Haus verlassen habe, bin ich endlich im Büro. In den Semesterferien dauert die Fahrt noch länger.

Zwingen mich ein maroder öffentlicher Nahverkehr und fehlende Radwege also wirklich dazu, auf das Auto umzusteigen? Mit unserem Umzug nach Trier haben wir uns erstmals eines angeschafft, der Wocheneinkauf für die Familie ist anders nicht machbar. Aber mit dem Auto ins Büro? Mein schlechtes Gewissen wird etwas erleichtert, weil wir wenigstens zu zweit fahren – und bald von den vielen Vorteilen



SCHWERPUNKT_

Mobil in Trier - Erfahrungsbericht einer Zugereisten

ganz verdrängt: Völlig entspannt, ganz ohne Stau und Schwitzen rollen wir nach weniger als zwanzig Minuten auf einen der vielen freien Parkplätze direkt vorm Büro. Gerade genug Zeit für die Nachrichten und die Verkehrsdurchsagen im Deutschlandfunk: Wie immer Staus rund um München, von Trier dagegen war bisher noch nie die Rede.

Auch für die gelegentliche Einkaufstour in die Stadt nehmen wir schließlich nur noch das Auto. In einem der vielen Parkhäuser findet sich auch an Samstagen immer ein Platz zwischen Autos mit meist gelben Kennzeichen. Ein Tag parken kostet hier weniger als ein Busticket für eine Familie. Oder man rollt gleich direkt vors Geschäft. Einkäufe rein und ab geht's über den autobahnähnlichen Alleenring völlig bequem zurück nach Hause – ganz ohne mich über Lärm und Abgase aufzuregen oder mich über fehlende oder zugeparkte Rad- und Gehwege zu ärgern.

Und auch für Ausflüge am Sonntag studieren wir schon lange nicht mehr die Zugfahrpläne, sondern nehmen ganz selbstverständlich das Auto – und sehen endlich auch mal die vielbeschworenen Staus: An den Tankstellen in Luxemburg, verursacht durch Autofahrer, die außer dem Fahrzeugtank gleich noch mehrere Kanister mit dem

günstigeren Sprit füllen. Wer sich die Mühe macht, aus Bitburg, Trier oder Saarburg nach Luxemburg zum Tanken zu fahren, muss den vielen billigen Sprit natürlich auch irgendwie wieder loswerden, also möglichst viel Auto fahren. Daher also der Ruf nach immer mehr Straßen und Autobahnen! „Wenigstens kann man billig in Luxemburg tanken“, entschuldigen sich Trierer gerne, wenn sie hören, dass ich aus München hierher gezogen bin und meinen, mir irgendeinen Vorteil ihrer Stadt nennen zu müssen.

Glücklicherweise entdeckte ich bei meinen Ausflügen in die Umgebung die vielen tatsächlichen Vorteile der Region, bei Wanderungen über die Felsenpfade der Südeifel oder auf Radtouren entlang von Ruwer und Kyll. Oder eben auf meinem Weg zur Arbeit. Wer Trier und Umgebung zu Fuß, per Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erobert, muss derzeit zwar einige Nachteile in Kauf nehmen. Aber nur wer umsteigt, erkennt auch die Vorteile und trägt langfristig dazu bei, sie zu verwirklichen – für eine Stadt mit weniger Lärm, Abgasen und Stress und für eine lebenswertere Region!

Antje Eichler

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
Stadtverband Trier.

SCHWERPUNKT_

Verkehrskonzepte für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung

Allgemeines und Grenzen dieser Überlegungen

Der tägliche Ablauf eines Menschen beinhaltet die verschiedensten Tätigkeiten. Diese Tätigkeiten befinden sich oft räumlich auseinander und von der Wohnung entfernt. Das Resultat ist der Verkehr zwischen diesen einzelnen Aktivitätsorten. Teilweise sind größere Entfernungen zurückzulegen. Der Mensch ist auf eine gute Verkehrsanbindung angewiesen, sofern er nicht selbst, z. Bsp. mit Auto oder Fahrrad sein Ziel einfach erreichen kann. Mobilität ermöglicht ein hohes Maß an individueller Lebensführung und Lebensqualität. Gerade Menschen, die auf ein vorliegendes Mobilitätsangebot ange-

wiesen sind, sind Gegenstand dieser Überlegungen. Ein allgemeiner Überblick soll im 1. Teil gegeben werden.

Gute Verkehrsplanung, mit großem gesellschaftlichem Stellenwert an die Mobilitätsbedürfnisse, erfordert genaue Kenntnisse der verschiedensten Anforderungen. Hier gilt es die Bedürfnisse von Jung, Alt, Beruf, Schule, Industrie, Handel, Touristik, usw., so zu verknüpfen, dass ein gesundes Gesamtkonzept alle erreicht. Dieses Gesamtkonzept ist, für unsere Zukunft, eine Kombination aus allen Verkehrskonzepten. Für unsere Überlegungen ist es daher wichtig den Menschen darauf vorzubereiten und wo es nötig ist zu helfen, mit den mo-



SCHWERPUNKT_

Verkehrskonzepte für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung

deren Anforderungen zurecht zu kommen. Vergessen wir aber nicht, dass zu diesem Gesamtkonzept ein entscheidender Punkt immer mit beachtet werden muss. Und das ist unsere Umwelt. In ihr leben und arbeiten wir. Ohne unsere Umwelt verlieren wir alle unsere Lebensqualität. Sie gilt es besonders zu schützen.

Für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung geht es um abgestimmte Mobilitätsmöglichkeiten. Hier wird das Realisieren seitens der Behörden, Dienstleister und anderer gefordert. Der Grundgedanke ist das „Wollen“ eines Menschen von einem Ort „A“ zu einem Ort „B“ zu gelangen. Zum Beispiel: Von zu Hause aus einkaufen gehen (ge-

langen) in ein Geschäft. Weiter ist das Problem der „kurzen Wege“ zu sehen. Gibt es das Geschäft um die Ecke? Gibt es in der Nähe Haltestellen und Busse, die die gewünschte Richtung fahren?

Wie sind die Fußwege gebaut? Hat man an eventuelle Erholungsstellen (eine Bank) gedacht? Es gibt viele Fragen, von denen nur ein Teil betrachtet werden kann.

Wie erlebt der Mensch seine eigene Mobilität? Erschrickt er sich bei für ihn plötzlichen Situationen? Wie verhält sich der andere Verkehrsteilnehmer? Fährt dieser zu schnell an den Fußgängerüberweg? Welche Ängste hat ein Mensch in solchen Situationen? Dort, wo die Menschen gut zu Fuß, zu Rad usw.



SCHWERPUNKT_

Verkehrskonzepte für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung

sind, müssen wir auf Ausbau, Verbesserung und Vereinfachung (z. Bsp. Bahnticket kaufen) besonders achten.

Ältere Menschen und Menschen mit Behinderung gehören, genauso wie die Kinder, zu den „verkehrsschwachen Personen“. Hier muss jeder andere Verkehrsteilnehmer besondere Vorsicht walten lassen. Wir brauchen im Verkehr ein „Miteinander“.

Im Teil II wird die Situation in Trier und Umgebung eingehend näher betrachtet.

Grundsatzgedanken der Grünen (Auszüge aus dem Grundsatzprogramm der Grünen)

Für uns Grüne steht der Mensch mit seiner Würde und seiner Freiheit im Mittelpunkt. Der Mensch soll in einer Gesellschaft leben, mit der Chance sein Leben selbst zu gestalten, ohne Bevormundung. Dabei ist es klar, dass Freiheit dann Grenzen hat, wenn andere in ihrer Selbstbestimmung eingeschränkt werden. Bei alledem ist zu beachten, dass ökologische und soziale Verantwortung zur Selbstbestimmung dazugehören.

Demokratie ist unsere Grundlage jeglicher Überlegungen. Dazu gehören die freie Willensäußerung, sowie das Mitgestalten und die Be-

teiligung der Menschen.

Unser Leitbild ist die Stadt der kurzen Wege. Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Bildung und Einkaufsmöglichkeiten verlangen möglichst kurze und rasche Wege. Dabei geht es auch um den bezahlbaren Wohnraum, der diese Mobilitäten erfüllt. Sich „Wohlfühlen“ in seinem eigenen Stadtteil, unsere „soziale Stadt“. Hier ist die Stadtentwicklung mit der kommunalen Selbstverwaltung zu stärken.

Zu Fuß, per Rad, mit Bus und Bahn

Soweit wir gute Mobilitätsmöglichkeiten brauchen, so nötig ist es aber auch „unsinnigen Verkehr“ zu vermeiden, zu verlagern und damit besonders die Lebensqualität für uns und die Umwelt zu verbessern. Konzepte zur Verkehrsberuhigung gehören genauso dazu, wie Verbesserungen im Öffentlichen Nahverkehr. Das führt u. a. zu verbesserten Verkehrswegeplanungen um Wohnung, Arbeit und Freizeit näher zusammenzubringen. Schutz des Menschen, der Landschaft, Lärmschutz usw. stehen im Mittelpunkt.

Konzepte gegen Unfallgefahren, Störung der Nachtruhe, sonstiger unnötiger Verkehrslärm sind weitere Punkte einer Mobilitätsüberlegung für uns alle. Wahlfreiheit hat,

SCHWERPUNKT_

Verkehrskonzepte für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung

wer von Tür zu Tür unterschiedliche Verkehrsangebote mit fließenden Übergängen nutzen kann. Aber diese integrierte Verkehrsplanung verlangt die Beteiligung der Betroffenen. Es gilt die unterschiedlichsten Mobilitätsbedürfnisse, von Frau und Mann, Jung und Alt oder Menschen mit Behinderungen, als einen gemeinsamen Bezugspunkt anzusehen.

Einige Forderungen und Meinungen

„Wenn ich aus dem Haus gehe, dann bin ich schon etwas erschöpft. Immerhin musste ich aus dem ersten Stock die Treppen heruntergehen. Das strengt an. Dann auf dem Gehweg bin ich froh, wenn ich schnell zur Bushaltestelle komme. Manchmal muss ich im Treppenhaus eine Pause machen Und dann weis ich nicht mehr ob ich noch genug Zeit habe, um den Bus zu bekommen. Also dann geh ich über die Strasse, oft vergesse ich einfach zu gucken. Ich meine; man sieht mich doch und ich hab es eilig. Wenn dann ein Auto angerast kommt erschrecke ich mich fürchterlich, erstarre manchmal. Muss der denn in unserer Wohnsiedlung so rasen...?“

Ältere Menschen und Menschen mit Behinderung gehören, genauso wie die Kinder, zu den „verkehrs-

schwachen Personen“. Ein Miteinander und faires Verständnis füreinander sind wichtig. Verkehrsberuhigte Bereiche, Tempolimit und andere Verkehrsberuhigende Maßnahmen sind Hilfen und Pflichten. Sich „Wohlfühlen“ in seinem eigenen Stadtteil verlangt oft auch ein sich „Melden und Mitgestalten“, damit diese Ziele erreichbar werden.

„Ich weiß gar nicht, ob ich gerade aus meiner Wohnung komme oder wieder nach Hause will! Was soll ich machen?“

Das Miteinander im Straßenverkehr bedeutet besonders ein Erkennen von Verkehrsschwachen Personen. Die eigene Mobilität findet seine Grenzen, wenn ein anderer Verständnis und Hilfe braucht.

„Mir tun die Füße weh. Ich hab schon Angst wenn der Bus kommt. Ich muss mich immer so anstrengen beim Einsteigen... Und erst beim Aussteigen, so hoch...“

Der öffentliche Nahverkehr ist hier in der Verpflichtung durch geeignete Maßnahmen den Menschen das Ein- und Aussteigen zu erleichtern. Gibt es gute Ein- und Ausstiege für Rollstuhlfahrer? Aber auch im Bus/ Bahn darf das Mitfahren nicht zur Qual werden. Dazu gehört auch der Kauf eines Tickets, das bezahl-

SCHWERPUNKT_

Verkehrskonzepte für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung

bar und problemlos zu bekommen sein sollte.

„Jetzt bleib ich einfach stehen. Das ist doch eine Unverschämtheit. Jetzt bin ich schon so schnell gegangen, aber die Ampel ist schon wieder „Rot“.

Nach welchen Kriterien werden z. Bsp. Ampelschaltungen geplant. Ist die kurze „Grünphase“ für Fußgänger ausreichend. Und wenn, für wen? Gibt es die Töne für Sehbehinderte?

Mobilitätsbedürfnisse sind als ein gemeinsamer Bezugspunkt von uns allen anzusehen. Jeder wird auch hier an Grenzen stoßen. Wenn jeder bereit ist „mit zu gestalten“ sich irgendwie einzubringen, zu melden, dann können diese Bedürfnisse in einem Gesamtkonzept besser eingegliedert werden. Der junge Mensch, gehetzt von Aktivitäten, erkennt vielleicht oder übersieht einfach „die kurze Ampelphase“. Für ihn ist es nicht so wichtig. Der Autofahrer ärgert sich über das „lange Ampelgrün“ für Fußgänger usw.

Verkehrswege

Welche Wege und Verkehrswege müssen wir beachten?

Begleiten wir einen Menschen von seiner Wohnung, in einem Stadtviertel, zu einem beliebigen Ziel in einer Innenstadt, ohne den Anspruch zu erheben, dabei alle Verkehrswege nennen zu können. Die Wegcharakteristik ist „Einkaufsweg“. Die Wegrichtung beginnt von zu Hause zur Innenstadt (Geschäfte). Personenmerkmale können sein: Behinderung? Rollator nötig? Betreuung erforderlich? Alter? Krank? Schnell ermüdend? Ängstlich? Gut beieinander? Usw.

Zuerst befindet sich der Mensch in seiner eigenen Wohnung, die je nach Bedarf „Barrierefrei“ sein sollte. Dabei ist eine ebene Dusche genauso wichtig, wie rutschfeste Teppiche u. a. Außerhalb der Wohnungseingangstür ist das Treppenhaus mit Geländer und rutschfrei. Je nach Etage stellt sich die Frage nach einem Aufzug. Auch der Keller sollte gut begehbar sein. Dann die Haustür. Lässt sie sich einfach öffnen und schließen?

Außerhalb befinden wir uns auf dem Gehweg. Wie ist seine Beschaffenheit? Wenn wir über die Strasse wollen, wird oft ein herabgesenkter Bordstein benötigt. Ist dieser eventuell zugeparkt? Am besten ist ein Fußgängerüberweg. Halten die Fahrzeuge auch wirklich an, um Fußgänger gefahrlos

SCHWERPUNKT_

Verkehrskonzepte für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung

die Strasse überqueren zu lassen? Wenn es eine Ampel gibt brauchen wir eine ausreichend lange „Grünphase“ für Fußgänger. Gibt es eventuell auch Signal Töne oder Vibrationen? Was passiert, wenn die Fußgängerampel beim Überqueren „Rot“ wird? Haben die Autos dann schnell „Grün“ um loszufahren?

An der Bushaltestelle, die im Idealfall in der Nähe der Wohnung ist, gibt es einen Sitzplatz und kommt der Bus oft genug, natürlich hin und zurück? Beim Einsteigen in den Bus brauchen wir eine günstige Einstiegshöhe und auch eventuell herabzusenkende Einstiege. Der Kauf des Fahrscheines, wie auch Sitzplätze sollten nicht beschwerlich sein. Steht eventuell ein anderer Mitfahrer auf und fährt der Busfahrer erst an wenn ich sitze?

In der Innenstadt angekommen, ohne möglichst nicht mehrfach umzusteigen, sind Barrierefreiheiten zu und in den Geschäften wichtig. Eine kleine Pause auf einer Bank soll möglich sein. Eine Bank in einem Kaufhaus ist oft auch gefragt. Zusammenfassend ergibt sich schon ein Überblick:

- Wohnbereichsgestaltung
- Wegcharakteristik
- Wegrichtung
- Weglänge
- Wegzeit

- Personenmerkmale
- Gehwege
- Straßenübergänge
- Busse / Bahn / sonstige benutzte Verkehrsmittel
- Innenstadtbereich
- Geschäfte / Ärzte usw.

Engagierte Gruppen

Es gibt eine Vielzahl von engagierten Gruppen. Dazu gehören um nur einige zu nennen die Grünen, der BUND, das Seniorenbüro, Behindertengruppen, kirchliche und soziale Gruppen, andere Parteien, Vereine, Altenheime und viele andere. Geht es um das Thema ältere Menschen und Menschen mit Behinderung, so sind sich alle einig. Hier gilt es den Menschen ihre Lebensqualität, ihr soziales Miteinander, ihre vielfältigen Aktivitäten zu verbessern und zu erhalten. Viele Angebote und Hilfen sind so schon realisiert worden. Engagierte „Ehrenamtliche“ Helfer werden überall benötigt.

Verkehrskonzepte verbinden sich hier in einem Gesamtkonzept:

1. Stadt- bzw. Stadtteil
2. Land
3. Busse / Bahn / Wege / Straßen und andere Verkehrsarten/-mittel
4. Freizeitgestaltung

SCHWERPUNKT_

Verkehrskonzepte für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung

5. Erholungsgebiete und Naturerhaltung
 6. Erreichbarkeit von allen wichtigen Versorgungsgütern
 7. Hilfen, Hilfsorganisationen
 8. Gesundheit
 9. Bildung bzw. Weiterbildung
- Um nur einige aufzulisten.

Dieses ist eine gewaltige Aufgabe, besonders im Blick auf den „Demographischen Wandel“, einer immer älter werdenden Gesellschaft. Gerade diese Menschen werden ihre Bedürfnisse immer stärker einfordern. Die Politik hat hier die Aufgabe, mit allen engagierten Gruppen zusammen, sich der Herausforderung zu stellen. Es gilt nun nicht mehr allein die absolute Effizienz zu suchen, sondern den bevorstehen-

den „Demographischen Wandel“ gleitend zu ermöglichen.

Wie setze ich meine Bedürfnisse durch?

Beispiel: Wir wollen eine neue Bank in der Innenstadt, an einem Ort, der für uns genau richtig ist! Dabei stellen sich eine Menge Fragen und Punkte die zu beachten sind.

Gibt es einen alten/neuen Bedarfsplan für eine Bank im Innenstadtbereich?

Welche Kriterien muss die Bank erfüllen?

- Sitzfläche muss hoch genug sein für Senioren
- Sitzfläche darf nicht zu hoch



SCHWERPUNKT_

Verkehrskonzepte für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung

- sein für Kinder
- Stabile Konstruktion
- Schutz vor Vandalismus
- Darf nicht weh tun
- Soll an einem geeigneten Ort stehen
- Darf keine Unfallgefahr darstellen
- Einfaches Abbauen bei Bedarf
- Nicht zu einfaches demontieren (Vandalismus)
- Veranstaltungen müssen möglich sein
- Darf kein Verkehrshindernis sein
- Feuerwehr, Polizei, Arzt usw. dürfen nicht behindert werden
- Geschäfte dürfen nicht beeinträchtigt werden
- Wer bezahlt? Sponsoren suchen!
- Sponsoren müssen gut lesbares Schild bekommen usw.

Nur ein kleines Beispiel für die Vielfalt der Kompromisse und des Miteinanders, die hier erforderlich ist. So kann es lange, sehr lange dauern, bis der Stadtrat dem Projekt zustimmt. Nicht zu vergessen: Es müssen auch Menschen gefunden werden, die dies alles organisieren!

Herbert Sandkühler

Projekt: „Ältere Menschen und Menschen mit Behinderung“

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
Stadtverband Trier.

Interview_mit Angelika Birk

Die GRÜNE Bürgermeisterin und Sozialdezernentin Angelika Birk zieht Bilanz

geführt von Antje Eichler

„Ich arbeite hier gern mit vielen Leuten erfolgreich zusammen“

Mit Bürgermeisterin Angelika Birk sind die GRÜNEN im Trierer Stadtvorstand vertreten. Die 1955 in Krefeld geborene Politikerin war Abgeordnete der Hamburger Bürgerschaft und des schleswig-holsteinischen Landtages und von 1996 bis 2000 Ministerin für Frauen, Jugend und Wohnungs- und Städtebau des Landes Schleswig-Holstein. Nach zwei Jahren als Trierer Bürgermeisterin für Bildung, Jugend, Soziales und Sport ist es Zeit für eine erste Bilanz.

Du bist ja noch relativ neu in Trier. Hast Du das Gefühl, jetzt richtig angekommen zu sein?

Ja, ich fühle mich hier inzwischen zu Hause, habe erste Freundschaften aufgebaut. Viele Verbände und Fraktionen kenne ich inzwischen und bin froh, dass die Zusammenarbeit mit den GRÜNEN als Partei und Stadtratsfraktion sehr gut läuft. Ich werde da hervorragend unterstützt. Als Mitglied des Parteilrats fühle ich mich verantwortlich, die Anliegen der Region, also der Stadt, aber auch der umliegenden Landkreise wie Trier-Saarburg, Bitburg-Prüm und darüber hinaus nach Mainz zu tragen. Außerdem freue ich mich, dass unsere neue

Landtagsfraktion das Thema Inklusion zu einem ihrer Schwerpunkte gemacht hat. Dafür habe ich mich in den vergangenen Monaten sehr eingesetzt.

Inklusion, worum geht es dabei genau?

Die UN-Behindertenrechtskonvention sieht vor, dass Menschen mit Behinderung – ganz anders als das oft in Deutschland der Fall ist – in allen Lebensbereichen teilhaben können. In einigen Kindertagesstätten in Trier haben wir hier schon erste Schritte gemacht, viele Einrichtungen nehmen ganz selbstverständlich Kinder mit Behinderung auf. Trier ist bundesweite Pionierstadt in der Realisierung des Persönlichen Budgets, das Menschen mit Behinderungen mehr individuelle Freiheit ermöglicht. Anders sieht es in den Regelschulen aus: Die fordern bisweilen von Kindern Behinderungen, dass sie bestimmte Medikamente nehmen oder zwingend einen Integrationshelfer mitbringen, das heißt, die Kinder müssen sich an die Normalität der Mehrheit anpassen. Inklusion hingegen meint, Verschiedenheit als Stärke zu begreifen. Für dieses Ziel macht sich unter anderem der neue Stammtisch Inklusion in Trier stark, dessen Schirmherrin ich gerne geworden bin. Parallel dazu setzt sich unsere Landtagsfraktion dafür ein,

Interview_mit Angelika Birk

Die GRÜNE Bürgermeisterin und Sozialdezernentin Angelika Birk zieht Bilanz

im Schulgesetz eine echte Wahlfreiheit für Eltern von Kindern mit Behinderung zu verankern. Da gilt es ein dickes Brett zu bohren. Die GRÜNE Stadtratsfraktion in Trier greift das Thema Inklusion mit Veranstaltungen und Ausstellungen auf. Alle ziehen hier an einem Strang.

Welche weiteren Themen stehen derzeit auf deiner Agenda?

Drei große Weichenstellungen stehen in diesem Jahr an: Ich arbeite gerade am Schulentwicklungsplan Teil II, der im Herbst dem Stadtrat vorgelegt wird. Hier geht es um die künftige Schulstruktur in Trier. Völlig unterschätzt wird die Aufgabe, mehr Kita-Plätze vor allem für unter Dreijährige zu schaffen. Um dem Bedarf Rechnung zu tragen, errichten wir derzeit Hunderte neue Plätze, in bestehenden Einrichtungen und in Neubauten. Und die dritte große Aufgabe ist ein Programm gegen die Wohnungsnot in Trier. Dabei geht es um die Umsetzung der von Fachgutachtern angeregten Maßnahmen zur Sanierung der städtischen Wohnungen sowie darum, Anreize für private Investoren zu schaffen, bezahlbaren Wohnraum bereitzustellen.

Viele deiner Aufgaben erfordern eine enge Zusammenarbeit mit

dem Baudezernat. Läuft die wirklich so schlecht, wie das in der Öffentlichkeit dargestellt wird?

Kindertagesstätten und Schulen in Schuss zu halten beziehungsweise auszubauen ist angesichts der äußerst knappen Finanz- und Personalsituation eine tägliche Herausforderung. Dank des großen Engagements der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beider Dezernate gelingen die allermeisten Aufgaben völlig geräuschlos. Aber natürlich gibt es auch einmal Missverständnisse und Meinungsverschiedenheiten. Bedauerlich ist, wenn diese öffentlich kommuniziert werden, wenn sie intern längst geklärt sind und so die gemeinsam erfolgreich geleistete Arbeit überdecken.

Die Rahmenbedingungen für deine Arbeit liefert oft auch das Land. Wie hat sich die Zusammenarbeit seit dem Regierungswechsel im letzten Jahr entwickelt?

Da gibt es Licht und Schatten. Um mit dem Schatten zu beginnen: Die Neuregelung zur Schülerbeförderung wird zwar viele Eltern entlasten, aber die jährlichen Kosten von vier Millionen Euro für die Stadt Trier – die so hoch sind, weil Trier alle Schülerfahrten vom Landkreis in die Stadt bezahlen muss – werden noch weiter steigen. Ich

Interview_mit Angelika Birk

Die GRÜNE Bürgermeisterin und Sozialdezernentin Angelika Birk zieht Bilanz

hätte mir vor allem eine Regelung gewünscht, die armen Kindern Schulwege zwischen drei und vier Kilometern zu Fuß erspart. Meine kostenneutralen Vorschläge hierzu fanden in der Landesregierung jedoch keinen Rückhalt. Eine Auseinandersetzung mit dem Land gibt es auch bei der Schulsozialarbeit. Hierzu hat Irene Alt, die neue GRÜNE Ministerin für Integration, Familie, Kinder, Jugend und Frauen, im letzten Sommer mehr Geld zugesagt. Daraufhin haben wir die Schulsozialarbeit kräftig ausgebaut. Diese Vorreiterrolle gerät uns jetzt zum Nachteil, denn der Finanzminister hat auch dem Jugendministerium drastische Sparmaßnahmen empfohlen. Im Klartext heißt das: Uns fehlen hier in den kommenden beiden Jahren insgesamt 150.000 Euro vom Land. Hier gilt es zeitnah eine Lösung zu finden, wobei ich hoffe, dass auch der Stadtrat weiterhin Schulsozialarbeit als Priorität sieht.

Und das Licht?

Ich arbeite sehr gerne mit Irene Alt zusammen. Sie hat nicht nur die Lufa geschlossen, sondern auch für die Kleinkinder von Flüchtlingen eine Grundlage für eine angemessene Betreuung geschaffen. Und wir dürfen und sollen unbegleitete jugendliche Flüchtlinge jetzt endlich sofort nach der Ankunft in Trier

in eine Jugendeinrichtung aufnehmen. Früher mussten sie oft in der Flüchtlingskaserne bleiben. Unsere Jugendministerin bereitet außerdem ein spannendes Programm zur Weiterentwicklung der Kitas vor. In Trier sind viele von ihnen Anlaufpunkt für die ganze Familie und wirken mit ihrer Arbeit in die Stadtviertel hinein. Dies soll zukünftig vom Land mehr honoriert werden. Auch die Kooperation zwischen Kinderklinik, Jugendamt und Beratungsstellen für Kinder und Jugendliche zur Vorbeugung der Kindeswohlgefährdung wird von Irene Alt politisch und finanziell unterstützt. Gemeinsam mit dem Mutterhaus hat das Jugendamt Trier gerade ein entsprechendes Projekt gestartet, das erstmals nicht nur Säuglinge, sondern Kinder aller Altersgruppen schützen und die Eltern in belasteten Situationen unterstützen soll. Somit sind wir in Trier auch auf diesem Gebiet mal wieder Pioniere.



Aus dem Landtag

Fukushima mahnt!

Warum es immer noch wichtig ist gegen Atomkraft zu kämpfen

Am 11. März jährte sich die verheerende Atomkatastrophe von Fukushima zum ersten Mal. Vor einem Jahr haben das Erdbeben und der Tsunami nicht nur Schiffe an Land gespült, sondern auch sechs Reaktoren bei Fukushima so beschädigt, dass man sie nicht mehr unter Kontrolle bekam. In mindestens drei dieser Reaktoren kam es zur Kernschmelze – ein dreifacher Super-GAU. Das Udenkbare, das Unvorstellbare trat ein. Und auch heute – ein Jahr danach – ist die Situation in Fukushima alles andere als unter Kontrolle. Nach wie vor finden dort unkontrollierte Kettenreaktionen statt, deren Auswirkungen kaum einzuschätzen sind. Und nach wie vor leben mehrere zehntausend Menschen in einem kontaminierten Gebiet. Deswegen bleibt es dabei: Die Atomkraft ist technisch nicht beherrschbar und darum politisch nicht verantwortbar. Dies gilt weltweit. Nicht erst seit Fukushima, bereits seit Tschernobyl wissen wir: Radioaktivität kennt keine Grenzen.

Cattenom – eine ganz reale Bedrohung direkt vor unserer Haustür

Deshalb ist das Atomkraftwerk Cattenom keine abstrakte Größe, sondern eine ganz reale Bedrohung

direkt vor unserer Haustür. Und deshalb kann das Bemühen um einen Atomausstieg nicht nur an nationalen Grenzen haltmachen, sondern muss eine europäische Debatte werden. Auf der letzten Sitzung des Interregionalen Parlamentarierrats haben die Grünen aus Belgien, Frankreich, Luxemburg, dem Saarland und Rheinland-Pfalz diese Debatte in unserer Region auf die nächste Stufe gehoben. Wir Grünen waren maßgeblich daran beteiligt, dass der Interregionale Parlamentarierrat die Vertreter der Exekutiven in der Großregion dazu aufforderte, sich auf einem Sondergipfel mit dem Pannenreaktor Cattenom zu beschäftigen und mögliche Ausstiegsszenarien aus der Atomkraft zu entwerfen.

Trotzdem ist es auch weiterhin wichtig, Cattenom auch auf Landesebene zum Thema zu machen. Im März werden wir gemeinsam mit der SPD-Fraktion einen Antrag in das Plenum des rheinland-pfälzischen Landtags einreichen, in dem wir die sofortige und endgültige Stilllegung Cattenoms fordern. Der Bericht des EU-Stresstestbeobachters hat gravierende Mängel sowohl an der Anlage selbst, als auch an den Sicherheitsvorkehrungen aufgezeigt. Unter anderem wird bemängelt, dass Cattenom über eine nicht mehr neuzeitliche Ausgangstechnik verfügt, unzurei-

Aus dem Landtag_

Fukushima mahnt!

chend gegen Erdbeben und Überflutungen gesichert ist und dem Absturz eines Flugzeugs wohl nicht standhalten würde. Darüber hinaus hat der Stresstestbeobachter hervorgehoben, dass die französischen Sicherheitsexperten spezielle Anforderungen des EU-Stresstests, die ihnen nicht wahrscheinlich genug erschienen, von vorneherein ausgeschlossen haben. Die Gründe hierfür sind offensichtlich – Cattenom hätte den Stresstest sonst nicht bestanden. Damit ist Cattenom für uns durchgefallen!

Cattenom ist und bleibt daher ein Sicherheitsrisiko und muss schnellstmöglich abgeschaltet werden.



Energiewende konsequent fortsetzen

So wichtig der Kampf gegen Cattenom und die Atomkraft in Europa und weltweit auch ist, so wichtig ist auch die konsequente Fortsetzung der Energiewende in Deutschland. Ein Jahr nach Fukushima scheint die Bundesregierung Angst vor ihrer eigenen Courage bekommen zu haben. Die erfolgreichen Bausteine der Energiewende – wie beispielsweise den Ausbau der Solarstromerzeugung – legt sie auf Eis. In die Gebäudesanierung und Energieeffizienz investiert sie nicht. Die Bundesregierung vollzieht damit die Wende von der Wende. Es ist daher umso wichtiger, dass wir Grüne gegensteuern, dass wir uns für den Ausbau der Erneuerbaren Energien einsetzen und gleichzeitig gegen Atomkraft kämpfen – in Deutschland, Europa und weltweit!

Stephanie Nabinger, MdL

Atompolitische Sprecherin der
Landtagsfraktion
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN.

Aus dem Stadtrat_

Langer Atem und Mut zur Veränderung von *Petra Kewes*

Grüne Politik braucht einen langen Atem, die Bereitschaft sich selbst immer wieder neu zu erfinden, ohne sich dabei zu verbiegen. Seitdem die Grünen im Trierer Stadtrat sind, wurden gegen viele Widerstände wichtige Entscheidungen vorangebracht, um Trier GRÜNER, also lebenswerter zu machen. Die Umgestaltung des Kornmarktes, die Aufdeckung der Parkhausaffäre, das Umdenken der Stadtwerke hin zu Erneuerbaren Energien und Vieles mehr, wäre ohne Grüns nicht möglich gewesen.

Wichtig für die Erfolge, aber auch für unser Selbstverständnis ist die Mischung von Politikeinsteigern und alten Hasen, die konstruktiv zusammenarbeiten können. An dieser Stelle möchte ich zwei „Politikprofis“ persönlich danken: Gerd Dahm, von dessen Erfahrung ich als stellvertretende Fraktionsvorsitzende reichlich profitieren konnte, und auch Reiner Marz, der jetzt als mein Stellvertreter immer wieder wichtige Inputs für die alltägliche politische Arbeit einbringt.

Wenn wir auch vieles erreicht haben, so liegen doch noch viele Baustellen vor uns. Die immer stärker anziehenden Mietpreise in Trier, die kontinuierliche Weiterentwicklung der Schullandschaft, die (energetische) Sanierung von Kitas und Schulen, und nicht zuletzt die Verkehrssituation in und um Trier,

der sich ja diese Ausgabe des Treverers widmet. Die Liste ließe sich beliebig verlängern, aber der Platz für meinen Beitrag ist ebenso beschränkt wie die finanziellen Mittel der Stadt, mit denen wir all diese Probleme zu meistern haben.

Gerade in Zeiten knapper Kassen ist die richtige Prioritätensetzung wichtig. Und dafür braucht es starke Grüne im Trierer Rat. Wenn wir aber von „den Anderen“ Veränderung wollen, müssen wir auch selbst bereit sein, uns stetig zu erneuern, Prozesse zu optimieren und zu professionalisieren. Denn besonders im Ehrenamt ist Zeit ein wichtiges Gut, und die politische Arbeit sollte auch Spaß machen. In einer Klausur mit dem Parteivorstand wurden Stärken und Schwächen der bisherigen Arbeit analysiert. Beide Gremien arbeiten derzeit an der Umsetzung struktureller Veränderungen.

Die Erhöhung der Effizienz im täglichen politischen Geschäft ist, für uns als Fraktionsvorstand, ein wichtiger Punkt. Jeder Fraktionär muss sich mit unzähligen Details rum-schlagen, so dass man aufpassen muss, sich nicht im Kleinklein zu verzetteln. Daher ist es notwendig, die Eckpfeiler für wichtige Entscheidungen gemeinsam zu erarbeiten. Um dafür den nötigen Raum zu haben, wurden die Sitzungen neu strukturiert. Außerdem wird es zukünftig wieder mehr Treffen des

Aus dem Stadtrat

Langer Atem und Mut zur Veränderung von Petra Kewes

kommunalen Arbeitskreises geben, um die basisdemokratische Standpunktdiskussion weiter in den Mittelpunkt unserer politischen Arbeit zu rücken.

Strukturiertes Arbeiten erhöht die Transparenz und erleichtert somit allen den Durchblick. Deshalb ist es Ziel, die thematischen Arbeitsgruppen enger mit der Fraktionsarbeit zu verknüpfen. Themenschwerpunkte sollen in den AKs aufgearbeitet werden, interessierte Basismitglieder zunehmend in die Fraktionsarbeit eingeführt werden. Voraussetzung dafür ist eine mit-

telfristige Themenplanung, die in enger Abstimmung mit dem Parteivorstand und unserer Dezernentin erfolgen muss. Das ist unsere derzeitige Baustelle.

Da der Mensch ein Gewohnheitstier ist und Veränderungen Zeit brauchen bis sie sich manifestieren, haben wir noch einen langen Weg vor uns. Aber wenn alle den Bedarf erkennen und an einem Strang ziehen, werden wir unser Ziel erreichen können. Denn in einem Punkt sind wir uns doch alle einig: ALLES AUF GRÜN!!



Die Trierer Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen (Dominik Heinrich, Richard Leuckefeld, Corinna Ruffer, Anja Reinermann-Matatko, Reiner Marz, Christiane Wender, Gudrun Backes, Gerd Dahm, Uschi Britz, Petra Kewes.) Gruppenfoto zur Stadtratswahl 2009 mit Hans-Peter Simon (Ortsbeirat Ehrang) und Manfred Becker (Stadratsmitglied 2002-2009)

TERMINE

Arbeitskreis Verkehr

26. Juli 2012 um 19:30 Uhr
Geschäftsstelle

Thema:

Vorbereitung einer Veranstaltung
zum Thema „Zukunftsfähigkeit des
regionalen ÖPNV“

Optimierung des ÖPNV in und um Trier

- in Planung Ende August -

Zukunftswerkstatt: Trier 2050.

Auftaktthema: Verkehr

- in Planung für Herbst 2012 -

Konversion in Trier

Tobias Lindner, MDB

- in Planung für Herbst 2012 -

4. Park(ing) Day

21. September 2012

Matinee - Finanzkrise

Sven Giegold, MDB (angefragt)

- in Planung für Winter 12/13 -

ZUM MITMACHEN TREFFS UND KONTAKTE VON BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN TRIER

Kommunalpolitischer Arbeitskreis:

Wann?

montags, meist 14täglich, nach
Einladung per E-mail

Was?

Themenabende und Vorbereitung
der Stadtratssitzungen

Ansprechpartner: Thorsten Kretzer
thorstenkretzer@gmx.net

Tel.: 0651-99189109

Thematische Arbeitskreise:

Wann?

Nach Absprache und/oder Einla-
dung per E-mail

Verkehr

Kontakt: Corinna Ruffer
crueffer@gmx.de

Energie

Kontakt: Rainer Landele
r.landele@offenundbunt.de
Tel.: 0651-9914063

Finanzen

Kontakt: Petra Kewes
petrakewes@yahoo.de
Tel.: 0651-4357665

Soziales

Kontakt: Christiane Wendler
wend3201@uni-trier.de
Tel.: 0651-69930024

Kommunikation

Kontakt: Antje Eichler
antje.eichler@gmx.net
Tel.: 0651-4688810

Vorstandssitzungen:

Wann?

dienstags, 19:00 Uhr
in der Geschäftsstelle, Am Palastgarten 6

Wer?

In der Regel für Mitglieder und Interessierte offen

Was?

Organisatorisches, Personalfragen, Veranstaltungsplanung, Themendiskussion u.v.a.m.

Mitdiskutieren im Forum:

<http://www.gruene-trier.org/>

Kontaktvermittlung zu den thematischen Arbeitskreisen und zum Vorstand, Mitgliedschaftsangelegenheiten:

Bündnis 90/Die Grünen, Geschäftsstelle, Am Palastgarten 6, 54290

Trier

info@gruene-trier.de, 0651-48707,

Mobil 0151-57.69.48.93

Ansprechpartner: Ewald Adams

Kontaktvermittlung zur Stadtratsfraktion:

Bündnis 90/Die Grünen, Fraktionsbüro Rathaus (Gebäude III, Zimmer 14), Augustinerhof, 54290 Trier

gruene.im.rat@trier.de,

Tel.: 0651-48834

Ansprechpartnerin: Uschi Britz

Die Abgeordneten aus der Region:

Stephanie Nabinger

Mitglied des Landtags

Büro: Graf-Siegfried-Str. 39,
54439 Saarburg, 06581-9962590,

wk.stephanie.nabinger@gmx.de

Mitarbeiterin: Tina Schwenk

Homepage:

www.stephanie-nabinger.de

Jutta Blatzheim-Roegler

Mitglied des Landtags

Büro: Am Heiligenrech 9

54470 Bernkastel-Kues

06531-915409,

Mitarbeiterin: Catrin Müller

info@blatzheim-roegler.de

Homepage:

www.blatzheim-roegler.de

IMPRESSUM

Bündnis 90/Die Grünen

Stadtverband Trier

Am Palastgarten 6

54290 Trier

Tel.: 0651/48707

Fax: 0651/76790

info@gruene-trier.de

www.gruene-trier.de



[http://www.facebook.com/](http://www.facebook.com/GrueneKVTrier)

GrueneKVTrier

Öffnungszeiten der Geschäftsstelle:

Montag bis Freitag

16-18 Uhr

Bankverbindung:

Konto 880 666

Sparkasse Trier

BLZ 585 501 30



Redaktion, Layout + Gestaltung:

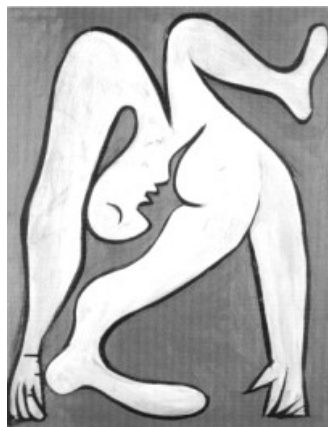
Ewald Adams

Antje Eichler

Anne Heuer

Isabelle Marz

Der Vorstand



LEUCKEFELD

Bücher - Bilder - Poster

54290 Trier, Fahrstr. 3

Tel 0651/4360536 Fax 4360506

info@leuckefeld.de

www.leuckefeld.de

über 6.000 Motive zur Ansicht



Die meisten lieferbaren
Buchtitel kann ich Ihnen
binnen 24 Stunden zu
Hause vorbei bringen. Oder
Sie holen sie zu meinen
Geschäftszeiten an der
Trierer Fachhochschule,
Schneidershof (Mensa) ab:

Mo-Fr 11:00-14:00 Uhr

FH-Buchhandlung Ewald Adams

an der Fachhochschule Trier

Buch-Bestellservice

Lieferung frei Haus
ab 40 Euro Bestellwert

0651-8103-489 d

0651-99469797 p

fh-buchhandlung@ewald-adams.de

www.ewald-adams.de/fh.htm

E-Bike-Spezialist



- **Bionx**
- **Bosch**
- **Panasonic**
- **Tranz-X**



HENN
ZWEIRÄDER

TRIER-VIEHMARKT



(0651) 7 33 82