
Angeschrieben wurden alle derzeitigen Stadtratsfraktionen der Stadt Trier
Bündnis90-DIE GRÜNEN /CDU /SPD /AFD /Die Linke /UBT /FDP /Die Fraktion

Antworten der Fraktionen in chronologischer Reihenfolge des Posteingangs)

UBT –Christiane Probst

1. Ohne Ziel kein Weg und keine Planung: Es braucht ein Konzept für den Radverkehr. Gut ist: für Trier liegt bereits ein Radverkehrskonzept vor. Welche weiteren Schritte wollen Sie verfolgen, um dieses umzusetzen? Was sind Ihrer Ansicht nach die Prioritäten?

Am 17.11.2015 hat der Stadtrat von Trier das Radverkehrskonzept beschlossen. Die Umsetzung der weiteren Schritte erfolgt anhand des Arbeitskreises Radverkehr (AK Rad) aus deren Empfehlungen, die die Verwaltung und der Stadtrat beschließen. Sie sind im übrigen mit dem ADC im AK Radverkehr vertreten!

2. Ein attraktiver Radverkehr braucht gute Wege – das setzt Investitionen voraus. Der ADFC veranschlagt € 30 pro Einwohner pro Jahr dafür. Wie viel wird aktuell in Ihrer Stadt/Kommune für den Radverkehr eingeplant und wo wollen Sie in 5 Jahren stehen?

Zur Konkretisierung hierfür: Es werden weniger Mittel eingesetzt, da laut Verwaltungsaussage das entsprechende Personal fehlt. Wir wollen, dass nach 5 Jahren die Maßnahmen umgesetzt wurden, die mit wenig finanziellen Aufwand umsetzbar sind. „Der Erfolg mit kleinen Schritten“ .

3. Um zu messen, ob es gelungen ist, Menschen aufs Rad zu bringen, muss man den Anteil der Radfahrer im Verkehr kennen. Haben Sie diese Zahlen aktuell für Ihre Stadt/Kommune? Wie hoch soll der Radverkehrsanteil in 5 Jahren sein?

Gemäß Mobilitätskonzept 2025 soll der Anteil steigen -egal ob ÖPNV oder Fuss- und Radverkehr. Danach richten wir uns.

4. Ein Radverkehrsbeauftragter dient als Bindeglied zwischen Verwaltung, Politik und Bürgern und hilft dabei, einen sicheren und attraktiven Radverkehr voranzutreiben. Gibt es vor Ort schon jemand– wenn nicht, wann soll jemand benannt werden?

Mit Herrn Wilko Kannenberg hat die Verwaltung bereits einen Beauftragten für den Radverkehr, er leitet die Sitzungen des AK Rad, indem Sie vertreten sind! Ein zusätzlicher städtischer Mitarbeiter für den Radverkehr wird durch die ADD (Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion nicht genehmigt!). . Dies hieße eine Ausweitung der freiwilligen Leistungen und neue Planstellen!

5. Ein Runder Tisch Radverkehr bringt Politik, Verwaltung, Verbände, Initiativen und Bürger zusammen. Maßnahmen, die gemeinsam geplant werden, finden größere Akzeptanz und können einfacher umgesetzt werden. Gibt es in Ihrer Stadt/Kommune bereits einen Runden Tisch – wenn nicht, für wann ist das geplant?

Der Runde Tisch existiert bereits - siehe vorherige Antworten: Arbeitskreis Radverkehr!

6. Gute und sichere Radwege muss man auch einfach finden können – eine einheitliche und durchgängige Beschilderung (nach dem gängigen Standard HBR) ist dabei wichtig. Sind

Ihre Radwege bereits überall beschildert? Wenn nein, bis wann wollen Sie das umgesetzt haben?

Die Beschilderung erfolgt nach dem Konzept der Stadt Trier 7. Weitere Fahrradstraßen sollen da, wo es notwendig und sinnvoll ist, ergänzt werden. Es gilt aber das Prinzip der Gleichheit für ÖPNV, Fahrradverkehr und Individualverkehr! Es darf aber kein Stückwerk sein, wie zum Beispiel am Stadtbad!

7. Fahrradstraßen bieten Komfort und Sicherheit. Einige davon existieren in Trier schon – wie ist die Akzeptanz. Und sollen weitere eingerichtet werden?

-

8. Bei Besorgungen, Einkäufen oder beim Umstieg in Bahn und Bus will man sein Rad einfach und sicher abstellen können. Wo gibt es bereits Fahrradabstellanlagen und wo sind weitere geplant?

Es gibt bereits in Trier Fahrradstellanlagen (Porta). Und viele Ortsbeiräte planen diese (investiven) Maßnahmen. Diese sind jedoch aufgrund der Haushaltsauflagen der ADD strengstens untersagt. Es wäre wünschenswert, wenn mehr Abstellanlagen vorhanden wären! Auch wenn die Innestadt-Ortsbeiräte dies finanzieren, handelt es sich um eine investive Maßnahme, die seitens der ADD nicht genehmigt wird!

9. Der Radverkehr endet nicht an der Stadtgrenze – für Schulbesuch und Arbeitsweg ist der Weg in den Nachbarort oft wichtig. Wo sind Lückenschlüsse zu Nachbargemeinden sinnvoll?

Lückenschluss: Hier gibt es die Planung des Radschnellweges Schweich - Konz durch das Land. Ohne Landes- oder Bundesmittel kann eine finanzschwache Kommune wie Trier es nicht stemmen, 10. In der Stadt sind bereit einige Einbahnstraßen freigegeben, die weitere Planung obliegt der Straßenverkehrsbehörde.

10. Die Freigabe von Einbahnstraßen hilft Radfahrern, sichere Wege durch die Stadt/Kommune zu finden. Wo gibt es das bereits und wo sind weitere Freigaben geplant?

-

11. Um Platz für Fuß- und Radverkehr zu gewinnen, muss das Thema Parken im öffentlichen Raum angegangen werden. Wo gibt es alternative Parkmöglichkeiten, um Geh- und Radwege freizubekommen?

Dies wurde bereits mit der Umsetzung des Pollerkonzeptes und der Neuordnung der Erweiterung der Fußgängerzone umgesetzt.

12. Auch wenn die Reform des Straßenverkehrsgesetzes, welche den Kommunen weitere Möglichkeiten eröffnet hätte, aktuell gestoppt ist: Kommunen können an bestimmten Stellen Tempo 30 anordnen oder - in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion –einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 einrichten. Gibt es solche Zonen in Trier? Sehen Sie noch Potential für weitere solche Zonen? Benennen Sie gerne konkrete Beispiel, wo in Trier ihrer Meinung nach Tempo 30 oder Tempo 20 gelten sollte.

In jedem Stadtteil von Trier wäre eine 30er Zone angebracht. Gerade an Kitas/Schulen/ und ist dies der Fall Aufgrund der neuen Gesetzeslage eine 30er Zone angebracht. Wir können nur drauf

hoffen, dass die Bürger/innen sich daranhalten und entsprechend sich umsichtig verhalten und fahren. Siehe Palliener Weg und Rheinstraße in Ruwer!

13. Der ADFC Trier – zuständig für Stadt und Kreis Trier, LK Bitburg-Prüm, LK Daun, LK Berncastel- Wittlich – würde gerne Ihre Haltung zum Radverkehr kennenlernen. Was ist Ihnen selbst wichtig im Hinblick auf den Radverkehr? Haben Sie konkrete Ziele und/ oder Visionen für den Radverkehr in Stadt und Land? Wir laden Sie ein diese in einem persönlichen Gespräch kundzutun oder in den folgenden freien Zeilen dem ADFC Trier mitzuteilen:

Die Umsetzung und Finanzierung (!) des Schnellradweges von Schweich nach Konz über Trier und zurück!#

Vision:

Wünschenswert wäre, dass durch eine verbesserte Radinfrastruktur noch mehr Menschen aufs Fahrrad umsteigen.

Die Linke – Matthias Koster

1. Ohne Ziel kein Weg und keine Planung: Es braucht ein Konzept für den Radverkehr. Gut ist: für Trier liegt bereits ein Radverkehrskonzept vor. Welche weiteren Schritte wollen Sie verfolgen, um dieses umzusetzen? Was sind Ihrer Ansicht nach die Prioritäten?

Das Mobilitätskonzept (MoKo) stammt aus dem Jahr 2013, das Radverkehrskonzept (RVK) aus 2015; beide bilden jeweils den Horizont bis 2025 ab. In der Zwischenzeit haben sich die Rahmenbedingungen allerdings erheblich verändert. Die Linke begrüßt daher den Vorschlag, das MoKo zu aktualisieren und auf die aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Wichtig ist aber, und das zeigt sich auch in den Erfahrungen mit dem MoKo und dem RVK: Viel zu oft fehlen die finanziellen und personellen Ressourcen, die beschlossenen Planungen auch in die Realität umzusetzen. Der Fokus muss daher unserer Meinung nach darauf liegen, das Personal in der Stadtverwaltung aufzustocken und für genug Finanzmittel zu sorgen. Unser Ziel ist daher auch, dass die Kommunen finanziell wieder handlungsfähig werden, ohne von Fördergeldern abhängig zu sein.

2. Ein attraktiver Radverkehr braucht gute Wege – das setzt Investitionen voraus. Der ADFC veranschlagt € 30 pro Einwohner pro Jahr dafür. Wie viel wird aktuell in Ihrer Stadt/Kommune für den Radverkehr eingeplant und wo wollen Sie in 5 Jahren stehen?

In der Stadtratssitzung vom 12. November 2019 hat der damalige Baudezernent Andreas Ludwig eine Berechnung vorgetragen, aus der sich ein Budget von rund 13 € pro Trierer:in ergibt. Der vom ADFC vorgeschlagene Wert von 30 € pro Kopf würde in Trier heißen, dass 3,3 Mio. € zur Verfügung stünden. Das wäre auf jeden Fall ein deutlicher Fortschritt gegenüber dem aktuellen Wert. Die Linke begrüßt jede Erhöhung des Haushaltsansatzes für Maßnahmen, die den Radverkehr in und um Trier verbessern. Wir halten – auch angesichts dessen, dass Trier einen erheblichen Nachholbedarf hat – einen Ansatz von mindestens 50 € pro Kopf, also 5,5 Mio. €, für notwendig und angemessen.

3. Um zu messen, ob es gelungen ist, Menschen aufs Rad zu bringen, muss man den Anteil der Radfahrer im Verkehr kennen. Haben Sie diese Zahlen aktuell für Ihre Stadt/Kommune? Wie hoch soll der Radverkehrsanteil in 5 Jahren sein?

Im Jahr 2018, als zuletzt eine Verkehrsbefragung durchgeführt wurde, lag der Anteil des Radverkehrs bei 14 %. Die Verkehrsbefragung des Jahres 2023 befindet sich noch in der Auswertungsphase, daher sind aktuellere Zahlen noch nicht bekannt. Gegen Ende der 2020er Jahre halten wir einen Anteil von über 30 % erreichbar, wenn der Radverkehr endlich die nötige Unterstützung bekommt. Selbstverständlich gilt: Je mehr, desto besser!

4. Ein Radverkehrsbeauftragter dient als Bindeglied zwischen Verwaltung, Politik und Bürgern und hilft dabei, einen sicheren und attraktiven Radverkehr voranzutreiben. Gibt es vor Ort schon jemand – wenn nicht, wann soll jemand benannt werden?

Trier hat bereits einen Radfahrbeauftragten benannt (Jonas Klöpfer vom Amt für Stadt- und Verkehrsplanung).

5. Ein Runder Tisch Radverkehr bringt Politik, Verwaltung, Verbände, Initiativen und Bürger zusammen. Maßnahmen, die gemeinsam geplant werden, finden größere Akzeptanz

und können einfacher umgesetzt werden. Gibt es in Ihrer Stadt/Kommune bereits einen Runden Tisch – wenn nicht, für wann ist das geplant?

Der Arbeitskreis Radverkehr bringt Politik, Verwaltung und Verbände an einen Tisch und tagt etwa alle drei Monate.

6. Gute und sichere Radwege muss man auch einfach finden können – eine einheitliche und durchgängige Beschilderung (nach dem gängigen Standard HBR) ist dabei wichtig. Sind Ihre Radwege bereits überall beschildert? Wenn nein, bis wann wollen Sie das umgesetzt haben?

Von einer durchgängigen und einfach nachvollziehbaren Beschilderung kann in Trier keine Rede sein. Die Lage hat sich allerdings in den letzten Jahren spürbar verbessert. Das Problem in Trier liegt derzeit weniger in der Beschilderung an sich, sondern darin, dass das Radwegenetz unvollständig ist und die richtigen Wegeführungen daher (vor allem für Ortsunkundige) nur schwer zu finden sind.

7. Fahrradstraßen bieten Komfort und Sicherheit. Einige davon existieren in Trier schon – wie ist die Akzeptanz. Und sollen weitere eingerichtet werden?

Die Fahrradstraße in Trier-Süd (Im Nonnenfeld bis Eberhardstraße) erfreut sich großer Beliebtheit – dieser Schritt war ein voller Erfolg! Trier sollte dieses gute Beispiel auch auf andere Straßen anwenden und weitere Fahrradstraßen ausweisen.

Aus unserer Sicht scheint es geboten, die Anbindung der Innenstadt zu verbessern, indem der Straßenzug von der Gerty-Spieß-Straße bis zum Nikolaus-Koch-Platz zur Fahrradstraße wird. Effektiv wird dadurch die bestehende Fahrradstraße Trier-Süd bis in die Innenstadt verlängert. Die Situation des Radverkehrs in der Weberbach/Mustorstraße hat sich (u.a. durch Tempo 20) verbessert. Hier könnte die Ausweisung als Fahrradstraße zusätzliche Impulse geben.

Wir setzen uns seit langem für eine autofreie Römerbrücke und ein autofreies Karl-Marx-Viertel ein. Eine Umwidmung zur Fahrradstraße könnte die Verkehrssituation im Karl-Marx-Viertel und auf der Römerbrücke entspannen, die Anbindung der westlichen Stadtteile an die Innenstadt erheblich verbessern und womöglich ein Zwischenschritt hin zum autofreien Karl-Marx-Viertel und zur autofreien Römerbrücke sein.

In vielen Straßen (v.a. in der Innenstadt sowie in Wohngebieten) reicht es aber schon aus, Tempo-30-Zonen anzuordnen (und durchzusetzen), um spürbare Verbesserungen für den Radverkehr (und die Anwohner:innen) zu erreichen.

8. Bei Besorgungen, Einkäufen oder beim Umstieg in Bahn und Bus will man sein Rad einfach und sicher abstellen können. Wo gibt es bereits Fahrradabstellanlagen und wo sind weitere geplant?

Trier hat einige Fahrradbügel oder ähnliche Abstellanlagen, oft auch auf privatem Gelände (z.B. vor Supermärkten), die allerdings meist keinen besonderen Schutz bieten. Hervorzuheben ist die große Fahrradgarage am Hauptbahnhof, wo bspw. Reisende oder Pendler:innen ihr Rad sicher und trocken unterbringen können und E-Bikes aufladen können. Auch im Rahmen der verbesserten Anbindung der Trierer Stadtteile an den Bahnverkehr (Reaktivierung Westtrasse) sind Fahrradabstellanlagen vorgesehen.

Allerdings herrscht nach wie vor im gesamten Stadtgebiet, vor allem in der Innenstadt, ein erheblicher Mangel an Radabstellanlagen, auch vor Schulen. Die Linke setzt sich dafür ein, dass

bei allen Baumaßnahmen eine ausreichende Zahl an Radabstellanlagen in der nötigen Ausstattung umgesetzt werden. Dies gilt sowohl beim Wohnungsbau (z.B. in der früheren

Jägerkaserne) als auch beim Bau oder Umbau von öffentlichen Gebäuden oder gewerblichen Immobilien.

Wir wollen auch aktiv dafür eintreten, dass in Betrieben genug sichere Fahrradabstellanlagen für Beschäftigte eingerichtet werden. Die öffentliche Hand muss dabei mit gutem Beispiel vorangehen.

9. Der Radverkehr endet nicht an der Stadtgrenze – für Schulbesuch und Arbeitsweg ist der Weg in den Nachbarort oft wichtig. Wo sind Lückenschlüsse zu Nachbargemeinden sinnvoll?

Die Pendler-Radroute, die Trier an Schweich und Konz anbindet, hat die oberste Priorität. Darüber hinaus wird die Wichtigkeit der Anbindung an die Radwege in der Region auch vom 2022 beschlossenen Tourismus- und Hotelkonzept anerkannt, wo „Sternfahrten“ entlang der Flusstäler vorgeschlagen werden. Die verbesserte Fahrradmitnahme im ÖPNV ist zudem ein wichtiger Faktor.

10. Die Freigabe von Einbahnstraßen hilft Radfahrern, sichere Wege durch die Stadt/Kommune zu finden. Wo gibt es das bereits und wo sind weitere Freigaben geplant?

In Trier sind viele Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben. Wo dies noch nicht geschehen ist (z.B. in der Brückenstraße), unterstützt Die Linke die Freigabe.

11. Um Platz für Fuß- und Radverkehr zu gewinnen, muss das Thema Parken im öffentlichen Raum angegangen werden. Wo gibt es alternative Parkmöglichkeiten, um Geh- und Radwege freizubekommen?

Die Linke begrüßt die Vision einer autofreien Innenstadt. Damit ist automatisch auch ein Rückgang des Parkens in der Innenstadt verbunden.

Wichtig ist aus unserer Sicht, bestehende Parkverbote auf Geh- und Radwegen auch konsequent durchzusetzen.

Die Attraktivität der Parkhäuser gegenüber dem Parken unter freiem Himmel muss weiter verbessert werden, damit Autofahrer:innen gezielt Parkhäuser zum Parken aufsuchen, statt im öffentlichen Raum zu parken. Eine Anpassung der Größe der Parkplätze an den immer größeren Platzbedarf moderner Autos (vor allem SUVs) lehnen wir ab, da daher das Parkplatzangebot insgesamt sinkt.

An den wichtigen Zufahrtstraßen nach Trier wollen wir das Park&Ride-Angebot ausbauen. Dadurch, und durch einen günstigeren ÖPNV, fahren weniger Autos in unsere Stadt. An den Park&Ride-Parkplätzen könnten zudem sichere Radabstellanlagen (nach dem Vorbild der Fahrradgarage am Hauptbahnhof) errichtet werden, damit die Pendler:innen für die letzten Kilometer auf das Rad umsteigen können.

Unser Ziel ist es aber nicht, die Parkflächen zu verlagern, sondern den Kfz-Verkehr insgesamt zu verringern, damit weniger Autos auf Trierer Straßen unterwegs sind.

12. Auch wenn die Reform des Straßenverkehrsgesetzes, welche den Kommunen weitere Möglichkeiten eröffnet hätte, aktuell gestoppt ist: Kommunen können an bestimmten Stellen Tempo 30 anordnen oder - in zentralen städtischen Bereichen mit

hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion –einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 einrichten. Gibt es solche Zonen in

Trier? Sehen Sie noch Potential für weitere solche Zonen? Benennen Sie gerne konkrete Beispiel, wo in Trier ihrer Meinung nach Tempo 30 oder Tempo 20 gelten sollte.

Die Linke sieht, insbesondere im Bereich innerhalb des Alleenrings sowie in Wohngebieten, ein großes Potential durch die Ausweisung von Tempo 30 und Tempo 20. Beispielsweise die Saarstraße und die Paulinstraße sind für den Radverkehr deutlich attraktiver geworden, seit dort Tempo 30 gilt. In der Weberbach gilt sogar Tempo 20, was das Radfahren dort erheblich angenehmer macht. Auch sind die meisten Wohngebiete bereits Tempo-30-Zonen. Wir wollen auf zusätzlichen Straßen Tempo 20 und 30 ausweisen; konkret sollte beispielsweise auf der Römerbrücke und in der Hohenzollernstraße Tempo 30 angeordnet werden.

Die Linke setzt sich dafür ein, dass die Regelgeschwindigkeit innerorts auf Tempo 30 herabgesetzt wird.

13. Der ADFC Trier – zuständig für Stadt und Kreis Trier, LK Bitburg-Prüm, LK Daun, LK Berncastel- Wittlich – würde gerne Ihre Haltung zum Radverkehr kennenlernen. Was ist Ihnen selbst wichtig im Hinblick auf den Radverkehr? Haben Sie konkrete Ziele und/ oder Visionen für den Radverkehr in Stadt und Land? Wir laden Sie ein diese in einem persönlichen Gespräch kundzutun oder in den folgenden freien Zeilen dem ADFC Trier mitzuteilen:

Viel zu oft haben wir leider in den letzten Jahren und Jahrzehnten große Straßenbauprojekte gesehen, bei denen der Radverkehr gar nicht oder nur am Rande bedacht wurde. Beispielsweise ist die Lage in der „neuen“ Luxemburger Straße zwar besser als vorher, aber nach wie nicht perfekt.

Leider sind auch die bundespolitischen Regularien dazu oft zu restriktiv und passen kaum auf die Gegebenheiten vor Ort – wir würden uns daher mehr Kreativität im Umgang mit diesen Regeln und auch die Möglichkeit zu einer flexibleren Handhabung der Regeln wünschen. Neben dem Ausbau der Radwege, wo erheblicher Nachholbedarf besteht, ist es auch wichtig, Werbung für den Radverkehr zu machen, z.B. durch Aktionen wie dem Stadtradeln. Auch muss die öffentliche Hand bei der Verkehrswende mit gutem Beispiel vorangehen, etwa durch genug moderne Radabstellanlagen in Behörden (für Kund:innen und Beschäftigte), durch ein Jobticket für sämtliche Beschäftigte im öffentlichen Dienst und durch ein attraktives Jobrad-Angebot.

SPD Trier

1. Ohne Ziel kein Weg und keine Planung: Es braucht ein Konzept für den Radverkehr. Gut ist: für Trier liegt bereits ein Radverkehrskonzept vor. Welche weiteren Schritte wollen Sie verfolgen, um dieses umzusetzen? Was sind Ihrer Ansicht nach die Prioritäten?

Die Trierer SPD- Fraktion hat maßgeblichen Anteil an der damaligen Erstellung des Mobilitätskonzeptes MOKO Trier 2025. Hauptziel darin ist es, den Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes zu ändern. Es gilt weiterhin, das Radwegekonzept, als wichtigen Baustein des Mobilitätskonzeptes, konsequent umzusetzen, um eine attraktivere und qualitativere Radinfrastruktur zu erhalten:

Netz: Komplettierung des Radwegenetzes mit Neuanlegungen und Lückenschlüssen, Markierungen im bereits vorhandenen Straßenraum, mit Sichtbarmachung von Gefahrenstellen, weitere Öffnung von Einbahnstraßen und Grünanlagen, weitere Öffnung von Busspuren, verbesserte Radwegeführungen in Kreuzungspunkten.

Infrastruktur: Weitere attraktive Fahrradabstellanlagen, sowohl in der Innenstadt wie auch in Wohngebieten, an Schulen, Sportstätten, bei Behörden und Haltepunkten des ÖPNV sowie die Fahrradmitnahme im ÖPNV.

Im AK-Radverkehr, als Vorbereiter für die Umsetzung von Maßnahmen und evtl. Beschlüssen im Rat, werden diese unter Beteiligung der Fraktionen, Verwaltung und Interessenverbänden diskutiert und vorbereitet. Für die SPD ist es für die Herstellung von mehr Transparenz und somit Akzeptanz unabdingbar, dass dieser Prozess der Öffentlichkeit zur Verfügung steht.

2. Ein attraktiver Radverkehr braucht gute Wege – das setzt Investitionen voraus. Der ADFC veranschlagt € 30 pro Einwohner pro Jahr dafür. Wie viel wird aktuell in Ihrer Stadt/ Kommune für den Radverkehr eingeplant und wo wollen Sie in 5 Jahren stehen?

Diese Zahl ist in Trier nur schwer zu ermitteln, da bei vielen Baumaßnahmen der Anteil am Radverkehr integriert ist. Einen eigenen Radverkehrs-Ansatz im Haushalt zu veranschlagen ist aus Verwaltungssicht rechtlich nicht möglich. Die SPD achtet allerdings bei allen Maßnahmen darauf, dass der Ansatz sehr hoch ist. Hier gilt es insbesondere die zur Verfügung stehenden Fördermittel von Land, Bund und Europa zu ermitteln, zu beantragen und abzurufen.

3. Um zu messen, ob es gelungen ist, Menschen aufs Rad zu bringen, muss man den Anteil der Radfahrer im Verkehr kennen. Haben Sie diese Zahlen aktuell für Ihre Stadt/Kommune? Wie hoch soll der Radverkehrsanteil in 5 Jahren sein?

Ausgangslage 2005 war der Anteil des Radverkehrs -5%- am Modal Split. 2009 beschloss der Stadtrat einen Zielwert von 15%, also eine Verdreifachung, was sehr anspruchsvoll ist. Laut Verwaltung haben wir diesen Wert längst erreicht und wir denken als SPD, dass 20% in den nächsten Jahren durchaus realistisch sind. Es gibt vergleichbare Städte, da liegt er sogar bei 30%.

4. Ein Radverkehrsbeauftragter dient als Bindeglied zwischen Verwaltung, Politik und Bürgern und hilft dabei, einen sicheren und attraktiven Radverkehr voranzutreiben. Gibt es vor Ort schon jemand- wenn nicht, wann soll jemand benannt werden?

Vor einigen Jahren beantragte die SPD eine Stelle als Radverkehrsbeauftragten einzurichten.

Leider lehnte dies die Mehrheit des Rates ab. Aufgrund der zunehmenden Aufgaben bezüglich des Radverkehrs, hat sich inzwischen verwaltungsintern ein Aufgabengebiet „Radverkehrsförderung“ etabliert, welches durch Herrn Klöpfer betraut ist.

5. Ein Runder Tisch Radverkehr bringt Politik, Verwaltung, Verbände, Initiativen und Bürger zusammen. Maßnahmen, die gemeinsam geplant werden, finden größere Akzeptanz und können einfacher umgesetzt werden. Gibt es in Ihrer Stadt/Kommune bereits einen Runden Tisch – wenn nicht, für wann ist das geplant?

Es gibt seit einigen Jahren den Arbeitskreis „Radverkehr“, als Vorbereiter für die Umsetzung von Maßnahmen und evtl. Beschlüssen im Rat. Diese werden unter Beteiligung der Fraktionen, Verwaltung und Interessenverbänden (auch ADFC) diskutiert und vorbereitet.

6. Gute und sichere Radwege muss man auch einfach finden können – eine einheitliche und durchgängige Beschilderung (nach dem gängigen Standard HBR) ist dabei wichtig. Sind Ihre Radwege bereits überall beschildert? Wenn nein, bis wann wollen Sie das umgesetzt haben?

Eine Beschilderung ist vorhanden, ist aber verbesserungswürdig.

7. Fahrradstraßen bieten Komfort und Sicherheit. Einige davon existieren in Trier schon – wie ist die Akzeptanz. Und sollen weitere eingerichtet werden?

Die Akzeptanz ist insbesondere unter den Autofahrer:innen nur gering vorhanden. Weitere Einrichtung begrüßen wir sehr, hier muss allerdings von allen Seiten mehr Aufklärung betrieben werden; welchen Sinn Fahrradstraßen haben und was innerhalb der Straßenverkehrsordnung ihre rechtliche Bedeutung ist.

8. Bei Besorgungen, Einkäufen oder beim Umstieg in Bahn und Bus will man sein Rad einfach und sicher abstellen können. Wo gibt es bereits Fahrradabstellanlagen und wo sind weitere geplant?

Wenn man durch die Innenstadt geht, sieht man, dass der Bedarf an weiteren Fahrradabstellanlagen sehr hoch ist. Hier ist absoluter Handlungsbedarf angesagt, nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in Wohngebieten, an Schulen, Sportstätten, bei Behörden und ÖPNV-Haltepunkten.

9. Der Radverkehr endet nicht an der Stadtgrenze – für Schulbesuch und Arbeitsweg ist der Weg in den Nachbarort oft wichtig. Wo sind Lückenschlüsse zu Nachbargemeinden sinnvoll?

Lückenschlüsse sind überall sinnvoll. Insbesondere durch Zunahme der Pedelecs können auch größere Entfernungen und Steigungen zurückgelegt werden. Die SPD unterstützt den Ausbau der Pendleradroute zwischen Konz und Schweich. Hier wird ein wichtiger Lückenschluss hergestellt.

10. Die Freigabe von Einbahnstraßen hilft Radfahrern, sichere Wege durch die Stadt/Kommune zu finden. Wo gibt es das bereits und wo sind weitere Freigaben geplant?

In Trier wurden bereits vor 20 Jahren durch den damaligen Baudezernenten Peter Dietze (SPD)

die Freigabe von Einbahnstraßen als Verwaltungshandeln eingeführt und kontinuierlich mit gutem Erfolg weiter umgesetzt. In Trier sind sie fester Bestandteil im Verkehrsnetz!

11. Um Platz für Fuß- und Radverkehr zu gewinnen, muss das Thema Parken im öffentlichen Raum angegangen werden. Wo gibt es alternative Parkmöglichkeiten, um Geh- und Radwege freizubekommen?

Damit eine Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer:innen erfolgt, muss insbesondere den Fußgänger:innen den ihnen zur Verfügung stehenden Straßenraum zurückgegeben werden, um die Aufenthaltsqualität und Verweildauer zu erhöhen. Hier müssen wir mutiger werden und viele Bürgersteige rigoros von parkenden Autos freimachen. Handlungsbedarf ist insbesondere z.B. in Saar-, Paulin-, der Brücken- und Karl-Marx-Str. gegeben. Auf der Weismark z.B. ist dies nach anfänglichen Protesten gelungen.

Mit Ausnahme der „starken Tage“, bieten die Parkhäuser, die meistens nicht ausgelastet sind, eine Alternative.

12. Auch wenn die Reform des Straßenverkehrsgesetzes, welche den Kommunen weitere Möglichkeiten eröffnet hätte, aktuell gestoppt ist: Kommunen können an bestimmten Stellen Tempo 30 anordnen oder - in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion – einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 einrichten. Gibt es solche Zonen in Trier? Sehen Sie noch Potential für weitere solche Zonen? Benennen Sie gerne konkrete Beispiele, wo in Trier ihrer Meinung nach Tempo 30 oder Tempo 20 gelten sollte.

In Trier gibt es vor der Basilika eine solche 20er Zone. Wenn es noch weitere Potenziale gibt, sollte man sie umsetzen. Es ist eine alte Forderung der SPD, dass, mit Ausnahme von Hauptverkehrs- o.ä. Straßen, die genau definiert werden müssten, in der Stadt Trier grundsätzlich Tempo 30 gelten soll.

Deshalb ist es wichtig, dass es durch die Reform des Straßenverkehrsgesetzes ermöglicht wird.

13. Der ADFC Trier – zuständig für Stadt und Kreis Trier, LK Bitburg-Prüm, LK Daun, LK BerncastelWittlich – würde gerne Ihre Haltung zum Radverkehr kennenlernen. Was ist Ihnen selbst wichtig im Hinblick auf den Radverkehr? Haben Sie konkrete Ziele und/oder Visionen für den Radverkehr in Stadt und Land? Wir laden Sie ein diese in einem persönlichen Gespräch kundzutun oder in den folgenden freien Zeilen dem ADFC Trier mitzuteilen:

Aus den vorgehenden Antworten ist unschwer zu erkennen, dass für die SPD die Förderung des Radverkehrs weiterhin einen hohen Stellenwert hat. Wir werden uns auch in Zukunft für Maßnahmen einsetzen, die dazu beitragen, den Anteil des Radverkehrs im Modal Split im o.g. Sinn zu verbessern, d.h., die 20% zu erreichen.

Unsere Zielsetzung war und ist immer noch „**Mobilität für alle**“. Es geht um ein rücksichtsvolles Miteinander und nicht um eine gegenseitige Ausspielung. Unser Bestreben ist es weiterhin, den Umweltverbund zu stärken, so dass es für immer mehr Menschen den Anreiz und die Möglichkeit gibt auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen, um damit die eigene sowie die Lebensqualität in unserer Stadt zu verbessern.

Bündnis 90/Die Grünen

1. Ohne Ziel kein Weg und keine Planung: Es braucht ein Konzept für den Radverkehr. Gut ist: für Trier liegt bereits ein Radverkehrskonzept vor. Welche weiteren Schritte wollen Sie verfolgen, um dieses umzusetzen? Was sind Ihrer Ansicht nach die Prioritäten?

Das vorhandene Radverkehrskonzept Trier 2025 wurde 2015 beschlossen. Es konkretisiert das Mobilitätskonzept 2025 (Moko) hinsichtlich des Bausteins Radverkehr. Sowohl das Moko als auch das Radverkehrskonzept müssen schnellstmöglich fortgeschrieben im Sinne der Mobilitätswende fortgeschrieben werden. In den vergangenen 10 Jahren gab es gerade im Bereich des Radverkehrs zahlreiche neue Entwicklungen, die in einem solchen aktualisierten Konzept ihren Niederschlag erhalten müssen. Zudem wird es aufgrund der Klimakrise immer wichtiger, auf emissionsfreie Mobilität zu setzen.

Mit diesen Maßnahmen wollen wir GRÜNE Radfahren in Trier attraktiver und sicherer machen:

- Umweltspuren auf den Alleenring
- Radwege entlang der B 49 (Moselufer) ertüchtigen und ausbauen.
- Römerbrücke und Kaiser-Wilhelm-Brücke beidseitig mit Radspuren oder zumindest Radschutzstreifen versehen
- Pfalzeler Eisenbahnbrücke für Radverkehr ertüchtigen (Brückengeländer auf das notwendige Maß erhöhen, S-Kurve auf ostseitiger Rampe entschärfen durch zusätzliche gerade Rampe in Richtung Metternichstr./Kläranlage)
- Anbindung der Höhenstadtteile mit Umweltspuren oder Radwegen, die auch bergab gefahrlos zu befahren sind.
- Tempo 30 auf nicht klassifizierten Straßen
- Mehr Aufstellflächen für Radfahrende vor Ampeln. Diese müssen für Radfahrende problemlos und sicher erreichbar sein.
- mehr Grüner Pfeil für Rechtsabbieger
- Vorrang für Räder auf Radwegen an Straßeneinmündungen (s. Herzogenbuscher Str/ Hospitalsmühle

Längerfristig streben wir an:

- weitere Fuß- und Radbrücken über die Mosel
- Überführung für Fußgehende und Radfahrende über den Hauptbahnhof zur Güterstraße

2. Ein attraktiver Radverkehr braucht gute Wege – das setzt Investitionen voraus. Der ADFC veranschlagt € 30 pro Einwohner pro Jahr dafür. Wie viel wird aktuell in Ihrer Stadt/ Kommune für den Radverkehr eingeplant und wo wollen Sie in 5 Jahren stehen?

Trier liegt aktuell deutlich unter den vom ADFC geforderten Investitionen in den Radverkehr. Wir sehen es als wichtige Aufgabe des künftigen Stadtrats an, dafür zu sorgen, dass die Mittel erhöht werden.

3. Um zu messen, ob es gelungen ist, Menschen aufs Rad zu bringen, muss man den Anteil der Radfahrer im Verkehr kennen. Haben Sie diese Zahlen aktuell für Ihre Stadt/Kommune? Wie hoch soll der Radverkehrsanteil in 5 Jahren sein?

Das Mobilitätskonzept 2025 der Stadt Trier hatte einen Anteil von 15 Prozent für den Radverkehr als Ziel. Die Verwaltung hatte den Modal Split zuletzt 2018 ermitteln lassen. Damals lag der Anteil der werktäglichen Wege, die mit dem motorisierten Individualverkehr (Pkws, Motorräder, Mopeds) zurückgelegt wurden, in Trier bei 50%. Fußgänger kamen auf 25 %, der Fahrradverkehr auf 14 % und der ÖPNV (Busse und Bahnen) auf 11 %. Für die jüngste Erhebung aus dem Jahr 2023 liegen noch keine Ergebnisse vor.

In den kommenden Jahren müssen in Trier viele Lichtsignalanlagen erneuert werden. Unser Ziel ist, nicht nur die Leuchtmittel und Elektronik zu tauschen, sondern intelligente Systeme zu integrieren, die die Verkehrsströme erfassen. Nur mit einer soliden Datengrundlage ist ein laufendes Monitoring möglich.

4. Ein Radverkehrsbeauftragter dient als Bindeglied zwischen Verwaltung, Politik und Bürgern und hilft dabei, einen sicheren und attraktiven Radverkehr voranzutreiben. Gibt es vor Ort schon jemand– wenn nicht, wann soll jemand benannt werden?

In der Trier Stadtverwaltung gibt es einen Radverkehrsplaner, der gleichzeitig Fußverkehrsbeauftragter ist. Die mit großem Engagement vorangebrachten Planungen können jedoch nur umgesetzt werden, wenn ausreichend Mittel und vom Personal zur Verfügung gestellt werden. Hier sehen wir seit der Amtsübernahme des neuen Bauderzernenten Dr. Thilo Becker bereits positive Anzeichen.

5. Ein Runder Tisch Radverkehr bringt Politik, Verwaltung, Verbände, Initiativen und Bürger zusammen. Maßnahmen, die gemeinsam geplant werden, finden größere Akzeptanz und können einfacher umgesetzt werden. Gibt es in Ihrer Stadt/Kommune bereits einen Runden Tisch – wenn nicht, für wann ist das geplant?

In Trier wurde 2016 der Arbeitskreis Radverkehr ins Leben gerufen. Er tagt circa viermal im Jahr, um die im Radverkehrskonzept und Mobilitätskonzept allgemein formulierten Radverkehrsziele beziehungsweise die konkreten Maßnahmenvorschläge zu diskutieren.

Geleitet wird das Gremium vom Beigeordneten Dr. Thilo Becker.

Der Arbeitskreis setzt sich aus Vertretern folgender Gruppierungen und Institutionen zusammen:

- Stadtratsfraktionen
- Jugendparlament
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Trier-Saarburg
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Trier e.V.

-
- Lokale Agenda 21 Trier e.V.
 - Polizeiinspektion Trier
 - StadtRaum Trier
 - Straßenverkehrsbehörde
 - Amt für Stadt- und Verkehrsplanung

6. Gute und sichere Radwege muss man auch einfach finden können – eine einheitliche und durchgängige Beschilderung (nach dem gängigen Standard HBR) ist dabei wichtig. Sind Ihre Radwege bereits überall beschildert? Wenn nein, bis wann wollen Sie das umgesetzt haben?

Die grüne Beschilderung nach Vorgaben "Hinweise für die wegweisende und touristische Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz - HBR " erfolgen innerhalb des gesamten Stadtgebietes und sind weiterhin im Ausbau und Überarbeitung.

7. Fahrradstraßen bieten Komfort und Sicherheit. Einige davon existieren in Trier schon – wie ist die Akzeptanz. Und sollen weitere eingerichtet werden?

Die bestehende Fahrradstraße in Trier-Süd zwischen Südallee und Hohenzollernstraße wird gut akzeptiert. Geplant ist, diese bis zur Aulstraße weiterzuführen. Ebenso geplant ist bereits eine Fahrradstraße in Trier-Nord (Engelstr. bis Gärtnerstr.). Wir GRÜNE setzen uns dafür ein, dass diese Fahrradstraßen zügig umgesetzt werden.

Eine weitere und sinnvolle Fahrradstraße ist in der Bollwerkstraße zu installieren - mit Weiterführung auf einem Radweg entlang der Karl-Marx-Straße und über die Römerbrücke zur Anbindung an den neuen Bahn-Haltepunkt Trier-West.

8. Bei Besorgungen, Einkäufen oder beim Umstieg in Bahn und Bus will man sein Rad einfach und sicher abstellen können. Wo gibt es bereits Fahrradabstellanlagen und wo sind weitere geplant?

- Hauptbahnhof: Fahrradgarage sowie weitere Fahrradabstellanlagen mit und ohne Überdachung
- Porta Nigra: Fahrradgarage soll 2025 wieder eröffnet werden
- Innenstadt: Hunderte dezentrale Fahrradabstellanlagen - weitere Erweiterungen sinnvoll und notwendig
- Stadtteile: zahlreiche dezentrale Fahrradabstellanlagen. GRÜNE Ortsbeiräte stellen stetig Anträge zur Erweiterung des Angebots

Die Stadt hat ein umfangreiches Konzept für Fahrradabstellanlagen und Radservicepunkten erstellt. Radservicepunkte mit Abstellmöglichkeiten sind an den künftigen neuen Haltepunkten der Bahn im Westen in Planung und Umsetzung.

Zudem schlagen wir vor, in Parkhäusern Parkplätze für Räder zu reservieren.

9. Der Radverkehr endet nicht an der Stadtgrenze – für Schulbesuch und Arbeitsweg ist der Weg in den Nachbarort oft wichtig. Wo sind Lückenschlüsse zu Nachbargemeinden sinnvoll?

Wir GRÜNE stehen für einen zeitnahen Ausbau der geplanten Radrouten für Pendler*innen von Konz bis Schweich inklusive des Moselradwegs auf der Ostseite.

10. Die Freigabe von Einbahnstraßen hilft Radfahrern, sichere Wege durch die Stadt/Kommune zu finden. Wo gibt es das bereits und wo sind weitere Freigaben geplant?

In der Stadt Trier sind die meisten Einbahnstraßen für Radfahrende freigegeben. Zuletzt kamen die St.-Helena-Straße und Eligiusstraße in Trier-Euren hinzu,

Wir GRÜNE befürworten, dass Einbahnstraßen generell für Radfahrende frei gegeben werden.

11. Um Platz für Fuß- und Radverkehr zu gewinnen, muss das Thema Parken im öffentlichen Raum angegangen werden. Wo gibt es alternative Parkmöglichkeiten, um Geh- und Radwege freizubekommen?

Attraktive P+R-Plätze am Stadtrand sind sinnvoll, stehen und fallen jedoch mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot. Ansonsten sind außer an wenigen Tagen im Jahr genügend Parkplätze in den Parkhäusern vorhanden.

12. Auch wenn die Reform des Straßenverkehrsgesetzes, welche den Kommunen weitere Möglichkeiten eröffnet hätte, aktuell gestoppt ist: Kommunen können an bestimmten Stellen Tempo 30 anordnen oder - in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion –einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 einrichten. Gibt es solche Zonen in Trier? Sehen Sie noch Potential für weitere solche Zonen? Benennen Sie gerne konkrete Beispiele, wo in Trier ihrer Meinung nach Tempo 30 oder Tempo 20 gelten sollte.

Wir GRÜNE setzen uns für Tempo 30 auf allen nicht klassifizierten Straßen ein.

Auch in Wohngebieten, in denen das bislang noch nicht gilt, wäre Tempo 30 als Standard sinnvoll, um das Schilderchaos zu minimieren und eine einheitliche, für alle verständliche und für Fuß und Rad sichere Ordnung im Straßenraum zu etablieren.

Bereits jetzt gibt es an der Konstantinbasilika ein Tempo 20-Zone. Ob eine Ausweitung dieser Zone innerhalb des gesamten Alleenrings sinnvoll ist, wollen wir prüfen.

Wichtiger als die Frage von Tempo 30 oder Tempo 20 ist für uns jedoch das Ziel, innerhalb des Alleenrings den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das notwendige Maß zu reduzieren. Konkret bedeutet dies, möglichst kurze Wege zur ein- und Ausfahrt der Parkhäuser, zu Krankenhäusern, private Stellplätze etc. zu schaffen und die Querungsmöglichkeiten für den MIV zu beschränken.

13. Der ADFC Trier – zuständig für Stadt und Kreis Trier, LK Bitburg-Prüm, LK Daun, LK Bernkastel-Wittlich – würde gerne Ihre Haltung zum Radverkehr kennenlernen. Was ist Ihnen selbst wichtig im Hinblick auf den Radverkehr? Haben Sie konkrete Ziele und/ oder Visionen für den Radverkehr in Stadt und Land? Wir laden Sie ein diese in einem persönlichen Gespräch kundzutun oder in den folgenden freien Zeilen dem ADFC Trier mitzuteilen:

Wir GRÜNEN freuen uns sehr auf das Angebot und ein Gespräch mit dem ADFC.

Ergänzend zum Fragenkatalog des ADFC hier kompakt unsere Ideen für eine klimafreundlichere und sichere Mobilität in Trier aus unserem GRÜNEN Wahlprogramm für Trier

<https://trier-liebe.de/wahlprogramm/>:

Die Freiheit, sich zu bewegen, ist ein hohes Gut.

Die Trierer GRÜNEN setzen sich von Anfang an für eine Gleichberechtigung aller und den besonderen Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen ein. Moderne Fortbewegung muss vielfältig sein, dazu brauchen wir eine intelligente, ressourcenschonende Verknüpfung der Transportmittel.

Wir GRÜNE wollen eine gerechte Verteilung des Öffentlichen Raums: mehr Platz für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und ÖPNV sowie für mehr klimaangepasste Aufenthaltsmöglichkeiten in der Stadt. Die autogerechte Stadt ist in Zeiten des Klimawandels nicht mehr vertretbar. Anreize und Notwendigkeiten, in die Stadt zu fahren, müssen reduziert werden. Bei allen Mobilitätsthemen wollen wir Inklusion mitdenken und voranbringen und die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum auf Straßen, Wegen und Plätzen sowie im ÖPNV deutlich stärken und erweitern.

Radverkehr

Dem Radverkehr kommt eine entscheidende Aufgabe bei der Mobilitätswende zu, denn die meisten zurückgelegten Strecken innerhalb der Stadt betragen nur wenige Kilometer. Um ihn seinem Potenzial entsprechend zu entwickeln, müssen wir die Bürger*innen motivieren und ihnen Lust auf das Radeln machen.

Damit Aktionen wie Critical Mass und Stadtradeln nachhaltige Wirkung erzeugen, braucht Trier eine flächendeckende Radverkehrsinfrastruktur. Wir haben 2016 im Stadtrat ein Radverkehrskonzept durchgesetzt, das unsere GRÜNE Handschrift trägt. Seither werden Maßnahmen aus diesem Konzept konsequent umgesetzt, wie beispielsweise die Einstellung eines/r Radverkehrsbeauftragte*n bei der Stadtverwaltung, die Wiederbelebung des städtischen

Radverkehrs. 2018 wurden das erste Fahrradparkhaus am Bahnhof sowie die erste Fahrradstraße in Trier-Süd eröffnet. 2022 wurde Triers erste Umweltspur im Alleering in der Christophstraße freigegeben. 2023 folgte die Bus- und Radspur in der Südallee. Die Stadt ist auf der richtigen Spur: Wir GRÜNE werden in der kommenden Wahlperiode alles daransetzen, dass dieser Weg weiterverfolgt wird.

Konkrete Ziele

- **Radwege zukunftssicher** gestalten: Wir beachten die zunehmende Heterogenität des Radverkehrs. Radwege müssen für verschiedene Bedarfe und Geschwindigkeiten vorhanden sein, z.B. Umweltspuren für Schnellere (E-Bike-Fahrer und Pendler) und weiterhin auch separate Radwege für Menschen, die langsamer fahren oder mehr Sicherheit benötigen, beispielsweise Kinder (siehe auch Duales Netz). Durchgängiges Radwegnetz: Um das Fahren mit dem Rad attraktiver und zügiger zu machen, müssen die bestehenden Radwege vernetzt und so ein zusammenhängendes und durchgängiges Radwegnetz geschaffen werden,
- **Fahrradstraßen:** Die bestehende Fahrradstraße Trier-Süd muss endlich wie geplant bis zur Konrad-Adenauer-Brücke verlängert werden. Und auch die Planungen zur Einrichtung der Fahrradstraße Nord in der Engelstraße müssen umgesetzt werden.
- **Radrouten für Pendler*innen:** Wir GRÜNEN stehen für einen zeitnahen Ausbau der geplanten Radrouten für Pendler*innen von Konz bis Schweich inklusive des Moselradwegs auf der Ostseite.
- **Anbindung Westtrasse:** Mit der Fertigstellung der Weststrecke werden besonders am zentrumsnahen Bahnhofpunkt an der Römerbrücke viele Menschen aussteigen. Denn von dort ist die südliche Innenstadt, das Rathaus oder das Theater schneller zu erreichen als vom Hauptbahnhof aus. Die Fahrgäste werden über die Römerbrücke und das Karl-Marx-Viertel in die Innenstadt laufen. Umso wichtiger ist es, diesen Bereich für Fußgänger*innen als auch für Radfahrende und Busse zu optimieren, indem die Römerbrücke autofrei und nur für den Umweltverbund nutzbar ist. Ab dem östlichen Brückenkopf braucht es für den Radverkehr zudem eine umwegfreie und sichere Verbindung bis zum Viehmarkt.
- **Gute Radwegebeschilderung:** Nicht nur für Radtouristen benötigt es eine gut erkennbare und übersichtliche Radwegebeschilderung.
- **Ampelschaltungen optimieren:** Wir setzen uns für eine Optimierung der Ampelschaltungen für zu Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ein. Dabei müssen die Bedarfe von Menschen mit Beeinträchtigungen wie abgesenkte Bordsteine, Bodenindikatorenfelder sowie akustische Ampelsignale berücksichtigt werden
- **Sicheres und komfortables Fahrrad-Parken:** Um Fahrräder sicher vor Vandalismus und Diebstahl abstellen zu können, brauchen wir mehr sichere Radabstellanlagen an allen Bushaltestellen und an zentralen Orten. An zentralen Bushaltestellen sollen diese überdacht sowie mit einer Lademöglichkeit ausgestattet sein.
- **Flächendeckendes Leihfahrradsystem:** Wir setzen uns für ein flächendeckendes Leihfahrradsystem für Trier ein.
- **Separate Radstreifen:** Wo zur Steigerung der Verkehrssicherheit erforderlich, wollen wir baulich geschützte Radstreifen statt bloßer Markierungen auf der Fahrbahn einrichten.

-
- **Attraktivität des Alleenrings steigern:** Wir GRÜNE schaffen Freiräume für neue Aufenthaltsorte und Grün in der Stadt. Das gelingt durch eine autoarme Innenstadt innerhalb des Alleenrings. Zufahrtsmöglichkeiten sollen nur für Anlieger und als Zufahrt zu den Parkhäusern möglich sein. Unser Ziel ist ein reiner Anlieger*innen und Lieferverkehr; die Zufahrten zu den Krankenhäusern bleiben dabei selbstverständlich möglich.
 - **Mehr Lastenrad, weniger LKW:** Für die Belieferung der Gewerbebetriebe in der Innenstadt setzen wir uns für Umladestationen für Lieferverkehr auf E-Lastenfahrräder ein und für eine Infrastruktur, mit der Auslieferungen von Einzelhandel und Gewerbetreibenden problemlos durch E-Lastenfahrräder durchgeführt werden können.
 - **Winterdienst für Radwege:** Die Räumung der Radwege im Winter sollte dauerhaft sichergestellt sein.
 - **Fahrrad-Mitnahme:** Wir setzen uns dafür ein, dass zukünftig die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV (Busse und Bahnen) verlässlicher, einfacher und kostengünstiger möglich sein wird.
 - **Tempo 30 für mehr Sicherheit:** Einführung von flächendeckendem Tempo 30 besonders in den Stadtvierteln.