

A5 Mobilität, Stadtplanung & Wohnen

Antragsteller*innen:

Tagesordnungspunkt: 4. Beschlussfassung Wahlprogramm

Text

338 Mobilität

339 Die Freiheit, sich zu bewegen, ist ein hohes Gut. Die Trierer GRÜNEN setzen sich
340 von Anfang an für eine Gleichberechtigung aller und den besonderen Schutz der
341 schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen ein. Moderne Fortbewegung muss vielfältig
342 sein, dazu brauchen wir eine intelligente, ressourcenschonende Verknüpfung der
343 Transportmittel.

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

351 Mit den Öffis zur Schule, zur Arbeit, zu den Hochschulen,
352 zum Einkaufen und in die Freizeit (Bus und Bahn)

353 Trier liegt im Herzen Europas. Doch per Bahn ist die Stadt nur schwer zu
354 erreichen – Fernverkehr? Fehlanzeige. Und auch der Öffentliche
355 Personennahverkehr in der Stadt Trier und ins Umland wird nur dann attraktiv,
356 wenn wir das Bus-Netz weiter optimieren. In den vergangenen Jahren wurden auf
357 den Höhenstadtteilen immer mehr Baugebiete erschlossen. Daher brauchen wir eine
358 bessere Anbindung der Höhenstadtteile. Während die Busbeschleunigung in Form von
359 Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet weitestgehend besteht,
360 fehlen vielerorts Umweltpuren, die die Busse noch mehr beschleunigen würden. Zu
361 sehen, dass man im Bus schneller unterwegs sein kann als im Auto, kann noch mehr
362 Menschen dazu bewegen umzusteigen. Trier hat das Potenzial im ÖPNV noch lange
363 nicht ausgeschöpft.

364 Wir fordern konkret:

- 365 • Die Anbindung der Stadt Trier ans Fernverkehrsnetz muss verbessert werden.
- 366 • Wir erwarten durch die Reaktivierung der Weststrecke eine Steigerung der
367 Nutzung des Bahnverkehrs. Die neuen Haltepunkte der Westtrasse müssen
368 deshalb gut ans Busnetz und an die Radverkehrsinfrastruktur angebunden
369 werden.
- 370 • Die Taktung muss weiter erhöht, die Service-Zeiten in den Randbereichen am
371 späten Abend ausgedehnt werden. Auch früh morgens und am Wochenende sollen
372 die Busse fahren, wovon insbesondere Schichtarbeitende profitieren sollen.
373 Von einer besseren Anbindung der Universität, vor allem in den Abendstunden

- 374 und Nachts (insbesondere am Donnerstag und am Wochenende) profitieren
375 nicht nur Mitarbeitende und Studierende, sondern auch Anwohner*innen
- 376 • Viele Menschen sind auf die Buslinien in der ganzen Stadt angewiesen. Es
377 benötigt daher ein neues Buskonzept für die ganze Stadt. Bessere Anbindung
378 zu den Vorlesungszeiten in die Stadt, zur Universität, zur Hochschule
379 zwischen Campus1 & 2 sowie in den Randgebiete müssen daher das Ziel sein.
- 380 • Eine optimale Abstimmung der Verkehrsträger und deren Takte aufeinander
381 bleibt eine Daueraufgabe, in die wir uns aufmerksam einbringen werden.
- 382 • Der ÖPNV muss schneller werden. Deshalb brauchen wir deutlich mehr
383 Umweltspuren in der Stadt – insbesondere im gesamten Alleenring – sowie an
384 Ampeln eine ÖPNV-Bevorrechtigung. Wenn der Bus schneller ist als der
385 eigene PKW, steigt die Neigung umzusteigen.
- 386 • Der ÖPNV in Stadtteile verbindenden Straßen wie Paulin- und Saarstraße
387 muss effektiv beschleunigt werden.
- 388 • In den vergangenen Jahren wurden auf den Höhenstadtteilen immer mehr
389 Baugebiete erschlossen. Daher brauchen wir eine bessere Anbindung der
390 Höhenstadtteile.
- 391 • Innovative Ansätze wie das Smart Shuttle der SWT sollen stärker beworben
392 und dauerhaft etabliert werden.
- 393 • Wir befürworten die Einrichtung eines zentralen Busbahnhofs an der
394 Universität. Die Verbindung der beiden Achsen Kürenz und Olewig soll
395 Anreiz zum Umsteigen auf den ÖPNV für die Bewohner*innen der
396 Höhenstadtteile bieten.
- 397 • Wir GRÜNE setzen auf emissionsarme Fahrzeuge bei der Neubeschaffung beim
398 ÖPNV. Das sorgt für weniger Lärm und bessere Luft.
- 399 • Trier benötigt ein Mobiltätsmanagement: Um den ÖPNV für Pendler
400 attraktiver zu machen, ist es notwendig, in Zusammenarbeit mit
401 Firmen/Arbeitgebern die Bedarfe für Pendler zu erfassen, um beispielsweise
402 den Ziel- und Quellverkehr besser zu harmonisieren und ggf. die ÖPNV-
403 Taktung anzupassen.
- 404 • Wir setzen uns dafür ein, dass zukünftig die Mitnahme von Fahrrädern im
405 ÖPNV (Busse und Bahnen) verlässlicher, einfacher und kostengünstiger
406 möglich sein wird.
- 407 • Wir streben einen kostenlosen ÖPNV für alle Schüler*innen und Azubis an.
408 In einem ersten Schritt sollen Alle, die keinen Anspruch auf ein

409 Schülerticket haben, die Möglichkeit erhalten, für 29 Euro ein
410 verbilligtes Deutschlandticket zu erwerben

411 • Die Stadt Trier setzt sich in den Gremien wie Städtetag etc. für den
412 Erhalt des Deutschlandtickets-Tickets auf dem heutigen Preisniveau ein.

413 • Wir setzen uns dafür ein, dass Vereinbarungen mit Luxemburg getroffen
414 werden, damit für Pendler ins Nachbarland das Deutschland-Ticket auch in
415 den Buslinien nach Luxemburg auf deutscher Seite gültig ist.

416 Radverkehr

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

421 Damit Aktionen wie Critical Mass und Stadtradeln nachhaltige Wirkung erzeugen,
422 braucht Trier eine flächendeckende Radverkehrsinfrastruktur. Wir haben 2016 im
423 Stadtrat ein Radverkehrskonzept durchgesetzt, das unsere GRÜNE Handschrift
424 trägt. Seither werden Maßnahmen aus diesem Konzept konsequent umgesetzt wie z.B.
425 die Einstellung eines/r Radverkehrsbeauftragte*n bei der Stadtverwaltung, die
426 Wiederbelebung des städtischen Radverkehrs. 2018 wurden das erste
427 Fahrradparkhaus am Bahnhof sowie die erste Fahrradstraße in Trier-Süd eröffnet.
428 2022 wurde Triers erste Umweltspur im Alleenring in der Christophstraße
429 freigegeben, 2023 folgte die Bus- und Radspur in der Südallee. Die Stadt ist auf
430 der richtigen Spur; wir GRÜNE werden in der kommenden Wahlperiode alles
431 daransetzen, dass dieser Weg weiterverfolgt wird.

432 Konkret fordern wir:

433 • Wir beachten die zunehmende Heterogenität des Radverkehrs: Radwege müssen
434 für verschiedene Bedarfe und Geschwindigkeiten vorhanden sein, z.B.
435 Umweltspur für Schnellere (E-Bike-Fahrer und Pendler) und weiterhin auch
436 separate Radwege für Menschen, die langsamer fahren oder mehr Sicherheit
437 benötigen, beispielsweise Kinder (siehe auch Duales Netz).

438 • Um das Fahren mit dem Rad attraktiver und zügiger zu machen, müssen die
439 bestehenden Radwege vernetzt und so ein zusammenhängendes und
440 durchgängiges Radwegnetz geschaffen werden.

441 • Die bestehende Fahrradstraße Trier-Süd muss endlich wie geplant bis zur
442 Konrad-Adenauer-Brücke verlängert werden. Und auch die Planungen zur
443 Einrichtung der Fahrradstraße Nord in der Engelstraße müssen umgesetzt
444 werden.

445 • Wir GRÜNEN stehen für einen zeitnahen Ausbau der geplanten Pendlerradroute
446 von Konz bis Schweich inklusive des Moselradwegs auf der Ostseite.

447 • Mit der Fertigstellung der Weststrecke werden besonders am zentrumsnahen
448 Bahnhofpunkt an der Römerbrücke viele Menschen aussteigen. Denn von dort
449 ist die südliche Innenstadt, das Rathaus oder das Theater schneller zu
450 erreichen als vom Hauptbahnhof aus. Die Fahrgäste werden über die

451 Römerbrücke und das Karl-Marx-Viertel in die Innenstadt laufen. Umso
452 wichtiger ist es, diesen Bereich für Fußgänger*innen als auch für
453 Radfahrende und Busse zu optimieren, indem die Römerbrücke autofrei und
454 nur für den Umweltverbund nutzbar ist. Ab dem östlichen Brückenkopf
455 braucht es für den Radverkehr zudem eine umwegfreie und sichere Verbindung
456 bis zum Viehmarkt.

- 457 • Nicht nur für Radtouristen benötigt es eine gut erkennbare und
458 übersichtliche Radwegebeschilderung.
- 459 • Wir fordern eine Optimierung der Ampelschaltungen für zu Fuß Gehende
460 (s.u.) und mit dem Radfahrende.
- 461 • Um Fahrräder sicher vor Vandalismus und Diebstahl abstellen zu können,
462 brauchen wir mehr sichere Radabstellanlagen an allen Bushaltestellen und
463 an zentralen Orten. An zentralen Bushaltestellen sollen diese überdacht
464 sowie mit einer Lademöglichkeit ausgestattet sein.
- 465 • Wir setzen uns ein für ein flächendeckendes Leihfahrradsystem für Trier.

466 Zu Fuß unterwegs

467 Wir alle sind Fußgänger*innen; sei es, dass wir unsere Wege zu Fuß zurücklegen,
468 sei es auf dem Weg zum/vom nächsten Fahrradbügel, der Bushaltestelle, dem
469 Bahnhof oder dem Parkplatz. Doch oft sind Fußwege zu schmal, zugeparkt, oder sie
470 müssen mit Fahrradfahrenden geteilt werden, die Wartezeiten an Ampeln zu lang,
471 die Gehzeiten zu kurz, die Überquerung von Straßen gefährlich. Besonders
472 betroffen sind Menschen mit Beeinträchtigungen. Wir GRÜNEN setzen uns dafür ein,
473 dass zu Fuß Gehende sicher, barrierefrei und zügig unterwegs sein können.

474 Deshalb fordern wir konkret:

- 475 • Für Menschen mit Beeinträchtigungen muss Barrierefreiheit auf Straßen und
476 Gehwegen geschaffen werden, damit sie in der Stadt Trier eigenständig
477 mobil sein können.
- 478 • Wir fordern eine Optimierung der Ampelschaltungen für zu Fuß Gehende und
479 mit dem Radfahrende (s.o.). Dabei müssen die Bedarfe von Menschen mit
480 Beeinträchtigungen wie abgesenkte Bordsteine, Bodenindikatorenfelder sowie
481 akustische Ampelsignale berücksichtigt werden.
- 482 • Obwohl es in der Stadt ausreichend Parkmöglichkeiten gibt, stellen
483 Autofahrer*innen ihr Fahrzeug auf dem Gehweg oder in Kreuzungsbereichen
484 ab. Um besonders Fußgänger, Menschen mit Behinderungen und Eltern mit
485 Kinderwagen im öffentlichen Raum zu schützen muss deshalb das Ordnungsamt
486 die Einhaltung der StVO durch vermehrte Kontrollen konsequent durchsetzen.
- 487 • In vielen Straßen Triers sind Fußgängerwege – auch durch frühere
488 Tiefbauarbeiten – uneben. Wir GRÜNEN sorgen dafür, dass diese
489 Fußgängerwege saniert und auch verbreitert werden, wo sie zu schmal sind.
- 490 • Weil der Bund in der 2001 erlassenen Richtlinie für Fußgängerüberwege (R-
491 FGÜ 2001) strengere Auflagen gestellt hat, hat die Stadtverwaltung alleine

492 in Trier zahlreiche Zebrastreifen entfernt. Mit uns GRÜNEN gibt es einen
493 Stopp des weiteren Abbaus von Zebrastreifen.

- 494 • Wir setzen uns weiterhin für eine Fußgängerbrücke von Trier Ost zum
495 Hauptbahnhof ein.

496 Verkehrssicherheit

497 Verkehrssicherheit ist wichtig zum Schutz von Menschenleben, um Gesundheits- und
498 Sozialkosten zu reduzieren und zur Verbesserung der Lebensqualität.

499 Wir fordern konkret:

- 500 • Wir setzen uns dafür ein, die Verkehrserziehung in der Schule zu stärken
501 und fächerübergreifend im Schulunterricht auszubauen.
- 502 • Wo zur Steigerung der Verkehrssicherheit erforderlich, wollen wir baulich
503 geschützte Radstreifen statt bloßer Markierungen auf der Fahrbahn
504 einrichten.
- 505 • Die Räumung der Radwege im Winter sollte dauerhaft sichergestellt sein.
- 506 • Tempo 30 flächendeckend (besonders in den Stadtvierteln)

507 Weniger Autos – mehr Platz für alle

508 Der immer stärker zunehmende Autoverkehr schafft nicht nur Probleme für die
509 Verkehrsteilnehmer*innen und immer höhere Ausgaben in der Erhaltung der
510 Straßeninfrastruktur, sondern belastet durch den zunehmenden Verkehrslärm auch
511 immer stärker die Anwohner*innen. In unserer historischen Stadt ist der
512 potentiell verfügbare Raum für Mobilität durch die vorhandene Bebauung begrenzt
513 und kann und soll nicht erweitert werden, zumal wir auch Raum für
514 umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Bus und
515 Bahn benötigen. Die Angebote müssen so gut werden, dass Haushalte die Zahl ihrer
516 Autos verringern und – wenn ein Auto benötigt wird – Car-Sharing-Angebote
517 nutzen. So können wir erreichen, dass unsere Stadt attraktiver und lebenswerter
518 wird.

519 Hierfür setzen wir uns ein:

- 520 • Wir Trierer GRÜNEN kämpfen weiter zusammen mit der Zivilgesellschaft für
521 eine ökologische Verkehrswende und gegen Verkehrsprojekte wie die
522 Tunnellösung Ortsumgehung Zewen und den Moselaufstieg. Dieser wäre eine
523 ökologische Katastrophe für die Region Trier. Er zerstört ein wertvolles
524 Wald- und Naherholungsgebiet und wird das Verkehrsaufkommen im Moseltal
525 erhöhen, wodurch die Eindämmung von Klimafolgen in der Region zusätzlich
526 erschwert wird.
- 527 • Die Stadt ist auf unseren Antrag hin im Jahr 2022 der Städteinitiative
528 „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ beigetreten. Wie
529 fordern daher eine grundsätzliche und flächendeckende
530 Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen, mit

531 Ausnahme von ausgewählten schnellen Achsen entsprechend der umwelt-,
532 verkehrs- und städtebaubezogenen Belange.

533 • Die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung gilt es – neben den
534 Unfallschwerpunkten und vor Kitas, Schulen und Einrichtungen für
535 Senior*innen – auf die Bereiche starker Lärmbelastung auszuweiten.

536 • Wir GRÜNE schaffen Freiräume für neue Aufenthaltsorte und Grün in der
537 Stadt. Das gelingt durch eine autoarme Innenstadt innerhalb des
538 Alleenrings. Zufahrtsmöglichkeiten sollen nur für Anlieger und als Zufahrt
539 zu den Parkhäusern möglich sein. Unser Ziel ist ein reiner Anlieger- und
540 Lieferverkehr; die Zufahrten zu den Krankenhäusern bleiben dabei
541 selbstverständlich möglich..

542 • Für die Belieferung der Gewerbebetriebe in der Innenstadt setzen wir uns
543 für Umladestation für Lieferverkehr auf E-Lastenfahrräder ein.

544 • Wir müssen eine Infrastruktur schaffen, dass Auslieferungen von
545 Einzelhandel und Gewerbetreibenden problemlos durch E-Lastenfahrräder
546 durchgeführt werden können.

547 Parken, Parkraumbewirtschaftung

548 Parkraumbewirtschaftung ist wichtig zur Effiziente Nutzung des begrenzten
549 Parkraums, Reduzierung von Verkehrsbelastungen, Förderung des Umweltschutzes,
550 sowie die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer durch eine angemessene
551 Gestaltung des ruhenden Verkehrs.

552 Wir fordern konkret:

553 • Wir GRÜNE wünschen uns mehr Platz für die Menschen in unserer Stadt. In
554 diese Überlegungen muss auch der Platzbedarf für den ruhenden Verkehr
555 (Parkplätze) einbezogen und neu gedacht werden, um die Aufenthaltsqualität
556 in unsere Straßen zu verbessern. Weniger Autos auf Triers Straßen helfen
557 auch denjenigen, die auf das Auto angewiesen sind, da durch weniger Autos
558 die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Straßeninfrastruktur
559 wiederhergestellt und Staus vermieden werden.

560 • Wir setzen uns dafür ein, dass öffentlichen Parkplätze innerhalb des
561 Alleenrings stark reduziert werden – Ausnahme Parkplätze für Menschen mit
562 Behinderungen, um Parksuchverkehr zu vermeiden. Autos sollen künftig
563 verstärkt in den Parkhäusern abgestellt werden.

564 • Die Plätze der Stadt wie etwa der Augustinerhof oder der unbebaute Raum an
565 der Rindertanzstraße müssen den Bürger*innen wieder als Ruhe- und
566 Lebensraum zurückgegeben werden. Doch auch Plätze außerhalb der Innenstadt

567 müssen entsiegelt und begrünt werden (z.B. Kloschinskystraße (Nord) und
568 Leoplatz (Süd).

569 • Wir begrüßen die Ausdehnung von Anwohnerparkzonen von Mattheis bis zum
570 Verteilerkreis. Parallel dazu können bewirtschaftete Parkflächen für Gäste
571 eingerichtet werden.

572 • Wir GRÜNE wollen unsere Innenstadt mit dem dortigen stationären
573 Einzelhandel in all seiner Vielfalt stärken, indem wir die Erreichbarkeit
574 der City verbessern. Neben dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur und einem
575 verbesserten ÖPNV-Angebot brauchen wir den Ausbau von Park & Ride Systemen
576 – über die Vorweihnachtszeit hinaus. Dazu wollen wir uns mit Akteuren wie
577 City-Initiative, den Kammern sowie den Stadtwerken Trier und weiteren
578 regionalen Busunternehmen zu konstruktiven Gesprächen an einen
579 Tischsetzen, um innovative Lösungen zu erarbeiten. Park & Ride soll
580 außerhalb der Stadt oder am Stadtrand an Verkehrsknoten stattfinden.

581 Stadtentwicklung

582 Stadtentwicklung muss offen sein für unterschiedliche Szenarien Wachstum,
583 Stagnation und ggfs. auch Schrumpfen. Dies betrifft Wohnen, Arbeit,
584 Einzelhandel, Dienstleistung, Nahversorgung, Infrastruktur, Schulen, Kitas. Bei
585 allem Planungsschritten muss der Klimaschutz immer mitgedacht werden.

586 Stadtplanung

587 Die geografischen und stadtklimatischen Gegebenheiten setzen dem Wachstum der
588 Stadt Trier Grenzen. Im Stadtgebiet gibt es daher nur wenige große noch
589 bebaubare Flächen. Das führt zu großem Druck auf dem Wohnungsmarkt, zu hohen
590 Bau- und Mietpreisen.

591 Gerade weil wir über so wenige geeignete bebaubare Flächen in der Stadt
592 verfügen, hinterfragen wir GRÜNE kritisch die Schaffung neuer Baugebiete an
593 Stadträndern und ökologisch sensibler Bereiche. Für uns gilt: Nachverdichtung
594 vor Neuausweisung. Denn die Vermeidung von Zersiedelung ist aktiver Landschafts-
595 und Klimaschutzschutz.

596 Wohnen in Trier

597 Trier ist eine attraktive Stadt. In den letzten Jahren konnten wir unsere
598 Bevölkerungszahl stabil über der wichtigen Marke von 100.000 Einwohner*innen
599 halten. Dass es mehr als 100 Tausend Trierer und Triererinnen gibt ist nicht nur
600 wichtig dafür ob wir Großstadt sind oder nicht. Es ist vielmehr auch wichtig für
601 die Ausgleichszahlungen die wir vom Land und vom Bund bekommen. Ein wichtiger
602 Faktor, dass wir in den letzten Jahren dauerhaft über der wichtigen Marke lagen,
603 liegt auch am Aufnahmезentrum für Flüchtlinge in Trier, die dort zu unseren
604 Gunsten mitgezählt werden.

605 Neben der Zuwanderung aus Drittstaaten spielt auch die Zuwanderung aus
606 benachbarten Kreisen eine starke Rolle. Hierbei handelt es sich in der Regel
607 aber Menschen, die nicht mehr im Erwerbsleben stehen, sondern aufgrund fehlender

608 Infrastruktur (medizinisch, Nahversorgung, Pflege) in die Stadt Trier mit ihren
609 hervorragenden Angeboten flüchten.

610 Die von der Stadt Trier in Auftrag gegebene Wohnraumbedarfsanalyse zeigt
611 eindeutig, dass wir in unserer Stadt günstigen Wohnraum im
612 Mehrfamilienwohnungsbau und sonstige günstige kleinere Wohnungen brauchen.
613 Weiterhin wurde gezeigt, dass ein Teil des Bedarfs an Wohnraum durch Umbau oder
614 - wenn ein Umbau und eine sinnvolle Weiternutzung nicht möglich sind - durch
615 Abriss und Neubau bestehender Gebäude gedeckt werden kann und nur ein Teil des
616 erforderlichen Wohnraums an neuen Standorten geschaffen werden muss.

617 Mit den vom Stadtrat beschlossenen Baugebieten und den innerstädtischen
618 Nachverdichtungspotentialen kann dieser Bedarf gedeckt werden. Der Bedarf an
619 Einfamilienhäusern kann durch eine nachhaltige Ausweitung von Baugebieten (z.B.
620 Langenberg) und einen Generationenwechsel in bestehenden Gebieten erreicht
621 werden.

622 Unsere konkreten Forderungen sind daher:

- 623 • Sowohl Nachverdichtung, als auch die Ausweisung von neuen Baugebieten
624 sollen sich stets am aktuellen Bedarf orientieren und klimatische,
625 verkehrliche und Nahversorgungsaspekte berücksichtigen.
- 626 • Der Fokus von Neubauten liegt beim geförderten Wohnungsbau für Familien
627 mit mittlerem bis geringem Einkommen. Die Möglichkeiten einer
628 Querfinanzierung durch höhere Einkommen sind auszuschöpfen.
- 629 • Trier stabilisiert seine Einwohnerzahl in den nächsten Jahren zwischen 110
630 und 120 tausend Einwohnern, in einer ausgeglichenen Alters- und
631 Einkommensstruktur.
- 632 • Städtischer Grundbesitz soll, wenn immer möglich, weiterhin in städtischer
633 Hand bleiben. Der Bau von Wohneigentume soll möglichst über Erbpacht
634 geregelt werden.
- 635 • Innovative Wohnformen (Mehrgenerationenhäuser, etc.) werden aktiv
636 unterstützt.
- 637 • Bauformen, die CO2 einsparen oder binden (Holzbau, Hanfbeton oder ähnliche
638 Bauweisen) werden vorrangig behandelt.
- 639 • Genossenschaftlicher Wohnungsbau und der Erhalt von genossenschaftlichen
640 Wohnungen wird durch attraktive Erbbauzinsen und durch aktive Beratung
641 durch die Verwaltung unterstützt.
- 642 • Der Leerstand an Wohnungen wird beseitigt. Hier sind zum einen die
643 Wohnungen in der Innenstadt zu nennen, die in der zweiten und dritten

644 Etage leerstehen, aber auch die Wohnungen der bundeseigenen BIMA die schon
645 viele Jahre nicht bewohnt sind.

646 • Wir werden den Auftrag der städtischen „Wohnen in Trier“ dahingehend
647 erweitern, dass nicht nur die bestehenden Wohnungen renoviert werden,
648 sondern auch das Potential für zusätzliche Wohnungen genutzt wird.

649 • Vor jedem Abriss von Gebäuden mit städtischem Einfluss ist zu prüfen, ob
650 aufgrund der bereits „ausgegebenen“ grauen Energie nicht eine Sanierung
651 aus klimatischen Gründen sinnvoller ist. Sollte die Entscheidung zu einem
652 Abbruch führen sind möglichst alle wiederverwertbaren Teile der
653 Kreislaufwirtschaft zuzuführen.

654 Nachverdichtung begrüßen wir grundsätzlich, sofern sie die folgenden Kriterien
655 erfüllt:

656 • Frischluftschneisen müssen zwingend erhalten bleiben.

657 • Es muss genügend Fläche für Begrünung, Versickerung, Spielen etc.
658 übrigbleiben.

659 • Der Maßstab muss passen (Höhe der Bebauung, Baumassenzahl,
660 Abstandsflächen).

661 • Auch bei Nachverdichtung muss auf die Qualität des Wohnraums geachtet
662 werden.

663 Bei Neubaugebieten fordern wir:

664 • Wir GRÜNE sagen weiterhin Nein zu einem Neubaugebiet Brubacher Hof.

665 • Falls eine Nachverdichtung für die Nachfrage nach Wohnraum nicht ausreicht
666 und Neubaugebiet ausgewiesen werden sollen, sprechen wir GRÜNEN uns für
667 das Gebiet Langenberg aus, den auch die Ortsbeiräte der Stadtteile Euren
668 und Zewen befürworten.

669 • Wir befürworten den Vorrang für flächensparende städtische Bebauung mit
670 Mehrfamilienhäusern in Neubaugebieten.

671 • Scheinbar für Wohnen ungeeignet scheinende Flächen z.B. an Gleisen oder
672 ehemalige stadtnahe Gewerbeflächen können durch eine Mischnutzung von
673 Wohnen und Arbeiten für Wohnen geschlossen werden (urbane Gebiete) umgenutzt
674 werden wie beispielsweise das Bobinet Quartier.

675 Klimafolgenanpassung

676 Die Klimakrise führt zu Veränderungen, die Städte wie das an der Mosel und in
677 einem Talkessel gelegene Trier vor große Herausforderungen stellen. Risiken für
678 die Bewohner, die kommunale Infrastruktur oder das Stadtgrün werden durch
679 hochsommerliche Extremtemperaturen, starke Niederschläge, Hochwasser,
680 Dürreperioden und Stürme weiter steigen.

681 Von großer Bedeutung für das Stadtklima sind neben den städtebaulichen
682 Rahmenbedingungen auch die Kalt- und Frischluftproduktionsflächen innerhalb des
683 Stadtgebietes. Ziel muss es sein, städtebauliche Konzepte im Sinn von
684 Klimaschutz und Nachhaltigkeit zu entwickeln und umzusetzen, um so auf eine
685 Verminderung der klimabedingten Risiken in der Stadt und für die Stadt wie zum
686 Beispiel Hochwassergefahren für Bevölkerung und Infrastruktur hinzuarbeiten.

687 Wir fordern konkret:

- 688 • Wir setzen uns ein für eine höhere Lebensqualität in der Innenstadt und
689 den Stadtteilen. Dazu sollen Flächen entsiegelt, Versickerungsflächen
690 angelegt und Bäume gepflanzt werden – auch in der Fußgängerzone. Nicht
691 zuletzt die Pop-up-Allee Anfang November 2023 vor der Porta Nigra hat
692 gezeigt, wie sich durch Bäume das Stadtbild aufwerten lässt.
- 693 • Umbau von Trier zu einer Schwammstadt: In einer Zeit zunehmender
694 Dürreperioden, aber auch von Starkregenereignissen darf Regenwasser nicht
695 mehr „so schnell wie möglich“ abgeleitet werden. Stattdessen muss das
696 Wasser vor Ort aufgenommen und gespeichert und sein Ablauf möglichst
697 verzögert werden, um nachfolgende Kanäle und Gewässer nicht zu Überlasten.
698 Einfache Beispiele sind Entsiegelung, Dach- und Fassadenbegrünungen oder
699 Regenwasserzisternen für Brauchwasser.
- 700 • Wir GRÜNE setzen und dafür ein, dass Freiflächen naturnah gestaltet
701 werden, statt sie zuzupflastern und zu asphaltieren.

702 Mosel und Stadt am Fluss

703 Im alten Fischerdorf Zurlauben finden Stadt und Fluss auf rund hundert Metern
704 zueinander. Die Flusspromenade hat Vorbildcharakter. Doch nur wenige Meter
705 weiter zeigt sich: Trier ist eine Stadt neben dem Fluss. Der Hochwasserdamm mit
706 der Uferstraße trennt die Stadt von der Mosel im Osten; auf der Westseite sind
707 es zugewucherte Uferbereiche. Eine Aufwertung tut Not.

708 Deshalb fordern wir:

- 709 • Wir GRÜNEN möchten die Anbindung der Mosel an die Stadt verbessern etwa
710 durch einen Durchbruch an der Kranenstraße zum Moselufer und einer
711 verkehrsberuhigten Karl-Marx-Straße (siehe auch Punkt Radverkehr).
- 712 • Viele Touristen, die das Welterbe Römerbrücke sehen wollen, stehen davor
713 und erkennen es nicht. Deshalb ist es wichtig, die Römerbrücke und auch
714 die Mosel besser sichtbar zu machen und das Umfeld attraktiver zu
715 gestalten. Dazu sollen die Ergebnisse des Wettbewerbs umgesetzt werden.
716 Zudem werden wird uns weiterhin für eine autofreie Römerbrücke einsetzen.
- 717 • Aufenthaltsflächen, Möglichkeiten zum Ausruhen und Saisonale Bars am Ufer
718 machen das Moselufer attraktiver für Trierer*innen und Gäste.
- 719 • Eine ausreichende und energiesparende Beleuchtung verbessert die
720 Sicherheit am Ufer und vermindert Angsträume.

721 Denkmalpflege

722 Das einzigartige UNESCO-Weltkulturerbe der Trierer Altstadt auch für zukünftige
723 Generationen zu erhalten, das Wissen darüber zu mehren und zu verbreiten und
724 Triers Vergangenheit archäologisch zu erforschen und zu dokumentieren, sind uns
725 wichtige Anliegen. Entsprechend ist es für uns zentral, dem Denkmalschutz in der
726 Abwägung mit anderen Interessen stets eine sehr hohe Priorität einzuräumen und
727 die Denkmalpflege mit den dafür notwendigen personellen und technischen
728 Ressourcen und ordnungsrechtlichen Mitteln auszustatten. Denkmalschutz
729 beinhaltet für uns auch Erhalt und behutsame Entwicklung schützenswerter
730 Industrie- und Gewerbedenkmäler wie etwa die Kellerei in der Gilbertstraße,
731 sowie den Erhalt und die Pflege historischer Parkanlagen, Gärten und Alleen.

732 Wir fordern konkret:

- 733 • Die frühzeitige Information von Denkmaleigentümern, deren Beratung und
734 Begleitung bei baulichen Maßnahmen ist für einen aktiven Denkmalschutz
735 unerlässlich und für die Akzeptanz seiner Anliegen elementar.
- 736 • Die Stadt Trier braucht eine flächendeckende Untersuchung schützenswerter
737 Architektur und städtebaulicher Strukturen jüngerer Zeitschichten, auch
738 außerhalb der Trierer Altstadt.
- 739 • Dem aktiven oder passiven Denkmalverlust durch illegale Maßnahmen oder
740 bewusstes verfallen lassen wollen wir durch eine auch hierfür fachlich gut
741 aufgestellte Denkmalpflege entgegenzutreten.
- 742 • Wir Grünen wollen Ensembles wie etwa auch das Grünflächenamt (Nutzung für
743 Wohnen, Soziales, Gemeinschaft) und das Stadtbild besser schützen.
- 744 • Wir brauchen ein Gesamtkonzept für Denkmäler, keine reine
745 Fassadenerhaltung.
- 746 • Die Anliegen des Denkmalschutzes sollen künftig durch aktives Handeln im
747 Wege von Ersatzvorhaben durchgesetzt werden.
- 748 • Das Verständnis für und die Kenntnis über den Denkmalschutz soll durch
749 geeignete Maßnahmen verbessert werden.
- 750 • Wir wollen die Anforderungen an den Denkmalschutz und Klimaschutz
751 zusammenbringen. Dafür soll von Fall zu Fall eine gemeinsame Lösung der
752 Fachbereiche entwickelt werden.