A5 Mobilität, Stadtplanung & Wohnen

Antragsteller*innen:
Tagesordnungspunkt: 4. Beschlussfassung Wahlprogramm

Text

Mobilität

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 wie 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.

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

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

Wir fordern konkret:

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

und Nachts (insbesondere am Donnerstag und am Wochenende) profitieren nicht nur Mitarbeitende und Studierende, sondern auch Anwohner*innen

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

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

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

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

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 werde Maßnahmen aus diesem Konzept konsequent umgesetzt wie z.B. die Einstellung eines/r Radverkehrsbeauftragte*n bei der Stadtverwaltung, die Wiederbelebung des städtischen es Radverkehr. 2018 wurden das erste Fahrradparkhaus am Bahnhof sowie die erste Fahrradstraße in Trier-Süd eröffnet. 2022 wurde Triers erste Umweltspur im Alleenring 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.

Konkret fordern wir:

- 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).

- 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.

- Die bestehenden 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.

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

- Mit der Fertigstellung der Weststrecke werden besonders am zentrumsnahen Bahnhaltepunkt 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.

- Nicht nur für Radtouristen benötigt es eine gut erkennbare und übersichtliche Radwegebeschilderung.

- Wir fordern eine Optimierung der Ampelschaltungen für zu Fuß Gehende (s.u.) und mit dem Radfahrende.

- 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.

- Wir setzen uns ein für ein flächendeckendes Leihfahrradsystem für Trier.

Zu Fuß unterwegs

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

Deshalb fordern wir konkret:

- Für Menschen mit Beeinträchtigungen muss Barrierefreiheit auf Straßen und Gehwegen geschaffen werden, damit sie in der Stadt Trier eigenständig mobil sein können.

- Wir fordern eine Optimierung der Ampelschaltungen für zu Fuß Gehende und mit dem Radfahrende (s.o.). Dabei müssen die Bedarfe von Menschen mit Beeinträchtigungen wie abgesenkte Bordsteine, Bodenindikatorenfelder sowie akustische Ampelsignale berücksichtigt werden.

- Obwohl es in der Stadt ausreichend Parkmöglichkeiten gibt, stellen Autofahrer*innen ihr Fahrzeug auf dem Gehweg oder in Kreuzungsbereichen ab. Um besonders Fußgänger, Menschen mit Behinderungen und Eltern mit Kinderwagen im öffentlichen Raum zu schützen muss deshalb das Ordnungsamt die Einhaltung der StVO durch vermehrte Kontrollen konsequent durchsetzen.

- In vielen Straßen Triers sind Fußgängerwege – auch durch frühere Tiefbauarbeiten – uneben. Wir GRÜNEN sorgen dafür, dass diese Fußgängerwege saniert und auch verbreitert werden, wo sie zu schmal sind.

- Weil der Bund in der 2001 erlassenen Richtlinie für Fußgängerüberwege (R-FGÜ 2001) strengere Auflagen gestellt hat, hat die Stadtverwaltung alleine

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

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

Verkehrssicherheit

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

Wir fordern konkret:

- Wir setzen uns dafür ein, die Verkehrserziehung in der Schule zu stärken und fächerübergreifend im Schulunterricht auszubauen.

- Wo zur Steigerung der Verkehrssicherheit erforderlich, wollen wir baulich geschützte Radstreifen statt bloßer Markierungen auf der Fahrbahn einrichten.

- Die Räumung der Radwege im Winter sollte dauerhaft sichergestellt sein.

- Tempo 30 flächendeckend (besonders in den Stadtvierteln)

Weniger Autos – mehr Platz für alle

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

Hierfür setzen wir uns ein:

- Wir Trierer GRÜNEN kämpfen weiter zusammen mit der Zivilgesellschaft für eine ökologische Verkehrswende und gegen Verkehrsprojekte wie die Tunnellösung Ortsumgehung Zewen und den Moselaufstieg. Dieser wäre eine ökologische Katastrophe für die Region Trier. Er zerstört ein wertvolles Wald- und Naherholungsgebiet und wird das Verkehrsaufkommen im Moseltal erhöhen, wodurch die Eindämmung von Klimafolgen in der Region zusätzlich erschwert wird.

- Die Stadt ist auf unseren Antrag hin im Jahr 2022 der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ beigetreten. Wie fordern daher eine grundsätzliche und flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen, mit

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

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

- 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- und Lieferverkehr; die Zufahrten zu den Krankenhäusern bleiben dabei selbstverständlich möglich..

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

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

Parken, Parkraumbewirtschaftung

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

Wir fordern konkret:

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

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

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

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

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

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

Stadtentwicklung

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

Stadtplanung

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

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

Wohnen in Trier

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

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

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

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

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

Unsere konkreten Forderungen sind daher:

- Sowohl Nachverdichtung, als auch die Ausweisung von neuen Baugebieten sollen sich stets am aktuellen Bedarf orientieren und klimatische, verkehrliche und Nahversorgungsaspekte berücksichtigen.

- Der Fokus von Neubauten liegt beim geförderten Wohnungsbau für Familien mit mittlerem bis geringem Einkommen. Die Möglichkeiten einer Querfinanzierung durch höhere Einkommen sind auszuschöpfen.

- Trier stabilisiert seine Einwohnerzahl in den nächsten Jahren zwischen 110 und 120 tausend Einwohnern, in einer ausgeglichenen Alters- und Einkommensstruktur.

- Städtischer Grundbesitz soll, wenn immer möglich, weiterhin in städtischer Hand bleiben. Der Bau von Wohneigentume soll möglichst über Erbpacht geregelt werden.

- Innovative Wohnformen (Mehrgenerationenhäuser, etc.) werden aktiv unterstützt.

- Bauformen, die CO2 einsparen oder binden (Holzbau, Hanfbeton oder ähnliche Bauweisen) werden vorrangig behandelt.

- Genossenschaftlicher Wohnungsbau und der Erhalt von genossenschaftlichen Wohnungen wird durch attraktive Erbbauzinsen und durch aktive Beratung durch die Verwaltung unterstützt.

- Der Leerstand an Wohnungen wird beseitigt. Hier sind zum einen die Wohnungen in der Innenstadt zu nennen, die in der zweiten und dritten

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

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

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

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

- Frischluftschneisen müssen zwingend erhalten bleiben.

- Es muss genügend Fläche für Begrünung, Versickerung, Spielen etc. übrigbleiben.

- Der Maßstab muss passen (Höhe der Bebauung, Baumassenzahl, Abstandsflächen).

- Auch bei Nachverdichtung muss auf die Qualität des Wohnraums geachtet werden.

Bei Neubaugebieten fordern wir:

- Wir GRÜNE sagen weiterhin Nein zu einem Neubaugebiet Brubacher Hof.

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

- Wir befürworten den Vorrang für flächensparende städtische Bebauung mit Mehrfamilienhäusern in Neubaugebieten.

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

Klimafolgenanpassung

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

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

Wir fordern konkret:

- Wir setzen uns ein für eine höhere Lebensqualität in der Innenstadt und den Stadtteilen. Dazu sollen Flächen entsiegelt, Versickerungsflächen angelegt und Bäume gepflanzt werden – auch in der Fußgängerzone. Nicht zuletzt die Pop-up-Allee Anfang November 2023 vor der Porta Nigra hat gezeigt, wie sich durch Bäume das Stadtbild aufwerten lässt.

- Umbau von Trier zu einer Schwammstadt: In einer Zeit zunehmender Dürreperioden, aber auch von Starkregenereignissen darf Regenwasser nicht mehr „so schnell wie möglich“ abgeleitet werden. Stattdessen muss das Wasser vor Ort aufgenommen und gespeichert und sein Ablauf möglichst verzögert werden, um nachfolgende Kanäle und Gewässer nicht zu Überlasten. Einfache Beispiele sind Entsiegelung, Dach- und Fassadenbegrünungen oder Regenwasserzisternen für Brauchwasser.

- Wir GRÜNE setzen und dafür ein, dass Freiflächen naturnah gestaltet werden, statt sie zuzupflastern und zu asphaltieren.

Mosel und Stadt am Fluss

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

Deshalb fordern wir:

- Wir GRÜNEN möchten die Anbindung der Mosel an die Stadt verbessern etwa durch einen Durchbruch an der Kranenstraße zum Moselufer und einer verkehrsberuhigten Karl-Marx-Straße (siehe auch Punkt Radverkehr).

- Viele Touristen, die das Welterbe Römerbrücke sehen wollen, stehen davor und erkennen es nicht. Deshalb ist es wichtig, die Römerbrücke und auch die Mosel besser sichtbar zu machen und das Umfeld attraktiver zu gestalten. Dazu sollen die Ergebnisse des Wettbewerbs umgesetzt werden. Zudem werden wird uns weiterhin für eine autofreie Römerbrücke einsetzen.

- Aufenthaltsflächen, Möglichkeiten zum Ausruhen und Saisonale Bars am Ufer machen das Moselufer attraktiver für Trierer*innen und Gäste.

- Eine ausreichende und energiesparende Beleuchtung verbessert die Sicherheit am Ufer und vermindert Angsträume.

Denkmalpflege

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

Wir fordern konkret:

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