

## 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 Mobilitätsmanagement: 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.