

A5 Mobilität, Stadtplanung & Wohnen

Gremium: Vorstand des KV Trier
Beschlussdatum: 10.11.2023
Tagesordnungspunkt: 4. Beschlussfassung Wahlprogramm

Text

336 Mobilität

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

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

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

351 Trier liegt im Herzen Europas. Doch per Bahn ist die Stadt nur schwer zu
352 erreichen – Fernverkehr? Fehlanzeige. Und auch der Öffentliche
353 Personennahverkehr in der Stadt Trier und ins Umland wird nur dann attraktiv,
354 wenn wir das Bus-Netz weiter optimieren. Während die Busbeschleunigung in Form
355 von Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet weitestgehend besteht,
356 fehlen vielerorts Umweltpuren, die die Busse noch mehr beschleunigen würden. Zu
357 sehen, dass man im Bus schneller unterwegs sein kann als im Auto, kann noch mehr
358 Menschen dazu bewegen umzusteigen. Trier hat das Potenzial im ÖPNV noch lange
359 nicht ausgeschöpft.

360 Wir fordern konkret:

- 361 • Die Anbindung der Stadt Trier ans Fernverkehrsnetz muss verbessert werden.
- 362 • Wir erwarten durch die Reaktivierung der Weststrecke eine Steigerung der
363 Nutzung des Bahnverkehrs. Die neuen Haltepunkte der Westtrasse müssen

- 364 deshalb gut ans Busnetz und an die Radverkehrsinfrastruktur abgestimmt
365 werden.
- 366 • Die Taktung muss weiter erhöht, die Service-Zeiten in den Randbereichen am
367 späten Abend ausgedehnt werden. Auch früh morgens und am Wochenende sollen
368 die Busse fahren, wovon insbesondere Schichtarbeitende profitieren sollen.
 - 369 • Eine optimale Abstimmung der Verkehrsträger und deren Takte aufeinander
370 bleibt eine Daueraufgabe, in die wir uns aufmerksam einbringen werden.
 - 371 • Der ÖPNV muss schneller werden. Deshalb brauchen wir deutlich mehr
372 Umweltspuren in der Stadt – insbesondere im gesamten Alleenring – sowie an
373 Ampeln eine ÖPNV-Bevorrechtigung. Wenn der Bus schneller ist als der
374 eigene PKW, steigt die Neigung umzusteigen.
 - 375 • Der ÖPNV in bedeutenden Straßen wie Paulin- und Saarstraße muss effektiv
376 beschleunigt werden.
 - 377 • In den vergangenen Jahren wurden auf den Höhenstadtteilen immer mehr
378 Baugebiete erschlossen. Daher brauchen wir eine bessere Anbindung der
379 Höhenstadtteile.
 - 380 • Innovative Ansätze wie das Smart Shuttle der SWT sollen stärker beworben
381 und dauerhaft etabliert werden.
 - 382 • Wir befürworten die Einrichtung eines zentralen Busbahnhofs an der
383 Universität. Die Verbindung der beiden Achsen Kürenz und Olewig soll
384 Anreiz zum Umsteigen auf den ÖPNV für die Bewohner*innen der
385 Höhenstadtteile bieten.
 - 386 • Wir GRÜNE setzen auf emissionsarme Fahrzeuge bei der Neubeschaffung beim
387 ÖPNV. Das sorgt für weniger Lärm und bessere Luft.
 - 388 • Trier benötigt ein Mobilitätsmanagement: Um den ÖPNV für Pendler
389 attraktiver zu machen, ist es notwendig, in Zusammenarbeit mit
390 Firmen/Arbeitgebern die Bedarfe für Pendler zu erfassen, um beispielsweise
391 den Ziel- und Quellverkehr besser zu harmonisieren und ggf. die ÖPNV-
392 Taktung anzupassen.
 - 393 • Wir streben einen kostenlosen ÖPNV für alle Schüler*innen und Azubis an.
394 In einem ersten Schritt sollen Alle, die keinen Anspruch auf ein
395 Schülerticket haben, die Möglichkeit erhalten, für 29 Euro ein
396 verbilligtes Deutschlandticket zu erwerben
 - 397 • Die Stadt Trier setzt sich in den Gremien wie Städtetag etc. für den
398 Erhalt des Deutschlandtickets-Tickets auf dem heutigen Preisniveau ein.
 - 399 • Wir setzen uns dafür ein, dass Vereinbarungen mit Luxemburg getroffen
400 werden, damit für Pendler ins Nachbarland das Deutschland-Ticket auch in
401 den Buslinien nach Luxemburg auf deutscher Seite gültig ist.

402 Radverkehr

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

407 Das gelingt durch Aktionen wie Critical Mass und Stadtradeln, an dem wir GRÜNEN
408 mit einem Team teilnehmen. Und wir brauchen eine flächendeckende
409 Radverkehrsinfrastruktur. Wir haben 2016 im Stadtrat ein Radverkehrskonzept
410 durchgesetzt, das unsere GRÜNE Handschrift trägt. Seither werden Maßnahmen aus
411 diesem Konzept konsequent umgesetzt wie z.B. die Einstellung eines/r
412 Radverkehrsbeauftragte*n bei der Stadtverwaltung, die Wiederbelebung des
413 städtischen Radverkehrs. Ende 2018 wurden das erste Fahrradparkhaus am Bahnhof
414 sowie die erste Fahrradstraße in Trier-Süd eröffnet. Ende 2022 wurde Triers
415 erste Umweltspur im Alleenring in der Christophstraße freigegeben, Ende August
416 dieses Jahres folgte die Bus- und Radspur in der Südallee. Die Stadt ist auf der
417 richtigen Spur; wir GRÜNE werden in der kommenden Wahlperiode alles daransetzen,
418 dass dieser Weg weiterverfolgt wird.

419 Konkret fordern wir:

- 420 • Wir beachten die zunehmende Heterogenität des Radverkehrs: Radwege müssen
421 für verschiedene Bedarfe und Geschwindigkeiten vorhanden sein, z.B.
422 Umweltspuren für Schnellere (E-Bike-Fahrer und Pendler), weitere separate
423 Radwege für Menschen, die langsamer fahren oder mehr Sicherheit benötigen,
424 beispielsweise Kinder (siehe auch Duales Netz).
- 425 • Um das Fahren mit dem Rad attraktiver und zügiger zu machen, müssen die
426 bestehenden Radwege vernetzt und so ein zusammenhängendes und
427 durchgängiges Radwegnetz geschaffen werden.
- 428 • Die bestehende Fahrradstraße Trier-Süd muss endlich wie geplant bis zur
429 Konrad-Adenauer-Brücke verlängert werden. Und auch die Planungen zur
430 Einrichtung der Fahrradstraße Nord in der Engelstraße müssen umgesetzt
431 werden.
- 432 • Wir GRÜNEN stehen für einen zeitnahen Ausbau der geplanten Pendlerradroute
433 von Konz bis Schweich inklusive des Moselradwegs auf der Ostseite.
- 434 • Mit der Fertigstellung der Weststrecke werden besonders am zentrumsnahen
435 Bahnhofspunkt an der Römerbrücke viele Menschen aussteigen. Denn von dort
436 ist die südliche Innenstadt, das Rathaus oder das Theater schneller zu
437 erreichen als vom Hauptbahnhof aus. Die Fahrgäste werden über die
438 Römerbrücke und das Karl-Marx-Viertel in die Innenstadt laufen. Umso
439 wichtiger ist es, diesen Bereich für Fußgänger*innen als auch für
440 Radfahrende und Busse zu optimieren, indem die Römerbrücke autofrei und
441 nur für den Umweltverbund nutzbar ist. Ab dem östlichen Brückenkopf

442 braucht es für den Radverkehr zudem eine umwegfreie und sichere Verbindung
443 bis zum Viehmarkt.

444 • Nicht nur für Radtouristen benötigt es eine gut erkennbare und
445 übersichtliche Radwegebeschilderung.

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

448 • Um Fahrräder sicher vor Vandalismus und Diebstahl abstellen zu können,
449 brauchen wir mehr sichere Radabstellanlagen an allen Bushaltestellen und
450 an zentralen Orten. An zentralen Bushaltestellen sollen diese überdacht
451 sowie mit einer Lademöglichkeit ausgestattet sein.

452 • Wir setzen uns ein für ein flächendeckendes Leihfahrradsystem für Trier.

453 Zu Fuß unterwegs

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

461 Deshalb fordern wir konkret:

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

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

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

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

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

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

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

483 Verkehrssicherheit

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

486 Wir fordern konkret:

- 487 • Wir setzen uns dafür ein, die Verkehrserziehung in der Schule zu stärken
488 und fächerübergreifend im Schulunterricht auszubauen.
- 489 • Die Räumung der Radwege im Winter sollte dauerhaft sichergestellt sein.
- 490 • Tempo 30 flächendeckend (besonders in den Stadtvierteln)

491 Weniger Autos – mehr Platz für alle

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

503 Hierfür setzen wir uns ein:

- 504 • Wir Trierer GRÜNEN kämpfen weiter zusammen mit der Zivilgesellschaft für
505 eine ökologische Verkehrswende und gegen Verkehrsprojekte wie den
506 Moselaufstieg. Dieser wäre eine ökologische Katastrophe für die Region
507 Trier. Er zerstört ein wertvolles Wald- und Naherholungsgebiet und wird
508 das Verkehrsaufkommen im Moseltal erhöhen, wodurch die Eindämmung von
509 Klimafolgen in der Region zusätzlich erschwert wird.
- 510 • Die Stadt ist auf unseren Antrag hin im Jahr 2022 der Städteinitiative
511 „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ beigetreten. Wie
512 fordern daher eine grundsätzliche und flächendeckende
513 Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen, mit

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

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

519 • Wir GRÜNE schaffen Freiräume für neue Aufenthaltsorte und Grün in der
520 Stadt, z.B. auf dem Platz an der Rindertanzstraße. Das gelingt durch eine
521 autoarme Innenstadt innerhalb des Alleenrings. Zufahrtsmöglichkeiten z.B.
522 via Zuckerbergstraße soll nur für Anlieger und als Zufahrt zu den
523 Parkhäusern möglich sein. Unser Ziel ist ein reiner Anlieger- und
524 Lieferverkehr; die Zufahrten zu den Krankenhäusern müssen
525 selbstverständlich gewährt bleiben.

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

528 Parken, Parkraumbewirtschaftung

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

533 Wir fordern konkret:

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

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

545 • Die Plätze der Stadt wie etwa der Augustinerhof müssen den Bürger*innen
546 wieder als Ruhe- und Lebensraum zurückgegeben werden. Doch auch Plätze
547 außerhalb der Innenstadt müssen entsiegelt und begrünt werden (z.B.
548 Kloschinskystraße (Nord) und Leoplatz (Süd)).

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

552 • Wir GRÜNE wollen unsere Innenstadt mit dem dortigen stationären
553 Einzelhandel in all seiner Vielfalt stärken, indem wir die Erreichbarkeit
554 der City verbessern. Neben dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur und einem
555 verbesserten ÖPNV-Angebot brauchen wir den Ausbau von Park & Ride Systemen

556 – über die Vorweihnachtszeit hinaus. Dazu wollen wir uns mit Akteuren wie
557 City-Initiative, den Kammern sowie den Stadtwerken Trier und weiteren
558 regionalen Busunternehmen zu konstruktiven Gesprächen an einen
559 Tischsetzen, um innovative Lösungen zu erarbeiten. Park & Ride soll
560 außerhalb der Stadt oder am Stadtrand an Verkehrsknoten stattfinden.

561 **Stadtentwicklung**

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

566 **Stadtplanung**

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

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

576 **Wohnen in Trier**

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

585 Neben der Zuwanderung aus Drittstaaten spielt auch die Zuwanderung aus
586 benachbarten Kreisen eine starke Rolle. Hierbei handelt es sich in der Regel
587 aber Menschen, die nicht mehr im Erwerbsleben stehen, sondern aufgrund fehlender
588 Infrastruktur (medizinisch, Nahversorgung, Pflege) in die Stadt Trier mit ihren
589 hervorragenden Angeboten flüchten.

590 Die von der Stadt Trier in Auftrag gegebene Wohnraumbedarfsanalyse zeigt
591 eindeutig, dass wir in unserer Stadt günstigen Wohnraum im
592 Mehrfamilienwohnungsbau und sonstige günstige kleinere Wohnungen brauchen.

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

598 Unsere konkreten Forderungen sind daher:

- 599 • Sowohl Nachverdichtung, als auch die Ausweisung von neuen Baugebieten
600 sollen sich stets am aktuellen Bedarf orientieren und klimatische,
601 verkehrliche und Nahversorgungsaspekte berücksichtigen.
- 602 • Der Fokus von Neubauten liegt beim geförderten Wohnungsbau für Familien
603 mit mittlerem bis geringem Einkommen. Die Möglichkeiten einer
604 Querfinanzierung durch höhere Einkommen sind auszuschöpfen.
- 605 • Trier stabilisiert seine Einwohnerzahl in den nächsten Jahren zwischen 110
606 und 120 tausend Einwohnern, in einer ausgeglichenen Alters- und
607 Einkommensstruktur.
- 608 • Städtischer Grundbesitz soll, wenn immer möglich, weiterhin in städtischer
609 Hand bleiben. Der Bau von Wohneigentume soll möglichst über Erbpacht
610 geregelt werden.
- 611 • Innovative Wohnformen (Mehrgenerationenhäuser, etc.) werden aktiv
612 unterstützt.
- 613 • Bauformen, die CO2 einsparen oder binden (Holzbau, Hanfbeton oder ähnliche
614 Bauweisen) werden vorrangig behandelt.
- 615 • Genossenschaftlicher Wohnungsbau und der Erhalt von genossenschaftlichen
616 Wohnungen wird durch attraktive Erbbauzinsen und durch aktive Beratung
617 durch die Verwaltung unterstützt.
- 618 • Der Leerstand an Wohnungen wird beseitigt. Hier sind zum einen die
619 Wohnungen in der Innenstadt zu nennen, die in der zweiten und dritten
620 Etage leerstehen, aber auch die Wohnungen der bundeseigenen BIMA die schon
621 viele Jahre nicht bewohnt sind.
- 622 • Wir werden den Auftrag der städtischen „Wohnen in Trier“ dahingehend
623 erweitern, dass nicht nur die bestehenden Wohnungen renoviert werden,
624 sondern auch das Potential für zusätzliche Wohnungen genutzt wird.
- 625 • Vor jedem Abriss von Gebäuden mit städtischem Einfluss ist zu prüfen, ob
626 aufgrund der bereits „ausgegebenen“ grauen Energie nicht eine Sanierung
627 aus klimatischen Gründen sinnvoller ist. Sollte die Entscheidung zu einem
628 Abbruch führen sind möglichst alle wiederverwertbaren Teile der
629 Kreislaufwirtschaft zuzuführen.

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

- 632 • Frischluftschneisen müssen zwingend erhalten bleiben.
- 633 • Es muss genügend Fläche für Begrünung, Versickerung, Spielen etc.
634 übrigbleiben.
- 635 • Der Maßstab muss passen (Höhe der Bebauung, Baummassenzahl,
636 Abstandsflächen).
- 637 • Auch bei Nachverdichtung muss auf die Qualität des Wohnraums geachtet
638 werden.

639 Bei Neubaugebieten fordern wir:

- 640 • Wir GRÜNE sagen weiterhin Nein zu einem Neubaugebiet Brubacher Hof.
- 641 • Falls eine Nachverdichtung für die Nachfrage nach Wohnraum nicht ausreicht
642 und Neubaugebiet ausgewiesen werden sollen, sprechen wir GRÜNEN uns für
643 das Gebiet Langenberg aus, den auch die Ortsbeiräte der Stadtteile Euren
644 und Zewen befürworten.
- 645 • Wir befürworten den Vorrang für flächensparende städtische Bebauung mit
646 Mehrfamilienhäusern in Neubaugebieten.
- 647 • Scheinbar für Wohnen ungeeignet scheinende Flächen z.B. an Gleisen oder
648 ehemalige stadtnahe Gewerbeflächen können durch eine Mischnutzung von
649 Wohnen und Arbeiten für Wohnen schlossen werden (urbane Gebiete) umgenutzt
650 werden wie beispielsweise das Bobinet Quartier.

651 Klimafolgenanpassung

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

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

663 Wir fordern konkret:

- 664 • Wir setzen uns ein für eine höhere Lebensqualität in der Innenstadt und
665 den Stadtteilen. Dazu sollen Flächen entsiegelt, Versickerungsflächen
666 angelegt und Bäume gepflanzt werden – auch in der Fußgängerzone. Nicht

667 zuletzt die Pop-up-Allee Anfang November 2023 vor der Porta Nigra hat
668 gezeigt, wie sich durch Bäume das Stadtbild aufwerten lässt.

- 669 • Umbau von Trier zu einer Schwammstadt: In einer Zeit zunehmender
670 Dürreperioden, aber auch von Starkregenereignissen darf Regenwasser nicht
671 mehr „so schnell wie möglich“ abgeleitet werden. Stattdessen muss das
672 Wasser vor Ort aufgenommen und gespeichert und sein Ablauf möglichst
673 verzögert werden, um nachfolgende Kanäle und Gewässer nicht zu Überlasten.
674 Einfache Beispiele sind Entsiegelung, Dach- und Fassadenbegrünungen oder
675 Regenwasserzisternen für Brauchwasser.
- 676 • Wir GRÜNE setzen und dafür ein, dass Freiflächen naturnah gestaltet
677 werden, statt sie zuzupflastern und zu asphaltieren.

678 Mosel und Stadt am Fluss

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

684 Deshalb fordern wir:

- 685 • Wir GRÜNEN möchten die Anbindung der Mosel an die Stadt verbessern etwa
686 durch einen Durchbruch an der Kranenstraße zum Moselufer und einer
687 verkehrsberuhigten Karl-Marx-Straße (siehe auch Punkt Radverkehr).
- 688 • Viele Touristen, die das Welterbe Römerbrücke sehen wollen, stehen davor
689 und erkennen es nicht. Deshalb ist es wichtig, die Römerbrücke und auch
690 die Mosel besser sichtbar zu machen und das Umfeld attraktiver zu
691 gestalten. Dazu sollen die Ergebnisse des Wettbewerbs umgesetzt werden.
692 Zudem werden wir uns weiterhin für eine autofreie Römerbrücke einsetzen.
- 693 • Aufenthaltsflächen, Möglichkeiten zum Ausruhen und Saisonale Bars am Ufer
694 machen das Moselufer attraktiver für Trierer*innen und Gäste.
- 695 • Eine ausreichende und energiesparende Beleuchtung verbessert die
696 Sicherheit am Ufer und vermindert Angsträume.

697 Denkmalpflege

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

708 Wir fordern konkret:

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