

Beigeordneter Andreas Ludwig - Rathaus - 54290 Trier

Herrn Dr. Johannes Verbeek
Avelsbacher Straße 31
54295 Trier

Andreas Ludwig

Dipl.-Ing. Architekt
Beigeordneter

Dezernent für Umwelt, Planung, Bauen und Verkehr

Rathaus – Am Augustinerhof
54290 Trier

Telefon 0651/718 1040/1041
Telefax 0651/718 1048
E-Mail andreas.ludwig@trier.de

26.08.2020

61/WK

Ihr Schreiben vom 22.06.2020; Betreff: Fragen zu Daten von Verkehrserhebungen in der Avelsbacher Straße (Trier-Kürenz)

Sehr geehrter Herr Dr. Verbeek,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 22.06.2020. Zu den einzelnen Fragen kann ich Ihnen die folgenden Auskünfte geben.

1. *Aus welchem Jahr stammt die letzte, relevante Verkehrszählung für diesen Bereich in der Avelsbacher Straße?*

Die aktuellste Zählung in der Avelsbacher Straße stammt aus dem Jahr 2016. Zuvor war 2011 und 2014 dort gezählt worden.

2. *Wie viele Fahrzeuge befahren die Avelsbacher Straße (in dem oben angegebenen Streckenbereich) täglich?*

Auf Grundlage der o.g. Zählungen weist das Verkehrsmodell der Stadt Trier im Abschnitt zwischen Eisenbahnbrücke und Domänenstraße zwischen 14.000 und 15.000 Kfz / 24 h im Durchschnitt aller Wochentage (Mo – So = sog. DTV) aus. An Werktagen (sog. DTV_w) sind es zwischen 16.000 und 18.000 Kfz / 24 Stunden.

3. *Wie hoch ist die Verkehrsbelastung aufgeteilt in PKW und LKW sowie LKW über 7,5 t?*

Für die Avelsbacher Straße beträgt der Schwerverkehrs-Anteil unter 3% (alle Fahrzeuge über 3,5 t inkl. Busse).

4. *Seit 2004 wird der Petrisberg oberhalb der Wohnbebauung von Altkürenz ausgebaut. Zu diesem Baugebiet kamen im Laufe von 20 Jahren noch eine weitere Reihe ausgewiesener*

Baugebiete auf dem Tarforster Hochplateau bis hin zum Stadtteil Filsch, die mittlerweile fertiggestellt sind. Meine Frage: Wie viele Wohneinheiten wurden bei diesen ganzen Bebauungen geschaffen? Beziehungsweise, wie viele Menschen bewohnen die Neubaugebiete jetzt? Mit wie vielen Fahrzeugen rechnet die Stadt, die von den Anwohnern der Neubaugebiete gefahren werden?

Seit 2004 wurde im Verkehrsmodell ein Einwohnerzuwachs bis 2025 (Endausbau Neukürenz und Tarforst/Filsch) von rund 3.500 EW berücksichtigt (neue Einwohner der Neubaugebiete inkl. Studentenwohnheimen und Rückgänge im Bestand). Daraus ergeben sich rund 6.500 Kfz/Fahrten der Einwohner pro Werktag. In diesen Zahlen ist auch der nicht unerhebliche Anteil des Binnenverkehrs (v. a. Nahversorgung und Freizeitverkehr) enthalten, der innerhalb des Tarforster Plateaus zurückgelegt wird und daher auf den Zufahrtsstraßen zur Talstadt nicht auftritt.

5. *Inwiefern hat sich die Verkehrsbelastung in der Avelsbacher Straße seit Beginn des Ausbaus im Jahre 2004 bis heute 2020 gesteigert? (Anzahl der Autos etc. oder Differenz zu 2004)*

Aus den Zählungen von 2005 bis 2016 lässt sich in diesem Zeitraum montags bis freitags ein Unterschied des Kfz-Verkehrs von bis zu 500 Kfz / 24 h erkennen. Schwankungen resultieren aus den konkreten Zähltagen [Juni 2005 / November 2016] sowie dem genauen Zählort und sind im Rahmen der Hochrechnungen von Spitzenstundenzählungen möglich. Daher muss es sich bei dieser Abweichung nicht zwangsläufig um eine absolute Verkehrszunahme in dieser Größe handeln.

6. *Wie viele Parkplätze stehen dem laufenden Verkehr (Besucherparkplätze) auf dem Petrisberg zur Verfügung?*

Im Bereich des Wissenschaftsparks stehen insgesamt 943 Stellplätze, davon 98 öffentliche, zur Verfügung. Der Rest befindet sich auf Privatgrundstücken und beinhaltet sowohl Mitarbeiter- als auch Kundenparkplätze. Zusätzlich sind weitere 192 neue Stellplätze im Rahmen des Bebauungsplans BU 25-1 geplant. Hinzu kommen die privaten Stellplätze von Wohngebäuden sowie Parkstände im öffentlichen Straßenraum der Wohnstraßen. Hier liegt uns aktuell keine Gesamtzahl vor. Am Turm Luxemburg gibt es einen öffentlichen Parkplatz mit ca. 130 frei zugänglichen Stellplätzen.

7. *Auf dem Petrisberg sind zahlreiche Firmen und Unternehmen angesiedelt. Wie hoch ist die tägliche Pendlerfrequenz durch das Anfahren der Parkplätze auf dem Petrisberg (Besucher und Personal) von der Talstadt hin zu den Höhenstadtteilen?*

Hierzu liegen keine differenzierten Daten vor. Die Verkehrsauswirkungen der Firmen / Unternehmen sind in den o.g. Gesamtverkehrszahlen enthalten.

9. *Welche Werte hat die Dezibel-Lärmbelastung im Abschnitt der Avelsbacher Straße derzeit (Tag/Nacht-Höchstwerte)? bzw. wann wurden diese Werte zuletzt erhoben? Zudem: Sind dies gemessene oder hochgerechnete Werte?*

Die geltenden Vorschriften bezüglich des Umgangs mit Verkehrslärm (RLS 90) sehen vor, dass die Werte nach festgelegten Methoden auf Basis des DTV errechnet werden.

Für den Abschnitt der Avelsbacher Straße zwischen Domänenstraße und Nellstraße wurden vom Gutachter aktuell (im Rahmen des Bebauungsplans BU 24) Verkehrslärmemissionspegel (L_{mE}) von 62,5 dB(A) tags und 52,7 dB(A) nachts ermittelt. Diese beinhalten neben allen

vorhandenen auch bereits die zu erwartenden Neuverkehre durch die Entwicklung des sog. Burgunderviertels.

Die aktuell berechneten Verkehrslärmemissionspegel liegen unter den Emissionspegeln, die dem bereits nach 2003 umgesetzten Lärmschutzprogramm Aveler Tal (im Zuge des Bebauungsplans BU 16) zugrunde lagen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteile in den Verkehrslärmprognosen zum damaligen Lärmschutzprogramm deutlich „auf der sicheren Seite“ angesetzt worden waren.

10. Welche „Feinstaubbelastung“ ergibt sich aus der Verkehrsbelastung in dem oben genannten Abschnitt für die Avelsbacher Straße 31? Wurde dieser Wert gemessen oder errechnet?

Messstationen für Feinstaub und andere Luftschadstoffe gibt es in Trier an der Ostallee und in Pfalzel. Zuständig ist das Land RLP. Eine kleinräumige Aussage für die Avelsbacher Straße ist nicht möglich. Aufgrund der vorhandenen Messwerte ist davon auszugehen, dass es keine Überschreitungen der einschlägigen Grenzwerte gibt.

11. Geben Sie bitte eine Auflistung der weiteren und tatsächlich gemessenen Daten für die relevanten „Abgasbelastungen“ dieses Teilabschnitts in der Avelsbacher Straße an. (Daten wie sie an den offiziellen Messstellen der Stadt (Kaiserstraße) ebenfalls erhoben werden, um konkret sehen zu können, ob relevante Grenzwerte hier überschritten werden, während sie in der Kaiserstraße noch unauffällig sind.)

Es gibt keine diesbezüglichen Messwerte.

12. Die Verkehrserschließung des Baugebietes „Walzwerk“ in Altkürenz sieht laut Planungsentwürfen der Stadt verschiedene zusätzliche Verkehrsaufkommen in Teilen der Avelsbacher Straße vor, damit andere Straßen (wie z.B. die Domänenstraße) entlastet werden können. (Teilweise wurden Werte von bis zu 700 zusätzlichen Fahrzeugen – je nach Variante – in den Plänen ausgewiesen!) – Meine Frage diesbezüglich lautet: Welche Höhe wird die zusätzliche Verkehrsbelastung für die Avelsbacher Straße 31 annehmen, gemessen an der (tatsächlich) von der Stadt Trier durchgeführten Umsetzungsvariante der Verkehrserschließung des Neubaugebietes „Walzwerk“?

Grundsätzlich werden aktuell unterschiedliche Varianten der Verkehrsabwicklung in Altkürenz in Zusammenhang mit dem Walzwerk-Gelände sowie weiteren Entwicklungen (BK 24, Burgunder-Viertel, Kloster Bethanien,...) untersucht und diskutiert. Ziel ist stets eine möglichst verträgliche Abwicklung für alle betroffenen Straßen (und keineswegs explizit eine Entlastung ausschließlich der Domänenstraße). Eine zusammenfassende Darstellung und Bewertung aller Verkehrsauswirkungen durch die genannten Baugebiete zusammen wird aktuell gerade in Auftrag gegeben.

Eine grundsätzliche Entlastung der Avelsbacher Straße wird mit dem geplanten Neubau der Neuanbindung Aveler Tal (über die Achse Grüneberg – Dasbachstraße) angestrebt. Diese Maßnahme ist fester Bestandteil des städtischen 10-Jahres-Plans für Verkehrsmaßnahmen und soll bis 2030 umgesetzt werden.

13. Der TV berichtete in seiner Ausgabe vom 25.05.20, dass die Stadt Schweich die Landstraße 141, die quer durch Schweich führt, auf Tempo 30 reduzieren wolle. Als wird eine „gesundheitsgefährdende“ (TV, ebd.) Lärm- und Verkehrsbelastung angegeben.

[...]

Die Untätigkeit und Initiativlosigkeit der Stadt Trier sowie der Fraktionen im Stadtrat sollte diesbezüglich einmal an dieser Stelle erklärt werden. Ebenso ist der Widerspruch zwischen den Bewertungen der beiden Landstraßen, die sowohl in Schweich (L 141) als auch in Trier Avelsbacher Straße (L 144) beide als „Hauptdurchgangsstraßen“ (TV, ebd.) definiert sind, erklärungsbedürftig. Sowie, dass auch in der Landeshauptstadt Mainz eine ganze Hauptverkehrsquerachse durch die Innenstadt mit Tempo 30 belegt wird (ebd.).

Es ist richtig, dass der Stadtrat Schweich eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h für die L141 beschlossen hat. Dies wird jedoch nach Auskunft der Verbandsgemeindeverwaltung Schweich nicht umgesetzt, da auch diese rechtlich keine Möglichkeit sieht, unter den gegebenen Umständen auf dieser Landesstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung anzuordnen. Die Verkehrsbehörden entscheiden, welche Maßnahmen im konkreten Einzelfall zu treffen sind oder nicht. Beschlüsse von politischen Gremien können in die Meinungsbildung einbezogen werden, sie dürfen aber nicht in die Entscheidung der zuständigen Verwaltung eingreifen oder gar als Weisung eingestuft werden.

In der Stadt Mainz wurde das Tempolimit zur Senkung der Stickstoffdioxid-Werte eingeführt. Für die Avelsbacher Straße ist nicht davon auszugehen, dass die einschlägigen Grenzwerte überschritten werden (vgl. oben zu Frage 10).

Im Anschluss an das von Ihnen angesprochene Urteil des OVG RLP aus 2004 wurde die Rechtmäßigkeit der einschlägigen Bauleitplanung in 2006 bestätigt. In diesem Folgeurteil heißt es: „Vor diesem Hintergrund war es gerechtfertigt und entspricht es der Wertung im Urteil des Senats vom 08. September 2004, wenn die Antragsgegnerin der durch die drei Bebauungspläne bedingten Zunahme des Verkehrslärms im Stadtteil Kürenz zunächst durch die Gewährung eines Zuschusses zu passiven Schallschutzmaßnahmen begegnete.“

Durch das Lärmschutzprogramm Aveler Tal – Kohlenstraße im Zuge des Bebauungsplans BU 16 (vgl. oben zu Frage 9) sind somit bereits die notwendigen Schallschutzmaßnahmen umgesetzt worden.

14. *Zahlreiche LKW-Schwertransporter u.a. für die Lebensmittelgroßgeschäfte auf dem Petrisberg und dem Tarforster-Plateau sowie zahlreiche Schwertransporter zu den Ausbauphasen der Baugebiete und nicht zuletzt auch die Schnellbusse der Stadtwerke Trier hin zur Uni verursachen permanent kleine „Erdbeben“ bzw. Vibrationen und merkliche Erschütterungen, die die Fundamente der Häuserreihe in der Avelsbacher Straße (Bebauung: 1913/14) massiv erschüttern, weil sie für diese Verkehrsbelastungen nicht ausgelegt wurden! Dies geschieht auch – aber nicht nur - durch zu schnelles Durchfahren bei Tempo 50 oder mehr (auch mitten in der Nacht!).*

[...]

Was gedenkt die Stadt gegen (mögliche) Bauschäden durch Erschütterungen zu tun, die ursächlich mit dem kontinuierlich höheren Verkehrsaufkommen und der verengten Straßenführung in Zusammenhang stehen, wenn die zahlreichen Schwerlasten unmittelbar an den Häusern vorbeifahren? Warum gibt es kein Schwerlastverbot für den Teilabschnitt der Avelsbacher Straße?

Das Tarforster Plateau ist – neben der Sickingenstraße – ausschließlich über die beiden Talachsen Aveler Tal und Oewiger Tal an die Trierer Innenstadt angebunden. Daher müssen alle Verkehre auch über diese Achsen abgewickelt werden. Durch die Höhenbeschränkung der Bahnunterführung im Zuge der Avelsbacher Straße können besonders große Lkw ohnehin bereits heute den hier diskutierten Straßenabschnitt nicht befahren. Mit der Reali-

sierung der Neuanbindung Aveler Tal (vgl. oben zu Frage 12) wird der Straßenabschnitt stark entlastet werden. Ein Fahrverbot für Schwerverkehr (mit Ausnahme von Linienbussen sowie Anliegern) kann dann geprüft werden.

15. *Welche Sofort-Maßnahmen wird die Stadt Trier – nach 20 Jahren der Tatenlosigkeit – zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs und der dadurch allererst entstehenden Verkehrsüberbelastung in der Avelsbacher Straße durchzuführen?*

Der Bau der Neuanbindung Aveler Tal ist im Rahmen des sog. 10-Jahres-Programms der Stadt Trier mit einem Umsetzungszeitraum bis 2030 geplant.

16. *Sollten zahlreiche Daten, die ich an dieser Stelle in den Punkten 1-16 abfrage, bei der Stadt nicht vorliegen, so stellt sich sogleich die Frage, wann die Stadt diese Daten unmittelbar vor Ort erheben wird?*

Vor diesem Hintergrund beantrage ich daher zusammenfassend die folgende Maßnahme: Hiermit beantrage ich eine Querschnittsmessung durchgeführt durch die Stadt Trier über entsprechende Abgaswerte und Lärmbelastigungen nebst Messungen der Vibrationen vor Ort, d.h. unmittelbar vor dem Haus in der Avelsbacher Straße 31, über einen entsprechend langen Zeitraum, der sodann aussagekräftig ist.

Als Sofortmaßnahme wird Tempo 30 in der Avelsbacher Straße eingeführt.

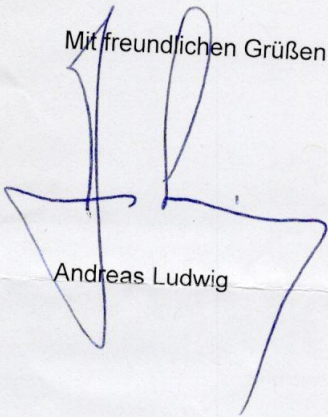
Präzise also: In einem Zeitraum während der Semesterzeit an der Uni, während der Schulzeiten in der Stadt und während der Abriss- oder Ausbauphasen des Burgunderbaugebietes – auch an Wochenenden, da auch hier die Lebensmittelschwertransporter für REWE, LIDEL und etc. durch die Avelsbacher Straße „donnern“!

Aufgrund der bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen und Datenlagen (vorliegende aktuelle Berechnungen) besteht keine Notwendigkeit entsprechende Messungen durchzuführen.

Wie Ihnen und Ihrer Frau bereits mehrfach erläutert wurde, ist die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Avelsbacher Straße durch die Straßenverkehrsbehörde rechtlich nicht möglich. Es handelt sich um eine Landesstraße. Auf solchen darf nur streckenbezogen auf max. 300 m im unmittelbaren Bereich vor schutzwürdigen Einrichtungen oder wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt, eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet werden. Zum Thema Lärmschutz hat der Bund die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm erlassen. Dort heißt es: „Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Hauptverkehrsstraßen bündelt sich der weiträumige und der innerörtliche Verkehr und entlastet gleichzeitig die Wohngebiete. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung steht auf diesen Straßen in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion entgegen.“ Zudem kommen nach den Richtlinien straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel (der nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90 – berechnet wird) am Immissionsort bestimmte Richtwerte überschreitet. Diese betragen für Wohngebiete 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Wie bereits unter Frage 9 dargelegt, werden diese Werte in der Avelsbacher Straße nicht erreicht.

Die Stadt Trier hat in den vergangenen 20 Jahren bereits einiges zum Wohle der Anlieger verbessert. So wurde die Avelsbacher Straße ausgebaut, der Straßenbelag wurde erneuert, durch Verschwenkungen die Geschwindigkeit reduziert und Zuschüsse zu Schallschutzfenstern gewährt. Auch finden hier regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen statt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a horizontal line, positioned above the name 'Andreas Ludwig'.

Andreas Ludwig