

## Neue Varianten zum Petrisberg-Aufstieg

(Trier) Jahrzehnte nach der ersten Idee zum Petrisberg-Aufstieg könnte der Trierer Stadtrat am Donnerstag, 28. Januar, einen Grundsatzbeschluss fassen. Zuvor beschäftigen sich heute gleich drei Ortsbeiräte mit der Studie zu möglichen Varianten des Großprojekts.



- 

So könnte die künftige Direktverbindung zwischen Porta Nigra (City) und Universität (Tarforst) aussehen. Für die Bus-Variante (rote Linie) müsste das Teilstück zwischen Hauptbahnhof und Belvedere komplett neu gebaut werden. Die Seilbahn-Lösung (blaue Linie) gilt als noch teurer.

- 
- 

Aus dem Jahr 1972 stammt der Vorschlag, für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine Querachse von der Innenstadt zum Tarforster Plateau/Uni zu schaffen. Bisher läuft der Hauptverkehr entweder durch das Aveler Tal (nördlich) oder das Oewiger Tal (südlich). Als Schleichweg gilt die ebenso kurvenreiche wie steile Sickingenstraße.

1998 folgte eine Machbarkeitsstudie. Anfang 2006 stellte der Stadtrat das Projekt zurück, da keine Aussicht auf finanzielle Förderung bestand. Seit April 2009 liegt der Verwaltung die Fortschreibung einer Studie vor, die die DB International GmbH im Auftrag der Stadtwerke erstellt hat.

Mit dem Machtwechsel im Stadtrat bekommt das Papier eine besondere Bedeutung. Das neue Ampel-Bündnis aus SPD, FDP und Grünen strebt den Petrisberg-Aufstieg nämlich ausdrücklich an.

## **Spurbus und Straßenbahn kein Thema mehr**

Auf 42 Seiten beschreibt die Studie hauptsächlich Antriebstechniken von Bussen. Als überholt gilt der Spurbus mit Gleisführung. Stattdessen geht es um Varianten vom Dieselantrieb bis zum rein elektrischen Antrieb mit Strom-Oberleitung. Die Studie legt sich auf keinen Favoriten fest, wobei die Mischform Hybridbus am realistischsten erscheint. Wie das komplett neu zu bauende, nur für den ÖPNV zu nutzende Teilstück zwischen Hauptbahnhof (mit Brücke über die Gleise) und Belvedere verlaufen soll, ist noch unklar. Nur am Rande behandelt die Studie das Thema Seilbahn. Deren Bewertung fällt unter dem Strich negativ aus: "Durch verschiedene Fahrzeugsysteme (Bus und Seilbahn) wird der ÖPNV unübersichtlich und unkomfortabel." Für die weitere Erschließung auf Tarforst seien immer Buslinien nötig.

Mit ähnlicher Begründung handelt die Verwaltungsvorlage die Variante mit einer Straßenbahn ab, die schon 2003 auf Grund der "erheblich höheren Investitionskosten" nicht weiter betrachtet wurde. Die Investitionen für die Busvarianten liegen bei rund 70 Millionen Euro, für eine Seilbahn zwischen Porta Nigra und Tarforst sogar bei 88 Millionen Euro.

Der Energieverbrauch in Verbindung mit Energiekosten und Emissionen würde sich laut Studie durch die neue Trasse bei allen Varianten so weit verringern, dass der Nutzen die Gesamtkosten deutlich übersteigt. Fazit der Gutachter: "Das Projekt eines neuen Petrisberg-Aufstiegs mittels einer Busbahn erscheint weiterhin volkswirtschaftlich sinnvoll." Dies wiederum gilt als Voraussetzung für eine Förderung.

Der Beschlussvorschlag umfasst die Prüfung von Fahrzeugkonzept, Trassenverlauf und Finanzierung. Planungskosten dafür: 50 000 Euro.

Die gemeinsame Sitzung der Ortsbeiräte Kürenz, Tarforst und Mitte-Gartenfeld beginnt am heutigen Dienstag um 19 Uhr im Rathaus-Saal.

**EXTRA Stimmen aus der Politik:** "Bisher weiß niemand, ob der Petrisberg-Aufstieg überhaupt förderfähig wäre", sagt Bernd Michels (CDU), Ortsvorsteher von Kürenz. Vor allem die konkrete Trassenführung müsse noch untersucht werden. Nach Ansicht von Anja Matatko (Grüne) kommt die Seilbahn in der Studie zu kurz. Auch über die Variante Straßenbahn sollte nachgedacht werden. Das Ampel-Bündnis will beantragen, in der Sitzung am Donnerstag einen echten Grundsatzbeschluss pro Aufstieg zu fassen. (cus)

### **Meinung Das Wunder vom Petrisberg**

Kaum ein Politiker oder Bürger wird dagegen sein, den ÖPNV in Trier zu stärken. Gerade die beiden Pole City und Uni/Tarforst gilt es so gut wie möglich zu verbinden. Allein der eingeschlagene Weg zu diesem Ziel erscheint extrem teuer, von Technik und Trassenführung her noch sehr vage und zudem fraglich, was die tatsächliche Resonanz auf ein solches Angebot betrifft. Zumindest träumen lässt sich vom Petrisberg-Aufstieg, solange noch Hoffnung auf viele Millionen Euro Zuschuss von höherer Stelle besteht. Um diese Fördermöglichkeiten ausloten zu können, werden weitere Fakten benötigt. Sollte die neue Quer-Achse innerhalb der nächsten zehn Jahre tatsächlich gebaut werden, wäre dies das Wunder vom Petrisberg. [m.hormes@volksfreund.de](mailto:m.hormes@volksfreund.de)