

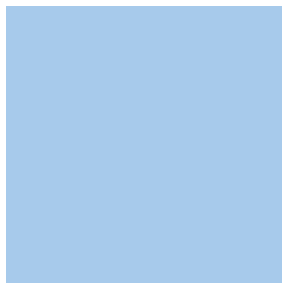


Stadt- und Regionalplanung
Dr. Jansen GmbH

Büro StadtVerkehr
städtebau | verkehrsplanung

Masterplan Trier-West

Stadterneuerungskonzept





Stadt- und Regionalplanung
Dr. Jansen GmbH

Büro StadtVerkehr
städtebau | verkehrsplanung

Masterplan Trier-West

Stadterneuerungskonzept

Herausgeber

Baudezernat der Stadt Trier
Rathaus
Am Augustinerhof
54290 Trier

Auftraggeber:

Stadtplanungsamt der Stadt Trier
Abteilung Städtebauliche Rahmenplanung,
Stadterneuerung und Sanierung,
Verbindliche Bauleitplanung

Bearbeiter

Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
Dipl.-Ing. Dominik Geyer
Dipl.-Ing. Sabine Wagener
Dipl.-Geogr. Jochen Schulte
Dipl.-Volksw. Angelina Sobotta
Cand. -Ing. Mirko Twardy
Anita Mirche

Büro Stadtverkehr

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm
Dipl.-Ing. Michaela Latteier

Trier, im Mai 2010

Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Geogr. Ursula Mölders
Stadt- und Regionalplanerin SRL

Dipl.-Ing. Dominik Geyer
Stadtplaner AK NW, Bauassessor
Stadt- und Regionalplaner SRL

HRB Köln 62236

Gesellschafter/Seniorpartner:
Dr. Paul G. Jansen

Bachemer Str. 115, 50931 Köln-Lindenthal
Postfach 41 05 07, 50865 Köln

Fon 02 21.940 72-0

Fax 02 21.940 72-18

info@stadtplanung-dr-jansen.de

www.stadtplanung-dr-jansen.de



Vorwort

Die Stadterneuerung von Trier-West ist eine zentrale städtebauliche Aufgabe für die Stadt Trier. Zur Bewältigung dieser Aufgabe ist in den letzten Monaten durch das Büro "Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH" aus Köln für Trier-West ein Stadterneuerungskonzept als Masterplan erarbeitet worden. Dieser nun vorliegende Masterplan formuliert einen anspruchsvollen, städtebaulichen Rahmen für eine zukunftsorientierte Entwicklung dieses Stadtteils und seiner besonderen Entwicklungsbereiche. Dabei werden bestehende Konzepte und Planungen berücksichtigt, wie etwa der Stadtteilrahmenplan oder das "Integrierte Handlungs- und Entwicklungskonzept Soziale Stadt Trier-West".

Außerdem wird die Stadtteilentwicklung in den gesamtstädtischen Kontext gestellt. Die Notwendigkeit zur Erarbeitung des Masterplans leitet sich dabei aus dem integrierten Stadterneuerungskonzept für die Gesamtstadt Trier ab, dessen Prioritätensetzung am 19.06.2008 vom Stadtrat beschlossen wurde. Darin wird das Erfordernis und die Bedeutung einer umfassenden Stadterneuerung im Stadtteil Trier-West aufgezeigt.

Trier-West hebt sich aufgrund seiner historischen Entwicklung, seiner vielfältigen Siedlungs- und Nutzungsstruktur und seiner mannigfaltigen städtebaulichen und sozialen Herausforderungen deutlich von den übrigen Trierer Stadtteilen ab. Somit besteht offenkundig Anlass genug, den bereits seit dem Zweiten Weltkrieg eingeleiteten Rückgang an Attraktivität und Prosperität umzukehren und Trier-West nachhaltig aufzuwerten. Hierbei ist einerseits ein besonderes Augenmerk auf den hohen Anteil an sozialem Wohnungsbau zu richten, der dem Stadtteil bereits seit Jahren den Stempel des "schwierigen Stadtteils" aufgedrückt hat. Andererseits bedürfen die städtebaulichen Defizite und Entwicklungsrückstände gerade in den Bereichen ehemaliges Bahnausbesserungswerk, ehemaliger Güterbahnhof sowie Moselufer einer erhöhten planerischen Aufmerksamkeit.

Der Masterplan wird zu einer Zeit vorgelegt, in der für Trier-West bereits einige richtungweisende Entscheidungen getroffen wurden und Veränderungen vollzogen werden: Im Gneisenaubering haben die Sanierungsarbeiten an den Gebäuden für das Haus des Jugendrechts und der ARGE der Arbeitsagentur begonnen. Im Wohnbereich Schankenbungert werden genossenschaftliche Wohngebäude unter Bewahrung der städtebaulichen und architektonischen Struktur generalsaniert. Lösungsansätze zur Bewältigung der Probleme bei der städtischen Wohnraumversorgung sind in Vorbereitung. Stadtplanerische und architektonische Entwurfsarbeiten von Studierenden der Fachhochschule Trier und Universität Aachen haben für die Bereiche des ehemaligen Bahnausbesserungswerks und des Moselufers innovative Entwicklungsoptionen aufgezeigt.





Der nun vorliegende Masterplan Trier-West stellt auf rund 130 Seiten eine umfassende und fundierte Gesamtschau dar: Aus der Bestandsanalyse des Untersuchungsraums Trier-West wird ein planerischer Rahmen abgeleitet, der städtebauliche Ziele für die Entwicklung der Potenzialflächen, die räumliche Gliederung, die Verkehrsführung und den öffentlichen Raum formuliert. Im Zentrum des Masterplans steht das integrierte Handlungskonzept mit Zielen wie z.B. "Erschließung sichern", "Standortfaktoren entwickeln" oder "Wohnfunktion stärken".

Dadurch gibt der Masterplan den Bürgerinnen und Bürgern, ihren politischen Vertretern sowie der Verwaltung ein nachhaltiges Konzept anhand, das die Stärken, die Entwicklungspotenziale sowie die notwendigen Veränderungen in Trier-West aufzeigt. Auf dieser Basis werden die Investitionsentscheidungen im Stadtteil künftig besser zu bewerten sein.

Die räumlich relevanten Aussagen des öffentlichen Beteiligungsverfahrens sind als wichtige Grundlage in den Masterplan eingeflossen. Alle weiteren Anregungen sind aber nicht vergessen, sondern in den folgenden Planungsebenen sowie den anderen jeweils sachlich zugeordneten Fachplanungen zu berücksichtigen.

Als räumliches Entwicklungskonzept dient der Masterplan Trier-West der Orientierung für die künftigen Entscheidungen im Stadtrat und in der Verwaltung in Form einer Selbstbindung. Auf dieser Basis beschloss der Rat der Stadt Trier in seiner Sitzung vom 11.05.2010 den vorliegenden Masterplan als räumliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB.

Allen, die an der Erstellung des Masterplans mitgewirkt haben, sei an dieser Stelle für Ihren Einsatz gedankt. Das Engagement der Akteure des Stadtteils zeigt, dass die weitere Entwicklung von Trier-West von den Bürgerinnen und Bürgern intensiv mitgetragen wird. Gleichzeitig möchte ich alle ermutigen, sich weiter für die Entwicklung von Trier-West zu engagieren. Denn gelingen kann dieses Vorhaben nur, wenn die Stadtteilbevölkerung tatkräftig am Geschehen mitwirkt – und ich bin der Überzeugung, es lohnt sich!

Trier, im Mai 2010

Simone Kaes-Torchiani

Beigeordnete



INHALTSÜBERSICHT

1	EINLEITUNG	1
2	DAS INSTRUMENT „MASTERPLAN“	5
3	CHARAKTERISTIK DES UNTERSUCHUNGSRAUMS	9
4	ANALYSE UND NUTZUNGSPROGRAMM	15
5	DER PLANERISCHE RAHMEN	49
6	HANDLUNGSKONZEPT UND ENTWICKLUNGSSCHRITTE	59
7	STÄDTEBAULICHE VERTIEFUNGEN	62
8	HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN ZUR STADTERNEUERUNG	62
9	HANDLUNGSFELDER UND KOSTENSCHÄTZUNG	62
10	TESTENTWÜRFE UND VARIANTENDISKUSSION	62
11	PLANWERKE	62





INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
1.1	Vorbemerkung	1
1.2	Die Untersuchungsschritte im Einzelnen	2
2	DAS INSTRUMENT „MASTERPLAN“	5
2.1	Was ist ein Masterplan, was kann er leisten?	5
2.2	Inhaltliche Schwerpunkte	5
2.3	Strategische Schwerpunkte	7
3	CHARAKTERISTIK DES UNTERSUCHUNGSRAUMS	9
3.1	Kurzportrait	9
3.2	Trier-West historisch	9
3.3	Prägungen heute	12
3.4	Nutzungsschwerpunkte	12
3.5	Aktuelle Hauptverkehrsführung	13
4	ANALYSE UND NUTZUNGSPROGRAMM	15
4.1	Vorbemerkung	15
4.2	Demografie und Wohnen	16
4.2.1	Ausgangssituation	16
4.2.2	Bevölkerungsentwicklung	16
4.2.3	Altersaufbau	18
4.2.4	Wohnungsnachfrage	20
4.2.5	Wohnungsangebot	21
4.2.6	Haushaltsgrößen	24
4.2.7	Fazit	25
4.3	Wirtschaft und Gewerbe	27
4.3.1	Vorbemerkung	27
4.3.2	Flächenangebot als Instrument der Wirtschaftsförderung	28
4.3.3	Entwicklungspotenziale	28
4.3.4	Planungserfordernis	29
4.3.5	Nachgefragte Standortfaktoren	29
4.3.6	Rahmendaten	29
4.3.7	Vorhandene Standortfaktoren	30
4.3.8	Standortnutzung	31
4.3.9	Primäres Ziel: Standortentwicklung	31
4.3.10	Sekundäres Ziel: Verhinderung von nicht standortgerechten Nutzungen	32
4.4	Einzelhandel	32
4.4.1	Einzelhandelsbesatz	32
4.4.2	Verkaufsflächenausstattung im Vergleich	33
4.4.3	Stadtteilübergreifende Versorgungsfunktion	34
4.4.4	Handlungsmaxime	34
4.5	Soziale Infrastruktur	35
4.5.1	Zusammenfassende Bewertung	35
4.5.2	Künftige Nachfrage	35
4.5.3	Spitzenbedarfe durch Neubaugebiete	35
4.5.4	Bedarfsberechnung	36
4.5.5	Kulturangebot	37
4.6	Naherholung	38
4.6.1	Herausragende Lage	38
4.6.2	Moselufer	38



4.6.3	Moselhöhen	39
4.7	Verkehr	39
4.7.1	Bestandsituation	39
4.7.2	Problembewertung und Handlungsfelder	45
5	DER PLANERISCHE RAHMEN	49
5.1	Wichtige Potenzialflächen	49
5.1.1	Gneisenaukaserne	49
5.1.2	Jägerkaserne	49
5.1.3	Betriebshof der Stadtwerke	50
5.1.4	Bahnausbesserungswerk und ehem. Güterbahnhof-West	50
5.1.5	Firma Eybl (ehem. Bobinet)	51
5.1.6	Moselufer	52
5.1.7	Nachverdichtungen	52
5.1.8	Westbahnhof	52
5.2	Neue Verkehrsführung	53
5.3	Räumliche Gliederung	54
5.4	Qualifizierung des Stadtteilzentrums	55
5.5	Raumkanten	55
5.6	Der öffentliche Raum	56
6	HANDLUNGSKONZEPT UND ENTWICKLUNGSSCHRITTE	59
6.1	Vorbemerkung	59
6.2	Trassenführung der B 51 und B 51n	59
6.3	Ziele der Trassenänderung	59
6.4	Stufenumsetzung B 51n	60
6.5	Standortfaktoren entwickeln und Erschließung sichern	62
6.6	Stadt am Fluss und Stärkung der Wohnfunktion	62
6.6.1	Neue Wohngebiete im Stadtteil	62
6.6.2	Stadt am Fluss	62
6.6.3	Fassadenfront Moselufer	62
6.7	Durchbinden der inneren Erschließung	62
6.8	Verkehrsmaßnahmen	62
6.8.1	Verkehrsberuhigung	62
6.8.2	Ruhender Verkehr	62
6.8.3	Radverkehr	62
6.9	Freizeit, Naherholung und Tourismus	62
6.10	Entwickeln der Schwerpunktbereiche	62
6.10.1	Qualifizierung des Stadtteilzentrums	62
6.11	Durchgehende B 51n	62
6.11.1	Westbahnhof	62
6.12	Zwischennutzungen möglich machen	62
6.12.1	Soziale Infrastruktur	62
6.12.2	Einzelhandel	62
7	STÄDTEBAULICHE VERTIEFUNGEN	62
7.1	Vorbemerkung	62
7.2	Städtebauliches Konzept „Jägerkaserne“	62
7.2.1	Stadtteilpark	62
7.2.2	Entwicklungsfolge	62
7.2.3	Wohnbebauung	62
7.2.4	Hauptgebäude Jägerkaserne	62
7.3	Städtebauliches Konzept „Neues Wohnen am Park“	62
7.4	Städtebauliches Konzept „Verkehrsbetriebe“	62



7.5	Städtebauliches Konzept „Lokrichthalle und Güterbahnhof-West“	62
7.6	Städtebauliches Konzept „Stadtplatz“	62
7.7	Die neue Bundesstraße B 51n	62
7.7.1	Lage und Querschnitte	62
7.7.2	Verkehrsführung	62
7.8	Bahnhofsreaktivierung	62
7.9	Künftige Nutzungsstruktur	62
7.10	Immissionsschutz/ Abstandflächen	62
7.11	Hochwasserschutz	62
8	HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN ZUR STADTERNEUERUNG	62
8.1	Vorbemerkung	62
8.2	Soziale Stadt	62
8.3	Sanierungsgebiet	62
8.4	Stadtumbau	62
8.5	Förderantrag als nächster Schritt	62
8.6	Sozialplan und Härteausgleich	62
8.7	Umgang mit Bahnbetriebsflächen	62
9	HANDLUNGSFELDER UND KOSTENSCHÄTZUNG	62
9.1	Übersicht Handlungsfelder	62
9.2	Kostenschätzung	62
10	TESTENTWÜRFE UND VARIANTENDISKUSSION	62
10.1	Vorbemerkung	62
10.2	Varianten Trassenverlauf B 51n	62
10.3	Erschließung Bahnausbesserungswerk	62
10.4	Stadtteilzentrum	62
11	PLANWERKE	62

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Übersicht Plangebiet	9
Abbildung 2	Historische Entwicklung	11
Abbildung 3	Nutzungsschwerpunkte parallel zur Mosel	13
Abbildung 4	Hauptverkehrsführungen	14
Abbildung 5	Plangebiet im Stadtteil Trier-West	14
Abbildung 6	Wichtige Flächenentwicklungspotenziale im Stadtteil	15
Abbildung 7	Bevölkerungsentwicklung in Trier-West seit 1996	17
Abbildung 8	Bevölkerungsentwicklung in Trier-West und Trier seit 1996 im Vergleich (1996 = 100%)	17
Abbildung 9	Bevölkerungsentwicklung in Trier-West und Euren seit 1996 im Vergleich (1996 = 100%)	18
Abbildung 10	Alterszusammensetzung in Trier-West und Trier 2008 in Prozent	18



Abbildung 11	Prozentualer Anteil der Haushalte mit Kindern an der Gesamthaushaltszahl in Trier-West und Trier 2008	19
Abbildung 12	Durchschnittliche Veränderung der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen je 1.000 Einwohner im Vergleich seit 2004	20
Abbildung 13	Torhaus vor der Lokrichthalle Sommer und Herbst 2008	20
Abbildung 14	Bevölkerungspyramide und Zuordnung zur Wohnungsnachfrage 2008 und 2020	21
Abbildung 15	Wohnungsbauentwicklung (Anzahl an Wohnungen) in Trier West seit 1987	22
Abbildung 16	Wohnungsbauentwicklung in Trier-West und Trier seit 1987 im Vergleich (1987 = 100%)	23
Abbildung 17	Bevölkerungsstand und Wohnungszahl im Vergleich (1996=100%)	24
Abbildung 18	Entwicklung der durchschnittlichen Haushaltsgröße in Trier-West und Trier seit 1987	25
Abbildung 19	Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Vergleich (2000 = 100%)	30
Abbildung 20	Sozialer Infrastrukturbedarf für Kindergartenkinder und Schüler, obere und untere Variante	37
Abbildung 21	Aktuelle Prägung des Moselufers in Trier-West	38
Abbildung 22	Öffentlicher Personen-Nahverkehr in Trier West	41
Abbildung 23	Rad- und Fußwegenetz im Untersuchungsgebiet	42
Abbildung 24	Straßennetzhierarchie MIV	43
Abbildung 25	Verkehrsbelastungszahlen 2005	44
Abbildung 26	Mängel und Potenziale in Trier-West	46
Abbildung 27	Bahnausbesserungswerk/Lokrichthalle	51
Abbildung 28	Potenzialflächen und künftige Haupterschließung	53
Abbildung 29	Gliederung durch Grünräume	54
Abbildung 30	Leitbild und Planungsziele	58
Abbildung 31	Erste und zweite Ausbaustufe der künftigen B 51n	61
Abbildung 32	Dritte und vierte Ausbaustufe	62
Abbildung 33	Testentwurf zum Thema „Arbeiten im Park“	62
Abbildung 34	Standortfaktoren entwickeln	62
Abbildung 35	„Stadt am Fluss“ und Stärkung der Wohnfunktion	62



Abbildung 36 Testentwurf „Barbeller Fähranleger“ und in einer weiteren Entwicklungsschritt „Barbeller Steg“	62
Abbildung 37 Beispielhafte Gestaltung „Uferpromenade“	62
Abbildung 38 Heutige und langfristig angestrebte Baustruktur zwischen Luxemburger Straße und Moselufer	62
Abbildung 39 Moselfront südlich der Römerbrücke	62
Abbildung 40 Moselfront nördlich der Römerbrücke	62
Abbildung 41 Innere Erschließung	62
Abbildung 42 Schema Verkehrsberuhigung	62
Abbildung 43 Radverkehrsangebot	62
Abbildung 44 Touristische Verknüpfungen	62
Abbildung 45 Entwickeln der Schwerpunktbereiche	62
Abbildung 46 Die Jägerkaserne im Stadtteil Trier-West	62
Abbildung 47 Städtebauliches Konzept „Jägerkaserne“	62
Abbildung 48 Reihenhäuser mit gestapelten „Lofts“ als Mehrfamilienhaus	62
Abbildung 49 Städtebauliches Konzept „Neues Wohnen am Park“	62
Abbildung 50 Fläche der Verkehrsbetriebe und Teilflächen des Elektrizitätswerks	62
Abbildung 51 Städtebauliches Konzept „Verkehrsbetriebe“	62
Abbildung 52 Städtebauliches Konzept „Lokrichthalle und Güterbahnhof West“	62
Abbildung 53 Städtebauliches Konzept „Stadtplatz“	62
Abbildung 54 Der neue Stadtplatz im Stadtteilzentrum	62
Abbildung 55 Straßenraumgestaltung im Bereich der Eurener Straße	62
Abbildung 56 Schematische Darstellung der Verkehrsführung des ÖPNV im Bereich der Eurener Straße und Hornstraße	62
Abbildung 57 Detail der Straßenraumgestaltung im Bereich des nördlichen Abschnitts der B 51n	62
Abbildung 58 Straßenraumgestaltung im mittleren Abschnitt der B 51n	62
Abbildung 59 Straßenraumgestaltung im südlichen Abschnitt der B 51n	62
Abbildung 60 Schematische Verdeutlichung der Verkehrsführung im mittleren Abschnitt der B 51n	62



Abbildung 61	Darstellung der Bahnsteige und Zugänge sowie der Kreuzung „Römerbrücke“	62
Abbildung 62	Künftige Nutzungsstruktur Trier-West	62
Abbildung 63	Aktueller Stand Förderkulisse	62
Abbildung 64	Vorgeschlagenes Sanierungsgebiet	62
Abbildung 65	Varianten Trassenverlauf B 51n	62
Abbildung 66	Variante B 51n	62
Abbildung 67	Erschließungsvariante nördlich des Aldi-Markts	62
Abbildung 68	Vorentwurf Straßenplanung Stadtteilzentrum	62
Abbildung 69	Entwicklungsschritte Stadtteilzentrum	62
Abbildung 70	Erste und zweite Ausbaustufe der künftigen B 51n	62
Abbildung 71	Dritte und vierte Ausbaustufe	62
Abbildung 72	Konzeptskizze Stadtteilzentrum	62
Abbildung 73	Plan 1: Strukturmerkmale und Planungsziele	62
Abbildung 74	Plan 2: Struktur- und Entwicklungskonzept	62
Abbildung 75	Plan 3: Städtebaulicher Masterplan	62
Abbildung 76	Plan 4: Städtebaulicher Masterplan – Details	62
Abbildung 77	Plan 5: Nutzungskonzept	62

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Städtebauliche Kennziffern „Jägerkaserne“	62
Tabelle 2	Bauliche Kennziffern	62
Tabelle 3	Städtebauliche Kennziffern „Neues Wohnen am Park“	62
Tabelle 4	Städtebauliche Kennziffern „Verkehrsbetriebe“	62
Tabelle 5	Städtebauliche Kennziffern „Lokrichthalle“	62
Tabelle 6	Städtebauliche Kennziffern „Güterbahnhof-West“	62
Tabelle 7	Städtebauliche Kennziffern „Stadtplatz“	62
Tabelle 8	Querschnittsaufteilung Eurener Straße	62
Tabelle 9	Querschnittsaufteilung nördliche Hornstraße	62
Tabelle 10	Querschnittsaufteilung B 51n südlich des Kreisverkehrs bis zur Aachener Straße	62
Tabelle 11	Querschnittsaufteilung B 51n südlich der Eurener Straße bis zur Straße Im Speyer	62
Tabelle 12	Übersicht Handlungsfelder	62
Tabelle 13	Kostenschätzung öffentliche Investitionen im Verkehrsbereich	62



In dem nachfolgenden Text verwenden wir eine geschlechtsneutrale Sprache. Bei der konkreten Ansprache von Personen werden sowohl die weiblichen als auch die männlichen Personen genannt, z. B. „Bewohnerinnen und Bewohner“. Sollte aus Versehen oder aus Gründen der besseren Lesbarkeit an einigen Stellen nur die männliche Form, z. B. „Akteure“ gewählt sein, meinen wir aber immer auch die weiblichen Personen, nämlich die Akteurinnen. Selbstverständlich sind für uns immer Männer und Frauen gleichzeitig, gleichgestellt und chancengleich angesprochen.

Dieses Gutachten unterliegt dem Urheberrecht. Vervielfältigungen, Weitergabe oder Veröffentlichung des Gutachtens in Teilen oder als Ganzes sind nur nach vorheriger Genehmigung und unter Angabe der Quelle erlaubt, soweit mit dem Auftraggeber nichts anderes vereinbart ist.

1 Einleitung

1.1 Vorbemerkung

Die Entwicklungen der Vergangenheit im Stadtteil Trier-West machen deutlich, dass eine massive Intervention von öffentlicher Seite erforderlich geworden ist: Wanderungsverluste, sozialräumliche Segregation, soziale Spannungen bis hin zu massiven Leerständen und baulicher Verwahrlosung sind Erscheinungen, die zeigen, dass Stadtentwicklung in Trier-West nicht aus sich heraus funktioniert.

In der Vergangenheit war Trier-West vielfach Gegenstand planerischer Überlegungen. Zu nennen sind insbesondere die Gutachten:

vorhandene Gutachten

- Stadtteilrahmenplan Trier-West/Pallien
- Bürgergutachten Trier-West/Pallien
- Integriertes Handlungs- und Entwicklungskonzept „Soziale Stadt Trier-West“
- Vorbereitende Untersuchungen Sanierungsgebiet Trier-West
- „Trier inWestiert“ Forschungspraktikum Trier-West (Uni-Masterplan)

Dazu kommen zahlreiche gesamtstädtischen Gutachten, in denen Trier-West jeweils individuell thematisiert ist.

In allen Gutachten wird jeweils fachbezogen eine fundierte Analyse der Situation in Trier-West vorgelegt, es wird gezielt auf die Missstände hingewiesen und es werden umfassende Maßnahmen vorgeschlagen, die zur Verbesserung der Situation im Stadtteil beitragen würden.

umfassende Analysen und Maßnahmenkataloge

Zentrale Aufgabe des vorliegenden Masterplans ist es, die vorhandenen planerischen Analysen und Aussagen zu integrieren, Maßnahmen in eine zielgerichtete Reihenfolge zu bringen und Prioritäten zu setzen.

Masterplan setzt Prioritäten

Prioritäten setzen heißt insbesondere, Maßnahmen zu identifizieren, die den größten Wirkungsradius entfalten. In der Regel trifft dies auf diejenigen öffentlichen Maßnahmen zu, die umfassende private Investitionstätigkeiten nach sich ziehen. Dabei sind die öffentlichen Vorlagen für dieses private Engagement so zu gestalten, dass der Stadtteil insgesamt profitiert und nicht allein die Partikularinteressen von Einzelinvestoren befördert werden.

privates Engagement mobilisieren

Mit der Zielsetzung privates Engagement zu mobilisieren, wird nicht allein ein hoher Wirkungsradius erzielt, es wird auch den Kriterien entsprochen, die regelmäßig in den Fördermodalitäten im Stadtumbau verankert sind. Dies ist insoweit wichtig, da in Anbetracht der Situation im Stadtteil nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Stadt Trier in der Lage sein wird, die erforderlichen Maßnahmen alleine zu bewältigen. Es müssen zwingend die Fördermöglichkeiten seitens des Landes Rheinland-Pfalz in Betracht gezogen werden.

Förderprogramm Stadtumbau



Der Masterplan soll gemeinsam mit der vorbereitenden Sanierungsuntersuchung geeignet sein, die Förderantragstellung zur Förderung von Stadtumbaumaßnahmen nach den §§ 171a ff. BauGB ggf. i. V. m. §§ 136 ff. BauGB als Einheit (gebietsbezogene Gesamtmaßnahme) zu begründen. Der Masterplan bildet insoweit gemeinsam mit den genannten Vorbereitenden Untersuchungen zum Sanierungsgebiet Trier-West die Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts nach § 171 b BauGB und damit die Basis für die Förderantragstellung.

Fokus: Wohnen und Wirtschaft

Mit der primären Zielsetzung im Stadtumbau, die Siedlungsstruktur den Erfordernissen der Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft anzupassen, ist der Fokus auf den Wohnungsbau und die gewerblich-wirtschaftliche Entwicklung auszurichten.¹ Hierfür ist es zwingend erforderlich, anhand demografischer, wohnungswirtschaftlicher und ökonomischer Faktoren zu ermitteln, mit welchen Wohnangeboten die soziale und demografische Talfahrt und mit welchem Gewerbeflächenangebot der wirtschaftliche Niedergang aufgehalten werden kann.

zentrale Frage

In der Zusammenschau ergibt sich folgende zentrale Frage:

Welche öffentlichen Maßnahmen bzw. Investitionen sind primär erforderlich, um ein möglichst hohes Maß an privaten Investitionen im wohnungswirtschaftlichen und im gewerblichen Bereich zu mobilisieren?

1.2 Die Untersuchungsschritte im Einzelnen

*demografische und
wohnungswirtschaftliche Analyse*

Um diese Frage fundiert beantworten zu können, wird im vorliegenden Bericht nach einer Vorstellung der Schwerpunkte im „Masterplan“ (Kap. 2) und einem Kurzportrait des Stadtteils (Kap. 3), zunächst eine Analyse von Trier-West im Vergleich zur Gesamtstadt vorgenommen (Kap. 4). Zielsetzung der Analyse ist es nicht, erneut auf Mängel in der Bausubstanz, Sanierungsstau und die verhaltene bis nicht vorhandene Neubautätigkeit im Stadtteil hinzuweisen. Vielmehr wird ermittelt und dargestellt, für welche Bevölkerungsgruppen der Stadtteil interessant sein kann. Daraus wird abgeleitet, für welche Segmente die Standortfaktoren in Trier-West vorhanden sind oder hergestellt werden können.

gewerblich-wirtschaftliche Analyse

Vergleichbar wird für die gewerblich-wirtschaftliche Entwicklung im Stadtteil vorgegangen. Nicht die Bestandsaufnahme und Darstellung der wirtschaftlichen Probleme stehen im Vordergrund, vielmehr werden die Standort- und Flächenpotenziale thematisiert. Bereits in einer oberflächlichen Betrachtung wird deutlich, dass die Differenz zwischen der gewerblichen Struktur und den eigentlichen Standortmöglichkeiten eklatant ist. Ziel ist es, die wirtschaftlich

¹ vgl. BauGB §171 a Abs. 3 Satz 1

relevanten Rahmenbedingungen so zu verbessern, dass unternehmerisches Engagement entstehen kann. Ein besonderer Fokus ist dabei zwingend auf die vorhandenen Brach- und Entwicklungsflächen im Stadtteil zu legen, denn hier bestehen herausragende Möglichkeiten.

Die weiteren Nutzungen werden konform zur Bevölkerungs- und wohnungswirtschaftlichen Entwicklung dargestellt. Dies betrifft die Versorgungssituation im Einzelhandel, die Potenziale der sozialen Infrastruktur sowie die Angebote zur Naherholung im Stadtteil. Entsprechende Anforderungen werden formuliert.

*Versorgung, soziale
Infrastruktur, Naherholung*

Nachdem die Verkehrsanbindung und die Gestaltung der Straßenräume ein maßgeblicher Baustein für die Weiterentwicklung des Stadtteils ist, wird in der Analyse auch auf die Mängel und Entwicklungspotenziale des Themenfelds „Verkehr“ eingegangen. Es wird eine Betrachtung, differenziert nach Verkehrsarten (MIV, öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr), vorgenommen.

Verkehr

Aufbauend auf diese thematischen Arbeitsschritte wird im Kapitel 5 eine räumliche Analyse vorgenommen und konzeptionelle Ansätze werden formuliert. Es werden die Entwicklungspotenziale zueinander in Bezug gebracht, und es wird dargestellt, wie sich die Potenziale anhand der Erkenntnisse aus der themenbezogenen Analyse räumlich umsetzen lassen.

der planerische Rahmen

In einem weiteren Konkretisierungsschritt wird im Kapitel 6 der planerische Rahmen in ein Strukturkonzept übersetzt. In diesem Konzept werden auch die einzelnen Entwicklungsphasen verdeutlicht. Die strategische Reihenfolge von Maßnahmen spielt eine herausragende Rolle für Erfolg oder Misserfolg der künftigen Stadtteilentwicklung.

Strukturkonzept

Kapitel 7 beinhaltet die städtebaulichen Vertiefungen. Es wird verdeutlicht, wie sich die Entwicklungen räumlich konkret äußern. Auch wird damit belegt, dass die im Stadtteil vorhandenen Qualitäten tatsächlich herausgearbeitet werden können, wenn die entsprechenden Mittel und personellen Ressourcen bereitgestellt und das private Engagement mobilisiert werden kann. Über die städtebauliche Gestaltung werden die vorhandenen Standortfaktoren so qualifiziert, dass eine hochwertige und realistische Entwicklung im Stadtteil möglich gemacht wird.

städtebauliche Vertiefung

In Kapitel 8 werden eine Übersicht und Reihenfolge der Handlungsfelder sowie eine Kostenschätzung für die öffentlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur dokumentiert.

*Handlungsfelder und
Kostenschätzung*

Abschließend werden Handlungsempfehlungen zum Umgang mit der Gebietskulisse Soziale Stadt, Sanierung und Stadtumbau zusammengefasst. Eine Untergliederung nach Schwerpunktbereichen des Stadtumbaugebiets wird vorgenommen.



2 Das Instrument „Masterplan“

2.1 Was ist ein Masterplan, was kann er leisten?

Ein Masterplan ist als informelles Planungsinstrument außerhalb des starren Korsetts formeller Genehmigungsverfahren das geeignete Instrument, einen „roten Faden“ an die Stadtteilentwicklung zu legen. Er kann Strategien entwickeln, Kriterien definieren und Handlungsvorschläge unterbreiten. Zugleich ist der Masterplan fortschreibungsfähig. Er ist ein flexibles Instrument, das durch die Praxis, also durch die konkreten Interessen und die Kreativität aller Beteiligten, kontinuierlich neue Impulse erhält. Dies bedeutet allerdings nicht, dass der Masterplan ohne Not geändert und angepasst werden darf und damit im Ergebnis belanglos und beliebig wird. Vielmehr schafft der Masterplan eine klare Richtlinie für das weitere Vorgehen und steckt den Rahmen für alle Projekte und Maßnahmen ab.

Masterplan legt den „roten Faden“

Allein der Zeithorizont 2025, in dem der Masterplan die Stadtentwicklung vorauszeichnet zeigt, dass bestimmte Teilinhalte und Darstellungen einen visionären Charakter tragen müssen. Diese Vorgehensweise ist beabsichtigt und auch zielführend, denn die Visionen für den Stadtteil machen deutlich, welche Qualitäten in Trier-West ruhen und wie sie entwickelt werden können. Erst die Bilder und Illustrationen zeigen, dass hier ein immenses Potenzial abgerufen werden kann, wenn bestimmte Maßnahmen eingeleitet werden. Selbstverständlich fächert sich der Kanon an Möglichkeiten zunehmend auf, je weiter die Planung in der Zukunft liegt. Gleichwohl wird im Masterplan der Auftakt gegeben und ein dazugehöriger Weg aufgezeichnet, die positive Entwicklung des Stadtteils einzuleiten.

Masterplan als Vision

Vor diesem Hintergrund zeigen vielfach die Darstellungen, Planungen und Abbildungen im Masterplan einen höheren Detaillierungsgrad, als beispielsweise die Bauleitplanung, die doch erst aufbauend auf den Masterplan eingeleitet wird. Dies ist kein Widerspruch, denn mit den Illustrationen gelingt es, die Bauleitplanung auf ein solides Fundament zu stellen, indem die Kohärenz der Gesamtmaßnahme illustriert und damit verdeutlicht wird.

Verdeutlichung der Zusammenhänge

2.2 Inhaltliche Schwerpunkte

Ein Schwerpunkt des Masterplans wird die Verbesserung des Angebots und der Rahmenbedingungen für das Wohnen und die Wohnfolgeeinrichtungen sein. Zur Ermittlung der Größenordnungen sowie der Wohnungsmarktsegmente greift eine klassische Abschätzung, z. B. des Wohnbauflächenbedarfs, in Trier-West auf Basis der Hochrechnung statistischer Daten zu kurz, denn eine neue Nachfrage kann maßgeblich auch durch ein qualifiziertes Angebot generiert werden. Im Zuge einer nachhaltigen Stadterneuerung geht es ent-

neue Nachfragergruppen erschließen



sprechend darum, Mittel zur qualitativen Aufwertung der Stadtteilstruktur aufzuzeigen und positive Standortfaktoren so weiterzuentwickeln, dass nicht nur ein attraktiver Standort für die dort bereits lebende Stammbevölkerung entsteht, sondern auch neue Nachfragergruppen erschlossen werden.

Standortfaktoren für das Wohnen

Die Attraktivität eines Wohnstandorts wird, neben einer ansprechenden Architektur, einem guten Zustand und einer zeitgemäßen Ausstattung der Wohngebäude, wesentlich durch das Wohnumfeld geprägt. Eine attraktive Atmosphäre, inspirierende öffentliche Räume, ein adäquates Handels- und Gastronomieangebot, möglichst kurze, sichere Wege zu den Bildungs- und Betreuungs- sowie den Einzelhandelseinrichtungen, vielfältig nutzbare und gepflegte Freiräume sowie ein schnell zu erreichendes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gehören heute, insbesondere für junge Familien, zu den wichtigsten Faktoren bei der Entscheidung, (weiter) in der Stadt zu leben oder den urbanen Lebensraum zu verlassen.

Arbeitsplatzangebot

Um eine langfristige Bindung der Bewohner an ihren Stadtteil zu erreichen, zu sichern und Hinzuziehende zu gewinnen, ist neben dem Wohn- auch das Arbeitsplatzangebot im Stadterneuerungsgebiet und in der Gesamtstadt entscheidend. Vor diesem Hintergrund gilt es, die entsprechenden Potenziale und Wechselbeziehungen im Stadtteil zu aktivieren und zu nutzen. Zu diesen Potenzialen gehören neben der verkehrlichen Erreichbarkeit, den Flächenpotenzialen für die gewerblich-wirtschaftliche Entwicklung auch die weichen Faktoren, wie ein vielfältiges Angebot an Bildungs-, Betreuungs- und Freizeiteinrichtungen sowie die an das Plangebiet angrenzenden großen Grün- und Freiräume.

Stadt am Fluss

Ein weiterer wichtiger Aspekt für die Lebensqualität ist unter dem Stichwort „Stadt am Fluss“ in Trier in der Diskussion. Das Moselufer wird durch die vorhandenen Barrieren nur schwer in das Stadtgefüge von Trier-West integriert werden können. Umso wichtiger ist es, einen klaren Akzent auf die Zugangsmöglichkeiten zu setzen und den Uferbereich selbst in seiner Naherholungsfunktion zu qualifizieren.

wohnungsnahe Grundversorgung

Mit dem Ziel, ein attraktives Nahversorgungsangebot im Stadtteil zu sichern, besteht mit Blick auf die vorhandene Einzelhandelsstruktur grundsätzlich Handlungsbedarf. Es empfiehlt sich die planungsrechtliche Steuerung großflächigen Einzelhandels und ggf. eine Beschränkung zentrenrelevanter Sortimente auf der Ebene der Bauleitplanung. Die einzelhandelsrelevanten Regelungen rechtskräftiger Bebauungspläne und laufender Bauleitplanverfahren sind in diesem Zusammenhang zu überprüfen. Auf dieser Grundlage können Empfehlungen für die Umsetzung formuliert werden.

Räume integrieren

Zusammenführend gilt es, die gewachsenen räumlich-funktionalen Strukturen mit den städtebaulichen Entwicklungen auf zukünftig zur Verfügung stehenden oder bereits brachliegenden Potenzialflä-

chen so zu verbinden, das sie sowohl von „alteingesessenen“ als auch von neuen Bewohnerinnen und Bewohnern und Unternehmen angenommen werden.

2.3 Strategische Schwerpunkte

Mit der Gneisenaukaserne, dem Güterbahnhof West, der Jägerkaserne, dem ehemaligen Verkehrsbetrieb der Stadtwerke, dem Bahnausbesserungswerk sowie der ehemaligen Eybl-Bobinet-Fläche ist eine Vielzahl an Entwicklungsoptionen vorhanden, die definitiv nicht alle zeitnah oder gar gleichzeitig in einer hohen Qualität umgesetzt werden können.

zahlreiche Entwicklungsoptionen

Nachdem aber insbesondere das Zusammenspiel von Entwicklungen und die Wirkung von negativen bzw. positiven Synergien eine maßgebliche Standortprägung ausmachen, ist es umso wichtiger, in die Planung eine strategische Komponente zu integrieren. Es ist zwingend erforderlich, über eine Prioritätensetzung die zentralen Schlüssel- und Impulsmaßnahmen zu definieren. Gleichzeitig ist zu verhindern, dass an anderen Standorten Nutzungen entstehen, die einer qualitativ hochwertigen Entwicklung des Stadtteils zuwiderlaufen. Für diese Flächen gilt es, Zwischennutzungen oder Freiraumgestaltungen zu definieren, die sich in das Gesamtbild einfügen und gleichzeitig geeignet sind, die weitere Entwicklung zu befördern.

Impulsprojekte /Prioritäten setzen und ...

... Zwischennutzungen definieren

Wechselbeziehungen und -wirkungen im Stadtteil und zur Gesamtstadt sind entsprechend zu berücksichtigen und effektiv zu nutzen. Damit geht ein modulhafter Aufbau der Planung, in dem Prioritäten gesetzt und Abhängigkeiten dargestellt sind, einher.

modulhafter Aufbau der Planung

In Anbetracht der vorhandenen Prägung des Gebiets sowie der jüngeren Trends in der Flächenbelegung und Leerstandsentwicklung kann davon ausgegangen werden, dass die aktuelle Investitionsbereitschaft seitens der privaten Akteure, so sie überhaupt vorhanden ist, nicht die erwünschten Qualitäten erzielen wird.

Was passiert, wenn nichts passiert

Genau hier setzt der Masterplan an, der über die Nutzungszuordnung, die Optimierung der Erreichbarkeit, die gesamtstädtische Einbindung und die städtebauliche Gestalt die Rahmenbedingungen für eine positive Zukunftsoption aufzeigt.

Masterplan zeigt, was möglich ist ...

Die Darstellung des städtebaulich orientierten Masterplans muss sich dabei inhaltlich und strategisch zwingend an realistischen Zukunftsoptionen orientieren. Allzu optimistische Größenordnungen zur Wohnungsmarktentwicklung oder zu hohe Qualitätserwartungen an die Flächennachfrage seitens der gewerblichen Wirtschaft werden genau dann kontraproduktiv, wenn der Masterplan im Sinne einer „Schönfärberei“ offensichtlich an den Realitäten vorbeigeht. Der Masterplan soll geeignet sein und auch dazu eingesetzt

realistische Einschätzung der Marktposition der Flächen



werden, Investitionstätigkeiten zu befördern. Dies kann er aber nur dann, wenn die tatsächlichen Möglichkeiten der Nachfragerseite richtig eingeordnet und entsprechend dargestellt sind.

*klares und
nachvollziehbares Konzept*

Die große Herausforderung für den Masterplan Stadterneuerung Trier-West besteht im Ergebnis darin, ein klares städtebauliches Entwicklungskonzept mit verbindlichen Handlungs- und Maßnahmenprioritäten auszuarbeiten, aber auch alternative Nutzungen und Vorgehensweisen aufzuzeigen und gleichzeitig einen breiten, tragfähigen Konsens in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zu erreichen.

*Aufgabe und Ziel des
Masterplan Trier-West*

Aufgabe ist es, darzustellen, welche Qualitäten dem Stadtteil innewohnen und wie sie unter Mobilisierung privaten Engagements herausgearbeitet werden können. Ziel ist es, die ungebremste demografische, soziale, wirtschaftliche und städtebauliche „Talfahrt“ links der Mosel aufzuhalten.

3 Charakteristik des Untersuchungsraums

3.1 Kurzportrait

Trier-West liegt unmittelbar an der alten Römerbrücke am linken Ufer der Mosel gegenüber der Trierer Innenstadt. Die Flächengröße des Stadtteils beträgt ca. 300 ha. Im Westen wird der Stadtteil durch die zur Eifel zählenden Moselhöhen begrenzt, auf deren Rücken sich die zum Bezirk gehörende Siedlung Markusberg befindet. Im Süden grenzt Trier-West an den Stadtbezirk Euren, im Norden an den Stadtteil Pallien bzw. den Stadtbezirk Biewer.

Abbildung 1 Übersicht Plangebiet



Quelle: DGK 5 Stadt Trier, eigene Bearbeitung

Aufgrund der topographischen Gegebenheiten befindet sich der Siedlungsschwerpunkt des Stadtteils im Moseltal, wo die verschiedenen Siedlungsbereiche von Pallien und Trier-West weitgehend nahtlos ineinander übergehen und mit den südlich anschließenden Stadtteilen Euren und Zewen ein langgestrecktes Siedlungsband bilden.

langgestrecktes Siedlungsband

3.2 Trier-West historisch

Die Trierer Talweite wird zwischen der Mündung der Saar südlich der Ruwer und Kyll nördlich von der Mosel an der Westseite in einem weiten Bogen begrenzt und durch die steilen Berge und Felsabbrüche des Eifelrandes gut geschützt. Östlich der Mosel treten die Ausläufer des Hunsrücks auf die Strecke von Estrich bis zum Grüneberg zurück und sind durch Bäche mit deutlich ausgeprägten Taleinschnitten untergliedert.



Die seit vorgeschichtlicher Zeit an beiden Ufern begangenen Wege sind durch wenigstens drei Furten und Felsriegel im Fluss miteinander verbunden (bei Estrich – St. Medard, bei der Römerbrücke und bei Pallien), von denen durch eine leichte Geländeausweitung jene bei der Römerbrücke am stärksten begangen und auch noch bei mittleren Wasserständen passierbar war.

Die Talweite mit den hier zusammentreffenden Fernstraßen und Wegen, der Moselfurt und der hier schon bestehenden Ufersiedlung, den im Umkreis befindlichen Burganlagen an der Kyll und im südlichen Hunsrück, dürfte die Wahl der Örtlichkeit für die Gründung der Augusta Treverorum durch die Römer gewesen sein. In nachrömischer Zeit und nach mehrfachen Überfällen und Invasionen blieb das Stadtgebiet auf weiten Flächen von der Bevölkerung verlassen und siedlungsleer.

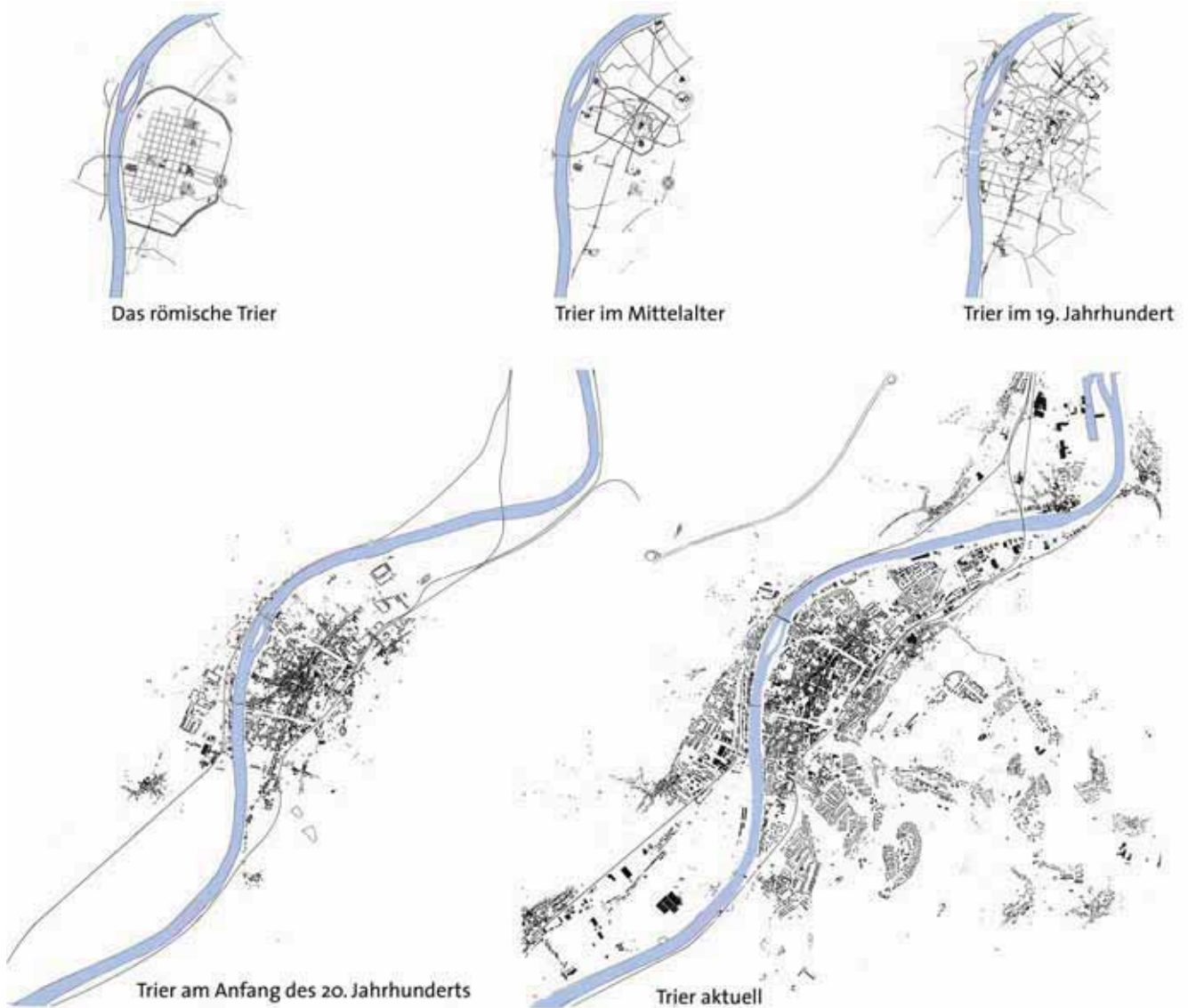
Siedlung „Überbrücken“

Die innerstädtische Besiedlungsverdichtung setzte sich bis ins späte Mittelalter fort, wobei das westliche Moselufer aus siedlungsstrategischer Sicht unbedeutend blieb. Trier-West ist jahrhundertlang lediglich durch die Siedlung „Überbrücken“ direkt am Kopf der Römerbrücke nachgewiesen. Der Stadtteil beginnt erst mit dem beginnenden 20. Jahrhundert im Zuge der weiteren Bebauung des Moseltals eine Kontur zu entwickeln, die zunächst durch Kasernenbauten und Soldatenhäuser geprägt war.

*Bahnstrecke
Saarbrücken-Luxemburg*

Mit einsetzender Industrialisierung und dem Bau der Bahnstrecke zwischen Saarbrücken und Luxemburg setzte ein Entwicklungsschub in Trier-West ein, der durch den Personen- und Güterbahnhof und die Ansiedlung von Gewerbe- und Industrieanlagen (Schlachthof, Elektrizitätswerk etc.) geprägt ist. In diesem Duktus entstand im Jahr 1911 auch das Bahnausbesserungswerk Trier-West.

Abbildung 2 Historische Entwicklung



Quelle: Petzholdt, Hans et al.: „Trier, 2000 Jahre Stadtentwicklung“, Selbstverlag des Baudezernates der Stadt Trier, Trier 1988. Aktualisiert und bearbeitet durch Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Den Zweiten Weltkrieg hat Trier-West weitgehend ohne gravierende Zerstörungen überstanden. In den folgenden Jahrzehnten ist in Trier-West, im Gegensatz zu vielen anderen Trierer Stadtteilen, keine nennenswerte städtebauliche Neuentwicklung zu verzeichnen. Dies liegt hauptsächlich daran, dass für größere Projekte, wie beispielsweise die Errichtung von zeitgenössischen Großwohnsiedlungen, keine freien Flächen mehr verfügbar waren. Die Entwicklung konnte sich demnach nur im Bestand vollziehen. Einzige Ausnahme bildet das neue Wohngebiet zwischen Steinsweg und Markusstraße, das dort in den 1960er Jahren an Stelle der Hornkaserne errichtet wurde.

Keine nennenswerte städtebauliche Neuentwicklung in der Nachkriegszeit, Ausnahme: Siedlung zwischen Steinsweg und Markusstraße



Quelle :Dr. Jansen GmbH



3.3 Prägungen heute

Heute ist der Stadtteil neben der Wohnnutzung durch große Bahnbrachen, Industrie- und Gewerbeanlagen, ein Elektrizitäts- und Umspannwerk, das ehemalige Busdepot der Stadtwerke, zwei Kasernengelände sowie großflächigen Einzelhandelseinrichtungen geprägt.

Nebeneinander von Nutzungen

Insgesamt bietet der Stadtteil ein recht zerklüftetes Bild. Die großen Lücken, die mit dem Rückzug der Bahn entstanden sind, das Nebeneinander von Kasernen, Wohnen und gewerblich geprägten Flächen sowie die stark befahrenen Verkehrsadern zeichnen den Stadtteil aus. Eine Hinwendung und ein Bezug zur Mosel existiert nicht. Das Stadtteilzentrum ist wenig attraktiv und nicht in der Lage, als Identifikationsort den Stadtteil zusammenzubinden.

keine ordnende Struktur

Auch wenn es in der Vergangenheit vereinzelt positive Entwicklungen gegeben hat, fehlt doch eine klar ordnende Struktur, so dass eine klare Orientierung der einzelnen Stadtteilräume nicht gegeben ist. Hinzu kommen, über alles gesehen, eine teilweise mangelnde Qualität in der Architektur (insbesondere bei Einzelhandelseinrichtungen) sowie in der Ausgestaltung und Pflege des öffentlichen Raums, der sich nach wie vor an den Gestaltungsmaximen der 1960er- und 1970er Jahre orientiert.

geringe städtebauliche Qualität

Der vorhandene Wohnungsbestand ist teilweise ruinös. Neuinvestitionen liegen im Schwerpunkt bei großflächigen Einzelhandelsansiedlungen auf ehemaligen Bahnflächen mit einer klaren Orientierung auf den Autokunden und entsprechend geringer städtebaulicher Qualität.

Trier-West ist aktuell keine gute „Adresse“...

Kurz gesagt: Trier-West ist keine gute Adresse.

... hat aber herausragende Standortfaktoren

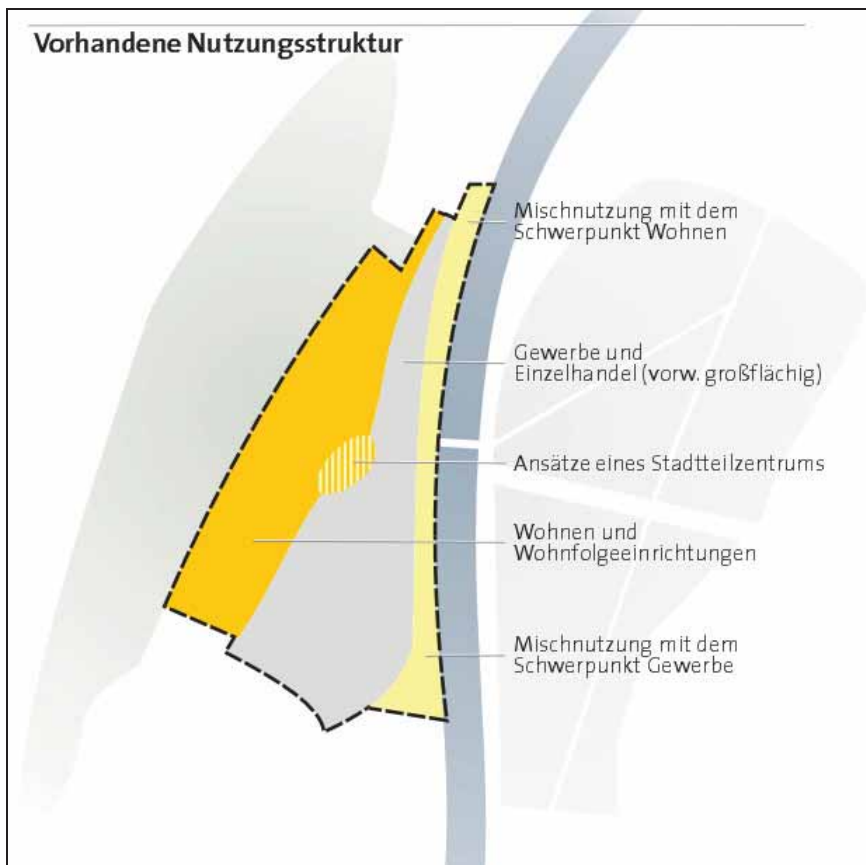
Auf der anderen Seite sind die Standortfaktoren mehr als herausragend: Die Nähe zur Innenstadt, die gute Erreichbarkeit, die unmittelbare Nachbarschaft zur Messe, die Gleisanbindung und die naturräumliche Lage zwischen den zur Eifel gehörenden Moselhöhen und der Mosel selbst, machen deutlich, dass hier ein Stadtbild entstanden ist, das weit unter seinen Möglichkeiten liegt.

3.4 Nutzungsschwerpunkte

bandartige Nutzungsstruktur

Bereits in der ersten und oberflächlichen Betrachtung des Untersuchungsraums wird sehr deutlich, dass eine bandartige Nutzungsstruktur parallel zur Mosel den Stadtteil Trier-West prägt. Wie in vielen Städten, die am Fluss liegen, orientieren sich Infrastrukturen wie Straßen, Wege und Schienen parallel zum Wasser und bestimmen maßgeblich die Richtung der Stadtentwicklung. Da die Infrastrukturbänder regelmäßig überwunden werden müssen, sind Querbezüge in Ost-West-Richtung nur stellenweise möglich.

Abbildung 3 Nutzungsschwerpunkte parallel zur Mosel



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

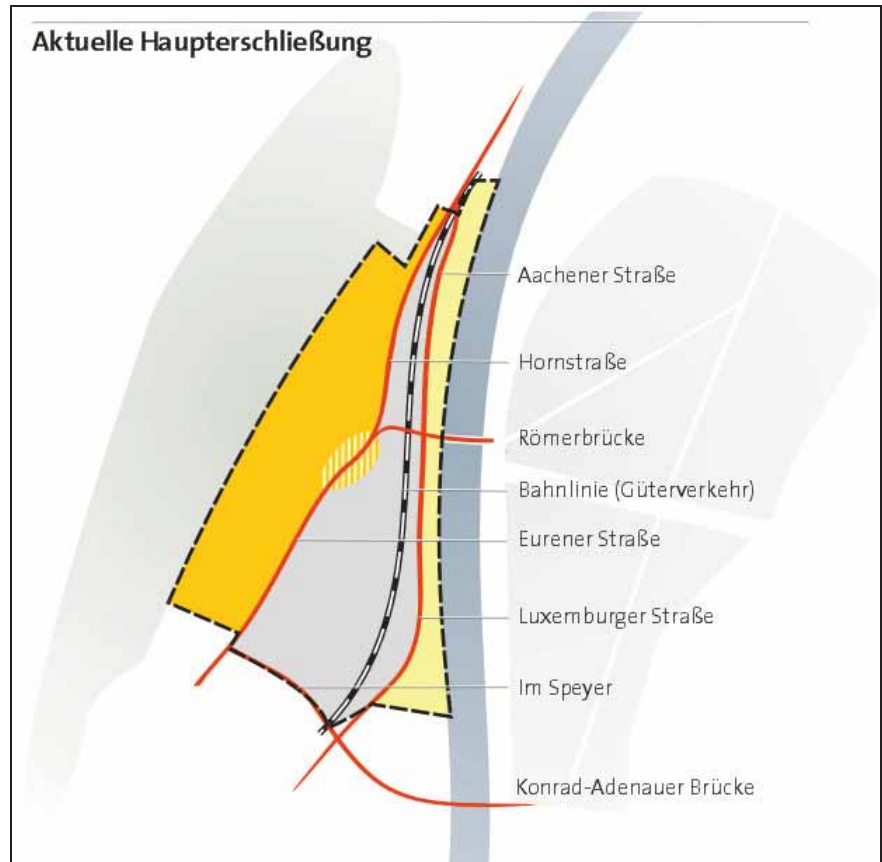
Hinsichtlich der Beziehung zur Mosel ist diese Anordnung ebenfalls problematisch, da kaum Bezüge zum Wasser erkennbar sind. Auch orientieren sich die Gebäude an der Mosel in der Regel mit ihrer Rückseite zum Moselufer. Damit liegt die Mosel im rückwärtigen Bereich des Stadtteils. Eine bandartige oder gar flächige direkte Verknüpfung zur Mosel wird kaum erreichbar sein.

Stadtteil ist von der Mosel abgewandt

3.5 Aktuelle Hauptverkehrsführung

Die Haupteinfahrt des Stadtteils erfolgt über die Hauptverkehrsstraßen Eurener Straße/ Hornstraße und Aachener Straße/ Luxemburger Straße, die jeweils mit den Moselbrücken verknüpft sind.

Abbildung 4 Hauptverkehrsführungen



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Mit dieser Erschließung gehen hohe Verkehrszahlen einher, die stellenweise eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Nutzungen zur Folge haben.

Abbildung 5 Plangebiet im Stadtteil Trier-West



Quelle: Stadt Trier, beauftragt durch Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

4 Analyse und Nutzungsprogramm

4.1 Vorbemerkung

Bevor die räumliche Analyse und städtebauliche Gestaltung thematisiert werden kann, soll zunächst ermittelt werden, welche künftigen Nutzungen für den Stadtteil allgemein marktkonform und stadtverträglich sind.

marktkonforme Nutzungen

Das Programm wird über die Bewertung des Gebiets und seiner Funktionen im gesamtstädtischen Zusammenhang sowie anhand der im Gebiet vorhandenen Möglichkeiten und Standortfaktoren erarbeitet.

zwei Perspektiven

Im gesamtstädtischen Kontext gilt es, die Wohnfunktionen und -qualitäten, die demografischen Verschiebungen innerhalb der Stadt Trier, die wirtschaftlichen Schwerpunkte und Profile, die Zentren- und Einzelhandelsstruktur sowie die Freizeitfunktionen einzuordnen und in diesem Duktus die Potenziale des Gebiets zu bewerten.

gesamtstädtischer Kontext

Für ein realistisches Nutzungsprogramm ist es weiterhin erforderlich, die innerhalb des Gebiets liegenden Standortfaktoren zu ermitteln. Welche Nachfrage besteht im Stadtteil und welches Flächenangebot zur Forcierung der Nachfrage existiert?

Stadtteil-Kontext

Mit den Flächen des früheren Bahnausbesserungswerks sowie dem ehemaligen Güterbahnhof West, der Gneisenaukaserne, der Jägerkaserne, dem ehemaligen Busdepot der Stadtwerke sowie der Anfang 2010 frei gewordenen gewerblich industriell genutzten Großfläche der Firma Eybl-Bobinet gibt es aktuell knapp 50 ha an Entwicklungsarealen. Weiterhin kann zu den Entwicklungsarealen das Moselufer mit der Fläche des ehemaligen Edeka-Marktes und dem Bereich im Anschluss an den Campingplatz gerechnet werden.

ca. 50 ha Entwicklungsareale

Abbildung 6 Wichtige Flächenentwicklungspotenziale im Stadtteil



Quelle: Stadt Trier, Bearbeitung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH



Entwicklungsfolge einleiten

Allein die Anzahl und die Größe machen deutlich, dass die Flächen nicht alle zeitnah oder gar gleichzeitig neu belegt werden können. Nutzungen bauen in der Regel aufeinander auf, d. h. erst durch einen ersten Impuls kann eine Entwicklungsfolge eingeleitet werden, in der über positive Synergien und das Zusammenspiel von attraktiven Nutzungen die Negativspirale abgefangen werden kann.

4.2 Demografie und Wohnen

4.2.1 Ausgangssituation

Attraktive Stadtteile und Wohnquartiere, ein nachfragegerechtes Wohnungsangebot und die Sicherung der sozialen Wohnraumversorgung werden zukünftig stärker als bisher die Qualitäten und Perspektiven des Standorts beeinflussen.

Weitreichende Veränderungen beeinflussen die Entwicklung des Wohnungsmarkts:

- Abnehmende Wanderungsbewegungen mit dem Rückgang der „mobilen“ jungen Altersgruppen
- Die Alterung der Bevölkerung mit einer entsprechenden Veränderung der Nachfrage
- Sinkende Haushaltsgrößen
- Veränderte Haushaltsstrukturen oder Nutzungsanforderungen und entsprechender Anpassungsbedarf beim Wohnungsangebot
- Die Heterogenität der lokalen Wohnungsmärkte, in denen oftmals attraktive und benachteiligte Wohnquartiere unmittelbar aneinander grenzen
- Die weitgehende Übernahme der Kosten der Unterkunft durch die Kommunen im Rahmen des Arbeitslosengelds II mit erheblichen Belastungen für die kommunalen Haushalte
- Veränderungsprozesse in den Anbieterstrukturen durch den Verkauf großer Wohnungsbestände

Diese Rahmenbedingungen machen deutlich, dass die Steuerung des Wohnungsmarktes nicht unbedingt einfacher geworden ist. Nur eine klar nachfrageorientierte Wohnungsmarktpolitik ist geeignet eine nachhaltige Steuerung zu erreichen. Hierfür ist eine detaillierte Analyse der Bevölkerungsentwicklung und -struktur unerlässlich.

4.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Ein wesentlicher Faktor zur Beurteilung der Nachfrage nach Wohnimmobilien ist nach wie vor die Zahl der Bevölkerung und deren Veränderung.

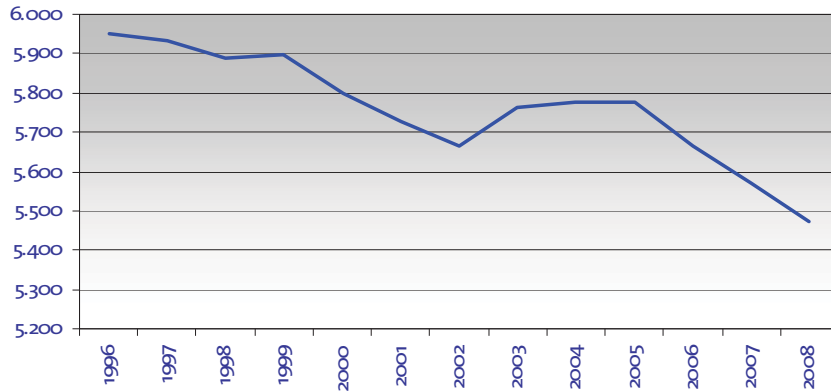
Bevölkerungsrückgang

Die Bevölkerung in Trier-West hat seit 1996 deutlich abgenommen. Ende 1996 lebten in Trier-West 5.949 Einwohner, Ende 2008 sind es nur noch 5.472. Die Entwicklung war dabei nicht durch eine konstan-



te Abnahme gekennzeichnet sondern durch unterschiedliche Phasen. Zwischen 2002 und 2005 nahm die Bevölkerungszahl in Trier-West erstmals seit längerem wieder zu, um erst danach wieder abzunehmen.

Abbildung 7 Bevölkerungsentwicklung in Trier-West seit 1996

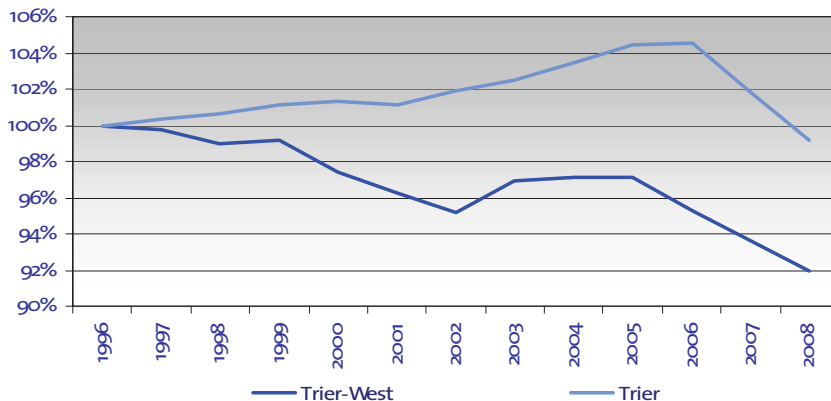


Quelle: Stadt Trier, eigene Darstellung

Die Ursache für diese uneinheitliche Bevölkerungsentwicklung liegt im Wanderungsverhalten, da die natürliche Bevölkerungsentwicklung (Differenz zwischen Geburten und Sterbefällen) in der Regel relativ konstant verläuft.

Vergleicht man die Bevölkerungsentwicklung von Trier-West mit der von Trier insgesamt, dann fällt auf, dass die Entwicklung in Trier-West deutlich negativer verläuft als in der Gesamtstadt.

Abbildung 8 Bevölkerungsentwicklung in Trier-West und Trier seit 1996 im Vergleich (1996 = 100%)



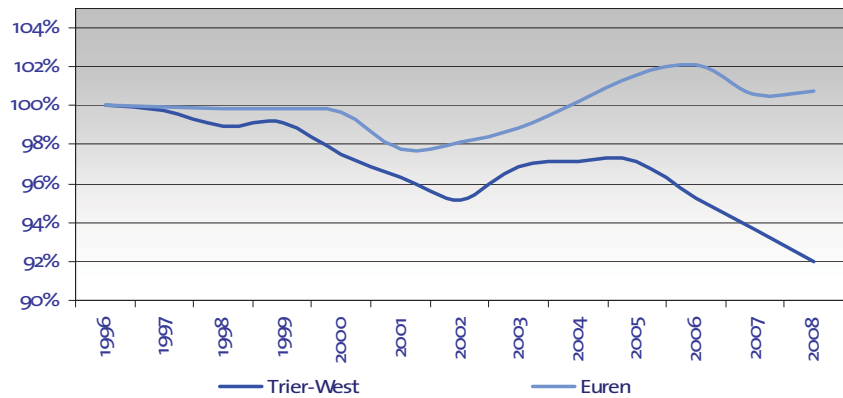
Quelle: Stadt Trier, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

In Trier West hat die Bevölkerung um annähernd 9 % abgenommen, in Trier lediglich um knapp 1 %. Betrachtet man den direkt benach-



barten Stadtteil, der allein durch die Lage mit Trier-West vergleichbar ist, wird auch hier deutlich, dass die Entwicklung bei weitem nicht so negativ verlaufen ist wie in Trier-West.

Abbildung 9 Bevölkerungsentwicklung in Trier-West und Euren seit 1996 im Vergleich (1996 = 100%)



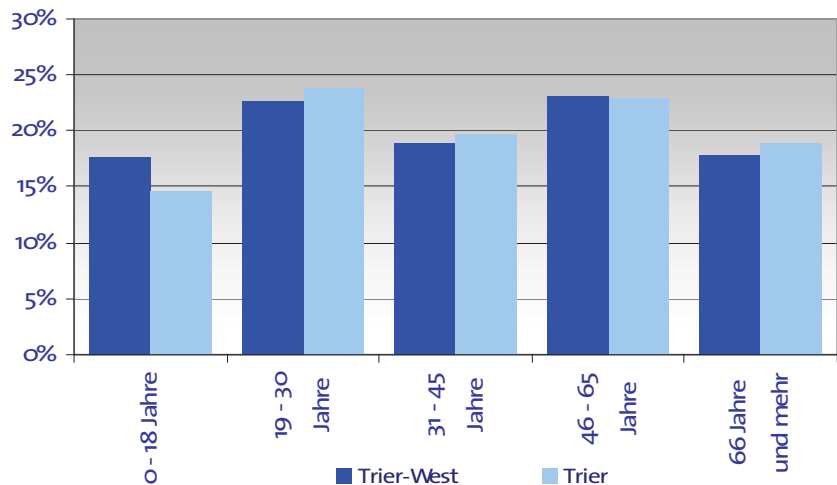
Quelle: Stadt Trier, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Allein diese Gegenüberstellung verdeutlicht, dass die demografischen Potenziale in Trier-West nicht ausgereizt sind.

4.2.3 Altersaufbau

Betrachtet man die Altersstruktur in Trier-West, wird deutlich, dass in Trier-West deutlich mehr Kinder und Jugendliche leben als in Gesamt Trier.

Abbildung 10 Alterszusammensetzung in Trier-West und Trier 2008 in Prozent

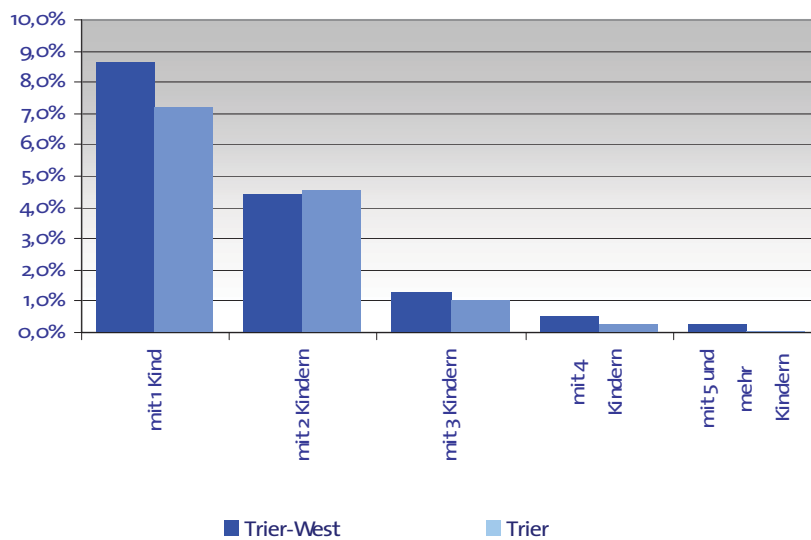


Quelle: Stadt Trier, eigene Darstellung

Anhand dieser Darstellung wird aber auch deutlich, dass die immer wieder kolportierte These, in Trier-West würden überdurchschnittlich viele Studenten leben, nicht zutrifft, denn gerade die für Studenten relevante Altersgruppe zwischen 19 und 30 Jahren liegt unterhalb des gesamtstädtischen Werts.

Die hohe Kinderzahl in Trier-West wird auch belegt durch die Anzahl der Haushalte mit Kindern in Trier-West im Vergleich zur Gesamtstadt.

Abbildung 11 Prozentualer Anteil der Haushalte mit Kindern an der Gesamthaushaltszahl in Trier-West und Trier 2008



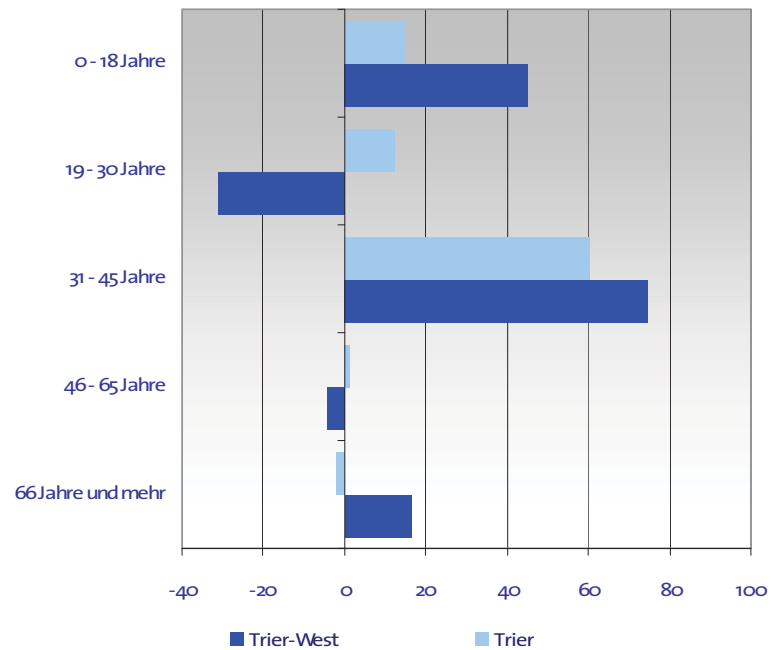
Quelle: Stadt Trier, eigene Darstellung

In der Darstellung kaum erkennbar, aber dennoch bemerkenswert ist, dass der Anteil der Haushalte mit fünf und mehr Kindern in Trier-West mehr als doppelt so hoch ist, als in Trier insgesamt.

Hinsichtlich der Veränderungen der Altersstruktur in Trier West zur Gesamtstadt gibt es ebenfalls deutliche Unterschiede.



Abbildung 12 Durchschnittliche Veränderung der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen je 1.000 Einwohner im Vergleich seit 2004



Quelle: Stadt Trier, eigene Berechnung und Darstellung

Auch wenn die Bevölkerungszahlen in Trier-West insgesamt rückläufig waren, sind bei den 31-45-Jährigen und ihren Kindern bis 18 Jahren Zugewinne zu verzeichnen. Dies belegt die überdurchschnittliche Bedeutung des Stadtteils Trier-West für junge Familien und die Tatsache, dass aufgrund der Lage des Stadtteils, aber auch ggf. wegen des Preisgefüges, der Wohnstandort offensichtlich attraktiv ist.

4.2.4 Wohnungsnachfrage

Belegt wird diese Attraktivität auch durch deutlich feststellbare Investitionstätigkeiten in Trier-West in der Wohnungsanierung.

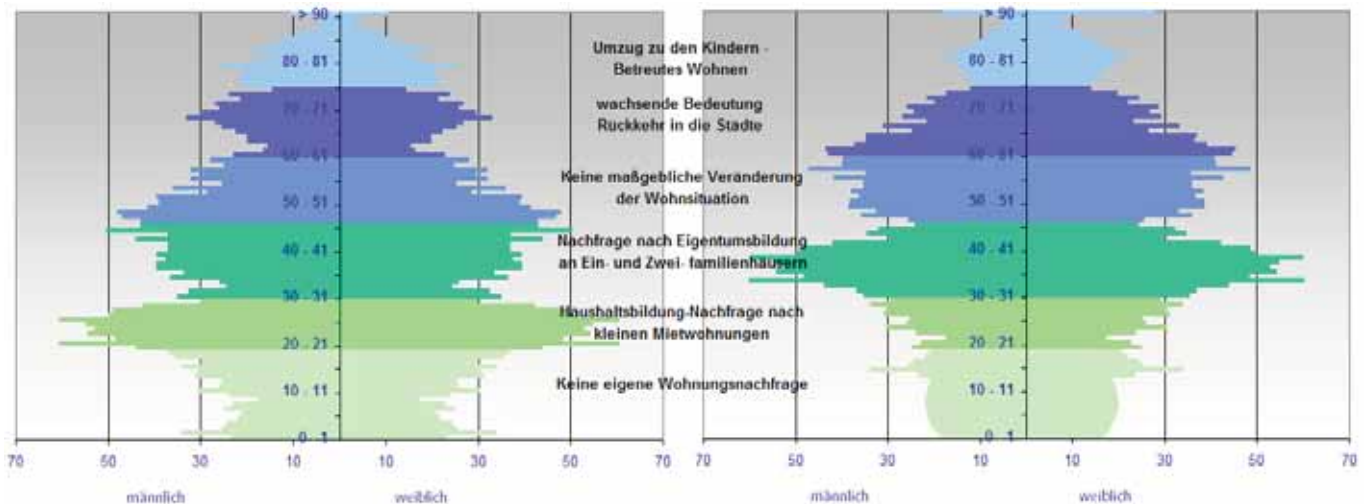
Abbildung 13 Torhaus vor der Lokrichthalle Sommer und Herbst 2008



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

In der Zuordnung der Altersgruppen zur regelmäßigen Wohnungsnachfrage zeigt sich, dass sich in Trier-West die Nachfrage nach Wohnungen gerade für junge Familien sehr stark entwickeln kann. Die Grundlage für die folgende Darstellung ist die Berechnung der Nullvariante für Trier-West, d. h. das Fortschreiben der Bevölkerungszahl ohne Berücksichtigung der Wanderungssalden.

Abbildung 14 Bevölkerungspyramide und Zuordnung zur Wohnungsnachfrage 2008 und 2020



Quelle: Stadt Trier, eigene Berechnungen und Darstellung

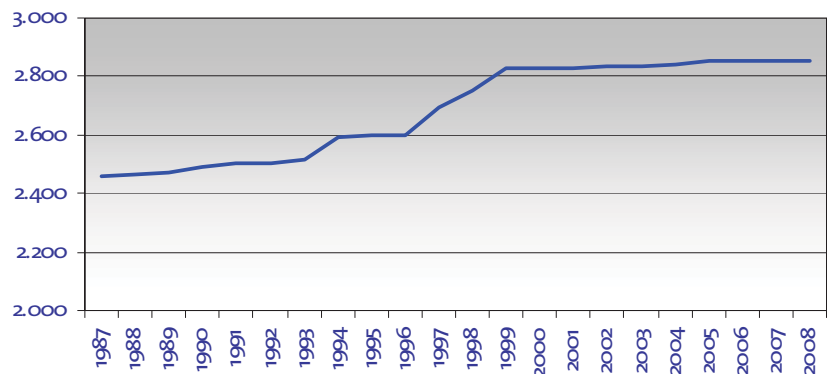
Die starke Gruppe derjenigen, die sich in der Haushaltsgründungsphase befindet, wird zwar in der Realität nicht eins zu eins bis zum Jahr 2020 fortzuschreiben sein. Allein die Vergangenheit hat gezeigt, dass in dieser Gruppe deutliche Abwanderungen erkennbar sind. Aber selbst unter Berücksichtigung der Wanderungstendenzen der 20-30-Jährigen kann sich aus der noch verbleibenden Gruppe eine starke Nachfrage nach Familienheimen entwickeln. Hinzu kommt der allgemeine Trend, dass die Nachfrage nach integrierten und innenstadtnahen Lagen in der Vergangenheit immer mehr zugenommen hat.

4.2.5 Wohnungsangebot

Hinsichtlich des Wohnungsangebots wird zunächst auf die bauliche Entwicklung zurückgegriffen. In der realen Wohnungsbauentwicklung verläuft die Kurve nicht gleichmäßig dynamisch, vielmehr ist der Wohnungsbau durch vereinzelte Schübe gekennzeichnet.



Abbildung 15 Wohnungsbauentwicklung (Anzahl an Wohnungen) in Trier West seit 1987 ²



Quelle: Stadt Trier, eigene Darstellung

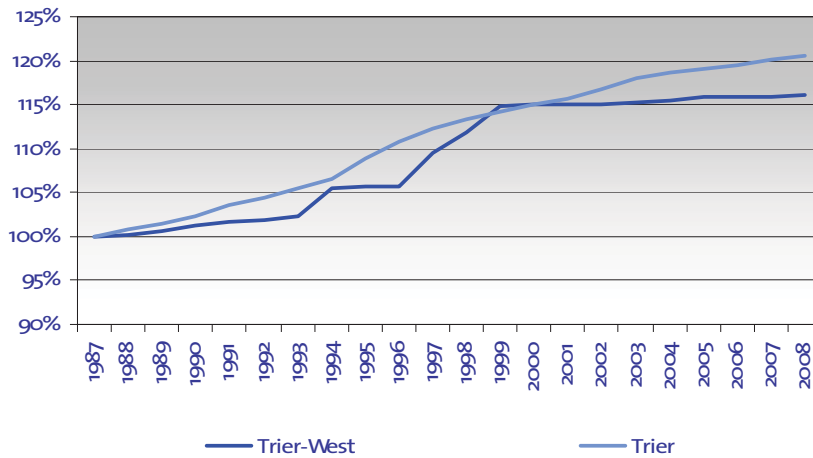
Ein erster Schub ist im Jahr 1993 erkennbar, als innerhalb eines Jahres knapp 80 neue Wohneinheiten entstanden. Der zweite Entwicklungsschub fand in den drei Jahren 1996, 1997 und 1998 statt, in denen knapp 230 neue Wohnungen in Trier-West gebaut wurden. Die Neubautätigkeiten fanden ausschließlich im Geschosswohnungsbau statt - Ein- und Zweifamilienhäuser spielen in Trier West offensichtlich keine Rolle. ³

Im langfristigen Vergleich mit der Stadt Trier insgesamt liegt die Wohnungsbauentwicklung in Trier-West unterhalb der gesamtstädtischen Entwicklung, wobei die Wohnungsbauentwicklung in Trier insgesamt deutlich konstanter verläuft als in Trier-West.

² Aktuell liegen Werte für den Wohnungsbau nur bis zum Jahr 2006 vor. Die Daten für 2007 und 2008 wurden auf Basis der 5 vorangehenden Jahre extrapoliert und sind demnach nur ein Annäherungswert.

³ Dieser Schluss ergibt sich aus folgendem Sachverhalt: Nachdem im Jahr 1993 insgesamt nur 12 Gebäude und in den Jahren 1996 bis 1998 insgesamt nur knapp 30 Gebäude entstanden sind, ergibt sich unter der Annahme, dass alle Gebäude der Wohnnutzung dienen, eine durchschnittliche Anzahl von mindestens sechs Wohneinheiten pro Gebäude im Jahr 1993 und mindestens acht Wohneinheiten pro Gebäude zwischen 1996 und 1998. Wenn unter den errichteten Gebäuden gewerblich genutzte Einheiten sind (wovon auszugehen ist), erhöht sich die durchschnittliche Zahl der Wohneinheiten je Gebäude entsprechend.

Abbildung 16 Wohnungsbauentwicklung in Trier-West und Trier seit 1987 im Vergleich (1987 = 100%)



Quelle: Stadt Trier, eigene Darstellung

Bemerkenswert ist, dass seit dem Jahr 1999 die Wohnungsbauentwicklung in Trier-West quasi stagniert. Seit dem Jahr 1999 sind im Stadtteil lediglich 24 neue Wohneinheiten entstanden, wovon allein 13 WE auf das Jahr 2004 fallen.

Die verhaltene Wohnungsbauentwicklung der Vergangenheit wird auch durch das Baualter der vorhandenen Wohngebäude belegt. Während in Trier insgesamt 13 % sämtlicher Wohngebäude nach 1979 entstanden, sind dies in Trier-West lediglich 1,7 %.⁴

Mit den stagnierenden Neubautätigkeiten hat in Trier-West ganz offensichtlich schon seit längerem ein Residualisierungsprozess eingesetzt. Residualisierung bedeutet, dass mit fehlendem Wohnungsangebot diejenigen Personen das Quartier verlassen, die hierzu finanziell in der Lage sind. Zurück bleibt in der Regel eine sozial benachteiligte Klientel. Damit verfestigt sich eine einseitige Sozialstruktur im Stadtteil. Dieser fortschreitende Prozess kann nur über ein adäquates Angebot an neuen und attraktiven Wohnungen im Stadtteil aufgehalten werden.

Residualisierungsprozess

Mit der Lage und flächenhaften Besiedlung von Trier-West gibt es für den Wohnungsbau allerdings keine Baulandreserven im Außenbereich. Neue Baugebiete in Stadtrandlage sind aufgrund der Topografie sowie der Belange des Freiraum- und Landschaftsschutzes nicht möglich. Insoweit müssen die inneren Entwicklungsflächen für den Wohnungsbau neu erschlossen werden.

neue Erschließung von Baulandpotenzialen und ...

Ein Großteil der Bausubstanz in Trier-West befindet sich in einem sehr guten bis ausreichenden baulichen Zustand. Insgesamt gese-

... Sanierung der Bausubstanz

⁴ vgl. Baudezernat der Stadt Trier (Hrsg.) „Stadtteilrahmenplan Trier-West/ Pallien“, Trier 2005, S. 12.



hen besteht für diese Gebäude kein planerischer Handlungsbedarf. Bei einzelnen Objekten erscheinen zur Bestandssicherung Renovierungsmaßnahmen geboten, welche vom jeweiligen Eigentümer zu erbringen sind.

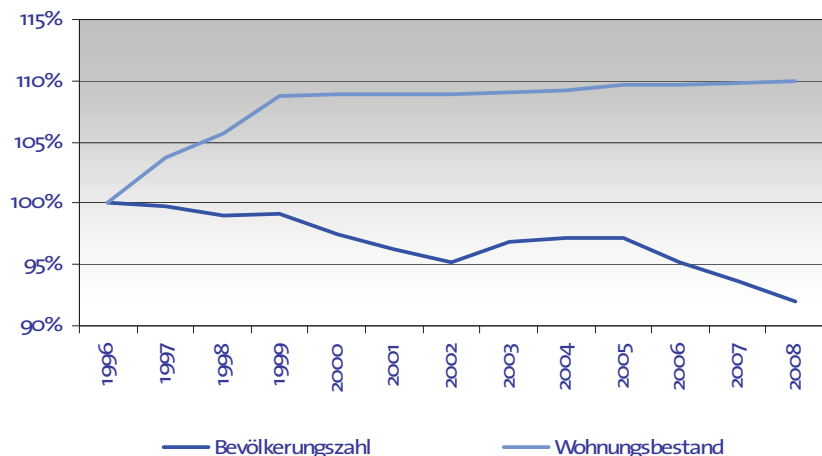
In einem mangelhaften bzw. ungenügenden baulichen Zustand befinden sich auf den ganzen Stadtteil verteilt verschiedene Einzelobjekte sowie die städtischen Wohngebäude im gesamten Stadtteil.

Hierbei handelt es sich um gravierende städtebauliche Missstände sowie um beinahe unzumutbare Wohnverhältnisse. Im Hinblick auf die denkmalpflegerische Schutzwürdigkeit einzelner Gebäude kann die Beseitigung der Missstände nicht ohne Weiteres im Abriss liegen. Über eine Sanierung und Umnutzung ist ebenso nachzudenken.

4.2.6 Haushaltsgößen

Auch wenn die Wohnungsanzahl in den vergangenen Jahren weitgehend gleich geblieben ist, war doch die Bevölkerungszahl deutlich rückläufig. Dies ist auf sinkende Haushaltsgößen zurückzuführen.

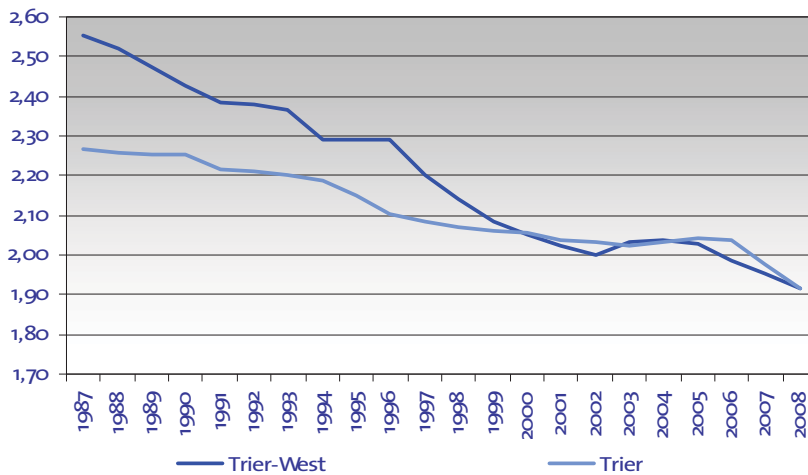
Abbildung 17 Bevölkerungsstand und Wohnungszahl im Vergleich (1996=100%)



Quelle: Stadt Trier, eigene Darstellung

In der Auswertung der Wohnungsentwicklung im Zusammenhang mit der Bevölkerungszahl lässt sich eine durchschnittliche Haushaltsgöße ableiten. In der langfristigen Betrachtung seit 1987 wird deutlich, dass der Stadtteil Trier-West von einer deutlich überdurchschnittlichen Haushaltsgöße allmählich auf den gesamtstädtischen Wert gesunken ist und inzwischen gleichauf mit der Stadt Trier insgesamt liegt.

Abbildung 18 Entwicklung der durchschnittlichen Haushaltsgröße in Trier-West und Trier seit 1987⁵



Quelle: Stadt Trier, eigene Darstellung

In der Interpretation dieser Darstellung im Zusammenhang zu den altersspezifischen Bevölkerungsgewinnen in Trier West von Familien und der erhöhten Kinderzahl in Trier-West wird deutlich, dass innerhalb des Stadtteils klare Polarisierungen vorherrschen:

- Auf der einen Seite gibt es den Familientrend mit einer erhöhten Kinderzahl und mit Wanderungsgewinnen dieser Klientel und
- auf der anderen Seite die Tendenz der Überalterung mit der Wirkung sinkender Haushaltsgrößen.

Letzteres liegt darin begründet, dass, wenn die Kinder das Haus verlassen oder später der Lebenspartner stirbt, in der Regel nicht unmittelbar eine neue Wohnung genommen wird. Vielmehr verbleiben die Eltern bzw. der zurückbleibende Lebenspartner allein in der Wohnung, so dass im Zuge des Familienzyklus und mit fortschreitendem Alterungsprozess der Bevölkerung in zunehmendem Maße große Wohneinheiten von nur zwei oder einer Person bewohnt werden.

4.2.7 Fazit

Die Nutzungsstruktur und die Funktion des Stadtteils weisen in aller Deutlichkeit auf die wichtige Funktion hin, die das Gebiet für das Wohnen in der Stadt Trier übernimmt. Die dichte Bebauung, die integrierte Lage, die Verkehrsanbindung und die infrastrukturelle Ausstattung zeigen, dass auch in Zukunft an der Funktion „Wohn-

ein wichtiger Wohnstandort für Trier

⁵ Die durchschnittliche Haushaltsgröße wurde hilfsweise anhand der Bevölkerungszahl, geteilt durch die Anzahl der Wohnungen, ermittelt. Dies bildet nicht die realistische durchschnittliche Haushaltsgröße ab, da Leerstände, Ferienwohnungen und Zweitwohnsitze nicht berücksichtigt sind, gibt aber dennoch eindeutige Hinweise im gesamtstädtischen Vergleich.



quartier für Trier“ festzuhalten sein wird. Allerdings ist mit einer Zielsetzung, die Wohnfunktion zu sichern und weiterzuentwickeln, die Frage zu stellen, ob unter den Voraussetzungen des demografischen Abwärtstrends und zunehmender Leerstände, diese Zielsetzung heute noch zukunftsgerichtet ist oder ob nicht vielmehr der Rückbau und das Bilden von Freiräumen, anstelle bebauter Räume, das Stadtquartier zukünftig prägen sollen.

Mangel an Qualität und Differenzierung des Wohnungsangebots

Dies kann anhand der gewonnenen Erkenntnisse und der Lage des Stadtteils klar verneint werden. Mit Bezug auf den allgemeinen Wohnungsmarkt zeigt die Entwicklung vielmehr, dass es an Neuangeboten, Qualität und Differenzierung des Wohnungsangebots eher mangelt, als dass ein Überangebot vorhanden ist. Bei künftigen Wohnungsangeboten wird sehr differenziert auf die reale Nachfragesituation eingegangen werden müssen. So wird zukünftig darauf zu achten sein, dass sowohl hinsichtlich der Wohnformen als auch hinsichtlich des Angebots an Eigentümersmöglichkeiten in unterschiedlichen Preissegmenten differenziert wird.

sinkende Haushaltsgröße

Auf der anderen Seite weist die überdurchschnittliche Abnahme der Haushaltsgröße darauf hin, dass zunehmend kleinere bzw. Singlehaushalte im Stadtteil vorhanden sind. Der Anteil der geschiedenen Personen an der Bevölkerung ist in Trier-West nach dem Stadtbezirk Matthias der zweithöchste in Trier, der Anteil der verwitweten Personen ist von allen 28 Stadtbezirken der vierthöchste und das, obwohl es in Trier-West aktuell weder ein Senioren- noch ein Pflegeheim gibt.

Polarisierung der Nachfrage

Die zunehmende Singularisierung lässt die Ein- und Zweipersonenhaushalte verstärkt hervortreten. Allein in diesem Bereich zeigt sich die breite Varianz der Nachfrage. Einerseits einkommensstarke Doppelverdiener und Singles, die citynahes Wohnen in großen attraktiven Wohnungen nachfragen und andererseits, als gegenüberstehendes Extrem, einkommensschwache Alleinerziehende und Gastarbeiter, die günstigen Wohnraum im Bestand bevorzugen. Hinzu kommt mit der steigenden Zahl älterer Menschen der Bedarf an betreutem und seniorenrechtlichem Wohnen sowie über alle Altersgrenzen hinweg eine wachsende Nachfrage nach wohnbezogenen Serviceangeboten.

neue Bauflächen für Wohnen im Stadtteil !

Um diese Nachfrage bedienen zu können und auch um die genannten Residualisierungsprozesse zu vermeiden ist es zwingend erforderlich, innerhalb des Stadtteils Bauflächen für Wohnen zu erschließen.

Potenziale des Standorts werden nicht ausgeschöpft

Gezeigt wurde, dass der Standort Trier-West für Familien offensichtlich attraktiv ist und auch nachgefragt wird. Ein Trend, der auch in Zukunft zu erwarten ist. Gleichzeitig stagniert das Wohnungsangebot für diese Klientel, so dass die Standortpotenziale nicht ausgeschöpft sind. Die Potenziale sind im Wesentlichen die integrierte Lage, die Nähe zur Innenstadt, sowie die Versorgungssituation. Darüber

hinaus kann mit der Optimierung der Standortfaktoren eine Nachfrage in Trier-West neu generiert werden.

Zielsetzung für die Wohnungsmarktentwicklung in Trier-West sollte sein, Wohnangebote für Familien zu entwickeln, die eine integrierte und städtische Lage dem „Häuschen auf der grünen Wiese“ vorziehen. Gleichmaßen ist ein Angebot zu schaffen für Senioren, die in ihrem Stadtteil verbleiben möchten aber hier kaum entsprechende Angebote vorfinden, wenn sie aus der inzwischen zu groß gewordenen Wohnung umziehen wollen. Dabei sind die Anforderungen dieser Klientel insoweit zu berücksichtigen als auch privat nutzbare Grünflächen in verdichteter städtischer Lage ermöglicht werden sollten.

Wohnungsmarksegmente

Im Hinblick auf die Einbindung der neuen Wohnangebote in den Stadtteil ist die Rolle des Menschen im Stadtteil zu beachten. Die Identifikation der Bewohner prägt ganz wesentlich die Attraktivität des Wohnstandortes. Ein offener Beteiligungsprozess zur Gestaltung der neuen Wohnangebote soll eingeleitet werden.

Identifikation

Gleichzeitig gilt es, die Sanierung des Wohnungsbestandes mit aller Konsequenz voranzutreiben. Es ist davon auszugehen, dass die Investitionsbereitschaft für die Sanierung bestehenden Wohnraums dann befördert wird, wenn ein attraktives Umfeld, Investitionen in den Neubau und eine gute Wohnlage d.h. eine Standortadresse geschaffen wird. Neuentwicklungen müssen Hand in Hand mit den Sanierungsmaßnahmen im Bestand einhergehen. Es gilt demnach, den Standort insgesamt zu qualifizieren. Der Erhalt von gewachsenen Strukturen und die bauliche Weiter- bzw. Neuentwicklung sollen ausgewogen aufeinander abgestimmt werden.

Sanierung des Wohnungsbestandes

Im Ergebnis soll die bis dato mit einem negativen Image belegte „Adresse“ Trier-West qualifiziert und hochwertige Angebote sollen geschaffen werden.

Adresse bilden

Herausragende Standorte für diese Angebote sind die Potenziale der Jägerkaserne, der Gneisenaukaserne sowie die Fläche zwischen Bahnausbesserungswerk und Eurerer Straße. Weiterhin kann die Nachverdichtung in den Blockinnenbereichen sowie die Qualifizierung des Moselufers eine Rolle spielen.

vorhandene Potenziale

4.3 Wirtschaft und Gewerbe

4.3.1 Vorbemerkung

Zur Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung und zur Qualifizierung des Stadtteiles als Wohnstandort ist es nicht ausreichend, sich auf ein weiteres Angebot an Wohnbauland zu beschränken. Vielmehr gilt es, die Qualität und das Image insgesamt aufzuwerten. Hierfür sind eine qualifizierte wirtschaftliche Entwicklung und ein



attraktives Arbeitsplatzangebot im Stadtteil unerlässlich. Das hierfür erforderliche Flächenpotenzial ist im Stadtteil vorhanden.

4.3.2 Flächenangebot als Instrument der Wirtschaftsförderung

Im wirtschaftlichen Strukturwandel und insbesondere in der verschärften Konkurrenzsituation der aktuellen Wirtschaftskrise hat die adäquate Ausstattung mit Gewerbeflächen entscheidende Bedeutung - und dies trotz der zunehmenden Relevanz weicher Standortfaktoren. Nach wie vor ist die Gewerbeflächenpolitik eines der wichtigsten Instrumente kommunaler Wirtschaftsförderungsaktivitäten.

ausreichendes Angebot

Die Bereitstellung eines ausreichenden Angebots an Flächen für die Erweiterung und Verlagerung, aber auch die Neuansiedlung von Betrieben, ist und bleibt eine wichtige Voraussetzung für die Entfaltung der wirtschaftlichen Potenziale in Trier. Die Standortentwicklung, die Erschließung und die langfristige Sicherung eines im regionalen und überregionalen Vergleich wettbewerbsfähigen Angebots an Gewerbeflächen ist somit ein wichtiges Ziel der kommunalen Wirtschaftspolitik.

Flächen müssen meist „sofort“ verfügbar sein

Dabei steht die Gewerbeflächenpolitik vor der grundsätzlichen Problematik, dass Unternehmen in der überwiegenden Zahl der Fälle nur sofort verfügbare Flächen in ihre Investitions- und Standortentscheidungen einbeziehen. Von daher muss die Gewerbeflächenpolitik in Trier mit ihrem Angebot in Vorleistung treten. Die Planungen in Flächen, Ver- und Entsorgungsinfrastruktur und Verkehrswege müssen auf eine in fünf und mehr Jahren zu erwartende Nachfrage ausgerichtet sein, da der Zeitraum vom Planungsbeginn bis zur Veräußerung bzw. Belegung der Flächen diese zeitliche Dimension erreichen kann.

4.3.3 Entwicklungspotenziale

Auf eine Beschreibung der im Stadtteil vorhandenen gewerblichen Struktur soll im Rahmen des Masterplans Trier-West verzichtet werden. Es wird explizit auf die Ausführungen im Rahmen der Gutachten Stadtteilrahmenplan Trier-West/Pallien, Vorbereitende Untersuchungen Sanierungsgebiet Trier-West und „Trier inWestiert“ Forschungspraktikum Trier-West (Uni-Masterplan) verwiesen.

Im Rahmen des Masterplans ist hinsichtlich der genannten erforderlichen Bereitstellungspolitik vielmehr von Bedeutung, dass in zentraler Lage im Stadtteil annähernd 20 ha gewerblicher Entwicklungsfläche unerschlossen brachliegen und absehbar weitere Flächen hinzukommen werden.

4.3.4 Planungserfordernis

Nachdem die Erschließung und Standortentwicklung dieser Flächen in Trier-West voraussichtlich einen längeren Zeitraum benötigen werden, ist es bereits heute zwingend erforderlich, die planerischen Grundlagen in Form eines Leitbilds, eines städtebaulichen Rahmenplans und einer qualifizierten Bauleitplanung zu schaffen.

Planung

4.3.5 Nachgefragte Standortfaktoren

Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass sich die Anforderungen an die städtebauliche Qualität eines Standorts seit Mitte der 90er Jahre deutlich verändert haben. Immer mehr Unternehmen legen großen Wert auf eine gute architektonische Gestaltung der Betriebsgebäude und ein attraktives Bild ihrer Standortadresse. Die Zunahme der Bedeutung des Dienstleistungssektors in der Stadt Trier hat in der Vergangenheit zu einer zunehmenden Verflechtung von Gewerbe und (unternehmensbezogenen) Dienstleistungen geführt. Dies bewirkt andere Standortpräferenzen von Unternehmen, wodurch die Nachfrage nach hochwertig eingerichteten Gewerbestandorten weiter zunimmt. Dieser Trend ist in der Stadt Trier deutlich nachvollziehbar.

städttebauliche Qualität wird immer wichtiger

Im Ergebnis bedeutet dies, dass Produktions- und Dienstleistungsaktivitäten immer häufiger auf demselben Gelände und sogar im selben Gebäude stattfinden. Der Unterschied zwischen Produktions- und Verwaltungstätigkeiten verwischt sich immer mehr, wodurch das äußere Erscheinungsbild eines Gewerbegebäudes und die Standortadresse eine immer wichtigere Rolle bei der Beantwortung der Frage spielt, ob ein bestimmtes Unternehmen für einen bestimmten Standort in Frage kommt.

Produktion und Dienstleistung sind kein Gegensatz mehr

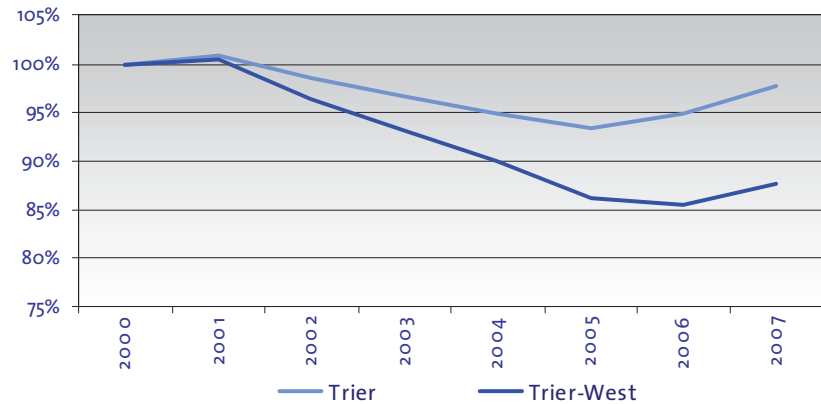
Auf diese Trends gilt es, im Rahmen der städtebaulichen Planung und Flächenentwicklung zu reagieren und die planerischen Voraussetzungen für eine qualitativ hochwertige Belegung zu schaffen.

4.3.6 Rahmendaten

Wirtschaftlich zeigt sich im Stadtteil Trier-West ein wenig positives Bild. Die Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten weist im Vergleich zur Gesamtstadt einen deutlich negativen Trend auf. Insgesamt hat die Flächenbelegung der Vergangenheit nicht zu einer nachhaltigen Verbesserung der Arbeitsplatzsituation im Stadtteil Trier-West beigetragen.



Abbildung 19 Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Vergleich (2000 = 100%)



Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Dies spiegelt sich auch in den Arbeitslosenquoten wider, die in Trier-West regelmäßig doppelt so hoch sind, wie in der Gesamtstadt. Trier-West weist neben dem Stadtteil Nells-Ländchen die höchste Arbeitslosenquote in Trier auf. Dies trifft auch auf die Langzeitarbeitslosen zu. Mit diesen Fakten wird deutlich, dass das Angebot an Arbeitsplätzen im Stadtteil einen maßgeblichen Baustein in der Entwicklung von Trier-West darstellen kann. Hierfür gilt es, die geeigneten Flächen zu erschließen und zu profilieren.

Die zentralen Flächen für eine gewerbliche Entwicklung sind, wie bereits erwähnt, der ehemalige Güterbahnhof-West, das Bahnausbesserungswerk (Lokrichthalle) sowie die Flächen der Verkehrsbetriebe der Stadtwerke. Auch kann bereits heute über die weitere Entwicklung der Flächen der Firma Eybl diskutiert werden. Alle genannten Flächen sollten im Sinne einer integrierten Stadtteilentwicklung in einen Kontext gebracht werden.

4.3.7 Vorhandene Standortfaktoren

Herausragende Lagequalitäten

Die grundsätzliche Flächenqualität der genannten Flächen in Trier-West ist aufgrund der Nähe zur Innenstadt (ca. 1.500 m Luftlinie), der äußeren Erschließungsqualität, der unmittelbaren Nachbarschaft zur Messe, der Gleisanbindung, der möglichen stadträumlichen Integration und der Lage nahe der Mosel mehr als herausragend.

4.3.8 Standortnutzung

Die Flächen des Bahnausbesserungswerks liegen im Eigentum der „Entwicklungsgesellschaft Ausbesserungswerk Trier-West“ und werden durch ein Abbruchunternehmen genutzt. Auf einer kleinen Teilfläche im östlichen Teil befindet sich eine Autowerkstatt. Die weiteren Flächen des ehemaligen Güterbahnhof-West in Richtung Norden liegen im Eigentum der Deutschen Bahn/Aurelis, werden teilweise durch die Firma Remondis und andere kleinere Firmen genutzt und teilweise liegen sie brach. Die südliche Fläche der Firma Eybl-Bobinet (Hersteller von Autotextilien) kann in die planerischen Überlegungen miteinbezogen werden, der Betrieb ist seit Anfang 2010 geschlossen. Auch das ehemalige Busdepot der Stadtwerke an der Eurener Straße kann überplant werden, da die Flächen nicht mehr benötigt werden.

In der Gegenüberstellung der genannten herausragenden Standortfaktoren mit der aktuellen Belegung wird sehr deutlich, dass die aktuelle Prägung der Flächen deutlich unterhalb der Standortmöglichkeiten liegt. Hier besteht massiver planerischer Handlungsbedarf.

4.3.9 Primäres Ziel: Standortentwicklung

Primäres Ziel ist es, über eine qualitativ hochwertige Standortentwicklung die Flächen marktkonform zu positionieren und gleichzeitig zu verhindern, dass sich am Standort Entwicklungen verfestigen, die einer qualitativ hochwertigen Nutzung entgegenstehen.

Im Ergebnis geht es nicht darum, Flächen zu erschließen, vielmehr ist der Standort Trier-West insgesamt zu entwickeln. Dies beinhaltet nicht allein die Anlage technischer und verkehrlicher Infrastruktur auf einer freien Fläche. Alle Faktoren einer Standortqualität vom städtebaulich gestalterischen Umfeld, über die Integration in das Stadtgefüge, die ÖPNV-Verkehrsanbindung bis hin zum Image des Stadtteils sind in den Fokus zu nehmen.

Bei dieser Flächenaktivierung hat die Qualität des öffentlichen Raums und der Umgebung eine herausragende Bedeutung. Erst mit einem attraktiven Standortumfeld wird die „Adressbildung“ des Standorts gefördert. Dies ist umso wichtiger als das Image des Stadtteils aktuell wenig attraktiv und Trier-West zurzeit keine erstrebenswerte Adresse ist.

Voraussetzung für die Ansiedlung attraktiver, zukunftssträchtiger Firmen sind städtebauliche Konzepte, in denen die Standortfaktoren deutlich werden, die für Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen interessant sind.

Die Leitidee für die neuen Gewerbeflächen lautet „Arbeiten im Park“. Hiermit ist der Anspruch verbunden, Anforderungen der zu-

*das Bahnausbesserungswerk
(Lokrichthalle) heute*



Quelle: Dr. Jansen GmbH

Mindernutzung am Standort

Primäre Zielsetzung

*Flächenerschließung heißt:
Standorte entwickeln*

„Adressbildung“

Leitidee: „Arbeiten im Park“



künftigen Nutzer zu berücksichtigen, städtebauliche Maßstäbe zu setzen und hinsichtlich Ökologie und Freiraumgestaltung Verantwortung zu übernehmen. Grundsätzlich ist der Standort geeignet für Arbeitsplätze im Bereich Dienstleistung sowie für handwerkliche Bereiche, bietet aber auch Ansiedlungsmöglichkeiten für Wissensintensive Tätigkeiten und „kreative Berufe“. Weiterhin sind auch mittelständische Gewerbebetriebe mit einem mittleren bis hohen Fertigungsanteil möglich.

Die Freiraumgestaltung und die Gestaltung des öffentlichen Raums soll dabei als wichtiges Instrument zur Attraktivitätssteigerung des Standorts und zum Ausgangspunkt für die Entwicklung der Leitidee „Arbeiten im Park“ genutzt werden.

4.3.10 Sekundäres Ziel: Verhinderung von nicht standortgerechten Nutzungen

Die Neubelegung der bis dato weitgehend brachliegenden Bahnflächen im Stadtteil war in der Vergangenheit vorwiegend durch großflächigen Einzelhandel erfolgt. Damit hat sich im Stadtteil Trier-West eine weit überdurchschnittliche Verkaufsflächenzahl herausgebildet (vgl. Kap. Einzelhandel). Die städtebauliche Integration und architektonische Gestalt dieser Ansiedlungen tragen nicht zur Beförderung des Stadtteils bei, insbesondere, da ihre Ausrichtung auf den Autokunden orientiert und eine städtebaulich attraktive Außenwirkung nicht vorhanden ist.

Einzelhandel steuern

Insoweit muss ein sekundäres Ziel darin liegen, die Flächenentwicklung restriktiv in geordnete Bahnen zu lenken. Es ist zwingend zu verhindern, dass mit der weiteren Ansiedlung großflächiger Angebote die wichtigen und attraktiven Flächen einer Nutzung zugeführt werden, die aufgrund ihrer zu erwartenden städtebaulichen Prägung nicht in den Stadtteil integriert sind. Weiterhin sind die zu erwartenden negativen städtebaulichen Auswirkungen auf die Einzelhandelsfunktion in Trier insgesamt in den Blick zu nehmen. Eine planungsrechtliche Regelung sollte vorgenommen werden, bevor über die Flächenerschließung das Kriterium der gesicherten Erschließung greift und damit die Zulässigkeitsvoraussetzungen für unerwünschte Entwicklungen nach § 34 BauGB geschaffen werden.

4.4 Einzelhandel

4.4.1 Einzelhandelsbesatz

Für die Stadt Trier liegt ein Einzelhandelskonzept vor. In diesem Rahmen wurde zum Zeitpunkt einer Fortschreibung (Erhebung 2006) in Tier-West folgender Einzelhandelsbestand ermittelt:

- 56 Betriebe des Ladeneinzelhandels und des Ladenhandwerks und
- eine Verkaufsfläche von insgesamt ca. 20.250 qm.

Seit 2006 sind hinzugekommen:

- E-Center von 2.800 qm Verkaufsfläche
- Drogerie Rossmann mit 500 qm Verkaufsfläche
- Aldi-Markt mit 800 qm Verkaufsfläche
- Kaufland mit ca. 3.400 qm Verkaufsfläche

Ein Edeka Verbrauchermarkt an der Aachener Straße mit 2.400 qm hat in der Zwischenzeit geschlossen.

4.4.2 Verkaufsflächenausstattung im Vergleich

Zur Bewertung des Einzelhandelsbestands wird die Verkaufsflächenausstattung, bezogen auf die Einwohnerzahl des Stadtteils Trier-West, dem Durchschnittswert der Gesamtstadt Trier sowie dem Bundesdurchschnitt gegenübergestellt.

Der bundesdeutsche Durchschnitt liegt bei 1,34 qm Verkaufsfläche je Einwohner. Mit 3,31 qm je Einwohner realisiert Trier einen bundesweiten Spitzenwert in der Verkaufsflächenausstattung, der eine überdurchschnittliche Marktaberschöpfung signalisiert und laut Einzelhandelskonzept ein Indiz dafür ist, dass kaum ein zusätzlich quantitatives Verkaufsflächenwachstum notwendig ist. Laut Einzelhandelskonzept resultiert aus einem Einzelhandelsumsatz von 1.089,7 Mio. EUR und einem Nachfragevolumen im Stadtgebiet von 503,5 Mio. EUR eine außergewöhnlich hohe Handelszentralität von 216. So gelingt es dem Trierer Einzelhandel im Saar-, Moselraum und in der Südeifel, eine äußerst hohe Kaufkraftbindung zu realisieren.

die außergewöhnlich hohe Handelszentralität in Trier...

Die Verkaufsflächenausstattung des Stadtteils Trier-West weist, unter Berücksichtigung der jüngsten Ansiedlungen und der aktuellen Bevölkerungszahl mit 4,63 qm (!) je Einwohner im Jahr 2008, gegenüber der Gesamtstadt Trier eine noch darüber hinausgehende Verkaufsflächenausstattung auf.

... wird von Trier-West noch übertroffen

Im branchenbezogenen Vergleich ist vor allem die überdurchschnittliche Ausstattung im Lebensmittelbereich hervorzuheben. Während im Segment Nahrungs- und Genussmittel die Verkaufsflächendichte im Bundesgebiet bei 0,33 qm je Einwohner und in der Gesamtstadt Trier bei ca. 0,42 qm je Einwohner liegt, weist der Stadtteil Trier-West in der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel eine Verkaufsflächendichte von knapp 1,8 qm je Einwohner auf.

besonders hohe Ausstattung im Lebensmittelbereich

Kaufland, Takko, Kik, Rofu, Deichmann und Getränkemarkt



Quelle: Dr. Jansen GmbH

Keine Synergien zwischen gewachsenem Stadtteil und großflächigem Handel

weitere großflächige Ansiedlungen verhindern

Der Stadtteil gerät in eine „Schieflage“

vergangene Ansiedlungen ohne Mehrwert für den Stadtteil

Bauleitplanung einsetzen

4.4.3 Stadtteilübergreifende Versorgungsfunktion

Abschließend lässt sich festhalten, dass aufgrund der vergleichsweise geringen Bevölkerungszahl des Stadtteils und der deutlich überdurchschnittlichen Verkaufsflächenausstattung davon auszugehen ist, dass der Stadtteil Tier-West über eine hohe stadtteilübergreifende Versorgungsbedeutung verfügt. Dabei stellt die Einzelhandelsentwicklung im Stadtteil Trier-West den „klassischen Fall“ einer schleichenden Einzelhandelskonzentration in überwiegend dezentraler Lage dar, wobei sich bis heute etablierte Einzelhandelsstandorte mit überörtlicher Reichweite ausgeprägt haben. Dabei zeigen auch die jüngsten Ansiedlungen eines Kaufland-SB-Warenhauses und eines E-Centers, dass die Entwicklung nicht geordnet abgelaufen ist. Vielmehr wurde eine Vielzahl überwiegend großer Einzelhandelsbetriebe an autokundenorientierten Standorten auf Kosten einer siedlungsintegrierten Entwicklung realisiert.

Die großflächigen Einzelhandelsbetriebe können, je nach sortimentspolitischer Ausrichtung und Standortlage, Magnetfunktionen für den kleinstrukturierten Facheinzelhandel übernehmen. Dies trifft für die Einzelhandelslage im Stadtteilzentrum Trier-West nicht zu.

4.4.4 Handlungsmaxime

Im Sinne einer integrierten Stadtteilentwicklung sollten großflächige Ansiedlungen auf den Brachflächen ohne nachhaltige Einbindung in den Stadtteil in Zukunft verhindert werden. Der Stadtteil übernimmt bereits heute eine überdurchschnittlich hohe Versorgungsfunktion.

Diese restriktive Vorgehensweise soll nicht allein vor dem Hintergrund des überörtlichen Einzugs und der zu erwartenden weiteren Verkehrszahlen geschehen, vielmehr gerät der Stadtteil insgesamt in eine Schieflage, die sich über das Nebeneinander von gewachsenen Quartieren zu introvertierten und auf Autokunden orientierten Einzelhandelsagglomerationen äußert.

Die Einzelhandelsansiedlungen der jüngeren Vergangenheit zeichnen sich allein durch ihre verbraucherorientierten Angebote aus. Städtebauliche und architektonische Qualitäten sind nicht vorhanden, eine räumliche Integration in das Stadtteilgefüge besteht nicht. Der Stadtteil profitiert nicht von den Ansiedlungen.

Im Zuge einer ausgewogenen Nutzungsstruktur sollte über die Bauleitplanung in Verbindung mit dem Einzelhandelskonzept der Ausschluss von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen (>800 qm) konsequent begründet und festgesetzt werden.

4.5 Soziale Infrastruktur

4.5.1 Zusammenfassende Bewertung

Im Stadtteil Trier-West gibt es ein dichtes Netz an sozialen Infrastruktureinrichtungen, die einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität im Stadtteil leisten.

umfassendes Angebot im Stadtteil ...

Die Zahl und Kapazitäten der sozialen Infrastrukturangebote liegen, verglichen mit anderen Stadtteilen, in Trier deutlich über dem Durchschnitt. Allerdings lebt im Stadtteil auch ein besonders hoher Anteil an sozial benachteiligten Personengruppen. Insoweit besteht neben den erforderlichen Maßnahmen im Städtebau/Wohnungsbau und der Stärkung bzw. Aufwertung der lokalen Ökonomie ein essentieller Bedarf an einer Sicherung und Stärkung der sozialen Infrastruktur. Stärkung der Bildungsqualität, Unterstützung des Zusammenlebens der verschiedenen Kulturen, Schaffung von Netzwerken in den Nachbarschaften und Sicherung des kulturellen Angebots zeichnen den aktuellen Bedarf in Trier-West aus.

... dennoch:

Weiterentwicklung erforderlich

4.5.2 Künftige Nachfrage

Im Grundsatz kann anhand der Alterszusammensetzung im Stadtteil Trier-West im Zusammenhang mit dem weiteren Altersprozess davon ausgegangen werden, dass der Bedarf an sozialen Infrastruktureinrichtungen wie Kindergarten und Schulen deutlich zurückgehen wird.

aktuell sinkende Nachfrage

Dies ändert sich, wenn Neubaupotenziale im Stadtteil erschlossen werden und es gelingt, wieder junge Familien zu akquirieren. Im Kapitel 4.2 wurde darauf hingewiesen, dass es zwingend erforderlich und möglich ist, ein neues Angebot an Wohnbauflächen zu positionieren. Dies wird eine direkte neue Nachfrage nach Kindergarten- und Grundschulplätzen nach sich ziehen.

*steigende Nachfrage bei
Neubauf Flächen*

4.5.3 Spitzenbedarfe durch Neubaugebiete

In neuen Wohngebieten mit der angestrebten Zielgruppe „junge Familien“ liegt der Zuzugsschwerpunkt in der Regel bei den 25- bis 40-Jährigen sowie deren Kinder bis zum 18. Lebensjahr. Die Zuwanderung führt zunächst zu positiven Wanderungssalden im Quartier. Mittel- bis langfristig aber wandern die zugezogenen Kinder wieder ab und die Eltern entwachsen sukzessive dem Fertilitätsalter. Damit gelingt mit neuen Wohngebieten zwar „ein Ruderschlag“ gegen den demographischen Negativtrend, danach aber geht die Entwicklung unverändert stromabwärts.

*„Ruderschlag“ gegen den
demographischen Negativtrend*

Demnach ist zu berücksichtigen, dass mit der Entwicklung von Wohngebieten hohe Spitzenbedarfe nach sozialen Infrastrukturplätzen in Kindergärten und Schulen ausgelöst werden, insbesonde-

kurzfristige Spitzen



re dann, wenn sie nahezu zeitgleich von den genannten Altersgruppen belegt werden. Die Spitzen sind in diesem Fall allerdings nur kurzfristig zu bedienen, da die Kinder in den Folgejahren sukzessive in die nächsten Altersgruppen wachsen und damit die Anzahl der Kindergartenkinder und - entsprechend zeitlich versetzt - die Anzahl der Grundschüler wieder rapide zurückgehen werden.

zeitliche Streckung

Wird die Entwicklung der Baugebiete dagegen zeitlich gestreckt ergibt sich im Ergebnis eine Altersstruktur, die sich durch eine erhöhte Heterogenität auszeichnet, und die durchweg geringere Spitzenbedarfe aufweist.

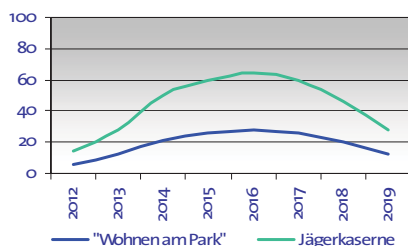
Entsprechend wird empfohlen, die Wohnbaupotenziale nicht ad hoc in einem eng begrenzten Zeitrahmen zu entwickeln, vielmehr soll eine auf die Infrastrukturkapazitäten abgestimmte Belegung erfolgen (vgl. auch Kap. 7.2.2).

4.5.4 Bedarfsberechnung

Fakt ist dass durch die Entwicklung von Wohngebieten die aktuell sinkenden Bedarfe an Kindergarten- und Schulplätzen wieder steigen werden. Eine genaue Berechnung im Vorfeld der Planung ist grundsätzlich mit großen Unsicherheiten behaftet, gleichwohl lässt sich durch Treffen verschiedener Annahmen eine Größenordnung des zusätzlichen Bedarfs an sozialen Infrastruktureinrichtungen für Kinder und Jugendliche abschätzen. Von folgenden Grundannahmen wird ausgegangen:

- Entwicklung der Wohnbauflächen unter Zugrundelegung der im Kap. 7 dargestellten Kennziffern
- Durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,8 Personen je Haushalt in den Neubaugebieten. Diese Größe liegt zwar höher als im Bestand, aber Neubaugebiete in den hier erforderlichen und möglichen Wohnungsmarktsegmenten haben regelmäßig eine deutlich höhere Belegungsziffer als gewachsene Bestandslagen (aktuell 1,9 Pers. je HH, vgl. Kap. 4.2.6).
- Die Belegungsphasen der neuen Wohnbauflächen beginnen ab dem Jahr 2012. Im Jahr 2019 sind die Neubaugebiete vollständig belegt.
- Die Belegung erfolgt dynamisch mit einem verhaltenen Beginn ab 2012, dem Höhepunkt im Jahr 2016 und einem Abflachen bis zum Jahr 2019.
- Für eine obere Variante rekrutieren sich 20 % der Belegungen aus Trier-West und 80 % aus anderen Gebieten. Für eine untere Variante kommen 50 % der Nachfrager aus Trier-West selbst und 50% aus anderen Gebieten.

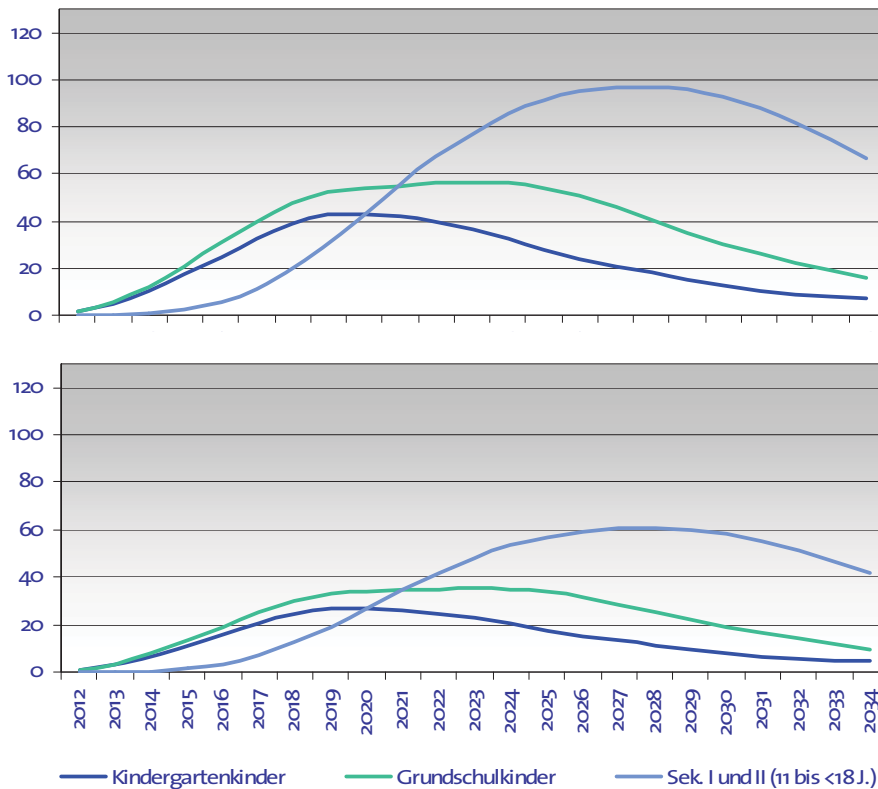
Grundannahme „Belegungsphasen“



Im Ergebnis zeigt sich für die obere Variante, dass ab dem Jahr 2018 ca. zwischen 30 und 40 Plätze für Kindergartenkinder vorzuhalten

sein werden. Dieser Bedarf wird ca. bis zum Jahr 2022/23 bestehen bleiben und dann wieder deutlich abflachen, da die Kinder in die nächsten Alterskohorten „hineinwachsen“ und dann die entsprechenden Grundschulplätze nachfragen werden.

Abbildung 20 Sozialer Infrastrukturbedarf für Kindergartenkinder und Schüler, obere und untere Variante ⁶



Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung

Der höchste Bedarf an Grundschulplätzen wird, unter den getroffenen Annahmen, ab dem Jahr 2019 auf einen Wert zwischen ca. 35 und 55 Plätze ansteigen und ab dem Jahr 2025/26 wieder abflachen. Der Bedarf in der Sekundarstufe I und II wird seinen Höhepunkt erst im Jahr 2026/27 erreichen. Der Bedarf zwischen ca. 60 und 100 Plätzen wird in etwa vier bis fünf Jahre anhalten und danach wieder zurückgehen.

4.5.5 Kulturangebot

Kulturell orientierte Freizeitangebote gibt es in Trier-West mit den Veranstaltungen der Katholischen Akademie sowie den Angeboten

⁶ Für die Sek II wird in der vorliegenden Berechnung bereits von einem Abitur nach 12 Schuljahren ausgegangen. Aktuell ist in Rheinland-Pfalz der Abschluss der Umstellung im Jahr 2016 vorgesehen.

der Europäischen Kunstakademie und (etwas weiter entfernt) der Fachhochschule in einer sehr hohen Qualität mit einem weiten Einzugsbereich. Einen konkreten Stadtteilbezug haben diese Angebote allerdings nicht. Im Grundsatz fehlen geeignete Räume für kulturelle Veranstaltungen auf Stadtteilebene. Die integrierende Wirkung eines gemeinschaftlich getragenen Kulturzentrums kann gerade für Trier-West eine herausragende Rolle zur Identifikation mit dem Stadtteil und dem Selbstverständnis des Stadtteils beitragen.

4.6 Naherholung

4.6.1 Herausragende Lage

*Lage zwischen Mosel
und Moselhöhen*

In erster Linie sind im Bereich der Naherholung das Moselufer sowie die angrenzenden Moselhöhen zu thematisieren. Die Qualität dieses Angebots macht von vorneherein deutlich, wie attraktiv die Lage des Stadtteils vom Grundsatz her ist.

4.6.2 Moselufer

*Mosel liegt aktuell
im „Hinterhof“ des Stadtteils*

Der Stadtteil ist mit der verkehrlichen Infrastruktur (Bahn, Straße) parallel zur Mosel gewachsen. Damit ergibt sich, dass die Erreichbarkeit der Mosel durch die trennenden Infrastrukturbänder sehr stark eingeschränkt ist. Dazu kommt, dass die Baustruktur entlang der Mosel sich mit ihrer Vorderseite zur Aachener/Luxemburger Straße und mit ihren rückwärtigen Grundstücken/Gärten/Nebengebäuden zum Wasser hin orientiert. Damit liegt ein wichtiger und eigentlich zentraler Naherholungsbereich mit attraktiven Rad- und Fußwegen an der Rückseite des Stadtteils und gerät in die zweite Reihe. Die Mosel und die Uferflächen sind im Stadtteil damit weder präsent noch wahrnehmbar – oder umgekehrt, der Spaziergänger am Moselufer nimmt den Stadtteil nicht wahr.

Abbildung 21 Aktuelle Prägung des Moselufers in Trier-West



Quelle: BGHplan

Auf konzeptioneller Ebene wird es nur stellenweise gelingen, die gewachsene Struktur von Grund auf umzudrehen. Entsprechend wird ein besonderes Augenmerk auf die Zuwege zum Moselufer und die Verknüpfungen aus dem Stadtteil heraus zu legen sein, um die Naherholungsqualitäten des Moselufers für den Stadtteil nutzen zu können.

Zuwege müssen in den Fokus genommen werden

Weiterhin gilt es, eine attraktive und durchgehende Gestaltung für das Moselufer zu entwickeln und mit einem Pflegekonzept zu verknüpfen.

In diesem Zusammenhang ist auf die Hochwasserproblematik zu verweisen. Maßnahmen werden nur unter Beachtung der erforderlichen Schutzmaßnahmen umsetzbar sein.

Hochwasserschutz

4.6.3 Moselhöhen

Im Gegensatz zur Mosel sind die Moselhöhen vergleichsweise gut an den Stadtteil angebunden. Verschiedene Wege (Am Irrbach, Markusberg/Kuhweg) führen direkt in die Anhöhen und erlauben attraktive Aussichten.

Wenn bedacht wird, dass das Kriterium der wohnungsnahen Naherholungsmöglichkeit unter dem Schlagwort „Zeitwohlstand“ zunehmend zu einem maßgeblichen Faktor für die Wahl des Wohnorts geworden ist, wird in Anbetracht der herausragenden Naherholungsfunktion der Moselhöhen (größtes zusammenhängendes Naherholungsgebiet in Trier) deutlich, wie groß die Potenziale des Stadtteils im Grundsatz sind.

Zielsetzung sollte sein, ausgehend von den vorhandenen Wegen, eine direkte Verknüpfung der Moselhöhen mit dem Moselufer herzustellen. Den Stadtteil insgesamt muss zwingend mit den herausragenden Naherholungsmöglichkeiten verzahnt werden.

Verknüpfung Mosel und Moselhöhen

4.7 Verkehr

4.7.1 Bestandsituation

Der Stadtteil weist eine relativ zentrale Lage innerhalb des Stadtgebiets auf, so ist die Innenstadt sowohl zu Fuß als auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb weniger Minuten zu erreichen (Distanz zur Innenstadt ca. 1,5 km). Aufgrund der Verortung zwischen zwei großen städtischen Wirtschaftsbereichen, weist Trier-West auch einen starken Anteil an der gesamtstädtischen Verkehrsfunktion auf. Übergeordnete und lokale Hauptverkehrsstraßen, wie die Bundesstraßen B 49, B 51 und B 53 sowie die Anbindungen ins Nachbarland Luxemburg, führen durch den Stadtteil oder grenzen an ihn an. Über diese Straßen erhält der Stadtteil auch Anschluss an das überregionale Straßenverkehrsnetz, so führen die Autobahnen

großer Anteil an der gesamtstädtischen Verkehrsfunktion



A 64 und A 603 in unmittelbarer Nähe an Trier-West vorbei. Ergänzt wird die verkehrliche Anbindung von Trier-West durch die Kreisstraßen K 4 und K 1, welche durch den Trierer Stadtteil Euren und weiter auf die B 49, bzw. in Richtung Trierweiler führen.

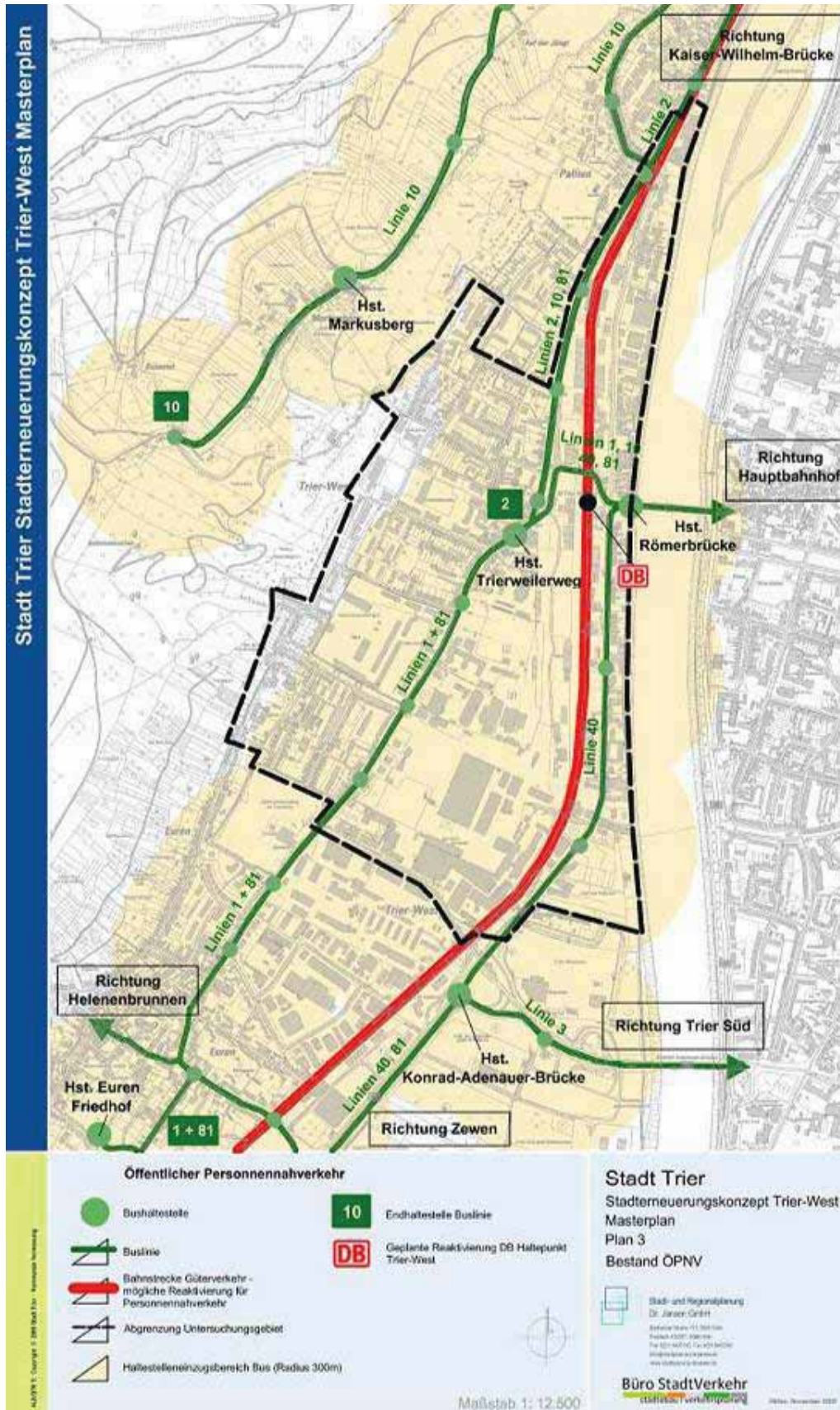
Moselbrücken

Zusätzlich verbinden drei Moselbrücken Trier-West mit dem restlichen Stadtgebiet des östlichen Moselufers. Über die nördliche Brücke (Kaiser-Wilhelm-Brücke) gelangt man in kurzer Zeit vom Stadtteil aus zur Trierer Innenstadt und zum Hauptbahnhof. Die mittlere Brücke (Römerbrücke) bildet die zweite Verbindung der beiden Moselufer, über welche auch die meisten ÖPNV-Linien Trier-West erreichen. Beide Brücken führen den Verkehr hauptsächlich auf den Alleenring der Stadt, der das Rückgrat der verkehrlichen Erschließung der Stadt bildet. Über die südliche Brücke (Konrad-Adenauer-Brücke) führen die Bundesstraßen B 49 und B 51.

Trier-West verfügt des Weiteren über eine Schienenverkehurstrecke, die heute ausschließlich dem Güterverkehr dient. In der Vergangenheit standen die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke und der Umbau des Bahnhofs unter dem Namen „Westbahnhof Trier-West“ zur Diskussion. Die Maßnahmen der Reaktivierung der Westtrasse im Rahmen des Regionalbahnkonzepts sind aktuell auf in den Planungen zum Rheinland-Pfalz-Takt 2015 vorgesehen.

Die folgenden Karten stellen die Verkehrssituation in Trier-West, differenziert nach Verkehrsarten dar.

Abbildung 22 Öffentlicher Personen-Nahverkehr in Trier West



Quelle: Stadt Trier, Büro Stadtverkehr

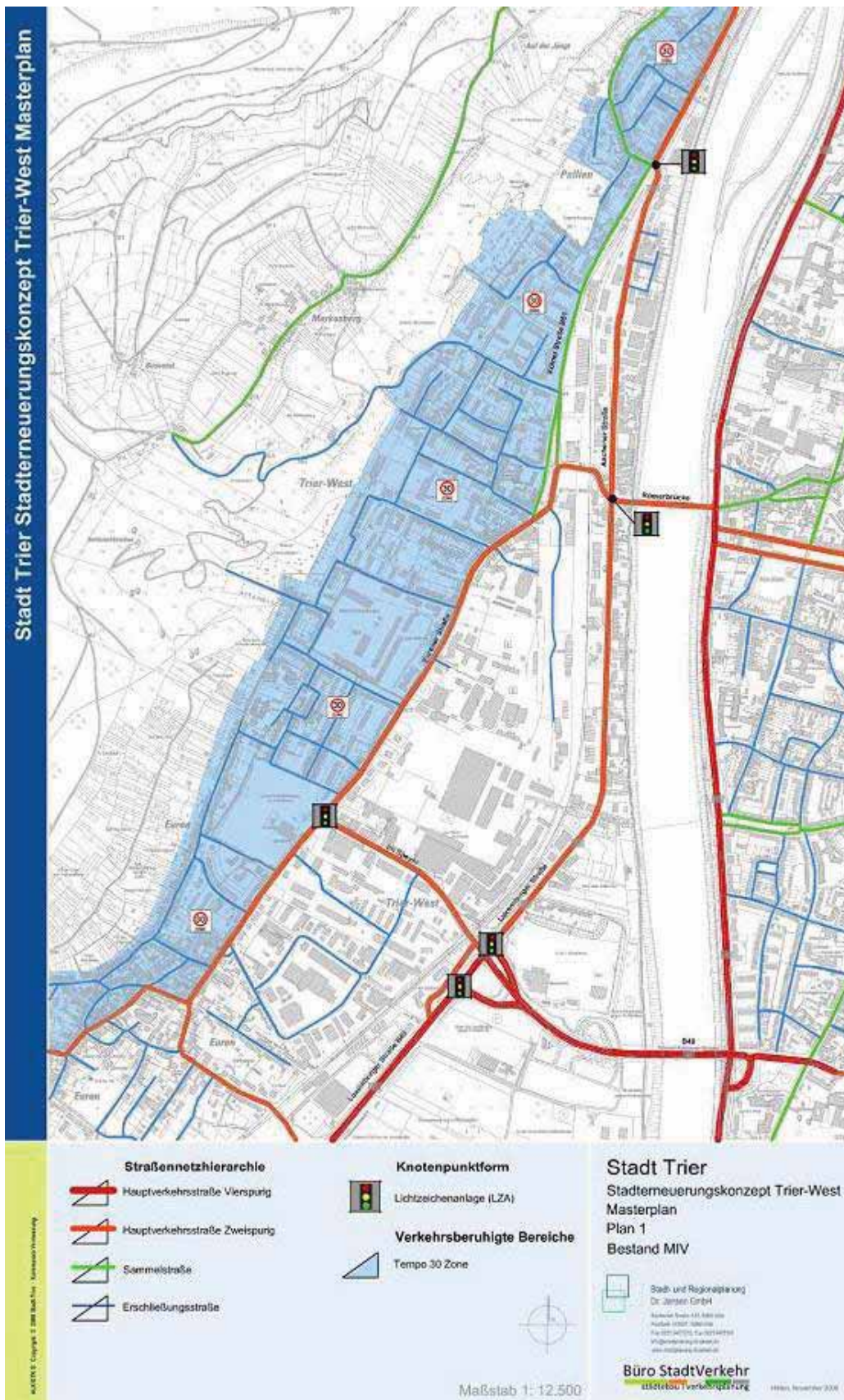


Abbildung 23 Rad- und Fußwegenetz im Untersuchungsgebiet



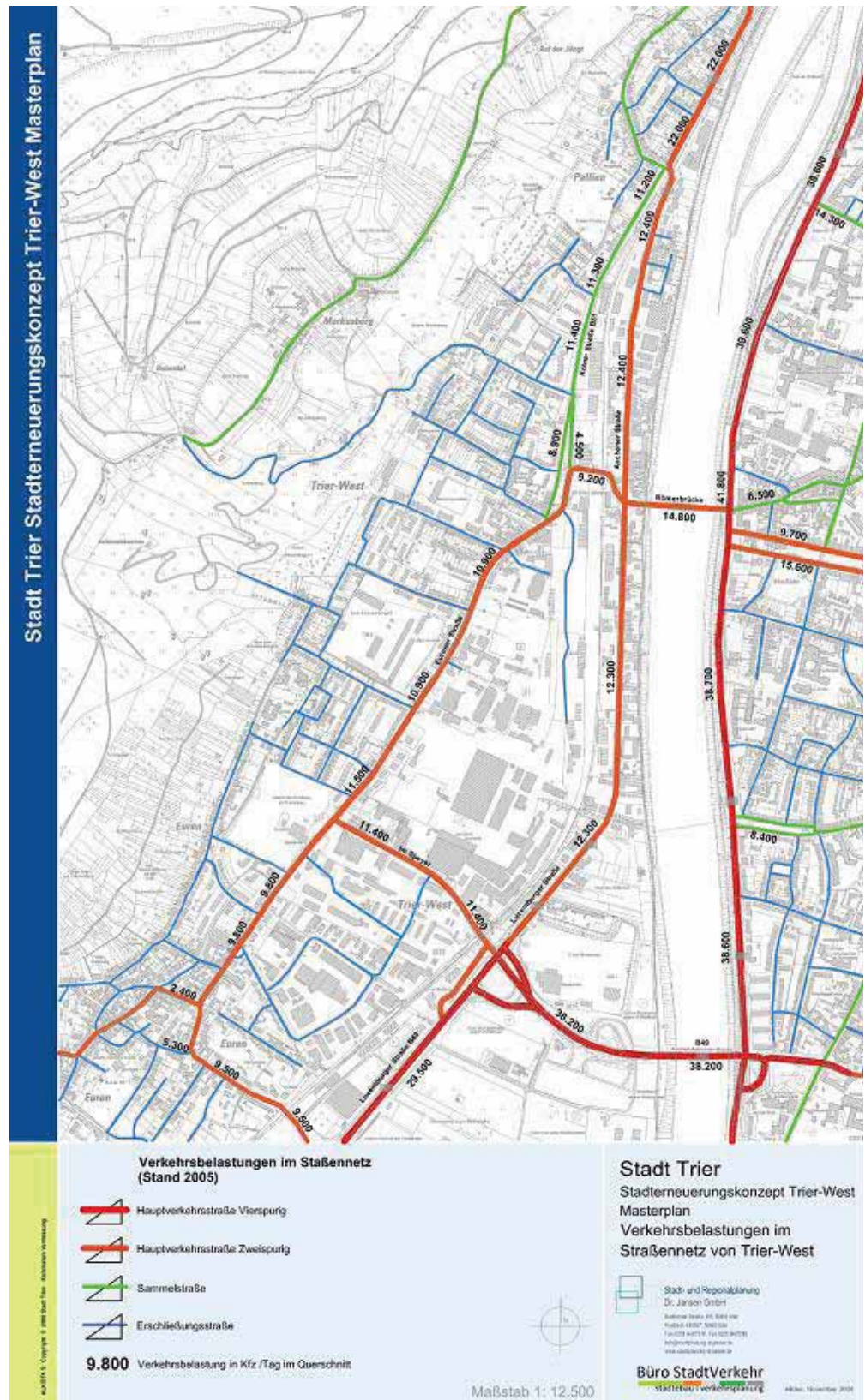
Quelle: Büro Stadtverkehr

Abbildung 24 Straßennetzhierarchie MIV



Quelle: Büro Stadtverkehr

Abbildung 25 Verkehrsbelastungszahlen 2005



Quelle: Stadt Trier, Darstellung: Büro Stadtverkehr

4.7.2 Problembewertung und Handlungsfelder

Anhand der Bestandsaufnahme ergibt sich eine Problemdefinition und -bewertung. Daraus werden abschließend Handlungsfelder abgeleitet. Die Karte Mängel und Potenziale in Trier-West (Abbildung 26) zeigt konkrete verkehrsbezogene Konflikt- und Mangelbereiche in Trier-West, führt jedoch zugleich auch Potenziale zur Entwicklung an.

Die Probleme im ÖPNV liegen vor allem bei der Anbindung des Untersuchungsgebiets in den Nebenverkehrs- und Spätverkehrszeiten sowie an Wochenenden und Feiertagen. Während der Woche und in den Hauptverkehrszeiten ist die Anbindung Trier-Wests als sehr gut zu bezeichnen (Linie 1 im 10-Minuten-Takt). Außerhalb dieser Zeiten verkehren die herkömmlichen Linien nicht und werden durch die Sternbuslinie 81 ersetzt. Diese Vorgehensweise kann zu Verständnisschwierigkeiten bei den Fahrgästen führen. Empfehlenswert wäre es, die herkömmlichen Linien auch zu Nebenverkehrszeiten und an Wochenenden und Feiertagen in einem größeren Takt einzusetzen und die Linie 81 nur während des Spätverkehrs fahren zu lassen. Möglich wäre stattdessen auch der Einsatz von Taxibussen.

ÖPNV

Ein weiterer Problembereich im ÖPNV ist in Hinsicht der Barrierefreiheit der Haltestellen auszumachen. Der ungehinderte Zugang zu den Haltestellen, die ausreichende Dimensionierung und Ausleuchtung der Wartebereiche sowie der bequeme Ein- und Ausstieg, müssen für alle Verkehrsteilnehmer im ÖPNV möglich sein. Hierzu sollten an allen Haltepunkten in Trier-West Verbesserungen vorgenommen werden.

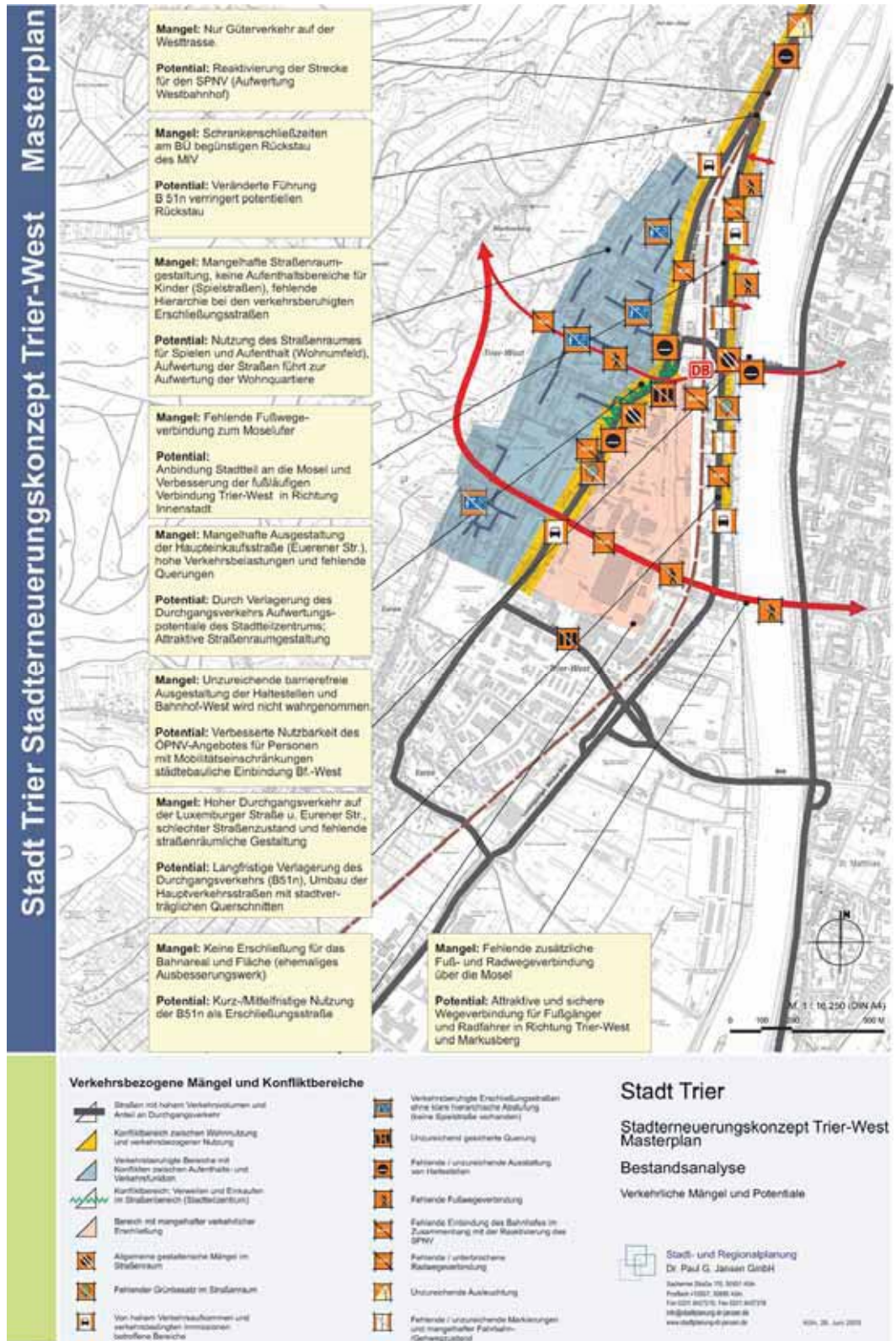
Des Weiteren wäre es für die Anbindung sowie die Bedeutung des Stadtteils und das Stadtteilzentrum von Vorteil, den Westbahnhof für den Personenverkehr zu reaktivieren.

Die Probleme im Bereich des Radverkehrs liegen vor allem im Zustand der vorhandenen Radwege. Mangelhafte oder fehlende Markierungen müssen ersetzt und Bodenbeläge ausgebessert werden. Ebenfalls zu verbessern ist die durchgängige Führung der Radwege im Bereich der Luxemburger- und Eurerer Straße. Hier liegt zwar ein Radverkehrsangebot vor, jedoch keine durchgängige separate Radverkehrsführung.

Rad- und Fußverkehr



Abbildung 26 Mängel und Potenziale in Trier-West



Quelle: DGK 5 Stadt Trier, Büro Stadtverkehr

Der Fußverkehr weist vor allem Probleme im Bereich der Sicherheit und der Gestaltung auf. Zur Verbesserung dieser Aspekte sollten Gehwege insbesondere in der Eurener Straße und den kleineren Sammelstraßen im westlichen Stadtteilgebiet erneuert, verbreitert und durch Straßenbegleitgrün aufgewertet werden. In Sammelstraßen in Höhe des Stadtteilzentrums ist es von Vorteil, verkehrsberuhigte Bereiche vorzusehen, um die Aufenthaltsqualität und Sicherheit zu verbessern. Hierzu wären Umbauten am Straßenkörper nötig.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt bei der fehlenden Fußwegeverbindung zur Mosel (vom Zentrum Trier-Wests und von den Moselhöhen) sowie an der Mosel entlang. Die mangelhafte Verbindung ist besonders von der Aachener und Luxemburger Straße aus zu erkennen.

Die gegenwärtigen Problembereiche des MIV betreffen mehrere Aspekte. Zum Einen müssen auf den Straßen mit Konfliktbereichen (nördlicher Bereich der Aachener Straße mit angrenzender Wohnbebauung, Eurener Straße mit Charakter eines Stadtteilzentrums sowie der Luxemburger Straße) die Verkehrsströme reduziert werden. Zum anderen müssen die Fahrbahnen in der Eurener und Luxemburger Straße erneuert werden. Die Eurener Straße ist durch hohe Verkehrsströme, insbesondere hinsichtlich ihrer Funktion als Haupteinkaufsstraße und Verweilbereich, erheblich eingeschränkt.

MIV

Bezüglich der Reduzierung des MIV auf den genannten Straßen mit Konfliktbereichen wird derzeit die Änderung und genaue Trassenführung der B 51n diskutiert. Im Zuge dessen würde eine Aufwertung und Umgestaltung des Straßenraums und Schaffung eines Stadtteilplatzes im Bereich des Stadtteilzentrums dessen Funktion erhöhen.

Des Weiteren herrscht in den derzeitigen verkehrsberuhigten Gebieten (Tempo-30-Zone) westlich der Eurener- und Hornstraße keine klare Straßenhierarchie. Die straßenräumliche Gestaltung und der Zustand der Erschließungsstraßen und Gehwege sind verbesserungswürdig. Eine Erhöhung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität ist in diesen Straßen anzustreben.

Ein massives Problem ist in Trier-West -insbesondere in den Wohnquartieren westlich der Eurener Straße- im ruhenden Verkehr zu sehen. Dies liegt nicht allein an den regelmäßig abgestellten Schrott-LKW, vielmehr ist offensichtlich für den ruhenden Verkehr der Bewohner kein ausreichender Parkraum vorhanden. Entsprechend ist es zwingend erforderlich hier mit einem integrierten Parkraumkonzept zu reagieren.

ruhender Verkehr



Zusammenfassend ergeben sich folgende Handlungsfelder:

Öffentlicher Personen-Nahverkehr:

- Aufwertung der Haltestellen hinsichtlich der Barrierefreiheit und Verbesserung des Angebots außerhalb der Hauptverkehrszeiten
- Reaktivierung der Westtrasse für den SPNV und städtebauliche Einbindung des Westbahnhofs

Fuß- und Radwegenetz:

- Erneuerung und Erweiterung des Rad- und Fußwegenetzes, insbesondere über und entlang der Mosel
- Erneuerung des Belags und der Markierungen vorhandener Wege; Lückenschluss in der Luxemburger Straße
- Erneuerung der Gehwege und der Gestaltung des Gehwegumfelds; Verbesserung der Sicherheit bei Straßenquerungen

Motorisierter Individualverkehr:

Verringerung des Verkehrsaufkommens in Gebieten mit Konflikten durch Änderung der Trassenführung der B 51.

- Aufwertung und Umgestaltung des Straßenraums im Stadtteilzentrum (Eurener Straße) und Luxemburger Straße
- Aufwertung der Erschließungsstraßen westlich der Eurener- und Hornstraße durch eindeutige Hierarchisierung und Straßenraumgestaltung
- Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Römerbrücke/Aachener/Luxemburger Straße
- Erschließung des Bahnareals und der Fläche des ehemaligen Ausbesserungswerks bei zukünftiger Nutzung
- Parkraumkonzept für den ruhenden Verkehr

5 Der planerische Rahmen

5.1 Wichtige Potenzialflächen

Die Entwicklungsschwerpunkte im Stadtteil werden sich in erster Linie aus brach- bzw. mindergenutzten Flächen sowie den Möglichkeiten der Nachverdichtung ergeben.

5.1.1 Gneisenaukaserne

Der jahrelange Leerstand sowie der zunehmende Verfall der Bausubstanz der Gneisenaukaserne hat in der Vergangenheit maßgeblich zur Verfestigung eines negativen Stadtteil-Images beigetragen. Inzwischen wurden Maßnahmen zur Sanierung eingeleitet. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten werden drei Kasernengebäude an der Gneisenaustraße von der Arbeitsagentur Trier, dem Haus des Jugendrechts, sowie dem Studierendenwerk (Studentenwohnheim) bezogen. Nutzungen und Sanierungspläne für die weiteren Gebäude sind aktuell im Verhandlungsstadium. Der Umgang mit dem Kasernen-Innenbereich wurde durch einen zweitägigen Bürger Workshop bereits vorbereitet.

Leerstand und Verfall

Die Entwicklungslinien für die Gneisenaukaserne sind demnach vorgezeichnet und sind als äußerst positiv im Sinne der gesamten Stadtteilentwicklung zu werten. Planerische Aussagen im Rahmen des vorliegenden Gutachtens wären redundant und sind insoweit nicht erforderlich. Es wird lediglich darauf verwiesen, dass der Verknüpfung dieser Entwicklungen mit dem Stadtteilzentrum an der Eurener Straße eine herausragende Bedeutung zukommt. Gegenseitige Synergien im Sinne einer positiven Stadtteilentwicklung können genutzt werden.

Entwicklung ist bereits im Gang

5.1.2 Jägerkaserne

Zwischen Tempelweg und Blücherstraße, direkt an der Eurener Straße, befindet sich mit der ca. 8 ha großen Jägerkaserne die letzte noch militärisch genutzte Fläche im Stadtteil (Kaserne und Kreiswehersatzamt). Bedingt durch die Umstrukturierung der Bundeswehr wird von einer kurzfristigen Aufgabe der militärischen Nutzung ausgegangen. Die Blöcke an der Eurener- sowie der Blücherstraße stehen zwar nicht unter Denkmalschutz, sollten aber aufgrund der stadtbildprägenden Architektur und des guten Bauzustands erhalten bleiben. Zur weiteren Nutzung wurde bereits darauf hingewiesen, dass hier das wichtigste Potenzial für eine dringend erforderliche Wohnungsbauentwicklung im Stadtteil gesehen wird.

Fläche für den Wohnungsbau



5.1.3 Betriebshof der Stadtwerke

gewerbliche Nutzung

Gegenüber der Jägerkaserne direkt an der Eurener Straße liegt der ehemalige Verkehrsbetriebshof der Stadtwerke Trier mit ca. 2,5 ha Fläche. Die Flächen stehen zur Disposition und können einer neuen Nutzung zugeführt werden. Mit Ausnahme der Trafostation können alle Gebäude auf dem Gelände abgerissen werden. Die direkte Nachbarschaft zum Elektrizitätswerk sowie das weitere Umfeld führen dazu, dass für die Flächen eher eine Nachnutzung in Richtung Gewerbe bzw. Mischnutzung in Frage kommen wird.

5.1.4 Bahnausbesserungswerk und ehem. Güterbahnhof-West

*problematische
Erschließungssituation*

Die Halle des Bahnausbesserungswerks (Lokrichthalle) sowie die angrenzenden ehemaligen Bahnflächen liegen seit Mitte der 1980er Jahre weitgehend brach. Teilweise haben Ausparzellierungen stattgefunden (Aldi). Die Wohnungen an der Eurener Straße wurden jüngst saniert. Die Halle selbst ist in einem schlechten baulichen Zustand und steht unter Denkmalschutz. Die Erschließungssituation der Halle sowie der Bahnflächen ist problematisch.

Die grundlegenden Standortqualitäten der Flächen waren bereits Grundlage für verschieden Investitionsabsichten, die allerdings aus verschiedenen Gründen nicht zum Tragen gekommen waren. Zu nennen sind insbesondere:

- Für die ca. 15.000 qm (BGF) große Halle des Bahnausbesserungswerks (Lokrichthalle) war im Rahmen eines umfassenden Erschließungskonzepts bereits im Jahr 1985 ein Architektenbüro von der Stadt Trier beauftragt worden. Geplant war der Ausbau zu einer kombinierten Mehrzweckhalle. Es sollten große Messe- und Sportveranstaltungen möglich sein sowie ein Dienstleistungszentrum realisiert werden.
- Das Erschließungsprojekt „Westpark“ Mitte der 90er Jahre beinhaltete eine Mischkonzeption für Gewerbebetriebe, Wohnungsbauten und Sportanlagen. Im Kopfteil der Halle sollten Reparaturwerkstätten und Geschäfte entstehen.
- Zwischen 1997 und 2000 war durch die Firma TRIWO mit dem Projekt „Messepark II“ eine umfassende Erschließung des ehemaligen Werksgeländes der Bahn vorgesehen. In der Halle war die Unterbringung einer Sport-Großraumhalle in Verbindung mit Multiplex-Kinos vorgesehen. In den kleineren Hallentrakten sowie in der ehemaligen Halle der städtischen Verkehrsbetriebe (heute Diskothek) waren Ausstellungsflächen geplant.

- Seit 2002 ist die „Entwicklungsgesellschaft Ausbesserungswerk Trier-West“ Eigentümerin der Halle sowie dem unmittelbaren Umfeld. Vorgesehen war bis dato eine Gesamterschließung für unterschiedliche Nutzungen und Funktionen. In der Halle sollte ein Baumarkt entstehen, im unmittelbaren Umfeld eine parkähnliche Anlage.

Abbildung 27 Bahnausbesserungswerk/Lokrichthalle



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Die künftige Nutzung der Halle ist als Schnittstelle zwischen den gewerblich geprägten Bereichen am ehemaligen Güterbahnhof-West und den Wohngebieten an der Eurener Straße zu sehen. Der westliche Anbau der Halle sollte demnach eher eine wohngebietsverträgliche Mischnutzung beinhalten, mit einem Schwerpunkt auf Büros und Dienstleistungen, während die Halle selbst in der Bauleitplanung als Gewerbe (GE) festgesetzt werden sollte.

Westlich der Halle liegt eine Brachfläche, die gemeinsam mit einem südlich angrenzenden ehemaligen Sportplatz als Wohngebiet entwickelt werden sollte. Die Größe dieser Potenzialflächen beträgt ca. 3,2 ha.

Weiterhin gehört zum Gelände des Bahnausbesserungswerks die Karl-Röver-Sporthalle. Die Sporthalle steht seit 2004 leer und wird aktuell durch Skater genutzt (informell).

Testentwurf künftige Wohnnutzung westlich der Halle



Quelle: Dr. Jansen GmbH

5.1.5 Firma Eybl (ehem. Bobinet)

An der Straße Im Speyer liegt die ehemalige Produktionsfläche der Firma Eybl-Bobinet. Die Firma hat zum Jahresende 2009 den Standort aufgegeben, sodass hier Flächenpotenziale zur weiteren Nutzung zur Verfügung stehen. Die Hauptnutzung sollte auch künftig gewerblich sein.

5.1.6 Moselufer

Das Moselufer ist zwar nicht insgesamt als bauliche Potenzialfläche zu werten, allerdings gibt es in mehrfacher Hinsicht ausreichend Entwicklungsmöglichkeiten. Zu nennen ist insbesondere die Fläche des ehemaligen EDEKA-Markts an der Aachener Straße. Weiterhin wird die Bau- und Nutzungsstruktur am Moselufer, insbesondere entlang der Luxemburger Straße, den Standortmöglichkeiten direkt am Fluss und damit parallel zu einer attraktiven Freizeitlage nicht gerecht. Eine langfristige Umstrukturierung im Zuge der verkehrlichen Veränderungen ist anzustreben. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Durchgängigkeit zum Wasser gewährleistet und die Beziehung zwischen Mosel und Stadtteil herausgearbeitet wird. Diese Zielsetzung ist insbesondere mit dem erforderlichen Hochwasserschutz in Einklang zu bringen (vgl. Kap. 4.6.2).

5.1.7 Nachverdichtungen

Testentwurf: beispielhafte Nachverdichtung in einem Blockinnenbereich



Quelle Dr. Jansen GmbH

Die Baublockstruktur, durchsetzt mit Reihen- und Zeilenhäusern in den Wohngebieten hat zum Teil eine geringe Dichte und erlaubt Möglichkeiten der Nachverdichtung. Es wurde bereits deutlich gemacht, dass ein weiteres Angebot an Wohnbauland für die künftige Entwicklung im Stadtteil unerlässlich ist.

Beispielhaft sei eine Nachverdichtungsmöglichkeit zwischen Blücher- und Gneisenaustraße genannt. Hier sind ca. 4.600 qm Bruttobauland zusätzlich möglich, was, je nach städtebaulicher Dichte, zwischen 12 und 24 neue Wohneinheiten möglich machen würde.

Um möglichen Missverständnissen vorzubeugen sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass es sich bei der nebenstehenden Skizze um eine beispielhafte Anregung an die Grundstückseigentümer handelt, über eine Nachverdichtung die Nutzungsdichte der Grundstücke zu erhöhen. Es handelt sich nicht um eine gefestigte Planung.

5.1.8 Westbahnhof

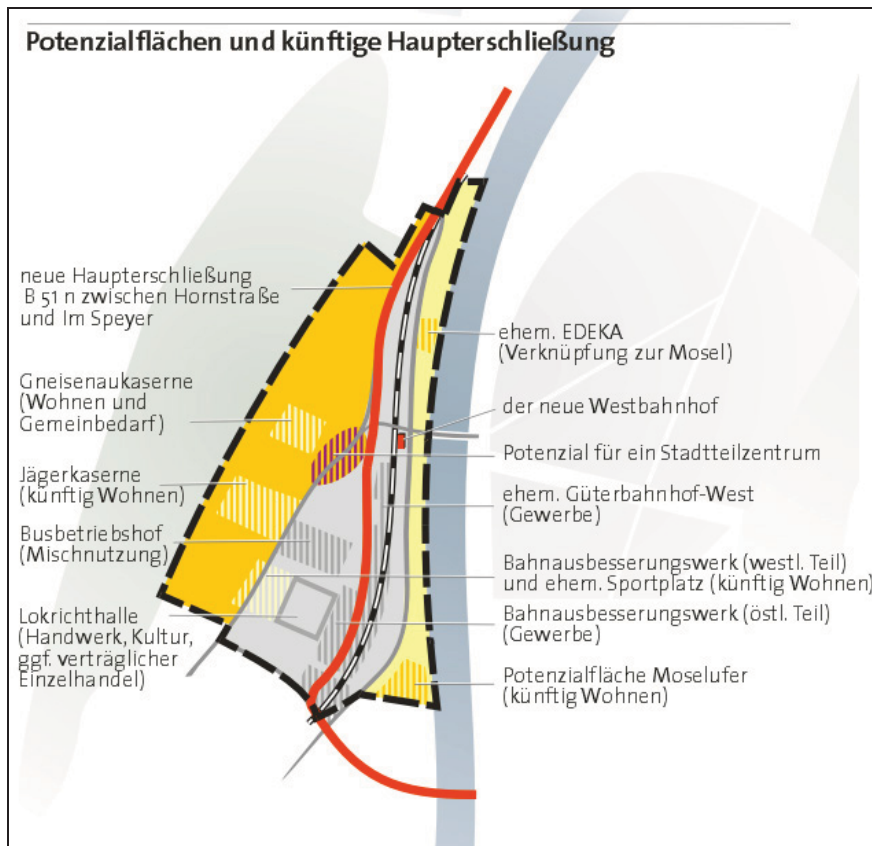
Zur Reaktivierung des Bahnanschlusses von Trier-West gibt es die Überlegung, im Rahmen des Regionalbahnkonzepts und des Konzepts "Rheinland-Pfalz-Takt 2015" und unter Reaktivierung der Westtrasse, den Westbahnhof wieder in Betrieb zu nehmen.

Dies beinhaltet einen baulich hochwertigen Um- und Ausbau der Bahnsteiganlagen und Zugänge einschließlich der Integration von Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen.

Die Reaktivierung des Bahnanschlusses ist mit relativ vielen Unsicherheiten behaftet. Insoweit sollen andere Entwicklungen nicht in Abhängigkeit des Westbahnhofs gebracht werden und müssen auch unabhängig von diesem Projekt gesehen werden können. Insgesamt

ist bei der Konzeption darauf zu achten, dass der Westbahnhof langfristig eine Entwicklungsoption bleibt.

Abbildung 28 Potenzialflächen und künftige Hapterschließung



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

5.2 Neue Verkehrsführung

Mit einer neuen, mittig liegenden Bundesstraße (B 51n) zwischen der Straße Im Speyer und der Bahnrampe bzw. Hornstraße soll erreicht werden, dass die Bahnflächen des Güterbahnhof West und das ehemalige Bahnausbesserungswerk erschlossen und gleichzeitig die Eurener Straße sowie die Luxemburger- und Aachener Straße entlastet werden.

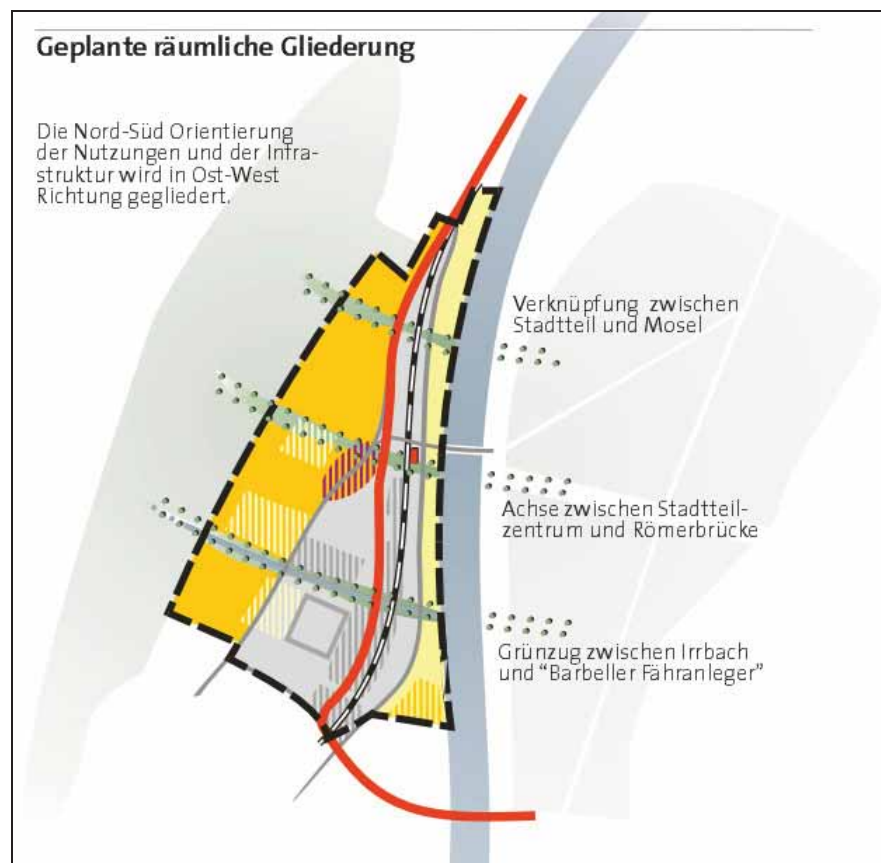
Das Kriterium der gesicherten Erschließung ist für die Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen essentiell; gleichzeitig wird mit den dann entstehenden Neuverkehren das vorhandene Straßensystem nicht mehr in der Lage sein, alle Verkehre stadtverträglich aufzunehmen. Insoweit ist es zwingend erforderlich, dass die Erschließungsfunktion der B 51n auch eine Entlastungsfunktion für die Eurener-, Aachener- und Luxemburger Straße beinhaltet.

5.3 Räumliche Gliederung

Die parallel zum Wasser und zu den Infrastrukturlinien orientierte Nutzungs- und Baustruktur sowie der mangelnde Bezug zur Mosel soll durchbrochen werden. Es wird vorgeschlagen, mit dem städtebaulichen Element „Grünräume“ die vorhandene Grundstruktur im Stadtteil neu zu gliedern.

Die Grünräume setzen sich zusammen aus Parkanlagen, baumbestanden Plätzen und Alleen und sollen als durchgehende Anlagen erkennbar sein. Diese Durchgängigkeit äußert sich nicht allein über die Bepflanzung, vielmehr sollen auch die Gestaltungsmaximen (Möblierung, Belag, Hinweisschilder) aufeinander abgestimmt sein. Auch sollen die Grünräume über ein durchgängiges Wegesystem verfügen und die Moselhöhen direkt mit der Mosel verbinden. Damit wird die Verknüpfung des Stadtteils an die Mosel nicht allein punktuell gewährleistet, vielmehr wird diese Verknüpfung mit Bezug auf den gesamten Stadtteil inszeniert.

Abbildung 29 Gliederung durch Grünräume



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

5.4 Qualifizierung des Stadtteilzentrums

Trier-West ist durch ein loses „Nebeneinander“ von Nutzungen geprägt. Eine wichtige Schlüsselmaßnahme zur „Zusammenbindung“ des Stadtteils ist die Qualifizierung des heute kaum erkennbaren Stadtteilzentrums an der Eurener Straße.⁷

Das vorhandene Stadtteilzentrum ist aufgrund der städtebaulichen Gestalt, der wenigen Angebote und durch die hohe Verkehrsbelastung aktuell nicht in der Lage, den Stadtteil insgesamt zu integrieren und als Mittelpunkt für Trier-West zu wirken. Der Einzelhandel und die Dienstleistungen sind beschränkt auf einige wenige Angebote für den unmittelbaren Nahversorgungsbereich.

Zwar haben ein Möbelmarkt (Möbel Fesser) direkt an der Eurener Straße sowie die dahinter liegende Halle mit E-Center, Rossmann, Gastronomie und Diskothek einen überörtlichen Einzugsbereich, aber ihre Wirkung für das Stadtzentrum ist aufgrund der Lage und der Orientierung (für Autokunden) eher rudimentär.

Weiterhin ist der direkte Bezug zum benachbarten Entwicklungsbe- reich „Gneisenaukaserne“ deutlich zu verbessern. Die hier bereits eingeleiteten Entwicklungen (vgl. Kap. 5.1.1) können zur Stabilisierung und Attraktivierung des Stadtteilzentrums maßgeblich beitragen, wenn es gelingt, beide Standorte gemeinsam zu integrieren.

Mit der genannten Maßnahme einer Entlastungsstraße (mit der gleichzeitig die in zweiter Reihe liegenden, brachliegenden Bahnflächen erschlossen werden) wird das Zentrum von Durchgangsver- kehren befreit, und attraktive Möglichkeiten für neue Qualitäten im öffentlichen Raum werden geschaffen. Darauf aufbauend kann über ein deutlich ablesbares Stadtteilzentrum dem Stadtteil Trier-West erstmals eine klare städtische Kontur und Orientierung gegeben werden.

5.5 Raumkanten

Mit den genannten Maßnahmen stellt sich primär die Frage, wie im Grundsatz mit der Baustruktur insgesamt im Stadtteil umzugehen ist. Es wird empfohlen, die neue Erschließungssituation dazu zu nutzen, klare Baustrukturen und geschlossene Raumkanten zu bilden und dem Stadtteil ein eindeutiges Profil zu geben. Geschlossene Raumkanten bedeuten auch, dass sich Gebäude zur Straße hin orientieren und ihr ein Gesicht geben. In Verbindung mit den gliedern- den Grünräumen entsteht dadurch eine Struktur, die das Nebenein- ander im Stadtteil ablöst, ein geschlossenes Stadtteilbild entstehen lässt und eine „Normalität“ im Stadtteil herstellt.

Quelle: Dr. Jansen GmbH



Aktuelles „Stadtteilzentrum“

⁷ vgl. auch die Ausführungen zum Thema Stadtteilzentrum in: Baudezernat der Stadt Trier (Hrsg.) „Stadtteilrahmenplan Trier-West/Pallien“, Trier 2005, S. 90 ff.

5.6 Der öffentliche Raum

Gestaltqualitäten von Straßen, Plätzen, Grünflächen und Bauten prägen das Erscheinungsbild eines Stadtteils und besitzen neben der Erschließungsfunktion eine wichtige Bedeutung als Identifikationsorte für die Bewohner. Ihre strategische Funktion soll zur Förderung städtebaulicher Qualität, zur Adress- und Imagebildung und zur Entwicklung von Standortfaktoren eingesetzt werden. Qualitätsvolle Räume haben für die Stadt auch eine wichtige Leitfunktion für privates Engagement und private Investitionstätigkeiten.

Charakteristische Elemente der Gestaltung von Straßen, wie z. B. geschlossene Gebäudefronten, Höhenentwicklung und Rhythmus der Gebäudeformation, Vorgärten, Baumreihen, Plätze und Stadtmöblierung bestimmen entscheidend das Erscheinungsbild eines Stadtquartiers.

Ordnung im öffentlichen Raum

Eurener Straße



Quelle: Dr. Jansen GmbH

nördliche Luxemburger Straße



Quelle: Dr. Jansen GmbH

Ein bedeutender Baustein der städtebaulichen Entwicklung des Stadtteils ist zunächst die systematische Ordnung der öffentlichen Räume. Für die Straßennetze in den Stadtteilen sollen deshalb die folgenden Ziele gelten:

- Entwicklung eines Netzes mit hierarchisch klar organisierten Straßentypen
- Umstrukturierung von Straßenquerschnitten zugunsten von Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Straßenraum
- Förderung privater Gemeinschaftsparkanlagen oder Stadtteilgaragen
- Rückgewinnung öffentlicher Räume, die durch ihre Verkehrsfunktion in ihrer Zweckbestimmung gestört sind, für andere Funktionen

Die städtebauliche Gestaltung im öffentlichen Raum in Trier-West „atmet“ vielfach noch den Geist der 60er- und 70er Jahre. Grüngestaltung findet sich häufig nur in Pflanzkübeln aus Waschbeton, steinerne Straßenzüge mit klarer Dominanz für den Autoverkehr prägen die Wohnquartiere.

Die Gestaltung und Aufwertung der Räume sollte, nach noch zu definierenden charakteristischen Gestaltungsregeln, insbesondere zu Beleuchtung, Material, Möblierung und Farbgebung, qualitativ und auf den Raum bezogen, umgesetzt werden. Vor allem wird die Lesbarkeit der gliedernden Grünräume und der Aachener-, Luxemburger- sowie der Eurener Straße von besonderer Bedeutung für die Attraktivität des Stadtteils sein.

Gestalterische Maßnahmen sind auch in den weiteren Straßenzügen vorzusehen. Eine durchgehende Begrünung mit Bäumen ist insgesamt anzustreben. Auch sollte im Grundsatz für die Beleuchtungssituation auf straßenbegleitende Standleuchten abgestellt werden. Insbesondere entlang der Luxemburger Straße ist ein beidseitig begleitender Gehwegbereich vorzusehen.

Es wird empfohlen, aufbauend auf den Aussagen des vorliegenden Masterplans, insbesondere auf Grundlage der im Kap. 6.8.1 dargestellten Hierarchie und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ein gegliedertes Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum zu erarbeiten. Hierfür sind folgende Anforderungen zu beachten:

- Die Gestaltungsmerkmale gliedern den Stadtteil nach den unterschiedlichen Straßenhierarchien und erleichtern die Orientierung im Stadtteil.
- Die Funktionalität des Straßenraums und die Erschließungsfunktion dürfen nicht beeinträchtigt werden, vielmehr integrieren die öffentlichen Räume die Verkehrs- und Erschließungsfunktionen.
- Die Gestaltung bringt den Wegebelaag, die Begrünung und die Stadtmöblierung (einschl. Unterstände an Haltestellen) in einen einheitlichen Duktus.
- Über das Gestaltungskonzept soll zwischen den Bereichen unterschiedlicher Prägung und Qualität vermittelt werden.

Die Gestaltung muss geeignet sein, dem Stadtteil Trier-West eine gute und eigenständige Adresse zu verschaffen.

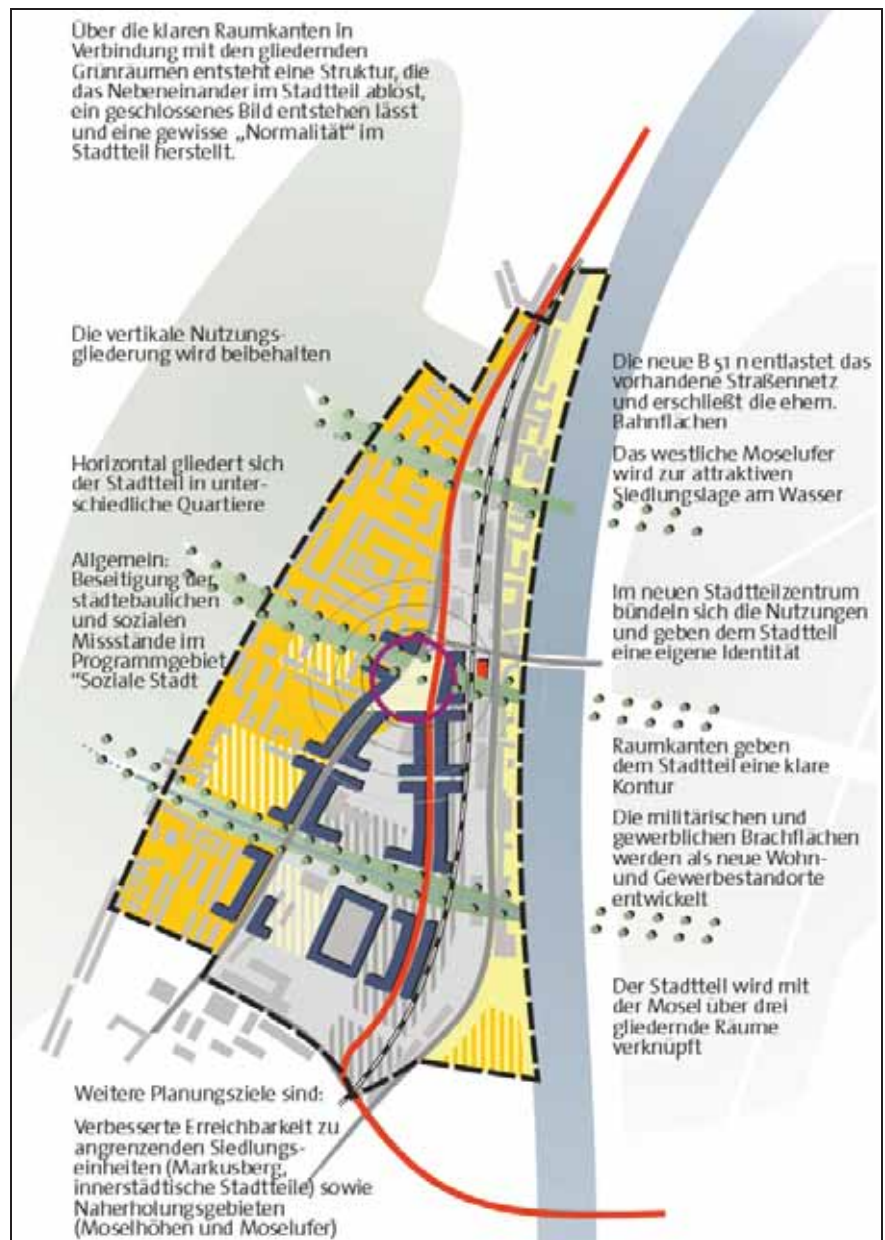
Südliche Luxemburger Straße



Quelle: Dr. Jansen GmbH



Abbildung 30 Leitbild und Planungsziele



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

6 Handlungskonzept und Entwicklungsschritte

6.1 Vorbemerkung

Bevor die städtebaulichen Handlungsfelder strategisch hintereinander „geschaltet“ werden, wird zunächst auf die verkehrliche Erschließung eingegangen. Die städtebauliche Konzeption wesentlicher Teilflächen von Trier-West ist maßgeblich davon abhängig, inwieweit es gelingt, die Flächen des Bahnausbesserungswerks sowie des ehemaligen Güterbahnhofes West anzubinden. Hierfür spielen die Trassenführung und die möglichen Bauabschnitte der B 51n eine zentrale Rolle.

6.2 Trassenführung der B 51 und B 51n

Die heutige B 51 beginnt ihren Verlauf in Höhe der Kaiser-Wilhelm-Brücke aus Richtung Pallien und führt derzeit direkt durch den Stadtteil Trier-West über die Kölner Straße, Martinerfeld, Aachener Straße und Luxemburger Straße, parallel zur Eisenbahnstrecke und dem stillgelegten Gelände des Eisenbahnwerks. Die weitere Trassenführung erfährt die B 51 über die Konrad-Adenauer Brücke, bevor sie auf dem rechtsseitigen Moselufer ihren weiteren Verlauf durch Trier in Richtung Konz nimmt. Die B 51 in ihrer Funktion als übergeordnete Hauptverkehrsstraße weist im Stadtteil teilweise beträchtliche Verkehrszahlen von bis zu 22.000 Kfz/Tag auf (nördlicher Bereich Kölner Straße). Gerade die angrenzende Wohnbebauung im Bereich Kölnerstraße, Martinerfeld und Aachener Straße ist hierdurch nicht unerheblich belastet.

Wie bereits in Kap. 5.2 dargestellt, ist im Zuge des Masterplans für die B 51 eine neue Trassenänderung mittig zwischen Eurener Straße und Aachener- und Luxemburger Straße auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhof-West vorgesehen. Mit dieser Maßnahme werden weiterhin die aktuellen Unfalldatenstellen Kölner Straße / Hornstraße / Martinerfeld und Römerbrücke Westseite entschärft.

6.3 Ziele der Trassenänderung

Im Zuge der Neuführung der B 51 als B 51n sollen vor allem die durch die aktuelle Führung verkehrlich stark belasteten Straßen und Wohngebiete in Trier-West entlastet werden. Zusätzlich wird durch die Einrichtung von Kreisverkehren auch die verkehrsbedingte Beanspruchung von Knotenpunkten, wie z. B. im Bereich der Römerbrücke, verringert.

Durch den Verlauf der B 51n sollen darüber hinaus auch die neu entstehenden Gewerbeflächen im Bereich des Bahnausbesserungswerks und des ehemaligen Güterbahnhof-West erschlossen werden. Zusätzlich wird die Ausbildung zweier neuer Stadtplätze im Zent-

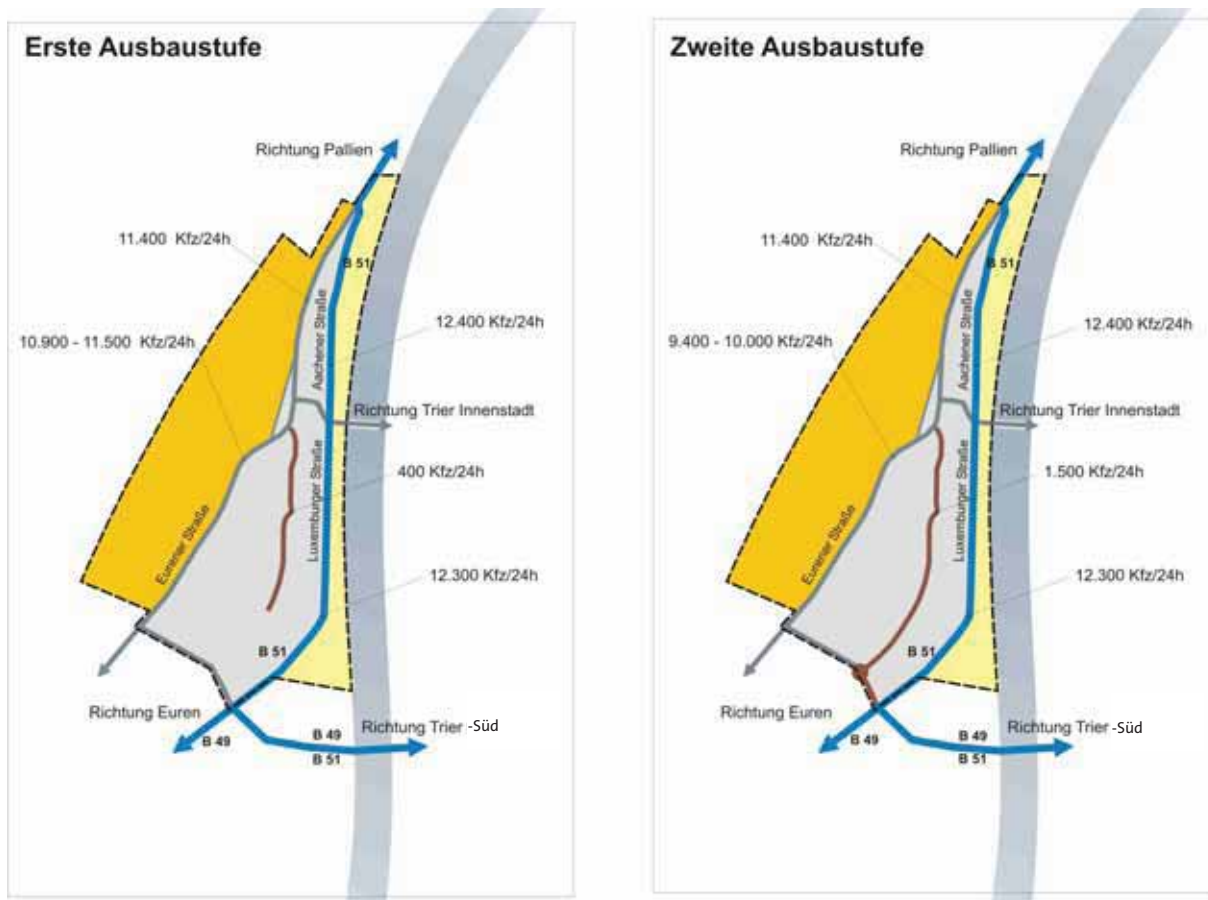


rum von Trier-West ermöglicht sowie die Entwicklung der nördlichen Eurener Straße als verkehrsberuhigte Einkaufsstraße.

6.4 Stufenumsetzung B 51n

- 1. Ausbaustufe* Die Umsetzung der Trassenänderung der B 51n erfolgt in vier Ausbaustufen. Die erste Stufe bezieht sich auf den ersten Abschnitt des südlichen Bereichs ab der Eurener Straße, wobei noch keine Änderungen an den übrigen Bestandsstraßen vorgenommen werden. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung werden durch den Bau der ersten Stufe noch keine Verlagerungseffekte erzielt. Durch die erste Baustufe wird die provisorische Erschließung für erste Baumaßnahmen im Bereich des Bahnausbesserungswerks geschaffen.
- 2. Ausbaustufe* In der zweiten Ausbaustufe wird eine durchgängige Verbindung von der Eurener Straße zur Straße Im Speyer erreicht. Die Eurener Straße erfährt noch keine Änderung, während auf der Straße Im Speyer ein Kreisverkehrsplatz entsteht, der hinsichtlich seiner Dimensionierung auf die zukünftigen Verkehrsströme ausgerichtet ist. Mit der zweiten Ausbaustufe werden erste Verlagerungseffekte bezüglich der Verkehrsströme erzielt. Auf dem neuen Abschnitt der B 51n werden bis zu 15.000 Kfz/24 h im Querschnitt erwartet, die durch die neuen Unternehmen und die Nachnutzung des ehemaligen Ausbesserungswerks zusätzlich erzeugt werden. Zusätzlich sind durch die durchgängige Erschließung von der Eurener Straße zur Straße Im Speyer erste geringe Entlastungen auf der Eurener Straße zu erwarten: Von vorher 10.900-11.500 Kfz/24 h auf 9.400-10.000 Kfz/24 h.

Abbildung 31 Erste und zweite Ausbaustufe der künftigen B 51n



Quelle: Büro Stadtverkehr, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

In der dritten Ausbaustufe erfolgt neben der Anbindung des bereits umgesetzten Abschnitts der B 51n an den nördlichen Abschnitt der Hornstraße auch die Änderung der Verkehrsführung in den Bestandsstraßen Eurer Straße, Hornstraße und der Zuführung zur Römerbrücke.

3. Ausbaustufe

Im Detail erhält die B 51n eine neue Lichtsignalanlagen gesteuerte Anbindung an die Eurer Straße (Kreuzung und Steuerung orientiert sich bereits an den zukünftigen Verkehrsströmen nach Implementierung der B 51n) und erfährt dann ihre Verlängerung in Richtung Kölner Straße, wo sie durch einen neuen Kreisverkehrsplatz in Höhe der Markusstraße an den Bestand angebunden wird, der ebenfalls hinsichtlich zukünftiger Verkehrsbelastungen dimensioniert ist.

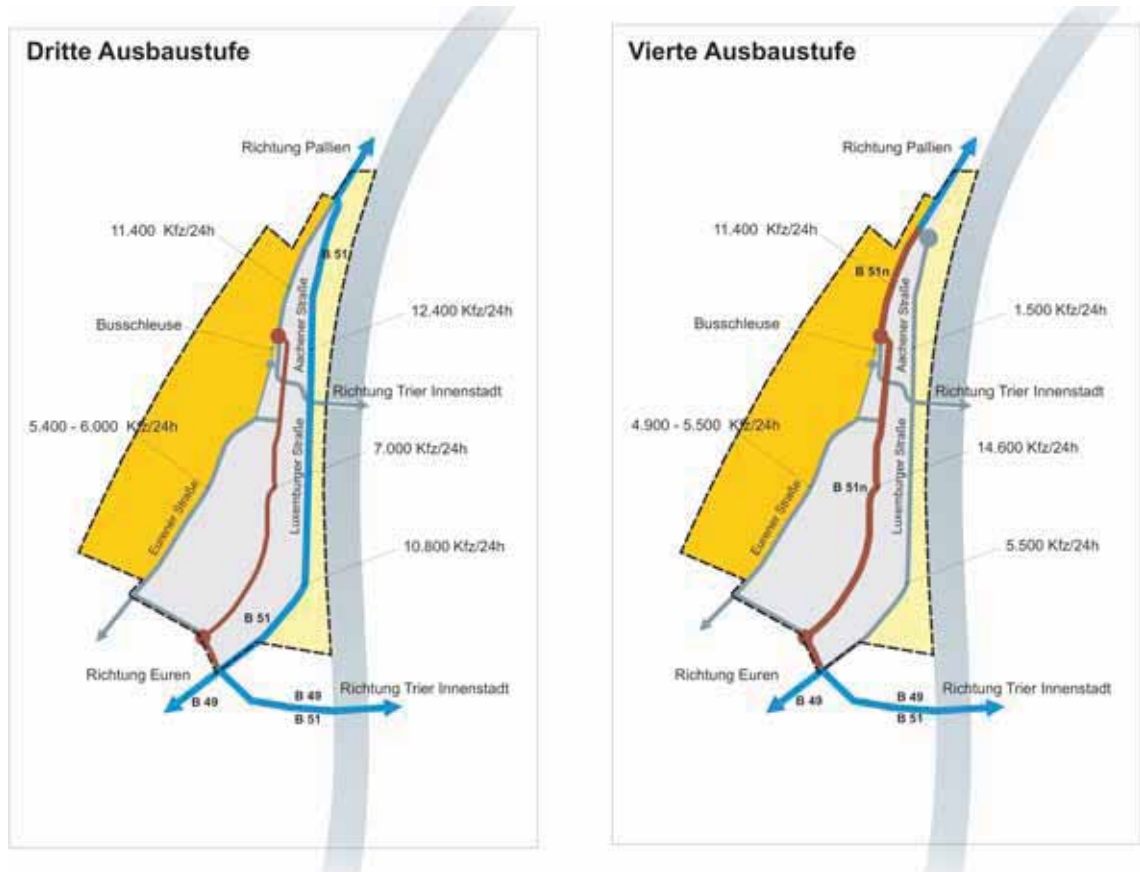
Im Zuge der dritten Ausbaustufe muss auch die Anbindung an die Römerbrücke neu geschaffen werden. Hierdurch wird vom neuen Kreisverkehrsplatz eine Verbindung über die bestehende Bahnbrücke hergestellt. Gleichzeitig wird die Zufahrt vom Kreisverkehr in den südlichen Abschnitt der Hornstraße für den MIV gesperrt und über eine Busschleuse nur noch für den ÖPNV zugelassen.

Mit Abschluss der Arbeiten an der dritten Ausbaustufe sind merkliche Verlagerungseffekte hinsichtlich der Verkehrszahlen zu erwarten. So sind mit Einrichtung der durchgängigen Erschließung von dem nördlichen Abschnitt der Hornstraße bis zur Straße Im Speyer auf der Eurenener Straße Verkehrszahlen von nur noch 5.400-6.000 Kfz/24 h und auf der Luxemburger Straße von 10.800 Kfz/24 h zu erwarten. Im Gegenzug verlagern sich die Verkehre auf die B 51n, auf der mit Zahlen von ca. 7.000 Kfz im Tagesquerschnitt zu rechnen ist.

4. Ausbaustufe

Mit der vierten Ausbaustufe wird letztlich die neue Trassenführung der B 51n abgeschlossen. Sie besteht im Wesentlichen aus dem Ausbau des nördlichen Abschnitts (Hornstraße), den Anschluss an den Bestand (Kölner Straße) und dem Umbau der Aachener Straße und der Straße Martinerfeld als Sackgasse für den MIV (Zugang nur noch von der Kreuzung Luxemburger Straße/Römerbrücke her).

Abbildung 32 Dritte und vierte Ausbaustufe⁸



Quelle: Büro Stadtverkehr, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

⁸ Es wird abgeschätzt, dass ca. 1.500 Kfz/Tag im Querschnitt durch die neuen Unternehmen und durch die Nachnutzung des ehemaligen Ausbesserungswerkes zusätzlich erzeugt werden

Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Gebiet werden in der Grafik zur vierten Ausbaustufe dargestellt. Hiernach sind auf der B 51n künftig ca. 14.600 Kfz/24 h zu erwarten, wohingegen sich die Verkehrsströme auf der Aachener Straße auf 1.500 Kfz/24 h, auf der Luxemburger Straße auf 5.500 Kfz/24 h und auf der Eurerer Straße auf 4.900-5.500 Kfz/24 h reduzieren werden.

6.5 Standortfaktoren entwickeln und Erschließung sichern

Aufbauend auf die verkehrlichen Entwicklungsschritte gilt es zunächst, das städtebauliche Fanal „Bahnausbesserungswerk“ (Lokrichthalle) in den Griff zu bekommen. In der Vergangenheit gab es bereits eine Vielzahl an Versuchen, die 15.000 qm große und unter Denkmalschutz stehende Halle mit Leben zu füllen. Dies scheiterte meist an der problematischen Erschließungssituation, an Nutzungskonflikten oder der allgemeinen Standortunverträglichkeit der vorgeschlagenen Konzepte.

Bahnausbesserungswerk im Fokus

Ein wichtiger konzeptioneller Ansatz ist es, die Halle zunächst planerisch „in die Mitte“ zu nehmen. Das bedeutet: Die Erschließungssituation optimieren, attraktive Grundstückszuschnitte in der Nachbarschaft anbieten und einen öffentlichen Raum im direkten Umfeld entwickeln, der höchsten Ansprüchen an eine attraktive Standortadresse gerecht wird.

die Halle „in die Mitte“ nehmen

Abbildung 33 Testentwurf zum Thema „Arbeiten im Park“



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Dies gründet auf der Erkenntnis, dass Nutzungsoptionen sich erst aus dem Zusammenspiel zwischen Erschließungsqualität, Nachbarnutzungen und der Attraktivität des öffentlichen Raums ergeben. Erst in einem hochwertigen Standortumfeld kann und wird eine adäquate Nutzungsmöglichkeit für die Halle entstehen.

Mögliche Nutzungen für die Lokrichthalle können sehr unterschiedlich ausgeprägt sein. Beispielsweise können in dem westlichen Anbau Büros und Wohnnutzungen im Sinne einer Mischnutzung untergebracht werden. In der Halle selbst können Gewerbeeinheiten, Handwerksbetriebe und partiell Einzelhandel mit nicht nahversor-

*Mischnutzung im westlichen Anbau,
Gewerbe in der Halle*

gungs- und nicht zentrenrelevanten Sortimenten Raum finden. Auch die Möglichkeiten von kulturellen Veranstaltungen sollten in Betracht gezogen werden (vgl. Kap. 7.9 „Künftige Nutzungsstruktur“).

Um eine weitere Nutzung überhaupt erreichen zu können, muss die öffentliche Seite zwingend in Vorleistung hinsichtlich der Verbesserung der Standortfaktoren zur Beförderung von Investitionstätigkeiten treten. Dies beinhaltet insbesondere die Herstellung von Rahmenbedingungen für eine Qualität, die im Kapitel unter dem bereits dargelegten Leitbild „Arbeiten im Park“ zusammengefasst werden kann (vgl. Kap. 4.3).

Abbildung 34 Standortfaktoren entwickeln



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

*Wohnnutzung nicht zusätzlich
mit Verkehr belasten*

Hauptrestriktion für die Flächenentwicklung ist die fehlende innere Erschließung. Die vorhandene private Anbindung nördlich des Aldi-Markts ist für die verkehrliche Erschließung nicht geeignet, da die Verkehrsbelastung der Eurener Straße zwischen diesem Knotenpunkt und der Straße Am Speyer bereits heute bei

11.500 Fahrzeugen (dtv) liegt. 10 Abgesehen von der begrenzten Leistungsfähigkeit der Eurener Straße ist zwingend zu verhindern, dass die angrenzende Wohnnutzung mit zusätzlichen Verkehren belastet wird.

Insoweit ist eine direkte Erschließung ausgehend von der Straße Im Speyer erforderlich. Diese Anbindung kann über das Gelände der Firma Eybl (ehem. Bobinet) erfolgen. Die Flächen werden in absehbarer Zeit zur Verfügung stehen.

Gleichzeitig ist über die Bauleitplanung zu verhindern, dass mit der gesicherten Erschließung die Zulässigkeitsvoraussetzungen für unerwünschte Entwicklungen nach § 34 BauGB entstehen.

Entsprechend muss die Nutzung vorher festgesetzt und reglementiert sein. Hierfür reicht zunächst ein Einfacher Bebauungsplan zum Ausschluss von zentren- und nahversorgungsrelevantem Einzelhandel auf Grundlage des § 9 Abs. 2a BauGB. Es ist ausreichend, das Gebiet zu bezeichnen und den Ausschluss von zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten zu begründen. Dies ist mithin die einzige Möglichkeit in der Bauleitplanung, ohne aktives städtebauliches Konzept Vorhaben zu verhindern. Diese genannte Reglementierung ist allerdings auf Einzelhandelsvorhaben beschränkt.

Begründungshintergrund ist ein Einzelhandelskonzept, in dem die spezifische Trierer Liste von zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten bezeichnet ist und die zentralen Versorgungsbereiche, die es zu schützen gilt, definiert sind.

In einem weiteren Schritt, bei Freizug der Flächen der Firma Eybl-Bobinet, kann eine direkte Anbindung, im Querschnitt der neuen Bundesstraße, ausgehend von der Straße Im Speyer realisiert werden.

Die genannten restriktiven Steuerungsmaßnahmen können allerdings nur dann erfolgreich zur Flächenentwicklung beitragen, wenn zusätzlich Anreize für attraktive Ansiedlungen geschaffen werden. Wie bereits mehrfach ausgeführt ist es zwingend erforderlich, die Rahmenbedingungen für Ansiedlungen deutlich zu verbessern.

Hierfür soll die Anlage des Stadtteilparks auf dem Gelände der Jägerkaserne und der Parkanlage nördlich der Lokrichthalle dienen. Diese Anlagen sind maßgebliche Voraussetzungen für die „Adressbildung“ in Trier-West.

Weiterhin bilden die Parkanlagen die ersten „Trittsteine“ für den durchgehenden Grünraum zwischen Moselhöhen und Mosel.

unerwünschte Nutzungen verhindern

Einfacher Bebauungsplan auf Grundlage des § 9 Abs. 2a BauGB

Trierer Liste und zentrale Versorgungsbereiche als Voraussetzung

Testentwurf Erschließung über das Gelände der Firma Eybl



Parkanlagen zur „Adressbildung“

Grünvernetzung

¹⁰ Näheres hierzu ist in Kap. 10.3 ausgeführt

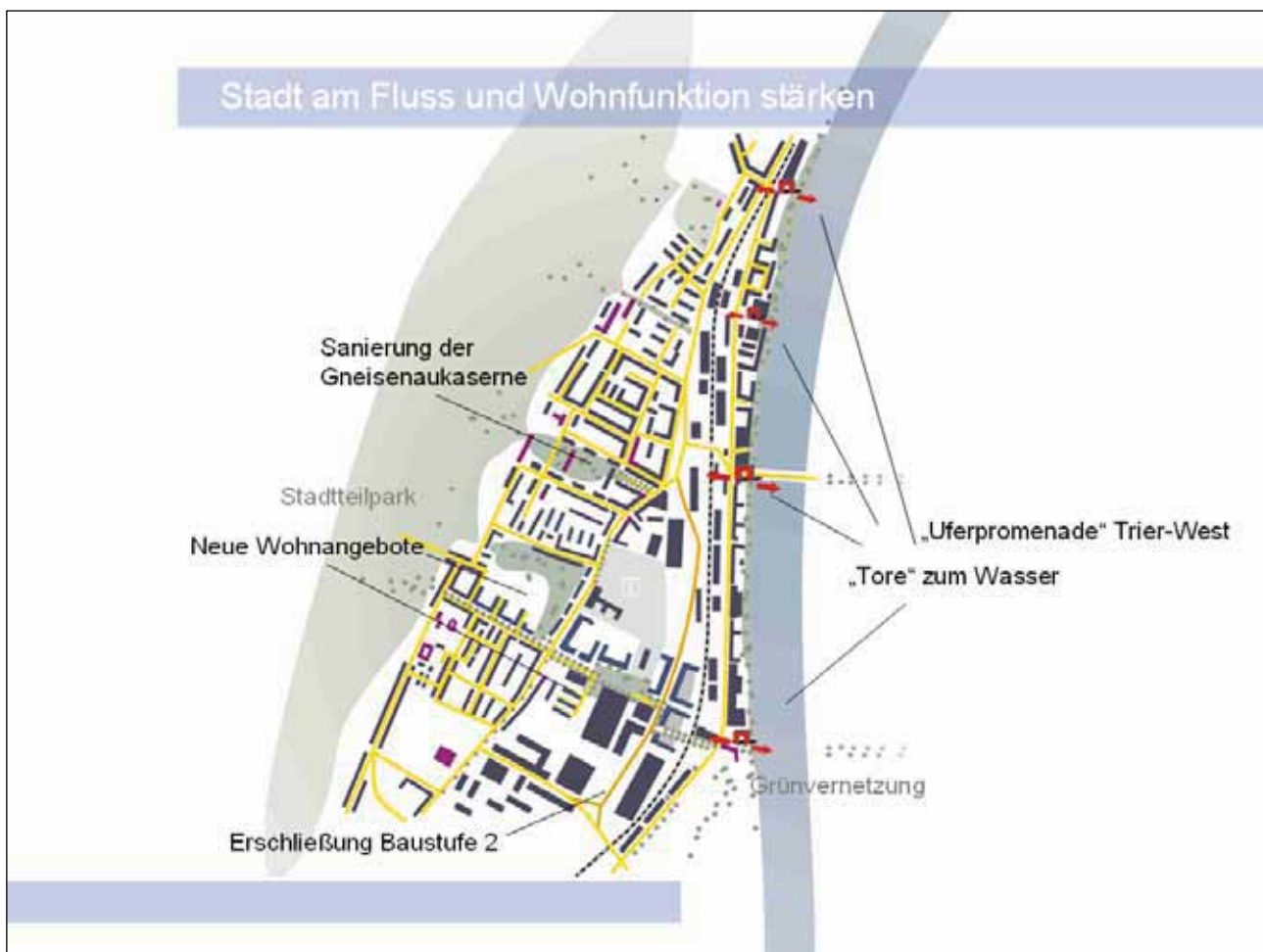
6.6 Stadt am Fluss und Stärkung der Wohnfunktion

6.6.1 Neue Wohngebiete im Stadtteil

Auf dem Gelände der Jägerkaserne sollen in einem weiteren Schritt Wohnangebote entstehen, die angelehnt an den neuen Stadtteilpark, eine besondere Qualität entwickeln können.

Weitere Wohnungsangebote können auf dem Gelände zwischen dem Bahnausbesserungswerk und der Eurerer Straße erschlossen werden. Die entsprechenden Konzepte sind in Kap. 7 dokumentiert.

Abbildung 35 „Stadt am Fluss“ und Stärkung der Wohnfunktion



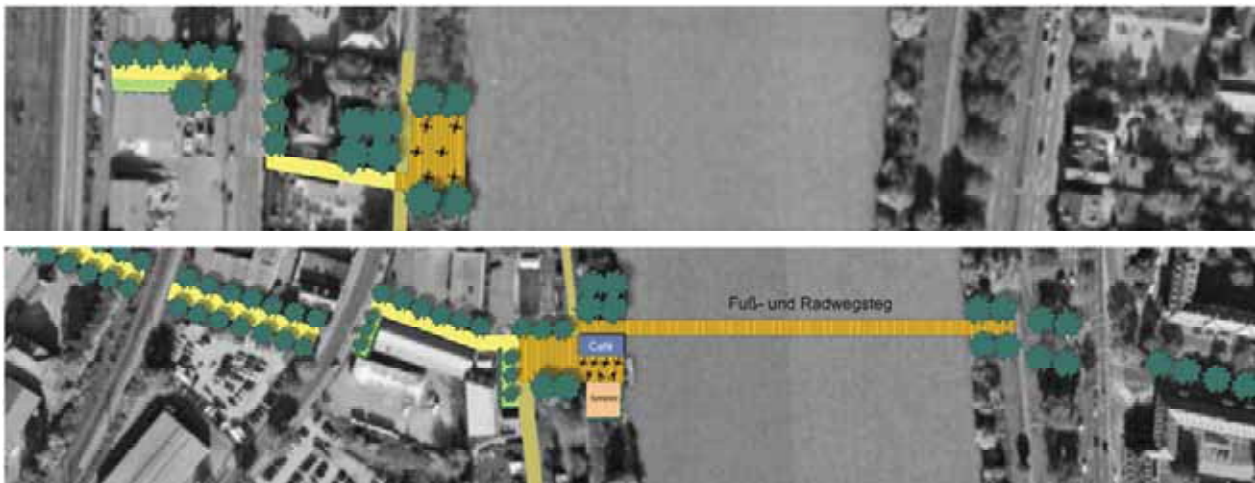
Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

6.6.2 Stadt am Fluss

Die Verknüpfung des Stadtteils mit der Mosel kann im Schwerpunkt über vier Stellen erfolgen, wobei in erster Linie der Brückenkopf der Römerbrücke und die ehemalige Anlegestelle der „Barbeller“ Fähre eine maßgebliche Rolle spielen wird. Weitere „Tore“ zum Wasser sind im Bereich des ehemaligen Edeka-Markts (Velo Point) an der Aachener Straße sowie eine Stelle auf Höhe des Kreuzungspunkts

Römerstraße, Hornstraße, Martinerfeld zu sehen. Auf dieser Höhe ist im Rahmen des Projekts „Trier: Stadt am Fluss“ vorgesehen, über die Insel auf die andere Moselseite eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke zu errichten (Irminensteg). Dies gilt auch für die Stelle „Barbeller Fähranleger“, wo eine entsprechende Brücke ebenfalls vorgesehen ist (Barbeller Steg). Insbesondere der Barbeller Steg muss im Kontext zur vorgesehenen Grünvernetzung zwischen Moselhöhen und Mosel verstanden und entwickelt werden.

Abbildung 36 Testentwurf „Barbeller Fähranleger“ und in einer weiteren Entwicklungsschritt „Barbeller Steg“



Quelle: Büro Stadtverkehr

Der Zustand der innerstädtischen Grünachse entlang des Moselufer ist äußerst unbefriedigend. Zwingend erforderlich ist ein landschaftsarchitektonisches Konzept für eine durchgehende Uferpromenade, in der die Aufenthaltsqualität deutlich erhöht ist und außerdem das Erscheinungsbild der Ostseite der Mosel verbessert wird. Hierfür ist es voraussichtlich erforderlich, Gestaltungsvorgaben für die rückwärtige Grundstücksbebauung zu machen.

Folgende Kriterien sind an die Gestaltung der Uferpromenade zu stellen:

- Herausbildung von attraktiven „Toren“ zum Wasser, um das Moselufer mit dem Stadtteil zu verknüpfen und für den Stadtteil erlebbar zu machen
- Einheitliche Möblierung und Beschilderung, die einem attraktiven Gestaltungsduktus folgt und einen Wiedererkennungswert hat
- Beleuchtung auf Grundlage eines Lichtkonzepts, in dem nicht allein die Ausleuchtung des Moselufer, vielmehr auch die Ansicht der Uferpromenade von der anderen Moselseite thematisiert ist
- Wenn möglich, getrennte Führung von Fuß- und Radwegen
- Gestaltung kleiner Aufenthaltsbereiche

- Vereinzelt Anlage kleiner Stege ins Wasser
- Gestaltungsvorgaben für die rückwärtigen, der Mosel zugewandten Grundstücke
- Regelmäßige Pflege, Mahd und Freihalten der Sichtschneisen

Abbildung 37 Beispielhafte Gestaltung „Uferpromenade“



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

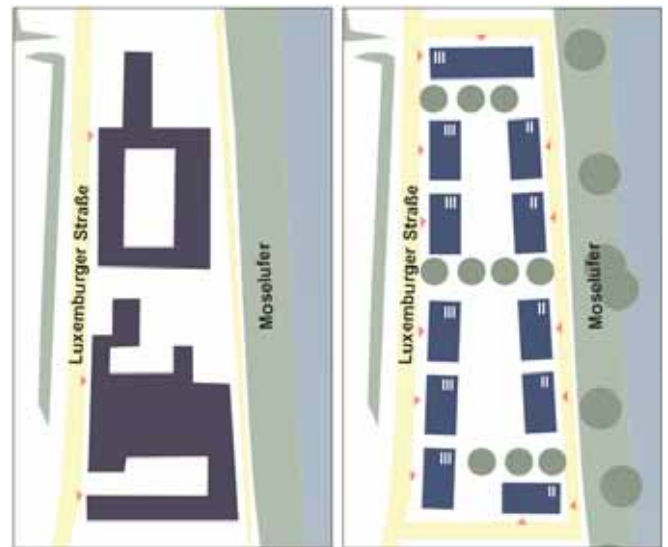
Für die weiteren Kriterien zur Gestaltung des Moselufers kann ansonsten auf die Ergebnisse aus dem Planungsprozess „Trier: Stadt am Fluss“ und den „Stadtteilrahmenplan Trier-West/Pallien“ verwiesen werden. Alle Anforderungen an das Moselufer sind darüber hinaus mit den Erfordernissen des Hochwasserschutzes in Einklang zu bringen. Die Maßnahmen sind in der Untersuchung „Gesamtkonzept Hochwasserschutz Trier“ dokumentiert.¹¹

¹¹ WPW INGENIEURE GmbH „Gesamtkonzept Hochwasserschutz Trier - Machbarkeitsstudie – Teil 1 – 3“, Saarbrücken 2002

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist in der bereits genannten Tatsache zu sehen, dass die Bau- und Nutzungsstruktur am Moselufer, insbesondere entlang der Luxemburger Straße, den Standortmöglichkeiten direkt am Fluss und damit parallel zu einer attraktiven Freizeitalage nicht gerecht wird. Mit der Herabstufung der Luxemburger Straße und der Verlagerung der Hauptverkehrsströme auf die B 51 n ist davon auszugehen, dass verschiedene vorhandene (PKW bezogene) Nutzungen, nicht mehr standortgerecht angesiedelt sind und sich umorientieren werden. Damit ergeben sich langfristig Potenziale der Umnutzung und baulichen Umstrukturierung im Sinne einer Anbindung und Integration des Stadtteils Trier-West mit dem Moselufer.

Aktuell orientiert sich die Baustruktur entlang der Mosel mit ihrer Vorderseite und ihren Eingängen zur Luxemburger Straße und mit ihren rückwärtigen Grundstücken/ Nebengebäuden zum Wasser. Damit liegt ein wichtiger Naherholungsbereich mit attraktiven Rad- und Fußwegen an der Rückseite des Stadtteils und gerät in die zweite Reihe. Die vorhandenen Grundstückstiefen sind mit teilweise über 40 m für die vorhandene Mischnutzung mit Schwerpunkt Gewerbe gut nutzbar, für eine angestrebte Wohnnutzung in diesem Bereich aber größtenteils zu tief. Insoweit sollte für die Luxemburger Straße angestrebt werden, über eine zweite Baureihe zu erreichen, dass sich Gebäudefronten und Eingänge zur Mosel hin orientieren und damit das Moselufer vom „Hinterhof“ zur repräsentativen Vorderseite wird (vgl. beispielhafte Abbildung 38).

Abbildung 38 Heutige und langfristig angestrebte Baustruktur zwischen Luxemburger Straße und Moselufer



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

6.6.3 Fassadenfront Moselufer

Das Image des Stadtteils ergibt sich nicht allein aufgrund seiner inneren Struktur, seiner Qualitäten und Angebote. Insbesondere die äußere Ansicht und der Blick auf den Stadtteil prägt die Wahrnehmung sehr wesentlich. Insoweit ist die Fassadengliederung und -gestaltung der Gebäude entlang der Moselfront von herausragender Bedeutung für den Stadtteil.

Direkt südlich der Römerbrücke zeichnet sich die Moselfrontseite bereits heute durch eine differenzierte und gleichzeitig weitgehend maßstäbliche Höhenentwicklung aus. Durch den Wechsel zwischen Grün und Bebauung ergibt sich damit ein abwechslungsreiches aber gleichermaßen harmonisches Bild.

Fassaden südlich der Moselbrücke

Abbildung 39 Moselfront südlich der Römerbrücke



Quelle: Stadt Trier

Fassaden nördlich der Römerbrücke

Demgegenüber stellt sich die Fronseite nördlich der Römerbrücke weit weniger harmonisch dar. Die Brüche in der Höhenentwicklung sind sehr groß, damit ergibt sich ein uneinheitliches Bild. Die Neubauten sind in ihrer Kubatur unmaßstäblich und wirken sehr massiv. Eine gliedernde Abfolge zwischen Grünräumen und Gebäuden existiert nicht.

Abbildung 40 Moselfront nördlich der Römerbrücke



Quelle: Stadt Trier

Grundlegende beachtliche Zielsetzungen der informellen Planungen Stadtteilrahmenplan Trier-West, Masterplan Trier-West sowie des Konzeptes „Stadt am Fluss“ sind insbesondere:

- Intensivierung und Attraktivierung der Nutzung und Gestaltung der Uferzone: Wegebreiten des Fuß- und Radweges, Grünplanung, Aktionszonen und Ruhebereiche
- Fenster zur Mosel: Sichtbeziehungen von der Aachener Straße zum Fluss, optimierte Ausrichtung der Bebauung auf die Flusskulisse
- Differenzierte Uferbebauung / Stadtbildgestaltung: differenzierte Landschafts- und stadtbildbezogene Gestaltung, Sequenzen in der uferseitigen Stadtansicht (Wechselspiel von Bebauung und offenen Abschnitten)

Zudem sind an die zukünftige Bebauung des westlichen Moselufers folgende Prüfparameter anzulegen:

- Höhendifferenzierung: Moderate Höhenentwicklung und bauliche Dichte, die vom Brückenkopf der Römerbrücke stetig abnehmen soll, um die urbane Bedeutung am Erscheinungsbild der Uferbebauung abzubilden.
- Bestandserhaltung und Aufwertung der Straßenrandbebauung an der Aachener Straße durch Regelungen zur Stellung der baulichen Anlagen und zum Maß der baulichen Nutzung für die ufer-

seitige Bebauung, um Blickbezüge zum Fluss und zur Altstadt sicherzustellen, rückwärtige Erschließungsoptionen zu eröffnen und die Aufenthaltsqualität der Blockinnenbereiche zu verbessern.

- Einhaltung der Maßgaben des Hochwasserschutzes unter Berücksichtigung der gesetzlichen Überschwemmungsgrenze: das Ausloten der Eingriffs- und Ausgleichspotenziale parzellenübergreifend ermöglicht eine gerechtere Verteilung baulicher Optionen auf die Uferanlieger.

Über die Bauleitplanung sowie örtliche Bauvorschriften nach Landesbauordnung sollte angestrebt werden, eine harmonische Abfolge von Fassaden zum Moselufer zu erreichen.

Bauleitplanung und ...

Der künftige Bebauungsplan soll eine parzellenübergreifende Lösung für die aus dem Hochwasserschutz hervorgehenden Restriktionen, mit den folgenden Eckpunkten für eine veränderte Moselsicht festsetzen:

- Gestaltung / Ausformung von Hochwasserschutzeinrichtungen,
- Geschossigkeit und Festsetzung geschossweiser Nutzungen,
- Breite der baulichen Öffnungen zwischen Mosel und Aachener Straße,
- überbaubare Grundstücksflächen,
- Bauweise, Ausrichtung.

In diesem Zusammenhang ist allerdings darauf zu verweisen, dass im Umgang mit Fassadengestaltung und -Gliederung „harte“ Instrumente wie Bebauungspläne und darüber hinausgehende Satzungen nur dann erfolgreich sind, wenn sie durch „weiche“ Instrumente wie Gespräche, Anschauungsmaterial und Überzeugungsarbeit etc. ergänzt werden. Bloße Rechtssatzungen allein bewirken meist keine positive Entwicklung. Sie provozieren eher, zu versuchen sie zu unterlaufen oder mindestens bis an die äußerste Grenze zu dehnen, wenn nicht zusätzlich der Nutzen solcher vermeintlicher Einschränkungen verständlich gemacht wird. Es wird empfohlen, in Ergänzung zu bauleitplanerischen Festsetzungen einen Gestaltungskatalog für die Moselfront zu erarbeiten und beispielhaft zu illustrieren. Der Katalog sollte die jeweilige Kubatur, Höhenentwicklung die Fassadengliederung und das Wechselspiel zwischen Grünräumen und Gebäuden beinhalten und begründen.

... Überzeugungsarbeit

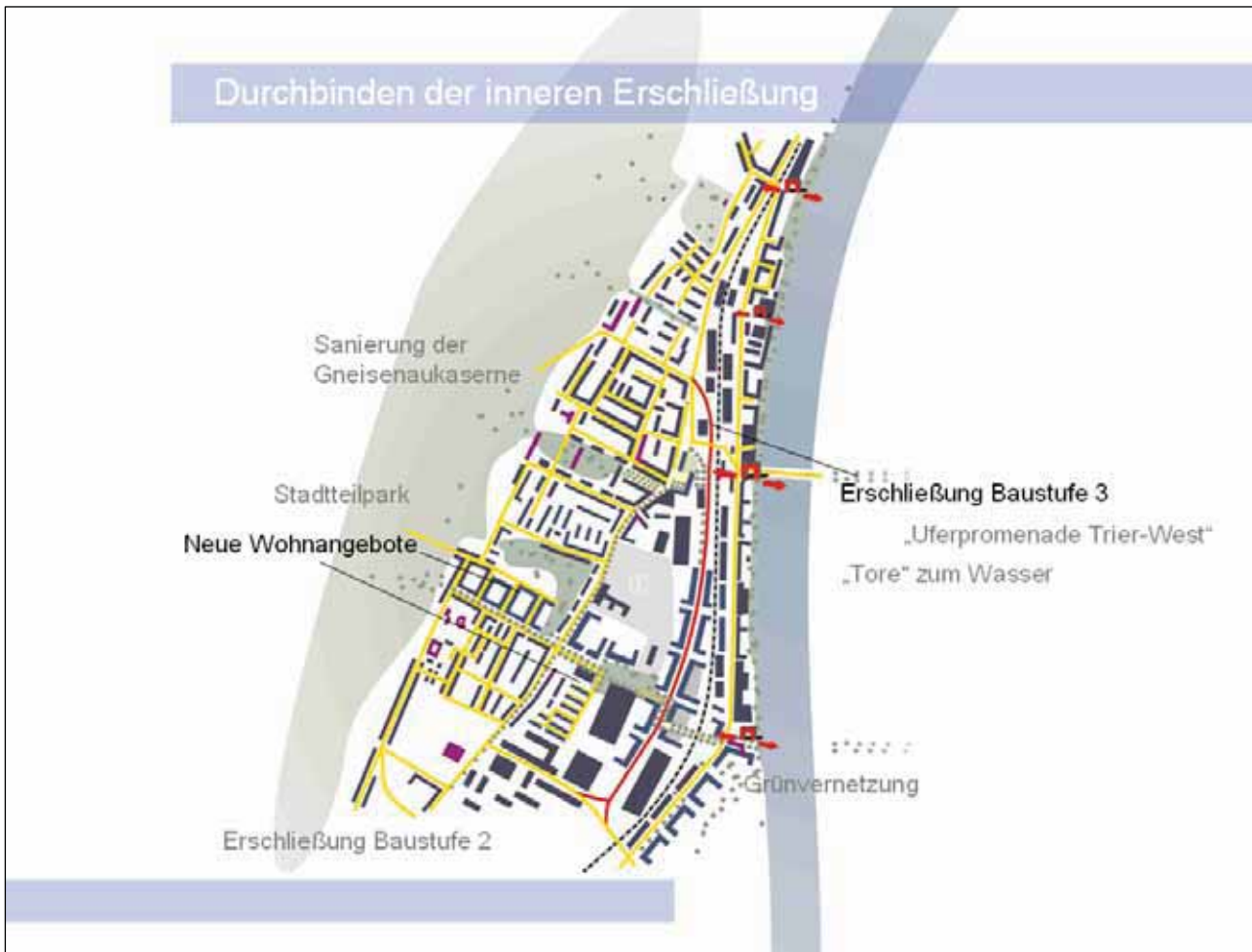
6.7 Durchbinden der inneren Erschließung

Mit dem Durchbinden der inneren Erschließung im Standard einer Bundesstraße wird die hintere Anbindung der Bahnflächen des ehemaligen Güterbahnhofs-West gewährleistet. Auf diesen Flächen sind nun Entwicklungen möglich, die auf eine gute Adresse und auf eine gute verkehrliche Anbindung angewiesen sind. In Verbindung mit den neuen Wohnangeboten und den positiven Standortfaktoren

verkehrliche Anbindung

(„Arbeiten im Park“) können nunmehr qualitativ hochwertige handwerkliche und gewerbliche Angebote entstehen.

Abbildung 41 Innere Erschließung



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Mit dieser Entwicklungsstufe ist, wie bereits ausgeführt, mit deutlichen Verlagerungseffekten zu rechnen. Mit dem Durchbinden der inneren Erschließung und dem Ausbau einer Bundesstraße werden Verkehrsströme von der Eurener- und Luxemburger Straße auf die neue Bundesstraße B 51n verlegt.

6.8 Verkehrsmaßnahmen

6.8.1 Verkehrsberuhigung

Im Zuge der Stärkung der Wohnfunktion kann als weiteres Ziel die Verbesserung der Nutzung des Straßenraums für Spiel und Aufenthalt in den Erschließungsstraßen östlich der Eurener und Hornstraße definiert werden. Hierzu ist zunächst eine klare Hierarchisierung der Straßen hinsichtlich ihrer Funktion vorgesehen. Dazu wird vor-

geschlagen, sog. Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild einzurichten, um mögliche Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern zu reduzieren. In der Begegnungszone haben Fußgängerinnen und Fußgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vortritt. Sie können jederzeit und überall die Fahrbahn queren, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit in solchen Straßen liegt bei 20 km/h. Geeignete Erschließungsstraßen für derartige Maßnahmen sind in der Karte zu den verkehrlichen Mängeln und Potenzialen dargestellt.

Der Vorteil von Begegnungszonen gegenüber in Deutschland häufig eingesetzten verkehrsberuhigten Straßen (Zeichen 325 nach StVO) liegt darin, dass bei ersteren keine baulichen Maßnahmen innerhalb des Straßenraums vorgenommen werden müssen. Im Gegensatz zu einer Begegnungszone sind in verkehrsberuhigten Straßen (Zeichen 325 nach StVO) alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt und dürfen sich gegenseitig nicht behindern. In Spielstraßen müssen Gehwegbereiche und Fahrwege auf gleichem Niveau liegen, was in den entsprechend geeigneten Straßen in Trier-West zu umfangreichen baulichen Maßnahmen führen würde. Bei einer Begegnungszone nach Schweizer Vorbild werden hingegen auffällige Fahrbahnmarkierungen und kommunikationsfördernde Möblierungselemente eingesetzt. Um die Verkehrssicherheit noch zusätzlich zu erhöhen und eine sichtbare Abgrenzung zu den übrigen verkehrsberuhigten Bereichen (Tempo-30-Zonen; Zeichen 274 nach StVO) in Trier-West zu schaffen, kann der Einsatz von Baumtoren zu Beginn der Begegnungszone sinnvoll sein. Ebenso vorteilhaft können Schachbrettmarkierungen oder Hinweistafeln sein. Insgesamt sollte zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuchs in Trier-West diese Maßnahme umgesetzt werden

Der Einsatz von Begegnungszonen sollte sich zunächst auf Stichstraßen und Bereiche mit überwiegender Wohnnutzung mit hohem Kinderanteil konzentrieren. Zudem können auch Tempo-30-Zonen in Bereichen vor Schulen, Kindergärten und Sport- und Freizeiteinrichtungen in Erwägung gezogen und geprüft werden.

„Begegnungszonen“

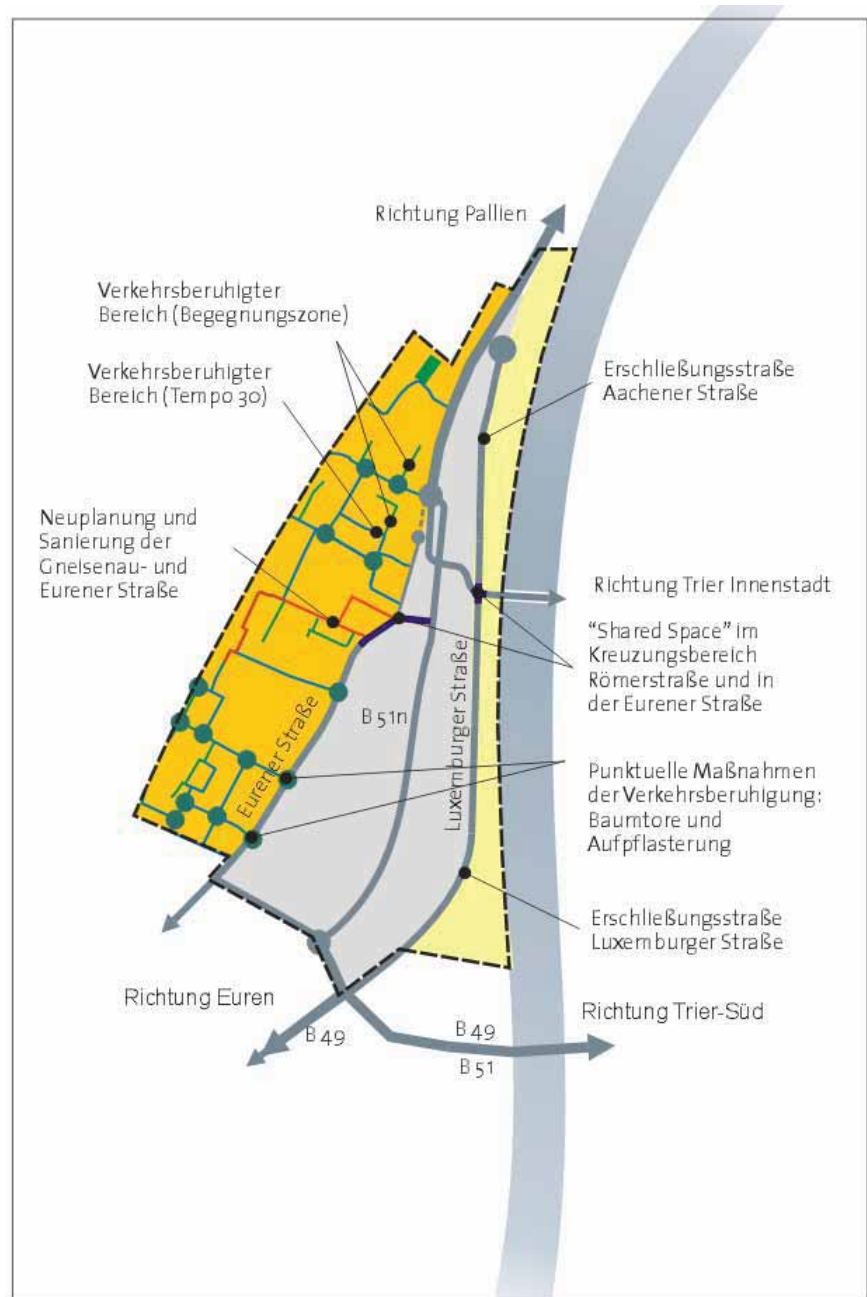


Schweizer Verkehrszeichen



Beschränkung zunächst auf Stichstraßen

Abbildung 42 Schema Verkehrsberuhigung



Quelle: Büro Stadtverkehr, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

6.8.2 Ruhender Verkehr

Stellplätze für PKW

Wesentliches Element der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den Wohnbereichen stellt die Neuordnung des ruhenden Verkehrs dar. Straßen sollen neben dem Parken auch zunehmend die Funktionen von Verweilen, Spielen und Aufenthalt übernehmen können. Plätze und Innenhöfe müssen daher verstärkt freigehalten werden vom ruhenden Verkehr. Mit der Aufwertung der Wohnbereiche ist mittel- bis langfristig auch damit zu rechnen, dass der Anteil der PKW-

Besitzes zunehmen wird, so dass hier die Nutzungskonflikte im öffentlichen Straßenraum weiterhin zunehmen werden. Im Rahmen der Umsetzung der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist daher die Erstellung eines Parkraumkonzeptes für den Stadtteil Trier-West zwingend erforderlich. Das Parkraumkonzept soll folgende Aspekte beinhalten (Mindestanforderung):

- Analyse des Parkraumbestands (öffentlicher Straßenraum, Garagen, private Flächen usw.)
- Ermittlung des Stellplatzbedarfs im Wohnbereich (Anzahl der Stellplätze bei 1 bis 1,25 Stellplätzen pro Wohneinheit)
- Prüfung des Stellplatzangebots im privaten und öffentlichen Bereich (straßenbegleitende Stellplätze, Garagen, Parkplätze usw.)
- Maßnahmenkonzepte für den ruhenden Verkehr für die jeweiligen Teilbereiche im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Kostenschätzung und Prioritätenkatalog

In dem Parkraumkonzept ist weiterhin der qualifizierte Stellplatzbedarf für das neue Stadtteilzentrum zu berechnen. Hierzu sind auch geeignete Standorte in Form von öffentlichen und privaten Parkhäusern/Tiefgaragen zu ermitteln. Zudem sollen für den neuen Bahnhof Trier-West mögliche P+R-Potenziale abgeprüft werden.

Neben dem zunehmenden Stellplatzbedarf für PKWs stellen die abgestellten LKWs für Alteisen- bzw. Buntmetallsammlung (Schrott-LKW) ein Problem in den Wohnbereichen dar.

Schrott-LKWs

Daraus ergeben sich vielfältige Probleme: Die Schrott-LKWs und deren Ladung bergen Gefahrenquellen für spielende Kinder sowie für die Umwelt, überdies stellen sie eine massive Beeinträchtigung des Ortsbilds dar. Ordnungsrechtliche Maßnahmen lassen sich derzeit nicht umsetzen, da diese Fahrzeuge gemäß StVO parken können, zumal durch die fließende Übergänge des öffentlichen und privaten Bereichen im Straßenraum nicht immer die Standorte für das öffentliche Parken erkennbar sind. Dieser Eindruck wird teilweise durch die brach gefallenen Bereiche noch verstärkt. Voraussetzung für die Umsetzung der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollte sein, dass kurz- bis mittelfristig eine Angebotsfläche außerhalb der Wohnbereiche geschaffen werden sollen, wo die LKWs abgestellt werden können. Maßnahmen sind:

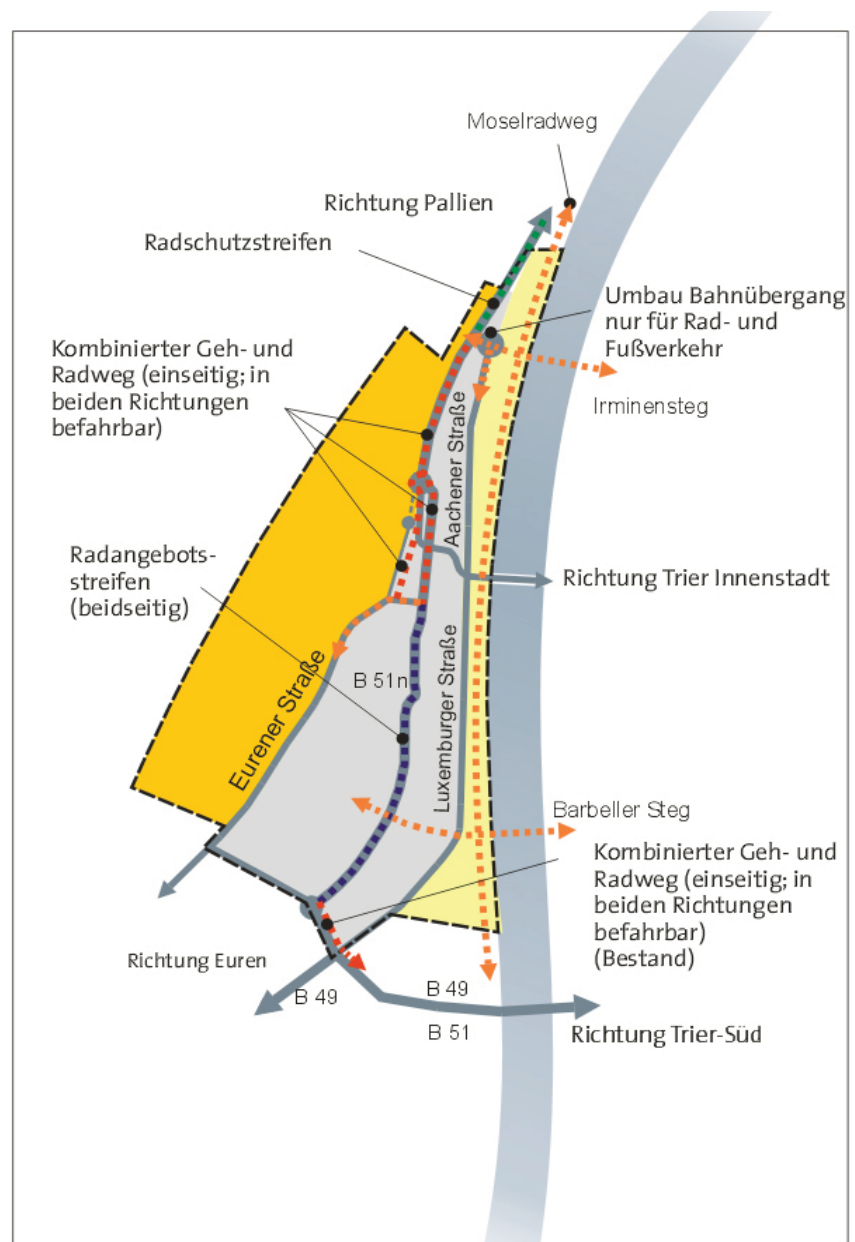
- Bereitstellung von Abstellflächen. Hierzu wird aktuell an der Gottbillstraße eine Fläche mit ca. 40 Stellplätzen in privater Trägerschaft angeboten.
- Abpollern von sensiblen Wohnbereichen oder Aufstellung von Felssteinen außerhalb der Fahrgassen, um unerwünschtes LKW-Parken zu unterbinden.
- Verstärkte Überwachung der Wohnbereiche hinsichtlich illegalen Parkens

- Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen

6.8.3 Radverkehr

Die zukünftige Führung des Radverkehrs nach Umsetzung der letzten Stufe der B 51n wird in folgender Grafik schematisch dargestellt. Unterteilt wird das Angebot nach Radschutzstreifen (Kölner Straße), kombinierten Geh- und Radweg (einseitig und in beiden Richtungen befahrbar) im nördlichen Bereich der B 51n sowie vom Kreisverkehr zur Eurener Straße, und beidseitigen Radangebotsstreifen im südlichen Abschnitt der B 51n. Das neue Radverkehrsangebot mündet in den bestehenden kombinierten Geh- und Radweg (einseitig und in beiden Richtungen befahrbar).

Abbildung 43 Radverkehrsangebot



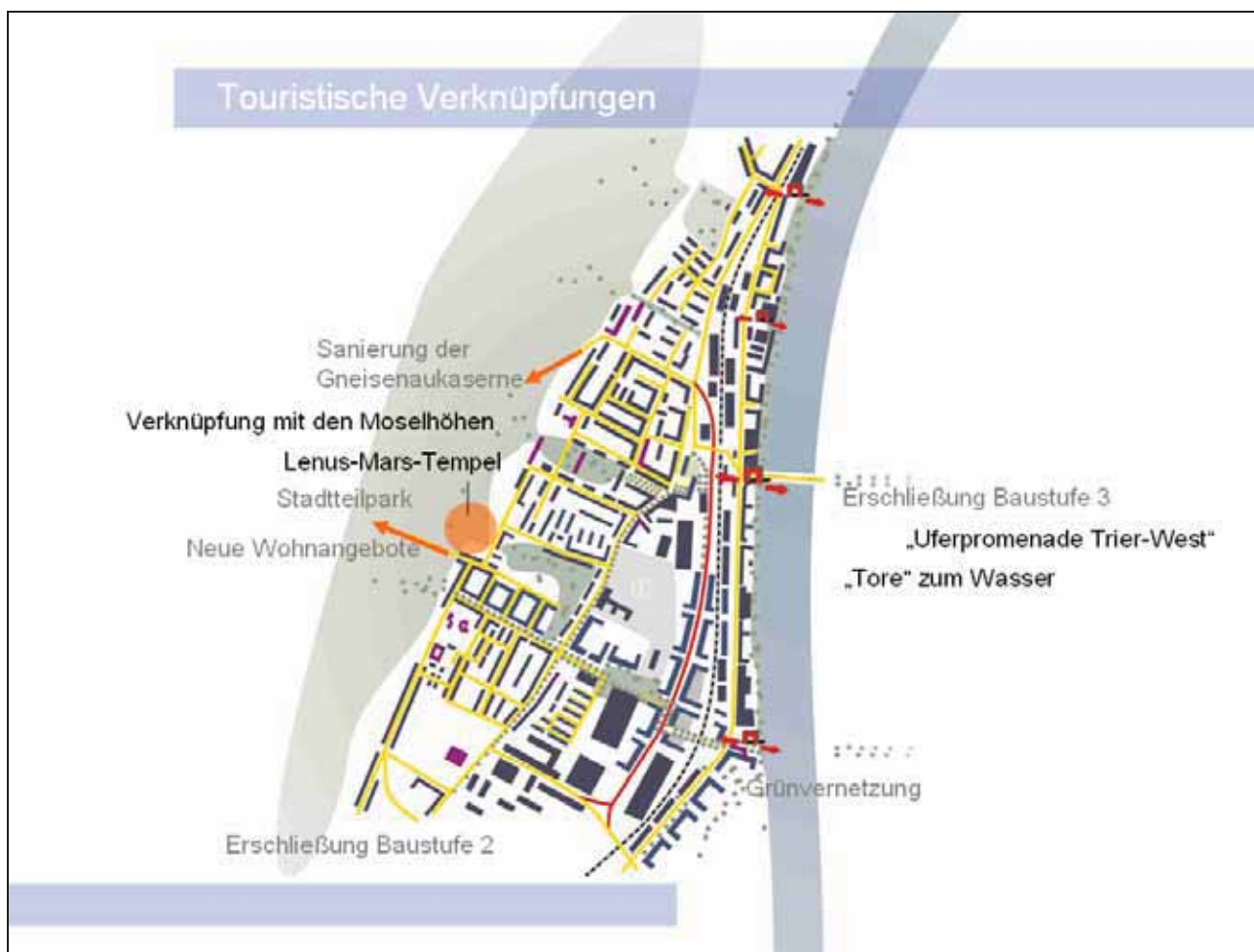
Quelle: Büro Stadtverkehr, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

6.9 Freizeit, Naherholung und Tourismus

Im Gegensatz zu Trier insgesamt hat der Stadtteil Trier-West selbst praktisch keine touristische Bedeutung. Touristische Ziele sind lediglich peripher auf den Moselhöhen der Kockelsberg, Weißhauswald, Weißhaus, die Mariensäule und der Markusberg. Die Bedeutung dieser Angebote für den Stadtteil erschließt sich allerdings nur über die entsprechenden Wegeverbindungen durch den Stadtteil. Nur in diesem Kontext können glaubhaft Akzente gesetzt werden, damit der Stadtteil insgesamt von den touristischen Zielen profitieren kann.

Trier-West hat keine touristische Bedeutung

Abbildung 44 Touristische Verknüpfungen



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Verknüpfungen betreffen insbesondere die Markusstraße, die am Siedlungsrand in den Weg Markusberg und den Kuhweg mündet sowie die Straße Am Irrbach, die auf die Moselhöhe führt. Direkt am Irrbach/Irminenwingert liegen die Anlagen des Lenus-Mars-Tempels. Dies ist die einzige zu Tage liegende antike Stätte auf dem

Lenus-Mars-Tempel

westlichen Moselufer und zählt kulturhistorisch gesehen zu den wichtigsten antiken Bauwerken der Stadt Trier.¹²

Fuß- und Wegeleitsystem

Im Zuge der Verknüpfung mit den Moselhöhen ist auch über ein adäquates Fuß- und Wegeleitsystem nachzudenken. Wichtig ist hierbei vor allem die Schaffung einer ausreichenden und übersichtlichen Beschilderung, so dass eine bequeme Wegefindung durch alle Grünvernetzungen und Sehenswürdigkeiten bis zum Markusberg möglich ist. Dabei ist auch auf eine ausreichende Barrierefreiheit der Wege zu achten, um einen Besuch des Stadtteils für alle interessierten touristischen Gruppen zu ermöglichen.

Sport



Aktuell gibt es für verschiedene Segmente im Sport- und Freizeitbereich eine gewisse Nachfrage, die im Quartier teilweise gut, aber auch z. T. weniger gut bedient wird.¹³ Mit den neuen Wohnangeboten geht zwingend einher, dass das Angebot bedarfsgerecht erweitert wird. Dies zielt nicht allein darauf ab, den aktuellen und neu hinzukommenden Bedarf zu befriedigen. Vielmehr geht es darum, ein umfassendes und „rundes“ Stadtteilangebot vorzuhalten. Dieses „runde“ Angebot muss geeignet sein, die neue Qualität des Stadtteils zu repräsentieren und dem negativen Image von Trier-West entgegenzuwirken. Wenn auf den neu erschlossenen gewerblichen Flächen - z. B. des ehemaligen Güterbahnhofs-West - private Anbieter ein entsprechendes Angebot positionieren wollen (z. B. Sporthalle für Badminton, Squash, Soccer, Tennis) so würde dies dem Stadtteil in diesem Segment eine neue Qualität verleihen.

Kultur

Ähnlich verhält es sich mit dem Themenfeld „Kultur“. Die Situation und der zu erwartende Bedarf wurden bereits in Kap. 4.5.5 dargestellt. Geeignete Räume für Kulturveranstaltungen können im Rahmen eines neuen Bürgerzentrums angeboten werden und damit auch dazu beitragen, das kulturelle Eigenengagement aus dem Quartier herauszubefördern. Es wird empfohlen, über eine Machbarkeitsstudie ein neues Bürgerzentrum vorzubereiten. Der Standort sollte zentral im Stadtteilzentrum liegen und zur Stärkung des Stadtteilzentrums an der Eurerer Straße maßgeblich beitragen. Alternativ können vorhandene Einrichtungen gebündelt und mit entsprechenden Räumen versehen werden.

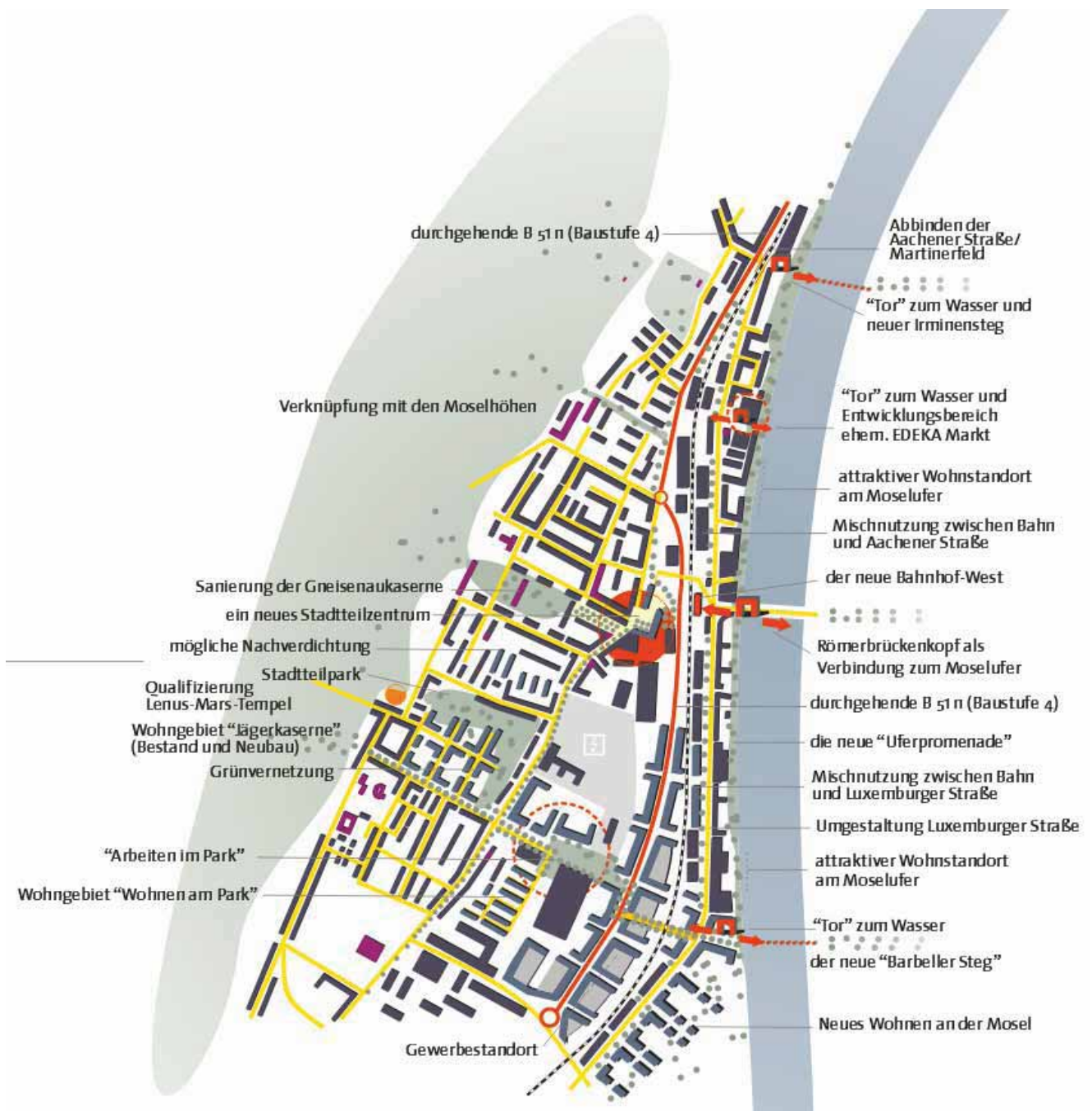
¹² Es ist darauf hinzuweisen, dass die Reste des Lenus-Mars-Tempels aus konservatorischen Gründen mit einer Erdschicht bedeckt worden sind. Eine Präsentation der Tempelreste ist nur mit Errichtung eines Schutzbaus gegen Witterungseinflüsse möglich, was bei den weiteren Überlegungen zu berücksichtigen ist.

¹³ vgl. Baudezernat der Stadt Trier, „Stadtteilrahmenplan Trier-West/Pallien“, Trier 2005, S. 48 ff und S. 114 ff,

6.10 Entwickeln der Schwerpunktbereiche

Abschließend sind alle wichtigen Schwerpunktbereiche entwickelt und die neue Struktur des Stadtteils ist erkennbar. Trier-West hat ein Zentrum, klare Konturen und wird zu einem attraktiven und lebenswerten Stadtteil links der Mosel, der geeignet ist, die gesamtstädtische Entwicklung zu stützen und weiter zu entwickeln.

Abbildung 45 Entwickeln der Schwerpunktbereiche



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH



6.10.1 Qualifizierung des Stadtteilzentrums

Mit dem Ausbau der B 51n, der veränderten Erschließung und den reduzierten Verkehrsmengen auf der Eurener Straße besteht die Möglichkeit, das Stadtteilzentrum zu qualifizieren und als Identifikationsort von Trier-West weiter zu entwickeln.

Dies beinhaltet im Wesentlichen vier Punkte:

1. Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
2. Verknüpfung mit den umliegenden Quartieren, insbesondere zu den Flächen der ehemaligen Gneisenaukaserne
3. Schaffung eines Flächenangebots für zentrale Funktionen
4. Eine Strategie, die darauf abzielt, hier einen Einzelhandelschwerpunkt zu schaffen (Festlegung als zentraler Versorgungsbereich)

1. der öffentliche Raum

Eine mögliche Maßnahme zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität Schritt ist die Einrichtung eines so genannten Shared Space ¹⁴ im Bereich der nördlichen Eurener Straße, bis in Höhe Gneisenaustraße. Der Grundgedanke von Shared Space basiert auf der Integration von Verkehr mit anderen Aktivitäten. Die augenscheinlichste Charakteristik ist das Fehlen von Verkehrszeichen, Ampeln und Signalen, sowie von Straßenmarkierungen oder Geschwindigkeit reduzierenden baulichen Maßnahmen. Der Fahrer integriert sich in die Verkehrsabläufe im Straßenraum. Sein Verhalten wird nur anhand alltäglicher sozialer Normen des Miteinanders kontrolliert. Ziel von Shared Space ist es, den öffentlichen Raum für den Menschen aufzuwerten und damit die Attraktivität des Stadtraums zu erhöhen.¹⁵

Die Umsetzbarkeit dieser Maßnahme muss in einem weiteren Schritt im Detail geprüft werden. Außerdem muss sie zwingend einhergehen mit einer attraktiven Bepflanzung (Baumreihen), Beleuchtung und einer zeitgemäßen Stadtmöblierung.

Zusammenfassend werden für das Stadtteilzentrum werden folgende Maßnahmen beispielhaft vorgeschlagen:

- Straßenraumbegleitende Begrünung (Bäume) entlang der Eurener Straße
- Ersatz der überspannenden Beleuchtung durch Einzelstandleuchten
- Umgestaltung des Straßenraums der Eurener Straße (insbesondere Straßenbelag) im Sinne eines verkehrsberuhigten Ge-

¹⁴ Anmerkung: „geteilter“, oder „gemeinsam genutzter Raum“

¹⁵ Ein weiterer positiver Effekt von Shared Spaces ist der zu verzeichnende, merkliche Rückgang von Unfällen mit Personenschäden. So ereigneten sich in der Gemeinde Bohmte im Landkreis Osnabrück in einer nach dem Shared-Space-Konzept entwickelten Straße seit der Eröffnung im Mai 2008 keinerlei Unfälle mit Personenschäden mehr (zuvor 30-40 Unfälle pro Jahr).

schäftsbereichs oder als Shared Space als Einkaufstraße mit attraktiver Aufenthaltsqualität (vgl. auch Kap. 7.6)

- Angebot einheitlich gestalteter Möblierungselemente (Sitzmöglichkeiten, Abfallbehälter, Aschenbecher, Hinweistafeln ...).

Weiterhin ist die Verknüpfung zur Fläche der Gneisenaukaserne zu thematisieren. Mit dem Studentenwohnheim, dem Haus des Jugendrechts der Arbeitsagentur Trier sowie weiteren Sanierungsmaßnahmen werden künftig für das Stadtteilzentrum wichtige Funktionen auf dem Gelände der Gneisenaukaserne untergebracht. Bislang stößt die Abzweigung der Eurener Straße zur ehemaligen Gneisenaukaserne auf die Kleingärten auf dem ehemaligen Kasernenhof. Im Rahmen der Bürgerwerkstatt vom 19. und 20. Juli 2009 wurde einhellig die Meinung vertreten, dass die Kleingärten erhalten bleiben sollen und Angebote für unterschiedliche Gruppen entstehen. Insgesamt gilt es ein Gestaltungskonzept zu erarbeiten, das die Fläche der ehemaligen Gneisenaukaserne insgesamt umfasst, die Kriterien der Bürgerwerkstatt berücksichtigt und eine attraktive Verknüpfung zum neuen Stadtteilzentrum herstellt. Der Teilabschnitt der Eurener Straße, der vom Stadtteilzentrum zum Kasernengelände führt, bietet mit einer Straßenraumbreite von über 16 m ausreichend Potenzial für eine attraktive Gestaltung.

2. Verknüpfung zur ehemaligen Gneisenaukaserne

Mit der neuen B 51n und den veränderten Verkehrsbeziehungen kann zwischen Hornstraße und Bahntrasse eine Fläche von ca. 18.000 qm direkt am Stadtteilzentrum entwickelt werden. Damit steht an zentraler Stelle eine ausreichend große Fläche für attraktive Ansiedlungen zur Verfügung. Dieser Bereich ist geeignet, das vorhandene Stadtteilzentrum zu stützen und weiter zu entwickeln. Es können weitere Einzelhandelsnutzungen, ggf. das Bürgerhaus (Kulturzentrum) in Verbindung mit Dienstleistungsnutzungen und Wohnen in den Obergeschossen angeboten werden.

3. Schaffung eines Flächenangebots für zentrale Funktionen

Die Optimierung der Einzelhandelsfunktion erfordert, dass das Stadtteilzentrum als zentraler Versorgungsbereich ausgewiesen wird und die Bauleitplanung mit einem Sondergebiet Einzelhandel oder ggf. der Festsetzung „Kerngebiet“ Verkaufsflächen von mehr als 800 qm ermöglicht. Damit soll die bis dato im Stadtteil ungeordnet verlaufende Einzelhandelsentwicklung auf das Stadtteilzentrum hin kanalisiert werden.

4. zentraler Versorgungsbereich

6.11 Durchgehende B 51n

Die verkehrliche Entwicklung der 4. Baustufe erfolgt in zwei Teilabschnitten. Zunächst erfolgt der Anschluss an die Kölner Straße und die Schaffung der Straßenführung unter der Bahnbrücke. Hierzu wird am neu geschaffenen Knotenpunkt ein Kreisverkehr entwickelt, zusätzlich wird die Hornstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt. Durch diese Maßnahmen treten weitere Verlagerungsef-



fekte auf, die einen Großteil des Durchgangsverkehrs über die neu geschaffene Anbindung führen.

In der zweiten Teilstufe erfolgen der Ausbau der Kölner Straße und die Anpassung der Knotenpunkte hinsichtlich der gesteigerten Verkehrsmengen (Knotenpunkt Im Speyer/Eurener Straße).

Insgesamt ist deutlich zu machen, dass der Bedarf einer umfassenden Verkehrsplanung für den Stadtteil Trier-West/Pallien besteht. Die Wirkung für den gesamten Trierer Westen muss zwingend im gesamtstädtischen Mobilitätskonzept Berücksichtigung finden.

6.11.1 Westbahnhof

Reaktivierung des Westbahnhofs

Des Weiteren ist zu prüfen, ob und unter welchen Kriterien der Westbahnhof für den Personenverkehr reaktiviert werden kann. Ohne Zweifel würde diese Maßnahme einen bedeutenden Entwicklungsschub für den Stadtteil insgesamt und für die gewerbliche Entwicklung im Besonderen bedeuten.

Sinnvoll wäre im Zuge dessen auch die Errichtung einer P+R-Anlage am Bahnhof Trier-West, um auch Luxemburg-Pendler, die nicht mit dem Bus/Fahrrad an die Weststrecke gelangen können, an die Zugverbindung nach Luxemburg anbinden zu können. Die Größe der P+R-Anlage muss im Rahmen eines gesonderten Gutachtens geprüft werden.

„Call a bike“

Auch wird angeregt, am Westbahnhof eine Fahrradverleihstation einzurichten (Call a Bike der DB Rent GmbH). Sinnvoll wäre in diesem Zuge eine zweite Radverleihstation am Hauptbahnhof.

6.12 Zwischennutzungen möglich machen

keine zeitgleiche Flächenbelegung

Mit der Herstellung der Erschließung werden umfangreiche Flächenpotenziale erschlossen, die definitiv nicht alle zeitnah oder gar gleichzeitig in einer hohen Qualität umgesetzt werden können.

Fehlentwicklungen verhindern - Angebote schaffen

Mit der bereits ausgeführten Verhinderung von Nutzungen, die einer qualitativ hochwertigen Entwicklung des Stadtteils zuwiderlaufen, sollten Alternativen für temporäre Nutzungen ermöglicht werden. Für diese Flächen gilt es, Zwischennutzungen oder Freiraumgestaltungen zu definieren, die sich in das Gesamtbild einfügen und gleichzeitig geeignet sind, die weitere Entwicklung zu befördern.

Zwischennutzung

Als Zwischennutzung wird eine Form der Gestaltung und Nutzung auf den brachliegenden Flächen verstanden, die Optionen für eine künftige Bebauung offen lassen und bis dahin für mehr oder weniger lange Zeit die unansehnliche Brachfläche zunächst kaschieren und im günstigen Fall neue Qualitäten bewirken.

Z. b. sind temporäre Pflanzmaßnahmen auf den ehemaligen Bahnflächen (Schlagwort „Schienengarten“) geeignet, Aufmerksamkeit zu erregen, ein verändertes Image zu schaffen und den Standort zu beleben.

Auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhof-West können in Verbindung mit Pflanzmaßnahmen Räume zur Aneignung durch Kinder und Jugendliche geschaffen werden (Abenteuerspielplatz, BMX-Bahnen, Skater-Anlage).

Insgesamt bedarf es einer Konzepterarbeitung durch einen Landschaftsarchitekten.

Ziel ist es, Zwischennutzungen bzw. Freiraumgestaltungen zu verabreden, die sich in das Gesamtbild einfügen und gleichzeitig die weitere Entwicklung zu befördern.

Zwischennutzung „Schienengarten“



Ziel

6.12.1 Soziale Infrastruktur

Bereits im Kapitel 4.5 „Soziale Infrastruktur“ wurde deutlich, dass sich Nachfrage nach Kindergärten- und Grundschulplätzen mit den neuen Entwicklungen im Wohnbereich deutlich verändern werden. Nachdem aktuell die Schließung der Grundschule Reichertsberg in der Diskussion ist, wird empfohlen, zunächst die ersten Entwicklungen auf Basis der neuen Wohnbaulanderschließungen abzuwarten, um darauf aufbauend die Zukunft dieser Schule festzulegen. Der konkrete künftige Bedarf wird nach Konzeption und erster Belegung der Wohnbauflächen bereits ab dem Jahr 2012 erkennbar sein. Bis dahin wird empfohlen das Schulangebot aufrechtzuerhalten. Dies ist nicht allein für das wohnungsnahe Angebot sozialer Infrastruktureinrichtungen wichtig. Vielmehr ist eine Grundschule ein relevanter Standortfaktor für Familien, im Stadtteil Wohnsitz zu nehmen.

Soziale Infrastruktur

Allerdings ist nicht allein die quantitative Bedarfsdeckung in den Blick zu nehmen, auch die Qualitäten werden sich in Zukunft deutlich den sich wandelnden Anforderungen der Bevölkerung anpassen müssen. Ein zentrales Themenfeld zur Profilierung und Weiterentwicklung des Angebots wird in der Öffnung und Vernetzung der sozialen Infrastruktureinrichtungen für die Bürgerschaft gesehen. Dies kann beinhalten:

Weiterentwicklung sozialer Infrastruktur

- Weiterentwicklung der Kindertagesstätten zu Schnittstellen für Bildungs- und Beratungsangeboten für Kinder und Familien
- Schaffung von Förder- und Beratungsstrukturen für die Schülerschaft und Eltern an den jeweiligen Schulstandorten im Stadtteil
- Weiterentwicklung der Regelstrukturen zur Verbesserung der Bildungschancen von Kindern und Jugendlichen
- Verbesserung der Bildungschancen und -situation und der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben



Zur Konkretisierung der Inhalte des Projekts wird ein Gesamtkonzept für alle sozialen Infrastruktureinrichtungen, unter Berücksichtigung der differenzierten Bedarfs- und Handlungsanforderungen, gemeinsam mit den Einrichtungen empfohlen.

6.12.2 Einzelhandel

Die Schwerpunktsetzung auf das Stadtteilzentrum mit integrierender Wirkung für den gesamten Stadtteil bedingt, dass hier ein Einzelhandelsschwerpunkt als wichtiger Baustein eines öffentlichen Infrastrukturangebots entsteht. Demnach ist es zwingend erforderlich, in der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Trier diesen Teilbereich als zentralen Versorgungsbereich zumindest für die Nahversorgung auszuweisen. Diese Ausweisung rechtfertigt sich zwar noch nicht über den aktuellen Besitz, aber als planerisches Ziel ist es durchaus zu begründen. Damit wird zum einen deutlich gemacht, dass hier Entwicklungen des Einzelhandels kanalisiert werden sollen, zum anderen wird damit ein Schutzanspruch vor negativen Auswirkungen von nicht integrierten Einzelhandelsansiedlungen dokumentiert.

7 Städtebauliche Vertiefungen

7.1 Vorbemerkung

Aufbauend auf die strukturellen Konzepte werden in den folgenden städtebaulichen Vertiefungen wichtige Flächen und „Lupenräume“ konkretisiert und in räumlichen Zusammenhang zueinander gebracht. Die betrifft folgende Flächen:

- Jägerkaserne
- Fläche der Verkehrsbetriebe
- Stadtteilzentrum
- Bahnausbesserungswerk (Lokrichthalle)
- Flächen des ehem. Güterbahnhof-West
- Neue Trassenführung der Bundesstraße B 51n

Die städtebaulichen Vertiefungen für die Lupenräume sind als Konzeptskizzen zu werten. Dies bedeutet:

- Es wird der Nachweis erbracht, dass sich die vorgesehenen Nutzungen umsetzen lassen
- Die städtebaulichen Kennziffern können anhand der Entwürfe ermittelt werden
- Stadträumliche Qualitäten werden nachgewiesen
- Die verkehrliche Erschließung ist funktional

Der Masterplan bezieht sich annähernd auf den gesamten Stadtteil Trier-West. Auf dieser Maßstabsebene ist es nicht möglich und auch nicht zielführend, eine städtebauliche Detaillierung abschließend vorzunehmen. Mit den folgenden Konzeptskizzen wird eine mögliche und qualitativ hochwertige Gesamtstruktur deutlich gemacht. Auch werden die in Trier-West liegenden Potenziale herausgearbeitet.

Masterplan zeigt Gesamtstruktur

Im Sinne einer übergeordneten Planung, die in weiteren Schritten sukzessive konkretisiert werden muss, geben die folgenden Konzepte den Rahmen für das weitere Procedere vor. Es ist evident, dass ein konkretes städtebauliches Konzept, z. B. für die Fläche der Jägerkaserne, mit einem künftigen Erschließungsträger zu diskutieren sein wird - der hier vorliegende städtebauliche Entwurf kann zwar in der HAUPTERSCHLIEßUNG als Grundlage für die Bauleitplanung herangezogen werden, wird aber im Detail noch verschiedene Änderungen erfahren.

Konzepte geben Rahmen vor

Ähnliches gilt für das Stadtteilzentrum an der Eurener Straße: Aufgrund der zentralen Bedeutung für die Stadtteilentwicklung insgesamt wird empfohlen, aufbauend auf die vorliegenden strukturellen Untersuchungen, einen städtebaulichen Ideenwettbewerb auszuloben, auf dessen Grundlage dann die Bauleitplanung und die Verhandlung mit möglichen Entwicklungsträgern erfolgen kann.

*städttebaulicher Ideenwettbewerb
„Stadtteilzentrum“*

Zusammenfassend soll damit zum Ausdruck gebracht werden: Mit dem vorliegenden Masterplan und den folgenden städtebaulichen

Masterplan als erster Aufschlag

Vertiefungen ist ein erster Aufschlag für eine Vielzahl weiterer Vertiefungen und Abstimmungen gemacht.

7.2 Städtebauliches Konzept „Jägerkaserne“

Die Notwendigkeit, neue Wohnbauflächen im Stadtteil zu erschließen, wurde bereits ausführlich dargelegt. Das größte Flächenpotenzial für die Schaffung eines attraktiven Angebots an Wohnbauflächen ist die Fläche der Jägerkaserne (8 ha) zwischen Irminenwingert und Eurener Straße.

Abbildung 46 Die Jägerkaserne im Stadtteil Trier-West



Quelle: Stadt Trier, Bearbeitung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Dies beinhaltet sowohl die rückwärtigen Kasernenflächen, die teilweise mit Baracken bebaut sind sowie die entlang der Eurener- und der Blücherstraße liegenden und erhaltenswerten Hauptgebäude.

Maßgebliche Restriktion für die Fläche ist, dass im nördlichen Teil Hochspannungsleitungen, ausgehend vom gegenüberliegenden Elektrizitätswerk, verlaufen, die nicht mit Neubauten unterbaut werden können.

7.2.1 Stadtteilpark

Im Zuge der Vernetzung der Moselhöhen mit der Mosel, der Durchbindung des Stadtteils in West-Ost-Richtung mit Grünräumen und der Schaffung von attraktiven Grünräumen als wichtigen Standortfaktor für die Wohnnutzung ist in diesem Bereich ein attraktiver Stadtteilpark vorgesehen. Auf Höhe dieses Parks verlief in der Vergangenheit, von den Moselhöhen kommend, der Irrbach, der nunmehr unterirdisch kanalisiert in die Mosel geleitet wird. Ein attraktives Gestaltungsmerkmal im Park kann die Freilegung dieses Bachlaufs sein, der damit dem Park und auch der gesamten Siedlung „Jägerkaserne“ ein eigenes Profil und Image verleihen kann.

7.2.2 Entwicklungsfolge

Es wird empfohlen, die Entwicklung der Jägerkaserne zu einem innerstädtischen Wohngebiet in einzelnen Phasen vorzunehmen. Es sollte nach jeder Entwicklungsphase eine Überprüfung der Marktfähigkeit/Belegungen und insbesondere der Auslastungen sozialer Infrastruktureinrichtungen erfolgen. Die jeweils folgende Entwicklungsoption sollte erst dann „gezogen“ werden, wenn eine Belegung erfolgreich abgeschlossen ist. Damit wird auch verhindert, dass im Stadtteil Trier-West eine insuläre Lage entsteht, deren Bewohner alle relativ gleichzeitig eingezogen/zugezogen sind und die sich in der Regel aus identischen Alterskohorten rekrutieren. Die zeitlich gestreckte Entwicklung gewährleistet eine altersspezifische Durchmischung und eine verbesserte Integration in den Stadtteil.

7.2.3 Wohnbebauung

Südlich des Parks schließt die Wohnbebauung an. Die Bebauung setzt sich zusammen aus freistehenden Einfamilienhäusern, Reihenhäusern, Doppel- und Mehrfamilienhäusern. Gerade für die Mehrfamilienhäuser soll eine Form gewählt werden, die zwar der innerstädtischen Lage und der hier erforderlichen Dichte gerecht wird, aber gleichermaßen für die Bewohner die Qualitäten von Einfamilienhäusern aufweist.

Diese Wohnform äußert sich darin, dass auf ein Reihenhaus als „Loft“ und, über einen Laubengang erschlossen, eine weitere Wohneinheit gestapelt wird. Diese Bauform gewährt den Nutzern jeweils eigene Eingänge. Weiterhin können hier die Möglichkeiten von Wohnen und Arbeiten unter einem Dach individuell umgesetzt werden.

Entwicklungsfolge „Jägerkaserne“



Quelle: Dr. Jansen GmbH

Abbildung 47 Städtebauliches Konzept „Jägerkasernen“



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Die Erschließung erfolgt primär über den Tempelweg, aber auch eine Anbindung an die Straße Am Irrbach ist vorgesehen. Von der Eurerer Straße führt ein direkter Fuß- und Radweg zwischen den verbleibenden Kasernengebäuden ins Quartier.

Die Fläche des Wohngebiets liegt bei ca. 5,7 ha, der Stadtteilpark belegt davon etwa 1,8 ha.

Abbildung 48 Reihenhäuser mit gestapelten „Lofts“ als Mehrfamilienhaus



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Tabelle 1 Städtebauliche Kennziffern „Jägerkaserne“

Nutzung/Bauform	Fläche ca.	Anteil in % an der Gesamtl.	Anz. WE
Neues Wohnen Jägerkaserne (Bereich zwischen Tempelweg, Jägerstr. und Blücherstr., (Eurener Str.))	5,7 ha	100 %	125
▪ Öffentliche Erschließung: Straßen- und Wegeflächen, Plätze	0,9 ha	16 %	
▪ Öffentliche Grün- und Freiflächen	1,8 ha	32 %	
▪ Nettobauland (inkl. private Gemeinschaftsstellplätze)	3 ha	52 %	
▪ Wohneinheiten in Reihenhäusern (Grundstücksgrößen von ca. 160 qm bis 270 qm)			81
▪ Wohneinheiten in Doppelhäusern (Grundstücksgrößen durchschnittlich ca. 330 qm)			28
▪ Einfamilienhäuser, frei stehend (Grundstücksgrößen durchschnittlich ca. 450 qm)			6
▪ Wohneinheiten (WE) im Geschosswohnungsbau von ca. 70 qm bis 170 qm Grundfläche			10
▪ ggf. Kindergarten, Bruttogeschossfläche (BGF), ca.	500 qm		
▪ Bruttogeschossflächen (BGF) für z. B. freie Berufe, Hausverwaltung usw. (Teilflächen in insgesamt vier Gebäuden), ca.	800 qm		

7.2.4 Hauptgebäude Jägerkaserne

Für die im Grundsatz erhaltenswerten Hauptgebäude der Jägerkaserne können sich mit der Herabstufung der Eurener Straße und den deutlich reduzierten Verkehrszahlen in Verbindung mit dem dahinter liegenden Park hohe Wohnqualitäten ergeben. Die Nachfrage nach den Wohneinheiten in diesem Geschosswohnungsbau wird voraussichtlich nicht durch junge Familien erfolgen. Es wird vielmehr empfohlen, barrierefreie Wohnmöglichkeiten zu schaffen, die für eine ältere Klientel (60+) attraktiv ist.

Wie in Kap. 4.2 dargestellt ist, werden zunehmend ältere Personen die innenstadtnahen und integrierten Lagen nachfragen. Die Ge-





bäude der Jägerkaserne können mit barrierefreien Wohnungen und Wohnungsgrößen zwischen 45 qm und 90 qm für diese Klientel ein eindeutiges Profil entwickeln.

Weiterhin wird empfohlen, einem Wohlfahrtverband jeweils eine Einheit im Erdgeschoss oder Teile des westlichen Gebäudes an der Blücherstraße zur Verfügung zu stellen. Das Angebot einer Sozial- und Servicestation im Gebäude ist für viele ältere Mitbürger ein maßgebliches Kriterium für die Wohnungswahl. Damit wird für die Hauptgebäude der Jägerkaserne ein Alleinstellungsmerkmal entwickelt, das marktkonform und sozial relevant ist. Auch sind Synergien mit dem auf dem dahinter liegenden Gelände der Jägerkaserne liegenden Familienwohnen zu erwarten.

Tabelle 2 Bauliche Kennziffern

Nutzung/Bauform			
Bestandgebäude 1 bis 7 (Hauptgebäude Jägerkaserne) als Ruhestandsresidenz mit Sozial- und Servicestation			
BGF ca. 15.800 qm	NGF ca.	durchschnittl.	Anzahl
	11.000 qm	Wohnungsgröße	WE
		ca. 65 qm	ca. 170
Stellplatzbedarf (Schlüssel 1,25)	ca. 200	Flächenbedarf	
		ca. 5.000 qm	

7.3 Städtebauliches Konzept „Neues Wohnen am Park“

Das zweite wichtige und attraktive Wohnbauflächenpotenzial in Trier West stellt - neben dem Gelände der Jägerkaserne - der Bereich zwischen der ehemaligen Lokrichthalle, dem Villenquartier an der Eurenener Straße, dem Lebensmitteldiscounter im Norden und der Gewerbenutzung im Südwesten dar.

Der Masterplan zeigt beispielhaft eine Bebauung aus überwiegend Einfamilienreihen- und -doppelhäusern sowie einem kleinen Anteil freistehender Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser. Auf rund drei Hektar bietet sich hier die Gelegenheit, in einem überschaubaren Gebiet eine Neubebauung mit hoher Wohnqualität zu schaffen. Insgesamt drei Nachbarschaftsplätze und eine Grünfläche mit Spielmöglichkeiten schaffen Raum für Begegnung von ansässiger und neuer (Wohn-)Bevölkerung. Die besondere Attraktion des Standorts besteht in seiner zentralen Lage, dem unmittelbaren Zugang zu Grün- und Freiflächen und der räumlichen Nähe von Infrastruktureinrichtungen und zukünftig entstehenden Arbeitsplätzen. Für die Einfamilienhausbebauung können außerdem unterschiedliche Grundstücksgrößen von ca. 160 qm bis 560 qm zur Verfügung gestellt werden.

Abbildung 49 Städtebauliches Konzept „Neues Wohnen am Park“



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Die äußere Erschließung des Wohngebiets erfolgt ausschließlich von der Eurener Straße. Für Fußgänger und Radfahrer sind dagegen auch Wegeverbindungen nach Osten in Richtung Mosel vorgesehen. Das Erschließungssystem ist so konzipiert, dass es sich in zwei Stufen realisieren lässt, so dass die bauliche Entwicklung am tatsächlichen Bedarf orientiert werden kann.

Tabelle 3 Städtebauliche Kennziffern „Neues Wohnen am Park“

Nutzung/Bauform	Fläche ca.	Anteil in % an der Gesamtl.	Anz. WE
Neues Wohnen am Park (Bereich zwischen Eurener Straße und ehem. Lokrichthalle)	3,2 ha	100 %	60
▪ Öffentliche Erschließung: Straßen- und Wegeflächen, Plätze	0,9 ha	28 %	
▪ Öffentliche Grün- und Freiflächen	0,7 ha	22 %	
▪ Nettobauland (inkl. private Gemeinschaftsstellplätze)	1,6 ha	50 %	
▪ Wohneinheiten in Reihenhäusern			27
▪ Wohneinheiten in Doppelhäusern			22
▪ Einfamilienhäuser, frei stehend			5
▪ Wohneinheiten (WE) im Geschosswohnungsbau			6

7.4 Städtebauliches Konzept „Verkehrsbetriebe“

„Scharnier“ im Stadtteil

Mit der Aufgabe des Standorts durch die Stadtwerke Trier an der Eurerer Straße ergibt sich im Stadtteil ein attraktives Nutzungspotenzial für die gewerbliche Entwicklung an einer Stelle, die als „Scharnier“ zwischen der Ost-West-Orientierung der Grünräume und der Nord-Süd verlaufenden Eurerer Straße verstanden werden kann.

Teilflächen des Umspannwerks sind miteingebunden

Im vorliegenden Konzept sind kleinere Teilflächen des Umspannwerks, die westlich an den Verkehrsbetrieb anschließen, miteingebunden. Dies soll als Angebot verstanden werden für den Fall, dass diese Teilflächen im Umspannwerk nicht mehr benötigt werden, diese einer hochwertigen Nutzung zuführen zu können.

Abbildung 50 Fläche der Verkehrsbetriebe und Teilflächen des Elektrizitätswerks



Quelle: Stadt Trier, Bearbeitung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Nutzungsstruktur

Die künftige Nutzung spannt sich auf zwischen Dienstleistung, Handwerk und Gewerbe; ggf. kann auch vereinzelt Wohnnutzung möglich sein. Das Gebiet würde typischerweise eine Mischgebietsstruktur mit einem Schwerpunkt auf gewerblicher bzw. dienstleistungsorientierter Nutzung aufweisen.

Auch ist denkbar, dass hier ein Technologiezentrum entwickelt wird, insbesondere im Hinblick auf die möglichen Kooperationen mit der Fachhochschule und die damit möglichen Themenfelder Innovative Technologien und Design.

Bauhöhen

Insgesamt wird entlang der „Schauseite“ Eurerer Straße eine geschlossene Bebauung mit einer Geschoszahl von drei Vollgeschossen vorgeschlagen bzw. einer Gebäudehöhe von bis zu 10 m. Die

flächenhafte Grundstücksausnutzung kann über eingeschossige Gebäude erfolgen.

Abbildung 51 Städtebauliches Konzept „Verkehrsbetriebe“



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Ein besonderer Schwerpunkt wird darauf gelegt, zum „Park“ an der Lokrichthalle und zu den Straßenräumen geschlossene Fronten zu bilden, damit eine eindeutig ablesbare Struktur erkennbar wird.

geschlossene Fronten

Die Haupteerschließung erfolgt über die Eurener Straße in Form einer kleinen Ringschließung.

Erschließung

Tabelle 4 Städtebauliche Kennziffern „Verkehrsbetriebe“

Nutzung	Fläche ca.	Anteil in % an der Gesamtfläche
Bereich Verkehrsbetriebe	2,4 ha	100 %
▪ Öffentliche Erschließung: Straßen- und Wegeflächen, Plätze	0,6 ha	25 %
▪ Nettobauland für Misch- und Gewerbenutzungen (inkl. Stellplatzanlagen)	1,8 ha	75 %

7.5 Städtebauliches Konzept „Lokrichthalle und Güterbahnhof-West“

Die ehemalige Lokrichthalle wird freigestellt und in die neue Parkanlage eingebunden. Sie bildet zugleich die südliche Grenze des Parks. Stellplatzanlagen für die zukünftige Nutzung sind an der Ostseite der Halle angeordnet und werden über zwei Verkehrsanbindungen von der geplanten Straßentrasse erschlossen. Von hier erfolgt auch

die Erschließung der neuen Hauptnutzung der ehemaligen Lokrichthalle.

Kleinteilige Nutzungen, die im westlichen „Seitenschiff“ der Halle untergebracht werden können, werden über die Planstraße, die im Westen im Bereich des heutigen Discounters an die Eurener Straße anbindet, erschlossen. Zwischen der östlichen und westlichen Verkehrserschließung des früheren Bahnausbesserungswerks soll nur eine Fuß- und Radwegeverbindung geschaffen werden. Eine Verknüpfung der beiden Erschließungssysteme für den motorisierten Kfz-Verkehr wird bewusst verhindert, um die beabsichtigte Verkehrsentslastung für die Eurener Straße nicht zu gefährden. Eine Grünfläche im Süden der ehemaligen Lokrichthalle schafft räumlichen Abstand zum Baudenkmal und dient als Pufferzone zwischen Wohn- und Gewerbebereichen.

Entwicklungsoption

Auf der Nordseite der Parkanlage wird die historische und denkmalgeschützte Halle des Elektrizitätswerks von Anbauten befreit. Zusammen mit in Richtung Park vorgelagerten neuen Baukörpern begrenzt sie einen Platz, an dem z. B. gastronomische Angebote für die zukünftig im Umfeld Arbeitenden untergebracht werden können. Die neuen Gebäude bilden hier fortlaufend mit der übrigen Neubebauung die Raumkante und nördliche Begrenzung der Parkanlage, geben aber unterschiedliche Blicke in den Park und auf die ehemalige Lokrichthalle frei.

Der Masterplan sieht für den Bereich der Lokrichthalle und nördlich davon die Entwicklung von Mischnutzungen aus Dienstleistung, kleinteiligem Gewerbe, ggf. Einzelhandel und stellenweise einem bedarfsgerechten Wohnanteil vor. Die südlich und westlich gelegenen Bereiche stellen dagegen - insbesondere im Zusammenhang mit der neuen Verkehrsanbindung - attraktive Gewerbestandorte dar, in denen auch größere Flächenbedarfe realisiert werden können. Auf den Flächen des ehemaligen Geländes der Firma Eybl-Bobinet und der leerstehenden Karl-Röver-Sporthalle sowie zwischen Bahn- und neuer Straßentrasse (ehemaliger Güterbahnhof-West) lassen sich flexibel unterschiedliche Grundstückszuschnitte ab ca. 1000 qm verwirklichen.

Der Straßenraum der neuen Bundesstraße B 51n entlang der östlichen Straßenseite wird durch eine regelmäßig gegliederte Reihe von zwei- bis dreigeschossigen Baublöcken strukturiert und begrenzt.

Die Neubebauung nördlich des Grünzugs wird unmittelbar von der B 51n aus erschlossen. Im breiteren südlichen Teil dient eine zusätzliche Straße im rückwärtigen Bereich der Bebauung zur Erschließung zusammenhängender Stellplatzanlagen, zur Andienung der Betriebe und ggf. zur Feinerschließung des Gewerbegebiets bei kleineren Grundstückszuschnitten. Bei entsprechendem Bedarf an großen Grundstücksflächen kann die rückwärtige Erschließung auch reduziert werden oder ganz entfallen.

Im Bereich der Bahnunterführung wird die Parkanlage über die geplante Straßentrasse bis zu den Bahnanlagen ausgedehnt und in Richtung Mosel geführt. Westlich der Bahnanlagen lenkt eine zielgerichtete Bepflanzung und Neubebauung den Besucher bis zum Moselsteg, so dass letztlich eine lückenlose Grünverbindung von der Mosel bis zum Stadtteilpark Jägerkaserne und in Richtung der Moselhöhen entsteht. Zwischen zwei „Torgebäuden“ richtet sich der Blick, aus der Bahnunterführung kommend, auf die ehemalige Lokrichthalle.

Abbildung 52 Städtebauliches Konzept „Lokrichthalle und Güterbahnhof West“



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Der Park am ehemaligen Bahnausbesserungswerk ist von zentraler Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung von Trier-West und stellt ein wichtiges „Zugpferd“ für die Aufwertung des Stadtteils insgesamt dar. Die Notwendigkeit einer sorgfältigen landschaftsarchitektonischen Gestaltung versteht sich von selbst. Im Rahmen eines landschaftsplanerischen Wettbewerbs sollten Planungsalternativen, unter Berücksichtigung wesentlicher Eckpunkte, wie z. B. der Einbindung der ehemaligen Lokrichthalle in den Park, der Schaf-

Wettbewerb zur Parkgestaltung



fung wichtiger Wegeverbindungen und der Erfüllung unterschiedlicher Nutzungsansprüche („Generationenpark“) entwickelt werden. Daneben ist der Sanierungsbedarf im Hinblick auf potenzielle Altlasten zu untersuchen, um mögliche Planungs- und Nutzungsrestriktionen zu erfassen.

Da in der angrenzenden Luxemburger Straße keine Kinderspielflächen vorhanden sind, wird empfohlen, bei städtebaulichen Maßnahmen in diesem Bereich Spielflächen verschiedener Spielraumtypen zu schaffen.

Der Entwicklungsbereich „Güterbahnhof-West“ endet im Norden mit einer schmalen, gegliederten Baukörperreihe, die die verbleibende Fläche zwischen Bahn- und Straßentrasse nutzt und den Straßenraum fasst.

Tabelle 5 Städtebauliche Kennziffern „Lokrichthalle“

Nutzung	Fläche ca.	Anteil in % an der Gesamtfl.
Ehem. Lokrichthalle (Bereich zwischen Umspannwerk und Im Speyer, inkl. ehem. DB-Halle, Eybl-Bobinet-Gelände und neuer Park)	12,4 ha	100 %
▪ Öffentliche Erschließung: Straßen- und Wegeflächen, Plätze	0,6 ha	5 %
▪ Öffentliche Grün- und Freiflächen	2,2 ha	18 %
▪ Nettobauland für Misch- und Gewerbenutzungen (inkl. Stellplatzanlagen und ehem. DB- und RWE-Hallen)	9,6 ha	77 %

Tabelle 6 Städtebauliche Kennziffern „Güterbahnhof-West“

Ehem. Güterbahnhof-West (Bereich zwischen neuer Straßentrasse und Bahnanlagen)	8,8 ha	100 %
▪ Öffentliche Erschließung: Straßen- und Wegeflächen, Plätze	0,3 ha	3 %
▪ Neue Straßentrasse (Im Speyer bis Bahnbrücke)	2,8 ha	32 %
▪ Grün- und Freiflächen (inkl. Bahndamm)	2 ha	23 %
▪ Nettobauland für Misch- und Gewerbenutzungen (inkl. Stellplatzanlagen und ehem. DB- und RWE-Hallen)	3,7 ha	42 %

7.6 Städtebauliches Konzept „Stadtplatz“

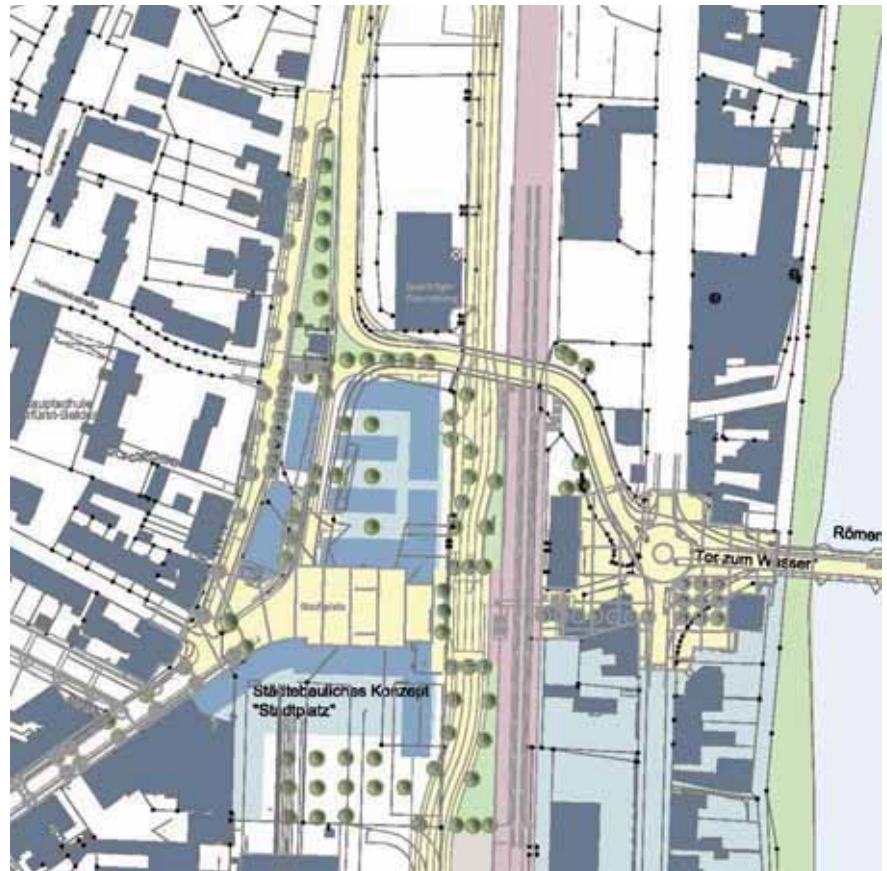
Das vorhandene Stadtteilzentrum ist aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt, die sich durch ein loses „Nebeneinander“ einzelner Nutzungen auszeichnet, wegen der wenigen (attraktiven) Angebote und durch die hohe Verkehrsbelastung aktuell nicht in der Lage, als Mittelpunkt für Trier-West zu wirken.

Um die einzelnen Nutzungen zusammenzuführen und das heute kaum erkennbare Stadtteilzentrum an der Eurener Straße räumlich-funktional zu qualifizieren sowie Aufenthaltsqualität zu schaffen, schlägt der Masterplan Trier-West eine kompakte Neubebauung im Einmündungsbereich Eurener Straße/Entlastungsstraße vor. Insbesondere durch die Neuordnung der Verkehrsfunktionen besteht die Chance, den Bereich als Stadtplatz von hoher städtebaulicher Qualität zu entwickeln, der als Anziehungspunkt und „Gelenk“ zwischen Trier-West und dem Stadtzentrum funktionieren kann. Unterstützt von ansprechenden Dienstleistungs-, Einzelhandels- und öffentlichen Nutzungen wird der Standort darüber hinaus von einer hohen Frequentierung profitieren können. Auch soll das Bürgerzentrum (vgl. Kap. 4.5.5) in einem der direkt am Stadtplatz liegenden Bauten vorgesehen werden.

Seine besondere Attraktivität erhält der neue „Stadtplatz“ für die Wohnbevölkerung im Stadtteil, für Handeltreibende und Besucher durch seine zentrale Lage, wegen der fußläufigen Verknüpfung über die Bahngleise mit der Römerbrücke, attraktiven Haltepunkten im ÖPNV und durch die Anbindung an die neue Hauptverkehrsstraße im Stadtteil.

Eine drei- bis viergeschossige Neubebauung integriert vorhandene Nutzungen und strukturiert den Bereich durch Bildung klarer Raumkanten. Entlang der Entlastungsstraße wirkt ein weitgehend geschlossener Bauriegel als Lärmschutz für die Innenbereiche, die sich kammartig nach Westen orientieren. Die topografischen Höhenunterschiede im heutigen Gelände werden dabei so genutzt, dass das Obergeschoss der nördlichen Bebauung auch von der Brücke aus erreichbar ist. In den darunterliegenden Ebenen können z. B. Parkdecks untergebracht werden. In Richtung der umgestalteten Hornstraße wird der Baublock geschlossen.

Abbildung 53 Städtebauliches Konzept „Stadtplatz“



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Radfahrer in und aus Richtung Römerbrücke/Stadtzentrum erreichen ihr Ziel über eine Fahrradrampe, die zwischen der östlichen und westlichen Neubebauung verläuft. Das Konzept sieht Stellplätze in Tiefgaragen und Parkdecks vor. Diese werden über eine Zufahrt von der Entlastungsstraße und vom Platz aus erschlossen.

Um eine abwechslungsreiche Gestaltung mit hoher Anziehungskraft und Aufenthaltsqualität am Stadtplatz zu erreichen, die zudem vielfältigen Nutzungsanforderungen gerecht wird, wird die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs empfohlen. Folgende Vorgaben sollten hierbei einzuhalten sein:

- Schaffung (geschlossener Raumkanten) in Richtung neuer Straßentrasse, Hornstraße und Platzfläche
- Aufzeigen attraktiver, nutzungsorientierter und flexibler Grundrisse für unterschiedliche Nutzungen und Bedarfe
- Ausnutzung bzw. Berücksichtigung der Geländeverhältnisse
- (Bauliche) Integration vorhandener Einzelhandels- und Wohnnutzungen
- Konzeption eines Bürgerzentrums

- Berücksichtigung der Ansprüche der verschiedenen Verkehrsarten auf dem Platz und im Straßenraum, Integration der ÖPNV-Haltepunkte
- Schaffung einer Anbindung für Radfahrer und Fußgänger an die Bahnbrücke
- Gestalterische Einbindung der Übergangsbereiche in das Stadtplatzkonzept
- Entwicklung eines Katalogs von aufeinander abgestimmten Gestaltungselementen für den Stadtplatz (Möblierung, Beleuchtung, Bepflanzung usw.), der als Orientierungsmaßstab für weitere, neu zu gestaltende Bereiche in Trier-West werden kann

Abbildung 54 Der neue Stadtplatz im Stadtteilzentrum



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Tabelle 7 Städtebauliche Kennziffern „Stadtplatz“

Nutzung	Fläche ca.	Anteil in % an der Gesamtfl.
Stadtplatz (Bereich zwischen Bahnbrücke und Edeka)	1,8 ha	100 %
▪ Öffentliche Erschließung: Straßen- und Wegeflächen, Plätze	0,8 ha	44 %
▪ Nettobauland für Misch- und Einzelhandelnutzungen (inkl. Tiefgaragen, ohne Edeka und Möbel Fesser)	1 ha	56 %



Im Zuge der Bildung des neuen Stadtplatzes wird die Eurener Straße als verkehrsberuhigte (Shared Space) bzw. als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich und begrünte Einkaufsstraße mit Aufenthaltsfunktion entwickelt. Der Bereich der Eurener Straße, der nach Westen hin als Stichstraße abzweigt, wird ebenfalls als verkehrsberuhigter Bereich ausgestaltet (Begegnungszone), in dem auch eine temporäre Marktnutzung vorgesehen ist.

Die Eurener Straße erhält eine Querschnittsbreite von insgesamt 15,5 m. Diese setzt sich im Detail wie folgt zusammen:

Tabelle 8 Querschnittsaufteilung Eurener Straße

Querschnittsaufteilung „Eurener Straße“	
Breite	Fahrbahn/Streifen/Weg
2,50 m	Gehweg
2,00 m	Parkstreifen
3,00 m	Fahrbahn
3,00 m	Fahrbahn
2,00 m	Parkstreifen
2,50 m	Gehweg
15,50 m	Gesamtbreite mit Linksabbiegerspur

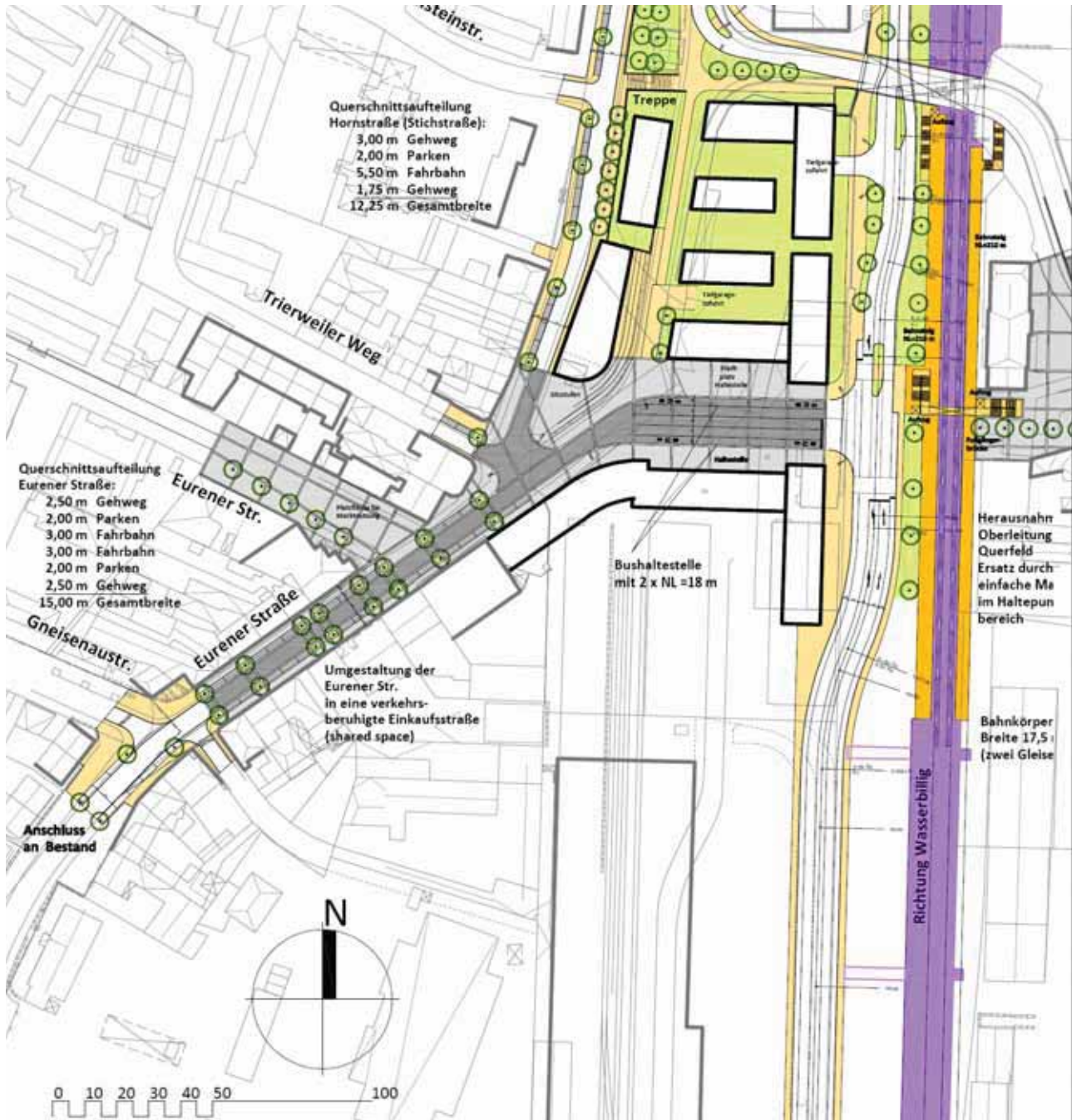
Quelle: Büro Stadtverkehr

Die folgende Grafik verdeutlicht die Straßengestaltung im Bereich des Stadtplatzes, Eurener- und Hornstraße im Detail. Neben der veränderten Verkehrsführung für den MIV wird in diesem Bereich zudem der Busverkehr neu organisiert. Zentraler Verkehrspunkt ist der Stadtplatz, auf welchem auch die neue Bushaltestelle (Nutzlänge 18,0 m) mit Standplätzen vorgesehen wird.

Die Führung der Buslinien 2 und 10 (einzelne Fahrten) erfolgt über die Hornstraße von der neu eingerichteten Busschleuse im Kreisverkehr aus Richtung Norden her. Die Endhaltestelle wird auf den Stadtteilzentrumsplatz verlegt. Die Weiterfahrt der Linien wird über die B 51n in Richtung Norden vorgesehen. Siehe hierzu auch Grafik 2.3, die die Verkehrsführung im ÖPNV in diesem Bereich noch einmal schematisch verdeutlicht.

Die Führung der Linien 1 und 81 erfolgt von der Römerbrücke her über den Kreisverkehr und die Einfahrt in die B 51n in Richtung Süden. Die Weiterfahrt erfolgt über den Stadtteilzentrumsplatz durch die Eurener Straße in Richtung Euren (gleiche Verkehrsführung in umgekehrter Richtung).

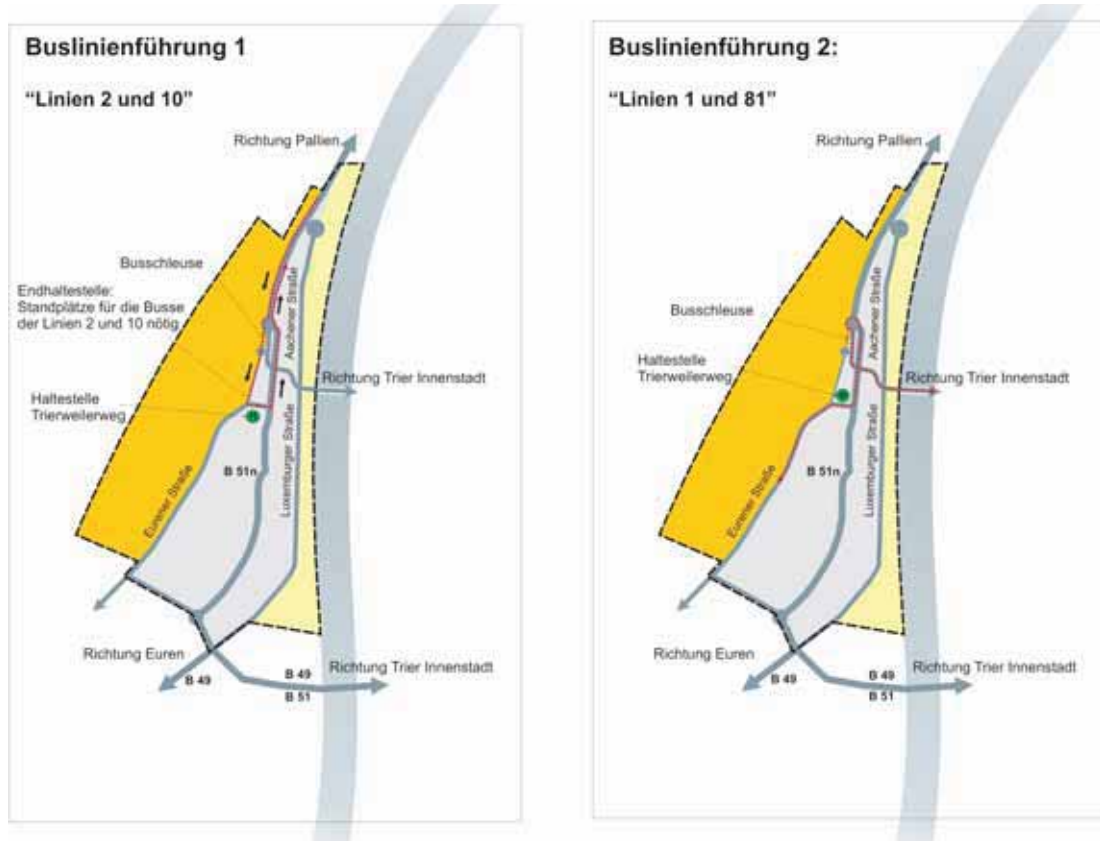
Abbildung 55 Straßenraumgestaltung im Bereich der Eurerer Straße



Quelle: ALK Stadt Trier, Büro Stadtverkehr

Der Bereich der neu gestalteten Hornstraße (Gesamtbreite von 12,25 m) teilt sich der Straßenraum in einen 3,0 m breiten Gehweg mit angrenzendem 2,0 m Parkstreifen, einer 5,5 breiten Fahrbahn und einem weiteren 2,0 m breiten Gehwegstreifen auf.

Abbildung 56 Schematische Darstellung der Verkehrsführung des ÖPNV im Bereich der Eurener Straße und Hornstraße



Quelle: Büro Stadtverkehr, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Der Radverkehr in dem Bereich wird über eine Radverbindung von der B 51n südlich des Kreisverkehrs und über die Eurener Straße geführt.

7.7 Die neue Bundesstraße B 51n

7.7.1 Lage und Querschnitte

Der neue Teilabschnitt B 51n wird mit einer Gesamtlänge von 2,077 km von der Kölner Straße über einen neuen Kreisverkehrsplatz (Durchmesser von 40 m) in Höhe der Markusstraße über das Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerks und des stillgelegten Güterbahnhofs geführt und trifft in Höhe der Firma Eybl (ehem. Bobinet) auf die Straße im Speyer. Hier entsteht ein weiterer Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 40 m.

Die Anbindung an die Römerbrücke erfolgt vom neuen Kreisverkehrsplatz in Höhe der Markusstraße über die bestehende Bahnbrü-

cke, hin zu einem weiteren neuen Kreisverkehr (Durchmesser 25 m) im Kreuzungsbereich Aachener/Luxemburger Straße/Römerbrücke.

Die Anbindung der B 51n an die Eurerer Straße erfolgt im Rahmen einer geänderten Verkehrsführung über das neue Stadtzentrum in Höhe des Trierweilerwegs, südlich des neuen Kreisverkehrs. Im Zuge dessen wird die Zufahrt in die Hornstraße über den neuen Kreisverkehr beschränkt und über eine Busschleuse nur noch für den ÖPNV zugelassen.

Mit der Umsetzung der B 51n ist eine Einfahrt in die Aachener Straße über Martinerfeld, von der Kölner Straße her, nicht mehr möglich, da dieser Abschnitt als Sackgasse ausgebildet wird. Verkehrlichen Zugang hat man nur noch aus Richtung der Römerbrücke und Luxemburger Straße.

Nach Abschluss der vierten Stufe der Umsetzung der B 51n weist diese hinsichtlich ihrer Dimensionierung, je nach Abschnitt, drei unterschiedliche Querschnittsbreiten auf.

Die Querschnittsbreite der B 51n im Bereich der nördlichen Hornstraße beträgt insgesamt 19,5 m. Die Aufteilung des Straßenraums setzt sich im Detail wie folgt zusammen:

Tabelle 9 Querschnittaufteilung nördliche Hornstraße

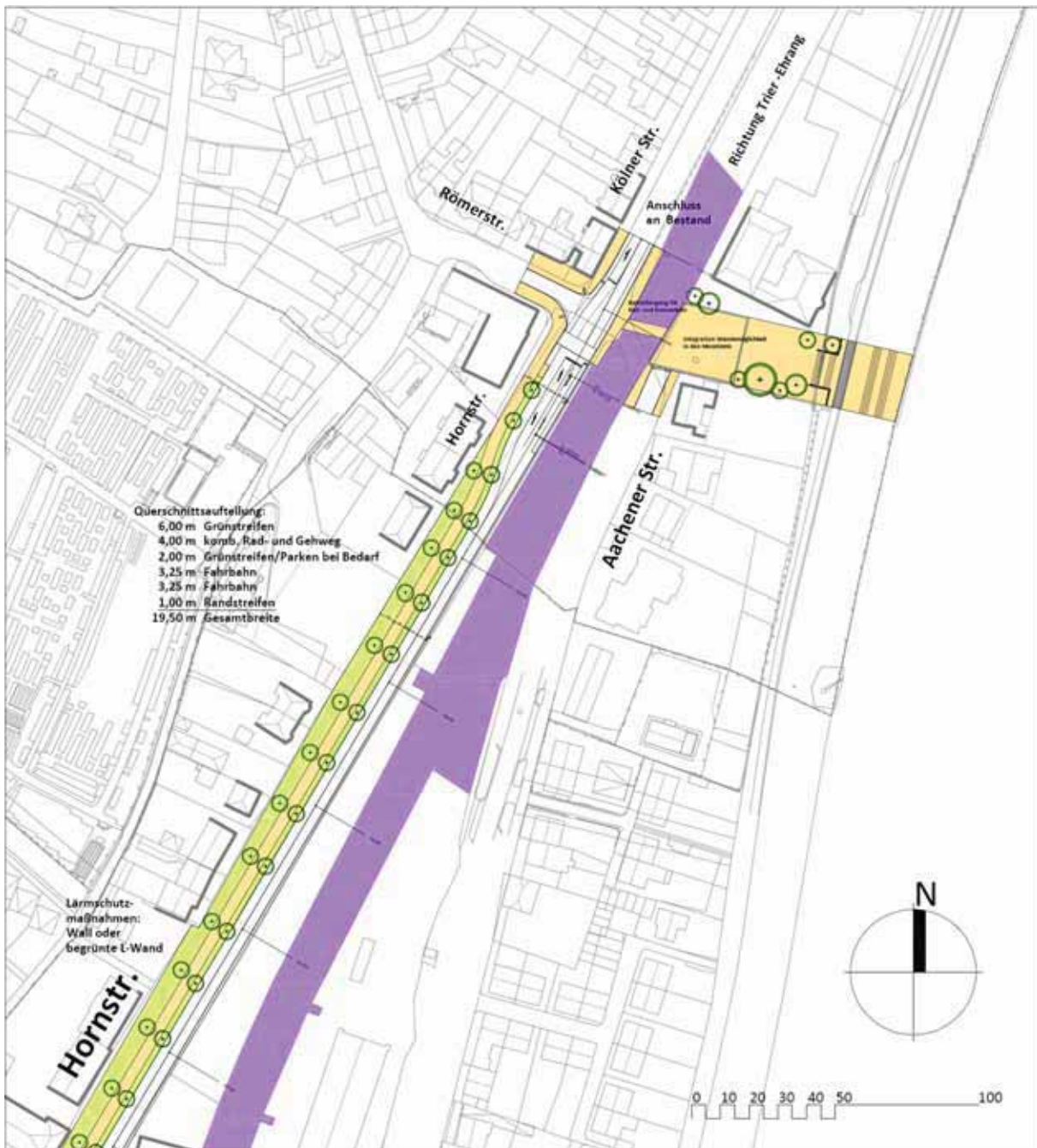
Querschnittaufteilung Abschnitt „nördliche Hornstraße“	
Breite	Fahrbahn/Streifen/Weg
6,00 m	Grünstreifen
4,00 m	Kombinierter Rad- und Gehweg
2,00 m	Grünstreifen/Parken bei Bedarf
3,25 m	Fahrbahn
3,25 m	Fahrbahn
1,00 m	Randstreifen
19,50 m	Gesamtbreite

Quelle: Büro Stadtverkehr

Die Folgende Grafik verdeutlicht die Straßenraumgestaltung dieses nördlichen Bereichs der B 51n, inklusive der Änderungen in der Aachener Straße und Martinerfeld. Im letztgenannten Bereich wird eine Wendemöglichkeit geschaffen sowie eine Verbindungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr über einen Bahnübergang zur Mosel.

Im südlichen Bereich dieses Abschnitts sind darüber hinaus zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung der Hornstraße Lärmschutzmaßnahmen im Straßenraum vorgesehen.

Abbildung 57 Detail der Straßenraumgestaltung im Bereich des nördlichen Abschnitts der B 51n



Quelle: ALK Stadt Trier, Büro Stadtverkehr

Die Querschnittsbreite im mittleren Bereich der B 51n (Abschnitt vom Kreisverkehr bis zur Kreuzung Eurener Straße) beträgt insgesamt 12,5 m. Die Aufteilung des Straßenraums setzt sich im Detail wie folgt zusammen:

Tabelle 10 Querschnittsaufteilung B 51n südlich des Kreisverkehrs bis zur Aachener Straße

Querschnittsaufteilung Abschnitt „B 51n mittlerer Bereich“	
Breite	Fahrbahn/Streifen/Weg
3,50 m	Gehweg
2,00 m	Grünstreifen
3,25 m	Fahrbahn
3,25 m	Fahrbahn
0,50 m	Randstreifen
12,50 m	Gesamtbreite

Quelle: Büro Stadtverkehr

Die folgende Grafik verdeutlicht die Straßenraumgestaltung des mittleren Bereichs der B 51n inklusive der Änderungen in der Eurener Straße, der Hornstraße, der Anbindung und Überführung an die Römerbrücke. Zusätzlich sind die Änderungen im Bereich des Bahnhofs dargestellt, auf die im Detail noch einmal separat eingegangen wird.

Abbildung 58 Straßenraumgestaltung im mittleren Abschnitt der B 51n



Quelle: ALK Stadt Trier, Büro Stadtverkehr

Die Querschnittsbreite im südlichen Bereich der B 51n (Abschnitt von der Kreuzung Eurener Straße bis zur Kreisverkehrsanbindung an die Straße Im Speyer) beträgt insgesamt 12,5 m. Die Aufteilung des Straßenraums setzt sich im Detail wie folgt zusammen:

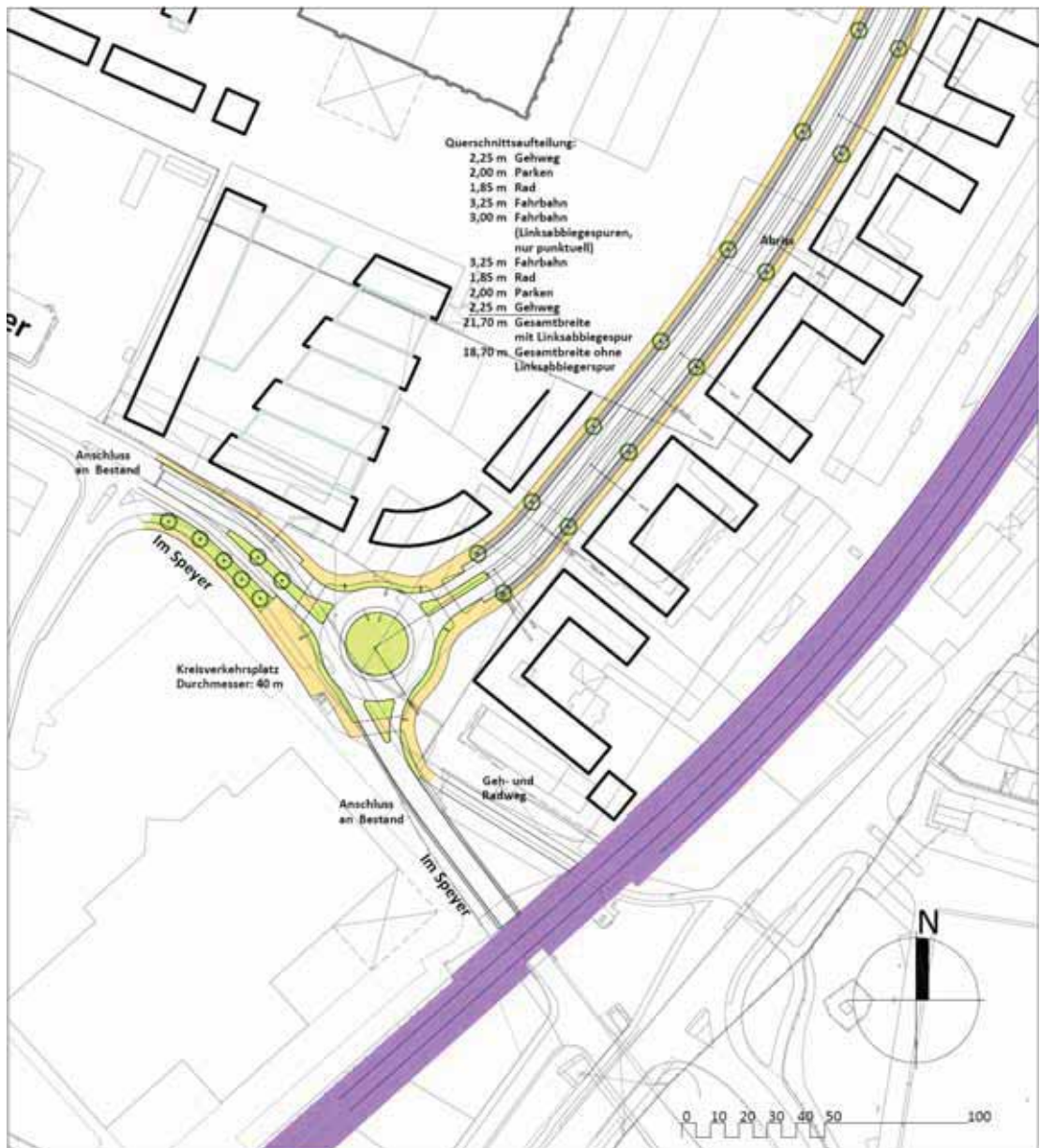
Tabelle 11 Querschnittsaufteilung B 51n südlich der Eurener Straße bis zur Straße Im Speyer

Querschnittsaufteilung Abschnitt „B 51n südlicher Bereich“	
Breite	Fahrbahn/Streifen/Weg
2,25 m	Gehweg
2,00 m	Parkstreifen
1,85 m	Radstreifen
3,25 m	Fahrbahn
3,00 m	Fahrbahn (Linksabbiegerspuren, nur punktuell)
1,85 m	Radstreifen
2,00 m	Parkstreifen
2,25 m	Gehweg
21,70 m	Gesamtbreite mit Linksabbiegerspur
18,70 m	Gesamtbreite ohne Linksabbiegerspur

Quelle: Büro Stadtverkehr

Die folgende Grafik verdeutlicht die Straßenraumgestaltung im südlichen Bereich der B 51n, inklusive des neuen Kreisverkehrsplatzes.

Abbildung 59 Straßenraumgestaltung im südlichen Abschnitt der B 51n



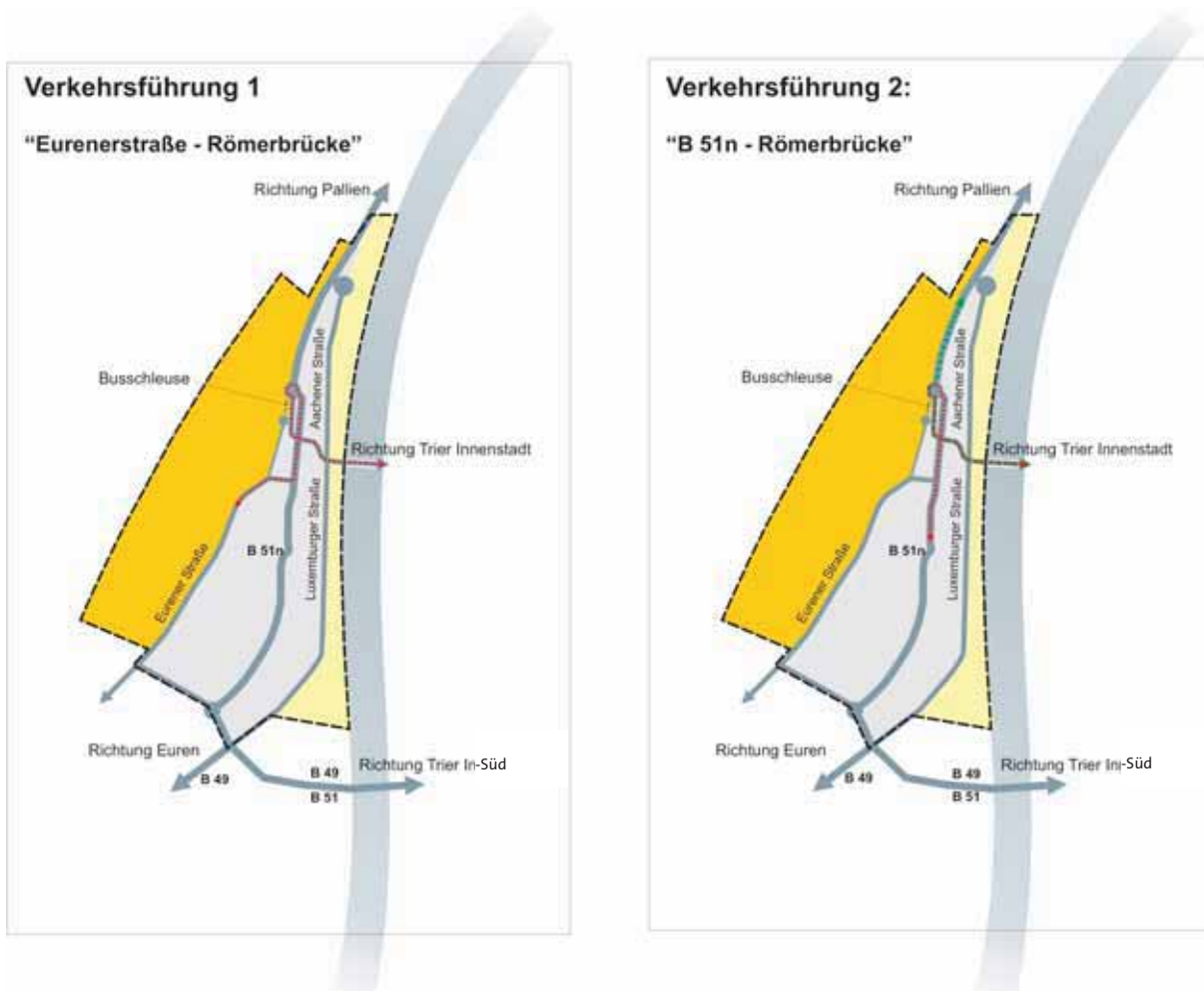
Quelle: ALK Stadt Trier, Büro Stadtverkehr

7.7.2 Verkehrsführung

Zur Verdeutlichung der Verkehrsführung sind im Folgenden schematische Grafiken für den MIV und den ÖPNV dargestellt. Im Einzelnen beziehen sich die Darstellungen auf die Fahrbeziehung Eurer Straße – Römerbrücke, von der Eurer Straße her kommend (Verkehrsführung 1) und auf die Fahrbeziehungen von und zur B 51n

(beide Fahrrichtungen) von und zur Römerbrücke (Verkehrsführung 2).

Abbildung 60 Schematische Verdeutlichung der Verkehrsführung im mittleren Abschnitt der B 51n



Quelle: Büro Stadtverkehr, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Erstere Verkehrsführung verläuft aus Richtung der Eurener Straße über die Lichtsignalanlagen gesteuerte Kreuzung auf die B 51n in Richtung Norden in den Kreisverkehr. Vom Kreisverkehr gelangt man durch Verlassen der dritten Ausfahrt (Ausfahrt Busschleuse ausgenommen) über die Bahnbrücke auf die Römerbrücke in Richtung Trierer Innenstadt. Die gleiche Verkehrsführung gilt für die entgegengesetzte Fahrtrichtung.

Die Verkehrsführung der rechten Grafik verläuft von der B 51n (südlicher Abschnitt) in den Kreisverkehr und über die Bahnbrücke zur Römerbrücke (Gleiches gilt für die entgegengesetzte Richtung). Von der B 51n aus dem Norden her kommend verläuft die Verkehrsführung ebenfalls über den Kreisverkehr und Bahnbrücke (auch in entgegengesetzter Richtung von der Römerstraße her kommend).



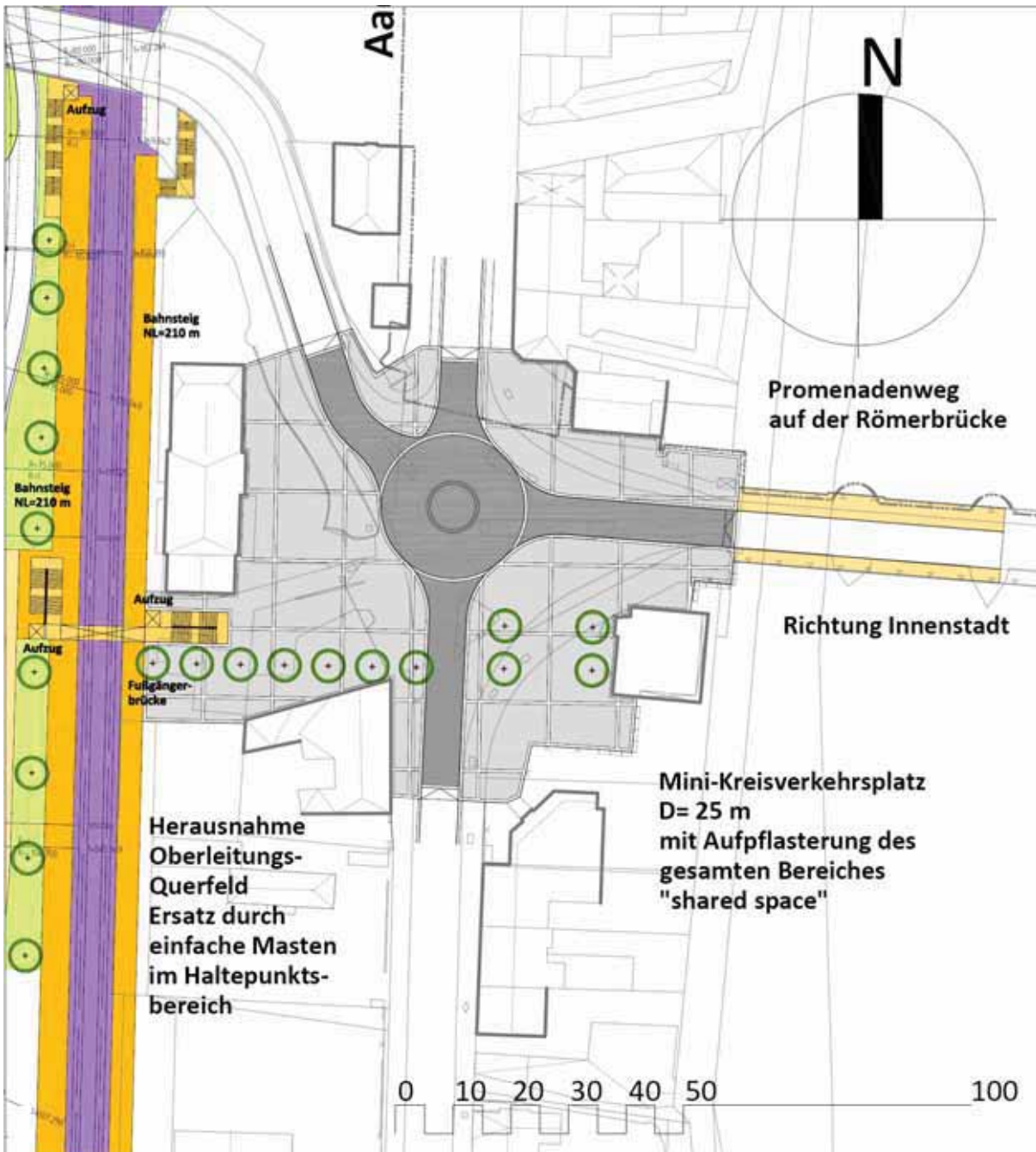
7.8 Bahnhofsreaktivierung

Der Masterplan zu Trier-West beinhaltet die Option einer Reaktivierung des Bahnhofs Trier-West für den Personenverkehr. Dieser erhält zwei Hausbahnsteige mit einer Nutzlänge von jeweils 210 m. Bei dem Umbau des Bahngeländes sind die Entfernung der vorhandenen Querfeldträger und die Installation von herkömmlichen Oberleitungen vorgesehen.

Der Zugang zu den Bahnsteigen wird entweder im nördlichen Bereich her über beidseitige Zugänge und einen Aufzug ermöglicht oder optional vom südlichen Bahnhofsbereich über beidseitige Zugänge, die mit einer Fußgängerbrücke verbunden sind. Hierbei ist die Einrichtung von zwei Fahrstühlen von Nöten.

Durch diese optionale Verknüpfung mit einer Fußgängerbrücke wird zusätzlich eine Verbindung beider Stadtteilbereiche, rechtsseitig und linksseitig der Bahntrasse geschaffen. Die Fußgängerbrücke führt direkt zu einem weiteren kleinen Stadtplatz, der im Bereich der Kreuzung Römerbrücke/Aachener Straße/Luxemburger Straße vorgesehen ist (siehe folgende Grafik). Dieser Platz erhält eine gestalterische Aufwertung, die den Charakter des Gebiets als Eingang zum Stadtteil verbessern und zu gesteigerter Aufenthaltsqualität beitragen soll.

Abbildung 61 Darstellung der Bahnsteige und Zugänge sowie der Kreuzung „Römerbrücke“



Quelle: ALK Stadt Trier, Büro Stadtverkehr

Zentrales Element dieses Platzes ist ein dritter, kleiner Kreisverkehr an der Römerbrücke, der nur mit 25 m Durchmesser dimensioniert ist und von einer Aufpflasterung im gesamten Bereich begrenzt wird, die das Gebiet als „Shared Space“ ausweist.



7.9 Künftige Nutzungsstruktur

In einem ersten Schritt zur Umsetzung der Konzepte ist es zwingend erforderlich, die Bauleitplanung vorzubereiten. Das folgende Nutzungskonzept gibt die entsprechenden Hinweise zur Abstufung der Nutzungen nach BauNVO.

Basis für das Nutzungskonzept ist die strukturellen Analyse sowie die Machbarkeit über die städtebauliche Vertiefung. Mit dem Nutzungskonzept wird eine „klassische“ Planungsmaxime verfolgt, in der ein Übergang zwischen Wohnen über Mischnutzung hin zur gewerblichen Nutzung abgebildet ist. Eine Ausnahme bildet die Wohnbaufläche westlich der Lokrichthalle, die im Süden direkt an eine gewerbliche Nutzung grenzt. Hierauf ist im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung über entsprechende Festsetzungen (insbesondere zum Schallschutz) einzugehen (vgl. auch Kap. 7.10.).

Wohnen entlang der Mosel

Im Ergebnis sollte ein durchgehendes Band mit dem Schwerpunkt „Wohnen“ entlang der Mosel angestrebt werden. Die herausragende Lage am Moselufer wird mit dem Rückbau der Luxemburger- und Aachener Straße und ihrer Zurückstufung zu einer Sammelstraße weiter exponiert. Die gewerbliche Nutzung sollte hier künftig ausgeschlossen sein.

Eine konkrete Interessensabwägung zur künftigen Nutzung des Campingplatzes oder Teilen davon muss in den anschließenden Planverfahren erfolgen. Die Entwicklungsoption als städtebauliches Entwicklungsareal ist allerdings eher langfristig zu sehen. Es werden für diese Fläche insbesondere die Belange des Rudervereins, als wichtigen Akteur im Stadtteil, Berücksichtigung finden müssen.

Mischnutzung parallel zur Bahntrasse

Parallel dazu, entlang der Bahntrasse, ist als Abschirmung zur Bahn und zur westlich angrenzenden gewerblichen Nutzung eine Mischnutzung vorgesehen. Vorstellbar sind neben Dienstleistung, Verwaltung, Wohnen und nicht schädlichen Einzelhandelseinheiten auch Freizeit-, Hotel- und Gastronomieangebote.

gewerbliche Nutzung

Die gewerbliche Nutzung auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhof-West und dem Bahnausbesserungswerk soll einer typischen gewerblichen Nutzung nach § 8 BauNVO vorbehalten sein (vgl. auch Kap. 4.3.9). Zur Gewährleistung einer Qualität sollten Vergnügungsstätten sowie Bordelle und bordellartige Betriebe ausgeschlossen werden.

Einzelhandel

Die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben sollte in der Bauleitplanung zunächst und vorläufig ausgeschlossen sein. Es ist zwingend erforderlich, dass die Stadt Trier auf Grundlage des Einzelhandelskonzepts die Steuerungsmöglichkeiten in der Verantwortung behält und nicht über eine offene Angebotsplanung unerwünschten Einzelhandelsansiedlungen ermöglicht. Für den Fall, dass ein Einzelhandelsvorhaben

- im Sinne des Einzelhandelskonzepts verträglich ist
- sich in die Struktur des Stadtteils einfügt bzw. eine relevante Versorgungsfunktion übernimmt
- verkehrlich zu bewältigen ist, einschließlich Stellplatznachweis
- und mit dem Denkmalschutz in Einklang zu bringen ist

kann und soll die Bauleitplanung vorhabenbezogen angepasst werden.

Hierfür ist die Aussage des Einzelhandelskonzepts, dass in großflächigen Vorhaben (>800 qm) maximal 10 % der Verkaufsfläche mit einer Obergrenze von 800 qm zentrenrelevante Sortimente zulässig sein können, ein wichtiger Anhaltspunkt für die Bauleitplanung. Die Verträglichkeit des 10 %-Werts ist allerdings individuell und vorhabenbezogen zu prüfen und sollte nicht pauschal in die Bauleitplanung einfließen, da sie für die Ebene der verbindlichen Bauleitplanung (noch) nicht ausreichend begründet ist. Demnach ist eine individuelle Verträglichkeitsuntersuchung für jede großflächige Ansiedlung zwingend erforderlich.

Weiterhin ist davon auszugehen, dass jenseits des Einzelhandelskonzeptes auch die Verkehrserzeugung einer großflächigen Einzelhandelsansiedlung zu einem bestimmenden Ausschlusskriterium werden kann. Die dargestellten Verkehrszahlen zeigen, dass mit der gewerblichen Nutzung der Flächen entlang des ehemaligen Güterbahnhofs-West und der Lokrichthalle auch mit Realisierung der neuen Bundesstraße die Grenzen der Belastung bereits erreicht sein werden. Zusätzliche Kundenverkehre sind nur schwer noch stadtverträglich zu organisieren. Weitere Einzelhandelsnutzungen sind vor diesem Hintergrund kritisch zu prüfen.

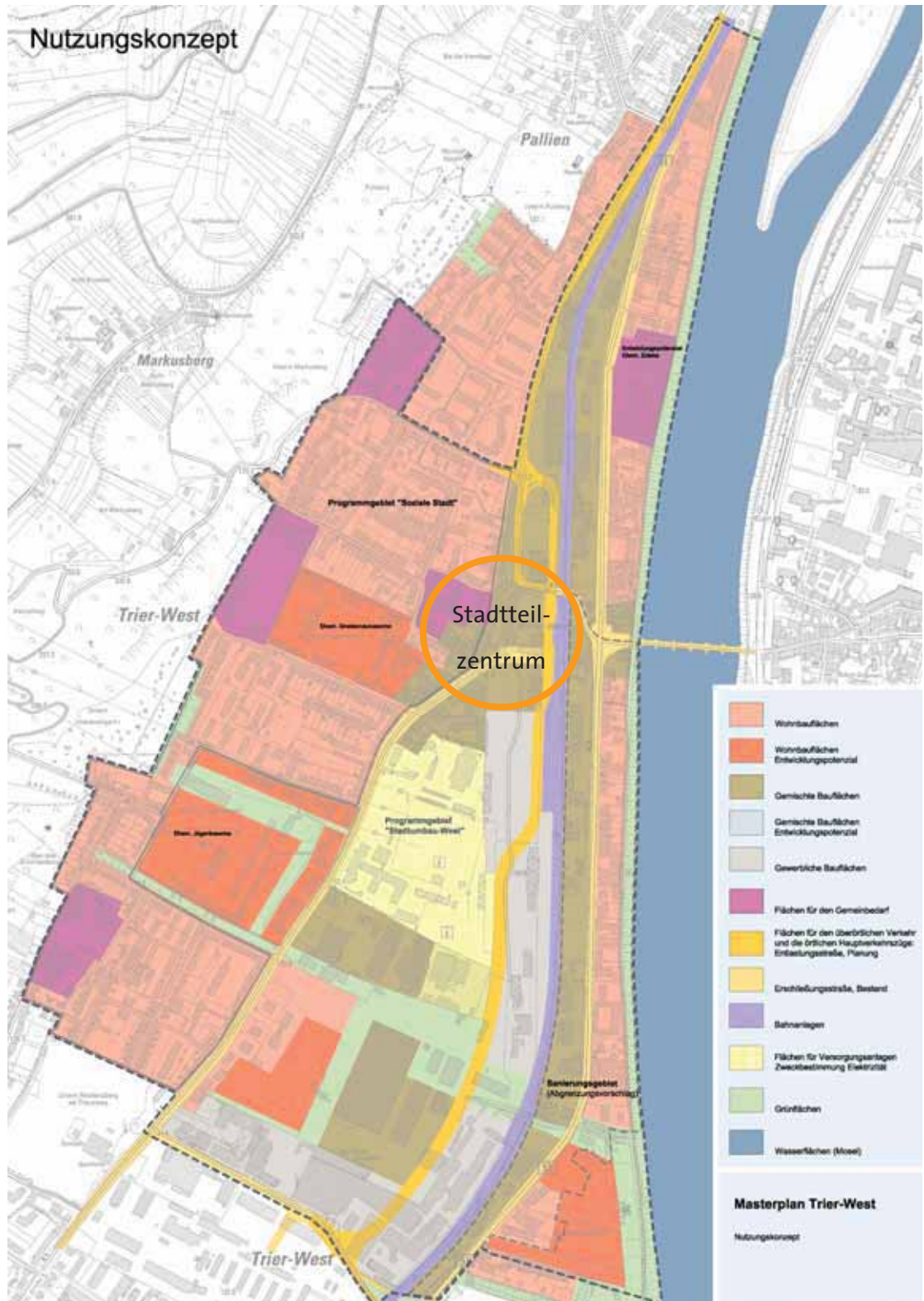
Zusammenfassend sind für das ehemalige Bahnausbesserungswerk insbesondere die Lokrichthalle, folgenden Nutzungsoptionen denkbar:

- Handwerk, Gewerbe, Dienstleistung
- Kultur, Sport, Freizeit, Veranstaltungsort
- Einzelhandel (stadtverträglich unter den o.g. Voraussetzungen)

In der Darstellung wird für die Fläche des ehemaligen Bahnausbesserungswerks vorläufig die Flächendarstellung für ein Mischgebiet gewählt, da hiermit vielfältige Entwicklungsoptionen möglich sind. Im Falle einer großflächigen Einzelhandelsnutzung muss alternativ ein Sondergebiet mit der näheren Spezifizierung „Einzelhandel“ und entsprechenden Aussagen zu Verkaufsfläche und Sortimenten dargestellt und in der Bauleitplanung umgesetzt werden.

*Nutzungsoptionen
Bahnausbesserungswerk*

Abbildung 62 Künftige Nutzungsstruktur Trier-West



Quelle: DGK 5 Stadt Trier, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

In den dargestellten gemischten Bauflächen westlich der Aachener und der Luxemburger Straße soll der Einzelhandel auf die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden beschränkt werden. Demnach ist die Bauleitplanung dahingehend zu fassen, dass im genannten Bereich lediglich ausnahmsweise kleinere Ladenlokale der Nahversorgung, sowie Ladenhandwerk (Bäckerei, Metzgerei etc.) zulässig sein sollen. In der Begründung zur Bauleitplanung sollen, aufbauend auf das Einzelhandelskonzept, die Kriterien definiert werden, ab wann die ausnahmsweise Zulässigkeit greifen kann. Hierfür wird jeweils der Nachweis zu erbringen sein, dass das Einzelhandelsvorhaben zur Versorgung des Gebiets erforderlich ist und die zentralen Versorgungsbereiche dadurch nicht negativ beeinträchtigt werden. Insgesamt soll sich die Nutzung zwischen Dienstleistung, Verwaltung, nicht störenden Gewerbebetrieben und Wohnen aufspannen. Darüber hinaus sollen Freizeit-, Hotel- und Gastronomieangebote zulässig sein.

*gemischte Bauflächen
westlich Aachener und
Luxemburger Straße*

Im Stadtteilzentrum muss die planerische Zielsetzung sein, einen zentralen Versorgungsbereich zu definieren, um eine Stabilisierung und Weiterentwicklung der Einzelhandelsfunktion zu erreichen.

Stadtteilzentrum

Die Flächen am Fuße der Moselhöhen sollen ausschließlich dem Wohnen und den entsprechenden Wohnfolgeeinrichtungen vorbehalten sein. Es wurde mehrfach darauf hingewiesen, wie wichtig die Weiterentwicklung der Wohnfunktion und die Schaffung neuer Angebote in Trier-West sind. Entsprechend sind die Rahmenbedingungen für eine attraktive Wohnlage deutlich zu verbessern.

Wohnen am Fuß der Moselhöhen

7.10 Immissionsschutz/ Abstandflächen

Mit der dargestellten Nutzungszuordnung wird an die bestehende Struktur angeknüpft und sie wird weiterentwickelt. Trotz dieser Entzerrung von sich überlagernden Nutzungen handelt es sich in Trier-West nach wie vor um eine innerstädtische Gemengelage. Dies bedeutet: Das Nebeneinander der vorhandenen und geplanten Nutzungen ist zu dicht, als dass auf das Thema Abstandsflächen abgestellt werden kann.

Entzerrung von Nutzungen

Damit müssen in der nachfolgenden Bauleitplanung, auf Grundlage von Fachgutachten zum Immissionsschutz (insbes. Schallschutz), vertiefende Regelungen getroffen werden, z.B. über die Festsetzung von flächenbezogenen Schallleistungspegeln oder von aktiven bzw. passiven Schallschutzmaßnahmen.

*Fachgutachten zum
Immissionsschutz*

In der Anordnung der hier vorgenommenen Nutzungszuweisung wurde im Sinne des § 50 BImSchG in Form einer planerischen Abstufung bereits berücksichtigt, dass diese Koordination möglich ist. Eine kritische Stelle ist allerdings im Süden des Wohngebiets „Neues Wohnen am Park“ zu sehen. Hier stoßen bestehende gewerbliche Nutzung und neue Wohnnutzung direkt aneinander. Zu beachten

Nutzungskonflikt Wohnen/ Gewerbe



ist, dass hier die neue Wohnnutzung als heranrückende Bebauung als Ursache für mögliche Nutzungskonflikte zu werten ist. Demnach die Bauleitplanung gehalten, Vorkehrungen zum Immissionsschutz im Bebauungsplan für das Wohngebiet zu verankern.

Orientierungswerte

Es ist in der Bauleitplanung zu prüfen, welche Emissionswerte seitens der gewerblichen Nutzung erfolgen und insbesondere, ob hier Nachtbetrieb erforderlich oder zulässig ist. Im Grundsatz gelten hinsichtlich der Schallimmission im allgemeinen Wohngebiet (WA) die Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. der TA Lärm von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. Diese Werte sind als Orientierung zu verstehen und können im Einzelfall überschritten werden. Die Begründung für eine Überschreitung ist in der Innerstädtischen Lage, der vorhandenen Gemengelagesituation sowie der Konfliktverursachung durch die heranrückende Wohnbebauung zu sehen. In der Bauleitplanung kann mit dieser Begründung auch festgesetzt werden, dass für die neue Wohnbebauung Mischgebietswerte von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts anzusetzen sind.

7.11 Hochwasserschutz

Im Jahr 2002 hat das Unternehmen WBW Ingenieure GmbH der Stadt Trier ein Gesamtkonzept Hochwasserschutz vorgelegt.¹⁶ Auf Grundlage einer Bestandsaufnahme der Hochwasserschutzeinrichtungen werden über eine Kosten-Nutzen-Analyse weitere Schutzmaßnahmen vorgeschlagen und nach Priorität geordnet.

Demnach wird in Trier-West einem aktiven Hochwasserschutz in Form von Untergrundabdichtungen und der Errichtung von Stützwänden Vorrang eingeräumt. Die Stützwände werden teilweise mit mobilen Aufsätzen kombiniert.

Aus städtebaulicher Sicht muss diese letztere Möglichkeit zwingend an diejenigen Stellen in Betracht gezogen werden, an denen die Erleb- und Erreichbarkeit des Wassers durch Hochwasserschutz beeinträchtigt werden kann.

Grundsätzlich gilt, dass alle Maßnahmen, die im Überschwemmungsbereich liegen nur unter Beachtung des Hochwasserschutzes umgesetzt werden können.

¹⁶ WPW INGENIEURE GmbH „Gesamtkonzept Hochwasserschutz Trier - Machbarkeitsstudie – Teil 1 – 3“, Saarbrücken 2002

8 Handlungsempfehlungen zur Stadterneuerung

8.1 Vorbemerkung

Abschließend werden im Folgenden die unterschiedlichen Zielrichtungen der Instrumente für die Stadterneuerung dargestellt. Dies betrifft die Soziale Stadt, die Sanierung und den Stadtumbau. Darauf aufbauend werden Empfehlungen zur Abgrenzung und zum strategischen Umgang mit diesen Gebietskulissen ausgesprochen.

8.2 Soziale Stadt

Städtebauliche Maßnahmen zur Sozialen Stadt dienen der Stabilisierung und Aufwertung von durch soziale Missstände benachteiligten Teilen des Stadtgebiets, in denen ein besonderer Entwicklungsbedarf besteht.

Soziale Missstände

Mit dem Programm Soziale Stadt liegt seit dem Jahr 2003 eine wichtige Förderkulisse über Teilbereichen des Stadtteils Trier-West. Sozial-integrative Maßnahmen im Zusammenspiel mit baulichen Maßnahmen des Stadtumbaus sind in Trier-West für die Stabilisierung und Weiterentwicklung des Stadtteils dringend erforderlich. Insofern ist dringend zu empfehlen, das Integrierte Handlungskonzept fortzuschreiben, die Maßnahmen nach Prioritäten zu gliedern und in eine Kosten- und Finanzierungsübersicht zu übersetzen. Dies ist als Grundlage für die weitere Bereitstellung von Fördermitteln im Rahmen Soziale Stadt zwingend erforderlich.

Im Ergebnis kann sich mit einem künftigen Stadtumbaugebiet Trier-West eine fördertechnische Überschneidung mit dem Programm Soziale Stadt ergeben.

Für den Umgang mit der Abgrenzung des künftigen Stadtumbaugebiets gibt es zwei Möglichkeiten:

1. Derjenige Teilbereich von Trier-West, der mit dem Programm Soziale Stadt belegt ist, wird nicht in die Gebietskulisse „Stadtumbau“ übernommen. Damit werden fördertechnisch komplexe Überschneidungen vermieden. Eine eindeutige und klare Struktur hilft der Übersicht und Transparenz der Vorgehensweise. Auch inhaltlich kann diese Trennung der Gebietskulissen gut begründet werden, da im Bereich Soziale Stadt die Arbeit im baulichen Bestand im Vordergrund steht, während in den weiteren Teilbereichen vorwiegend Neuentwicklungen und grundlegende Umstrukturierungen anstehen.
2. Die zweite Möglichkeit ist, denjenigen Teilbereich von Trier-West, der mit dem Programm Soziale Stadt belegt ist, bewusst in die Gebietskulisse „Stadtumbaugebiet“ einzubeziehen. Damit wird deutlich gemacht, dass der Stadtumbau die „große Klammer“ für die künftige Entwicklung des Stadtteils ist. Dies ist insoweit mög-



lich, da beide Förderkulissen Soziale Stadt und Stadtumbau zwar große inhaltliche Schnittmengen aufweisen, aber im Grundsatz nicht konkurrieren. Gleichwohl gilt es im weiteren Verfahren, die Zuordnung von Maßnahmen jeweils klar zu definieren und sicher zu stellen, dass Maßnahmen und Handlungsempfehlungen aus beiden Programmen gleichermaßen kompatibel sind.

Im Grundsatz sind, je nach strategischer Ausrichtung, beide Vorgehensweisen in der Wahl der Gebietskulisse zielführend.

Nachdem aber der Blick auf die Wirkungszusammenhänge im gesamten Stadtteil von Bedeutung ist, und es darüber hinaus problematisch sein kann, über ein Nebeneinander unterschiedlicher Gebietskulissen die Stadtentwicklung integrierend zu steuern, wird empfohlen, die zweite Variante zu wählen. Dabei muss deutlich gemacht werden, dass im Bereich Soziale Stadt nach wie vor dieses Programm im Vordergrund steht und das Themenfeld Stadtumbau hier nur über generelle Wirkungszusammenhänge relevant ist.

Die Überschneidung der Förderkulisse Soziale Stadt und Stadtumbau muss selbstverständlich mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Rheinland-Pfalz (ADD) abgestimmt werden, da an dieser Stelle die Überschneidungen beider Förderkulissen koordiniert werden müssen.

8.3 Sanierungsgebiet

Vorbereitende Untersuchungen zur Einleitung eines städtebaulichen Sanierungsverfahrens nach § 136 ff. liegen für einen Teilbereich in Trier-West aktuell vor. Allerdings fehlen noch die Begründung für eine konkrete Gebietsabgrenzung, die Auswahl des Verfahrens (vereinfachtes oder „klassisches“ Verfahren), die Kosten- und Finanzierungsübersicht und der Satzungsbeschluss sowie alle davon abhängigen weiteren Verfahrensschritte. Zur Klärung, inwieweit die Sanierung mit dem Programm Stadtumbau verknüpft werden kann, gilt es zunächst, die strategische Ausrichtung der Sanierung für Trier-West deutlich zu machen.

Die Sanierung in Trier-West kann im Grundsatz mit vier strategischen Zielrichtungen verbunden werden:

Fördermittelzugang

- Fördermittelzugang
- Abschöpfung von sanierungsbedingten Grundstückswertsteigerungen
- Einsatz des städtebaulichen Instrumentariums zur Erreichung der Sanierungsziele
- Die Gewährung von erhöhten Absetzungen für Herstellungskosten oder Anschaffungskosten bei Gebäuden in Sanierungsgebieten nach § 7 h Einkommenssteuergesetz (EStG)

Der Fördermittelzugang „Sanierung“ wird in den kommenden Jahren sukzessive zurückgefahren, d. h. künftig wird vielmehr auf die Förderkulisse Soziale Stadt und Stadtumbau abzustellen sein.

Auch die Abschöpfung von sanierungsbedingten Grundstückswertsteigerungen spielt bei aktuellen Sanierungsverfahren kaum noch eine Rolle. Das Verfahren ist sehr aufwändig, stößt regelmäßig auf massiven Widerstand seitens der Grundstückseigentümer und endet häufig vor den Verwaltungsgerichten. Auch wird der Zweck dieser Regelung zunehmend in Frage gestellt, denn bei Nicht-Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften nach §§ 152 ff. BauGB können die anfallenden Erschließungskosten auch über Erschließungsbeiträge und damit, abgesehen von einem kommunalen Eigenanteil von 10 %, weitgehend kostenneutral abgerechnet werden.¹⁷

Abschöpfung

Damit spielen im strategischen Umgang mit der städtebaulichen Sanierung die Argumente „Fördermittelzugang“ und „Besonderes Städtebaurecht“ (Abschöpfen von sanierungsbedingten Werterhöhungen von Grundstücken) nur eine untergeordnete Rolle.

Ähnliches kann für das städtebauliche Instrumentarium gelten, denn im Grundsatz können auch im Stadtumbaugebiet (zumindest wenn es nach § 171 d BauGB dezidiert ausgewiesen bzw. über die Bauleitplanung gesteuert wird) die städtebaulich relevanten Instrumente angewandt werden, wie sie auch in der Sanierung möglich sind. Das bedeutet, dass es keinen nennenswerten Unterschied macht, ob im Rahmen eines Stadtumbaugebiets nach § 171 b BauGB ein Sanierungsgebiet oder ein Gebiet zur Sicherung von Durchführungsmaßnahmen (nach § 171 d) BauGB als Satzung beschlossen wird.

städttebauliche Instrumente

Anders verhält es sich mit den erhöhten steuerlichen Absetzmöglichkeiten. Dieses Angebot an Immobilien- und Grundstückseigentümer nach § 7 h Einkommenssteuergesetz (EStG) bei Gebäuden gilt nicht in Stadtumbaugebieten, sondern nur in Sanierungsgebieten und städtebaulichen Entwicklungsbereichen nach den §§ 165 ff. BauGB.

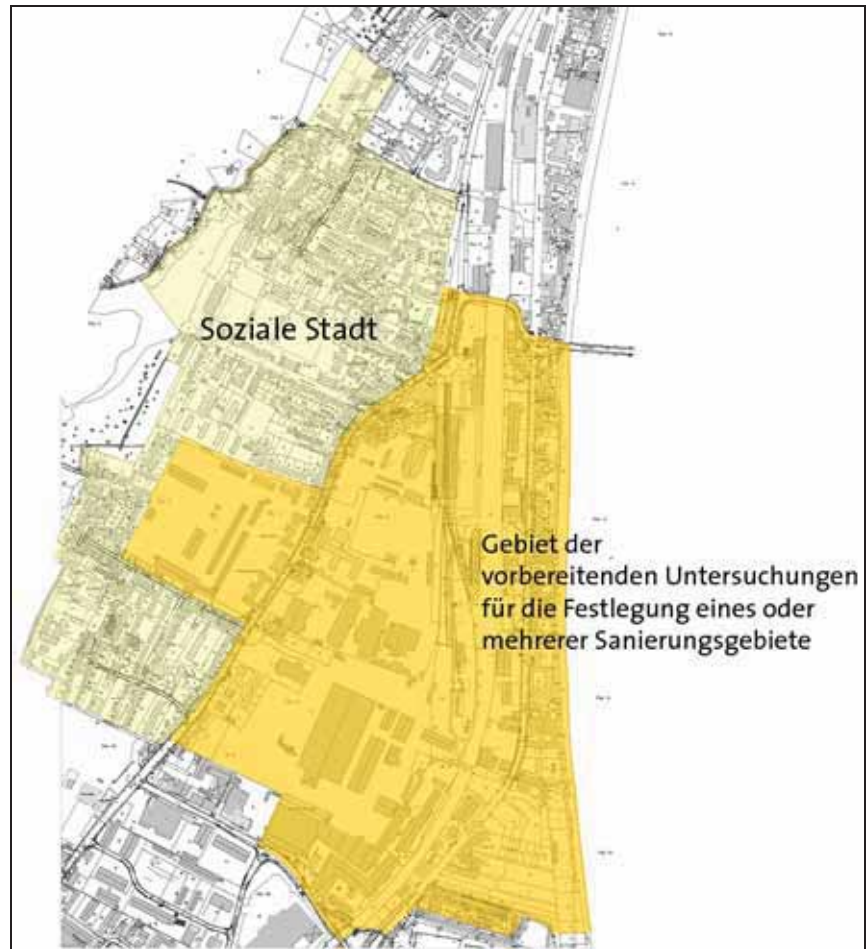
steuerlichen Absetzmöglichkeiten

Nachdem aber der Anreiz zur Investition an private Eigentümer ein maßgeblicher Baustein des Stadtumbauprozesses insgesamt ist, wird dringend empfohlen, über die Ausweisung von einem oder mehreren Sanierungsgebieten die steuerlichen Absetzmöglichkeiten nach § 7 h EStG zu eröffnen. In diesem Fall erübrigt sich eine Satzung nach § 171 d BauGB (Gebiet zur Sicherung von Durchführungsmaßnahmen).

Sanierungsgebiete ausweisen!

¹⁷ Diese strategische Empfehlung ist nicht als Begründung für den Ausschluss der Besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften zu werten. Diese Begründung muss unter Beachtung der gesetzlichen Kriterien ergänzender Inhalt der vorbereitenden Untersuchungen sein.

Abbildung 63 Aktueller Stand Förderkulisse



Quelle: Stadt Trier, automatisierte Liegenschaftskarte (ALK) eigene Darstellung

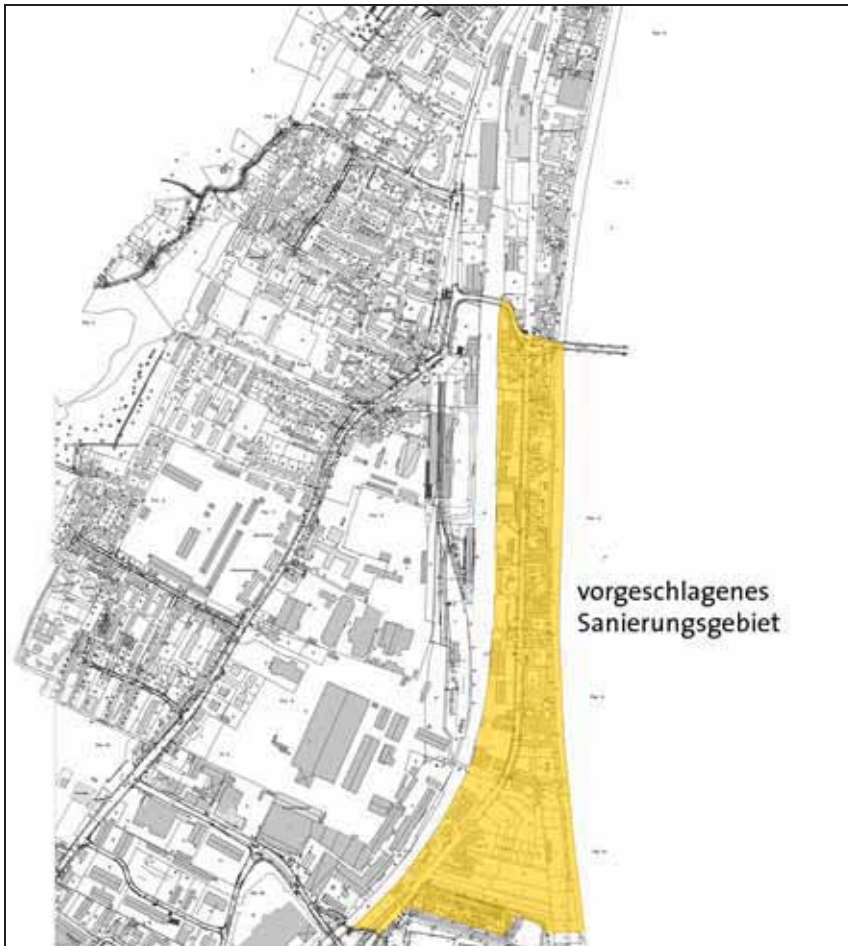
Vorschlag für den Umgang mit dem Instrument Sanierung

Im Ergebnis der genannten strategischen Sanierungsausrichtung sowie abgeleitet aus den städtebaulichen Zielen des vorliegenden Masterplans ist demnach zu empfehlen, entlang der Luxemburger Straße den Bereich zwischen Bahntrasse und Mosel, als Sanierungsgebiet auszuweisen. Ein konkreter Begründungshintergrund für diese Gebietskulisse muss im Rahmen einer (ergänzenden) vorbereitenden Untersuchung noch erfolgen. In dieser Untersuchung müssen die bis dato noch nicht erhobenen Sachverhalte ermittelt und ein städtebaulicher Rahmenplan für den Teilbereich erarbeitet werden. Konkret muss diese ergänzende Vorbereitende Untersuchung beinhalten:

- Nachweis der Notwendigkeit der Sanierung (Begründung) und Beurteilung der Durchführbarkeit
- Wahl und Begründung des Sanierungsverfahrens (voraussichtlich vereinfachtes Verfahren)
- Nachteilige Auswirkungen der Sanierung
- Begründung für die gewählte Abgrenzung
- städtebaulicher Rahmenplan

- Kosten- und Finanzierungsübersicht (eingebunden in die KUF Stadtumbau)

Abbildung 64 Vorgeschlagenes Sanierungsgebiet



Quelle: Automatisierte Liegenschaftskarte (ALK) eigene Darstellung

In einer zweiten Stufe sollte diskutiert werden, inwieweit (jenseits der Stadtumbaumaßnahmen) das sanierungsrechtliche Instrumentarium einschließlich der steuerlichen Absetzmöglichkeiten geeignet ist, den Bereich entlang der Aachener Straße zwischen Bahntrasse und Mosel weiter zu entwickeln. Aktuell wird der Bedarf, hier ein Sanierungsgebiet im Rahmen des Stadtumbaus vorzusehen noch nicht gesehen. Gleichwohl gilt es, diesen Bereich im Zuge der verkehrlichen Maßnahmen (insbesondere Zurückstufung der Aachener Straße) im Blick zu behalten.

Die gewerblichen Entwicklungsflächen westlich der Bahntrasse sind aufgrund ihrer gewerblichen Entwicklungsrichtung und der umfangreichen Neubauentwicklung nicht als typischer Sanierungsfall in Gänze zu werten. Gleichwohl können hier einzelne Bereiche für die Sanierung in Frage kommen. Die jeweilige Erforderlichkeit sollte individuell geprüft werden.



8.4 Stadtumbau

Hinsichtlich der Gebietskulisse für den Stadtumbau liegen im Ergebnis des Masterplans keine Anhaltspunkte vor, von dem in Kap. 3 dargestellten Untersuchungsraum abzuweichen. Die Verflechtungen und Wirkungszusammenhänge sowie die erkennbaren Missstände und Probleme im Stadtteil rechtfertigen es, den gesamten Untersuchungsraum als Stadtumbaugebiet auszuweisen.

Gleichwohl ist im Masterplan auch deutlich geworden, dass der Stadtumbau nicht in allen Bereichen des Untersuchungsraums mit gleicher Intensität greifen muss. Insoweit soll, neben dem Sanierungsgebiet mit der Zielsetzung der Umstrukturierung, untergliedert werden nach Gebieten für die

- Neuentwicklung,
- Erhaltung und
- Beobachtung

In Neuentwicklungsgebieten wird eine *Neuentwicklungsgebiet* umfassende Umstrukturierung durch Abbruch und Neubau durchgeführt. Eine geringe Anzahl von Gebäuden bleibt bestehen, die freigewordenen Flächen werden für eine Neubebauung (Gewerbe, Wohnen, Handel usw.) vorbereitet. Bodenordnungsmaßnahmen und Neuerschließungen sind teilweise notwendig.

Neuentwicklungsgebiete sind:

- die Fläche der Jägerkaserne
- das Bahnausbesserungswerk einschließlich Lokrichthalle
- die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs-West
- das neue Stadtteilzentrum und
- die Fläche der Verkehrsbetriebe (Busdepot).

Erhaltungsgebiet

In Erhaltungsgebieten wird die überwiegende Bausubstanz erhalten bleiben. Das städtebauliche Bild wird im Wesentlichen nicht verändert. Es kommt zu einzelnen Abriss- und Entkernungsmaßnahmen. Die Modernisierung und Instandsetzung wird durchgeführt.¹⁸

Erhaltungsgebiete sind in Trier-West im Wesentlichen die Bereiche, die in der Gebietskulisse Soziale Stadt liegen sowie der Bereich zwischen Aachener Straße und Mosel. Hier können insbesondere die Fläche des ehemaligen Edeka-Markts oder, unter der Überschrift „Stadt am Fluss“, Maßnahmen entlang des Mosel-Ufers betroffen sein.

Weiterhin ist es notwendig, diejenigen *Beobachtungsgebiet* Bereiche, in denen zunächst der Stadtumbau nicht vordringlich greifen kann, unter Beobachtung zu stel-

¹⁸ der Begriff Erhaltungsgebiet wird hier nicht im Sinne des besonderen Städtebaurechts nach § 172 BauGB verwendet

len. Dies ist für Gebiete erforderlich, in denen die verkehrlichen Maßnahmen und die damit einhergehenden Veränderungen spätere Stadtumbaumaßnahmen nach sich ziehen werden aber in denen die Auswirkungen der Maßnahmen aktuell noch nicht verifizierbar sind.

Dies betrifft insbesondere den nördlichen Teilbereich zwischen Bahntrasse und Hornstraße. Die Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen (Fortsetzung der B 51n) wird so langfristig zu erwarten sein, dass die städtebaulich erforderlichen Maßnahmen und auch das städtebaulich notwendige Instrumentarium heute noch nicht absehbar sind. Dies schließt allerdings nicht aus, dass innerhalb dieses Bereichs einzelne relevante Maßnahmen in die Förderkulisse aufgenommen werden. Bedingung wird sein, dass sie sich in die künftig geplante Struktur einfügen und geeignet sind, einen Entwicklungsimpuls für den Stadtteil zu geben.

8.5 Förderantrag als nächster Schritt

Für die Förderantragstellung im Rahmen des Stadtumbau ist zu beachten, dass

- Einzelmaßnahmen aus dem vorliegenden Masterplan in seiner Eigenschaft als städtebauliches Entwicklungskonzept abgeleitet und nach Prioritäten gegliedert werden. Der Masterplan bietet hierfür ausreichend Anhaltspunkte.
- eine qualifizierte Kosten- und Finanzierungsübersichten im Sinne des § 149 BauGB vorliegt, die die Gesamtmaßnahme mit ihren Einzelmaßnahmen sachlich und zeitlich darstellt,
- aussagefähige Anträge vorgelegt werden, die aus der Kosten- und Finanzierungsübersicht entwickelt sind und die zur Ausführung anstehende Einzelmaßnahmen hinreichend konkret bezeichnen, inhaltlich und hinsichtlich ihres Umfangs begründen sowie räumlich darstellen.

Hierfür sind im Rahmen von Beratungsgesprächen mit dem Ministerium und der ADD die zur Ausführung anstehenden Einzelmaßnahmen abzustimmen; insbesondere diejenigen mit einem erkennbar hohen Fördermittelbedarf.

8.6 Sozialplan und Härteausgleich

Die städtebauliche Sanierung hat sich vergleichbar dem Stadtumbau in den westlichen Bundesländern in Richtung eines konsensorientierten und Anreize schaffenden Instruments entwickelt. Dementsprechend steht auch der Sozialplan heute unter anderen Vorzeichen als noch vor 20 Jahren.



Es liegt auf der Hand, dass nachteilige Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände dann gegeben sein können, wenn Stadtumbau- oder Sanierungsmaßnahmen den Umzug von Bewohnern und/oder die Aufgabe von Gewerbebetrieben voraussetzen. Dies ist meist dann der Fall, wenn vom Leerstand betroffene Quartiere saniert oder zurückgebaut werden sollen und diese Quartiere nicht gänzlich leer gezogen sind oder wenn Betriebe aufgrund von städtebaulichen Unverträglichkeiten verlagert werden müssen.

Insgesamt ist darauf hinzuweisen, dass der Einsatz öffentlicher Mittel erst die „ultima ratio“ für den sozialen Ausgleich darstellt. Hier auf wird eindeutig im § 180 Abs. 3 BauGB hingewiesen. Der Stadtumbau wird in aller Regel nicht von der Stadt selbst durchgeführt, sondern von Wohnungsbauunternehmen oder betroffenen Eigentümern. § 180 Abs. 3 BauGB stellt klar, dass auch bei Stadtumbaumaßnahmen die Verantwortung des Vermieters nicht von der Stadt übernommen wird.

situationsbezogener Sozialplan

Die Erarbeitung eines Sozialplanes sollte unter diesen Vorzeichen nicht auf Basis umfassender Erhebungen zu Einkommen und Lebensumständen der Bevölkerung erfolgen, wie dies in der Vergangenheit in Sanierungsgebieten oftmals der Fall war. Vielmehr muss situationsbezogen auf die jeweilige Problemlage einzelner Personen eingegangen werden, wenn seitens des Vermieters/ Eigentümers keine Möglichkeit mehr besteht, soziale Härten zu vermeiden oder auszugleichen.

Der Sozialplan muss entsprechend Angebote beinhalten, die für die Betroffenen in Anspruch genommen werden können: Diese Angebote müssen beinhalten:

- Unterstützung von Wohnungs- oder Arbeitsplatzwechsel
- Beratung über mögliche öffentliche Leistungen wie z. B. Mittel des sozialen Wohnungsbaus, regionale Wirtschaftsförderung oder Wohngeld
- Bereitstellung von Ausweichquartieren
- Verfügbarkeit geeigneter gewerblicher Grundstücke für Betriebsverlagerungen zu adäquaten Konditionen

Ein stabiler, organisatorischer Rahmen für die Aufstellung und Fortschreibung des Sozialplans ist dabei praktikabel. Für die betroffenen Mieter, Gewerbetreibenden oder Hauseigentümer sollen Beratungseinrichtungen wie eine offene Sprechstunde im Stadtumbaubüro, bei der Stadtverwaltung oder dem Sanierungsträger angeboten werden.

In besonderen Härtefällen kann auf Antrag der Betroffenen nach § 181 des BauGB auch ein sogenannter Härteaussgleich gewährt werden. Die Entscheidung darüber ist ein Gesichtspunkt der Billigkeit. Ein Härteaussgleich kommt nicht in Betracht, wenn andere Entschädigungs- oder Ausgleichsmöglichkeiten bestehen.

8.7 Umgang mit Bahnbetriebsflächen

Die ehemaligen Bahnflächen in der Aachener und Luxemburger Straße sind noch für Bahnbetriebszwecke gewidmet. Für die Flächen in Über Brücken (ehemaliger Güterbahnhof Trier-West) liegt eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken vor.

Auf für Bahnbetriebszwecke gewidmetem Gelände hat die Stadt Trier grundsätzlich keine Planungsbefugnis (§ 38 Satz 1 BauGB). Die Planungshoheit liegt bei der Bahn bzw. dem Eisenbahnbundesamt. Wenn die Aufhebung der Bahnnutzung jedoch in Aussicht steht, können Bauleitplanverfahren eingeleitet werden.

Im Flächennutzungsplan können von der Bahnnutzung abweichende Darstellungen aufgenommen werden, wenn die Freistellung von Bahnbetriebszwecken in Aussicht steht. Auch beim Bebauungsplan sind abweichende Festsetzungen möglich. Der Satzungsbeschluss darf aber grundsätzlich erst nach Freistellung von Bahnbetriebszwecken gefasst werden.

Einen Ausnahmefall stellt die funktionslos gewordene Planfeststellung bzw. bahnbetriebliche Widmung dar. Der Fachplanungsvorbehalt gilt für die Schienenwege und die für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, generelles Abgrenzungskriterium ist die "Eisenbahnbetriebsbezogenheit". Bahnfremde Nutzungen auf Bahnflächen unterliegen nicht dem Widmungsprivileg, sie sind vielmehr der kommunalen Planungshoheit unterworfen.

Anlagen oder Nutzungen, auch vorübergehende Nutzungen, die keine Eisenbahnanlagen sind unterliegen formell und materiell dem allgemeinen Baurecht und damit den zuständigen Bauaufsichtsbehörden. Für die Stadt Trier bedeutet dies, dass "Fehlentwicklungen" auf den Bahnflächen durch rechtzeitige Planung verhindert werden können und müssen.

Es ist im weiteren Verfahren zu prüfen, ob und an welchen Stellen der Fachplanungsvorbehalt aufgrund bahnfremder Nutzungen nicht mehr greift. Parallel dazu sollte auf Grundlage einer Entbehrlichkeitsprüfung ein Entwidmungs- bzw. Freistellungsantrag beim Eisenbahnbundesamt gestellt werden.

In der Regel erfolgt die eisenbahnrechtliche Entwidmung bzw. Freistellung nach einem vorgeschalteten Planaufhebungs- bzw. -änderungsverfahren. Da der Umgriff der Entwidmung bzw. Freistellung auch auf die städtebaulichen Ziele abzustimmen ist, bedarf es ausreichend konkreter kommunaler Planungen. Die Voraussetzung hierfür ist mit dem Masterplan gegeben. Darauf aufbauend soll in der Bauleitplanung die weitere Konkretisierung erfolgen.



9 Handlungsfelder und Kostenschätzung

9.1 Übersicht Handlungsfelder

Im Kapitel 6 „Handlungskonzept“ sind die einzelnen Handlungsfelder und die Baustufen der Verkehrsplanung hintereinander „geschaltet“. Die Handlungsfelder lassen sich in der dargestellten Reihenfolge wie folgt zusammenfassen:

Tabelle 12 Übersicht Handlungsfelder

1	Abstimmungsprozess Masterplan
2	Beschluss über den Masterplan
3	Erarbeitung einer Kosten- und Finanzierungsübersicht
4	Bauleitplanung
5	Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen sowie von öffentlichen Aufgabenträgern zur Festlegung eines Stadtumbaugebiets
6	Förmlicher Beschluss eines Stadtumbaugebiets nach § 171 b BauGB durch den Rat der Stadt Trier
7	Förderantragstellung Stadtumbau
8	Grunderwerb
9	1. Straßenbauabschnitt
10	Anlage des Parks an der Lokrichthalle
11	2. Straßenbauabschnitt
12	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Begegnungszonen) im Bestand
13	Umbau und Verkehrsberuhigung einschließlich Begrünung der Eurenener Str. zwischen Gneisenastr. und Einmündung der künftigen B 51n
14	Umsetzung des neuen Westbahnhofskonzepts
15	Qualifizierung des Moselufers
16	Erschließungsmaßnahme Wohngebiet Jägerkaserne
17	Erschließungsmaßnahme Neues Wohnen am Park
18	Herstellen der West-Ost Grünverbindung zwischen Moselhöhen und Mosel
19	3. Straßenbauabschnitt
20	Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Statteilzentrum
21	Infrastrukturmaßnahmen im neuen Stadtteilzentrum Trier-West
22	Neubaumaßnahmen im neuen Stadtteilzentrum Trier-West
23	Errichtung einer direkten Fußwegeverbindung von der Römerbrücke über den Bahnhof, die Bahnsteige bis ins neue Stadtteilzentrum
24	Umbau des Brückenkopfes Römerbrücke zu einem attraktiven Kreisverkehrsplatz oder „Shared Space“-Bereich
25	4. Straßenbauabschnitt
26	Bau der beiden Fußgänger- und Radfahrerbrücken über die Mosel Barbeller- und Irminensteg

1. Abstimmungsprozess: Der Masterplan wurde in den Monaten Januar, Februar und März 2010 in seinen Grundzügen mit den Bürgern, Eigentümern, Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange intensiv diskutiert.

Kurzerläuterung der Handlungsfelder



2. Es ist angestrebt, im zweiten Quartal des Jahres 2010 einen politischen Beschluss über den Masterplan als städtebauliches Entwicklungskonzept herbeizuführen.
3. Erarbeitung einer Kosten- und Finanzierungsübersicht: Für die Förderantragsstellung im Programm Stadtumbau ist eine Kosten- und Finanzierungsübersicht, in der alle Einzelpositionen mit Kosten beziffert und nach Jahren aufgeteilt sind, erforderlich.
4. Bauleitplanung: Zur Verhinderung unerwünschter Ansiedlungen und zur Gewährleistung von Planungssicherheit von ansiedlungswilligen Entwicklungsträgern ist es zwingend erforderlich, Bebauungspläne aufzustellen bzw. vorhandene und nicht mehr aktuelle Bebauungspläne zu ändern.
5. Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen sowie von öffentlichen Aufgabenträgern: Vor Festlegung eines Stadtumbaugebiets auf Grundlage des städtebaulichen Entwicklungskonzepts sind gemäß §171 b Abs. 3 BauGB die Beteiligungsverfahren durchzuführen.
6. Förmlicher Beschluss eines Stadtumbaugebiets nach § 171 b BauGB durch den Rat der Stadt Trier.
7. Förderantragstellung Stadtumbau: Der Förderantrag muss das städtebauliche Entwicklungskonzept sowie ein integriertes Handlungskonzept und, darauf aufbauend, eine Kosten- und Finanzierungsübersicht beinhalten.
8. Grunderwerb: Die für den Straßenneubau der B 51n erforderlichen Flächen müssen durch die Stadt Trier erworben werden. Weiterhin ist es zielführend, Flächen für den Wohnungsbau (Jägerkaserne, Fläche westlich der Lokrichthalle) vor Rechtskraft der Bauleitplanung zu erwerben. Mit dem planungsbedingten Mehrwert können Teile des Grünzugs (Park) zwischen Moselhöhen und Barbeller Fähnanleger finanziert werden.
9. 1. Straßenbauabschnitt: Erschließung der Flächen des ehemaligen Bahnausbesserungswerk und des ehemaligen Güterbahnhof-West zwischen Lokrichthalle und Stadtteilzentrum im erforderlichen Querschnitt der künftigen Bundesstraße B 51n.
10. Anlage des Parks an der Lokrichthalle (Standortfaktor für „Arbeiten im Park“).
11. 2. Straßenbauabschnitt: Durchbindung der neuen Bundesstraße B 51n an die Straße Im Speyer.
12. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Begegnungszonen) im Bestand zunächst in der Prümer Straße, Andreas-Hoewel-Straße, Markusstraße (Stichstraße in Richtung Norden), Peter-Schroeder-Straße, Gneisenaustraße (Stichstraße in Richtung

Süden), Reichertsbergstraße, Jahnstraße, Eurener Straße (Stichstraße), Blankensteinstraße, Granastraße (nördlicher Abschnitt).

13. Umbau und Verkehrsberuhigung einschließlich Begrünung der Eurener Straße zwischen Gneisenaustraße und Einmündung der künftigen B 51n, d. h. qualitative Aufwertung des Straßenraums zu einer attraktiven Einkaufslage.
14. Umsetzung des neuen Westbahnhofkonzepts und Errichtung einer direkten Fußwegeverbindung von der Römerbrücke über den Bahnhof, die Bahnsteige bis ins neue Stadtteilzentrum.
15. Qualifizierung des Moselufers als innerstädtische Grünanlage sowie als attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zur „Uferpromenade Trier-West“.
16. Bauleitplanung und Erschließungsmaßnahme Wohngebiet Jägerkaserne (ggf. in Zusammenarbeit mit einem Entwicklungsträger).
17. Bauleitplanung und Erschließungsmaßnahme Neues Wohnen am Park (ggf. in Zusammenarbeit mit einem Entwicklungsträger).
18. Herstellen der West-Ost Grünverbindung zwischen Moselhöhen und Mosel entlang des ehemaligen Irrbachs, dem Park am Bahnausbesserungswerk über die Bahnunterführung bis zur Mosel (ehem. Barbeller Fähranleger).
19. 3. Straßenbauabschnitt: Fortführung der künftigen Bundesstraße B 52n unter der Bahnbrücke und Herstellen eines Kreisverkehrsanschlusses an die Hornstraße auf Höhe der Markusstraße.
20. Städtebaulicher Realisierungswettbewerb neues Stadtteilzentrum: Die Entwicklung eines neuen Stadtteilzentrums ist von besonderer Tragweite für den gesamten Stadtteil Trier-West. Es wird empfohlen, die städtebauliche Gestaltung über die Auslobung eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbes ggf. verknüpft mit einem Investorenwettbewerb, zu entwickeln.
21. Bauleitplanung und Neubaumaßnahmen der Infrastruktur im neuen Stadtteilzentrum Trier-West, auf Grundlage des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für ein neues Stadtteilzentrum.
22. Planung und Bau der neuen Gebäude im Stadtteilzentrum in enger Zusammenarbeit mit privaten Entwicklungsträgern/ Investoren.
23. Errichtung einer direkten Fußwegeverbindung von der Römerbrücke über den Bahnhof, die Bahnsteige bis ins neue Stadtteilzentrum. Für das Stadtteilzentrum ist die direkte An-



bindung an den neuen Bahnhof von herausragender Bedeutung. Eine attraktive Querung der Gleise ist für die Qualifizierung des Stadtteilzentrums zwingend erforderlich.

24. Umbau des Brückenkopfes Römerbrücke zu einem attraktiven Kreisverkehrsplatz oder „Shared Space“-Bereich. Der Römerbrückenkopf ist das Entrée in den Stadtteil. Eine adäquate Gestaltung, die diesem Anspruch gerecht wird, ist zu entwickeln und umzusetzen.
25. 4. Straßenbauabschnitt: Ausbau des nördlichen Abschnitts (Hornstraße), den Anschluss an den Bestand (Kölner Straße) und den Umbau der Aachener Straße und der Straße Martinerfeld als Sackgasse für den MIV (Zugang nur noch von der Kreuzung Luxemburger Straße/Römerbrücke her).
26. Bau der beiden Fußgänger- und Radfahrerbrücken über die Mosel Barbeller- und Irminensteg und ggf. Bau eines dritten Stegs (Krahensteg).

Zeitplanung

Die dargestellte Reihenfolge gibt im Wesentlichen die zeitliche Reihenfolge der Maßnahmen wieder. Es sind damit die gegenseitigen Abhängigkeiten und das aufeinander Aufbauen der Einzelmaßnahmen berücksichtigt. Allerdings ist es aktuell, aufgrund verschiedener Unwägbarkeiten, nicht möglich, einen Zeitplan für die nächsten 15 Jahre verlässlich zu definieren. Es sind weitere Abstimmungen und Verhandlungen auf verschiedenen Verwaltungsebenen sowie mit den Grundstückseigentümern und sonstigen Akteuren erforderlich.

Die konkrete Zeitplanung wird in den folgenden Arbeitsschritten (Stadtumbau, Sanierung, Bauleitplanung) erarbeitet und sukzessive weiter konkretisiert. Sie ist im Übrigen auch für die Förderantragstellung „Stadtumbau“ unerlässlich

9.2 Kostenschätzung

In einem ersten Konkretisierungsschritt und als wichtiger Baustein für die Kosten- und Finanzierungsübersicht werden die einzelnen öffentlichen Maßnahmen zunächst für den Verkehrsbereich benannt, in eine Reihenfolge gebracht sowie mit Kosten beziffert.

Die dargestellte Kostenschätzung benennt zunächst die unrentierlichen Kosten und dient als Grundlage für eine Kosten- und Finanzierungsübersicht, wie sie für den Antrag zur Städtebauförderung im Stadtumbau zwingend erforderlich ist.

Zu ergänzen in der Förderantragsstellung sind weitere Kosten, die von Dritten getragen werden sowie die Einnahmenseite, d. h. die rentierlichen Kosten. Auch gilt es, im Förderantrag die jeweiligen Kosten konkret einem bestimmten Zeitrahmen zuzuordnen.

Die folgende Kostenschätzung basiert auf Einheitspreisen für die jeweils vorgesehene Ausprägung der Maßnahme.

Tabelle 13 Kostenschätzung öffentliche Investitionen im Verkehrsbereich

		Menge	E	EP	Kosten in EUR	Gesamtkosten
1	Bundesstraße B 51n					11.958.800
1.1	Baustufe 1					
1.1.1	Straßenbau (Neubau)	8.650	qm	135	1.167.800	
1.1.2	Bäume	20	St.	500	10.000	
1.2	Baustufe 2					
1.2.1	Straßenbau (Neubau)	15.750	qm	135	2.126.300	
1.2.2	Bäume	60	St.	500	30.000	
1.3	Baustufe 3					
1.3.1	Straßenbau (Aus- und Neubau)	14.600	qm	125	1.825.000	
1.3.2	Grunderwerb	3.900	qm	150	585.000	
1.3.3	Abriss Gebäude	1	pausch.	90.000	90.000	
1.3.4	Grünfläche	2.300	qm	25	57.500	
1.3.5	LZA-Anlage Eurerener Straße/B51n	1	pausch.	175.000	175.000	
1.3.6	Bäume	50	St.	500	25.000	
1.4	Baustufe 4					
1.4.1	Straßenbau (Ausbau)	9.450	qm	100	945.000	
1.4.2	Grünfläche	3.500	qm	25	87.500	
1.4.3	Bäume	60	St.	500	30.000	
1.4.4	Maßnahmen für Lärmschutz	550	lfd. m	1.500	825.000	
1.4.5	Beseitigung Bahnübergang	1	pausch.	50.000	50.000	
1.4.6	Errichtung eines BÜ für Fußgänger und Radfahrer	1	pausch.	90.000	90.000	
1.4.7	Wendehammer auf der Aachener Straße (integriert in den Moselstein)	875	qm	135,00	118.100,00	
2	Eurerener Straße (Stadtteilzentrum)					2.820.500,00
2.1	Platzbereich	5.450	qm	150,00	817.500,00	
2.2	Eurerener Straße (Platzbereich)	1.350	qm	150,00	202.500,00	
2.3	Stichstraße Hornstraße	3.100	qm	135,00	418.500,00	
2.4	Restliche Straßenflächen	1.427	qm	135,00	192.600,00	
2.5	Bäume	60	St.	500,00	30.000,00	
2.6	Stützwände	225	lfd. m	900,00	202.500,00	
2.7	Sitzstufen	1	St.	35.000,00	35.000,00	
2.8	Ausstattung für die Bushaltestelle	2	St.	15.000,00	30.000,00	
2.9	Öffentlichkeitsarbeit für die Umgestaltung	1	pausch.	15.000,00	15.000,00	
3	Bahnstation Trier-West					3.991.100,00
3.1	Bahnsteig West	1.035	qm	450,00	465.800,00	
3.2	Bahnsteig Ost	705	qm	450,00	317.300,00	
3.3	Ausstattung der Bahnsteige (Sitze, Automaten, Beschallung, Unterstand usw.)	2	St.	85.000,00	170.000,00	
3.4	Treppenanlage West zur Straßenbrücke	1	St.	125.000,00	125.000,00	
3.5	Aufzug an der Treppenanlage	1	St.	285.000,00	285.000,00	
3.6	Treppenanlage Ost zur Straßenbrücke	1	St.	100.000,00	100.000,00	
3.7	Fußgängerbrücke mit Treppenanlage	1	St.	650.000,00	650.000,00	
3.8	Aufzüge an der Fußgängerbrücke	2	St.	285.000,00	570.000,00	



4	Wohnumfeld im Stadtteil Trier-West					2.506.600,00
4.1	Neugestaltung Gneisenastraße	4.500	qm	105,00	472.500,00	
4.2	Neugestaltung Eurener Straße (Zugang zur KITA)	2.100	qm	90,00	189.000,00	
4.3	Punktueller Maßnahmen (Umbau der Knotenpunktsbereiche im Tempo-30-Netz)	16	St.	35.000	560.000	
4.4	Kreisverkehrsplatz "Am Speyer/Eurener Straße" D = 35 m	1	St.	250.000	250.000	
4.5	Baumtore für die Begegnungszonen	15	St.	15.000	225.000	
4.6	Fahrbahnmarkierungen für Begegnungszonen	12	St.	2.500	30.000	
5	Kreuzungsbereich Luxemburger Straße/Aachener Straße					1.196.500,00
5.1	Neugestaltung Knotenpunkt (shared-space)	5.300	qm	150	795.000	
5.2	Bäume	30	St.	500	15.000	
5.3	Öffentlichkeitsarbeit für die Umgestaltung	1	pausch.	15.000	15.000	
6	Öffentlicher Grünzug an dem ehemaligen Ausbesserungswerk der Bahn					7.829.500,00
6.1	Fuß- und Radwege im Parkflächenbereich	2.500	qm	60	150.000	
6.2	Parkflächengestaltung im Norden (Grünflächen)	21.500	qm	30	645.000	
6.3	Bäume im Parkbereich	90	St.	250	22.500	
6.4	Parkflächengestaltung im Süden (Grünflächen)	18.600	qm	30	558.000	
6.5	Bäume im Parkbereich	90	St.	250	22.500	
6.6	Maßnahmen Bahnunterführung	1	pausch.	90.000	90.000	
6.7	Oberflächengestaltung Moselsteig	4.500	qm	90	405.000	
6.8	Fußgängerbrücke über die Mosel	1	pausch.	3.500.000	3.500.000	
Gesamtkosten					20.808.400	
	Sicherheitszuschlag			5%	1.040.400	
	Kleinleistungen plus Baustellen			10%	2.080.800	
	Planungsleistungen					
	zu Punkt 1 (B 51n)	8.237.200		7%	576.600	
	zu Punkt 2 (Eurener Straße)	1.928.600		7%	135.000	
	zu Punkt 3 (Haltepunkt Trier-West)	2.683.100		10%	268.300	
	zu Punkt 4 (Wohnumfeld)	1.726.500		7%	120.900	
	zu Punkt 5 (Kreuzungsbereich Luxemburger Straße)	810.000		7%	56.700	
	zu Punkt 6 (Öffentlicher Grünzug)	5.393.000		7%	377.500	
Gesamtkosten (netto)					25.464.600	
Mehrwertsteuer (19%)					4.838.274	
Gesamtkosten					30.302.874	30.303.000

Quelle: Büro Stadtverkehr

Wird von einem Zeitrahmen von 15 Jahren und einem Fördersatz von 80 % ausgegangen, wird die Stadt Trier im Schnitt jährlich ca. 400.000 EUR aufbringen müssen, um die entsprechenden Maßnahmen umsetzen zu können.

Hiervon sind die rentierlichen Kosten (ggf. Erschließungsbeiträge, bzw. Abschöpfung des planungsbedingten Mehrwerts im Sanierungsgebiet) noch abzuziehen.



10 Testentwürfe und Variantendiskussion

10.1 Vorbemerkung

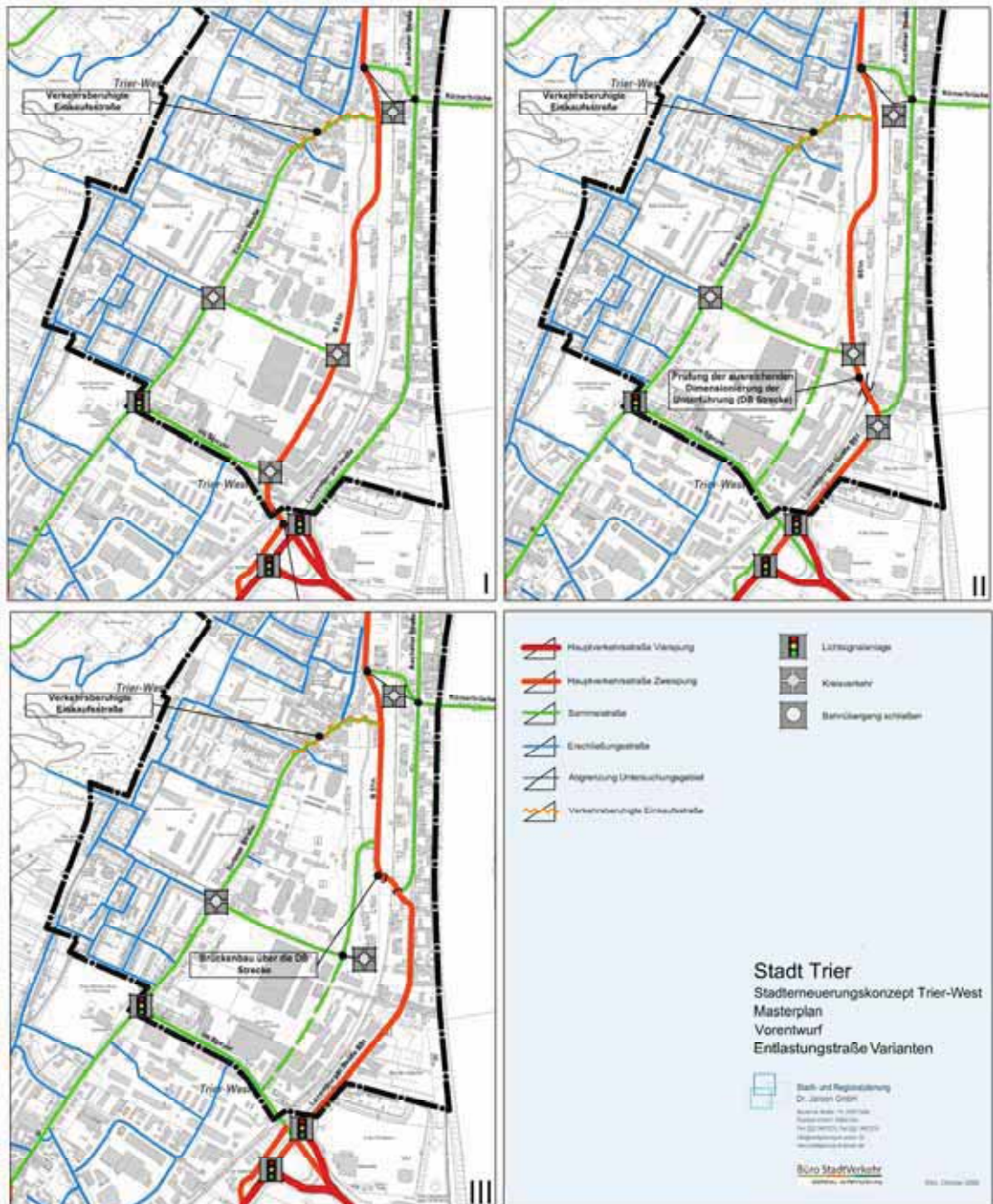
Für verschiedene Teilbereiche im Stadtteil wurden Testentwürfe erarbeitet, die auf Basis jeweils unterschiedlicher Verkehrsanbindungen eine städtebauliche Situation zum Ausdruck bringen. Mit den Testentwürfen und insbesondere mit der Begründung, warum sie verworfen wurden, begründet sich gleichzeitig die Notwendigkeit der im Masterplan dargestellten und vorgeschlagenen Varianten. In der weiteren Bearbeitung der vorgestellten städtebaulichen Gestaltung machen sie weiterhin deutlich an welcher Stelle bestimmte Varianten kategorisch auszuschließen und nicht weiter zu verfolgen sein werden.

10.2 Varianten Trassenverlauf B 51n

Ein wichtiger Arbeitsschritt für die Erschließung des Bahnausbesserungswerks und der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs-West war die Variantendiskussion um die Trassenführung der B 51n.

Im Grundsatz standen zunächst die drei folgenden Erschließungsvarianten zur Diskussion. Dabei wurde schnell deutlich, dass eine neue Unterführung unter der bestehenden Güterbahntrasse aus Kostengründen nicht umsetzbar sein wird. Weiterhin wird bei den Varianten II und III der Verlagerungseffekt von der Luxemburger/Aachener Straße auf die B 51n nicht ausreichend sein, um entlang dieser Straßen neue Qualitäten entwickeln zu können. Damit scheiden die Varianten II und III frühzeitig aus.

Abbildung 65 Varianten Trassenverlauf B 51n



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Die Lage der B 51n nach Variante 1 war in einem weiteren Schritt zu konkretisieren. Hierfür wurden verschiedene Alternativen entwickelt.

Eine erste Variante war, die B 51n direkt an der Bahntrasse und strikt parallel dazu zu führen. Diese Variante musste aus verschiedenen Gründen verworfen werden:

- Die neue Bundesstraße würde eine nur einseitige Erschließungsfunktion übernehmen
- Die Lokrichthalle würde nicht direkt an der Straße liegen und in die zweite Reihe rücken. Dies würde dem grundsätzlichen Ansatz widersprechen, „die Halle in die Mitte“ zu nehmen
- Die entlang der Bahntrasse stehenden Masten der Streckenelektrifizierung müssten verlegt werden. Jede einzelne Verlegung wäre mit einem Kostenaufwand von ca. 100.000 EUR verbunden
- Die städtebauliche Qualität einer Straße, die nur auf einer Seite Gebäude, und damit ein „Gesicht“ hat, würde dem hohen Anspruch, der an die Entwicklung der Flächen gelegt wird nicht gerecht
- Die Anbindung an die Straße Im Speyer wäre nur durch einen flächenintensiven Verschwenk der Straßenführung in Richtung Westen möglich

Damit wurde deutlich, dass die neue Bundesstraße deutlich von der Bahntrasse abrücken und weitgehend mittig die Flächen des Bahnausbesserungswerks und des ehemaligen Güterbahnhofs-West erschließen muss.

In einer weiteren Vertiefungsstufe war darauf aufbauend zu klären, wie anhand der mittig liegenden B 51n die Grundstücke erschlossen werden und ob damit wirtschaftlich verwertbare Grundstückstiefen entstehen können.

Abbildung 66 Variante B 51n



Quelle: Automatisierte Liegenschaftskarte (ALK), Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Die Darstellung zeigt eine erste Variante der städtebaulichen Konzeption. Hier ist die B 52n auf Höhe des Bahnausbesserungswerks möglichst weit nach Westen verlegt.

Problematisch ist an dieser Variante, dass

- sich zur Bahn hin vergleichsweise tiefe Grundstücke ergeben,
- verschiedene „spitze“ Restflächen entstehen, die wirtschaftlich kaum nutzbar sind,
- das bestehende Paketgebäude der Bahn aufgegeben werden muss.

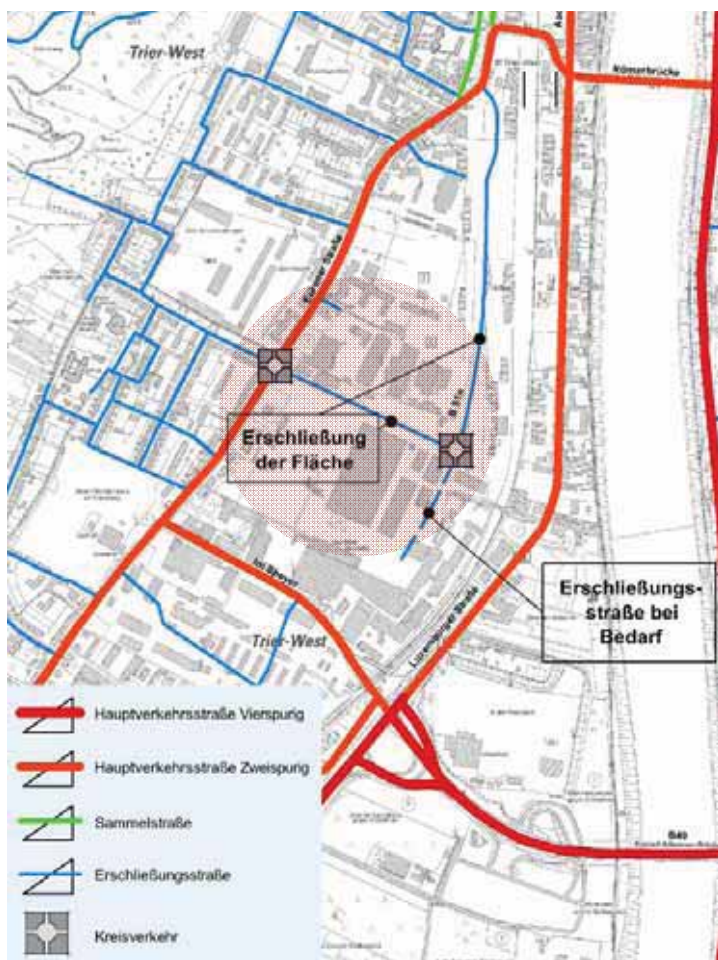
Die Variante musste entsprechend verworfen werden. Im Ergebnis wurde auf die in Kap. 7.5 dargestellte Konzeption abgestellt.

10.3 Erschließung Bahnausbesserungswerk

Die Flächen des ehemaligen Bahnausbesserungswerks mit Lokrichthalle sowie die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs-West haben eine zentrale Bedeutung für den Stadtumbauprozess. Es liegt auf der Hand eine möglichst zeitnahe Erschließung zu gewährleisten, um erste Entwicklungsimpulse auf diesen Flächen zu ermöglichen.

Zur Sicherung der unzureichenden Erschließung war zunächst geplant die freie, bis dato provisorisch zur Erschließung genutzte Fläche nördlich des Aldi-Marktes an der Eurener Straße zu nutzen.

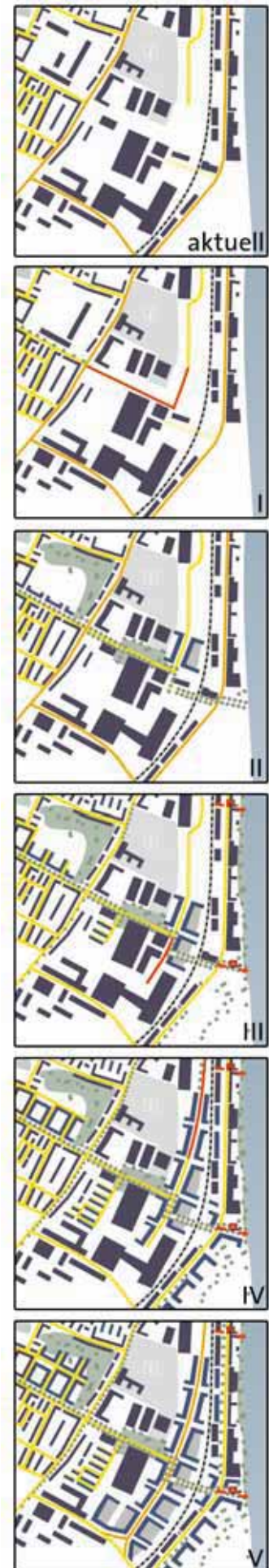
Abbildung 67 Erschließungsvariante nördlich des Aldi-Markts



Quelle: DGK 5, Büro Stadtverkehr

Damit war eine Entwicklungsreihenfolge, wie nebenstehend abgebildet vorgesehen.

Ein wesentlicher Grund, diese Variante nicht weiter zu verfolgen liegt in den bereits heute auf der Eurener Straße vorhandenen Verkehrszahlen und den damit einhergehenden Schallemissionen. Aktuell verkehren auf dem Teilstück Eurener Straße zwischen der Ein-



mündung Im Speyer und dem Busdepot der Stadtwerke ca. 11.500 Fahrzeuge pro Tag. Damit liegen auf Grundlage einer standardisierten Abschätzung der Immissionen nach Anhang 1 der DIN 18005 die Schallimmissionswerte für die angrenzende Wohnnutzung bei ca. 71 dB(A) tags und ca. 61 dB(A) nachts. Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts für Allgemeine Wohngebiete sind damit um ein Vielfaches überschritten.¹⁹

Mit dem Anschluss an die Eurener Straße ist nach 16. BImSchV ein wesentlicher baulicher Eingriff in den Straßenraum verbunden (Ausbau Knotenpunkt, ggf. als Kreisverkehr). Damit muss sichergestellt werden, dass diese Grenzwerte eingehalten werden.

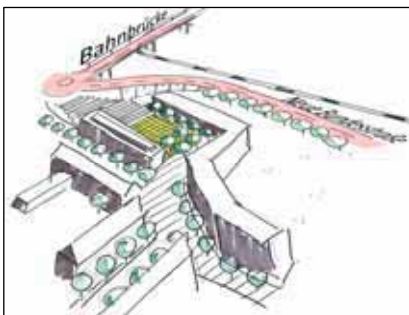
Allerdings sind nicht allein die Immissionsgrenzwerte, vielmehr sind auch die Werte, bei denen von einer Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A)) ausgegangen wird, überschritten. Eine weitere Erhöhung der Immissionswerte ist demnach von vorneherein kategorisch auszuschließen.

Die Planung dieser Erschließungsvariante kann nicht weiter verfolgt werden, da bereits heute alle Grenzen der Zumutbarkeit für die angrenzende Wohnnutzung gesprengt sind. Weitere Verkehre auf die Eurener Straße zu lenken ist allein aufgrund der dargestellten Rechtslage nicht möglich.

Dies bedeutet, dass eine Erschließungsfunktion der Fläche nördlich des Aldi-Marktes erst zum Tragen kommen kann, wenn die Eurener Straße maßgeblich entlastet ist. Dies wird erst bei Fertigstellung der B 51n der Fall sein, die ihrerseits die Flächen des Bahnausbesserungswerks, der Lokrichthalle sowie des ehemaligen Güterbahnhofs West erschließt. Insoweit ist davon auszugehen, dass die Fläche nördlich des Aldi-Marktes künftig lediglich der Erschließung des Wohngebiets westlich der Lokrichthalle dienen wird.

10.4 Stadtteilzentrum

erste Skizze

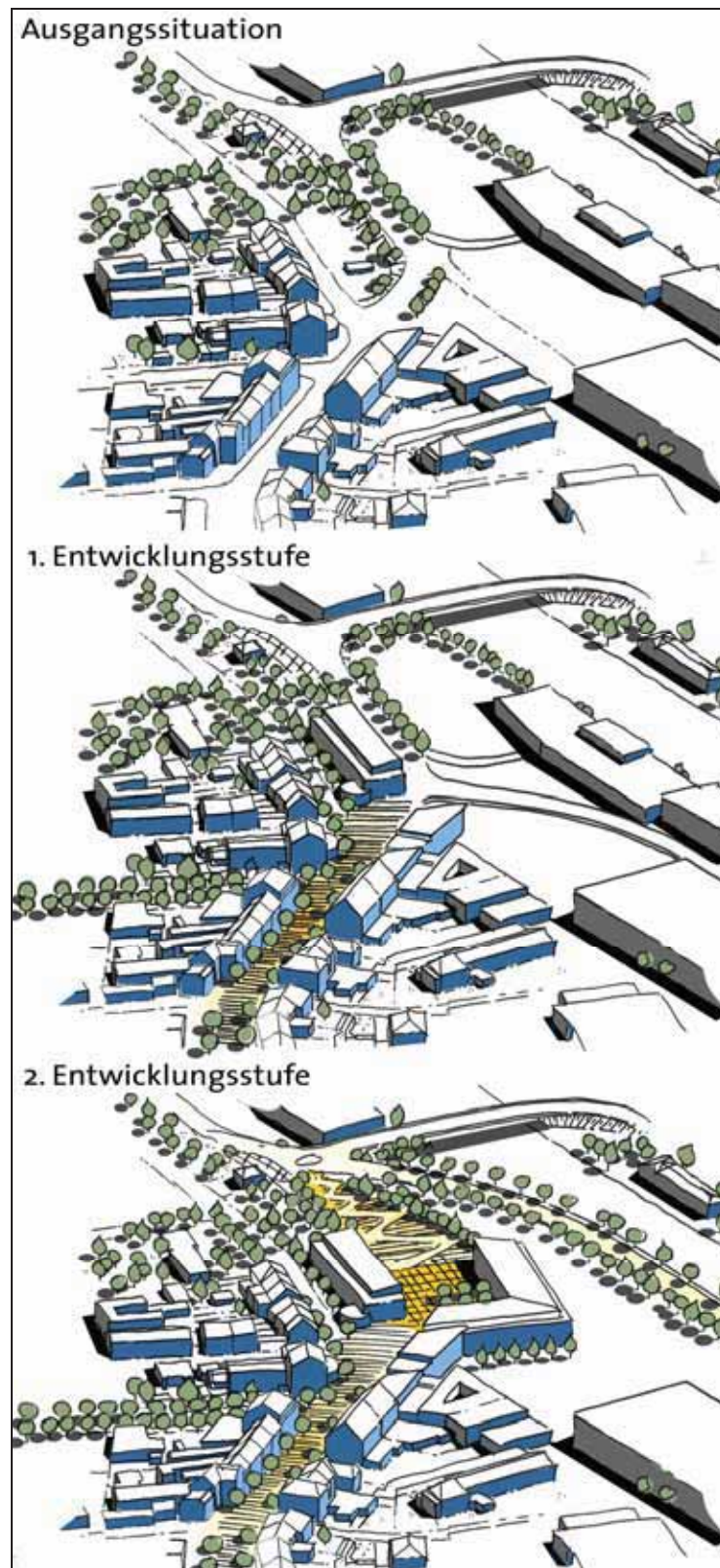


Quelle: Büro Dr. Jansen GmbH

Ein wesentliches Thema im Diskussionsprozess war die Entwicklung des Stadtteilzentrums. Dies nicht allein, weil es aufgrund seiner herausragenden Bedeutung für das „Zusammenwachsen“ im Fokus steht, auch stellen die neue Führung der Bundesstraße B 51n, die topografischen Verhältnisse, die direkt angrenzende Brücke über die Bahntrasse und die ggf. mögliche Anbindung an den Westbahnhof eine besondere Herausforderung dar. Die Annäherung an eine Lösung kann nur über das Ausprobieren und Durcharbeiten verschiedener Lösungsmöglichkeiten gelingen, die im Folgenden kurz dokumentiert sind.

¹⁹ vgl. 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990; § 1 Abs. 2 ff.

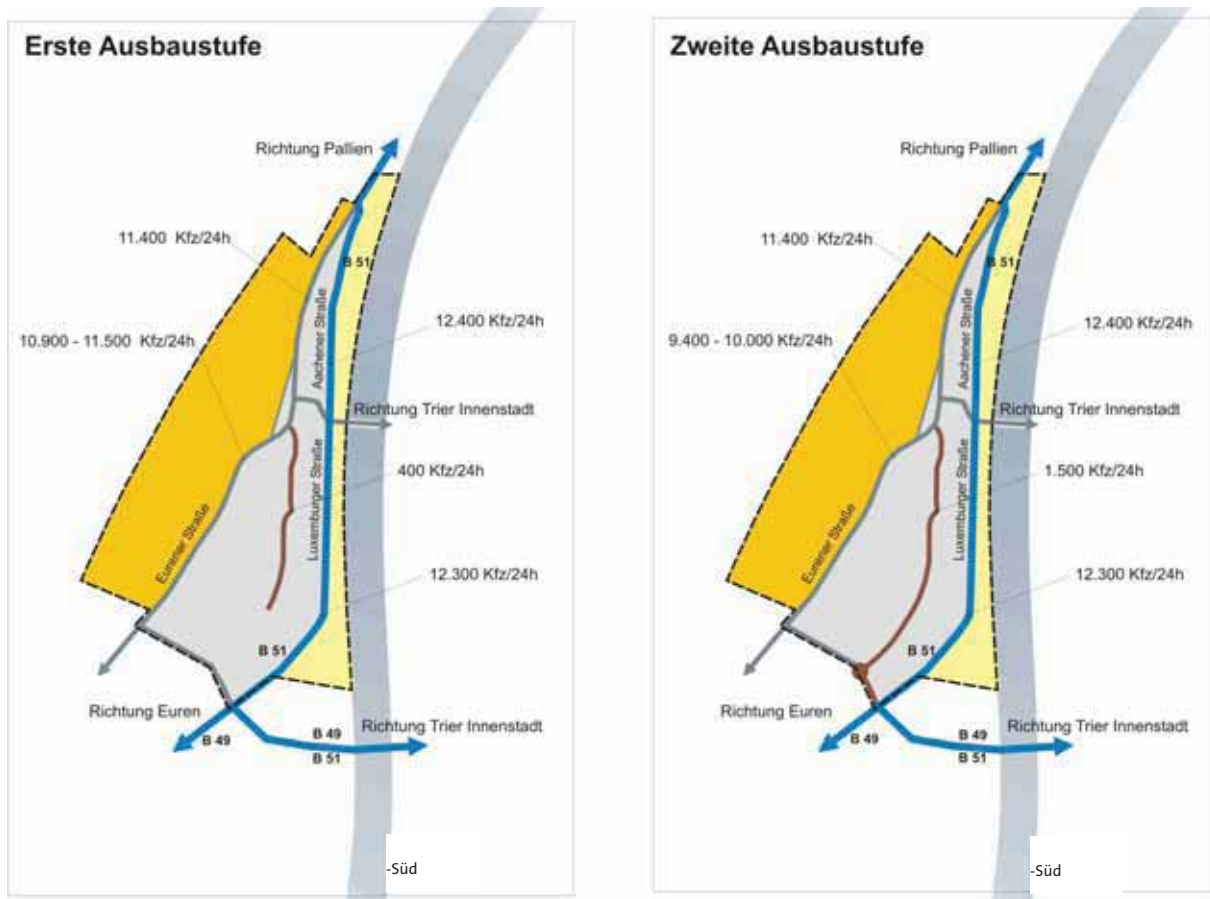
Abbildung 69 Entwicklungsschritte Stadtteilzentrum



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Im ersten Schritt wird die künftige neue Bundesstraße B 51 nördlich des Möbelhauses Fesser an die Eurener Straße angebunden. Damit ergeben sich folgende Verkehrsbeziehungen und Verlagerungseffekte:

Abbildung 70 Erste und zweite Ausbaustufe der künftigen B 51n



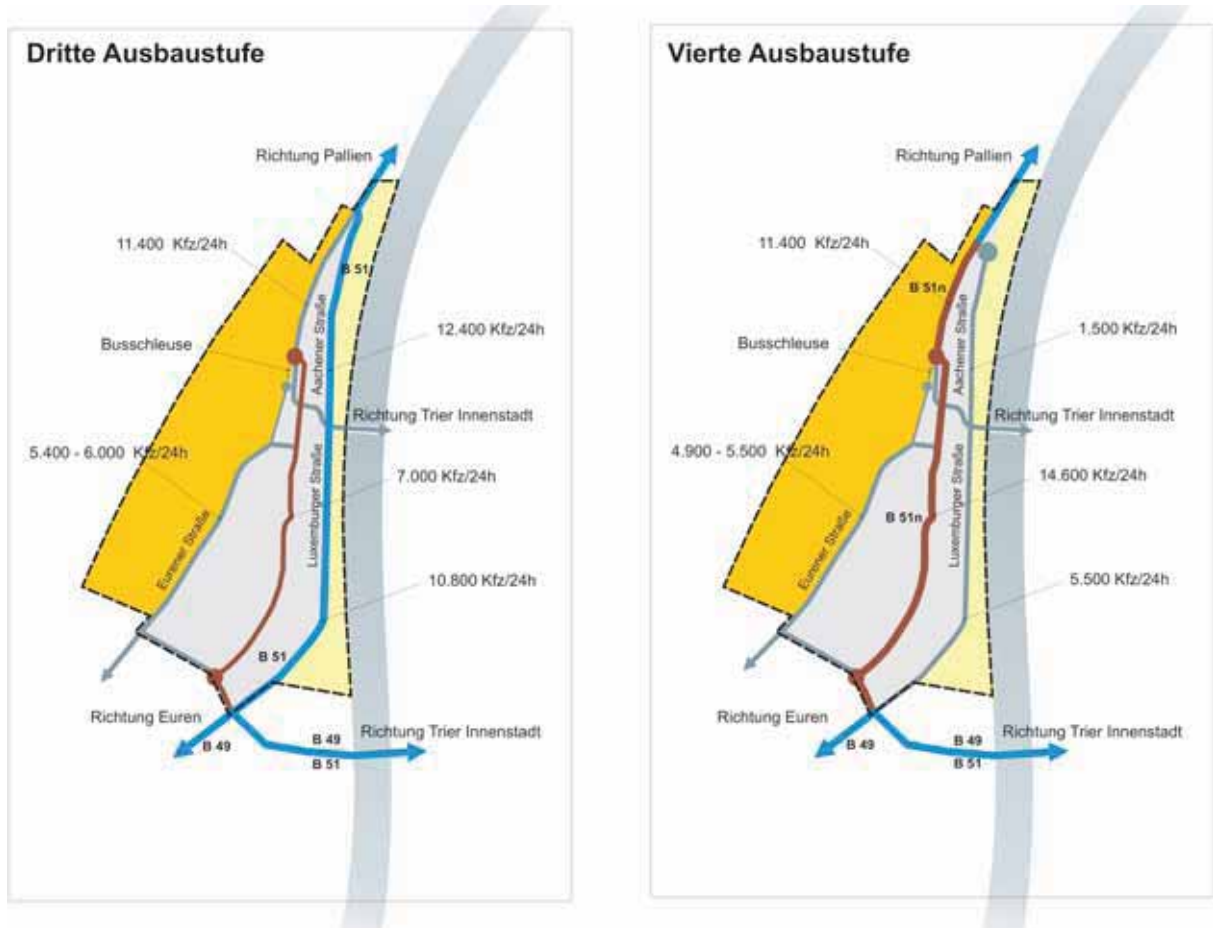
Quelle: Büro Stadtverkehr, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Diese Effekte würden bereits erste Umgestaltungsmaßnahmen der Eurener Straße zwischen Horn- und Gneisenau- bzw. Erlemannstraße erlauben. Sie beinhalten eine Begrünung der Seitenstreifen sowie eine deutliche Aufwertung und teilweise Verbreiterung der Aufenthaltsflächen für Fußgänger im Straßenraum. Die parallel zum Trierweilerweg geführte Eurener Straße bietet ausreichend Raum für attraktive und stadtteilzentrumnahe Stellplätze.

In einem zweiten Realisierungsschritt wird die Bundesstraße abschließend an die Bahnbrücke über den Kreisel angebunden. Die Flächen zwischen Eurener- /Hornstraße und neuer Bundesstraße B 51n stehen nunmehr für eine umfassende städtebauliche Entwicklung zur Verfügung.

Die folgenden Graphiken verdeutlichen den Endzustand bezüglich der Verkehrsbeziehungen Verkehrsmengen nach Verlegung der Bundesstraße:

Abbildung 71 Dritte und vierte Ausbaustufe



Quelle: Büro Stadtverkehr, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

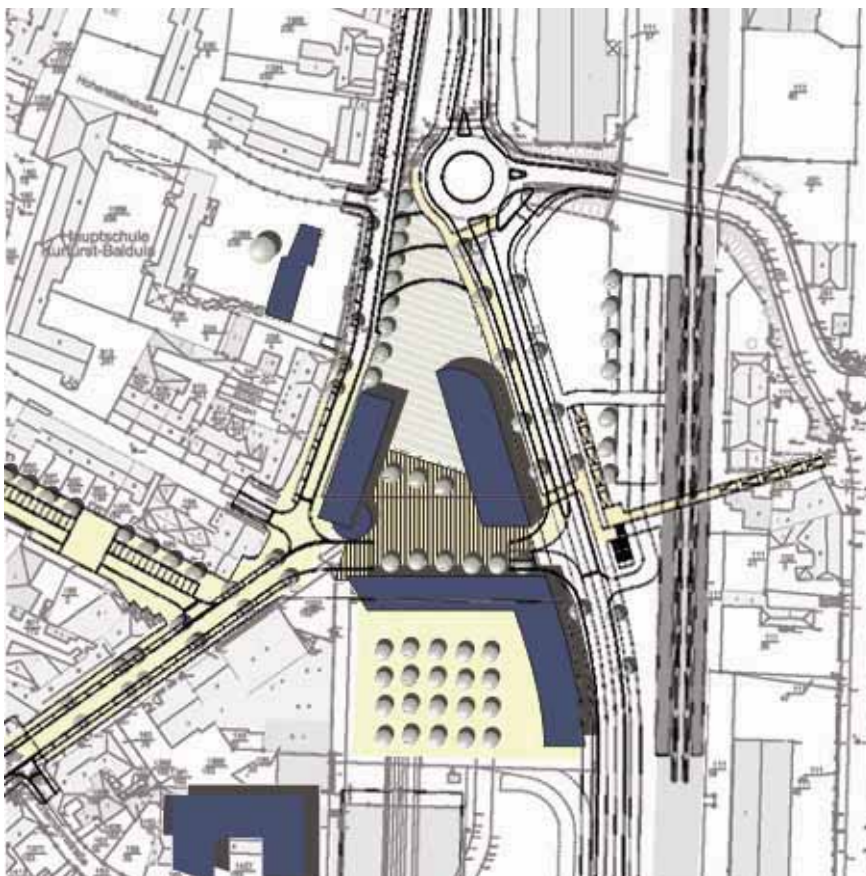
Mit der dargestellten zweiten Entwicklungsstufe gelingt es, das neue Stadtteilzentrum über Gebäude von der neuen Bundesstraße sowie der Bahntrasse abzuschirmen. Auch bestand die Idee, das Stadtzentrum über eine attraktive Freitreppe mit der bestehenden Bahnbrücke zu verbinden. Damit wäre ein eindeutiges Alleinstellungsmerkmal für den Stadtteil geschaffen.

Problematisch an der skizzierten Entwicklung ist, dass sich das Stadtteilzentrum mit der Rückseite in Richtung Römerbrücke und in Richtung des künftigen Westbahnhofs präsentiert. Historisch gesehen gab es eine direkte Verbindung in Verlängerung der Römerbrücke nach Trier-West. Eine Herstellung dieses Bezugs würde unmöglich gemacht, eine Erreichbarkeit des Westbahnhofs vom Stadtteilzentrum aus wäre nicht gewährleistet. Auch entsteht an der Bundesstraße eine vergleichsweise große Restfläche, die aufgrund ihres Zuschnitts nur schwer zu vermarkten sein dürfte.

In einem weiteren Konkretisierungsschritt wurde die in der folgenden Abbildung dargestellte städtebauliche Form entwickelt.

Hierbei wurde die Idee der Freitreppe, kommend von der Bahnbrücke, aufrecht erhalten, aber gleichzeitig das Stadtzentrum an die neue Bundesstraße direkt angebunden. Damit verbessert sich die Erreichbarkeit maßgeblich. Auch ist über einen Fußgängersteg die direkte Anbindung in Richtung Westbahnhof und Römerbrücke möglich. Neue Stellplatzangebote finden sich entlang der Eurener Straße, nördlich des Edeka Markts sowie, unter Ausnutzung der Topografie, unterhalb der Gebäude am Stadtteilplatz.

Abbildung 72 Konzeptskizze Stadtteilzentrum



Quelle: ALK Stadt Trier, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

In der Überprüfung der technischen Machbarkeit dieses Konzepts wurde deutlich, dass die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes in der erforderlichen Größe auf dem Brückenkopf der Bahnbrücke technisch nur sehr aufwändig realisiert werden kann und darüber hinaus erhebliche Konflikte mit der direkt angrenzenden Wohnbebauung zu erwarten sein würden. Entsprechend musste im weiteren Diskussionsprozess auf die im Masterplan dargestellte Variante mit einer Führung der neuen Bundesstraße B 51n unter der Brücke abgestellt werden.



11 Planwerke

Auf den folgenden Seiten sind Pläne abgebildet, die jeweils eine Gesamtansicht des Stadtteils wiedergeben bzw. die städtebauliche Herleitung zusammenfassen. Die Planwerke sind im Original im DIN AO Format für den öffentlichen Aushang vorgesehen und demnach im vorliegenden Berichtsformat nicht uneingeschränkt lesbar. Die Planwerke liegen der Stadt Trier vor und können dort in Originalgröße eingesehen werden.

Vorhandene Nutzungsstruktur

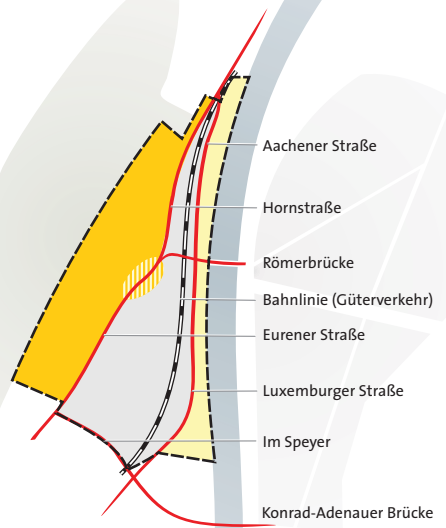


Geplante räumliche Gliederung

Die Nord-Süd Orientierung der Nutzungen und der Infrastruktur wird in Ost-West Richtung gegliedert.



Aktuelle Haupteerschließung



Leitbild und Planungsziele

Über die klaren Raumkanten in Verbindung mit den gliedernden Grünräumen entsteht eine Struktur, die das Nebeneinander im Stadtteil ablöst, ein geschlossenes Bild entstehen lässt und eine gewisse „Normalität“ im Stadtteil herstellt.

Die vertikale Nutzungsgliederung wird beibehalten

Horizontal gliedert sich der Stadtteil in unterschiedliche Quartiere

Allgemein: Beseitigung der städtebaulichen und sozialen Missstände im Programmgebiet "Soziale Stadt"

Die neue B 51 n entlastet das vorhandene Straßennetz und erschließt die ehem. Bahnflächen

Das westliche Moselufer wird zur attraktiven Siedlungslage am Wasser

Im neuen Stadtteilzentrum bündeln sich die Nutzungen und geben dem Stadtteil eine eigene Identität

Raumkanten geben dem Stadtteil eine klare Kontur

Die militärischen und gewerblichen Brachflächen werden als neue Wohn- und Gewerbestandorte entwickelt

Der Stadtteil wird mit der Mosel über drei gliedernde Räume verknüpft

Potenzialflächen und künftige Haupteerschließung



Weitere Planungsziele sind:

Verbesserte Erreichbarkeit zu angrenzenden Siedlungseinheiten (Markusberg, innerstädtische Stadtteile) sowie Naherholungsgebieten (Moselhöhen und Moselufer)

Masterplan Trier-West

Plan I Strukturmerkmale und Planungsziele

Büro StadtVerkehr städtebau | verkehrplanung

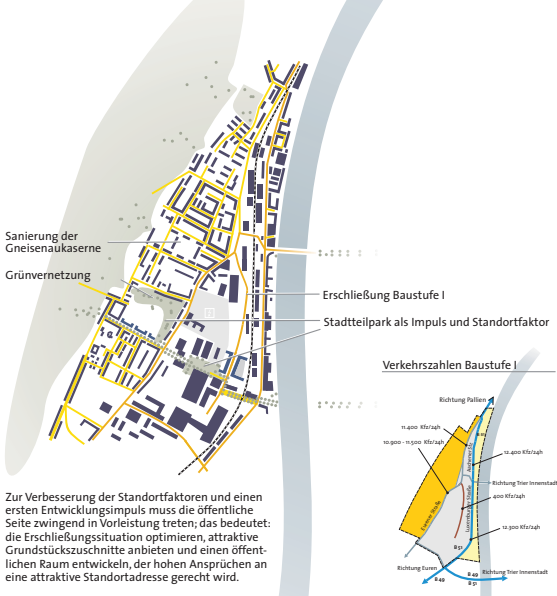
Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH



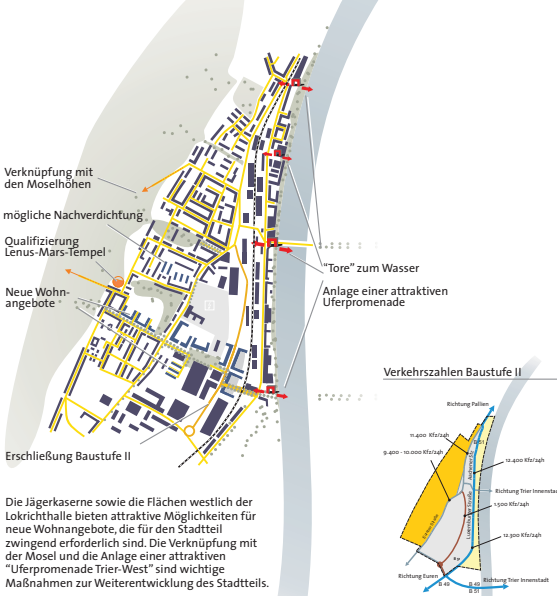
M. 1 : 5.000



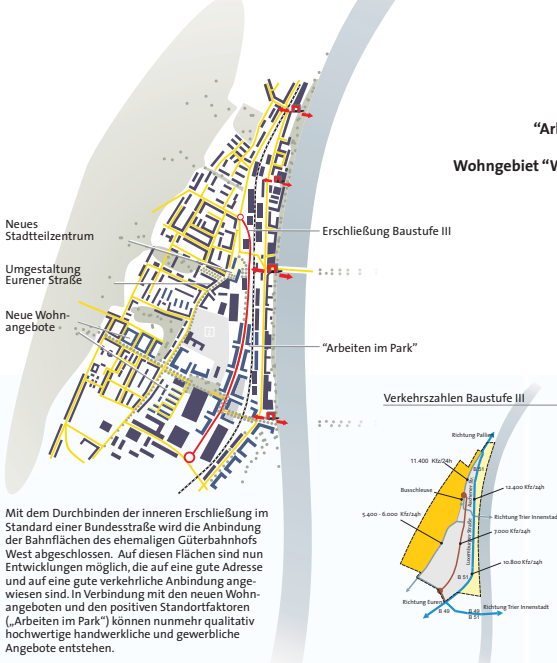
Entwicklungsstufe I Standortfaktoren entwickeln und Erschließung sichern



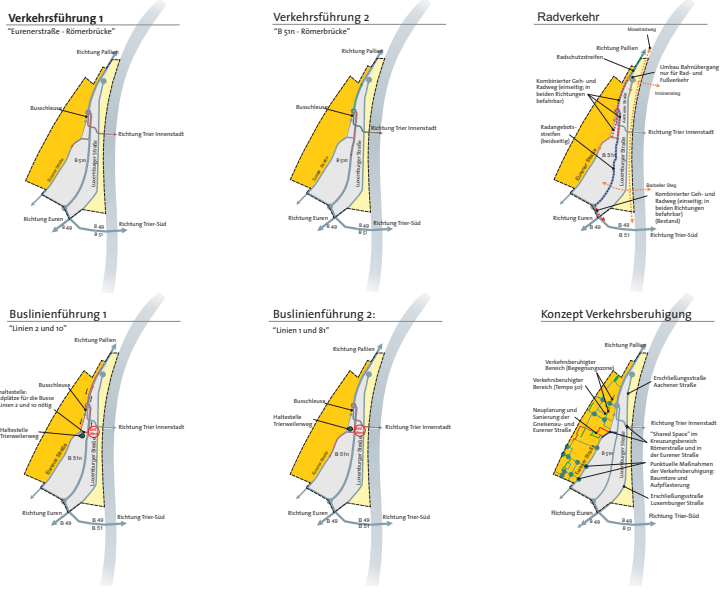
Entwicklungsstufe II Weiterentwicklung der Wohnquartiere und Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Konzeptes "Stadt am Fluss"



Entwicklungsstufe III Potenzialflächen und künftige Haupteerschließung



Entwicklungsstufe IV Verkehrsführungen

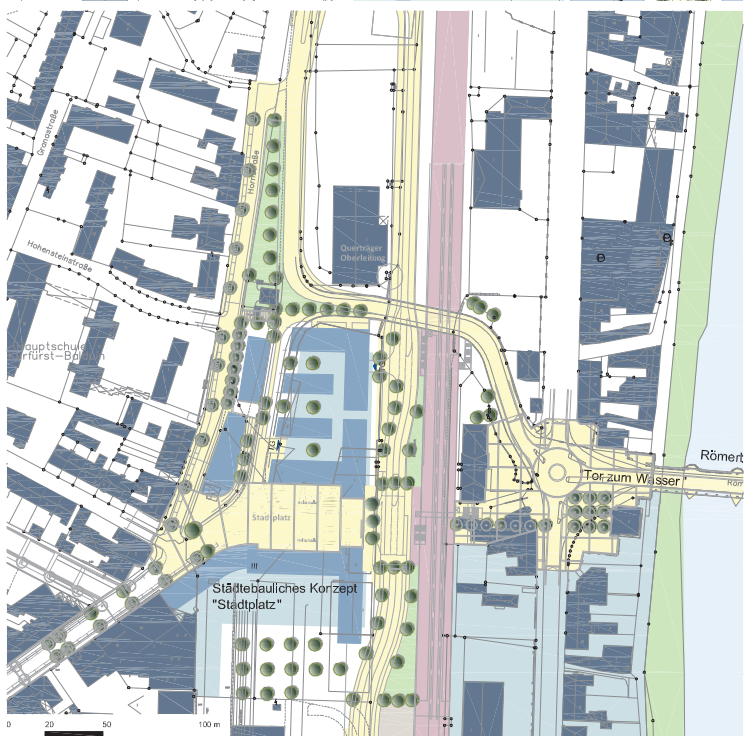
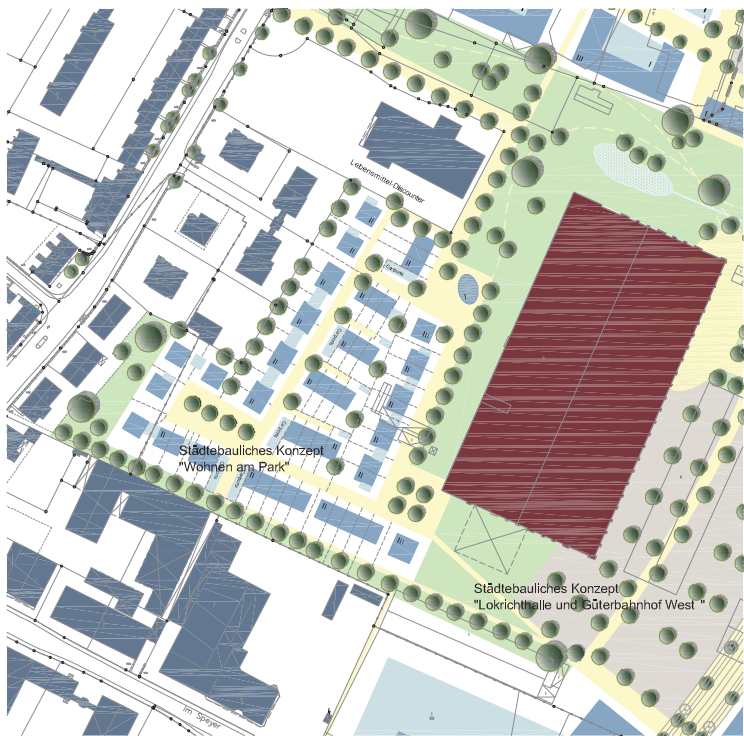


Entwicklungsstufe IV - Städtebauliches Struktur- und Entwicklungskonzept



Städtebaulicher Masterplan Details

Planbereich/Nutzung/Bauform	Fläche ca.	Anteil an der Gesamtläche	Anzahl WE (Wohneinheiten)
Jägerkaserna (Bereich zwischen Tempelweg, Jägerstr., Blücherstr., Eurerer Str.)	5,7 ha	100 %	295
• Öffentliche Erschließung: Straßen- und Wegeflächen, Plätze	0,9 ha	16 %	
• Öffentliche Grün- und Freiflächen	1,8 ha	32 %	
• Nettobauland (incl. private Gemeinschaftsstellplätze)	3,0 ha	52 %	
• Wohneinheiten in Reihenhäusern (Grundstücksgrößen von ca. 160 qm bis 270 qm)			81
• Wohneinheiten in Doppelhäusern (Grundstücksgrößen durchschnittlich ca. 330 qm)			28
• Einfamilienhäuser, frei stehend (Grundstücksgrößen durchschnittlich ca. 450 qm)			6
Anzahl Wohneinheiten (WE) in Einfamilienhäusern (EFH), gesamt			115
Anzahl WE im Geschosswohnbau von ca. 70 qm bis 170 qm Grundfläche			10
Anzahl WE in ehemaligen Kasernengebäuden			170
1 Kindergarten, Bruttogeschossfläche (BGF)	500 qm		
Bruttogeschossflächen (BGF) für z. B. freie Berufe, Hausverwaltung usw. (Teilflächen in insgesamt vier Gebäuden)	800 qm		



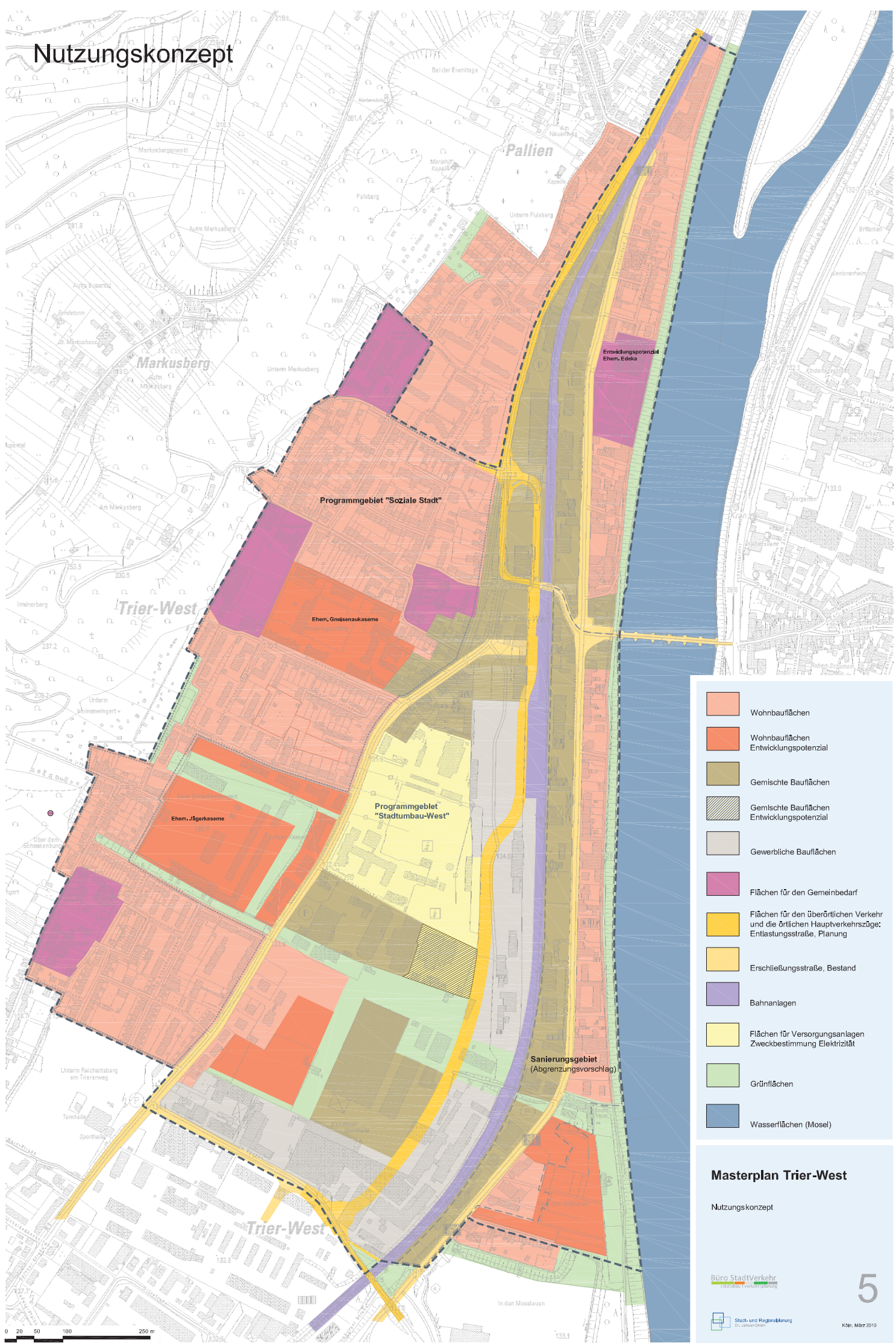
Planbereich/Nutzung/Bauform	Fläche ca.	Anteil an der Gesamtläche	Anzahl WE (Wohneinheiten)
Wohnen am Park (Bereich zwischen Eurerer Straße und ehemaliger Lokrichtalle)	3,2 ha	100 %	58
• Öffentliche Erschließung: Straßen- und Wegeflächen, Plätze	0,9 ha	16 %	
• Öffentliche Grün- und Freiflächen	0,7 ha	32 %	
• Nettobauland (incl. private Gemeinschaftsstellplätze)	1,6 ha	52 %	
Wohneinheiten in Reihenhäusern			27
Wohneinheiten in Doppelhäusern			20
Einfamilienhäuser, frei stehend			5
Anzahl Wohneinheiten (WE) in Einfamilienhäusern (EFH), gesamt			54
Anzahl (WE) im Geschosswohnbau			6

Planbereich/Nutzung/Bauform	Fläche ca.
Stadtplatz (Bereich zwischen Bahnbrücke und Edeka)	1,8 ha
• Öffentliche Erschließung: Straßen- und Wegeflächen, Plätze (Anteil an der Gesamtläche ca. 44 %)	0,8 ha
• Nettobauland für Misch- und Einzelhandelsnutzungen (incl. Tiefgaragen, ohne Edeka und Möbel Fesser) (Anteil an der Gesamtläche ca. 56 %)	1,0 ha

Masterplan Trier-West

Städtebaulicher Masterplan - Details

Nutzungskonzept



- Wohnbauflächen
- Wohnbauflächen Entwicklungspotenzial
- Gemischte Bauflächen
- Gemischte Bauflächen Entwicklungspotenzial
- Gewerbliche Bauflächen
- Flächen für den Gemeinbedarf
- Flächen für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrszüge: Entlastungsstraße, Planung
- Erschließungsstraße, Bestand
- Bahnanlagen
- Flächen für Versorgungsanlagen Zweckbestimmung Elektrizität
- Grünflächen
- Wasserflächen (Mosel)

Masterplan Trier-West

Nutzungskonzept