



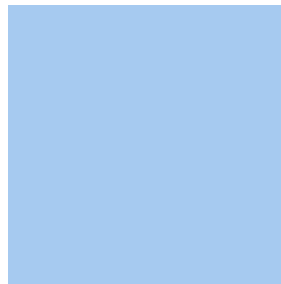
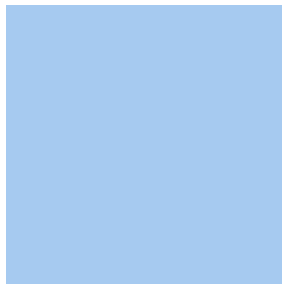
Stadt- und Regionalplanung

Dr. Jansen GmbH



Stadt Trier

Vorbereitende Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB für Trier–West zwischen Bahnrampe, Im Speyer, Eurener Straße und Moselufer





Stadt- und Regionalplanung

Dr. Jansen GmbH



Stadt Trier

Vorbereitende Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB für Trier–West zwischen Bahnrampe, Im Speyer, Eurener Straße und Moselufer

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.- Renate Schatral
Dipl.- Georg. Ursula Mölders
Dipl.-Ing. Dominik Geyer

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



| | | |
|-------|---|----|
| 1 | EINLEITUNG | 1 |
| 2 | AUFGABENSTELLUNG | 3 |
| 3 | GELTUNGSBEREICH DER VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN | 4 |
| 3.1 | Charakteristik des Untersuchungsgebietes | 5 |
| 3.1.1 | Großflächige Betriebsgelände, Bahngelände und Gewerbegebiet „Im Speyer“ | 7 |
| 3.1.2 | Bereich Eurener Str., Aachener Straße, Luxemburger Straße mit Moselufer | 8 |
| 3.1.3 | Bereich Jägerkaserne | 8 |
| 3.1.4 | Bereich B-Plan BW 71 „Nahversorgungszentrum an der Eurener Straße“ | 9 |
| 3.1.5 | Planungsrechtliche Gegebenheiten | 9 |
| 4 | NOTWENDIGKEIT DER STÄDTEBAULICHEN SANIERUNGSMABNAHME | 17 |
| 4.1 | Vorbemerkung | 17 |
| 4.2 | Analyse der Bestandssituation | 17 |
| 4.2.1 | Wohnnutzung | 17 |
| 4.2.2 | Gemischte Nutzung | 18 |
| 4.2.3 | Einzelhandel | 18 |
| 4.2.4 | Gewerbe | 19 |
| 4.2.5 | Brachflächen und Leerstände | 19 |
| 4.2.6 | Gebäudezustand | 20 |
| 4.2.7 | Denkmalschutz | 22 |
| 4.2.8 | Verkehrssituation | 24 |
| 4.2.9 | Stadtbild, Gestaltwert | 26 |
| 4.3 | Auswertung der statistischen Daten | 30 |
| 4.3.1 | Bevölkerungsentwicklung | 31 |
| 4.3.2 | Altersstruktur | 33 |
| 4.3.3 | Wohnen | 36 |
| 4.3.4 | Wohnungsangebot | 37 |
| 4.3.5 | Haushaltsgrößen | 39 |
| 4.3.6 | Sozioökonomische Daten | 40 |
| 4.3.7 | Fazit | 41 |
| 4.4 | Eigentümerstruktur | 41 |
| 4.5 | Feststellung der Substanz- und Funktionsmängel, Bewertung der städtebaulichen Missstände | 43 |
| 4.5.1 | Substanzmängel | 43 |
| 4.5.2 | Funktionsmängel | 44 |
| 4.5.3 | Zusammenfassung der Missstände | 48 |
| 5 | BETEILIGUNG UND MITWIRKUNG GEMÄß § 137 UND 139 BAUGB | 50 |
| 5.1 | Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen (§ 137 BauGB) | 50 |
| 5.1.1 | Auswertung der Fragebogenerhebung - Zusammenfassung | 51 |
| 5.1.2 | Auswertung der Eigentümergespräche über Schlüsselgrundstücke | 58 |
| 5.1.3 | Ergebnis der Informationsveranstaltung vom 5. Mai 2011 im Rathaus der Stadt Trier | 58 |



| | | |
|--------|---|-----|
| 5.2 | Beteiligung und Mitwirkung der öffentlichen Aufgabenträger (§ 139 BauGB) | 59 |
| 5.3 | Bürgerbeteiligung | 64 |
| 5.4 | Ergebnisse der Beteiligung – Fazit | 65 |
| 6 | ZIEL UND ZWECK DER SANIERUNG SOWIE BEURTEILUNG DER DURCHFÜHRBARKEIT | 68 |
| 6.1 | Vorbemerkung | 68 |
| 6.2 | Ziel und Zweck der Sanierung | 68 |
| 6.3 | Zielplanung zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände - Städtebaulicher Rahmenplan | 69 |
| 6.3.1 | Verkehrsführung im Stadtteil, neue Verbindungsstraße | 70 |
| 6.3.2 | Allgemeine Verkehrsmaßnahmen | 74 |
| 6.3.3 | Nutzungsstruktur | 75 |
| 6.3.4 | Jägerkaserne | 75 |
| 6.3.5 | Betriebshof der Stadtwerke | 77 |
| 6.3.6 | Bahnausbesserungswerk und ehem. Güterbahnhof West | 77 |
| 6.3.7 | Ehemaliges Gelände der Fa. Eybl-Bobinet | 80 |
| 6.3.8 | Stadtteilzentrum | 81 |
| 6.3.9 | Moselufer | 82 |
| 6.3.10 | Der öffentliche Raum | 83 |
| 6.3.11 | Grün- und Freiflächen | 84 |
| 6.4 | Beurteilung der Durchführbarkeit | 85 |
| 6.4.1 | Kosten und Finanzierungsübersicht gemäß § 149 BauGB | 86 |
| 6.4.2 | Förderzugang | 89 |
| 7 | VORAUSSETZUNGEN FÜR EINE FÖRMLICHE FESTLEGUNG GEMÄß § 136 ABS. 1 BAUGB | 92 |
| 7.1 | Vorbemerkung | 92 |
| 7.2 | Öffentliches Interesse | 92 |
| 7.3 | Einheitliche Vorbereitung | 93 |
| 7.4 | Zügige Durchführung | 93 |
| 8 | ABGRENZUNG STADTUMBAU UND SANIERUNG | 94 |
| 8.1 | Allgemeine Kriterien zur Wahl der Verfahren | 94 |
| 8.2 | Stadtumbaugebiet – Gebietsabgrenzung | 94 |
| 8.3 | Gebietsabgrenzung Sanierungsgebiet | 98 |
| 8.3.1 | Priorität 1 Eybl-Bobinet-Gelände und ehemaliges Bahnausbesserungswerk | 99 |
| 8.3.2 | Priorität 2a Jägerkaserne | 100 |
| 8.3.3 | Priorität 2b Betriebsgelände der Stadtwerke | 101 |
| 8.3.4 | Priorität 3 Luxemburger Straße, Moselufer | 101 |
| 8.3.5 | Priorität 4 Bahnflächen | 102 |
| 8.3.6 | Priorität 5 Stadtteilzentrum | 102 |
| 8.3.7 | Umsetzungszeiträume | 104 |
| 9 | WAHL DES SANIERUNGSVERFAHRENS | 106 |
| 9.1 | Vorbemerkung | 106 |
| 9.2 | Das „klassische“ Sanierungsverfahren | 108 |
| 9.3 | Das vereinfachte Sanierungsverfahren | 108 |
| 9.4 | Empfehlung für die Verfahrensart der Sanierung | 109 |
| 9.4.1 | Einleitende Begründung | 109 |



| | | |
|-------|---|-----|
| 9.4.2 | Eybl-Bobinet-Gelände, ehemaliges Bahnausbesserungswerk | 110 |
| 9.4.3 | Jägerkaserne, Betriebsgelände Stadtwerke | 110 |
| 9.4.4 | Bahnflächen, Luxemburger Straße, Moselufer und Stadtteilzentrum | 111 |
| 9.5 | Nachteilige Auswirkung der Sanierung | 113 |
| 9.6 | Sozialplan | 113 |
| 10 | AUSBLICK | 114 |
| 11 | ANHANG | 116 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|--------------|--|----|
| Abbildung 1 | Räumliche Abgrenzung Vorbereitende Sanierungsuntersuchung | 5 |
| Abbildung 2 | Flächenbilanz Gebietsstrukturen | 6 |
| Abbildung 3 | Planrechtsübersicht der Stadt Trier | 10 |
| Abbildung 4 | Überschwemmungsgebiete der Mosel im Untersuchungsbereich | 15 |
| Abbildung 5 | Übersicht Baudenkmäler im Untersuchungsgebiet | 24 |
| Abbildung 6 | Bevölkerungsentwicklung in Trier-West seit 1996 | 32 |
| Abbildung 7 | Bevölkerungsentwicklung in Trier-West und Trier seit 1996 im Vergleich (1996 = 100%) | 32 |
| Abbildung 8 | Bevölkerungsentwicklung in Trier-West und Euren seit 1996 im Vergleich (1996 = 100%) | 33 |
| Abbildung 9 | Alterszusammensetzung in Trier-West und Trier 2010 in Prozent | 33 |
| Abbildung 10 | Prozentuale Anteile der Haushalte mit Kindern an der Gesamthaushaltszahl in Trier-West und Trier 2010 | 34 |
| Abbildung 11 | Anteile an ausländischen Haushalten, Einpersonenhaushalten und Alleinerziehendenhaushalten | 35 |
| Abbildung 12 | Durchschnittliche Veränderung der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen je 1.000 Einwohner im Vergleich seit 2004 | 35 |
| Abbildung 13 | Bevölkerungspyramide und Zuordnung zur Wohnungsnachfrage 2008 und 2020 | 36 |



| | | |
|--------------|--|-----|
| Abbildung 14 | Wohnungsbauentwicklung (Anzahl an Wohnungen) in Trier-West seit 1987 | 37 |
| Abbildung 15 | Wohnungsbauentwicklung in Trier-West und Trier seit 1987 im Vergleich (1987 = 100 %) | 38 |
| Abbildung 16 | Bevölkerungsstand und Wohnungszahl im Vergleich (1996 = 100 %) | 39 |
| Abbildung 17 | Entwicklung der durchschnittlichen Haushaltsgröße in Trier-West und Trier seit 1987 | 40 |
| Abbildung 18 | Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Vergleich (2000 = 100 %) | 41 |
| Abbildung 19 | Übersicht Eigentümerstruktur | 42 |
| Abbildung 20 | Besitzverhältnisse im Untersuchungsgebiet | 52 |
| Abbildung 21 | Nutzung der Immobilie | 53 |
| Abbildung 22 | Verhältnis Eigennutzung und Verpachtung | 54 |
| Abbildung 23 | Gebäudealter | 55 |
| Abbildung 24 | Immobilienverkauf und mögliche Formen der Entschädigung | 57 |
| Abbildung 25 | Masterplan Trier-West | 70 |
| Abbildung 26 | Planfall 3a | 72 |
| Abbildung 27 | Planfall 4 | 73 |
| Abbildung 28 | Städtebauliches Konzept Jägerkaserne | 76 |
| Abbildung 29 | Städtebauliches Konzept Verkehrsbetriebe | 77 |
| Abbildung 30 | Städtebauliches Konzept Bahnausbesserungswerk | 79 |
| Abbildung 31 | Stadt Trier, BW 61, Entwurf Stand Juli 2011 | 80 |
| Abbildung 32 | Städtebauliches Konzept der EGP GmbH | 81 |
| Abbildung 33 | Städtebauliches Konzept Stadtteilzentrum | 82 |
| Abbildung 34 | Städtebauliches Konzept – Öffentlicher Raum, Grün- und Freifläche | 84 |
| Abbildung 35 | Einstufung der Gebietskategorien Stadtbau | 96 |
| Abbildung 36 | Abgrenzung der Untersuchungsbereiche Integriertes Handlungskonzept, Vorbereitende Sanierungsuntersuchung und Soziale Stadt | 97 |
| Abbildung 37 | Abgrenzung des Sanierungsgebietes – Umsetzungsstufen | 103 |
| Abbildung 38 | Umsetzungszeiträume der Sanierungsgebiete | 105 |
| Abbildung 39 | Übersicht Wahl der Sanierungsverfahren | 112 |



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

Der Rat der Stadt Trier hat mit Beschluss vom 24. Mai 2005 für das Gebiet „Trier-West zwischen Bahnrampe, im Speyer, Eurenner Straße und Mosel“ zur Prüfung der Sanierungsbedürftigkeit gemäß § 141 Abs. 3 BauGB die vorbereitenden Sanierungsuntersuchungen eingeleitet. Dieser Ratsbeschluss wurde am 7. Juni 2005 in der Rathauszeitung bekannt gemacht. Mit der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen wurde die DSK, Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH, Wiesbaden im Oktober 2006 beauftragt. Im Mai 2007 wurde durch die DSK der Entwurf des Berichts über die ersten Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen vorgelegt, der auf Basis einer Bestandsanalyse und der Überlegungen zur Neukonzeption (Durchführung von Ordnungs- und Baumaßnahmen unter Berücksichtigung des ggf. notwendigen Grunderwerbs) eine Kosten- und Finanzierungsübersicht enthält. Des Weiteren enthält der Bericht eine Empfehlung zur Gebietsabgrenzung des zukünftigen Satzungsbereichs als weitere Entscheidungsgrundlage für die Stadt Trier. Die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen gemäß § 137 BauGB war nicht Gegenstand der Untersuchungen durch die DSK. Es war vorgesehen, dies einem gesonderten Beteiligungs- und Erörterungsverfahren der Stadt Trier durchzuführen.

Der Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen und die Beteiligung der Betroffenen wurden maßgeblich dadurch verzögert, dass die Stadt den Masterplan Trier-West als wichtigen vorgeschalteten Planungsschritt in Auftrag gegeben hat. Der nun vorliegende Masterplan zeigt einen perspektivischen Weg auf, wie sich Trier-West in den nächsten zwei Jahrzehnten entwickeln soll.

Mit dem vom Rat der Stadt Trier am 11. Mai 2010 beschlossenen Masterplan für Trier-West wurden die vorhandenen Analysen und Zielsetzungen in ein Gesamtkonzept mit zielgerichteter Reihenfolge und Prioritätenfolge überführt. Die bis dato vorliegenden Inhalte der vorbereitenden Untersuchungen für Trier-West werden nun um die im Verlauf des Verfahrens Masterplan sowie des ergänzenden Gutachtens über die „Städtebauliche, verkehrliche und schalltechnische Bewertung der Verkehrsführung in Trier-West“ (Oktober 2011) gewonnenen Inhalte und Vorstellungen fortgeschrieben. Es werden keine Primärerhebungen durchgeführt, gleichwohl aber das vorhandene Datenmaterial auf den aktuellen Stand gebracht, die Projektmaßnahmen identifiziert, in einem Rahmenplan dargestellt sowie die Beteiligung der Betroffenen durchgeführt. Die durch die DSK bis Mai 2007 erarbeiteten Ergebnisse werden - soweit diese noch aktuell sind - in den Bericht mit entsprechender Kenntlichmachung übernommen. Mit der Fertigstellung der Vorbereitenden Untersuchung wurde Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH im Januar 2011 beauftragt.



Als vorläufige allgemeine Ziele und Zwecke der möglichen Sanierung sind insbesondere folgende Aspekte zu nennen:

- Neubau einer Verbindungsstraße nahezu parallel zur Bahnlinie
- Gleichverteilung der Verkehre im Stadtteil über die Eurener Straße, Luxemburger Straße und der neuen Verbindungsstraße
- Qualitätvolle Gestaltung öffentlicher Räume, Durchgrünung des Stadtteils
- Aufwertung Stadtteilzentrum, Entwicklung des Wohnstandorts, stärkere Orientierung zur Mosel
- Entwicklung des Gewerbe- und Dienstleistungsstandorts zwischen Luxemburger Straße und Bahnlinie
- Städtebauliche Neuordnung und Entwicklung als Gewerbe-standort im Bereich zwischen Eurener Straße und Bahnlinie
- Umnutzung bzw. Umstrukturierung des Geländes der Jägerkaserne
- Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer zwischen Eurener Straße und Mosel

2 Aufgabenstellung

Die vorbereitenden Untersuchungen haben zur Aufgabe, die vorhandenen städtebaulichen Verhältnisse und die allgemeinen Ziele und Zwecke der Sanierungsmaßnahme festzustellen. Die politischen Gremien der Stadt Trier sollen hierdurch die erforderlichen Beurteilungsgrundlagen für die weitere Vorbereitung der Sanierung gewinnen. Dies dient vor allem als Grundlage einer förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets durch die Sanierungssatzung.

Das Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen zur städtebaulichen Sanierungsmaßnahme ist damit Voraussetzung für die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets.

Formal werden Aussagen getroffen über:

- Notwendigkeit der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme
- Abgrenzung des förmlich festzulegenden Sanierungsgebiets
- Soziale, strukturelle und städtebauliche Verhältnisse und Zusammenhänge
- Anzustrebende allgemeine Ziele
- Durchführbarkeit der Sanierung



3 Geltungsbereich der Vorbereitenden Untersuchungen

Die Untersuchung muss sich auf diejenigen Bereiche konzentrieren, in denen Missstände bestehen bzw. vermutet werden. Das Sanierungsgebiet ist so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt (§ 148 Abs. 1 Satz 2). Im Allgemeinen kann die Größe eines Sanierungsgebiets sehr stark variieren, es kann auch aus nur einem Grundstück bestehen.

Im vorliegenden Bereich sind städtebauliche Missstände durch das Nebeneinander von Brachflächen, Wohnen und Industrie- und Gewerbeanlagen sowie stark befahrenen Verkehrsadern bekannt und offensichtlich. Eine Hinwendung und ein Bezug zur Mosel existiert nicht. Daher wurde die stadträumliche Lage des Untersuchungsgebietes wie folgt abgegrenzt:

- Norden: Aachener Straße / Eurener Straße in Höhe des Brückenkopfes Römerbrücke
- Osten: Moselufer
- Süden: Straße „Im Speyer“
- Westen: Eurener Straße einschließlich der Jägerkaserne (Eurener Straße ist Grenze zum Programmgebiet „Soziale Stadt – Trier-West“)

Die Größe des Untersuchungsbereichs beträgt 69,3 ha.

Es werden im Verfahren keine weiteren Teilbereiche des Programmgebietes Soziale Stadt Trier-West untersucht, da sie entweder bereits saniert werden oder bedingt durch andere Untersuchungen eine Anwendung von städtebaulichen Instrumenten des besonderen Städtebaurechts derzeit aus verschiedenen Gründen nicht in Frage kommt.

Abbildung 1 Räumliche Abgrenzung Vorbereitende Sanierungsuntersuchung



Quelle: DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH, „VU Trier-West“, Wiesbaden, Mai 2007

3.1 Charakteristik des Untersuchungsgebietes

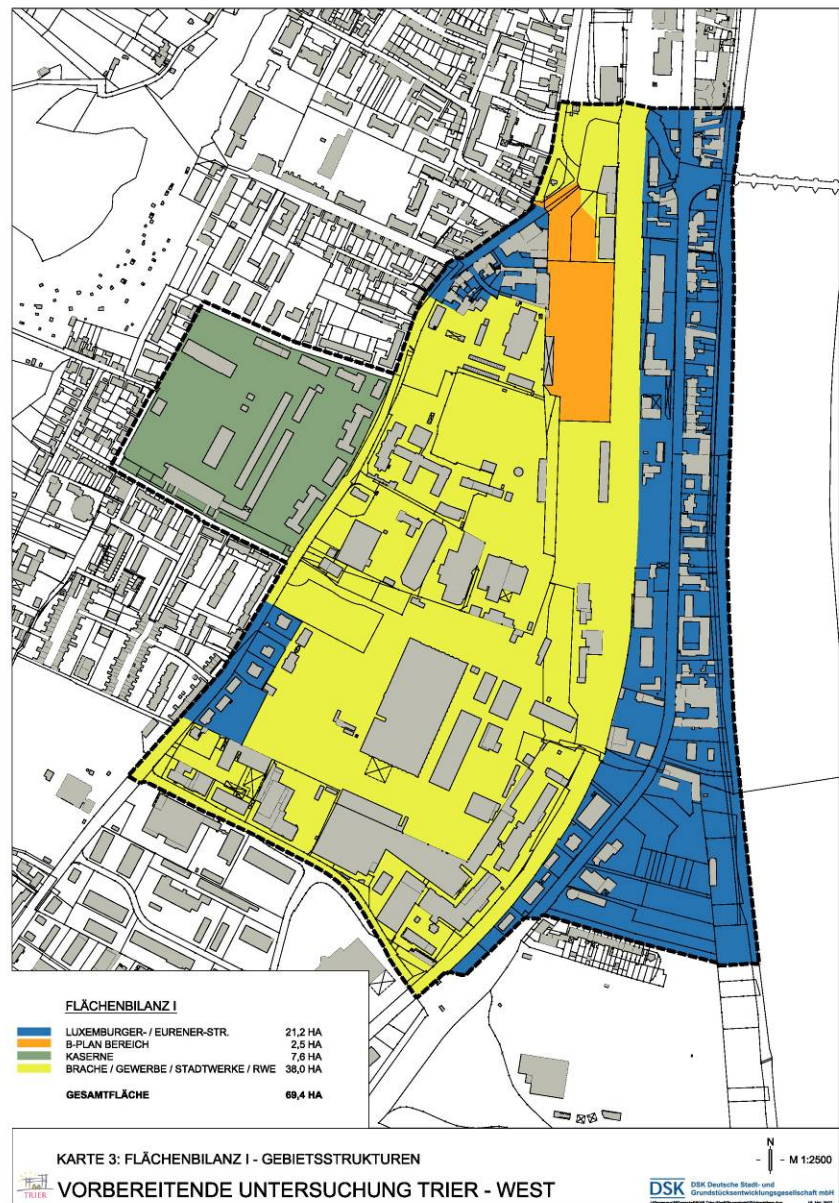
Im Ergebnisbericht zur Vorbereitenden Untersuchung der DSK von Mai 2007 wird das Untersuchungsgebiet entsprechend seiner funktional-räumlichen Struktur in vier Bereiche eingeteilt:

- Großflächige Betriebsgelände, Bahngelände und Gewerbegebiet „Im Speyer“ – ca. 38,0 ha



- Bereich Eurener Str., Aachener Straße, Luxemburger Straße mit Moselufer mit heterogener Bau- und Grundstücksstruktur; Mischung aus reinen Wohn- oder Gewerbebauten sowie gemischt genutzten Gebäuden – ca. 21,2 ha
- Bereich Jägerkaserne - ca. 7,6 ha
- Bereich B- Plan BW 71 „Nahversorgungszentrum an der Eurener Straße“ (zwischenzeitlich realisiert) – ca. 2,5 ha

Abbildung 2 Flächenbilanz Gebietsstrukturen



Quelle: DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH, „VU Trier-West“, Wiesbaden, Mai 2007

Im Folgenden wird die Bestandsbeschreibung dieser Teilflächen der DSK von 2007 aufgegriffen und um die aktuellen Entwicklungen in den einzelnen Bereichen fortgeschrieben. (vgl. DSK „VU Trier-West, Mai 2007).

3.1.1 Großflächige Betriebsgelände, Bahngelände und Gewerbegebiet „Im Speyer“

Der mit ca. 38 ha flächenmäßig größte Bereich nimmt den Kernbereich des Untersuchungsgebiets ein. Er ist vorwiegend durch Brachflächen, mindergenutzte Bahnflächen und gewerbliche Nutzung mit großvolumigen Industriebauten geprägt. Es handelt sich um große Areale des Versorgungsträgers RWE, der Stadtwerke Trier sowie der „Entwicklungsgesellschaft Ausbesserungswerk Trier-West GmbH“. Die großvolumige, unter Denkmalschutz stehende ehemalige Lokrichthalle auf dem Gelände des Bahnausbesserungswerks, im Besitz der „Entwicklungsgesellschaft Ausbesserungswerk Trier-West“, beherrscht dabei im Wesentlichen die städtebauliche Szenerie. Die Halle sowie die angrenzenden ehemaligen Bahnflächen liegen seit Mitte der 1980er Jahre weitgehend brach. Teilweise haben Ausparzellierungen stattgefunden, wie z. B. für einen ALDI-Discounter. Die Halle selbst und weitere Industriebauten auf dem Gelände befinden sich in einem schlechten bis sehr schlechten baulichen Zustand.

Der ca. 2,5 ha große Betriebshof der Stadtwerke befindet sich direkt an der Eurener Straße gegenüber der Jägerkaserne. Die Flächen stehen zur Disposition und können einer neuen Nutzung zugeführt werden, wobei die Trafostation weiterhin erhalten bleiben muss.

Die Firma Eybl-Bobinet (Branche: Autozulieferindustrie) hat zum Jahresende 2009 den Standort an der Straße Im Speyer aufgegeben. Das Gelände ist zwischenzeitlich an die EGP GmbH (vormals Entwicklungsgesellschaft Petrisberg GmbH) veräußert worden. Die EGP GmbH plant die Sanierung, Umbau und Erweiterung der ehemaligen Werkshallen für einen Nutzungsmix aus Wohnen, Büros und Ateliers. Da die Entwicklung dieser Flächen in engen räumlich-funktionalen Zusammenhang mit den Flächen des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes stehen, haben sich die EGP GmbH sowie die „Entwicklungsgesellschaft Ausbesserungswerk Trier-West“ für eine abgestimmte Entwicklung des Gesamtbereiches im September/Oktober 2011 zu einer weiteren Entwicklungsgesellschaft (GGTW) zusammengeschlossen.



3.1.2 Bereich Eurener Str., Aachener Straße, Luxemburger Straße mit Moselufer

Der Bereich ist durch eine gemischte Nutzungsstruktur aus Wohnbebauung, Wohn- und Geschäftsbebauung sowie gewerblicher Nutzung geprägt. Die Grundstückszuschnitte sind relativ kleinteilig und manche gewerbliche Nutzung ist auch nur temporär angelegt.

Der südliche Abschnitt der Eurener Straße sowie die Luxemburger Straße zeichnen sich durch eine überwiegende großzügige Stadthäuserbebauung sowie Bauten aus der Nachkriegszeit aus. Während in der Luxemburger Straße die Wohnnutzung vorherrschend ist, übernimmt die Eurener Straße mit mehreren Einzelhandelsgeschäften Nahversorgungsfunktionen für den Stadtteil. Weitere Handelseinrichtungen befinden sich im südlichen Abschnitt der Luxemburger Straße im Schwerpunkt für den Automobil- und Motorsportbedarf.

Die Flächen im Bereich des Brückenkopfes Römerbrücke im Kreuzungsbereich Aachener Straße - Römerbrücke – Luxemburger Straße liegen im Geltungsbereich des im Verfahren befindlichen Bebauungsplans BW 48 „Hornstraße, Bahnrampe Trier-West“. Vorrangiges Ziel dieses Bebauungsplans ist die planerische Steuerung der Einzelhandelssituation im Bereich Hornstraße / Bahnrampe / Eurener Straße / Über Brücken.

Die Baustruktur entlang der Mosel orientiert sich mit ihrer Vorderseite zur Aachener Straße / Luxemburger Straße und mit ihren rückwärtigen Grundstücksanteilen / Gärten oder Nebengebäuden zum Moselufer. Diese werden durch den moselbegleitenden Fuß- und Radweg begrenzt. Insgesamt weist der Bereich einen ungeordneten Hinterhofcharakter auf. Die Mosel und die Uferflächen sind im Stadtteil damit weder präsent noch wahrnehmbar. Für diesen Bereich hat die Stadt Trier eine Veränderungssperre erlassen und die Bebauungspläne Nr. 74 und 75 aufgestellt, die sich derzeit im Verfahren befinden.

3.1.3 Bereich Jägerkaserne

Zwischen Tempelweg und Blücherstraße, direkt an der Eurener Straße, befindet sich mit der ca. 7,2 ha großen Jägerkaserne (Mannschafts- und Verwaltungsgebäude sowie Lager- und Instandsetzungshallen) die letzte noch militärisch genutzte Fläche im Stadtteil. Hier hat auch das Kreiswehrrersatzamt an der Eurener Straße seinen Standort. Bedingt durch die Umstrukturierung der Bundeswehr wird von einer kurzfristigen Aufgabe der militärischen Nutzung ausgegangen. Allerdings ist eine Entscheidung der Bundeswehr nicht vor Ende 2011 zu erwarten. Zudem läuft noch bis Ende 2011 ein Mietvertrag mit einer privaten Firma. Die hinterlie-

genden Gebäudeeinheiten stehen leer, der Gebäudebestand ist insgesamt in einem guten Zustand.

3.1.4 Bereich B-Plan BW 71 „Nahversorgungszentrum an der Eurener Straße“

Auf dem ca. 2,5 ha großen Grundstück ist ein Einkaufscenter mit insgesamt 2.800 qm Verkaufsfläche realisiert worden. Hier wurden ein Edeka-Verbrauchermarkt sowie ein Drogeriemarkt angesiedelt. Eine Diskothek („A1 Musikpark Trier“) ergänzt das Freizeitangebot an diesem Standort. Die Erschließung des Areals erfolgt aus Norden von der Eurener Straße. Zu Gunsten kurzer Anlieferungswege wurde eine städtebauliche Einbindung des Gebäudes negiert: So präsentiert sich heute das Einkaufszentrum mit der Rückseite zum Stadtteilzentrum von Trier-West.

3.1.5 Planungsrechtliche Gegebenheiten

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Trier stellt für das Untersuchungsgebiet folgende Bauflächen dar:

Flächennutzungsplan

Mischbaufläche

- zwischen Mosel und Luxemburger / Aachener Straße
- entlang Eurener Straße bis zur Höhe Holbeinstraße

Sondergebiet

- Im Bereich des BW 71
- In Teilbereichen des BW 48

Gewerbliche Baufläche

- Im Hauptkernbereich des Untersuchungsgebietes, begrenzt durch Straße Im Speyer, Luxemburger Str. / Aachener Str. sowie durch die Mischbauflächen an der Eurener Straße

Verkehrsflächen

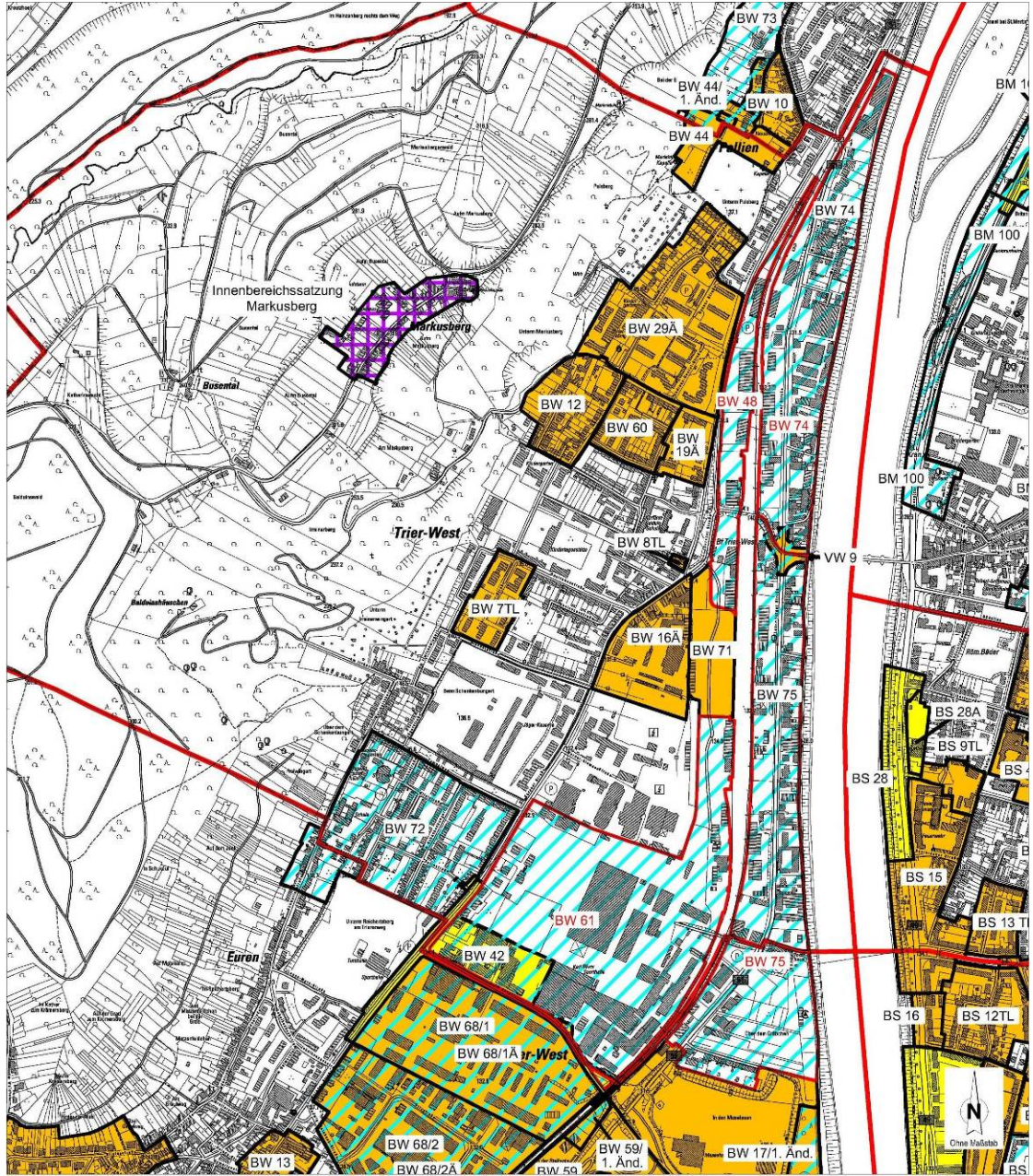
- B 51, Bahnrampe und Straße Im Speyer als sonstige Hauptverkehrsstraße
- Gleisanlagen als Bahnanlagen







Bebauungspläne

Im Untersuchungsbereich bestehen folgende relevante Bebauungspläne:

Abbildung 3 Planrechtsübersicht der Stadt Trier



-  Bebauungspläne rechtsverbindlich
-  Bebauungspläne mit Bekanntmachung Satzungsbeschluß - Ausfertigungsmangel
-  Bebauungspläne im Verfahren
-  Innen- und Außenbereichssatzung

 Stadtgrenze / Stadtbezirke

PLANRECHTÜBERSICHT
der Stadt Trier



Quelle: Stadt Trier, Stadtplanungsamt, 12. Oktober 2010

BW 16 Ä „Eurener Straße, Erlemannstraße“

Stand: mit Bekanntmachung vom 06. Oktober 2009 rechtsverbindlich

Ziel Planerische Sicherung des Gebäudebestands im Misch- bzw. Sondergebiet entlang der Eurener Straße, Umstrukturierung Möbelhaus am Standort, sowie der RWE-Betriebsflächen als Versorgungsflächen für Elektrizität. An der Erlemannstraße sollen neue gemischte Bauflächen ausgewiesen werden und so ein Beitrag zur Revitalisierung von Brachflächen und Mobilisierung von Bauland im Innenbereich geleistet werden.

Festsetzung: SO-Gebiet für großflächige, nicht zentren- und nahversorgungsrelevante Fachmärkte mit Zweckbestimmung Möbelmarkt max. 5.000 qm VK, Wohnungen, Räume für freie Berufe (0,21 ha)

- Mischgebiet
- Flächen für Versorgungsanlagen „Elektrizität/Umspannwerk“
- Verkehrsflächen (Erlemannstraße)

Inzwischen ist die Neubebauung für das Möbelhaus realisiert.

BW 42 „Gewerbegebiet Im Speyer“

Stand seit 1971 rechtsverbindlich, der Plan leidet unter einem Ausfertigungsmangel.

BW 48 „Hornstraße, Bahnrampe Trier-West“

Stand: Aufstellungsbeschluss vom 25. September 2008, Satzungsbeschluss am 01.09.2011. Der Bebauungsplan BW 48 liegt nur mit einer südlichen Teilfläche im Untersuchungsbereich der VU.

Ziel Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches von Trier-West unter Berücksichtigung der Entwicklungs- und Erneuerungsziele, die sich aus dem Stadterneuerungskonzept / Masterplan Trier-West sowie dem Integrierten Handlungs- und Entwicklungskonzept für das benachbarte Programmgebiet „Soziale Stadt Trier-West“ ergeben.

Festsetzung: Durch Festsetzung von Gewerbegebiets-Sondergebietsausweisung soll die Einzelhandelsentwicklung in Rahmen der gesamtstädtischen Vorgaben gesteuert werden. Vergnügungsstätten sowie



Bordelle sollen ausgeschlossen werden. Weitergehende bauliche Entwicklungen, die der Realisierung der Planungsziele des Masterplans bezogen auf die verkehrliche Erschließung und die Qualifizierung des Stadtteilzentrums entgegenstehen, sollen unterbunden werden.

BW 61 „Eurener Straße, Im Speyer, Über Brücken“

Stand: Im Interesse der Herstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für den Bereich des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes wurde in der Sitzung des Stadtrates vom 09. April 1987 erstmals der Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplans BW 61 "Ehemaliges Bundesbahnausbesserungswerk in Trier-West" gefasst. Ein erneuter Aufstellungsbeschluss erfolgte am 07. September 2000 – allerdings noch ohne konkrete Zielsetzungen bezüglich der künftigen Nutzung des Areals. Am 11. Mai 2010 hat der Rat der Stadt Trier den Aufstellungsbeschluss vom 07. September 2000 aufgehoben und neu gefasst. Gleichzeitig wurde der Erlass einer Veränderungssperre als Satzung beschlossen.

Ziel: Zielsetzung ist die Steuerung der baulichen Nutzungen durch die Festsetzung von Baugebieten mit zulässigen Nutzungen sowie den Ausschluss unverträglicher Nutzungen. Außerdem sollen die verkehrlichen und grünordnerischen Maßnahmen planungsrechtlich gesichert werden. Hierzu sind die Ziele des Masterplans Trier-West sowie die Entwicklungs- und Erneuerungsziele, die sich aus dem integrierten Handlungs- und Entwicklungskonzept für das benachbarte Programmgebiet "Soziale Stadt Trier-West" ergeben, zu berücksichtigen.

Festsetzung: noch keine konkreten Zielsetzungen.

BW 71 Vorhabenbezogener Bebauungsplan (VEP) der Stadt Trier „Nahversorgungszentrum Trier – West“

Stand: mit Bekanntmachung vom 27. November 2007 rechtsverbindlich.

Festsetzung: Sondergebiet für Einzelhandel mit insgesamt 3.500 qm VK, davon 2.800 qm für einen Verbrauchermarkt

Weiterhin sind zulässig ein Drogeriefachmarkt, sonstige kleine Läden, Dienstleistungs-/Handwerks- und Gastronomiebetriebe.

Das Vorhaben ist zwischenzeitlich realisiert.

BW 74 „Aachener Straße, Martinerfeld“ (nur Teilfläche im nördlichen Bereich der vorbereitenden Sanierungsuntersuchung)

Stand: Aufstellungsbeschluss am 29. Januar 2009 für den Bebauungsplan und 25. September 2009 Erlass einer Veränderungssperre, die vom OVG Koblenz am 02. Februar 2011 für unwirksam erklärt wurde. Die Stadt Trier hat die Veränderungssperre nunmehr formelle und materielle Mängel geheilt und macht von der Möglichkeit Gebrauch, die Satzung rückwirkend in Kraft zu setzen. Eine Verlängerung der Veränderungssperre, die erstmals am 05. Oktober 2011 enden würde, wurde am 01.09.2011 durch den Rat der Stadt Trier beschlossen

Ziel: Zielsetzung ist die Steuerung der Nutzung von Baugebieten. Ausweisung von WA-Gebiet zwischen Moselufer und Aachener Straße, Fläche für Gemeinbedarf für den Bereich Kunstakademie, eingeschränktes Gewerbegebiet zwischen Straße und Bahntrasse, im Bereich Fachmärkte SO großflächiger Einzelhandel und Mischgebiet für den südlichen Bereich bis Bahnrampe. Die Festsetzung der Bauweise soll Bestand berücksichtigen und eine geordnete städtebauliche Entwicklung gewährleisten. Erhalt der charakteristischen Bauweise der Siedlung Martinerfeld. Dabei soll den Belangen des Hochwasserschutzes durch innovative Konzepte Rechnung getragen werden. Hinsichtlich des vorbeugenden Lärmschutzes sind aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Weiteres Planungsziel ist der Erhalt und die Entwicklung prägender Grünstrukturen entlang des Moselufers.

Festsetzung: Derzeit in Erarbeitung.

BW 75 „Luxemburger Straße zwischen Römerbrücke und Lambertstraße“

Stand: Erstmaliger Aufstellungsbeschluss am 29. Januar 2009 für den Bebauungsplan und 05. Oktober 2009 Beschluss einer Veränderungssperre. Die Stadt Trier fasst für den Bebauungsplan einen erneuten Aufstellungsbeschluss und erlässt erneut eine Veränderungssperre als Satzung, die somit erstmals am 11. Oktober 2012 endet.

Ziel: Zielsetzung ist die Steuerung der Nutzung von Baugebieten. Ausweisung von WA-Gebiet zwischen Moselufer und Luxemburger Straße, Campingplatz und Ruderverein als Sondergebiet und Festsetzung der Bereiche zwischen Straße und Bahntrasse als Mischgebiet. Die Festsetzung der Bauweise soll den Bestand berücksichtigen und eine



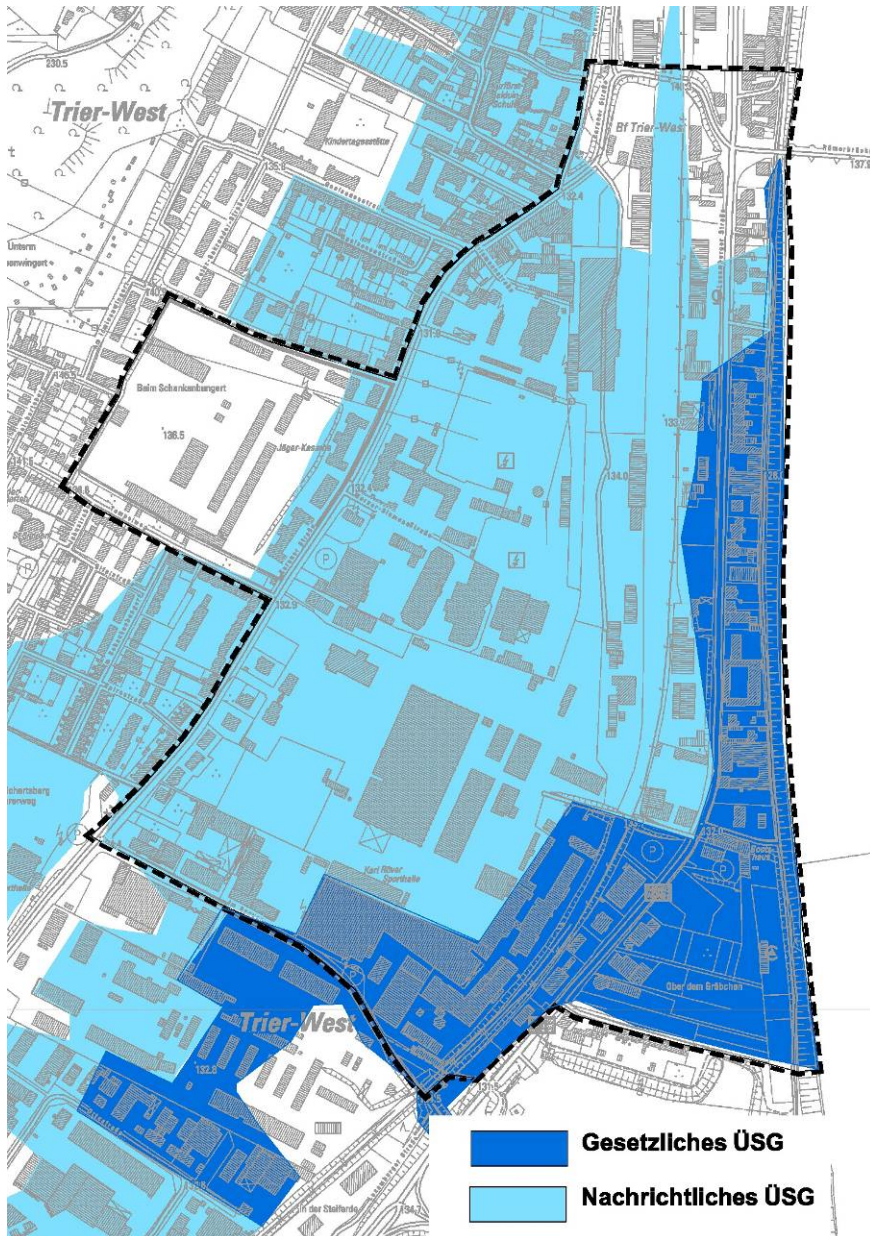
geordnete städtebauliche Entwicklung gewährleisten. Berücksichtigung der Belange Hochwasserschutz sowie Lärmschutzmaßnahmen. Erhalt und Entwicklung prägender Grünstrukturen entlang des Moselufers.

Festsetzung: Derzeit in Erarbeitung.

Das Untersuchungsgebiet liegt teilweise im festgestellten Überschwemmungsgebiet der Mosel (RVO vom 14. September 2009) sowie im überschwemmungsgefährdeten Bereich.

Überschwemmungsgebiet der Mosel, RVO vom 14.09.2009

Abbildung 4 Überschwemmungsgebiete der Mosel im Untersuchungsgebiet



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

Zwischen SGD-Nord und dem Stadtplanungsamt Trier wurden weitere Modalitäten zum Umgang mit dem Überschwemmungsgebiet im Rahmen der Bebauungspläne BW74/ BW 75 in einem Ge-



spräch am 19. Mai 2011 erörtert. Demnach handelt es sich bei der Überplanung in diesem Bereich um eine Bestandssituation gem. § 34 BauGB. Es ist jedoch darauf zu achten, dass im Retentionsbereich des Überschwemmungsgebiets ÜSG-Mosel die Anforderungen des § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG umgesetzt werden und die Genehmigungsvorbehaltszone des Uferbereichs (40 m ab Uferkante) besondere Berücksichtigung findet. Nachverdichtungen mit Augenmaß sind möglich. Der Abflussbereich der Mosel ist dagegen eine strikte Bauverbotszone.

Es besteht die Möglichkeit von Ausgleichsmaßnahmen entsprechend § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG durch Erschließung von hydraulischen Sammelausgleichsräumen.

4 Notwendigkeit der Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme

4.1 Vorbemerkung

Eine Hauptaufgabe der Vorbereitenden Untersuchungen ist die Feststellung der städtebaulichen Situation. Werden städtebauliche Missstände nachgewiesen, die nur als Gesamtmaßnahme behoben werden können, ist dies ein maßgebliches Kriterium für die Festlegung eines förmlichen Sanierungsgebiets.

Gemäß § 136 Abs. 2 BauGB werden zwei Grundfälle städtebaulicher Missstände unterschieden. Ein Grundtatbestand der Sanierung besteht in der Beseitigung ungesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse einschließlich der Beseitigung von Gefahren für die Sicherheit (Substanzmängel); den zweiten Tatbestand beschreibt das Gesetz allgemein dadurch, dass ein Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder seiner sonstigen Beschaffenheit in der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, erheblich beeinträchtigt ist (Funktionsmängel).

In den Vorbereitenden Untersuchungen geht es demnach um die Feststellung des baulichen Zustands im Untersuchungsgebiet sowie um die mögliche Beeinträchtigung der allgemeinen Funktionsfähigkeit.

Die durch die DSK im Jahr 2007 vorgelegten Aussagen haben sich bis heute nicht grundlegend geändert, so dass sie im Wesentlichen nachfolgend übernommen und um die aktuellen Entwicklungen fortgeschrieben werden.

4.2 Analyse der Bestandssituation

4.2.1 Wohnnutzung

Östlich der Luxemburger Straße / Aachener Straße dominiert im nördlichen Abschnitt die Wohnnutzung. Im südlichen Abschnitt der Eurener Straße liegt der Schwerpunkt im Untersuchungsgebiet ebenfalls bei der Wohnnutzung. In der Regel handelt es sich um zwei bis viergeschossige Stadthäuser verschiedenen Baualters. Südlich des ALDI-Geländes wurde zwischenzeitlich ein gründerzeitliches Stadthaus für Wohnzwecke restauriert, ein weiteres befindet sich gerade im Umbau. Die großen zusammenhängenden Wohngebiete von Trier-West befinden sich westlich der Eurener Straße außerhalb des Untersuchungsgebietes und liegen Programmgebiet „Soziale Stadt“.



Luxemburger Straße

4.2.2 Gemischte Nutzung



Stadtteilzentrum Eurener Straße

Der Schwerpunkt der gemischten Nutzung befindet sich im „Stadtteilzentrum“ von Trier-West an der Eurener Straße. Hier besteht eine geschlossene Geschäftszeile mit verschiedenen Einzelhandelsgeschäften, die der Versorgung mit Gütern für den täglichen aber auch periodisch wiederkehrenden Bedarf dienen, wie z. B. Metzgerei, Bäckerei, Drogerie, Elektrofachmarkt und Möbelfachmarkt. Weitere gemischte Nutzung befindet sich im Bereich des Brückenkopfes Römerbrücke. Die mischgenutzten Gebäude werden neben der Wohnfunktion vorwiegend als Praxis- und Büroeinrichtung genutzt, hier haben Ärzte, Steuerberater oder Ingenieure ihren Standort.

4.2.3 Einzelhandel

Für Trier-West wurden im Jahr 2006 im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Trier 56 Betriebe des Ladeneinzelhandels und des Ladenhandels und eine Verkaufsfläche von insgesamt ca. 20.250 qm ermittelt. Seit dem sind noch hinzugekommen:

- Verbrauchermark E-Center mit ca. 2800 qm (Sondergebiet)
- Drogerie Rossmann mit 500 qm (Sondergebiet)
- ALDI-Markt mit 800 qm
- Kaufland mit ca. 3.400 qm VK

Alle Neuansiedlungen (bis auf den Kaufland-Markt) liegen im Geltungsbereich der Vorbereitenden Untersuchungen. Im Zuge der Erarbeitung des Masterplans Trier-West wurde die Verkaufsflächenausstattung bewertet. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Verkaufsflächenausstattung des Stadtteils Trier-West im Vergleich zur Gesamtstadt Trier höher liegt. Im branchenbezogenen Vergleich ist vor allem die überdurchschnittliche Ausstattung im Lebensmittelbereich zu nennen. Als Fazit lässt sich feststellen, dass der Stadtteil Trier-West über eine hohe stadtteilübergreifende Versorgungsbedeutung verfügt. Dabei zeigt die jüngste Entwicklung vor allem im Untersuchungsgebiet, dass überwiegend große Einzelhandelsbetriebe an autokundenorientierten Standorten realisiert wurden.

4.2.4 Gewerbe

Der größte Teil des Untersuchungsgebietes ist gewerblich geprägt. Die Art der gewerblichen Nutzung ist in den verschiedenen Teilräumen wie folgt zu beschreiben:

- Luxemburger Straße (moselseitig): Handelbetriebe für Kfz und Motorsport, zwei Bordelle
- Luxemburger Straße (bahnseitig): Handelsbetriebe für Kfz-Zubehör, Motorsport, Landmaschinenhandel sowie Baustoffhandel auf den Flächen der Deutschen Bahn AG. Daneben noch große Frei- und Ödlandflächen, mit verschiedenen verstreuten Nutzungen (Wertstofflager [Fa. Remondis], Tiefkühlkostvertrieb und Betonmischanlage).
- Im gesamten Bereich der Luxemburger Straße befinden sich Kfz-Gebrauchtwagenhändler auf großen Brachflächen. Auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes befinden sich verschiedene Kfz-Werkstätten, u. a. mit Gebrauchtwagenhandel. Das Erscheinungsbild dieser Betriebe, die sich zum Teil (inoffiziell) auch auf öffentliche Flächen erstrecken, zeigt sich insgesamt sehr ungeordnet.
- Straße Im Speyer: Kfz-Vertragswerkstätten mit großen Verkaufs- und Schauräumen – daneben Fläche von ehemals Eybl-Bobinet, jetzt EGP GmbH.
- Der Standort des Umspannwerkes von RWE wird im Bebauungsplan Nr. BW 16 als Fläche für Versorgungsanlagen „Elekttrizität“ planerisch gesichert. Auf dem Gelände befinden sich Verwaltungs- und Funktionsbauten sowie Trafo- und Hochspannungseinrichtungen.



Übersicht Luxemburger Straße



Luxemburger Straße

4.2.5 Brachflächen und Leerstände

Die Flächen des Bahnausbesserungswerks liegen im Eigentum der Entwicklungsgesellschaft Ausbesserungswerk Trier-West und werden durch ein Abbruchunternehmen genutzt. Auf einer kleinen Teilfläche im östlichen Bereich befindet sich eine Autowerkstatt (s. o.). Die weiteren nördlichen Flächen des ehemaligen Güterbahnhof-West befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn / Aurelis und werden teilweise genutzt (s. o. Fa. Remondis, kleinere gewerbliche Handelsbetriebe) Ein Großteil der Flächen liegt brach. Hier ist insbesondere die ehemalige Lokrichthalle zu nennen; die Halle selbst ist in einem schlechten baulichen Zustand und steht unter Denkmalschutz. Bisherige Nutzungskonzeptionen für die ca. 15.000 qm Bruttogeschossfläche (BGF) der Halle konnten bisher nicht umgesetzt werden. Die Erschließungssituation der Halle sowie der angrenzenden Bahnflächen ist problematisch.



Bahnausbesserungswerk

Das Gelände des Betriebshofs der Stadtwerke an der Eurener Straße (gegenüber der Jägerkaserne) steht zur Disposition. Der Gebäudebestand (drei große Betriebshallen) ist abgängig, die Trafostation an der Eurener Straße ist auch zukünftig zu erhalten. Eine Nachfolgenutzung durch die Verkehrsbetriebe ist angedacht.



Ehemals Eybl-Bobinet

An der Straße Im Speyer, direkt an die Flächen des Bahnausbesserungswerks angrenzend, liegt das Gelände der ehemaligen Firma Eybl-Bobinet, die zum Ende des Jahres 2009 diesen Standort aufgegeben hat. Die zum Teil großvolumigen Hallen und Verwaltungsgebäude stehen zurzeit leer. Das Gelände wurde zwischenzeitlich durch die EGP GmbH erworben, die eine Revitalisierung der Flächen und Gebäude für einen Nutzungsmix aus Wohnen und Arbeiten vorsieht.



Quelle: Stadt Trier, Bereich ehemals Eybl-Bobinet,

Außer diesen oben aufgeführten großen signifikanten Brachflächen, Mindernutzungen und Leerständen sind weitere Leerstände an Wohn- und Geschäftsräumen in der Eurener Straße, Aachener Straße und Luxemburger Straße zu verzeichnen. Durch die DSK wurden 2007 ca. 40 leerstehende Nutzungseinheiten (Wohnungen, Büros) ermittelt, wobei der Leerstand mit ca. $\frac{3}{4}$ in der Luxemburger Straße am deutlichsten ist. Hier besteht auch ein erkennbarer Zusammenhang zwischen Gebäudezustand und Leerstand: Dort, wo erkennbar ein Sanierungsstau aufgelaufen ist, besteht häufig auch (Wohnungs-)Leerstand.

4.2.6 Gebäudezustand

Der Gebäudezustand wurde durch die DSK detailliert aufgenommen und im Erläuterungsbericht von Mai 2007 dokumentiert. Die angewandte Methodik der Zustandskartierung basiert dabei auf einer Zustandsbewertung der Einzelobjekte, wobei nur die äußere

bauliche Ausstattung der Gebäude bewertet wurde. Die Bewertung erfolgte durch Einteilung in die vier Stufen¹

- sehr gut bis guter Zustand
- mittlerer Zustand
- schlechter Zustand und
- sehr schlechter Zustand

Die Gesamtwürdigung der Ergebnisse von 2007 hat bis heute ihre Aktualität nicht verloren, was der Tatsache geschuldet ist, dass seitdem nur wenige Abbruchmaßnahmen oder Modernisierungen im Untersuchungsgebiet durchgeführt wurden. Daher werden im Folgenden die Ergebnisse der Ermittlungen durch die DSK zusammenfassend dargestellt und um einzelne Veränderungen aktualisiert.

In guten bis sehr guten Zustand werden ca. 28 % des Gebäudebestands im Untersuchungsgebiet eingestuft. Diese Gebäude sind in der Regel nicht sanierungsbedürftig, eine Dringlichkeit ist somit nicht gegeben. Darunter fallen die Gewerbehallen (Kfz-Vertragswerkstätten mit großen Verkaufs- und Schauräumen) an der Straße Im Speyer sowie die Mehrzahl der gründerzeitlichen Stadthäuser bzw. -villen an der Luxemburger Straße und im südlichen Abschnitt der Eurener Straße. Zwei Stadtvillen (Eurener Straße 57 und 55) werden derzeit saniert und als exklusive Wohnungen umgebaut, sie stehen unter Denkmalschutz. Der gewerbliche Baubestand im südlichen Bereich der Luxemburger Straße sowie die Verwaltungsbauten des Umspannwerks befinden sich in einem guten bis sehr guten Zustand. Dies gilt auch für den überwiegenden Bestand der Verwaltungs- und Mannschaftsgebäude der Jägerkaserne an der Eurener Straße und Blücherstraße. Nicht zuletzt sind auch die Neubauten des Einkaufszentrums (E-Center) sowie des Möbel- und Einrichtungshauses an der Eurener Straße in diese Kategorie einzustufen.

Für die Mehrzahl (52 %) der Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet (Gewerbe, Wohn- und Mischnutzung) wird der Zustand bzw. der Renovierungs- und Sanierungsbedarf mit „mittel“ eingestuft. Darunter fallen auch alle Gebäude auf dem ehemaligen Eybl-Bobinet-Gelände sowie zwei der Betriebshallen auf dem Gelände der Stadtwerke. Die überwiegende Zahl der Wohn- und Wohngeschäftsgebäude wird als „mittelmäßiger Gebäudebestand“ eingestuft. Daraus ist abzuleiten, dass für einen langfristigen Gebäudeerhalt und eine ökonomischen Gebäudebewirtschaftung jedoch auch die Notwendigkeit besteht, Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durchzuführen. Eine Beurteilung der Woh-



Villen an Eurener Straße



Stadtteilzentrum Eurener Straße

¹ DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH, „VU Trier-West“, Wiesbaden, Mai 2007



nungszuschnitte und der Ausstattung im Gebäudeinneren, insbesondere der Haustechnik, bleibt hierbei jedoch außer Betracht.“²

Ca. 21 % der Gebäude im Untersuchungsbereich, es handelt sich hier vorwiegend um die leerstehender Gewerbe- und Industriebauten, befinden sich in einem sehr schlechten bis abbruchreifen Zustand. Dies betrifft insbesondere die Bauten dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerks. Darunter fällt auch die unter Denkmalschutz stehende ehemalige Lokrichthalle.



Leerstandsruinen

4.2.7 Denkmalschutz

Innerhalb des Untersuchungsgebiets ist eine Reihe von Baudenkmalern verzeichnet. Diese sind im Folgenden:

Tabelle 1 Liste der Baudenkmäler im Untersuchungsgebiet



Villen an Eurenener Straße 55-57

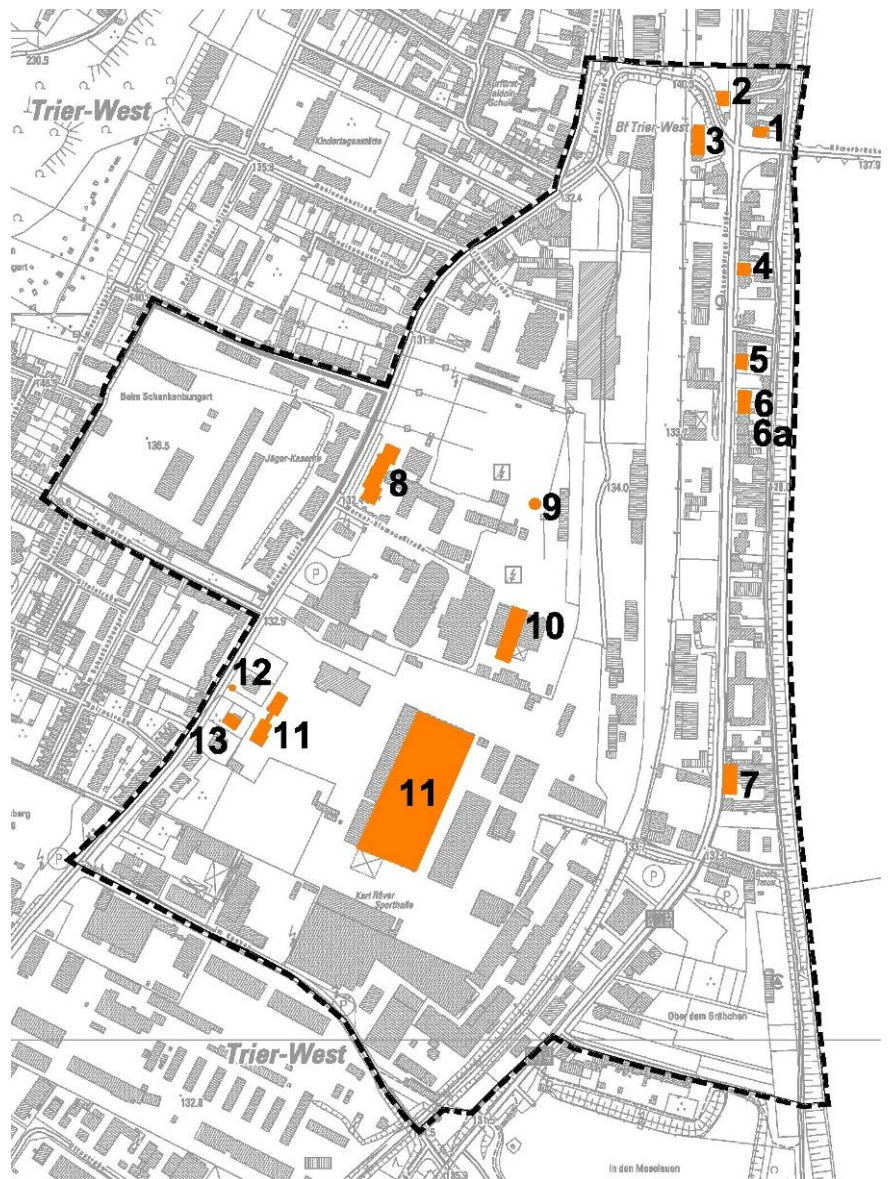
| Nr. | Bezeichnung | Beschreibung |
|-----|---------------------|--|
| 1 | Aachener Str. 1 | Unmittelbar vor der Römerbrücke gelegener 2-geschossiger Bau aus Rotsandsteinquarzen; um 1850/60 erbaut; ursprünglich vielleicht als Wohnhaus genutzt |
| 2 | Aachener Str. 6 | 2-geschossiges schlichtes Wohnhaus von 1864 |
| 3 | Luxemburger Str. 2 | Bahnhof Trier-West, Empfangsgebäude (um 1910); heute Benedikt-Labre-Haus (Caritas) |
| 4 | Luxemburger Str. 15 | Einseitig freistehendes Wohnhaus mit spät-klassizistischer Fassade (um 1870); links anschließend ein um 1900 hinzugefügter Torbogen mit Darstellung des Bauhandwerks |
| 5 | Luxemburger Str. 25 | Wohnhaus mit spätklassizistischer Fassade, stark vom Historismus beeinflusste Fassadengestaltung (um 1870) |
| 6 | Luxemburger Str. 29 | Halbvilla (um 1900,; Fassadengestaltung in Formen der deutschen Frührenaissance |
| 6a | Luxemburger Str. 31 | Reihenvilla um 1900 |

² DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH, „VU Trier-West“, Wiesbaden, Mai 2007

-
- | | | |
|----|---------------------|---|
| 7 | Luxemburger Str. 71 | Ehemaliger Fabrikbau um 1905/10; die Fassaden aus sorgfältig bearbeiteten Sandsteinquadern mit zurückhaltend romanisierenden Einzelformen |
| 8 | Eurener Str. 33 | 1921/22 als Verwaltungsgebäude der Städtischen Elektrizitätswerke erbaut, in der Anlage noch sehr traditionell, durch die stark gerasterte Hauptfassade jedoch deutlich vom gleichzeitigen Wohnungsbau abgehoben, zugehörig das südlich gelegene eingeschossige Pförtnerhäuschen |
| 9 | Eurener Str. 33 | Ehem. Maschinenhalle, Verwaltungsgebäude, und Pförtnerhaus, Hochbunker |
| 10 | Eurener Str. 33 | Von den technischen Bauten auf dem Areal der früheren städtischen Elektrizitätswerke und heutigen RWE ist nur eine große, heute teilweise umbaute Halle mit historisierender Fassade aus dem Beginn des 20 Jahrhunderts erhalten |
| 11 | Eurener Str. 55 -57 | Ehemaliges Eisenbahnausbesserungswerk Trier, von der ehemaligen Gesamtanlage sind nur die Lokrichthalle, der Torbau mit zwei flankierenden Wohn- und Verwaltungsgebäuden noch schützenswert; die Wohnbauten sind im Sinne der Reformarchitektur ländlich schlicht, die Halle reich technisch bestimmt. Bauzeit: 1908-11 |
| 12 | Eurener Str. 55-57 | Sockelkreuz von 1820 (Inscription) an Zufahrt zum Werksgelände |
| 13 | Eurener Str. 59 | Ehemalige Direktorenvilla des Eisenbahnausbesserungswerkes. Baujahr: 1912 |
-



Abbildung 5 Übersicht Baudenkmäler im Untersuchungsgebiet



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

4.2.8 Verkehrssituation

Die einzelnen Teilräume im Untersuchungsgebiet werden durch Verkehrsadern begrenzt bzw. durchschnitten. Durch das Gebiet führt im Verlauf der Aachener Straße und Luxemburger Straße die heutige B 51. Die B 51 ist in ihrer Funktion als übergeordnete Hauptverkehrsstraße mit 22.000 Kfz/Tag belastet. Die angrenzende Wohnbebauung ist hierdurch nicht unerheblich beeinträchtigt.

Der Masterplan für Trier-West sieht eine neue Verkehrsführung mit der Verlegung der B 51 n vor. Mit einer neuen, mittig liegenden Bundesstraße (51 n) zwischen der Straße Im Speyer und der

Bahnstraße bzw. Hornstraße sollte erreicht werden, dass die Bahnflächen des Güterbahnhofs West und das ehemalige Bahnausbesserungswerk erschlossen und gleichzeitig die Eurener Straße sowie die Luxemburger - und Aachener Straße entlastet werden.

Aus Anlass aktueller Planungen der EGP GmbH für das ehemalige Gelände Eybl-Bobinet, wurden die verkehrlichen Zielsetzungen aus dem Masterplan im Hinblick auf die aktuellen Planungsziele des Grundstückseigentümers untersucht. Weiterhin wurden, aufbauend auf die städtebaulichen Zielvorstellungen im Masterplan Trier-West, die Entwürfe der Bebauungspläne BW-61 (Eurener Straße, Im Speyer, Über Brücken), BW-74 (Aachener Straße, „Martinerfeld“) und BW-75 (Luxemburger Straße zwischen Römerbrücke und „Martinerfeld“) ebenfalls in die Verkehrsuntersuchung miteinbezogen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Ziele aus der Masterplanung dahingehend modifiziert werden, dass eine neue Verbindungsstraße nicht mehr als alleinige Entlastungsstraße dienen soll, sondern eine Gleichverteilung der Verkehre im Untersuchungsgebiet anzustreben ist. Es wird empfohlen, einen Teil des in Nord-Süd-Richtung ausgerichteten Hauptverkehrsstroms über eine neu zu errichtende Verbindungsstraße zu lenken, welche beinahe durchgängig parallel zur Bahntrasse geführt wird. Die Verkehre im Stadtteil sollen dabei nahezu gleich verteilt werden auf die Straßen Eurener Straße, Luxemburger Straße und der neuen Verbindungsstraße.

Damit sollen vor allem die durch die heute verkehrlich stark belasteten Straßen und Wohngebiete in Trier-West in Teilen entlastet werden. Auch mit der neuen Planung der Ausgestaltung der Verbindungsstraße wird es möglich sein, das Stadtteilzentrum von Trier-West neu zu strukturieren und aufzuwerten, indem eine neue Stadtteilmitte baulich entwickelt und die Eurener Straße als Geschäftsstraße umgestaltet wird. Darüber hinaus können auch die mindergenutzten Gewerbeflächen im Bereich des Bahnausbesserungswerks und des ehemaligen Güterbahnhof-West erschlossen werden.³

³ Arbeitsgemeinschaft FIRU Gfl mbH, R+T Ingenieure für Verkehrsplanung, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH: „Städtebauliche, verkehrliche und schalltechnische Bewertung der Verkehrsführung in Trier West“, Köln, Oktober 2011



Bahngleise im Untersuchungsgebiet

Die Schienenverkehrsstrecke, die das Untersuchungsgebiet in Nord-Süd-Richtung durchläuft, wird derzeit ausschließlich für Güterverkehr genutzt. Die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke und der Umbau des Bahnhofs als Projekt „Westbahnhof Trier-West“ sind im Rahmen des Regionalbahnkonzepts aktuell in den Planungen zum „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ vorgesehen.

Das Untersuchungsgebiet wird durch die Buslinien 1, 2, 10, 40, 81 erschlossen. Durch die unterschiedlichen Einsatzzeiten der einzelnen Linien (z. B. Linie 1 wochentags in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt – außerhalb dieser Zeiten werden diese Linien durch die Sternbuslinie 81 ersetzt) ist die ÖPNV-Versorgung des Untersuchungsgebietes nicht optimal. Des Weiteren entsprechen die Haltestellen nicht mehr den heutigen Anforderungen hinsichtlich Qualität, barrierefreier Gestaltung und Zugänglichkeit.

Für den Radverkehr bestehen die Mängel und Probleme vor allem im zum großen Teil mangelhaften Zustand der vorhandenen Radwege (fehlende Markierungen, schadhafte Bodenbeläge). Ebenfalls ist die durchgängige Führung der Radwege im Bereich der Luxemburger - und Eurenener Straße verbesserungswürdig. Ähnlich gelagert ist die Problematik auch bei den Fußwegen und deren Beziehungen. Hier ist augenfällig, dass Gehwege oft in einem schlechten Zustand und/oder auch nicht ausreichend dimensioniert sind. Attraktive Fußwegebeziehungen aus dem Stadtteil zur Mosel fehlen.

4.2.9 Stadtbild, Gestaltwert

Die Heterogenität der Nutzungs- und Baustrukturen im Untersuchungsgebiet spiegelt sich in allen Facetten im Stadtbild wider. Weitläufige Gewerbeflächen mit großvolumigen Baukörpern, gesichtslose Funktionsbauten, große Freiflächen die keinerlei Gestaltungswillen der Nutzer erkennen lassen sowie verwaiste Brachflächen beherrschen die zentrale Szenerie im Untersuchungsgebiet.



Quelle: Stadt Trier 2009, Blick auf das Bahnausbesserungswerk

Aus allen Himmelsrichtungen für den Betrachter wahrnehmbar ist die monumentale Lokrichthalle. Dieses Industriebauwerk verkörpert den Genius Loci von Trier-West, wie auch weitere herausragende einzelne Objekte. Insbesondere der Verwaltungstrakt von RWE an der Eurener Straße, die ehemalige Direktorenvilla oder die einzelnen Stadtvillen an der Luxemburger und Eurener Straße atmen den Charme der Jahrhundertwende 1900.

Das kaleidoskopisch anmutende Gestaltgefüge im Untersuchungsgebiet ist geprägt von markanten Einzelgebäuden, die teilweise unter Denkmalschutz gestellt sind, von Nachkriegsbauten und partiell moderner Architektur. Immer wieder gibt es Brüche in Stil und Raum durch Baulücken und große Brachen.



Quelle: Stadt Trier 2009, Übersicht Luxemburger Straße, E-Center und Bahnflächen

Es sind kaum klare Raumkarten zu erkennen, die dem Betrachter einen Halt und auch Orientierung geben könnten. Ebenso sind nur in wenigen Bereichen die selbstverständlichen Differenzierungen zwischen privaten, halb-öffentlichen und öffentlichen Räumen erfahrbar. Bedingt durch ihre Nutzung gibt es sehr große Areale, die der Öffentlichkeit nicht zugänglich sind, wie z. B. die Jägerkaserne, das Umspannwerk und die große Brache des ehemaligen Bahnausbesserungswerks.

Das Stadtteilzentrum, jedoch von geringer Zentralität, findet sich im nördlichen Bereich der Eurerer Straße. Hier sind kleine Einzelhandelsgeschäfte für die Nahversorgung (z. B. Bäcker), Apotheken, Gastronomie und weitere Dienstleistungseinrichtungen (beispielsweise Kosmetik) angesiedelt. Die Baustruktur ist dementsprechend durch Wohn- und Geschäftshäuser mit unterschiedlichem Baualter geprägt. Das in jüngerer Vergangenheit errichtete E-Center (Verbrauchermarkt, Drogerie und Diskothek) liegt in unmittelbarer räumlicher Nachbarschaft zum „Stadtteilzentrum“ der Eurerer Straße. Durch die gewählte Erschließung des Einkaufszentrums liegt die Eingangs- bzw. Vorderseite jedoch von der Eurerer Straße abgewandt. Somit wurde der bestehenden Zerrissenheit des Raums auch mit der Umsetzung neuer Projekte nicht entgegengewirkt. Insgesamt kann das Stadtteilzentrum aufgrund vielfältiger Defizite keine Identifikationskraft für Trier-West aufbauen.



Im Weiteren prägen lineare Strukturen den Raum: Es sind die Verkehrsbänder der B 51 (Luxemburger Straße/Aachener Straße), der Eurenener Straße sowie die Bahntrasse. Die aufgrund ihrer übergeordneten Verkehrsbedeutung stark befahrene Luxemburger Straße/Aachener Straße und die Bahntrasse bilden eine Barriere. Die Nutzungs- und Baustrukturen entlang der Luxemburger Straße liegen dadurch relativ isoliert zwischen den übrigen Teilflächen Trier-Wests und der Mosel.

Das Moselufer selbst ist durch die trennenden Infrastrukturbänder nur eingeschränkt erreichbar. Die Baustruktur entlang der Mosel zeigt sich mit seiner Vorderseite zur Luxemburger Straße/ Aachener Straße. Die der Mosel zugewandte Grundstückseite bietet den typischen Hinterhofcharakter mit ungestalteten Freiflächen und Nebengebäuden. Damit liegt ein wichtiger und eigentlich zentraler Naherholungsbereich von Trier-West mit seinem Fuß- und Radweg an der Rückseite des Stadtteils und gerät so in die zweite Reihe. Die Mosel und die Uferbereiche sind im Stadtteil damit weder präsent noch wahrnehmbar.



Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der Untersuchungsraum wichtige gestalterische und für die Identifikation bedeutende Merkmale aufweist. Diese Menge von Gestaltelementen ist hier aber nicht in ein erfahrbares, signifikantes Stadtbild geordnet.

4.3 Auswertung der statistischen Daten

Im vorliegenden „Bericht über die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB der DSK von Mai 2007 ist eine Analyse der Bevölkerungsstruktur auf der Datenbasis zum Stichtag 15. Januar 2007 für das Untersuchungsgebiet straßenbezogen erhoben und dargestellt worden. Eine Fortschreibung dieser Daten ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf der Betrachtungsebene „Straßen im Untersuchungsgebiet“ nicht möglich, da verwaltungsinterne Engpässe vorhanden sind. Die Auswertung der aktuellen Daten auf Stadtteilebene Trier-West bestätigt aber im Wesentlichen die Kernaussagen der kleinräumigen Erhebungen aus dem Jahr 2007⁴:

- Überproportional großer Anteil an jungen Menschen und Menschen im erwerbsfähigen Alter der ersten Lebenshälfte
- Hoher Anteil an ausländischer Wohnbevölkerung
- Hoher Anteil an allgemein sozial schwächer gestellten Bevölkerungsgruppen

⁴ vgl. Bericht über die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB, Kapitel 2.3, DSK, Mai 2001

Die These, dass in Trier-West überdurchschnittlich viele Studenten leben, kann jedoch nicht bestätigt werden. Die Auswertung der Alterszusammensetzung in Trier-West im Vergleich zu Trier gesamt zeigt, dass die für Studenten relevante Altersgruppe zwischen 20 und 30 Jahren in Trier-West nur geringfügig über dem gesamtstädtischen Wert liegt.

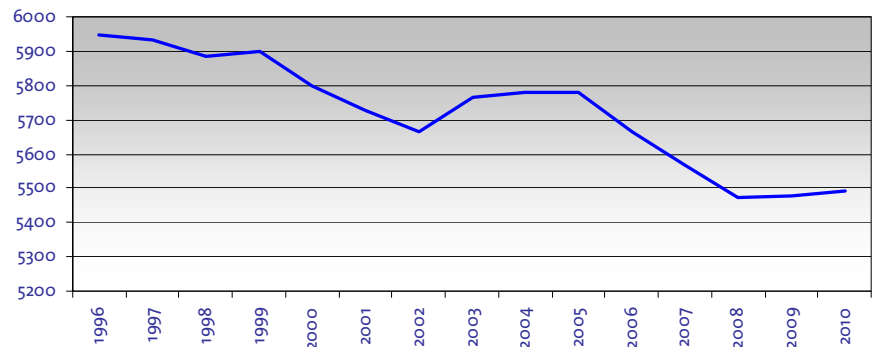
Im Folgenden werden die wesentlichen Bevölkerungsstrukturellen Daten auf Stadtteilbasis für Trier-West dargestellt:

4.3.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerung in Trier-West hat seit 1996 deutlich abgenommen. Ende 1996 lebten in Trier-West 5.949 Einwohner, Ende 2010 sind es nur noch 5.492. Die Entwicklung war dabei nicht durch eine konstante 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. Auch zwischen 2008 und 2010 ist eine marginale Zunahme um 20 Personen zu verzeichnen.



Abbildung 6 Bevölkerungsentwicklung in Trier-West seit 1996

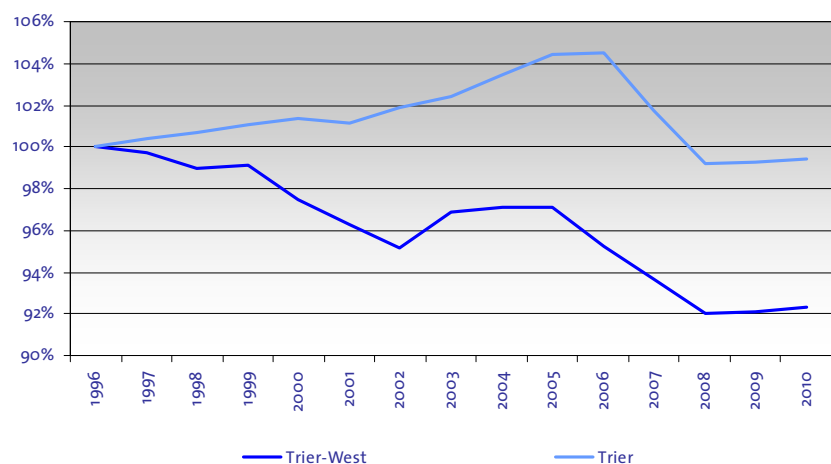


Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2010

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

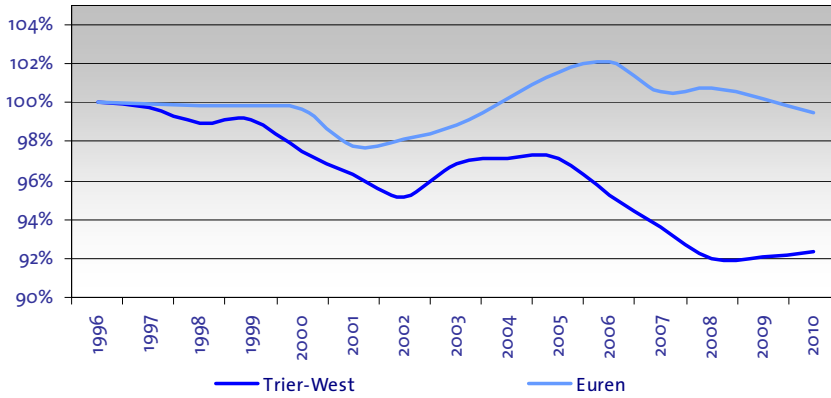


Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2011

In Trier-West hat die Bevölkerung um annähernd 9 % abgenommen, in Trier lediglich um knapp 1 %. Betrachtet man den direkt benachbarten 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 8 Bevölkerungsentwicklung in Trier-West und Euren seit 1996 im Vergleich (1996 = 100%)



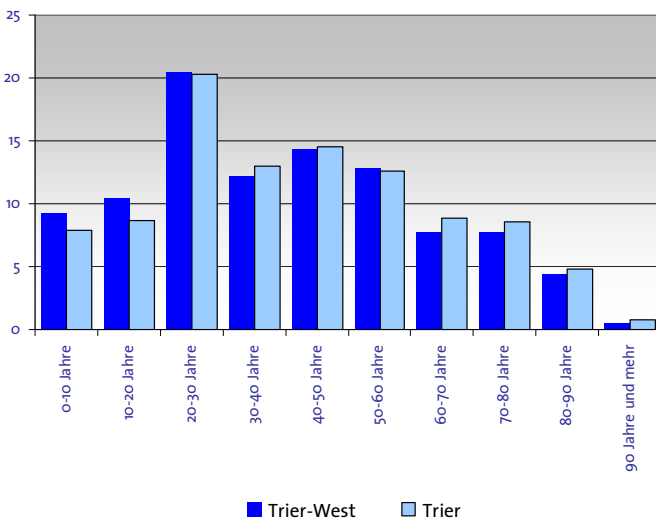
Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2011

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

4.3.2 Altersstruktur

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

Abbildung 9 Alterszusammensetzung in Trier-West und Trier 2010 in Prozent

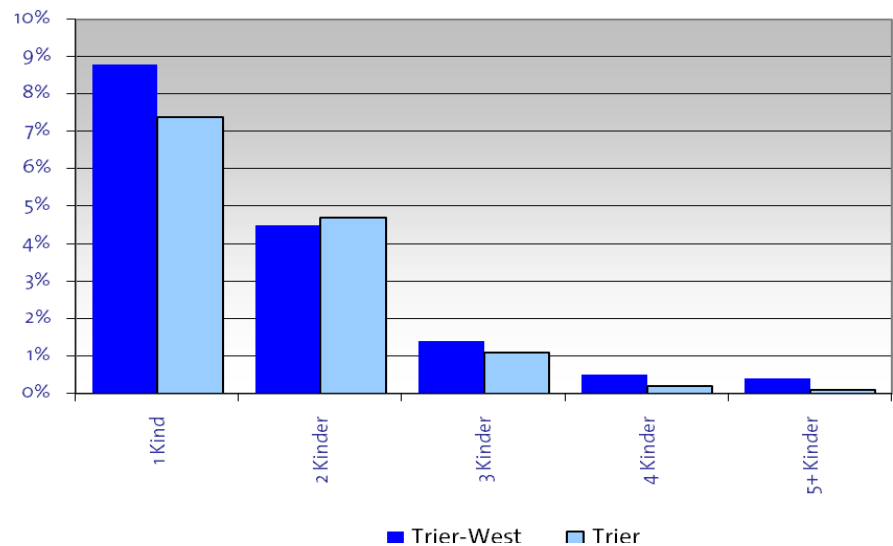


Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2011

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 20 und 30 Jahren liegt nur geringfügig über dem 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. Knapp zwei Prozent mehr der Haushalte in Trier-West haben Kinder (15,5 %).

Abbildung 10 Prozentuale Anteile der Haushalte mit Kindern an der Gesamthaushaltszahl in Trier-West und Trier 2010



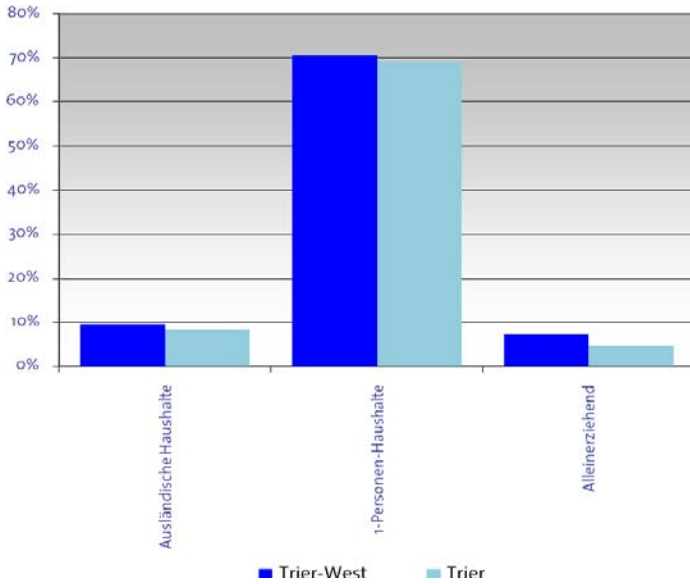
Quelle: Stadt Trier, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2011

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 wie in Trier insgesamt.

Folgende Grafik zeigt, dass Trier-West darüber hinaus einen höheren Ausländeranteil sowie anteilig mehr Einpersonen- und Alleinerziehendenhaushalte beherbergt.



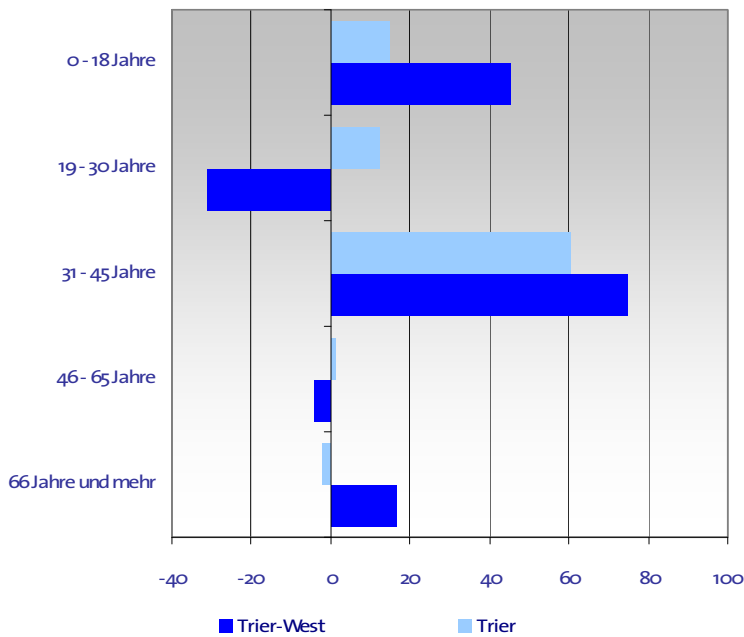
Abbildung 11 Anteile an ausländischen Haushalten, Einpersonenhaushalten und Alleinerziehendenhaushalten



Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2010

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



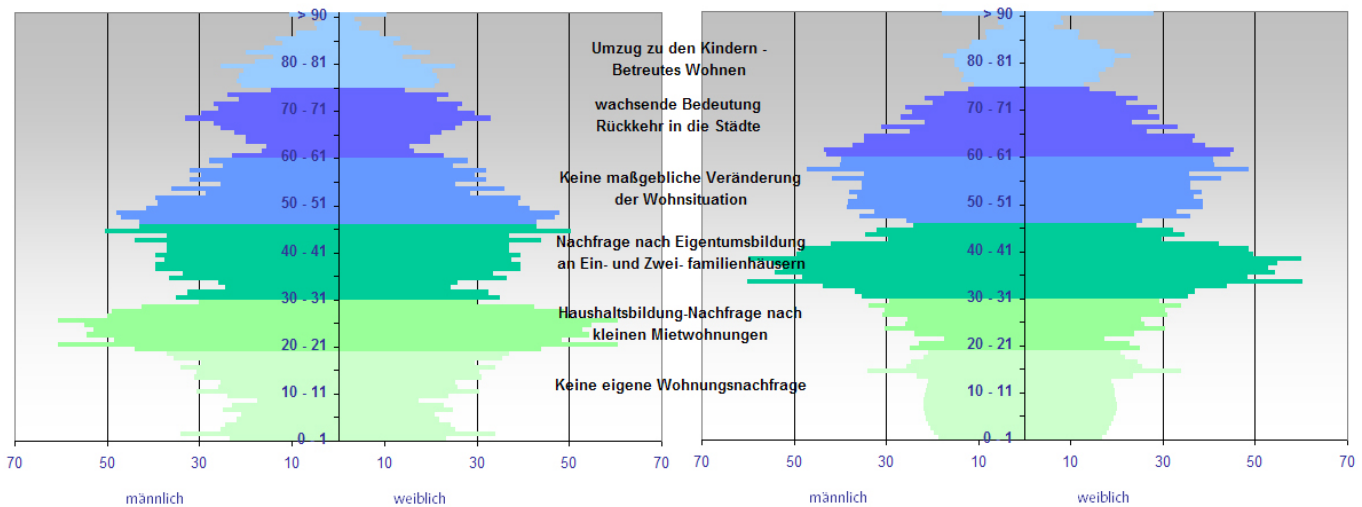
Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2010

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.

4.3.3 Wohnen

In der Zuordnung der Altersgruppen zur 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 13 Bevölkerungspyramide und Zuordnung zur Wohnungsnachfrage 2008 und 2020



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

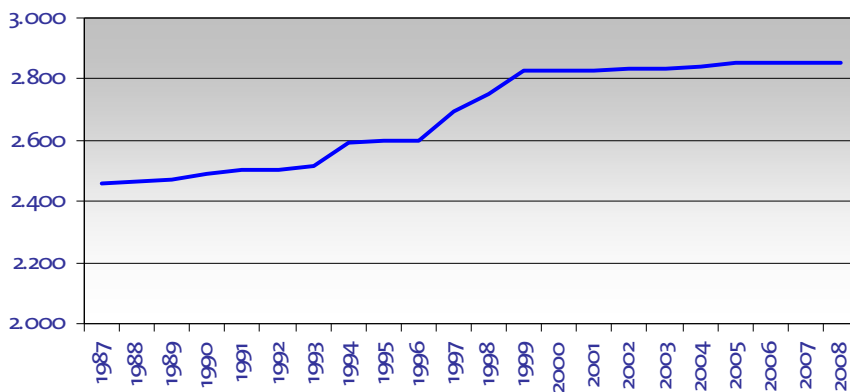
Die starke Gruppe derjenigen, die sich in der Haushaltsgründungsphase befindet, wird zwar in der Realität nicht eins zu eins bis zum Jahr 2020 fortzuschreiben sein; allein die Vergangenheit hat jedoch gezeigt, dass in dieser Gruppe deutliche Abwanderungen erkennbar sind. Aber selbst unter Berücksichtigung der Wanderungstendenzen der 20- bis 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.

4.3.4 Wohnungsangebot

Hinsichtlich des Wohnungsangebots wird zunächst auf die bauliche Entwicklung zurückgegriffen. Seit der Fertigstellung des Masterplans sind keine wesentlichen Neubaumaßnahmen zu verzeichnen.

In der realen Wohnungsbauentwicklung verläuft die Kurve nicht gleichmäßig dynamisch, vielmehr ist der Wohnungsbau durch vereinzelte Schübe gekennzeichnet.

Abbildung 14 Wohnungsbauentwicklung (Anzahl an Wohnungen) in Trier-West seit 1987 ⁵



Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2010

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. ⁶

Im langfristigen Vergleich mit der Stadt Trier insgesamt liegt die Wohnungsbauentwicklung in Trier-West unterhalb der gesamtstädt-

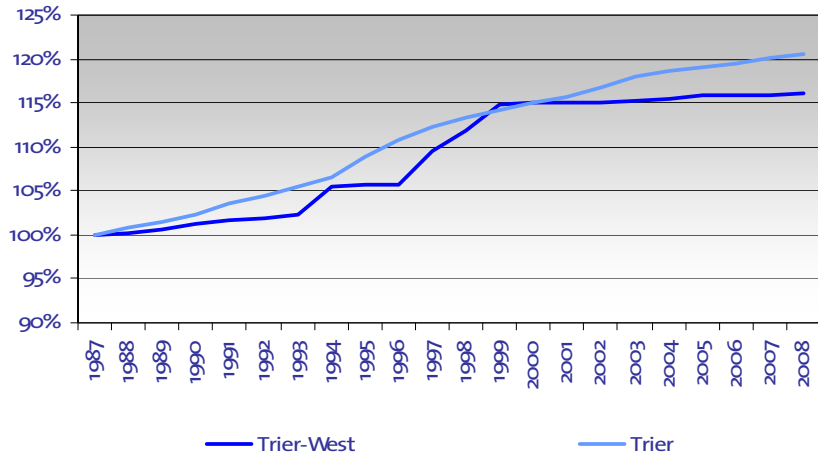
⁵ Aktuell liegen Werte für den Wohnungsbau nur bis zum Jahr 2006 vor. Die Daten für 2007 und 2008 wurden auf Basis der 5 vorangehenden Jahre extrapoliert und sind demnach nur ein Annäherungswert.

⁶ 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.



tischen Entwicklung, wobei die Wohnungsbauentwicklung in Trier insgesamt deutlich konstanter verläuft als in Trier-West.

Abbildung 15 Wohnungsbauentwicklung in Trier-West und Trier seit 1987 im Vergleich (1987 = 100 %)



Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2010

Bemerkenswert ist, dass seit dem Jahr 1999 die Wohnungsbauentwicklung in Trier-West stagniert. Seit dem Jahr 1999 sind bis 2008 im Stadtteil lediglich 24 neue Wohneinheiten entstanden, wovon allein 13 WE auf das Jahr 2004 fallen.

Residualisierungsprozess

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 %.⁷

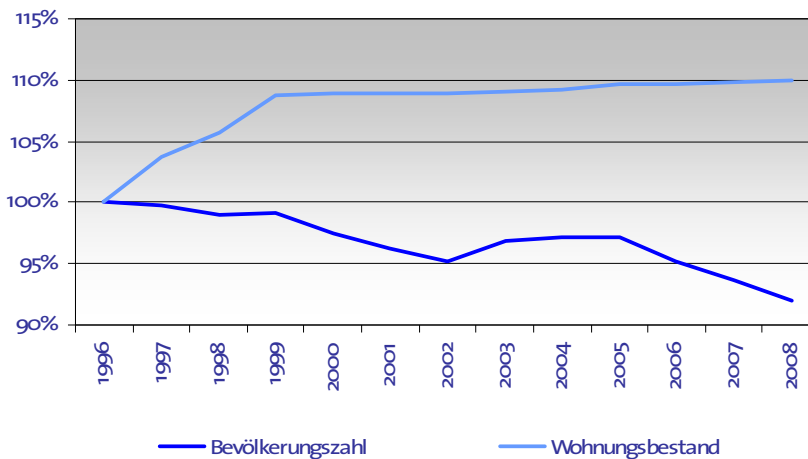
Mit den stagnierenden Neubautätigkeiten hat in Trier-West ganz offensichtlich schon seit längerem ein Residualisierungsprozess eingesetzt. Residualisierung bedeutet, dass mit fehlendem Wohnungsangebot diejenigen Personen das Quartier verlassen, die hierzu finanziell in der Lage sind. Zurück bleibt in 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.

⁷ vgl. Baudezernat der Stadt Trier (Hrsg.) „Stadtteilrahmenplan Trier-West/Pallien“, Trier 2005, S. 12.

4.3.5 Haushaltsgrößen

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

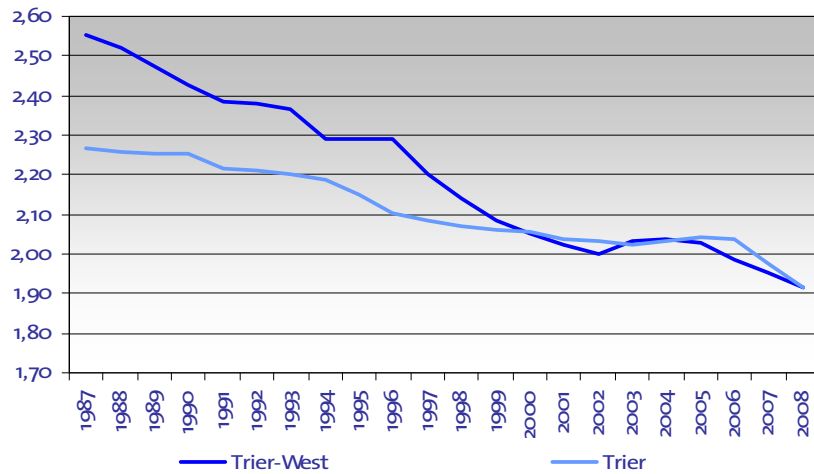
Abbildung 16 Bevölkerungsstand und Wohnungszahl im Vergleich (1996 = 100 %)



Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2010

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

Abbildung 17 Entwicklung der durchschnittlichen Haushaltsgröße in Trier-West und Trier seit 1987 ⁸



Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2010

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 Wanderungsgewinnen durch diese Klientel.
- Auf der anderen Seite besteht 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.

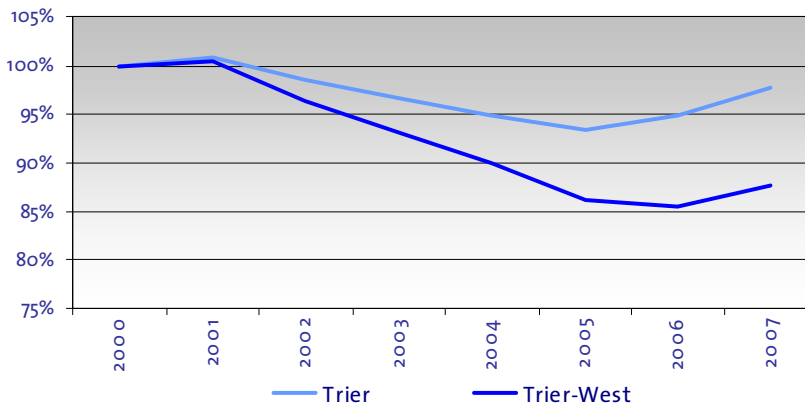
4.3.6 Soziökonomische Daten

Die Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten weist im Vergleich zur Gesamtstadt einen deutlich negativen Trend auf. Insgesamt hat die Flächenbelegung der Vergangenheit

⁸ 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.

nicht zu einer nachhaltigen Verbesserung der Arbeitsplatzsituation im Stadtteil Trier-West beigetragen.

Abbildung 18 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 auch bei den Langzeitarbeitslosen. 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.

4.3.7 Fazit

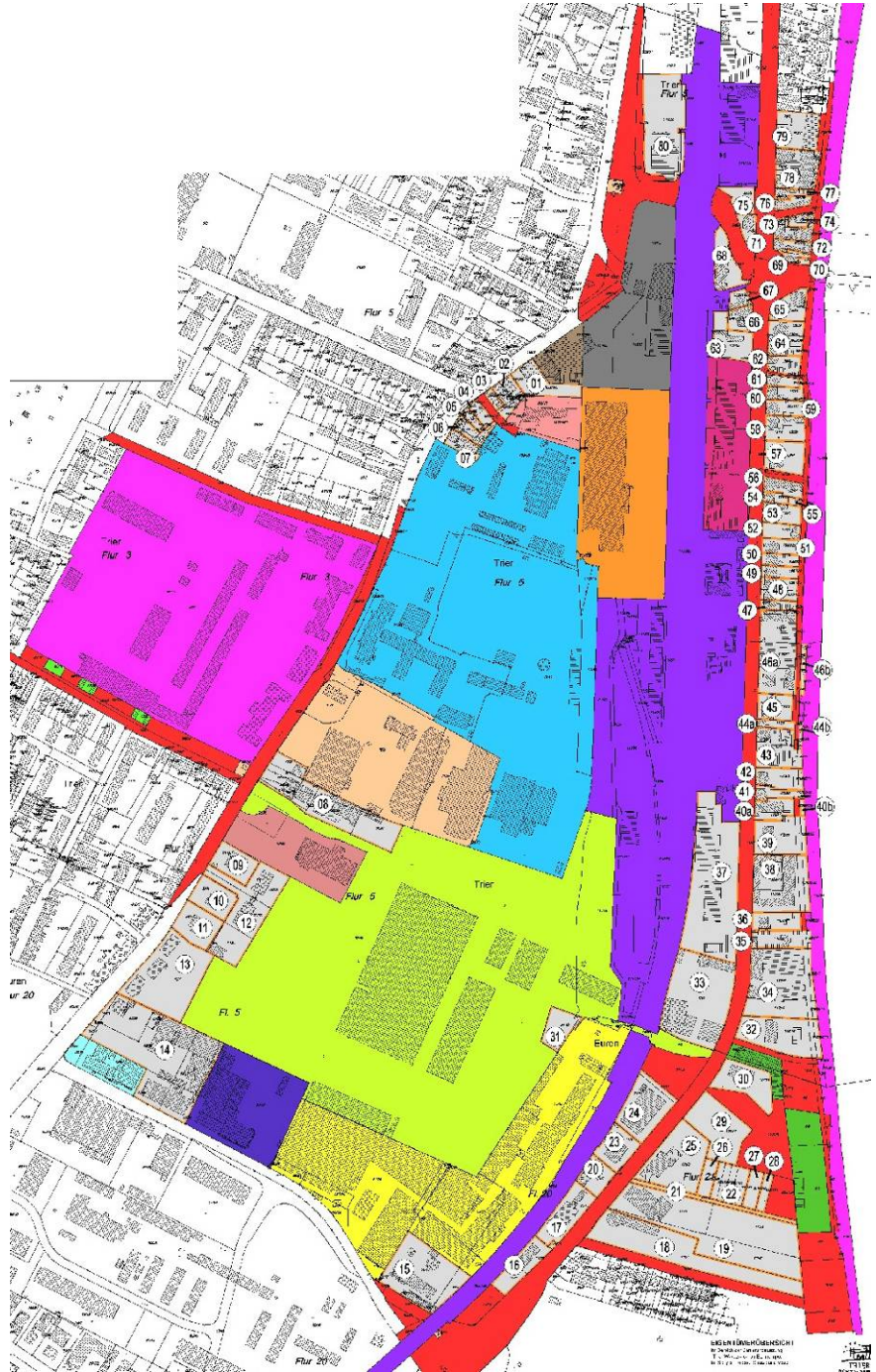
Die Analyse der Bevölkerungsstruktur sowie von Wohnungsangebotsstruktur und -entwicklung zeigt, dass Trier-West und das Untersuchungsgebiet heute wesentliche Defizite als Wohn- und Arbeitsstandort aufweisen. Die Lage und Struktur des Stadtteils bietet aber ein großes Potenzial, das als Chance für die Entwicklung des Stadtteils genutzt werden kann.

4.4 Eigentümerstruktur

Die Eigentümerstruktur ist entsprechend der vorherrschenden Gebietsstrukturen sehr unterschiedlich. Von dem gesamten Untersuchungsbereich entfallen ca. 75 % der Flächen auf weniger als 10 Eigentümer, vornehmlich aus den Bereichen Versorgungswirtschaft (RWE, Stadtwerke Trier), öffentliche Hand (Bundesrepublik Deutschland, Deutsche Bahn, Stadtgemeinde Trier) oder Entwicklungsgesellschaften (EGP GmbH und Entwicklungsgesellschaften Ausbesserungswerk Trier-West mbH) sowie einiger weniger gro-

ßer Unternehmen. Dies betrifft insbesondere den Bereich zwischen der Bahnlinie und der Eurerer Straße und den Bereich der Jägerkaserne. Die kleinteiligen wohn- oder mischgenutzten Grundstücke entlang der Luxemburger Straße/Aachener Straße und Eurerer Straße verteilen sich auf über 80 Eigentümer bzw. Eigentümergemeinschaften.

Abbildung 19 Übersicht Eigentümerstruktur



Quelle: Stadt Trier, Planungsamt, Stand April 2011

4.5 Feststellung der Substanz- und Funktionsmängel, Bewertung der städtebaulichen Missstände

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse bilden die Grundlage zur Ermittlung der städtebaulichen Missstände gemäß § 136 Abs. 3 und Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB). Die Bestandsanalyse weist eine Reihe funktionaler und substanzialer Schwächen auf, die im Folgenden bewertet werden.

4.5.1 Substanzmängel

Die Analyse der Baustruktur hat aufgezeigt, dass nur rund ein Drittel des Gebäudebestands im Untersuchungsgebiet in einem guten bis sehr guten Zustand ist, d. h. dass es sich hier um Neubauten und/ oder um Gebäude handelt, bei denen kein (dringlicher) Sanierungsbedarf besteht. Darunter fällt auch ein großer Teil des Gebäudebestands der Mannschafts- und Verwaltungsbauten der Jägerkaserne.

Für etwa über die Hälfte der Gebäude im Untersuchungsgebiet (vorwiegend an Eurener-, Aachener- und Luxemburger Straße) ist zu erwarten, dass für einen Gebäudeerhalt und ökonomische Bewirtschaftung die Notwendigkeit zu Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen mit einem mittleren Aufwand besteht. Dies betrifft insbesondere gestalterische und energetische Maßnahmen an Fassaden, Fenstern und Dächern.

Ein schlechter bis sehr schlechter Bauzustand ist bei etwa 21 % der Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet festzustellen. Hierbei handelt es sich vorwiegend um leerstehende Gewerbe- und Industriebauten. Ein Sanierungsaufwand wird hier als sehr hoch eingestuft, oftmals erscheinen ein Abbruch der Gebäude und das Freiräumen der Grundstücke wirtschaftlicher und städtebaulich sinnvoller. Als sehr problematisch ist die Situation der unter Denkmalschutz stehenden ehemaligen Lokrichthalle einzustufen. In der Vergangenheit wurden mehrfach Ideen und Konzepte für eine mögliche Nutzung untersucht, die aber angesichts dieses enormen Flächenangebots und fehlender Investitionskraft erfolglos waren. Der sehr schlechte bauliche Zustand des Gebäudes würde hohe investive Mittel erfordern.

Fazit

Insgesamt ist festzuhalten, dass der Untersuchungsbereich in wesentlichen Teilgebieten mit seiner vorhandenen Bebauung den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht entspricht.



Jägerkaserne Eurener Straße



Gebäuderuinen

4.5.2 Funktionsmängel

Die Funktionsmängel sind mit der Struktur und Funktion des Untersuchungsgebietes im gemeindlichen Gefüge unter Berücksichtigung des räumlich-funktionalen Verflechtungsbereichs zu begründen.

Nutzungsstruktur

Durch das unmittelbare räumliche Nebeneinander von Gewerbe- und Wohnnutzung liegen Nutzungskonflikte vor. Hier sind insbesondere Lärmemissionen zu nennen, die von den Betrieben selbst und dem gewerblich bedingten Straßenverkehr ausgehen. Der Untersuchungsraum ist aufgrund der stark befahrenen Durchgangsstraßen, insbesondere der Bundesstraße, mit Verkehrslärmimmissionen belastet. Dadurch sind die Wohnbestände an der Luxemburger - und Eurerer Straße in ihrer Funktionalität gestört. Auch sind Modernisierungsrückstände an den Gebäuden bzw. Wohnungen sowie fehlende Wohnumfeldqualitäten als negative Faktoren in der Nutzungsstruktur aufzuführen.



Luxemburger Straße

Die gewerblich genutzten Areale sind durch die Vielzahl der Branchen, den abbruchwertem Baubestand und Schutthalden insgesamt in einem ungeordneten bis desolaten Zustand.

Als weiterer Mangel in der vorhandenen Nutzungsstruktur ist die Lage der Leitungstrassen des RWE-Umspannwerks durch das Gebiet zu bewerten. Die Leitungen beeinträchtigen die benachbarten Wohngebiete in der Eurerer Straße/ Blücherstraße. Sie verlaufen parallel zur Blücherstraße im nördlichen Teilbereich der Jägerkaserne und stellen eine maßgebliche städtebauliche Restriktion für eine mögliche Entwicklung der heutigen Jägerkaserne dar. Auf den Flächen im Einwirkungsbereich der Hochspannungsfreileitungen können keine Neubauten errichtet werden, die Schutzmaßnahmen für Hochspannungsfreileitungen sind zu beachten. Für die mögliche weitere Entwicklung des Kasernenareals wurden noch keine Aussagen seitens des Kreiswehersatzamts getroffen, die eine Planungssicherheit in Aussicht stellen könnten.

Im Hinblick auf die wechselvolle, insbesondere gewerbliche Nutzungsgeschichte der Areale stellt sich auch die Frage möglicher Altlasten, die bei der Nachnutzung zu prüfen und zu berücksichtigen sind.

Im Untersuchungsgebiet ist der Leerstand, insbesondere von Gewerbe- und Industriebauten, erheblich. Des Weiteren prägen große, verwaiste Brachflächen das Bild. Diese Leerstände der Objekte und Minder- bzw. Fehlnutzungen von Betriebsflächen stören das Nutzungsgefüge im Untersuchungsgebiet empfindlich. Durch die zunehmende Verwahrlosung dieser Flächen verstärkt sich der Trend der Abwärtsspirale im Stadtteil. Die markantesten Bereiche mit flächendeckendem Leerstand sind das Grundstück des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes, das Betriebsgelände der ehemaligen Stadtwerke sowie das ehemalige Gelände der Fa. Eybl-Bobinet. Weitere vereinzelte Leerstände sind im Bereich der Luxemburger -/ Aachener Straße und Eurenener Straße, aber auch in der Jägerkaserne zu verzeichnen.

Die oben beschriebenen Leerstände und Mindernutzungen von Gebäuden und Flächen wirken sich nicht nur negativ auf die Nutzungsstruktur im Stadtteil aus, sondern auch insgesamt auf das städtebauliche Erscheinungsbild. Mit der fehlenden Nutzung der Flächen entfällt auch eine gewisse Fürsorge für die Gebäude und Flächen, was sich im Zustand und damit letztlich auch in der städtebaulichen Gestalt niederschlägt.

Das vorhandene Stadtteilzentrum im Bereich der Eurenener Straße ist aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt, die sich durch ein loses Nebeneinander einzelner Geschäfte auszeichnet, wegen der wenigen attraktiven Angebote und durch die hohe Verkehrsbelastung aktuell nicht in der Lage, als Mittelpunkt für den Stadtteil Trier-West zu wirken. Das Sondergebiet für das E-Center ist zudem städtebaulichen nicht in das Stadtteilzentrum integriert, da wichtige Wegeverbindungen und Zuordnungen zugunsten einer verkehrsgünstigen Erschließung des Verbrauchermarktes negiert wurden.

Bei der Bewertung der verkehrlichen Situation im Stadtteil bzw. im Untersuchungsgebiet ergeben sich verschiedene Problemfelder:

Die Probleme im ÖPNV liegen vor allem bei der Anbindung des Untersuchungsgebiets in den Neben- und Spätverkehrszeiten sowie an Wochenenden und Feiertagen.

Des Weiteren sind die ÖPNV-Haltestellen überwiegend nicht barrierefrei gestaltet. Der ungehinderte Zugang zu den Haltestellen, die ausreichende Dimensionierung und Ausleuchtung der Wartebereiche sowie der bequeme Ein- und Ausstieg müssen für alle

Leerstand, Brachflächen

Erscheinungsbild

Versorgungsfunktion im Stadtteil



Verkehrssituation

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)



Verkehrsteilnehmer im ÖPNV möglich sein. Ziel sollte auch die Reaktivierung des Westbahnhofs für Personenverkehr sein.

Radfahrer- und Fußgängerverkehr

Die bauliche Situation der Radwege ist insgesamt zu bemängeln, hier fehlende Markierungen und der Zustand der Oberflächen. Ein funktionaler Mangel ist, dass keine durchgängige Führung der Radwege im Bereich der Luxemburger - und Eurenener Straße besteht.

Die Probleme für den Fußgängerverkehr liegen vor allem in mangelnder Sicherheit und Gestaltung der Gehwege sowie in fehlenden Fußwegeverbindungen zur Mosel.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Eurenener Straße ist durch hohe Verkehrsströme, insbesondere hinsichtlich ihrer Funktion als Haupteinkaufsstraße und Verweilbereich, erheblich eingeschränkt.

Die B 51 ist mit Durchgangsverkehren (22.000 Kfz/Tag) deutlich belastet.

Ruhender Verkehr, Stellplätze

Ein massives Problem ist in Trier-West insgesamt, auch über die Grenzen des Untersuchungsbereichs hinaus, im ruhenden Verkehr zu sehen. Es werden regelmäßig sogenannte Schrott-LKW im Straßenraum abgestellt. Dadurch betroffen sind insbesondere die Wohngebiete außerhalb des Untersuchungsbereichs. Dies ist lediglich ein Teil des Problems, aber insgesamt ist offensichtlich, dass für den ruhenden Verkehr der Bewohner im Stadtteil kein ausreichender Parkraum vorhanden ist.

Altlasten

Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier, hat mit Schreiben vom 04. Mai 2011 zur Altlastensituation im Untersuchungsgebiet wie folgt Stellung genommen:

Im Untersuchungsgebiet sind vier kleinere Ablagerungsstellen im Abfalldeponiekataster Rheinland-Pfalz (Bodeninformationssystem Rheinland-Pfalz) registriert. Es handelt sich hierbei um Flächen, für die die Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung abgeschlossen und die bereits einer Folgenutzung zugeführt sind.

Die Bundeswehr-Jägerkaserne Trier ist im Bodenschutzkataster Rheinland-Pfalz erfasst. Hierzu liegt ein Bericht der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft (IABG) zur Erhebung und Bewertung der Liegenschaft von November 2006 vor. Der Bericht wurde in einer Sitzung der Konversionsaltlasten-Arbeitsgruppe (KoAG) am 20. März 2007 erörtert, die einzelnen Teilflächen/ Nutzungseinheiten bodenschutzrechtlich bewertet und der weitere Handlungsbedarf grundsätzlich festgelegt. Das Protokoll liegt der Stadt Trier vor. Die ehem. Tankstelle der Jägerkaserne wird als Altlast bewertet. (Belastungen im Boden und Grundwasser), Sanierungsmaßnahmen stehen hier noch aus. Es wird angeregt, sofern Sanie-

rungsmaßnahmen noch nicht abgeschlossen sind, die Altlastfläche der Tankstelle in einem etwaigen Bebauungsplan als „Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist“ zu kennzeichnen.

Das Grundwasser in der Kaserne ist mit LHKW (leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe) die von außen zuströmen, belastet.

Innerhalb der Jägerkaserne bestehen zwei Altablagerungen. Im Plangebiet sind weitere Altstandorte, Altablagerungen und Betriebsflächen erfasst:

- Ehem. DB-Ausbesserungswerk, Eurener Straße
- Ehem. Textilfabrik Fa. Eybl, Luxemburger Straße
- Ehem. ARAL-Tanklager, Luxemburger Str. 54
- Ehem. FINA-Tankstelle, Luxemburger Str.
- Ehem. Betriebstankstelle Spedition Wiechers, Luxemburger Str. 72
- Ablagerungsstelle Trier, Luxemburger Str. 2
- Ablagerungsstelle Trier, Ober dem Gräbchen (1)
- Ablagerungsstelle Trier, Ober dem Gräbchen (2)
- Betriebsgelände Autohaus Weinandi, Luxemburger Str. 71
- Betriebsgelände Fa. Readymix, am ehem. Güterbahnhof Trier-West
- Betriebsstandort Umspannwerk der RWE, Trier, Eurener Str. 33
- Betriebsstandort Indoor Kart-Bahn, Trier, Eurener Str. 55-57
- Betriebsstandort DEA-Tankstelle (ehem. ARAL) Trier, Eurener Str. 77-92

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass weitere nicht registrierte Altablagerungen, Rüstungsaltsstandorte, militärische Altstandorte, Verdachtsflächen sowie gewerblich-industrielle Altstandorte vorhanden sind.

In der nachfolgenden Bauleitplanung und dem Baugenehmigungsverfahren sollte sichergestellt sein, dass keine Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen vorliegen, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen des Einzelnen oder der Allgemeinheit herbeiführen. Die generelle Bebaubarkeit, die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Belange des Umweltschutzes müssen gewährleistet sein. Auf den „Erlass zur Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren“ wird hingewiesen.

Des weiteren wird darauf hingewiesen, dass

- die SGD Nord zu informieren ist, sollten bei Baumaßnahmen Boden- bzw. Grundwasserverunreinigungen angetroffen werden oder sich Hinweise darauf ergeben



- Abbruch- und Aushubmassen entsprechend den abfall- und bodenschutzrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu verwerten bzw. zu beseitigen sind
- in altlastverdächtigen Flächen oder im Bereich von Altlasten Erdwärmesonden nicht zulässig sind
- im Zuge der Planung und Herstellung von Versickerungsmulden, wasserdurchlässigen Belägen oder vergleichbaren Vorhaben sicherzustellen ist, dass im Versickerungsbereich keine schädlichen Bodenveränderungen im Untergrund vorliegen.

Fazit

Insgesamt ist festzustellen, dass aufgrund der vielfältig festgestellten Mängel ein erheblicher Funktionsverlust des Untersuchungsgebiets vorliegt. Die Erfüllung der Aufgaben (Wohnstandort, Arbeits- und Versorgungsbereich) dieses Bereichs ist wesentlich beeinträchtigt.

4.5.3 Zusammenfassung der Missstände

Im Ergebnis lassen sich die Defizite und Mängel für den Untersuchungsbereich und seine nahe Umgebung wie folgt zusammenfassen:

- Leerstände von Gewerbebetrieben, Geschäften und Wohnungen
- Bauschäden und Instandhaltungsmängel an Gebäuden
- bedrohte denkmalgeschützte Bausubstanz (z. B. Lokrichthalle)
- Mängel im Wohnumfeld (Verwahrlosung von Freiflächen und öffentlicher Flächen)
- Funktionsverlust Stadtteilzentrum
- Mängel im Ortsbild bzw. Stadtgestalt
- Frage der Altlasten, Untersuchungsbedarf
- Verkehrs- und Lärmbelastung
- Stellplatzprobleme
- Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe
- Mangelhafte Verknüpfung mit vorhandenen Naherholungsbereichen, insbesondere an der Mosel/Moselufer
- Erhebliche Funktionsverluste im Stadtteil

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der untersuchte Bereich den zeitgemäßen Anforderungen an den städtischen Raum funktional und gestalterisch nicht entspricht. Beide Grundfälle städtebaulicher Missstände (Substanz- und Funktionsmängel) treffen im Untersuchungsgebiet zu. Die Problemsituation ist durch die Konzentration verschiedener Negativerscheinungen mehr oder minder schwerer Intensität im städtebaulichen, baulichen, wohnungswirtschaftlichen und gewerblichen Bereich gekennzeichnet.



Manche Bausteine erscheinen für sich einzeln betrachtet nicht so gravierend, gezielte Einzelmaßnahmen könnten hier möglicherweise Abhilfe schaffen. In der Bündelung dieser Einzelprobleme, die sowohl hinsichtlich ihrer Erscheinungsform und ihrer Ursachen in Wechselwirkung zueinander stehen und einander potenzieren, liegt die Erfordernis für die Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme insbesondere in folgenden Bereichen:

- Heutige Jägerkaserne
- Bereich Luxemburger Straße / Aachener Straße / Eurener Straße / Moselufer
- Bereich Gewerbebrachen zwischen Luxemburger und Eurener Straße



5 Beteiligung und Mitwirkung gemäß § 137 und 139 BauGB

Die Sanierung ist gemäß § 137 BauGB und § 139 BauGB mit der Eigentümer- und Mieterschaft, Pächtern und sonstigen Betroffenen möglichst frühzeitig zu erörtern und diese zur Mitwirkung anzuregen.

Bei der Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sind die §§ 4 Abs. 2 und 4a Abs. 1 bis 4 und Abs. 6 BauGB sinngemäß anzuwenden. Sofern Änderungen von Zielen und Zwecken der Sanierung oder Maßnahmen und Planungen der Träger öffentlicher Belange stattfinden, die aufeinander abgestimmt wurden, haben sich die Beteiligten gemäß § 139 Abs. 3 BauGB erneut miteinander zu verständigen.

5.1 Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen (§ 137 BauGB)

Mit Schreiben vom 07. April 2011 hat die Stadt Trier die Eigentümerschaft im Geltungsbereich des Untersuchungsgebiets über die Städtebauliche Sanierungsmaßnahme Trier-West – Vorbereitende Untersuchungen informiert und um ihre aktive Mitwirkung gebeten. Hierzu wurde ein Fragebogen zur Grundlagenerhebung entwickelt und an die betroffenen Eigentümer versendet. Es wurde gebeten, diesen Fragebogen ausgefüllt bis zum 13. Mai 2011 an die Stadt Trier zurückzusenden. Die vertrauliche Behandlung der Angaben entsprechend den Datenschutzverpflichtungen wurde zugesichert. Von insgesamt 146 angeschriebenen Eigentümerinnen und Eigentümern haben 86 Personen (59 % der Befragten) den Fragebogen ausgefüllt zurückgeschickt. Überdies wurden die Eigentümer zu einer Anliegerversammlung/ Informationsveranstaltung am 05. Mai 2011 im Großen Rathaussaal der Stadt Trier eingeladen. Der Einladung sind 21 Personen gefolgt. Darüber hinaus hat die Stadt Trier mit der Eigentümerschaft, die sogenannte „Schlüsselgrundstücke“ im Plangebiet besitzt, nochmals persönlich ein Gespräch geführt.

Eine Informationsveranstaltung über die Ergebnisse der Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung und Beteiligung aller weiteren betroffenen Bürger wurde am 13. September 2011 durchgeführt.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Eigentümerbefragung zusammenfassend wiedergegeben. Eine detaillierte Aufstellung der eingegangenen Anregungen unter Angabe der Personendaten steht nur der Stadt Trier zu Zwecken der Sanierung zur Verfügung. Die Daten werden gemäß § 138 Abs. 2 BauGB nach Aufhebung der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes gelöscht.

5.1.1 Auswertung der Fragebogenerhebung - Zusammenfassung

Insgesamt wurden 146 Eigentümer und Eigentümerinnen angeschrieben, von denen 86, demnach 59 % der Befragten, den Fragebogen ausgefüllt zurückgesendet haben. Die nachfolgende Auswertung ist daher auf die Gesamtheit von 86 Personen (natürliche und juristische) bezogen.

Von den befragten Eigentümern und Eigentümerinnen, die ihr Geburtsjahr angegeben haben, sind 72 % über 50 und 40 % über 60 Jahre alt. Daraus kann abgeleitet werden, dass für einen Großteil der Immobilien rein demografisch bedingte Veränderungen in der Eigentümerstruktur und/ oder damit verbundene Nutzung der Immobilie bzw. des Grundstücks mittel – bis langfristig einsetzen würden.

Ein relativ geringer Anteil (21 %) der Immobilien ist im Besitz juristischer Personen. Hierbei handelt es sich vor allem um Handels- (44 %) und Dienstleistungsunternehmen (28 %). Bezogen auf die Grundgesamtheit ist bei diesen Immobilien der Anteil an produzierendem Gewerbe, Wohnnutzung und Leerständen gering.

Bei der Gesamtheit von 350 Wohnungen im Untersuchungsgebiet stehen derzeit 59 Wohnungen leer, was einem Anteil von 17 % entspricht. Etwa die Hälfte dieses Anteils entfällt auf die Eurener Straße. Deutliche räumliche Konzentrationen an Leerständen ließen sich alleine durch die Erhebung aber nicht feststellen.

Ca. ein Viertel der befragten Eigentümer (24 %) wohnt in der eigenen Wohnung im Untersuchungsgebiet – schwerpunktmäßig an der Eurener - und Luxemburger Straße.

Etwa die Hälfte der Befragten (47 %) gibt an, dass sie die Immobilie im Alleineigentum besitzen. Knapp ein Drittel der Eigentümerschaft (24 Personen = 29 %) besitzt die Immobilien im Untersuchungsgebiet seit 20 oder mehr Jahren, über die Hälfte (54 %) derer befindet sich auf der Luxemburger Straße.

Altersstruktur der Eigentümer

Anteil juristische und natürliche Personen

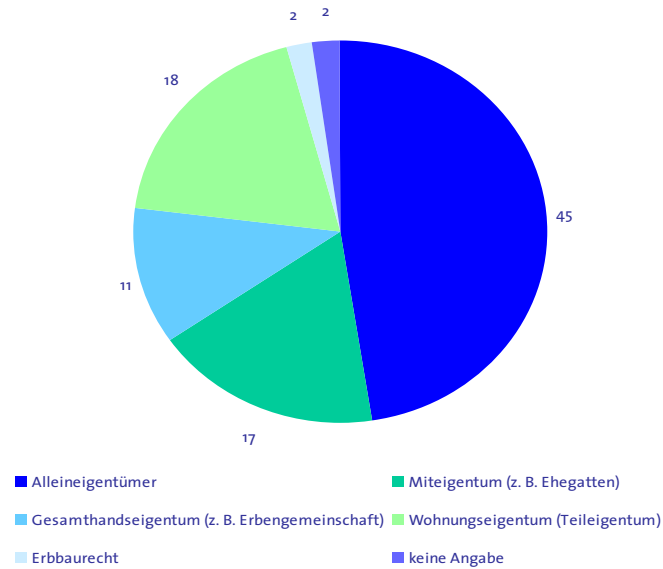
Leerstände

Eigengenutzte Immobilie, Wohnung

Eigentumsverhältnisse



Abbildung 20 Besitzverhältnisse im Untersuchungsgebiet



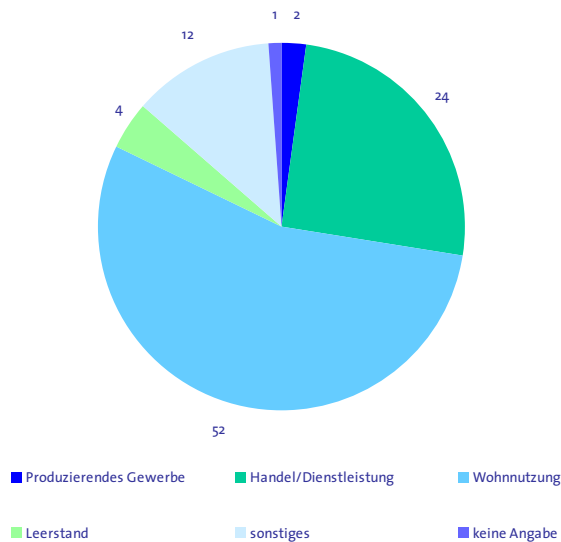
Quelle: Eigentümerbefragung Trier-West 2011, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Angaben in absoluten Zahlen

Daraus lässt sich ableiten, dass es sich insbesondere an der Luxemburger Straße auch im Hinblick auf Eigentümer- und Bewohnerschaft um eine gewachsene Struktur handelt, was für die Identität des Stadtteils eine maßgebliche Rolle spielt.

Wohnen- und Arbeiten im Untersuchungsgebiet

Knapp ein Fünftel der Eigentümer (bzw. ein Familien- oder Haushaltsmitglied) nutzt das Grundstück, um seinen Beruf auszuüben (19%). Die große Mehrheit davon (13 von 18 = 72%) ist hier selbstständig oder freiberuflich tätig.

Abbildung 21 Nutzung der Immobilie



Quelle: Eigentümerbefragung Trier-West 2011, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Angaben in absoluten Zahlen

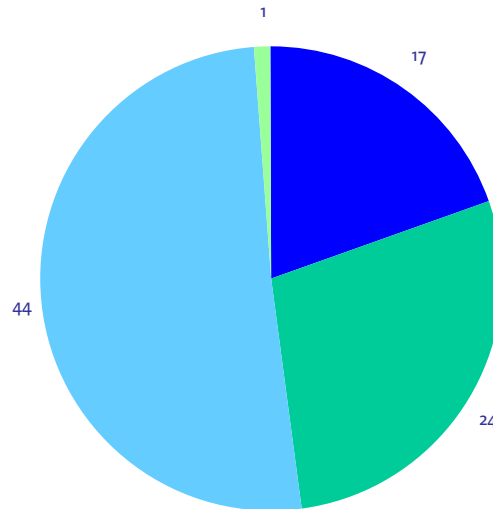
Der Vermietungs- und Verpachtungsgrad der Immobilien im Untersuchungsgebiet ist hoch: Nur 20 % der Immobilien werden von der Eigentümerschaft selbst genutzt, 28 % sind teilweise und 52 % ganz vermietet oder verpachtet.

Vermietungs- und Verpachtungsstand sehr hoch

Der Großteil der Eigentümerschaft bestreitet seinen Lebensunterhalt jedoch nicht überwiegend durch Einnahmen aus Haus- und Grundbesitz (67 %). Von denjenigen, auf die dies jedoch zutrifft, wohnt fast keiner selbst im Sanierungsgebiet.



Abbildung 22 Verhältnis Eigennutzung und Verpachtung



■ Nur Eigennutzung ■ Teilweise vermietet/verpachtet ■ Ganz vermietet/verpachtet ■ keine Angabe

Quelle: Eigentümerbefragung Trier-West 2011, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Angaben in absoluten Zahlen

Bei den gewerblich genutzten Grundstücken und Immobilien überwiegen Dienstleistungsbetriebe, Großhandel sowie Lagerflächen. Insgesamt sind 603 Beschäftigte gemeldet, von denen allein 350 auf die RWE GmbH (Umspannwerk) und die RWE AG (Büroflächen) entfallen.

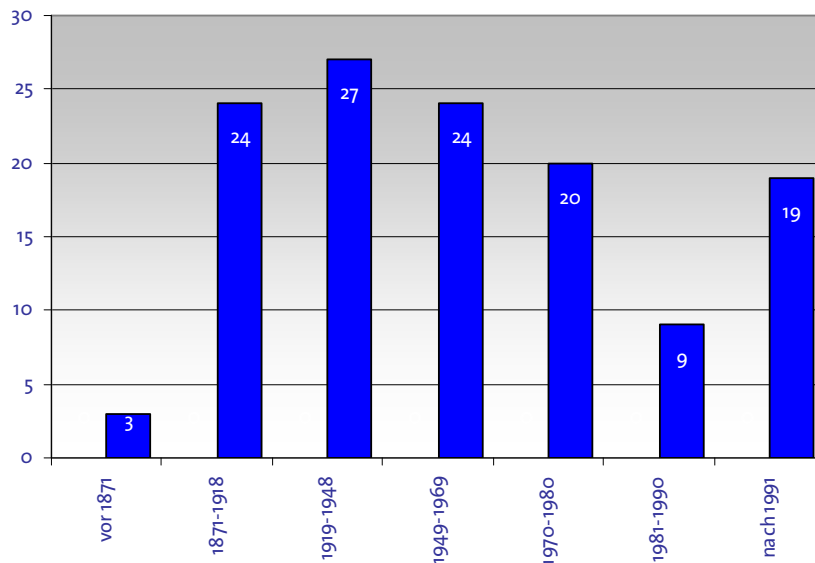
Ca. die Hälfte der Eigentümer planen Modernisierungsmaßnahmen

Etwa die Hälfte (48 %) der Befragten hat für die nahe Zukunft keine größeren Veränderungen für das Grundstück bzw. die Gebäude geplant. Bei den geplanten Maßnahmen überwiegen Mängelbeseitigung und/oder energetische Modernisierung. Daraus lässt sich ableiten, dass sich die geplanten Maßnahmen der Eigentümer im Wesentlichen auf Erhaltungsmaßnahmen sowie solche zur Optimierung der Betriebskosten konzentrieren.

Der Großteil des Gebäudebestandes im Untersuchungsgebiet ist deutlich älter als 40 Jahre. Ca. 62 % der Gebäude wurden vor 1969 erbaut. Davon konzentrieren sich ca. 60 % auf die Luxemburger Straße, 19 % entfallen auf die Eurerer Straße.

Gebäudealter

Abbildung 23 Gebäudealter



Quelle: Eigentümerbefragung Trier-West 2011, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Angaben in absoluten Zahlen

Davon sind die meisten Gebäude nach Angaben der Eigentümer in einem baulichen Zustand ohne Mängel (44 %) oder mit lediglich geringen Mängeln (42 %). Kaum ein Eigentümer weist auf schwere Mängel (5 %) oder gar schwerwiegende Mängel (1 %) an den Objekten hin. Bei den vier Gebäuden mit schweren bis schwerwiegenden Mängeln handelt es sich um Wohn- und Geschäftsgebäude bzw. gemischt genutzte Gebäude an der Luxemburger Straße.

Zustand der Gebäude

Insgesamt ist festzustellen, dass die Angaben der Eigentümer bezüglich Baualter und Sanierungsbedarf im Wesentlichen mit der Einschätzung aus der Vor-Ort-Begehung und Bewertung übereinstimmen. Bei einzelnen Objekten ist jedoch festzustellen, dass sie von der Eigentümerschaft hinsichtlich der „Verfassung“ besser eingestuft werden als durch die externe Bewertung im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung. Die Zielsetzung bei fast der Hälfte der befragten Eigentümerschaft, zukünftig in Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen zu investieren, ist aber unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Alters der Gebäude schlüssig. Zudem wurden die gravierendsten und schwerwiegendsten Gebäudemängel im Rahmen der Vor-Ort-Aufnahme vor allem im gewerblichen Bereich festgestellt. Dabei ist zu beachten, dass die Anzahl der Gebäude statistisch als absoluter Zahlenwert nicht so



sehr ins Gewicht fällt, allerdings durch deren Voluminösität (z. B. Lokrichthalle) und Ausdehnung der Brachflächen das Gros des städtebaulichen Erscheinungsbilds und der Nutzungsstruktur ausmachen.

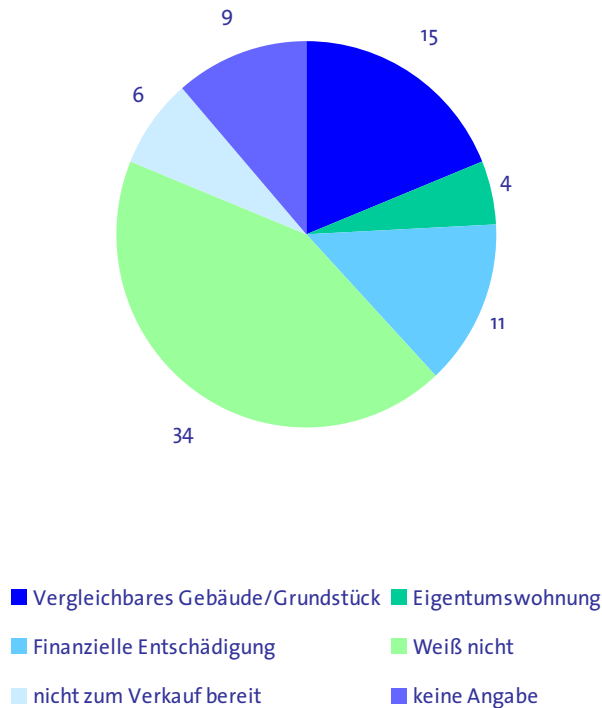
Interesse an weiterer Mitwirkung

Über die Hälfte der Eigentümerschaft (ca. 56 %) sind an einer Mitwirkung bei der Planung und Durchführung der Sanierungsmaßnahmen interessiert. Das Interesse bei der Mitwirkung der Eigentümerschaft, die selbst im Plangebiet leben, liegt bei 58 % der Befragten. Das Gros (47 %) der an weiterer Mitwirkung interessierten Eigentümerschaft weiß allerdings noch nicht, in welcher Form sie mitwirken möchten. Von den übrigen entfällt die Mehrheit auf die Beteiligung an öffentlichen Versammlungen sowie die Abstimmung über konkrete Planvorstellungen.

Entschädigungsmöglichkeiten

Auf die Frage nach Entschädigungsmöglichkeiten für den Fall, dass ein Grundstücksverkauf an die Stadt notwendig würde, antworten 8 %, dass sie nicht zum Verkauf bereit seien. Mehr als die Hälfte antwortet nicht darauf (51 %) bzw. weiß es nicht genau (43 %). Von den übrigen Befragten würde der größere Teil eine vergleichbare Immobilie (30 %) der finanziellen Entschädigung (14 %) vorziehen. Dadurch wird nochmals deutlich, dass dem Bestandsschutz bei der Durchführung der Sanierungsmaßnahmen eine sehr hohe Priorität einzuräumen ist.

Abbildung 24 Immobilienverkauf und mögliche Formen der Entschädigung



Quelle: Eigentümerbefragung Trier-West 2011, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Angaben in absoluten Zahlen

Die Vorstellungen oder Wünsche zur Entwicklung des Stadtteils Trier-West bezogen sich im Wesentlichen auf Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, Begrünungsmaßnahmen sowie Wohnumfeldverbesserungen wie z. B. Kinderspielplätze. Im Folgenden werden einige Kernaussagen- bzw. Wünsche zusammenfassend aufgezählt:

- Verkehrsberuhigung Eurerer Straße, Beseitigung Schrott-LKW's
- Verkehrsberuhigung/Sanierung Luxemburger Straße, Schwerverkehr umleiten, Asphaltierung
- Verschönerung der Luxemburger Straße mit einer Kastanienallee
- Verkehrsberuhigung Römerbrücke, Aachener Straße
- Straßenerneuerung
- Verkehrsberuhigung allgemein, kindgerechte Straßen
- keine Zufahrtsbehinderungen
- Verbesserung und Pflege Grünanlagen
- Verbesserung Infrastruktur
- Neugestaltung Moselufer, Begrünung
- Fahrradbrücke über die Mosel



- Sicherstellen der gewerblichen Nutzung der Grundstücke
- Beschränkung der Öffnungszeit der Diskothek (Ruhestörung)

Neben den Anregungen zur Umgestaltung gab es aber zwei Nennungen von Eigentümern, die mit dem Status Quo durchaus zufrieden sind. Ein Eigentümer schlägt vor, die Luxemburger Straße als Bundesstraße zu belassen, da dies für Eigentümer/Investoren attraktiver sei. Der Eigentümer regt auch an, der Verwahrlosung der Grundstücke und Gebäude ein Ende zu setzen und eine Nutzungsmischung aus kulturellen Einrichtungen, Wohnen und Dienstleistern zu schaffen.

5.1.2 Auswertung der Eigentümergespräche über Schlüsselgrundstücke

Die Stadt Trier hat mit insgesamt 6 Eigentümern von sogenannten Schlüsselgrundstücken Gespräche geführt. Aus Gründen des Datenschutzes wird an dieser Stelle des Berichts nicht näher auf die einzelnen Ergebnisse der Gespräche eingegangen. Zusammenfassend kann hier aber festgestellt werden, dass die Ziele der Sanierung in vier Fällen den Eigentümerinteressen nicht entgegenstehen. In zwei Fällen besteht derzeit noch ein Dissens zwischen dem einzelnen Eigentümerinteresse und den Zielen der Stadtentwicklung. Eine konstruktive gemeinsame Lösung erscheint aber möglich.

5.1.3 Ergebnis der Informationsveranstaltung vom 5. Mai 2011 im Rathaus der Stadt Trier

Zur Information der Anlieger- und Eigentümerschaft im Geltungsbereich der Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung wurde diese in das Rathaus eingeladen.

Es wurden durch die Stadt Trier (Planungsamt) und das beauftragte Büro für Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH die ersten Ergebnisse des Integrierten Handlungskonzepts für Trier-West sowie Vorbereitenden Sanierungsuntersuchungen vorgestellt. Im Anschluss an den Vortrag stellten die Anwesenden Fragen zur Planung und Vorgehensweise. Die Fragen zielten im Wesentlichen auf die möglichen Kosten und privaten Investitionen, die auf die Eigentümerschaft zukommen könnten sowie den möglichen Realisierungszeitraum ab.

Folgende Ergebnisse können hier im Kern wiedergegeben werden:

- Es werden Kosten für Anliegerstraßen entstehen; in welcher Form, Höhe und zu welchem Zeitpunkt diese eintreten werden, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht benannt werden.
- Die neue Trasse der Bundesstraße B 51 n soll der Entlastung der Luxemburger - und Eurenener Straße dienen und somit zu einer wesentlichen Lageverbesserung für die Grundstücke an diesen Straßen führen, was ihren Wert dann insgesamt steigern würde. *(Anmerk. November 2011: Aufgrund der aktuell vorliegenden Verkehrsuntersuchung wird eine neue Verbindungsstraße empfohlen, die zu einer Gleichverteilung der Verkehre führen wird)*
- Bisher unbebaute Gebiete, die in einem Überschwemmungsgebiet liegen, dürfen nicht mehr bebaut werden. Für den Bereich entlang der Luxemburger Straße sind demnach die Kriterien nach § 34 BauGB anzuwenden. Man kann hier für unbebaute Einzelgrundstücke eine Nachverdichtung vornehmen. Allerdings muss potenziellem Hochwasser angepasst gebaut werden, was in jedem Einzelfall zu klären wäre.
- Jeder Bürger bzw. jede Bürgerin hat das Recht auf sein bzw. ihr Eigentum. Die Planung ist als langfristige Zielsetzung zu verstehen und eine Grundlage für zukünftige Veränderungen in den Bereichen, in denen die Moselseite der Luxemburger Straße primär für Wohnnutzung vorgehalten werden soll. Die Planung wird im Laufe der Jahre nur gemeinsam mit der Eigentümerschaft umzusetzen sein, nicht gegen sie.
- Bei einer Sanierung der Luxemburger Straße muss klar entschieden werden, an welchem Standort die Straße ausgebaut werden soll: Als Bundesstraße oder Anliegerstraße. Diese Entscheidung wird der Stadtrat zu gegebener Zeit fällen. Der Ausbau/Umbau der Straße im nächsten Schritt ist dann abhängig vom städtischen Haushalt, möglichen Fördermitteln und der Prioritätensetzung innerhalb der Stadt.

5.2 Beteiligung und Mitwirkung der öffentlichen Aufgabenträger (§ 139 BauGB)

Die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sind gemäß § 139 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 07. April 2011 benachrichtigt und aufgefordert worden, bis zum 13. Mai 2011 zu den geplanten Maßnahmen Stellung zu nehmen. Die Unterlagen konnten auch im Internet auf der Homepage der Stadt Trier eingesehen werden.

Insgesamt wurden 37 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt, von denen 15 keine Stellungnahme abgegeben



haben und weitere 6 weder Anregungen noch Hinweise abgegeben haben.

Es wurden keine Stellungnahmen vorgebracht, die erkennen ließen, dass die Ziele der Sanierung nicht durchführbar seien. Die abwägungsrelevanten Stellungnahmen für die Vorbereitende Sanierungsuntersuchung werden wie folgt wiedergegeben bzw. in den Sanierungsuntersuchungen berücksichtigt:

Insgesamt 4,3 ha umfassen die Flächen im Eigentum der **DB Services Immobilien**, die überwiegend als planfestgestellte Eisenbahnbetriebsanlagen genutzt werden und somit auch nicht von Bahnbetriebszwecken freistellbar sind. Für die Zukunft sind keine größeren Veränderungen geplant.

Dies steht somit nicht den Zielen der Sanierung entgegen, die Veränderungen im Bereich der planfestgestellten Eisenbahnbetriebsanlagen nicht vorsieht. Es wurde im Rahmen der Entwicklung des ehemaligen Eybl-Bobinet-Geländes eine alternative Trassenführung einer neuen Verbindungsstraße untersucht, die ggf. eine Aufweitung der bestehenden Bahnunterführung erfordern würde. In diesem Fall wären die Belange berührt, so dass dann weitere Abstimmungen auch mit weiteren Stellen der Deutschen Bahn (z. B. Eisenbahn Bundesamt, Aurelis) erfolgen müssten.

Einige Versorgungsträger, wie die **Deutsche Telekom Netzproduktion, Kabel Deutschland Vertrieb, SWT-Anstalt des öffentlichen Rechts der Stadt Trier sowie RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservices GmbH** weisen auf Versorgungsanlagen/Hochspannungsleitungen im Plangebiet hin, die bei den weiteren Umsetzungsplanungen zu berücksichtigen sind. In den weiteren Planverfahren (Bebauungspläne) werden die Träger beteiligt, so dass die Lage der Netze und Anlagen und ggf. Verlagerungs- oder Ergänzungsbedarf frühzeitig abgestimmt werden kann.

Die **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Landesdenkmalpflege Mainz**, weist auf zahlreiche Kulturdenkmäler im Plangebiet hin und bittet um eine angemessene Beachtung bei der Planung. Diese Kulturdenkmäler werden in Bericht und Kartenwerk zur Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung aufgenommen. Auf die entsprechende Berücksichtigung in den weiteren verbindlichen Bauleitplanverfahren wird hingewiesen.

Die **Generaldirektion Kulturelles Erbe, Rheinland-Pfalz, Landesmuseum Trier**, weist darauf hin, dass das Untersuchungsgebiet in weiten Bereichen innerhalb des bestehenden Grabungsschutzgebiets „Archäologisches Trier“, welches die römische Brückenkopfsiedlung am linken Moselufer, verschiedene Gräberfelder sowie auf dem Areal der Jägerkaserne auch den östlichen Bereich des römischen Tempelbezirks Irminenwingert umfasst, liegt. Der

Forschungsstand ist derzeit unzureichend, so dass mögliche finanzielle Aufwendungen für Prospektionen und Ausgrabungen bei konkreten Maßnahmen (mit Bodeneingriffen) zu berücksichtigen sind.

Dieser Hinweis wird für die weitere Planung zu berücksichtigen sein. Bei konkreten Baumaßnahmen und in der Bauleitplanung werden die Planungen frühzeitig abgestimmt. Auf die möglichen Kosten wird hingewiesen und diese dann zu gegebener Zeit konkret zu ermitteln sein.

Die **Industrie- und Handelskammer** verweist auf ihre Stellungnahme zum Masterplan, indem sie den definierten Handlungsfeldern eher kritisch gegenübersteht. Sie begrüßt aber die Bemühungen der Stadt Trier zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände und die breite Beteiligung der Grundstückseigentümer-, Mieterschaft und Pächter bzw. Pächterinnen. Dies sei notwendig, um die Realisierungschancen der geplanten Maßnahmen abwägen zu können. Seitens der IHK sind keine Maßnahmen eingeleitet oder beabsichtigt, die für die Sanierung von Bedeutung sein oder diesen entgegenstehen könnten. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass es sich bei der Erstellung des Masterplans um ein informelles Planverfahren handelt, das nicht den Beteiligungsvorschriften des BauGB zu folgen hat. Mit der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung (Internet und Präsentation im Stadtteil) bestand jedoch für jedermann die Möglichkeit, sich in das Planverfahren einzubringen. Überdies wurden im Planungsprozess Gespräche mit Eigentümer- und Akteursschaft geführt, um die Umsetzungsmöglichkeiten abwägen zu können. Diese sind als Ergebnis im Masterplan eingeflossen.

Der **Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung Trier (LBB)** teilt mit, dass der LBB mit der Erfassung und Beseitigung der Altlasten im Bereich der ehemaligen Tankstelle der Jägerkaserne noch tätig werden wird. In der Jägerkaserne wird das Kreiswehrrersatzamt durch den LBB den Bauunterhalt betreffend betreut. Gegenwärtig werden dort größere Sanierungsmaßnahmen am Gebäude abgewickelt. Es wird auf die notwendige Beteiligung der Wehrbereichsverwaltung und des LBB's Landau hingewiesen.

Der Masterplan sieht für den Bereich der Jägerkaserne mittel- bis langfristig die Entwicklung von Wohnnutzungen vor. Eine Umsetzung der Planung kann erst nach Freizug der Kaserne erfolgen. Die Belange der LBB sind aber nicht grundsätzlich berührt. Ein Widerspruch zu den Zielen der Sanierungsplanung besteht nicht.

Hinweise zu Altlasten und Altstandorten wurden auch durch die **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Trier**, gege-

ben. Demnach ist die Jägerkaserne im Bodenschutzkataster Rheinland-Pfalz erfasst, ein Bericht der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft (IABG) zur Erhebung und Bewertung der Liegenschaft aus November 2006 liegt vor. Entsprechend wurden die Teilflächen und der Handlungsbedarf bewertet und festgelegt. Die Sanierungsmaßnahmen für die ehemalige Tankstelle sind noch nicht abgeschlossen. Der Bereich sollte im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet werden. Es sind weitere Altstandorte und Altablagerungen im Plangebiet erfasst; es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass weitere nicht-registrierte Altablagerungen, Rüstungsalstandorte, militärische Altstandorte, Verdachtsflächen sowie gewerblich-industrielle Altstandorte vorhanden sind. In der nachfolgenden Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren sollte sichergestellt sein, dass keine Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen vorliegen, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen Einzelner oder der Allgemeinheit herbeiführen. Die generelle Bebaubarkeit, die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Belange des Umweltschutzes müssen gewährleistet sein. Auf den „Erlass zur Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren“ wird hingewiesen.

Das Plangebiet liegt teilweise im festgestellten Überschwemmungsgebiet der Mosel sowie im überschwemmungsgefährdeten Bereich. Es wird darum gebeten, die genaue Lage in die Sanierungsgebietskarte aufzunehmen.

Die Ergebnisse, Inhalte und Hinweise zu Altlast-Standorten bzw. -Situation werden in den Bericht zur Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung aufgenommen und in den weiteren Bauleitplanverfahren berücksichtigt.

Die Grenzen des Überschwemmungsgebiets werden nachrichtlich in der Abbildung Nr. 4 des Berichtes dargestellt.

Zwischen SGD-Nord und dem Stadtplanungsamt Trier wurden weitere Modalitäten zum Umgang mit dem Überschwemmungsgebiet im Rahmen der Bebauungspläne BW 74/ BW 75 in einem Gespräch am 19. Mai 2011 erörtert. Demnach handelt es sich bei der Überplanung in diesem Bereich um eine Bestandssituation gem. § 34 BauGB. Es ist jedoch darauf zu achten, dass im Retentionsbereich des ÜSG-Mosel die Anforderungen des § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG umgesetzt werden und die Genehmigungsvorbehaltszone des Uferbereichs (40 m ab Uferkante) besondere Berücksichtigung findet, Nachverdichtungen mit Augenmaß sind möglich. Der Abflussbereich der Mosel ist dagegen eine strikte Bauverbotszone.

Es besteht die Möglichkeit von Ausgleichsmaßnahmen entsprechend § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG durch Erschließung hydraulischer Sammelausgleichsräume.

Die mögliche Freilegung des derzeit verrohrten Irrbachs wird von Seiten der SGD-Nord begrüßt, der Verlauf des Irrbachs kann neu bestimmt und in einen Grünzug integriert werden.

Die **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Gewerbeaufsicht Trier**, teilt mit, dass keine Planungsabsichten bekannt sind, die Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet haben können. Es wird darauf hingewiesen, dass im weiteren Verfahren Erkenntnisse zu möglichen Missständen im Plangebiet hinsichtlich Immissionen (Lärm, Luftverunreinigungen etc.) vorliegen könnten, die den Nutzungen Wohnen und Arbeiten entgegenstehen könnten. Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Notwendigkeit der Erstellung von Fachgutachten nicht gegeben. Der Bestand der im Untersuchungsgebiet ansässigen Geschäfte und Gewerbebetriebe muss geschützt bleiben. Flächen für die Ansiedlung von zusätzlichen, neuen Gewerbeflächen müssen immissionschutzrechtlich mit der vorhandenen bzw. auch neuen Wohn- und Mischgebietenutzung verträglich sein.

Die Hinweise der SGD Nord stehen den Zielen der Sanierung nicht entgegen. Bereits der Masterplan sieht eine städtebauliche Zonierung der geplanten Nutzung im Sinne der vorbeugenden Immissionsschutzplanung vor. Im Rahmen der Bauleitplanung werden dann nähere Gutachten erfolgen und Maßnahmen festgesetzt werden. Dem Bestandsschutz wird Rechnung getragen. Die Ziele der Sanierung und die städtebaulichen Entwicklungsziele des Masterplans für Trier-West sind als langfristige Zielsetzung und Grundlage für zukünftige Veränderungen zu verstehen. Die Umsetzung der Planung wird im Laufe der Jahre nur mit der jeweiligen Eigentümerschaft machbar sein.

Der **SPNV-Nord, Zweckverband SchienenPersonenNahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, Koblenz** teilt mit, dass innerhalb des Sanierungsgebiets Trier-West der Bau von zwei Haltepunkten geplant ist. Die Lage der Haltepunkte wurde bereits 2009 mit der Stadtverwaltung Trier abgestimmt. Es wird um Berücksichtigung der Belange, vor allem die Neuanlage der Haltepunkte betreffend, im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen gebeten. Die Reaktivierung der Schienentrasse für den Personennahverkehr ist ein wesentlicher Planungsbestandteil im Masterplan für Trier-West bzw. entspricht den Zielen der Sanierung. Im weiteren Planungsprozess werden die Detailfragen, wie z. B. zu Lage und Ausgestaltung der Haltepunkte abzustimmen und zu berücksichtigen sein.

Die **Planungsgemeinschaft Region Trier** begrüßt ausdrücklich die Ziele der Sanierung, insbesondere die angestrebte verkehrli-



che Neuordnung und Einbeziehung der überörtlich bedeutsamen B 51, und weist darauf hin, dass keine regionalplanerischen Anregungen und Hinweise bestehen.

Auch die **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Referat 41, Koblenz** begrüßt aus Sicht der Raumordnung und Landesplanung die Planungsziele. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Konkretisierung der Maßnahmen sich an den Maßgaben des Einzelhandelskonzepts der Stadt Trier 2004 orientiert, die Vereinbarkeit mit den Zielen des LEP IV ist zu gewährleisten. Konkrete Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaftsbild sind derzeit nicht zu befürchten. Weitere Anregungen können aber erst auf Grundlage konkreter Detailplanungen gemacht werden.

Hier ist zu bemerken, dass die Ziele der Sanierung grundsätzlich mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmen. Die Maßgaben des Einzelhandelskonzepts werden als vom Rat der Stadt Trier beschlossene Ziele der Stadtentwicklung in den weiteren Planverfahren maßgeblich berücksichtigt.

5.3 Bürgerbeteiligung

Die Stadt Trier hat am 13. September 2011 um 19:00 Uhr in den Räumen der Kunstakademie Trier-West zu einer Bürgerinformationsveranstaltung eingeladen, wo die Ergebnisse der Vorbereiteten Sanierungsuntersuchung und des Integrierten Handlungskonzeptes für Trier West als Entwurf vorgestellt wurden. Des weiteren bestand für die Bürger die Möglichkeit, sich bis Ende September bei der Stadtverwaltung Trier und / oder über die bereitgestellten Gutachten im Internet zu informieren und Ihre Anregungen schriftlich vorzubringen.

Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung wurde von den Bürgern im wesentlichen Kritik und Sorge zu der Verkehrssituation im Stadtteil geäußert. Es wird befürchtet, dass durch die Planungen der Schwerverkehr-Transit durch den Stadtteil noch verstärkt würde. Des weiteren wird befürchtet, dass durch die Aktivierung der Bahnstrecke die Barrierewirkung der Trasse noch verstärkt würde und der Bereich Moselufer vollends vom Stadtteil abgetrennt würde.

Im ergänzenden Gutachten der „Städtebaulichen verkehrlichen und schalltechnischen Bewertung der Verkehrsführung in Trier West“ (Oktober 2011) wurden die möglichen Auswirkungen der verkehrlichen Planung auch im Hinblick der aktuellen städtebaulichen Planungen im Bereich untersucht. Es wird gutachtlich empfohlen, die Verkehre durch den Bau einer neuen Verbindungsstraße im Stadtteil gleichmäßiger zu verteilen, was aus städtebauli-

cher, verkehrlicher und schalltechnischer Sicht eine für den Stadtteil verträgliche Lösung und wesentliche Verbesserung darstellt.

Eine Verstärkung der Barrierewirkung ist nicht zu erwarten, da nicht geplant ist, die Bahnanlagen über die heute vorhandenen Flächen zu erweitern. Im Gegensatz dazu sieht das städtebauliche Konzept eine Optimierung des Wegenetzes und der Grünverbindungen zum Moselufer vor, die den Abbau der vorhandenen räumlichen Trennung begünstigen werden.

Ein weiterer Kritikpunkt wurde im Zusammenhang mit dem Programmgebiet Soziale Stadt geäußert. Es werden steigende soziale Spannungen befürchtet, wenn in einzelnen Bereichen des Stadtteils wie z. B. dem Eybl-Bobinet die zeitnahe Sanierung für hochwertige Wohnungen ermöglicht wird und dagegen im Bereich soziale Stadt die Entwicklung nur schleppend vorangeht.

Hierzu ist anzumerken, dass für das Programmgebiet Soziale Stadt ein Wohnraumkonzept vorliegt, das umgesetzt werden muss. Auf die Entwicklung privater Investitionen in potenziellen Sanierungsgebieten kann das Programmgebiet Soziale Stadt aber keinen Einfluss nehmen. Die verschiedenen Programmgebiete dürfen sich nicht in ihrer Entwicklung gegenseitig hemmen, Ziel ist es, diese nach Ausschöpfen aller Möglichkeiten zügig voran zu bringen.

Weitere Anregungen oder schriftliche Eingaben wurden im Zeitraum der Beteiligung von den Bürgern nicht gegeben.

5.4 Ergebnisse der Beteiligung – Fazit

Die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen ist neben der Untersuchung der städtebaulichen Verhältnisse für die Erhebung der sozialen und strukturellen Zusammenhänge von großer Bedeutung. Hier werden sehr konkret die Lebens- und Arbeitsverhältnisse der im Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen sowie der Personen, dessen Lebensumstände unmittelbar von der Situation im Untersuchungsgebiet betroffen sind, ermittelt. Die Ergebnisse sind im Planverfahren abzuwägen und zu berücksichtigen.

Mehr als die Hälfte der Eigentümerschaft ist der Bitte und Einladung der Stadt Trier zur Mitwirkung am Verfahren gefolgt; somit sind 56 % der Eigentümer ihrer Auskunftspflicht mit Rücksendung des Fragebogens nachgekommen. Darüber hinaus wurden mit Eigentümern die Grundstücke mit wichtiger Schlüsselfunktion besitzend, Einzelgespräche über die Ziele der Sanierung geführt.

Als wesentliches Ergebnis der Eigentümerbefragung und -beteiligung kann zusammenfassend festgestellt werden, dass heute aufgrund der Eigentumssituation keine Gründe erkennbar



sind, die der Durchführung einer Sanierung entgegen stehen. Die Auswertung der Anregungen zu Wünschen und Planungsvorstellungen zeigt, dass die Mehrheit der befragten Eigentümer den Zielen der Sanierung positiv gegenüberstehen. Knapp die Hälfte der Eigentümer will auch zukünftig in Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen ihrer Immobilie/Grundstück investieren

Die Auswertung der Befragung hat ergeben, dass ca. ein Viertel der Eigentümerschaft, die sich an der Mitwirkung im Verfahren beteiligt hat, in ihrer eigenen Immobilie im Untersuchungsgebiet lebt und dass ca. ein Fünftel der Eigentümerschaft die Immobilien auch zur Ausübung ihres Berufs nutzen. Dies betrifft im Schwerpunkt die Luxemburger Straße. Hiermit wird deutlich, dass insbesondere dort neben der wirtschaftlichen Bedeutung der Immobilie/Grundbesitz auch eine soziale Bindung der Eigentümer besteht. Das Untersuchungsgebiet ist auch ihr Wohn- und Arbeitsumfeld.

Eine rein wirtschaftliche Komponente ist bei dem Stand der Verpachtung zu erkennen. Der Vermietungs- bzw. Verpachtungsstand im Untersuchungsgebiet ist relativ hoch: Ca. 52 % der Immobilien sind voll verpachtet, ca. 28 % teilweise. Von der befragten Eigentümerschaft bestreitet aber 67 % nicht überwiegend den Lebensunterhalt aus den Immobilien.

Von den ermittelten Wohneinheiten der befragten Eigentümerschaft stehen derzeit ca. 59 Nutzungseinheiten (Wohnungen) leer, das sind bezogen auf die Gesamtheit von 350 Wohneinheiten ca. 17 %. Deutliche räumliche Konzentrationen an Leerständen ließen sich alleine durch die Erhebung aber nicht feststellen. Die Werte zeigen jedoch auch eine tendenziellen Anstieg der Leerstände seit den Erhebungen durch die DSK im Jahr 2007. Somit wird auch hier der Handlungsbedarf für das Untersuchungsgebiet nochmals ersichtlich.

Die Analyse auf Basis der eingegangenen Antworten, Anregungen und Fragestellungen der Eigentümer zeigt, dass eine überwiegende Übereinstimmung mit den Zielen der Sanierung besteht. Es wird auch deutlich, dass zum Gelingen der Sanierung ein konstruktives Miteinander zwischen Sanierungsträgern und Eigentümerschaft erforderlich ist. Insbesondere die Frage planungsbedingter finanzieller Belastungen der Eigentümer oder ggf. geplante Änderungen in den bestehenden und ausgeübten Nutzungen wird im Weiteren jeweils konkret zu betrachten und abzuwägen sein. Da die Planungsmaßnahmen mittel- bis langfristig angelegt sind, können die Planungsziele prozessual umgesetzt werden, wobei die Eigentümerschaft und Betroffene den Prozess mitgestalten können.

Auch die Auswertung der Stellungnahmen von Aufgabenträgern öffentlicher Aufgaben zeigt keine Anhaltspunkte, die den Sanie-

rungszielen inhaltlich grundsätzlich entgegen stehen oder vermuten lassen, dass die Sanierungsmaßnahme nicht durchführbar ist. Die fach- und planungsrelevanten Anregungen werden im Rahmen der Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung und weiteren Planverfahren berücksichtigt.

Als Ergebnis der Bürgerbeteiligung im September 2011 ist zu nennen, dass die Akzeptanz für die Planung im wesentlichen davon abhängen wird, ob und wie die verkehrlichen Probleme im Stadtteil gelöst werden können. Mit dem durch die Stadt Trier beauftragten Gutachten über „Städtebauliche, verkehrliche und schalltechnische Bewertung der Verkehrsführung in Trier-West“ liegt nunmehr eine aktuelle Handlungsempfehlung für die Neuordnung der Verkehre vor.



6 Ziel und Zweck der Sanierung sowie Beurteilung der Durchführbarkeit

6.1 Vorbemerkung

Die städtebauliche Sanierungsmaßnahme muss im Hinblick auf die festgelegten allgemeinen Ziele der Sanierung für das Sanierungsgebiet inhaltlich, organisatorisch und finanziell durchführbar sein. Dies ergibt sich aus dem Gebot der zügigen Durchführung in § 136 Abs. 1 BauGB. Dies erfordert in erster Linie, dass die Abgrenzung des Sanierungsgebiets zweckmäßig ist.

6.2 Ziel und Zweck der Sanierung

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme und der Bewertung der Situation im Untersuchungsgebiet sind die allgemeinen Ziele der Sanierung festgelegt. Diese Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung ist nach § 140 Nr. 3 Teil der Vorbereitungsaufgaben. Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen ist bezogen auf die Ziele allerdings noch keine konkrete Planung erforderlich und insbesondere auch kein verbindliches („endgültiges“) Sanierungskonzept zu entwickeln. Eine zu starke Konkretisierung ist insoweit unzweckmäßig, da sie im Laufe der späteren Sanierung aufgrund der fortgeschriebenen und konkreten Sanierungsplanungen und deren Durchführung ohnehin überholt wäre.

Die Sanierungsziele sind im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen jedoch insoweit zu konkretisieren, als sie für die Beurteilung der Voraussetzungen der förmlichen Festlegung erforderlich sind. Dies setzt in einem bestimmten Maß Ziele und Zwecke der Sanierung und damit ein zumindest allgemeines Sanierungskonzept voraus. Diese Voraussetzung wird durch die allgemeine Formulierung der Ziele auch im städtebaulichen Rahmenplan, der hier im Wesentlichen aus dem Masterplan für Trier-West abgeleitet ist, erfüllt.

Ziel aller Maßnahmen ist die zukunftsfähige Entwicklung der Wohn- und Arbeitsquartiere und des Stadtteilzentrums. Folgende Aspekte stehen dabei im Vordergrund:

- Neubau einer Verbindungsstraße nahezu parallel zur Bahnlinie
- Gleichverteilung der Verkehre im Stadtteil über die Eurener Straße, Luxemburger Straße und der neuen Verbindungsstraße
- Hohe Gestaltungsqualität öffentlicher Räume, Durchgrünung des Stadtteils
- Aufwertung des Stadtteilzentrums, Entwicklung des Wohnstandorts, stärkere Orientierung zur Mosel
- Entwicklung des Gewerbe- und Dienstleistungsstandorts zwischen Luxemburger Straße und Bahnlinie



- Städtebauliche Neuordnung und Entwicklung als Gewerbestandort im Bereich zwischen Eurener Straße und Bahnlinie
- Umnutzung bzw. Umstrukturierung des Geländes der Jägerkaserne
- Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer zwischen Eurener Straße und Mosel

Damit sind die groben Zielvorstellungen für das Sanierungsgebiet benannt.

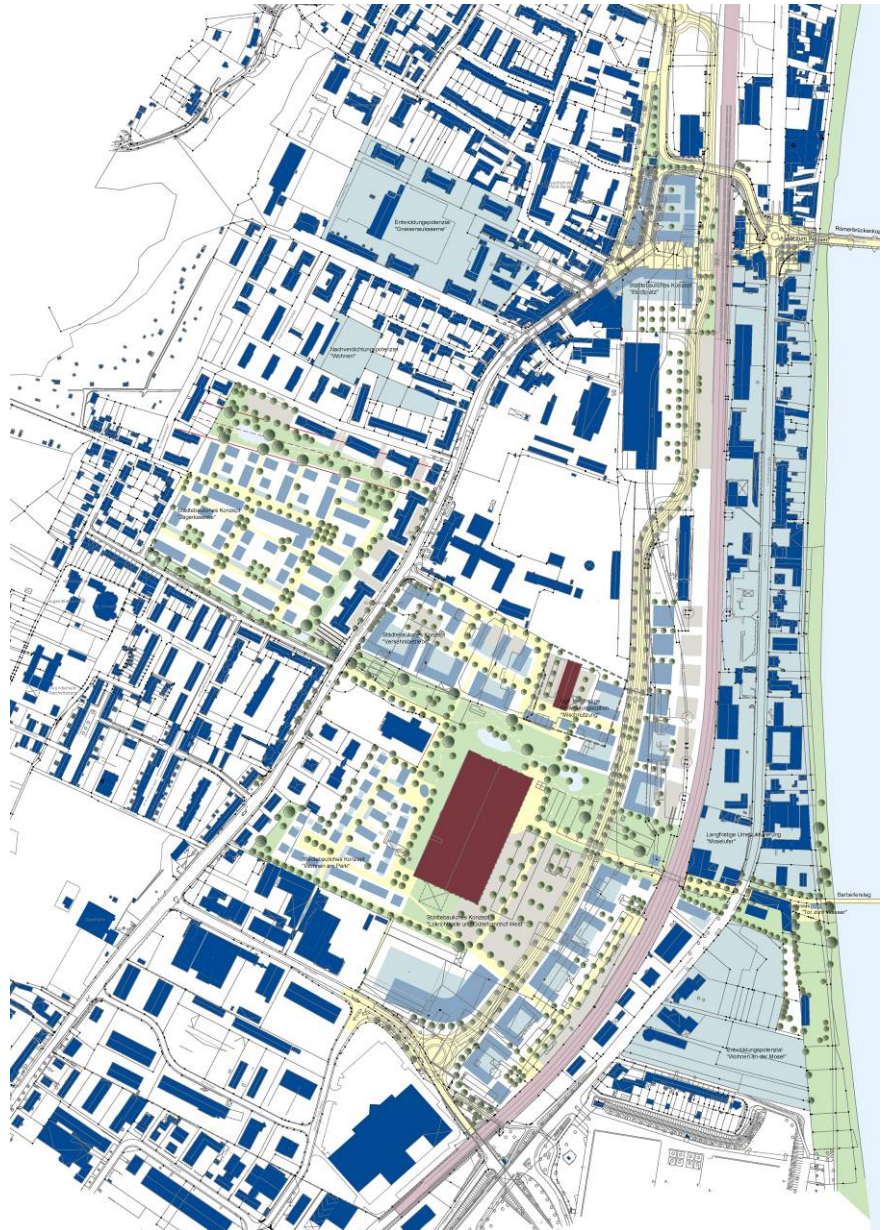
6.3 Zielplanung zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände - Städtebaulicher Rahmenplan

Der vom Rat der Stadt Trier am 11. Mai 2010 beschlossene Masterplan zeigt einen perspektivischen Weg auf, wie sich Trier-West in den nächsten zwei Jahrzehnten entwickeln soll. Dabei ist die städtebauliche Konzeption für den Bereich im Wesentlichen davon abhängig, inwieweit es gelingt, die Flächen des Bahnausbesserungswerks sowie des ehemaligen Güterbahnhofs West anzubinden.

Die noch im Masterplan dargestellte Trassenführung einer Entlastungsstraße ist um die aktuellen Ergebnisse des Verkehrsgutachtens zu modifizieren.



Abbildung 25 Masterplan Trier-West



Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Köln, 2010

Aus der Gesamtplanung für Trier-West ergeben sich für den Untersuchungsraum als Sanierungsgebiet folgende städtebauliche Handlungsfelder:

6.3.1 Verkehrsführung im Stadtteil, neue Verbindungsstraße

Die heutige B 51 beginnt ihren Verlauf im Stadtteil in Höhe der Kaiser-Wilhelm-Brücke aus Richtung Pallien und führt in Nord-Süd-Richtung direkt durch den Stadtteil Trier-West über die Kölner Straße, Martinerfeld, Aachener Straße und Luxemburger Straße. Die B 51 in ihrer Funktion als

übergeordnete Hauptverkehrsstraße weist im Stadtteil teilweise beträchtliche Verkehrszahlen von bis zu 22.000 Kfz/Tag auf.

Aktuell ist die Funktion in zahlreichen Quartieren erheblich durch hohe Belastungen resultierend aus dem MIV gestört. Zu nennen sind dabei z. B. die Straßenzüge Aachener Straße, Martinerfeld (größter Konfliktpunkt) und die Luxemburger Straße. Durch die Verknüpfung der B 51 mit der Eurener- über die Hornstraße wird zusätzlich das Stadtteilzentrum an der Eurener Straße durch den Durchgangsverkehr in Richtung Euren erheblich belastet. Zudem sind die Fahrbahnen in der Eurener- und der Luxemburger Straße in einem deutlich erneuerungswürdigen Zustand.

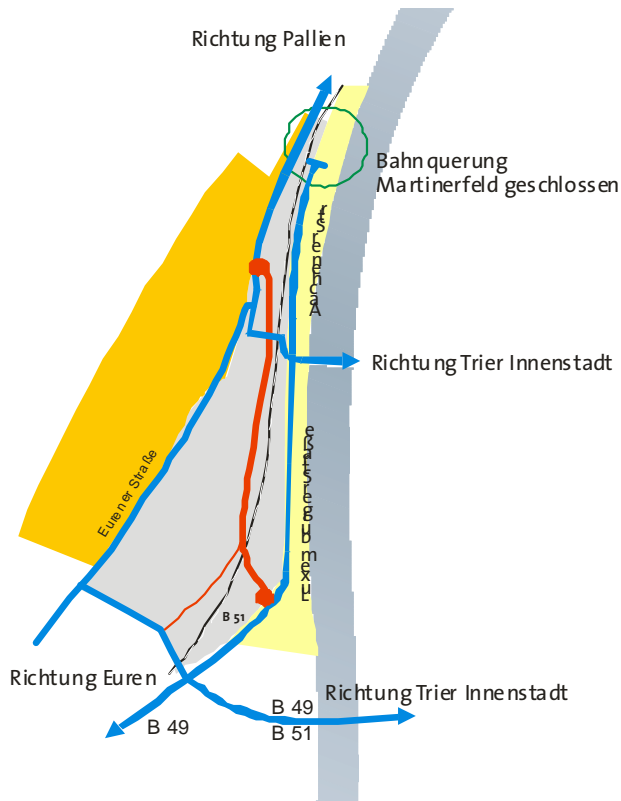
Gleichzeitig besteht mit der aktuellen Verkehrsführung keine zufriedenstellende Möglichkeit, die großen innerörtlichen Brachflächen im Bereich des Bahnausbesserungswerks und des ehemaligen Güterbahnhofs zu erschließen und ihnen damit neue Nutzungsmöglichkeiten zukommen zu lassen.

Es ist vorgesehen, einen Teil des in Nord-Süd-Richtung ausgerichteten Hauptverkehrsstroms über eine neu zu errichtende Verbindungsstraße zu lenken, welche beinahe durchgängig parallel zur Bahntrasse geführt wird. Die Verkehre im Stadtteil sollen dabei nahezu gleich verteilt werden auf die Straßen Eurener Straße, Luxemburger Straße und der neuen Verbindungsstraße.

Damit sollen vor allem die durch die heute verkehrlich stark belasteten Straßen und Wohngebiete in Trier-West in Teilen entlastet werden. Auch mit der neuen Planung der Ausgestaltung der Verbindungsstraße wird es möglich sein, das Stadtteilzentrum von Trier-West neu zu strukturieren und aufzuwerten, indem eine neue Stadtteilmitte baulich entwickelt und die Eurener Straße als Geschäftsstraße umgestaltet wird. Darüber hinaus können auch die mindergenutzten Gewerbeflächen im Bereich des Bahnausbesserungswerks und des ehemaligen Güterbahnhof-West erschlossen werden.

nerfeld die B 51n auf die Horn- und die neue Verbindungsstraße verlegt werden, da eine Durchfahrt über Martinerfeld und Aacher Straße nicht mehr möglich wäre.

Abbildung 27 Planfall 4



Quelle: Arge FIRU Gfl GmbH, R+T Ingenieure, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, „Städtebauliche, verkehrliche und schalltechnische Bewertung der Verkehrsführung in Trier-West“ Köln, Oktober 2011

Weiterhin ist dringend darauf zu verweisen, dass die Luxemburger Straße sehr zeitnah saniert werden muss. Allein mit dieser Maßnahme sind lärmtechnische Verbesserungen für die angrenzenden Nutzer zu erreichen. Die heute schon sehr autororientierte Nutzungsstruktur kann nur durch eine Verbesserung der Lärm-, Gestaltungs- und Verkehrssituation erreicht werden.

Weitere Ausführungen siehe unter >Stadt Trier. Städtebauliche, verkehrliche und schalltechnische Bewertung der Verkehrsführung in Trier-West. 2011. Autoren: FIRU Gfl mbH, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, R + T Ingenieure für Verkehrsplanung, R + T Ingenieure für Verkehrsplanung<



6.3.2 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

Für Trier-West, den Untersuchungsraum für die Sanierungsmaßnahmen mit einschließend, sind planerisch eine Reihe von Verbesserungsmaßnahmen im Bereich des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV), des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) vorgesehen:

Öffentlicher Personen-Nahverkehr
ÖPNV

- 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 der Luxemburger Straße
- Aufwertung der Erschließungsstraßen westlich der Eurener - und Hornstraße durch eindeutige Hierarchisierung und Straßenraumgestaltung (außerhalb Geltungsbereich der vorbereitenden Untersuchungen)
- Umgestaltung Kreuzungsbereich Römerbrücke/Aachener -/ Luxemburger Straße
- Erschließung des Bahnareals und der Fläche des ehemaligen Ausbesserungswerks bei zukünftiger Nutzung
- Parkraumkonzept für den ruhenden Verkehr

6.3.3 Nutzungsstruktur

Die im Masterplan Trier-West empfohlene Nutzungsstruktur sieht eine klare Abstufung der Nutzungsarten gemäß den Kategorien der Baunutzungsverordnung (BauNVO) vor. Damit werden heutige Gemengelage mit ihren vorhandenen Nutzungskonflikten aufgelöst und zukünftig Konfliktpotenziale vermieden. Folgende Struktur wird vorgesehen:

- Schwerpunkt Wohnen am Moselufer
- Mischnutzung parallel zur Bahntrasse
- Gewerbliche Nutzung auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerks und Güterbahnhof-West sowie heutiger Gewerbebereiche entlang der Straße Im Speyer
- Steuerung von Einzelhandelsansiedlungen auf Grundlage eines Einzelhandelskonzepts der Stadt Trier.
- Verschiedene Nutzungsoptionen für das ehemalige Bahnausbesserungswerk, Lokrichthalle (Handwerk, Gewerbe, Dienstleistung, Kultur, Sport, Freizeit, Einzelhandel)

6.3.4 Jägerkaserne

Bedingt durch die Umstrukturierung der Bundeswehr kann von einer kurzfristigen Aufgabe der militärischen Nutzung ausgegangen werden. Allerdings hat hier das Kreiswehrrersatzamt seinen Standort an der Eurener Straße und eine Entscheidung der Bundeswehr über die weitere Nutzung ist nicht vor Mitte bzw. Ende 2011 zu erwarten. Zudem besteht noch bis Ende 2011 ein Mietvertrag mit einer privaten Firma. Insgesamt wird die ca. 7,2 ha große Fläche als wichtigste Potenzialfläche für den Wohnungsbau gesehen, wobei ein großer Teil der vorhandenen Bausubstanz erhalten bleiben kann. Die Blöcke an der Eurener Straße stehen zwar nicht unter Denkmalschutz, erfüllen aber durch die markante Architektur eine wichtige stadtbildprägende Funktion und sollten auch aufgrund ihres guten Bauzustands erhalten bleiben. Als Folgenutzung sind hier alternative Wohnformen sowie Büros und Dienstleistung denkbar.

Abbildung 28 Städtebauliches Konzept Jägerkaserne



Quelle: Masterplan Trier-West. Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, 2010

Eine maßgebliche Restriktion für die Fläche ist der Verlauf der Hochspannungsleitungen im nördlichen Teil der Kaserne. Dieser Bereich darf nicht mit Neubauten unterbaut werden. Das städtebauliche Konzept sieht die Entwicklung der Jägerkaserne zu einem innerstädtischen Wohngebiet in einzelnen Phasen vor. Es sollte nach jeder Entwicklungsphase eine Überprüfung der Marktfähigkeit/Belegungen und insbesondere der Auslastungen sozialer Infrastruktureinrichtungen erfolgen. Durch die zeitlich gestreckte Entwicklung wird auch eine altersspezifische Durchmischung und eine verbesserte Integration in den Stadtteil gewährleistet.

Die Neubebauung der Jägerkaserne vollzieht sich im Wesentlichen im „hinteren Bereich“ der Kaserne, die heutigen Hallen und Werkstattgebäude sind dementsprechend abzubauen. Für die Wohnbebauung wird ein Mix aus Reihen-, Doppel-, freistehenden Einfamilienhäusern und auch Geschosswohnungsbau vorgeschlagen.

Für die erhaltenswerten, stadtbildprägenden Hauptgebäude an der Eurerer Straße und Blücherstraße werden als zukünftige Nutzungen alternative Wohnformen (z. B. Wohnen 60+) sowie Büros und Dienstleistungseinrichtungen empfohlen.

6.3.5 Betriebshof der Stadtwerke

Das ca. 2,4 ha große Areal des Städtischen Betriebshofs der Stadtwerke bietet ein attraktives Nutzungspotenzial für Gewerbe- und Mischnutzungen. Das Gebiet würde typischerweise eine Mischgebietsstruktur mit Schwerpunkt auf gewerblicher bzw. dienstleistungsorientierter Nutzung aufweisen. Die Haupteinschließung dieser Flächen erfolgt von der Eurerer Straße.

Abbildung 29 Städtebauliches Konzept Verkehrsbetriebe



Quelle: Masterplan Trier-West. Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, 2010

6.3.6 Bahnausbesserungswerk und ehem. Güterbahnhof West

Der Masterplan Trier-West beinhaltet die Option einer Reaktivierung des Bahnhofs Trier-West für den Personennahverkehr. Konkrete Entwurfs- oder Ausbauplanungen durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) für die Aktivierung der Trierer Weststrecke liegen noch nicht vor, es handelt sich bisher noch um eine relativ abstrakte Zielrichtung für den „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“. Zurzeit wird eine abschließende Machbarkeitsstudie zur



infrastrukturellen Voraussetzung für eine Reaktivierung im SPNV und zur Potenzialermittlung für die geplanten Stationen durchgeführt.⁹

In dem Masterplan werden zwei Hauptbahnsteige mit einer Nutzlänge von jeweils 210 m vorgesehen. Im Rahmen des Umbaus sollen die vorhandenen Querfeldträger demontiert und durch Oberleitungen ersetzt werden.

Für die Bahnsteige sind entsprechend dem Masterplan Zugangsoptionen von Norden oder Süden vorgesehen, diese erfolgen mittels Aufzügen. Optional wird die Verknüpfung des Bahnhofsbereichs mit einer Fußgängerbrücke angeboten, wodurch eine räumlich-funktionale Verknüpfung der Bereiche beidseits der Gleisbereiche ermöglicht und eine attraktive Verbindung zum Brückenkopf der Römerbrücke geschaffen wird. Ein Stadtplatz mit einem Mini-Kreisel formuliert das Entree zur Römerbrücke. Die Römerbrücke ist die größte heute noch genutzte Brückenkonstruktion der Römerzeit nördlich der Alpen. Aus Mitteln des Investitionsprogramms Nationale UNESCO-Welterbestätten soll daher ein internationaler Wettbewerb für die Umgestaltung der Brückenaufbauten und des Umfelds einschließlich Beleuchtungs- und Beschilderungskonzept durchgeführt werden.¹⁰

Bahnausbesserungswerk

Der konzeptionelle Ansatz für eine Nutzung der ehemaligen Lokrichthalle ist, die Halle städtebaulich „in die Mitte zu nehmen“. Dies bedeutet, dass im Zuge mit der Neuordnung des Verkehrs die heutige Erschließungssituation der Halle nutzungs- und standortgerecht entwickelt werden kann. Somit können in der unmittelbaren Umgebung der Halle attraktive Grundstückszuschnitte für hochwertige Nutzungen angeboten werden. Mit einem hochwertigen Standortumfeld ergeben sich adäquate Nutzungsoptionen für die Lokrichthalle selbst. Als Nutzungsmöglichkeiten werden gesehen:

- Handwerk, Gewerbe, Dienstleistung
- Kultur, Sport, Freizeit
- Einzelhandel

Im westlichen Anbau der Halle könnte beispielsweise ein Mix aus Büros und Wohnungen untergebracht werden. In der Halle selbst sind entsprechend der Gesamtkonzeption der Stadt Trier Gewerbeeinheiten, Handwerksbetriebe und auch Einzelhandel denkbar. Um eine weitere Nutzung überhaupt erreichen zu können, muss die öffentliche Seite zwingend in Vorleistung hinsichtlich der Ver-

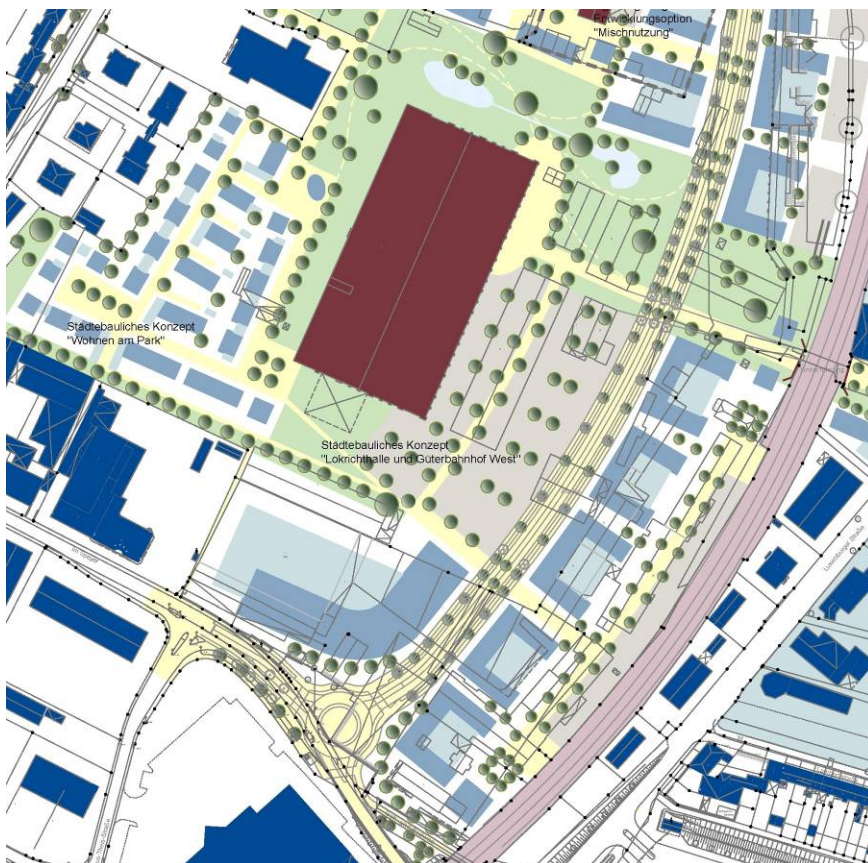
⁹ Hrsg: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz: Takt 2015 Zukunftskonzept Nahverkehr für Rheinland-Pfalz

¹⁰ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Das Investitionsprogramm nationale UNESCO-Welterbestätten

besserung der Standortfaktoren gehen. Die Leitidee für die neuen Gewerbeflächen lautet „Arbeiten im Park“. Somit sollen die Ansprüche zukünftiger Nutzer mit den Zielen einer hochwertigen städtebaulichen Gestaltung auch im Sinne der Ökologie vereinbart werden. Der Standort der Lokrichthalle wird daher in das Stadtteilgrünkonzept eingebunden; der Stadtteilpark wird unmittelbar nördlich der Halle geführt.

Die heutige Erschließungssituation ist ein bedeutendes Hindernis für die Entwicklung der Flächen Bahnausbesserungswerk. Die vorhandene private Anbindung im nördlichen Grundstücksbereich (oberhalb des ALDI-Markts) ist aufgrund der Belastung der Eurer Straße nicht geeignet. Auch dürfen Wohnbereiche nicht durch zusätzliche Verkehre belastet werden. Insofern wird im Masterplan Trier-West eine direkte Erschließung von der Straße Im Speyer vorgeschlagen. Diese Anbindung kann über das ehemalige Eybl-Bobinet-Gelände erfolgen.

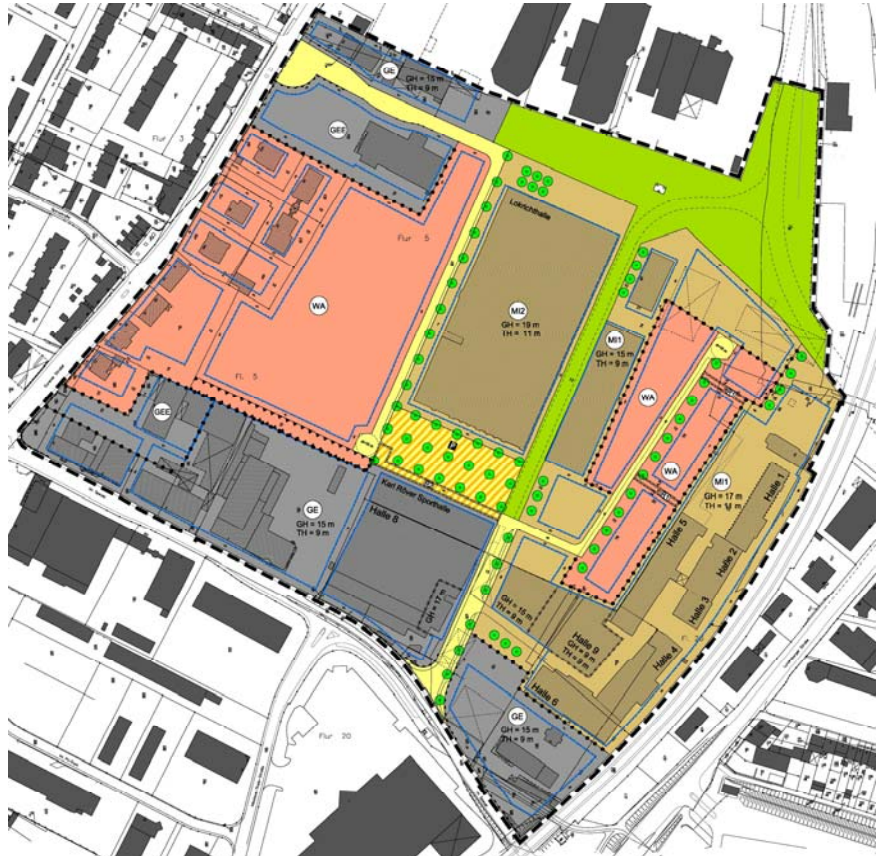
Abbildung 30 Städtebauliches Konzept Bahnausbesserungswerk



Quelle: Masterplan Trier-West. Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, 2010

Diese Zielsetzungen des Masterplanes finden im Entwurf zum Bebauungsplan BW 61 weitgehend Niederschlag und wurden aufgrund der aktuellen Planungserfordernisse modifiziert.

Abbildung 31 Stadt Trier, BW 61, Entwurf Stand Juli 2011



Quelle: Stadt Trier, 2011

6.3.7 Ehemaliges Gelände der Fa. Eybl-Bobinet

Für das Gelände der ehemaligen Fa. Eybl-Bobinet wurden die Alternativen hinsichtlich Nutzung und Verkehrsführung untersucht.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass durch den Bau einer neuen Verbindungsstraße eine Gleichverteilung der Verkehre im Stadtteil erreicht werden soll. Die Lage und mögliche Führung dieser Verbindungsstraße ist in den Konzepten zur Erschießung des ehemaligen Eybl-Bobinet-Geländes sowie des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes berücksichtigt.

Die EGP GmbH hat das ehemalige Eybl-Bobinet-Gelände erworben, und eigene Vorstellungen zur Nachnutzung des Geländes entwickelt. Hierbei wird von einem überwiegenden Erhalt der heutigen Bausubstanz ausgegangen und ein Nutzungsmix aus Wohnen und Arbeiten im Loftcharakter vorgeschlagen. Die EGP GmbH

bezieht bei ihren Nutzungsüberlegungen das Grundstück des ehemaligen Bahnausbesserungswerks mit ein, hier ist im Schwerpunkt die Entwicklung von Wohnnutzung vorgesehen. Die Stadt Trier hat die Prüfung von drei Erschließungsalternativen in Auftrag gegeben (siehe Pkt. 8.3.1). Das Ergebnis dieser Prüfung und die Entscheidung des Rats der Stadt Trier, welche Erschließungsalternative zur Anwendung kommen soll, wird im Wesentlichen die weitere Entwicklung des Stadtteils bestimmen.

Abbildung 32 Städtebauliches Konzept der EGP GmbH



Quelle: fsp.stadtplanung Fahle Stadtplaner Partnerschaft, 2011

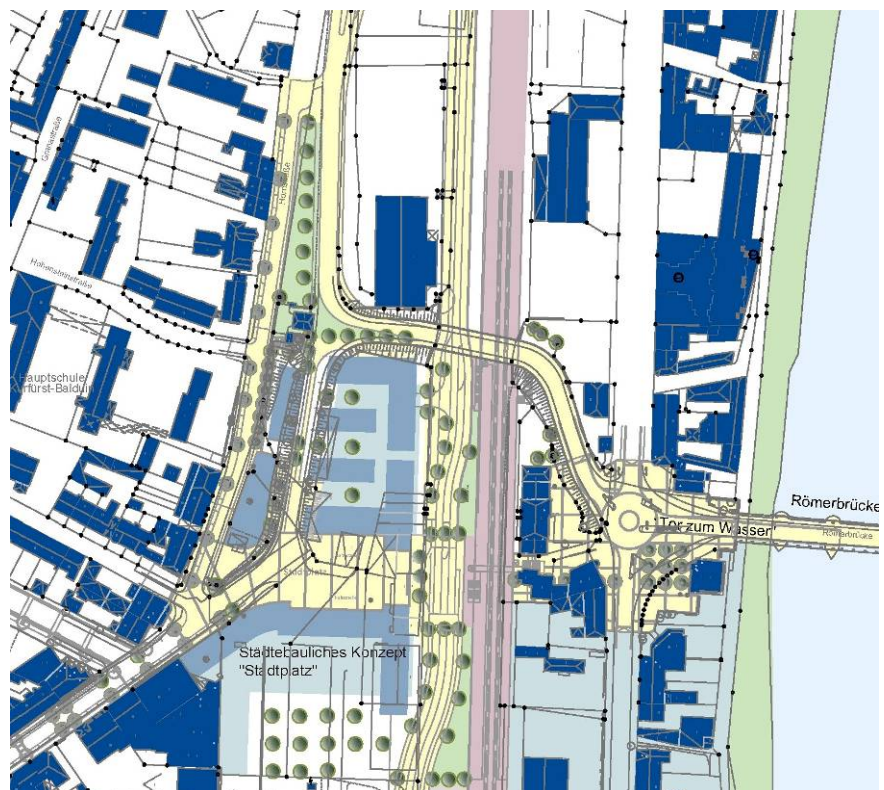
6.3.8 Stadtteilzentrum

Wie aus der Bestandsanalyse hervorgeht, ist das Stadtteilzentrum heute kaum in der Lage, zentrale Funktionen für Trier-West aufzunehmen oder als ein solches zu wirken. Um das heute kaum erkennbare Stadtteilzentrum an der Eurener Straße räumlich-funktional zu qualifizieren, wird im Masterplan Trier-West eine kompakte Neubebauung im Einmündungsbereich Eurener Straße/neue Verbindungsstraße vorgeschlagen. Hier besteht die Chance, durch die Gestaltung eines „Stadtplatzes“ einen Kristallisationspunkt im Stadtteil und ein Gelenk zwischen Trier-West und dem Stadtzentrum Trier zu schaffen. Die Ansiedlung von Handelseinrichtungen entsprechend den einvernehmlich getroffenen Vereinbarungen im Einzelhandelskonzept der Stadt Trier sowie sozialer Infrastruktur (Bürgerzentrum), hochwertige Architektur und attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume bieten an diesem

zentralen Standort wichtige Grundlagen für ein lebendiges Stadtteilzentrum.

Für den Bebauungsplan BW 48 „Hornstraße, Bahnrampe Trier-West“ wurde am 01.09.2011 der Satzungsbeschluss gefasst. Dem Bebauungsplan BW 48 sind die städtebaulichen Ziele der übergeordneten räumlichen Entwicklungskonzepte zugrunde gelegt. Hierzu zählen der Masterplan Trier-West sowie das Integrierte Handlungs- und Entwicklungskonzept für das benachbarte Programmgebiet „Soziale Stadt Trier-West“.

Abbildung 33 Städtebauliches Konzept Stadtteilzentrum



Quelle: Masterplan Trier-West. Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, 2010

6.3.9 Moselufer

Die Bau- und Nutzungsstruktur am Moselufer, insbesondere entlang der Luxemburger Straße, wird den Standortmöglichkeiten am Fluss nicht gerecht. Hier ist eine langfristige Umstrukturierung anzustreben, wobei dies im engen Zusammenhang mit der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung im Stadtteil zu sehen ist. Mit der Neuordnung des Verkehrs durch den Bau einer neuen Verbindungsstraße kann davon ausgegangen werden, dass an der Luxemburger Straße verschiedene vorhandene PKW-bezogene Nutzungen nicht mehr standortgerecht angesiedelt sind und sich umorientieren werden. Damit ergeben sich Potenziale der Umnut-

zung/Umstrukturierung und die Chance, das Moselufer in den Stadtteil zu integrieren. Der Masterplan für Trier-West sieht für diesen Bereich im Schwerpunkt Wohnnutzung vor sowie die bauliche Auflösung des heutigen „Hinterhofcharakters“ zum Moselufer. Dabei werden alle Maßnahmen unter Beachtung der erforderlichen Hochwasserschutzmaßnahmen durchzuführen sein.

Ein weiteres Planungsziel ist die Aufwertung des Moselufers als Naherholungs- und Freizeitbereich der Stadt Trier. Hier ist auch auf die Rahmenkonzeption der Stadt Trier, „Stadt Am Fluss“ hinzuweisen.

Derzeit bereitet die Stadt Trier die Bebauungspläne BW 74 und BW 75 vor. Mit diesen werden folgende Planungsziele aufgestellt:

- Steuerung der baulichen Nutzung durch die Festsetzung von allgemeinen Wohngebieten zwischen Moselufer und Aachener Straße/Martinerfeld
- Festsetzung der Kunstakademie als Fläche für den Gemeinbedarf
- Festsetzung für den Bereich des nördlichen Fachmarkts zwischen Straßentrasse und Bahnlinie als eingeschränktes Gewerbegebiet
- Planungsrechtliche Sicherung der Fachmärkte selbst in einem Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel
- Festsetzung des südlichen Anschlussbereichs bis Bahnrampe als Mischgebiet
- Festsetzung allgemeine Wohngebiete zwischen Moselufer und Luxemburger Straße
- Sicherung des Areals Campingplatz und Ruderverein als Sondergebiet
- Entwicklung zwischen Straßentrasse und Bahnlinie als Mischgebiete
- Ausschluss störender Nutzungen (z. B. Vergnügungsstätten, Bordelle) innerhalb der einzelnen Baugebiete
- Festsetzung der Bauweise hat bestehende Baustrukturen zu berücksichtigen und eine geordnete städtebauliche Entwicklung ermöglichen
- Innovative Konzepte und hochwasserangepasstes Bauen für Berücksichtigung des Hochwasserschutzes
- Lärmimmissionsschutz wird mittels entsprechender Festsetzungen zum passiven und aktiven Lärmschutz im Bebauungsplan verankert

6.3.10 Der öffentliche Raum

Zielsetzung der Rahmenplanung ist es, die Gestaltqualitäten von Straßen, Plätzen, Grünflächen und Bauten im Stadtteil wesentlich

aufzuwerten und dadurch ihrer Bedeutung wichtiger Identifikationsmerkmale im Stadtteil gerecht werden zu können.

Demnach sollte die Gestaltung und Aufwertung der Räume nach noch zu definierenden charakteristischen Regeln, insbesondere bei der Stadtmöblierung (Leuchten, Möbel, Oberflächen) erfolgen. Des Weiteren ist eine durchgängige Begrünung der Straßenzüge mit Bäumen anzustreben. Insgesamt sollte ein Gestaltungskonzept für den Stadtteil zur Anwendung kommen, in dem sich auch die hierarchische Gliederung der Verkehrsräume (Haupterschließungs- bis Wohnstraße) niederschlägt.

Abbildung 34 Städtebauliches Konzept – Öffentlicher Raum, Grün- und Freifläche



Quelle: Masterplan Trier-West. Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, 2010

6.3.11 Grün- und Freiflächen

Eine planerische Zielsetzung ist es, den städtischen Raum durch „Grünräume“ neu zu gliedern. Diese Grünräume setzen sich zusammen aus Parkanlagen, baumbestandenen Stadtplätzen und Straßenzüge (Alleen). Diese Grünräume sollen über ein durchgängiges Wegesystem verfügen und die Moselhöhen (westlich des Untersuchungsgebiets) direkt mit der Mosel und seiner Uferzone verbinden. Im Zuge dieser Vernetzung soll als wichtiger Standortfaktor für eine attraktive Wohnnutzung ein Stadtteilpark hergestellt werden; in dem dazu vorgesehenen Bereich verläuft der heute kanalisierte Irrbach, der von den Moselhöhen kommend unterirdisch in die Mosel eingeleitet wird. Für die Gestaltung des Parks als belebendes Naturelement und auch aus ökologischen Gesichtspunkten heraus ist es planerisches Ziel, den Bach wieder freizulegen.

6.4 Beurteilung der Durchführbarkeit

Die Durchführbarkeit wird im aktuellen Stadium der Vorbereitenden Untersuchungen durch unterschiedliche Kriterien beurteilt. Dabei dürfen die Ziele der übergeordneten Planungen sich nicht entgegenstehen, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange darf keine Hinweise auf die Unmöglichkeit der Durchführung ergeben, die Finanzierung ist sicherzustellen und eine zügige Umsetzung ist zu garantieren.

Zusammenfassend können für den Untersuchungsbereich „Trier-West zwischen Bahnrampe, Im Speyer, Eurenner Straße und Mosel“ folgende Aussagen getroffen werden:

- Die Ziele und Zwecke der Sanierung stehen im Einklang mit den Zielen der Landesplanung (Landesentwicklungsprogramm, regionaler Raumordnungsplan) sowie dem Flächennutzungsplan der Stadt Trier.
- Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde eine Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie der Eigentümer und Betroffenen durchgeführt. Die Anregungen und Bedenken geben keine Hinweise auf die Undurchführbarkeit des Sanierungsverfahrens.
- In der Kosten- und Finanzierungsübersicht sind die überschlägig ermittelten Kosten der Sanierung aufgeführt (vgl. Kapitel 6.4.1 und Anhang). Allerdings ist darauf zu verweisen, dass aktuell noch nicht der volle Nachweis der Finanzierbarkeit geführt werden muss bzw. kann. Verlässliche Aussagen über die Bereitstellung von Mitteln der Stadt Trier sind nur für das jeweilige Haushaltsjahr und den Zeitraum der fünfjährigen Finanzplanung möglich. Da die Sanierungsmaßnahme mit Fördermitteln der Stadterneuerung des Landes kofinanziert wird, beschränkt sich der Nachweis der Finanzierbarkeit auf den von der Gemeinde aufzubringenden Eigenanteil.
- Die Stadt Trier kann, um eine zügige Durchführung garantieren zu können, einen Sanierungsträger bestellen. Die voraussichtliche Dauer der Sanierung ist nach dem Umfang der städtebaulichen Situation zu bestimmen. Das Sanierungsgebiet ist so zu begrenzen, dass einerseits die Durchführung nicht durch eine zu enge Grenzziehung behindert wird und andererseits innerhalb eines absehbaren Zeitraums abgeschlossen werden kann. Dem Gebot einer zügigen Durchführung entspricht ein Zeitraum von 10 – 15 Jahren. Maßgebend hierfür ist vor allem die Finanzierbarkeit der Sanierung durch Mittel der öffentlichen Aufgabenträger, durch Städtebaufördermittel und vor allem Eigenmittel der privaten Bauherrschaft und der Kommune. Im Folgenden (unter Kapitel 7 dieses Berichts) werden die jeweiligen Gebietsabgrenzungen und Wahl des Sanierungsverfahrens begründet. Bedingt durch die Größe des Plangebiets, die Vielzahl an Ein-



zeleigentümern und vor allem durch die derzeit noch offene Frage der verkehrlichen Neuordnung des Untersuchungsgebiets werden dort Gebietsabgrenzungen einzelner Sanierungsverfahren vorgeschlagen, die eine zügige Umsetzung der Sanierungsmaßnahme ermöglichen.

6.4.1 Kosten und Finanzierungsübersicht gemäß § 149 BauGB

Die Gemeinde hat nach dem Stand der Planung zur Durchführung der Sanierungsmaßnahme eine Kosten- und Finanzierungsübersicht aufzustellen. In der derzeitigen Vorbereitungsphase gibt sie Aufschluss über die voraussichtlichen Kosten und deren möglichen Finanzierung. Sie dient auch zur Einschätzung des möglichen zeitlichen Ablaufs der Sanierung.

Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes für Trier-West wurden die ersten projektbezogenen Kosten auf Basis des Masterplans Trier sowie weiterer konkreter Angaben für einzelne Projekte ermittelt.

Aufgrund des derzeitigen Projektstandes können jedoch die Kosten für die Altlastenuntersuchungen und Altlastensanierung nicht beziffert werden. Gleiches gilt für die Untersuchung und Sicherung von Bodendenkmälern im Gebiet. Die überschlägliche Ermittlung der Grundstückserwerbskosten erfolgte über die Annahme der Einheitspreise gemäß des Oberen Gutachterausschusses des Landes Rheinland-Pfalz (vgl. Generalisierte Bodenrichtwerte für Wohnbau- und Gewerbebauflächen). Die Kosten sind entsprechend dem Planungsstand entsprechend zu konkretisieren.

Die Kosten für Hochbaumaßnahmen privater Investoren sind überschläglich aufgrund von Einheitspreisen auf Basis der Darstellung Masterplan Trier-West ermittelt worden. Sie geben lediglich einen groben Überblick über die möglichen privaten Investitionen im Stadtteil. Für das Gelände Eybl-Bobinet wurden die aktuellen Angaben des Investors zu Grunde gelegt.

Einnahmen die die Stadt Trier über Erschließungsbeiträge oder über die mögliche Abschöpfung von sanierungsbedingten Bodenwerterhöhungen tätigen kann, können derzeit ebenfalls noch nicht beziffert werden. Diese stehen wesentlich in Abhängigkeit zur Entscheidung über die zukünftige Erschließung im Stadtteil.

Entsprechend des möglichen zeitlichen Ablaufs der Sanierung wird das Untersuchungsgebiet in Teilflächen betrachtet, für die die Kosten entsprechend zusammengestellt wurden.

Ehemaliges Gelände Eybl-Bobinet

Von dem aktuellen Eigentümer des ehemaligen Eybl-Bobinet-Geländes EGP GmbH liegen Angaben über mögliche Kosten- und Finanzierungen für die Entwicklung dieses Areal vor. Demnach entstehen dem privaten Investor durch Vorbereitungsmaßnahmen, Ordnungsmaßnahmen, Baumaßnahmen und sonstigen Maßnahmen Kosten in Höhe von ca. 17,68 Mio Euro. Dem stehen nach Angaben des Investors Einnahmen einschließlich von Vermögenswerten von ca. 17,65 Mio Euro gegenüber, so dass eine Unterdeckung von ca. 38.248 Euro zu erwarten ist.

Ehemaliges Bahnausbesserungswerk

Die Flächen des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes liegen in der Hand eines Eigentümers und befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Gelände Eybl-Bobinet. Aufgrund der möglichen Synergieeffekte, die bei einer zeitnahen städtebaulichen Entwicklung beider Bereiche erwartet werden können, und dem positiven Verhandlungsfortschritt zwischen den Eigentümern, der EGP GmbH und der Stadt Trier kann davon ausgegangen werden, dass die Entwicklung des Geländes als private Maßnahme durch den Eigentümer bzw. Investor erfolgen wird. Die öffentlichen Flächen für Grünzüge und Stadtteilpark werden von der Stadt Trier erworben. Die Kosten sind mit Mitteln der Städtebauförderung förderfähig und werden sich auf Grundlage des städtebaulichen Konzeptes wie folgt aufteilen:

| | |
|------------------------------|--------------------|
| Städtebauförderung | ca. 3.337.440 Euro |
| Weitere Förderung | ca. 4.137.800 Euro |
| Kosten für die Stadt Trier | ca. 834.360 Euro |
| Kosten Private Investitionen | ca. 33,37 Mio Euro |

Jägerkaserne/Stadtwerke

Die Entwicklung der Jägerkaserne zu einem neuen Wohnquartier und die Entwicklung des Geländes der Stadtwerke werden nicht durch die Stadt Trier selbst erfolgen, so dass dies als private Maßnahme durch Investoren zu werten ist. Um die einheitliche Durchführung und die Erreichung der Ziele der Sanierung zu gewährleisten, sollte jeweils ein Investorenwettbewerb durchgeführt werden. Die Kosten sind mit Mitteln der Städtebauförderung förderfähig. Bei geschätzten Gesamtkosten von 250.000 Euro für die Wettbewerbe entfällt auf die Stadt Trier ein Eigenanteil von insgesamt ca 50.000 Euro. Die übrigen Kosten für private Investoren (Grunderwerb Freimachung des Geländes, Baukosten, Freiflächen) beträgt



für den Bereich der Jägerkaserne ca. 65 Mio Euro und für den Bereich der Stadtwerke ca. 27,7 Mio Euro. Die detaillierte Aufstellung der Kosten ist im Anhang beigefügt.

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Städtebauförderung | ca. 280.000 Euro |
| Weitere Förderung | |
| Kosten für die Stadt Trier | ca. 50.000 Euro |
| Kosten Private Investitionen | ca. 92,7 Mio Euro |

Neubau Bundesstraße/Aufwertung Luxemburger/Eurener Straße/Moselufer

In diesem Bereich werden eine Fülle von Maßnahmen und Projekte durchzuführen sein, die insgesamt voraussichtlich 31 Mio Euro Kosten verursachen werden. Dabei werden sich die Kosten voraussichtlich wie folgt aufteilen:

| | |
|----------------------------|-------------------|
| Städtebauförderung | ca. 4,2 Mio Euro |
| Weitere Förderung | ca. 5,2 Mio Euro |
| Kosten für die Stadt Trier | ca. 0,75 Mio Euro |

Die detaillierte Aufstellung der Kosten ist im Anhang beigefügt.

Die Entwicklung und Sanierung dieses Bereiches wird erst mit der Entscheidung und Konkretisierung über die verkehrliche Erschließung erfolgen können. Davon hängt auch im wesentlichen die Entwicklung des Stadtteilzentrum ab.

Bahnflächen

Für des Umnutzung des Geländes des Güterbahnhofs als neue Gewerbe- und Büroflächen sowie die Reaktivierung des SPNV mit Anlage eines Haltepunktes für Trier-West werden insgesamt überschläglich ermittelt ca. 13,35 Mio Euro aufgewendet werden müssen. Davon werden für die Reaktivierung des Bahnhofpunktes aus Fördermitteln ca. 1,2 Mio Euro finanziert werden können. Die Entwicklung der Büro- und Gewerbeflächen wird voraussichtlich über private Investoren erfolgen. Hier werden ca. 12,1 Mio Euro in Ansatz gebracht.

Stadtteilzentrum

Für die Gestaltung und Entwicklung dieses Bereiches werden insgesamt ca. 32,95 Mio Euro anfallen. Darin enthalten sind vorbereitende Planungen und die Durchführung eines Realisierungswettbewerbs. Des Weiteren sind die Anlage eines Stadtteilplatzes sowie die Entwicklung von Bauflächen als neuer Stadtteilmittelpunkt

sowie die Neugestaltung der Eurener Straße als Geschäftsstraße vorgesehen. Die Kosten werden sich voraussichtlich wie folgt aufteilen:

| | |
|------------------------------|--------------------|
| Städtebauförderung | ca. 2,39 Mio Euro |
| Weitere Förderung | ca. 1,00 Mio Euro |
| Kosten für die Stadt Trier | ca. 1,60 Mio Euro |
| Kosten Private Investitionen | ca. 28,76 Mio Euro |

Die detaillierte tabellarische Aufstellung der Kosten sowie ein Übersichtsplan der einzelnen Maßnahmen ist im Anhang beigelegt. Die Darstellung, Gliederung und Beschriftung der Teilräume des Maßnahmenplans ist analog zu den Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes für Trier West aufgebaut.

6.4.2 Förderzugang

Die unter 6.4.1. dargestellte und im Anhang detailliert aufgeführte Kosten- und Finanzierungsübersicht macht deutlich, dass ohne eine Bewilligung von Fördermitteln die Maßnahmen kaum darstellbar sind.

Die Förderprogrammstruktur des Landes Rheinland-Pfalz¹¹, die für den Untersuchungsbereich in Frage kommen können, stellt sich wie folgt dar:

Sanierungsprogramm (SAN), das vor allem in Stadt- und Ortskernen oder bei stadt- oder ortskernnahen Brachflächen zur Beseitigung städtebaulicher Missstände oder mit dem Ziel einer nachhaltigen Aufwertung des Gebietes und Stabilisierung seiner Funktionen eingesetzt wird. Gefördert werden Einzelmaßnahmen als Bestandteile einer Gesamtmaßnahme innerhalb eines förmlich festgesetzten Sanierungsgebietes.

Entwicklungsprogramm (ENT)

Das Entwicklungsprogramm dient vor allem der Konversion von Militär-, Bahn-, Gewerbe- und Industriebrachen, aber auch der Flächenentwicklung landesbedeutsamer Vorhaben für Wohnen, Gewerbe/Industrie und zur Sicherung von Standorten für Infrastruktureinrichtungen, Hochschulen oder vergleichbare Maßnahmen. Gefördert werden Einzelmaßnahmen als Bestandteile einer Gesamtmaßnahme innerhalb eines förmlich festgelegten Sanierungsgebietes oder Entwicklungsbereiches oder eines abgegrenzten Stadterneuerungsgebietes, ggf. auch in Verbindung mit städtebaulichen Verträgen.

¹¹ Rheinland Pfalz, Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur: www.ism.rlp.de, September 2011



Programm „Soziale Stadt“ (SST): Stadt- und Ortsteile mit besonderem sozialem Entwicklungsbedarf werden über dieses Programm entwickelt und Schwerpunkte in sozialpolitisch kritischen Stadtbereichen eingesetzt. Dies sind in der Regel Gebiete, in denen erhebliche soziale Missstände mit wirtschaftlichen und städtebaulichen Problemen zusammentreffen und die auf Grund der Zusammensetzung und wirtschaftlichen Situation der darin lebenden und abreitenden Menschen erheblich benachteiligt sind. Gefördert werden Einzelmaßnahmen als Bestandteile einer Gesamtmaßnahme innerhalb eines Abgegrenzten Stadterneuerungsgebietes oder eines förmlich festgelegten Sanierungsgebietes.

Programm „Stadtumbau“ (STU): dient vorwiegend zur Entwicklung von Stadt- und Ortsteilen oder Gewerbegrundstücken mit besonderem städtebaulichen, wirtschaftlichen oder technologischen Erneuerungs- und Entwicklungsbedarf, der sich vor allem als Folge des demographischen Wandels ergibt. Gefördert werden Einzelmaßnahmen als Bestandteil eines abgegrenzten Stadterneuerungsgebietes, ggf. auch in Verbindung mit städtebaulichen Verträgen oder eines förmlich festgelegten Sanierungsgebietes. Eine Förderung ist aber auch für Stadterneuerungsmaßnahmen möglich, die unabhängig von einer Gesamtmaßnahme stehen.

Aktive Stadt- und Ortsteilzentren: Dieses Programm stellt Fördermittel für Investitionen zur Profilierung und Standortaufwertung (u. a. des öffentlichen Raumes, Instandsetzung und Modernisierung von stadtbildprägenden Gebäude) bereit. Es kommt ebenfalls in Sanierungsgebieten, Städtebaulichen Entwicklungsbereichen und Gebieten auf Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes zur Anwendung.

Strukturprogramm (STR)

Über das Strukturprogramm können unabhängig von Gesamtmaßnahmen städtebaulich, strukturpolitisch oder konversionsbedingt bedeutende Einzelvorhaben gefördert werden, die geeignet sind, bereits wesentliche Ziele der städtebaulichen Entwicklung und Erneuerung zu verwirklichen. Gefördert werden unabhängig von Gesamtmaßnahmen einzelne oder im Zusammenhang stehende gebietsunabhängige oder gebietsergänzende Stadterneuerungsmaßnahmen.

Zur Behebung der festgestellten städtebaulichen Missstände wären Mittel aus den Programmen SAN, ENT, STU, STR und „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ einsetzbar. Im Rahmen des Sanierungsprogramms sind auch private Modernisierungsmaßnahmen förderfähig, vorausgesetzt, es wurde ein Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot nach § 177 BauGB ausgesprochen oder eine freiwillige Vereinbarung geschlossen. Mit dem Hintergrund, dass die Fördermittelgeber immer zurückhaltender werden, kommt

der privaten Finanzierung eine immer größere Bedeutung zu. Im Rahmen des Sanierungsrechtes stellen die abrufbaren Steuerleichterungen einen immer größeren Anreiz für private Investitionen dar.

Die Finanzierung der Maßnahmen wird, wie der Sanierungsprozess selbst, nur im Zusammenspiel von öffentlicher Hand und privaten Investoren erfolgreich sein. Einerseits reichen die Förderprogrammen von Bund, Land und Kommunen nicht aus, diese Maßnahmen vollständig zu finanzieren und andererseits sind viele private Eigentümer nicht in der Lage, die Maßnahmen vollständig zu finanzieren. Aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel wird die entscheidende Frage für die Zukunft sein, ob es gelingt, die privaten Akteure, Eigentümer und Nutzer von der Notwendigkeit der Sanierung zu überzeugen. Aber die Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen wird ganz wesentlich davon abhängen, inwieweit es gelingt Anreize durch Finanzhilfen, Fördermittel und Steuerleichterungen zu schaffen.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass für die angestrebten Sanierungsgebiete die Finanzmittel das zentrale Steuerungsinstrument darstellen. Hierbei spielen insbesondere die Städtebauförderung sowie im zunehmenden Maße private Finanzierungen die tragende Rolle.

Wenn die Mittel nicht bereit gestellt werden, können die zentralen Maßnahmen im Stadtteil wie die Herrichtung der Erschließung, Sanierung der öffentlichen Räume, Modernisierungsmaßnahmen nicht umgesetzt werden. Die Entwicklung wird sich auf einzelne Teilbereiche beschränken, wie es bereits heute bei dem Gelände Eybl-Bobinet erfolgt. Für eine gesamte Aufwertung und zukunftsfähige Entwicklung des Stadtteils wird dies jedoch nicht ausreichen.



7 Voraussetzungen für eine förmliche Festlegung gemäß § 136 Abs. 1 BauGB

7.1 Vorbemerkung

Neben den aufgezeigten städtebaulichen Missständen im Untersuchungsgebiet ist für die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets die Erfüllung weiterer Merkmale erforderlich. Gemäß § 136 Abs. 1 BauGB sind die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung sowie das Vorhandensein eines öffentlichen Interesses weitere Grundvoraussetzungen einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme.

7.2 Öffentliches Interesse

Den planerischen Zielsetzungen zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse liegt ein hohes öffentliches Interesse zugrunde. Ziele sind:

- Verbesserung der verkehrlichen und damit verbundenen strukturellen Situation
- Hohe Gestaltungsqualität öffentlicher Räume des Stadtteils
- Reduktion der Belastungen durch Lärmimmissionen anhand geänderter Verkehrsführungen und Abstufungen in der räumlichen Nutzung von Baugebieten
- Aufwertung der Standortqualitäten im Stadtteil durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot sowie mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Aufwertung und Entwicklung eines attraktiven und funktionsfähigen Stadtteilzentrums

Das öffentliche Interesse ist dadurch begründet, dass die Sanierung dieses Bereiches nicht nur den Interessen der betroffenen Eigentümer- und Bewohnerschaft dient. Ohne kommunales Eingreifen besteht zu befürchten, dass die bereits bestehenden und zu erwartenden erheblichen Funktionsverluste sich weiter verschärfen.

Von der Aufwertung profitiert vielmehr der gesamte Stadtteil Trier-West, da die heutigen Probleme im Untersuchungsbereich umfassend auf den Stadtteil ausstrahlen und für das negative Image im Wesentlichen mitverantwortlich sind.

Zielsetzung ist es, den Stadtteil zu „heilen“, was an dieser Stelle neben der städtebaulichen Entwicklung und architektonischen Gestaltung auch bedeutet, ein Angebot für Nutzer und Bewohner für diesen Bereich zu schaffen, die auch soziale und gemeinschaftliche Verantwortung für ihren Wohn- und Arbeitsbereich übernehmen. Positive Folgen der Sanierung sind zudem eine

Stärkung der innerstädtischen Wirtschaft mit einem entsprechend höheren und qualifizierten Arbeitsplatzangebot.

7.3 Einheitliche Vorbereitung

Die einheitliche Vorbereitung der Sanierungsmaßnahme ist gewährleistet, indem die Maßnahmen innerhalb des Sanierungsgebiets auf die einheitlichen Ziele des Masterplans Trier-West sowie des Integrierten Handlungskonzepts für Trier-West insgesamt ausgerichtet und aufeinander abgestimmt sind. Die Behebung der Missstände wird darauf aufbauen, insgesamt koordiniert und bleibt nicht den Entschlüssen einzelner Eigentümer überlassen.

7.4 Zügige Durchführung

Die Abgrenzung des Sanierungsgebiets ist so gewählt, dass eine zügige Durchführung gewährleistet werden kann. Aus diesem Grunde wird für den Untersuchungsbereich die Gliederung in insgesamt 6 Sanierungsgebiete vorgeschlagen. Damit werden unterschiedliche Abhängigkeiten und Grundstücksverfügbarkeiten, aber auch die durch Verwaltung und Sanierungsträger leistbaren Aufgaben in eine strategische Reihenfolge gebracht. Weiterhin wird damit den räumlich unterschiedlichen Themen und Zielsetzungen des Stadtteils Rechnung getragen. Unter Berücksichtigung der aktuellen Probleme im Stadtteil kann nicht davon ausgegangen werden, dass mittels einer Sanierungsmaßnahme, die sämtliche Handlungserfordernisse beinhaltet, eine zügige Durchführbarkeit gewährleistet ist. Die einheitliche Vorbereitung der jeweiligen Sanierungsgebiete bleibt dabei gewährleistet, da sie auf die einheitlichen und durch den Rat der Stadt Trier beschlossenen Ziele für Trier-West abgestimmt sind. Die Gliederung in einzelne Sanierungsgebiete ist weiterhin aus dem Grund erforderlich, da die Entscheidung über die Umsetzung der verkehrlichen Erschließung (neue Verbindungsstraße, Planfall 3b oder 4) bis dato noch offen ist und auch daher ab dem heutigen Zeitpunkt eine zügige Durchführung für das gesamte Untersuchungsgebiet nicht gewährleistet werden könnte.



8 Abgrenzung Stadtumbau und Sanierung

8.1 Allgemeine Kriterien zur Wahl der Verfahren

Zur Klärung, welcher Maßnahmen- und Verfahrenstyp angewendet werden soll und inwieweit hier die Sanierungsmaßnahmen mit dem Stadtumbaugebiet verknüpft werden können, sind folgende Kriterien bei der Entscheidung zu berücksichtigen:

Kriterien für Stadtumbau

- Im Rahmen einer Stadtumbaumaßnahme steht der in der Regel „Konsens“ vor dem „hoheitlichen“ Instrumentarium. Sofern keine großen Widerstände zu erwarten sind, kann die Ausweisung als Stadtumbaugebiet genügen.
- Sofern unerwünschte private Vorhaben drohen, kann eine Sicherungssatzung zur Anwendung kommen.
- Es müssen keine städtebaulichen Missstände vorliegen, es genügen „Funktionsverluste“ im Gebiet.

Kriterien für Sanierungsgebiete

- gemäß § 144 BauGB „Präventive Genehmigungspflicht“ auch von Rechtsvorgängen im Gebiet, wie z. B. der Veräußerung, Belastung, Grundstücksteilungen, Abschlüsse von Miet- und Pachtverträgen
- gemäß §§ 152 ff BauGB „Erhebung von Ausgleichsbeiträgen“ (mit der Möglichkeit der Ablösung und der Vorauszahlung)
- Möglichkeit der steuerlichen Absetzung nach § 7h , 10f bzw. 11a Einkommenssteuergesetz (EStG)
- Möglichkeit der amtlichen Beendigung von Miet- und Pachtverträgen gemäß § 182 BauGB. (Dies kann auch als städtebauliches Gebot ausgesprochen werden, setzt dafür aber einen Bebauungsplan voraus.)

Die steuerlichen Absetzungsmöglichkeiten nach § 7h EStG als Motivationsfaktor für die Durchführung privater Maßnahmen gewinnt für die Gemeinden zunehmende an Bedeutung, wenn die Aufbringung des Komplementäranteils durch die Kommunen immer mehr zum Hemmnis für die zügige Durchführung einer Sanierungsaufgabe wird. Hier wird die mögliche steuerliche Absetzbarkeit zum wichtigsten Motor privater Investitionen im Sanierungsgebiet und schafft die Möglichkeit, auch ohne bzw. geringen Einsatz von Fördermitteln wichtige städtebauliche Maßnahmen anzuregen und umzusetzen.

8.2 Stadtumbaugebiet – Gebietsabgrenzung

„Stadtumbau“ ist insbesondere in solchen Gebieten anzuwenden, wo sich städtebauliche Funktionsverluste in einem dauerhaften

Überangebot an baulichen Nutzungen (Wohnungen und gewerblich genutzte Anlagen) manifestieren.

Die analysierten funktionalen und substanziellen Mängel haben aufgezeigt, dass das gesamte Gebiet von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffen ist. Die Verflechtungen und Wirkungszusammenhänge der erkennbaren Missstände rechtfertigen es, den gesamten Untersuchungsraum als Stadtumbaugebiet auszuweisen. Dabei sind die Bereiche für den Stadtumbau entsprechend der Kriterien der Handlungsintensität zu unterscheiden in Bereiche für

- Neuentwicklung
- Erhaltung
- Beobachtung

Demnach wird in Neuentwicklungsgebieten eine umfassende Umstrukturierung durch Abbruch und Neubau durchgeführt. Dabei wird ein großer Teil der Flächen durch Abbruch von Bausubstanz freigeräumt bzw. brachliegende Flächen für eine Neubebauung vorbereitet. Hierbei sind Bodenordnungsmaßnahmen und Neuerschließungen teilweise notwendig. Entsprechend den Ergebnissen aus der Analyse sind folgende Bereiche als Neuentwicklungsgebiete einzustufen:

Neuentwicklungsgebiete

- Areal der Jägerkaserne (hinter Eurener Straße)
- Fläche des ehemaligen Bahnausbesserungswerks
- Areal ehemaliger Güterbahnhof-West
- Teilflächen des Stadtteilzentrums
- Grundstück der Verkehrsbetriebe

In Erhaltungsgebieten wird die überwiegende Bausubstanz erhalten bleiben. Hier stehen Gebäudemodernisierungen und Instandsetzungen im Vordergrund. Es kommt zu einzelnen Abbruchmaßnahmen nicht erhaltenswerter Gebäude und zur Auslagerung störender Nutzungen. Erhaltungsgebiete im Untersuchungsgebiet sind im Wesentlichen folgende Bereiche:

Erhaltungsgebiete

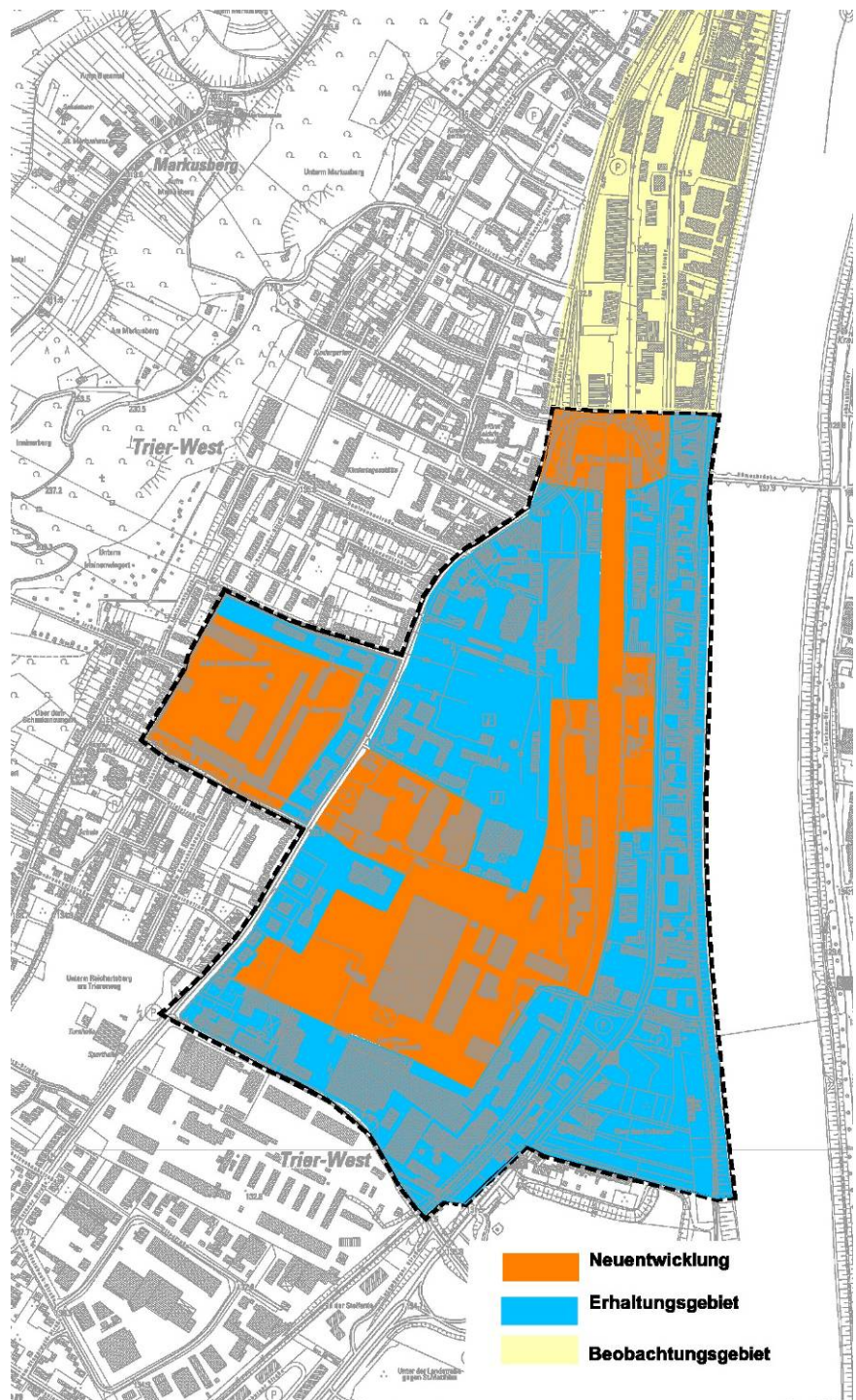
- Zwischen Aachener -/Luxemburger Straße und Mosel
- Südliche Eurener Straße sowie Betriebsgebäude Jägerkaserne an der Eurener Straße
- Ggf. Eybl-Bobinet (in Abhängigkeit von Verkehrsführung)

Diejenigen Bereiche, in denen der Stadtumbau nicht vordringlich greifen kann, sind zunächst unter Beobachtung zu stellen. Dies ist für Gebiete erforderlich, in denen verkehrliche Maßnahmen und die damit einhergehenden Veränderungen spätere Stadtumbaumaßnahmen nach sich ziehen werden, aber in denen die Auswirkungen der Maßnahmen aktuell noch nicht verifizierbar sind. Hier von sind vornehmlich die Flächen nördlich und außerhalb des Untersuchungsgebiets betroffen, in denen die Umsetzung der ver-

Beobachtungsgebiete

kehrlichen Maßnahme (neue Verbindungsstraße) als letzte Ausbaustufe erst langfristig zu erwarten sein wird, sie sind nicht konkret Gegenstand der Vorbereitenden Untersuchung, aber im Gesamtkontext für die Entwicklung von Trier-West zu berücksichtigen.

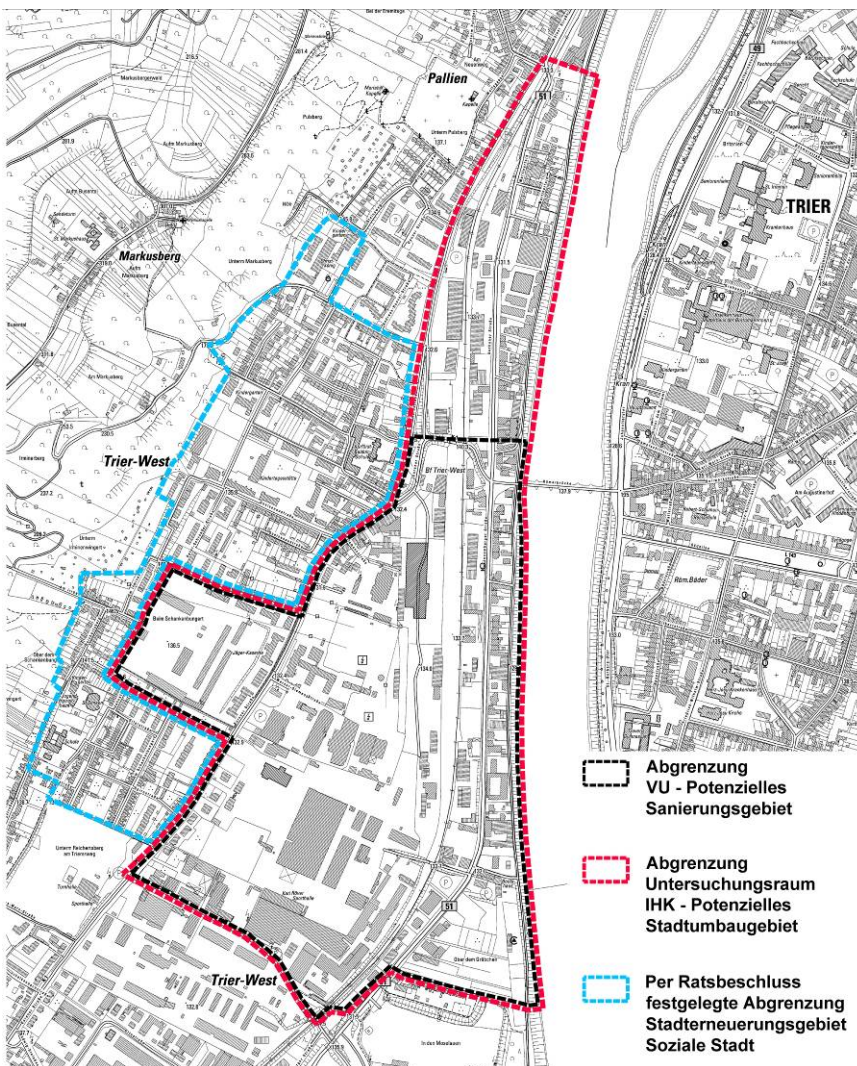
Abbildung 35 Einstufung der Gebietskategorien Stadtumbau



Quelle. Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, 2011

Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes für Trier-West wird ein integriertes Maßnahmen- und Handlungsprogramm vorgelegt, das alle Projekte, Maßnahmen und Zielkonkretisierungen umfasst. Die Projektbeschreibungen haben zum jetzigen Zeitpunkt der ersten Konkretisierungsphase nach dem Masterplan noch einen übergeordneten Charakter; für fast alle Projekte müssen nach deren Start Detailplanungen vorgenommen werden oder intensive Konkretisierungs- und Abstimmungsgespräche etc. folgen.

Abbildung 36 Abgrenzung der Untersuchungsbereiche Integriertes Handlungskonzept, Vorbereitende Sanierungsuntersuchung und Soziale Stadt



Quelle: Kartengrundlage Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, 2011

8.3 Gebietsabgrenzung Sanierungsgebiet

Gemäß § 171a Abs. 1 können Stadtumbaumaßnahmen in Stadt- und Ortsteilen, deren einheitliche und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegen, auch anstelle von oder ergänzend zu sonstigen Maßnahmen nach dem Baugesetz durchgeführt werden. Damit können Stadtumbaumaßnahmen mit Sanierungs- oder Entwicklungsmaßnahmen kombiniert werden. Die Gemeinde kann sich aber auch nach eigenem Ermessen für die ausschließliche Anwendung des einen oder anderen Instrumentariums entscheiden.

Die hoheitliche Veranlassung von Sanierungsmaßnahmen ist aber nur dann gerechtfertigt, wenn die städtebaulichen Ziele nicht auch - in einem zumutbaren Rahmen - durch andere Maßnahmen erreicht werden können. Insoweit kann die Sanierungsmaßnahme nur dort zur Anwendung gebracht werden, wo städtebauliche Missstände gezielt über das sanierungsrechtliche Instrumentarium behoben werden können. Dabei muss die städtebauliche Sanierungsmaßnahme der Beseitigung eines städtebaulichen Missstandes dienen.

Die Gemeinde muss das Sanierungsgebiet entsprechend des § 142 Abs. 1 Satz 2 BauGB so begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt. Gemäß § 136 Abs. 2 BauGB steht ihr dabei ein entsprechender Beurteilungsspielraum zu, grundsätzlich kann danach nur ein durch städtebauliche Missstände geprägtes Gebiet als förmliches Sanierungsgebiet festgelegt werden. Allerdings können auch nicht betroffene Grundstücke aus Zweckmäßigkeitserwägungen in die Sanierung miteinbezogen werden, sofern ihre Einbeziehung sich durch den städtebaulichen Zusammenhang, in dem diese Grundstücke mit dem übrigen Gebiet stehen, und die Möglichkeit von sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen rechtfertigt.

Die Vorbereitenden Untersuchungen haben ergeben, dass ein großer Teil der Flächen durch städtebauliche Missstände geprägt ist und daher ein Sanierungsbedarf angezeigt ist. In einzelnen Teilbereichen (z. B. Bereich Gewerbegebiet Im Speyer) ist die städtebauliche Struktur und Funktion noch soweit intakt, dass ein Sanierungsbedarf hier nicht gegeben ist. Daher wird nicht das gesamte Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen als Sanierungsgebiet festzusetzen sein.

Für die übrigen Bereiche, für die ein Sanierungsbedarf identifiziert wurde, wird eine zeitlich gestufte Vorgehensweise empfohlen, da eine zügige Durchführung für das gesamte Areal zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht absehbar ist. Die Abgrenzung der einzelnen Sanierungsgebiete erfolgt auf Grundlage der Einschätzung, wann die Voraussetzungen für eine zügige Umsetzungen eintreten wer-

den. Ein weiteres Kriterium für die Gebietsabgrenzung ist auch die Wahl des Verfahrens („Klassisch“ oder „einfach“), mit dem eine Sanierung zweckmäßig durchgeführt werden kann (vgl. Kapitel 9).

In einem ersten Schritt wird daher nur der Satzungsbeschluss für das Gebiet mit der höchsten Priorität empfohlen. Alle weiteren Bereiche werden dann zu beschließen sein, wenn die Voraussetzungen vorliegen, d. h. wenn z. B. entsprechende politische Entscheidungen über die Art der verkehrlichen Erschließung getroffen und die Umsetzung der Planung gewährleistet sind. In diesen Fällen sind dann die empfohlene Verfahrenswahl („klassisch“ oder „einfach“) sowie die Kosten- und Finanzierungsübersicht nochmals aktuell zu überprüfen bzw. fortzuschreiben.

In folgenden Bereichen sollte die Stadtumbaumaßnahme mit einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nach § 136 ff BauGB verknüpft werden. Dabei werden aus Gründen der zügigen Durchführbarkeit die Bereiche entsprechend der Reihenfolge ihrer Priorität wie folgt abgegrenzt und zeitlich gesetzt:

8.3.1 Priorität 1 Eybl-Bobinet-Gelände und ehemaliges Bahnausbesserungswerk

Ein Leerstand von Gebäuden kann nicht regelmäßig als „städtebaulicher Missstand“ i. S. d. § 136 BauGB eingeordnet werden, wenn die bauliche Struktur der leerstehenden Gebäude grundsätzlich intakt ist. Wenn es sich aber um sichtbare Vorboten einer städtebaulichen Verschlechterung eines ganzen Gebiets handelt und diese negativ auf das gesamte Gebiet ausstrahlen, ist damit die Indikation eines städtebaulichen Missstands gegeben.

Seit die Firma Eybl-Bobinet das Areal an der Straße Im Speyer aufgegeben hat, steht eine weitere große Gewerbefläche leer. Um einem sich dadurch verstärkenden Abwärtstrend im Gebiet entgegenzuwirken, ist hier dringend die zügige Umsetzung von Reaktivierungs- und Umstrukturierungskonzepten geboten. Diesem Areal fällt durch seine Lage im Gebiet eine gewisse Schlüsselrolle für die Entwicklung des Gesamtgebiets zu. Mit der Festlegung der nach § 144 BauGB zu genehmigenden Vorgänge ist es der Stadt Trier möglich, diese wirksam auf ihre Vereinbarkeit mit den Sanierungszielen zu kontrollieren.

Die Möglichkeiten einer zügigen Durchführung sind gegeben, da die Eigentümergesellschaft EGP GmbH als kompetenter Sanierungsträger gleichfalls das Ziel einer zügigen Revitalisierung des Geländes verfolgt. Zudem ist die Entwicklung dieser Flächen zunächst nicht primär an die Frage der Führung neuer Verbindungsstraße gekoppelt.

Aufgrund des bestehenden Veränderungsdrucks und der wichtigen Schlüsselfunktion für die Entwicklung des gesamten Gebiets besteht für die Durchführung der Sanierung des ehemaligen Eybl-Bobinet-Geländes eine hohe Priorität. Das Gelände liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans BW 61.

Der Bereich des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes ist massiv durch städtebauliche Missstände, verursacht durch Leerstand, Verwahrlosung, Bauschäden und Instandhaltungsmängel von Gebäuden, bedrohte denkmalgeschützte Bausubstanz, Altlasten und Nutzungskonflikten zwischen Wohnen, Gewerbe und Verkehr gekennzeichnet.

Die EGP GmbH als neue Eigentümerin des Eybl-Bobinet-Geländes hat bereits mit dem Eigentümer der Flächen des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes vertragliche Vereinbarungen getroffen und eine Entwicklungsgesellschaft (GGTW) gegründet. Ziel ist die möglichst zeitnahe städtebauliche Entwicklung dieses Bereichs, um Synergieeffekte zwischen den beiden Entwicklungsbereichen „Bobinet-Höfe“ und „Bahnausbesserungswerk“ zu nutzen. Die Entwicklungskonzepte der EGP GmbH zu diesem Bereich sehen einen Teilabbruch des Ausbesserungswerkes sowie die Ergänzung von Wohn- und Arbeitsnutzung vor.

Durch die direkte Nachbarschaft des Eybl-Bobinet-Geländes werden positive Impulse auf das Gelände des Bahnausbesserungswerkes ausstrahlen, so dass hier eine zügige Umsetzung der Sanierung erwartet werden kann. Voraussetzung dazu sind das planerische Einvernehmen zwischen EGP GmbH, Stadt Trier und Eigentümer.

8.3.2 Priorität 2a Jägerkaserne

Eine Entscheidung des Bundes über die weitere Nutzung der Jägerkaserne wird frühestens zum Ende des Jahres 2011 erwartet. Von dieser Entscheidung wird auch im Weiteren die Gewährleistung einer zügigen Durchführung der Sanierung abhängen. Ziel der Sanierung ist es, die 7,2 ha große Fläche nach Aufgabe der militärischen Nutzung dem Wohnungsbau zuzuführen. Die Indikation eines städtebaulichen Missstandes ist gegeben, da bereits heute durch die massiven Leerstände und ungepflegten Brachflächen ein negatives Image in den Stadtteil ausgestrahlt wird. Des Weiteren ist hier die Frage der Altlastensanierung angezeigt. Eine Entwicklung der Fläche durch die Stadt Trier selbst erscheint aufgrund der heutigen Haushaltslage unwahrscheinlich, so dass davon auszugehen ist, dass das Areal z. B. durch eine Projektentwicklungsgesellschaft revitalisiert werden wird. Mit der Festlegung des Bereichs als Sanierungsgebiet hat die Stadt Trier die Möglich-

keit, die Ziele der Sanierung wirksam zu steuern. Die Erschließung des Areals ist über die Eurener Straße gesichert und nicht zwingend von der Entwicklung einer neuen Verbindungsstraße abhängig.

8.3.3 Priorität 2b Betriebsgelände der Stadtwerke

Das ca. 2,4 ha große Areal des Städtischen Betriebshofs der Stadtwerke ist derzeit von Leerstand gekennzeichnet, dieser ist, wie auch in den oben genannten Leerstandsbereichen, ein Vorbote des weiteren Negativtrends im Stadtteil Trier-West und daher als städtebaulicher Missstand zu werten. Eine ehemals angedachte Folgenutzung als städtischer Betriebshof für den ÖPNV konnte nicht weiterverfolgt werden, da das Flächenangebot nicht die Bedarfe eines solchen Betriebshofes abdeckt. Entsprechend den Zielen der Sanierung bietet das Areal ein attraktives Nutzungspotenzial für Gewerbe- und Mischnutzungen. Die Haupteerschließung dieser Flächen erfolgt von der Eurener Straße. Da hier, wie auch im Fall der Jägerkaserne, nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Stadt Trier die Entwicklung des Bereiches eigenhändig übernehmen wird, soll zur Sicherung der Sanierungsziele der Bereich als Sanierungsgebiet festgelegt werden.

8.3.4 Priorität 3 Luxemburger Straße, Moselufer

Massive städtebauliche Missstände (Leerstand, Bauschäden und Instandhaltungsmängel von Gebäuden Altlasten und Nutzungskonflikten zwischen Wohnen, Gewerbe und Verkehr) kennzeichnen diesen Bereich.

Die städtebauliche Entwicklung dieses Bereichs hängt im Wesentlichen von der Entscheidung der Stadt Trier über die Art und Weise der Neuordnung des Verkehrs und dessen Umsetzungsmöglichkeiten ab. Im Rahmen der gutachterlichen Untersuchung „Städtebauliche, verkehrliche und schalltechnische Bewertung der Verkehrsführung in Trier-West“, Oktober 2011, wurde der Bau einer neuen Verbindungsstraße in verschiedenen Planfällen untersucht. Es wird empfohlen, die neue Verbindungsstraße in Form des Planfalls 3a umzusetzen (vgl Kapitel 6.3.1) . Die Trassenführung sollte in enger Abstimmung mit den Grundstückseigentümern hinsichtlich des aktuellen Konzepts zu den ehemaligen Eybl-Bobinet-Flächen und den Flächen Bahnausbesserungswerk erfolgen.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann keine seriöse Angabe über den möglichen Realisierungszeitraum gemacht werden. Insofern kann derzeit nicht beurteilt werden, ob eine zügige Durchführung der Sanierung des Bereichs Luxemburger Straße / Moselufer gewährleistet

ist. Der Bereich ist aber dann aufgrund der bestehenden Merkmale als Sanierungsgebiet festzulegen, wenn die entsprechende Voraussetzung für eine zügige Durchführung vorliegt:

- Entscheidung und Vorbereitung Neubau der Verbindungsstraße

8.3.5 Priorität 4 Bahnflächen

Im Rahmen des Regionalbahnkonzeptes ist aktuell zum „Rheinland-Pfalz-Takt 2015 die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke und der Umbau des Bahnhofs zum „Westbahnhof Trier-West“ vorgesehen. Der Masterplan für Trier West hat diese Zielsetzung in seiner städtebaulichen Konzeption bereits berücksichtigt. Es werden Zugangsoptionen von Norden oder Süden vorgesehen sowie die Reaktivierung freifallender, nicht mehr zu Bahnzwecken genutzte Flächen, für die gewerbliche Entwicklung. Die Erschließung dieser Flächen hängt aber wiederum im wesentlichen von der Entscheidung zur Lage und Funktion der geplanten neuen Verbindungsstraße ab.

8.3.6 Priorität 5 Stadtteilzentrum

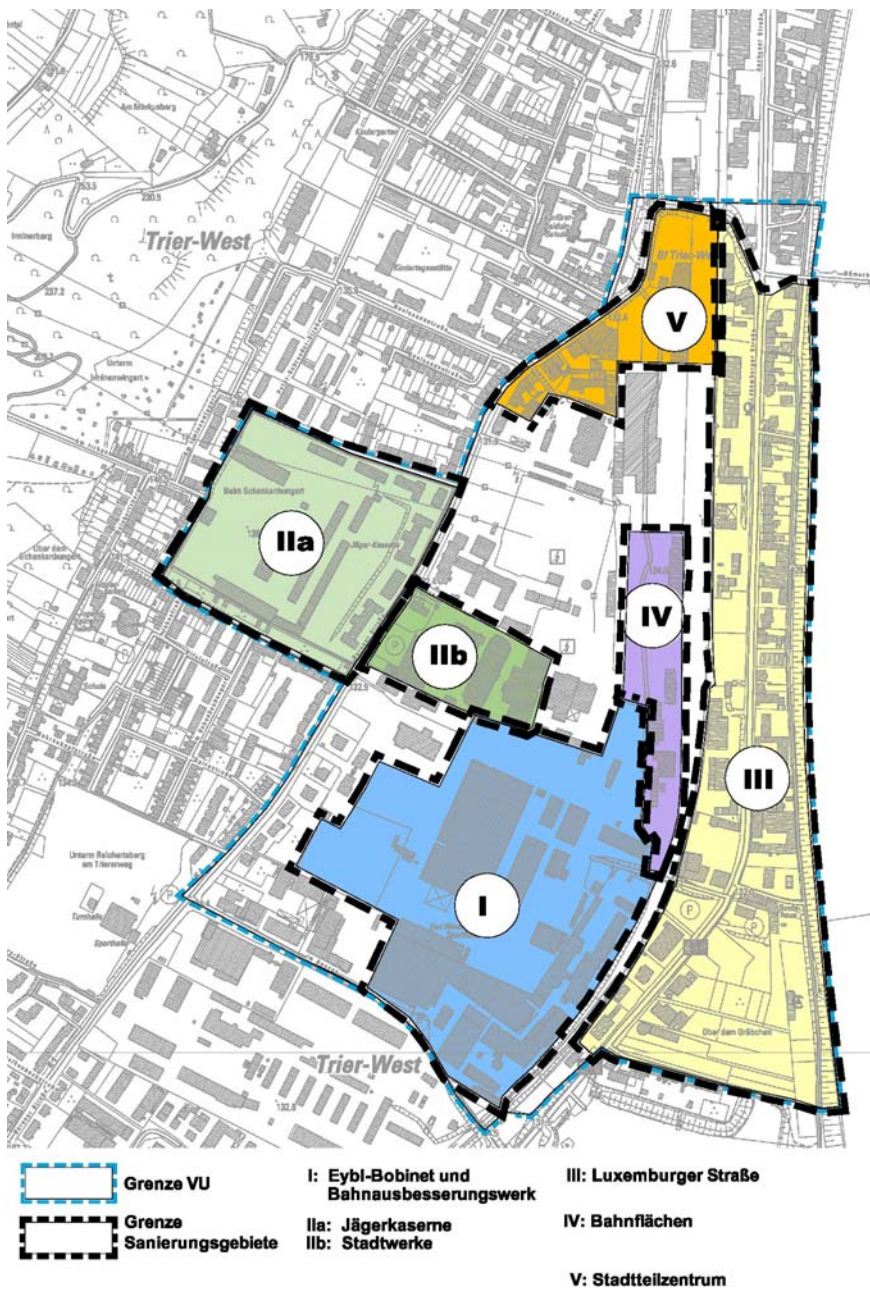
Das Stadtteilzentrum ist heute kaum in der Lage, zentrale Funktionen für Trier-West aufzunehmen oder als Stadtteilzentrum zu wirken. Hier ist es im Besonderen erforderlich, geeignete Flächen zu mobilisieren, die in Lage und Größe geeignet sind, zentrale Versorgungsfunktionen für den Stadtteil entsprechend dem Einzelhandelskonzeptes zu übernehmen. Somit ist die Indikation eines städtebaulichen Missstands gegeben.

Ziel der Stadtentwicklungsplanung und der Sanierung ist die Qualifizierung des heute kaum erkennbaren Stadtteilzentrums an der Eurenener Straße. Dies steht aber in wesentlicher Abhängigkeit zur Umsetzungsmöglichkeit neuen Verbindungsstraße. Daher wird dieser Bereich erst dann als Sanierungsgebiet festzulegen sein, wenn, wie oben beschrieben, die Entscheidung und Vorbereitung zur Neuordnung der Verkehrsströme im Stadtteil erfolgt ist.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans BW 48 „Hornstraße Bahnrampe Trier-West“, der am 01.09.2011 als Satzung beschlossen wurde, berücksichtigen bereits heute das vorliegende Entwicklungskonzept Masterplan Trier-West. Der Bebauungsplan hat eine Sicherungswirkung für diesen Bereich, indem mögliche Entwicklungen, die den Zielen der Sanierung entgegenstehen könnten, nicht zugelassen werden.

Die folgende Abbildung zeigt die Abgrenzungsvorschläge der einzelnen Sanierungsgebiete entsprechend der zeitlichen Umsetzungspriorität von 1 - 5.

Abbildung 37 Abgrenzung des Sanierungsgebietes – Umsetzungsstufen



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, 2011

Aus sachlichen Gründen ist es geboten, folgende Flächen, die im Bereich der Vorbereitenden Untersuchungen liegen, aus dem Satzungsbereich eines Sanierungsgebiets herauszunehmen:

- Verkehrsflächen der Eurener Straße und Straße Im Speyer, damit im Rahmen des Abrechnungswesens eine Gleichbehandlung der Anlieger gewährleistet ist



- Bahnflächen/Bahntrasse, die nicht zugunsten einer bauliche Entwicklung zurückgebaut werden sondern auch zukünftig ihre Funktion beibehalten.
- Das Gewerbegebiet „Im Speyer“ ist ein intakter Bereich ohne Funktions- oder Substanzschwächen. Es bestehen keine räumlich-funktionalen Abhängigkeiten zu den angrenzenden, von Missstand gekennzeichneten Grundstücken.
- Der Bereich des neu errichteten Discounters, der benachbarten, kürzlich sanierten Wohngebäude an der Eurener Straße sowie der Bereich des Verbrauchermarkts/Diskotheek: Die Notwendigkeit zur Durchführung einer Sanierungsmaßnahme besteht nicht.
- Die Betriebsflächen der RWE sowie der unmittelbar nördlich angrenzende Geschäftsbereich an der Eurener Straße rechtfertigen aufgrund ihrer intakten Gesamtsituation nicht die Ausweisung eines Sanierungsgebiets.

8.3.7 Umsetzungszeiträume

Wie bereits unter Punkt 8.3 ausgeführt, erfolgt die Abgrenzung der einzelnen Sanierungsgebiete auf Grundlage der Einschätzung, wann die Voraussetzungen für eine zügige Umsetzung eintreten kann. Der folgenden Grafik, die die Durchführungsdauer der einzelnen Sanierungsgebiete in einem jeweiligen Zeitfenster von maximal 15 Jahren (im Sinne einer zügigen Durchführung gemäß BauGB) aufzeigt, liegen folgende Annahmen zu Grunde:

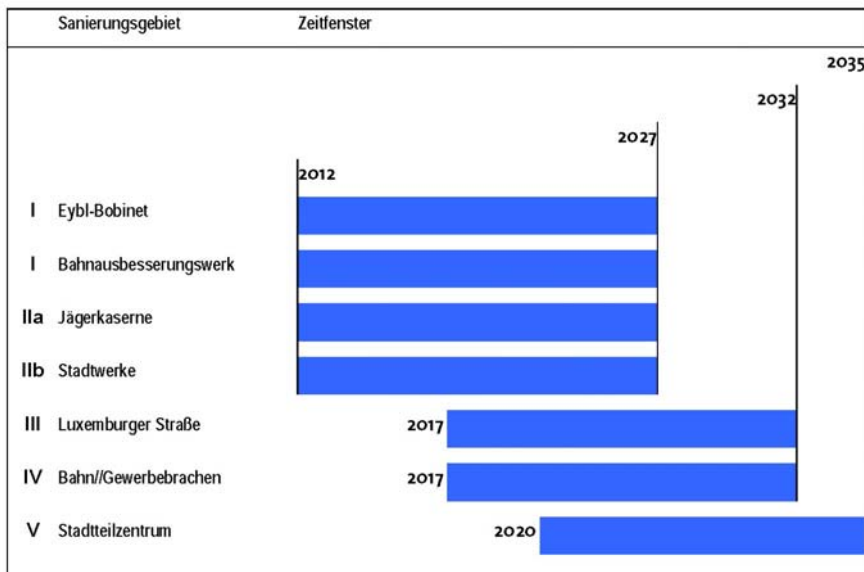
- Die EGP GmbH als alleiniger Eigentümer ist an einer zügigen Entwicklung und Vermarktung des Areals sehr interessiert. Aufgrund des vorliegenden Entwicklungskonzeptes und des Verfahrensstandes der Bauleitplanung könnte mit einem Sanierungsbeginn in 2012 gerechnet werden. Aufgrund der relativ homogenen Gebietsstruktur, dem Planungs- und Vermarktungsfortschritt könnte die Sanierung sehr zügig abgeschlossen werden.
- Aufgrund des Abstimmungsstandes zwischen den Vertragspartnern EGP GmbH und dem Eigentümer der Flächen für das Bahnausbesserungswerk kann hier ebenfalls mit einem zeitnahen Beginn der städtebaulichen Neuordnung gerechnet werden. Von einer möglichen zeitgleichen Entwicklung würden beide Bereiche profitieren, da räumlich-funktionale Hemmnisse (wie z. B. störende Nutzungen, Erschließung, Erscheinungsbild) abgebaut werden können und somit eine zügige städtebauliche Entwicklung gewährleistet werden kann.
- Die Entscheidung für die weitere Nutzung der Jägerkaserne wird für Ende des Jahres 2011 erwartet, so dass in 2012 mit der Umnutzung und Umstrukturierung begonnen werden können.



te. Der Masterplan schlägt für diesen Bereich einen längeren Entwicklungszeitraum vor, damit hier eine städtebauliche Struktur wachsen kann. Daher wird eine Dauer von ca. 15 Jahren angenommen.

- Das Areal der Stadtwerke ist nicht von wesentlichen Grundentscheidungen der Stadtplanung, wie z. B. für die Trasse neuen Verbindungsstraße, abhängig. Zudem liegt das Gelände in der Hand eines Eigentümers, wodurch gegebenenfalls Entscheidungen über die weitere Entwicklung des Areals schneller getroffen werden können, da hier der Zeitfaktor für einen erhöhten Abstimmungsaufwand entfällt. Unter günstigen Voraussetzungen könnte mit der Sanierung auf Basis der vorliegenden Entwicklungskonzepte bereits in 2012 begonnen werden.
- Die Sanierungsbereiche Luxemburger Straße, Bahnflächen und Stadtteilzentrum hängen ganz wesentlich von der planerischen und politischen Entscheidung für den Umgang mit der neuen Verbindungsstraße ab. Vorausgesetzt, dass nun zeitnah eine solche Entscheidung getroffen wird und die Finanzierung der öffentlichen Mittel gesichert sind, könnte mit der Sanierung dieser Gebiete unter Berücksichtigung weiterer Planungsarbeiten frühestens ab 2017 bzw. 2020 begonnen werden. Aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellungen in diesen Bereichen, der Gebietsgröße und der Vielzahl an Einzeleigentümern wird für den Bereich der Luxemburger Straße ein Sanierungszeitraum von bis zu 15 Jahren erforderlich sein.

Abbildung 38 Umsetzungszeiträume der Sanierungsgebiete



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, 2011



9 Wahl des Sanierungsverfahrens

9.1 Vorbemerkung

Mit der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets hat die Stadt in Abhängigkeit von der konkreten Situation eine Entscheidung über das anzuwendende Sanierungsverfahren zu treffen. Dabei stehen ihr nach Maßgabe des § 142 Abs. 4 BauGB zur Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme das Voll- („klassisches Verfahren“) oder das „vereinfachte Verfahren“ einschließlich unterschiedlicher Möglichkeiten des Genehmigungsvorbehalts nach § 144 Abs. 1 und 2 als Sanierungsverfahren zur Verfügung.

Das maßgebliche Unterscheidungskriterium zwischen dem „klassischen“ und dem „vereinfachten“ Sanierungsverfahren besteht dabei in der Anwendung der §§ 152 bis 156a BauGB.

Zu den Kriterien bei der Auswahl des Verfahrens wird im Kommentar zum Baugesetzbuch BauGB, Ernst-Zinkahn-Bielenberg, Mai 2007, wie folgt ausgeführt:

„Bei der im Hinblick auf die Verfahrenswahl anzustellenden Prüfung hat die Gemeinde insbesondere Folgendes zu berücksichtigen:

- Die allgemeinen Ziele und Zwecke der Sanierung im Vergleich zu der vorhandenen städtebaulichen Situation im Sanierungsgebiet; hieraus ergeben sich Durchführungserfordernisse;
- die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen und unter Berücksichtigung der aufgrund der anzustrebenden Sanierungsmaßnahmen zu erwartenden Entwicklung der Bodenpreise;

soweit sanierungsbedingte Bodenwerterhöhungen im Sanierungsgebiet oder in Teilen zu erwarten sind, ist die Anwendung der §§ 152 ff insbesondere von Bedeutung im Hinblick auf

- die Erschwernisse, Grundstücke für Ziele und Zwecke der Sanierung unbeeinflusst von sanierungsbedingten Werterhöhungen zu erwerben (§ 153 Abs. 1 und 3 BauGB);
- die Erschwernisse auch für private Investitionen durch unkontrollierte Bodenwerterhöhungen, die sich in der Preisgestaltung ohne Preisprüfung niederschlagen (vgl. § 153 Abs. 2 BauGB),
- die Preisstabilität im Gebiet kann eine wesentliche Voraussetzung für die Durchführung der Sanierung sein,
- die Erschwerung von Umlegungen (§ 153 Abs. 5 Nr. 1 BauGB)
- die Heranziehung der sanierungsbedingten Werterhöhungen zur Finanzierung....“

„Die Frage, unter welchen Umständen sanierungsbedingte Bodenwerterhöhungen voraussichtlich eintreten werden, beantwortet sich nach den Grundsätzen und Kriterien, die bei der Grund-

stückswertermittlung zugrunde zu legen sind. Allgemein kann davon ausgegangen werden, dass sanierungsbedingte Erhöhungen insbesondere zu erwarten sind, wenn

- die Funktion des Gebietes verbessert wird,
- die Qualität der Grundstücke verbessert wird (Art und Maß der baulichen Nutzung),
- störende Nutzungen beseitigt werden,
- umfangreiche Ordnungsmaßnahmen oder
- sonstige wesentliche Umstrukturierungen des Gebiets beabsichtigt sind.

Wesentliche Qualitätsverbesserungen mit Auswirkungen auf den Bodenwert ergeben sich in der Regel durch:

- Brachflächensanierungen,
- Änderungen des Erschließungszustandes,
- Aufwertungen von innerstädtischen Bereichen durch Fußgängerzonen,
- Schaffung von Parkflächen und Bereiche für den ruhenden Verkehr mit Begrünungen,
- Verbesserungen des Erschließungszustandes einzelner Grundstücke und
- Verbesserung der Grundstücksgestalt und der Bodenbeschaffenheit (Bodenordnung, Altlastenbeseitigung)

Für die Beurteilung der künftigen Wert- bzw. Preisentwicklung im Gebiet im Zusammenhang mit der Frage, ob die Anwendung der §§ 153 ff BauGB erforderlich ist, ist eine gebietsbezogene Betrachtung ausreichend, aber auch erforderlich.

Für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage ist grundsätzlich der Zeitpunkt der Beschlussfassung über die Sanierungssatzung maßgeblich. Der Entscheidung über die Verfahrenswahl hat auf diesen Zeitpunkt bezogen eine Prüfung voranzugehen, die insbesondere die allgemeinen Ziele und Zwecke der Sanierung und die sich hieraus ergebenden Durchführungserfordernisse sowie die Durchführbarkeit der Sanierung unter Berücksichtigung der durch die Sanierung zu erwartenden Entwicklung der Bodenpreise zu beachten hat.“



9.2 Das „klassische“ Sanierungsverfahren

Unter dem „klassischen“ oder „umfassenden“ Sanierungsverfahren ist das Verfahren unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften zu verstehen. Dies unterscheidet sich in folgenden Punkten von dem „vereinfachten“ Verfahren:

- Der Genehmigungsvorbehalt kann nicht ausgeschlossen werden.
- Alle im Sanierungsgebiet liegenden Grundstücke erhalten einen Sanierungsvermerk.

In diesem Verfahren sind die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156 BauGB anzuwenden. Hier ist die Behandlung der sanierungsbedingten Werterhöhungen geregelt. Dies beinhaltet im Wesentlichen, dass Werterhöhungen von Grundstücken, die lediglich durch die Aussicht auf die Sanierung, durch ihre Vorbereitung oder ihre Durchführung eingetreten sind, nur in dem Maße berücksichtigt werden, wenn der Betroffene diese Werterhöhungen selbst bewirkt hat. Weiterhin müssen die Eigentümer, die ihre Grundstücke in der Sanierung behalten, in Höhe der sanierungsbedingten Werterhöhungen Ausgleichsbeträge an die Gemeinde leisten. Diese Ausgleichsbeträge werden nach Abschluss der Sanierung von den Grundstückseigentümern erhoben, Kosten für Erschließungsmaßnahmen fallen nicht an. Zur Ermittlung des Ausgleichsbetrags wird die durch die Sanierungsmaßnahmen bedingte Werterhöhung des Grundstücks mit bereits erbrachten Beträgen verrechnet.

Die Ausgleichsbeträge dürfen nur im Rahmen der Sanierungsmaßnahme eingesetzt werden.

Ist davon auszugehen, dass sanierungsbedingte Bodenwerterhöhungen im Sanierungsgebiet auftreten, die die Durchführung der Sanierung erschweren können, ist das klassische Sanierungsverfahren anzuwenden.

9.3 Das vereinfachte Sanierungsverfahren

Liegen die Voraussetzungen zum Ausschluss der §§ 152 bis 156a BauGB vor, ist die Kommune gemäß § 142 Abs. 4 BauGB zur Anwendung des vereinfachten Verfahrens verpflichtet. Im vereinfachten Verfahren ist entsprechend nach § 142 (4) BauGB die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften auszuschließen, wenn dies für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird .

Bei der Anwendung des vereinfachten Sanierungsverfahrens hat die Gemeinde aber auch zu prüfen, ob die Belastung der Eigentü-

merschaft mit Erschließungs- bzw. Straßenbaubeiträgen zu ihrer unverhältnismäßigen Begünstigung und/oder Benachteiligung führt. Ist dies der Fall, kann hierdurch die Durchführung der Sanierung wegen des Widerstands der Eigentümerschaft erschwert werden und hierin zugleich ein Widerspruch zum Grundgedanken des Sanierungsrechts liegen, nämlich die Eigentümerschaft an den Kosten der Sanierung lediglich entsprechend der sanierungsbedingten Werterhöhung ihrer Grundstücke zu beteiligen.

Mit der Entscheidung für das „vereinfachte“ Sanierungsverfahren erhält die Gemeinde folgende sanierungsrechtliche Steuerungsinstrumente:

- Gesetzliches Vorkaufsrecht von Grundstücken im Sanierungsgebiet
- Ein Grundstück kann zugunsten des Sanierungsträgers bzw. der Kommune enteignet werden, sofern es im Sanierungsgebiet liegt.
- An Erschließungsmaßnahmen innerhalb des Sanierungsgebiets müssen sich die Grundstückseigentümer entsprechend der allgemeinen Vorschriften beteiligen.
- Im Sanierungsgebiet besteht grundsätzlich ein Genehmigungsvorbehalt. Den sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalt kann die Gemeinde teilweise oder vollständig ausschließen (§ 144 BauGB). Es wird in diesem Fall im Grundbuch kein Sanierungsvermerk für die betroffenen Grundstücke eingetragen.

9.4 Empfehlung für die Verfahrensart der Sanierung

9.4.1 Einleitende Begründung

Die Stadt Trier hat bei ihrer Entscheidung über die Durchführung der Sanierung im herkömmlichen oder vereinfachten Sanierungsverfahren bestimmte gesetzliche Voraussetzungen zu beachten: „Es handelt sich um eine rechtlich gebundene Entscheidung ohne Ermessensspielraum“.¹² Es ist das Verfahren anzuwenden, welches sich für den konkreten Einzelfall eignet. Das klassische Verfahren ist dann nicht anzuwenden, wenn es für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung nicht erschwert wird. Umgekehrt ist die Stadt Trier zur Anwendung der Vorschriften verpflichtet, wenn sie zur Durchführung der Sanierung erforderlich sind oder durch ihren Ausschluss die Sanierung erschwert wird.

¹² vgl. Ernst-Zinkhahn-Bielenberg: BauGB Kommentar Band III. § 142. S. 20 Rdnr. 23.



9.4.2 Eybl-Bobinet-Gelände, ehemaliges Bahnausbesserungswerk

Für das Sanierungsgebiet Eybl-Bobinet-Gelände und der Flächen des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes sind die Merkmale gegeben, die die Wahl des „vereinfachten“ Sanierungsverfahrens begründen.

Mit dem Argument der Erschwernis ist der Grundsatz der Erforderlichkeit an die Kriterien der zügigen Durchführung gebunden. Hierfür ist die zu erwartende Entwicklung der Bodenpreise ein zentrales Argument. Bodenwertsteigerungen, Spekulationen und damit einhergehende bodenrechtliche Spannungen sind allerdings definitiv nicht zu erwarten, da die vorgeschlagenen Sanierungsgebiete im Eigentum einer Entwicklungsgesellschaft bzw. eines Eigentümers liegen, die gleichzeitig als Sanierungstreuhänder fungieren. Eine Hemmnis in Richtung Spekulationen auf Bodenwertsteigerungen durch einzelne Akteure und Akteurinnen ist nicht erkennbar, da die Entwicklungsgesellschaft und der Eigentümer des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes die Bodenwertsteigerungen in eigener Regie und Finanzierung verursachen und damit auch die Berechtigung haben, die Wertsteigerungen auf die Veräußerung der Grundstücke umzulegen. Die Stadt Trier ist nicht mit finanziellen Mittel gebunden, eine Abschöpfung des sanierungsbedingten Mehrwerts ist insoweit nicht gerechtfertigt.

Im „vereinfachten“ Verfahren wird es dementsprechend keine Erschwernis sein, Grundstücke für Ziele und Zwecke der Sanierung unbeeinflusst von sanierungsbedingten Werterhöhungen zu entwickeln.

Damit ist aus Sicht der Vorbereitenden Untersuchungen ein „vereinfachtes“ Sanierungsverfahren unter Ausschluss der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 BauGB zu wählen.

9.4.3 Jägerkaserne, Betriebsgelände Stadtwerke

Diese Bereiche können unabhängig von der Entscheidung über die Art und Lage einer neuen Verbindungsstraße für Trier-West entwickelt werden, so dass für diese Bereiche eine Sanierungsabgrenzung gewählt wurde, die relativ zeitnah umgesetzt werden kann.

Aufgrund der umfangreichen geplanten Umstrukturierungsmaßnahmen, Aufwertungen des Wohnumfelds, Verbesserung der städtebaulichen Funktionalität und der geplanten ordnungs- und Baumaßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass sanierungsbedingte Bodenwerterhöhungen entstehen werden.

Eine Erschwernis der Sanierung durch mögliche Spekulationen auf Bodenwertsteigerungen ist hier nicht erkennbar, da davon ausgegangen werden kann, dass die Sanierung des Kasernengeländes und der Stadtwerke jeweils durch eine Entwicklungsgesellschaft oder einen Investor durchgeführt wird, die die Bodenwertsteigerung in eigener Regie und Finanzierung verursacht und damit auch die Berechtigung hat, die Wertsteigerungen auf die Veräußerung der Grundstücke umzulegen. Die Stadt Trier ist auch hier nicht mit finanziellen Mittel gebunden, eine Abschöpfung des sanierungsbedingten Mehrwerts ist insoweit nicht gerechtfertigt. Die Anwendung des klassischen Sanierungsverfahrens ist hier demnach nicht erforderlich, auch würde es die Durchführung des Verfahrens erschweren. Daher werden diese Bereiche im einfachen Sanierungsverfahren durchzuführen sein.

9.4.4 Bahnflächen, Luxemburger Straße, Moselufer und Stadtteilzentrum

Diese Gebiete sind – abhängig von der Entscheidung zur verkehrlichen Erschließung - im umfassenden, klassischen Sanierungsverfahren zu entwickeln, aus folgenden Gründen:

Aufgrund der umfangreichen geplanten Umstrukturierungen, Aufwertungen und Verbesserungen der städtebaulichen Funktionalität kann davon ausgegangen werden, dass sanierungsbedingte Bodenwerterhöhungen entstehen werden, die die Durchführung der Sanierung erschweren können. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Stadt Trier die Entwicklungsmaßnahme dieses Bereichs nicht eigenhändig durchführen wird und es eine Vielzahl an Einzeleigentümern in dem Bereich gibt. Bereits heute besteht u. a. durch ausländische Investoren im Untersuchungsgebiet ein Entwicklungsdruck. Mit dem Instrument der klassischen Sanierung kann diesem entgegengesteuert werden. Des Weiteren ist die Abschöpfung zur Mitfinanzierung der Sanierung erforderlich, da ohne die Erhebung von Ausgleichsbeiträgen insbesondere die Erschließung und Neuordnung der Gewerbebrachen finanziell nicht darstellbar sein dürfte.

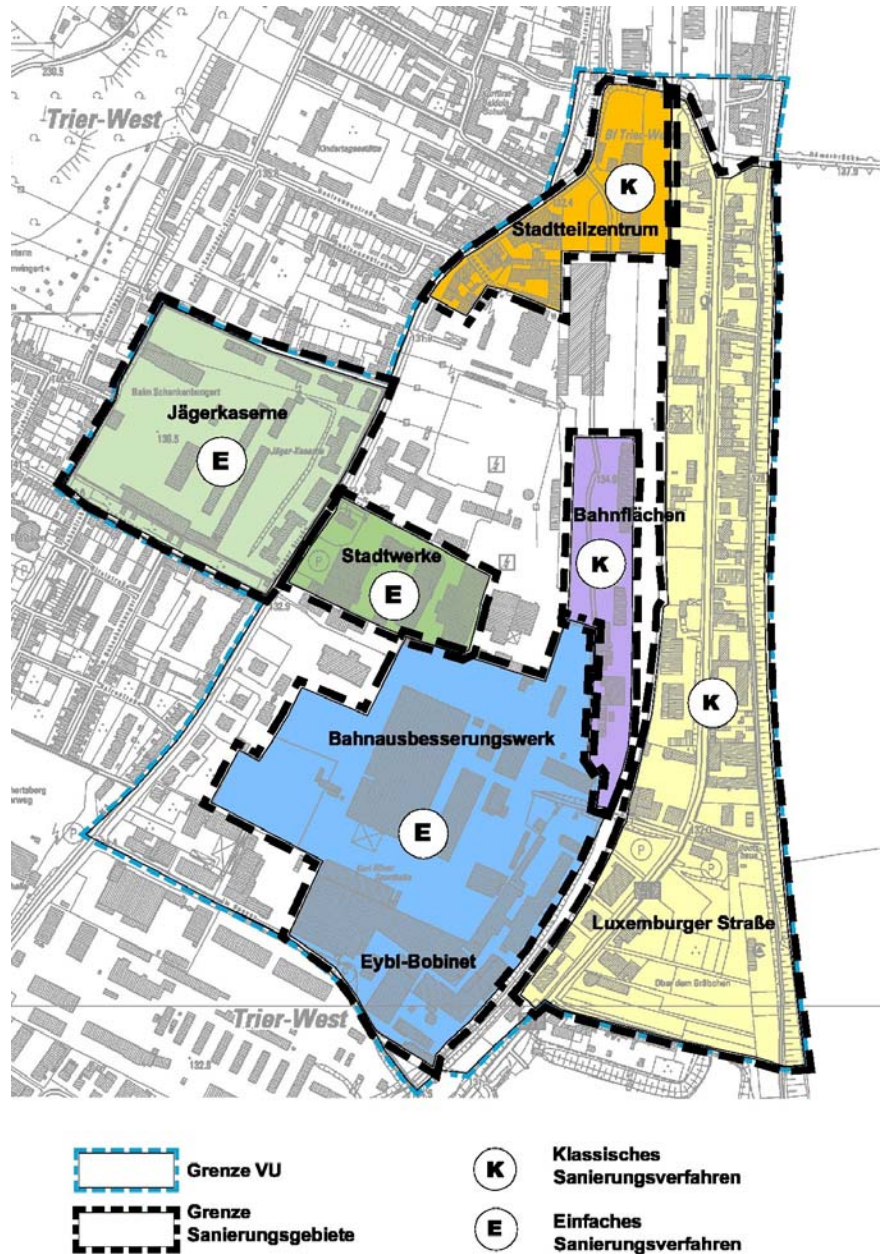
Die Empfehlung zu dieser Verfahrenswahl bezieht sich auf die zu diesem Zeitpunkt vorliegende Prüfung (Vorbereitende Sanierungsuntersuchung). Da der Beschluss zur Sanierungssatzung für die Gebiete III. IV und V in Abhängigkeit zu der Umsetzung der Maßnahme „Verbindungsstraße“ steht, ist die Empfehlung zum „klassischen“ Sanierungsverfahren zum gegebenen Zeitpunkt nochmals zu überprüfen.

Sofern in Teilbereichen die sanierungsbedingten Werterhöhungen in keinem Verhältnis zu dem für seine Abschöpfung notwendigen



Verwaltungsaufwand stehen, kann die Stadt Trier gemäß § 155 BauGB für diese Fälle im laufenden Verfahren von der Festsetzung des Ausgleichsbetrags absehen. Dadurch ist gewährleistet, dass auch die Anwendung der besonderen bodenrechtlichen Vorschriften keinen unrentablen Verwaltungsaufwand mit sich bringen wird.

Abbildung 39 Übersicht Wahl der Sanierungsverfahren



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, 2011

9.5 Nachteilige Auswirkung der Sanierung

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen sind nach § 141 Abs. 1 Satz 2 BauGB auch die nachteiligen Auswirkungen der beabsichtigten Sanierung auf die hiervon unmittelbar Betroffenen zu ermitteln. Die Maßnahmen der Stadterneuerung betreffen einen zum Teil bebauten, genutzten und bewohnten Bereich. Die Sanierung hat auch die Auswirkungen auf die wirtschaftliche oder soziale Situation der Sanierungsbetroffenen zu berücksichtigen. Für das Untersuchungsgebiet Trier-West sind Abbrüche, Neubauten, Gebäude- und Wohnungsmodernisierungen zu erwarten. Aufgrund der generellen Aufwertung des Sanierungsgebiets werden Bodenwertsteigerungen und damit auch Mietpreiserhöhungen eintreten. Im Rahmen der Beteiligung der Betroffenen gemäß § 137 BauGB und der Ermittlung der Sozialdaten wurden nachteilige Auswirkungen, die eine besondere Härte für die für die Betroffenen darstellen, nicht ersichtlich.

Die zu erwartenden nachteiligen Auswirkungen können jedoch noch nicht im Einzelnen benannt werden, da zu diesem Zeitpunkt das Sanierungskonzept noch nicht abschließend konkretisiert werden kann.

9.6 Sozialplan

Gemäß § 140 BauGB ist die Erarbeitung und Fortschreibung des Sozialplans Bestandteil der Vorbereitung der Sanierung. Der Sozialplan dient zum Ausgleich sozialer und wirtschaftlicher Belastungen, die durch städtebauliche Erneuerungs-, Anpassungs- oder Umbaumaßnahmen eintreten können. Sofern die persönlichen Lebensumstände oder wirtschaftlichen Bedingungen der im Sanierungsgebiet lebenden oder arbeitenden Menschen voraussichtlich nachteilig verändert werden, sind durch die Stadt Trier Konzepte zur Vermeidung oder Milderung der Auswirkungen zu entwickeln und mit den Betroffenen zu erörtern.

Für das Untersuchungsgebiet wird im Ergebnis die Festsetzung einzelner Sanierungsgebiete im Rahmen der einheitlichen Zielsetzungen für diesen Stadtteil verfolgt. Für die einzelnen Sanierungsgebiete ergeben sich daher unterschiedliche Schwerpunkte in den Maßnahmen. So liegt der Maßnahmenschwerpunkt z. B. in den Bereichen Eybl-Bobinet-Gelände und der Jägerkaserne in Umbaumaßnahmen, verbunden mit der erhaltenden Sanierung. Für den zentralen Bereich der heutigen Gewerbebrachen werden tiefgreifende Umstrukturierungen vorgesehen. Nach heutigem Stand werden aber die aus den aufgestellten Zielen resultierenden Maßnahmen in den öffentlichen wie auch privaten Bereichen voraussichtlich kaum nachteilige Auswirkungen auf die persönlichen Le-



bensumstände der im Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen ergeben. Die Zielsetzungen für den Untersuchungsbereich machen den Umzug größerer Teile der Bevölkerung nicht erforderlich.

Es ist nicht auszuschließen, dass sich im Verlauf der Sanierungsdurchführung Probleme bei Einzelfällen ergeben werden, die im Rahmen eines Sozialplans gelöst werden müssen. Eine frühzeitige Beteiligung der Betroffenen sowie die zeitnahe Vorsorge können diese Probleme jedoch mildern. Sind bei der Durchführung der Sanierung im konkreten Fall Eigentümer, Mieter oder Arbeitende betroffen, wird je nach der rechtlichen Situation eine Lösung zur Durchführung empfohlen, die stets auf freiwilliger Basis umgesetzt werden soll.

Zum Zeitpunkt der förmlichen Festlegung ist das endgültige Sanierungskonzept noch nicht soweit konkretisiert, dass die zu erwartenden nachteiligen Auswirkungen im Einzelnen feststehen. Maßnahmen, die für die Betroffenen besondere Härten darstellen, sind derzeit aber nicht erkennbar. Daher ist die Aufstellung eines Sozialplans zur Vermeidung oder Milderung negativer Auswirkungen der Sanierungsdurchführung nicht notwendig. Sollten im Verlauf der Durchführung der Sanierung negative Auswirkungen erkennbar werden, sind die entsprechenden Maßnahmen in einem Sozialplan zu prüfen und zusammenzustellen.

10 **Ausblick**

Mit dem vorliegenden Bericht der Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung sind den politischen Gremien der Stadt Trier die erforderlichen Beurteilungsgrundlagen für die weitere Vorbereitung und Durchführung der Sanierung gegeben. Eine umfassende Beteiligung der Eigentümer, Betroffenen, Behörden und Träger öffentlicher Belange ist im Rahmen der Erarbeitung erfolgt. Um die festgestellten Missstände zu beheben, ist eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen erforderlich, die konzeptionell und rechtlich zu Gesamtmaßnahmen zusammengefasst werden (Sanierungsgebiete/Stadtumbau). Die Kosten- und Finanzierungsübersicht (Anhang) sowie die grob dargestellte Zeitschiene geben einen Überblick, wann die nächsten Projekte in Angriff genommen werden können. Im Hinblick auf die konkrete Umsetzung sind nun folgende Schritte zu gehen:

- Vorbereitung der **Satzungsbeschlüsse** für die Sanierungsgebiete und Stadtumbaugebiet. Als Grundlage dienen die vorgelegten Berichte zur Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung und das Integrierte Handlungskonzept für Trier West.

- Erste Gespräche mit der **Aufsichts- und Dienstleistungsbehörde des Landes Rheinland-Pfalz (ADD)** haben bereits stattgefunden. Im Hinblick auf eine zeitnahe Bereitstellung von Fördermitteln sollte die ADD über die Ergebnisse der Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung und des Integrierten Handlungskonzeptes frühzeitig und umfassend informiert werden und in die weitere Umsetzung eingebunden werden. In Abstimmung mit der ADD sind die entsprechenden Förderanträge zu stellen.
- Es sind **Modernisierungs- und Instandsetzungsgebote** nach § 177 BauGB als Grundlage zur Förderung privater Modernisierungsmaßnahmen auszusprechen.
- Es ist die politische Entscheidung über die geplante **neue Verbindungsstraße** zu treffen. In Abhängigkeit davon werden dann weitere Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Mobilität und des Bundes zu führen sein. Es sind die Anträge zu Bereitstellung der Mittel aus dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) vorzubereiten.
- Die weiteren Planungen im Rahmen der **Reaktivierung der Schienentrasse** und des Bahnhofpunktes sind zeitnah mit dem Zweckverband SchienenPersonenNahverkehrs Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) abzustimmen.
- Die vorliegenden städtebaulichen Konzepte sollten entsprechend den zeitlichen und inhaltlichen Umsetzungsprioritäten in die **verbindliche Bauleitplanung** umgesetzt werden. Derzeit befinden sich schon Bebauungspläne Mit Schlüsselfunktion (BW 61, BW 74 und BW75) in Aufstellung bzw. im Verfahren.
- Mit dem **Bund und den Stadtwerken** sollten zeitnah die Ergebnisse der Sanierung erörtert werden und die Umsetzung der Maßnahmen (Vorbereitung städtebauliche Wettbewerbe, Ausschreibung Investoren, Vorbereitung städtebaulicher Verträge, Abstimmung Denkmalbehörden) eingeleitet werden.
- Die Durchführung der Beteiligung machte wiederum deutlich, welche große Bedeutung die Akzeptanz der Eigentümer und Bewohner für die Planungen hat. Die Ziele der Sanierung könne nur in einem gemeinsamen Miteinander erricht werden. Daher sind die **lokalen Akteure dauerhaft in den Planungsprozess einzubeziehen**.
- In Abhängigkeit zu den Erschließungsstraßen (insbesondere zur Entscheidung neue Verbindungsstraße) werden umfängliche Neuordnungen der Grundstückssituationen erforderlich werden. Ein **Umlegungsverfahren** nach § 45 ff BauGB ist vorzubereiten und einzuleiten.

**11 Anhang**

Kosten- und Finanzierungsübersicht

Übersichtsplan der Maßnahmen

Auswertung der Beteiligung



Anhang: Kosten- und Finanzierungsübersicht

| Nr. entsprechend IHK | Projekt / Sanierungsgebiet | Maßnahme | Kosten | Städtebauförderung (80%) | Eigenanteil Stadt (20%) | Projekte im Rahmen der Städtebauförderung | Weitere Förderförderprogramme (x%) | Eigenanteil Stadt weitere Förderprogramme | Kosten Stadt ohne Förderung | Kosten Privater |
|-------------------------------------|--|---|------------------------|--------------------------|-------------------------|---|------------------------------------|---|-----------------------------|-----------------|
| Sanierungsgebiet Priorität I | | | | | | | | | | |
| C4 | Umnutzung der Flächen der Firma Eybl-Bobinet | Summe sämtlicher Ausgaben einschließlich Vermögenswerte | 17.688.948,00 € | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | Summe | 17.688.948,00 € | | | | | | | |

Kosten Sanierungsbereich Eybl-Bobinet Priorität 1 gesamt 17.688.948,00 €

Städtebauförderung
 Weitere Förderung
 Eigenanteile der Stadt (SBF)
 Eigenanteile der Stadt (weitere)
 Kosten der Stadt ohne Förderung
Summe Kosten der Stadt

Summe Kosten Privater 17.688.948,00 €

| Nr. entsprechend IHK | Projekt / Sanierungsgebiet | Maßnahme | Kosten | Städtebauförderung (80%) | Eigenanteil Stadt (20%) | Projekte im Rahmen der Städtebauförderung | Weitere Förderförderprogramme (x%) | Eigenanteil Stadt weitere Förderprogramme | Kosten Stadt ohne Förderung | Kosten Privater |
|---|--|--|-------------------|--------------------------|-------------------------|---|------------------------------------|---|-----------------------------|-------------------|
| Sanierungsgebiet Priorität I | | | | | | | | | | |
| C1 | Umnutzung des ehemaligen Bahnausbesserungswerks | Nutzungskonzept | 30.000 | 24.000 € | 6.000 | 0 | | | | |
| | | Fachgutachten Immissionsschutz | 4.000 | 3.200 € | 800 | 0 | | | | |
| | | Altlastenuntersuchung, Altlastensanierung und Bodendenkmalpflege | | | | | | | | |
| | | Bauleitplanung | | | | | | | | |
| | | Grundenwerb | 0 | | | | | | | |
| | | Freimachung des Grundstücks | | | | | | | | |
| | | Vorbereitung - Zwischensumme | 34.000 | | | | | | | |
| | | Herstellung nördliche Erschließung inkl. Vorplätze | 275.000 | | | | | | | |
| | | Sicherheitszuschlag und Kleinleistungen | 41.250 | | | | | | | |
| | | Planungskosten | 19.250 | | | | | | | |
| | | Erschließungskosten - Summe | 335.500 | | | | | | | 335.500 |
| | | Ummaßnahmen / Baumaßnahmen | | | | | | | | |
| | | Hochbau - Zwischensumme | | | | | | | | |
| | | Gestaltung der Freiflächen östlich der Lokrichthalle | 435.000 | | | | | | | 435.000 |
| | | Summe | 804.500 | 27.200 € | 6.800 | 0 | | | | 770.500 |
| C2 | Entwicklung des Wohngebiets „Neues Wohnen am Park“ | Grundenwerb | 3.553.000 | | | | | | | |
| | | Altlastenuntersuchung, Altlastensanierung und Bodendenkmalpflege | | | | | | | | |
| | | Freimachung des Grundstücks | | | | | | | | |
| | | Vorbereitung - Zwischensumme | 3.553.000 | | | | | | | |
| | | Herstellung äußere Erschließung inkl. Vorplätze | 275.000 | | | | | | | |
| | | Herstellung innere Erschließung | 350.000 | | | | | | | |
| | | Sicherheitszuschlag und Kleinleistungen | 93.750 | | | | | | | |
| | | Planungskosten | 43.750 | | | | | | | |
| | | Erschließungskosten - Summe | 762.500 | | | | | | | |
| | | Hochbaumaßnahmen | 24.000.000 | | | | | | | |
| | | Planungskosten | 2.400.000 | | | | | | | |
| | | Hochbau - Zwischensumme | 26.400.000 | | | | | | | |
| | | Gestaltung Freiflächen privat | 330.000 | | | | | | | |
| | | Summe | 31.045.500 | 0 € | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31.045.500 |
| F6 | Herstellung des Stadtteilparks nördlich der Lokrichthalle | Grundenwerb Stadt | 1.100.000 | | | | | | | |
| | | Altlastenuntersuchung, Altlastensanierung und Bodendenkmalpflege | | | | | | | | |
| | | Freimachung des Areals | 400.000 | | | | | | | |
| | | Betriebverlagerungen | | | | | | | | |
| | | Zwischensumme - Vorbereitung | 1.500.000 | 1.200.000 € | 300.000 | 1.500.000 | | | | |
| | | Gestaltung Grünflächen nördlich der Lokrichthalle | 2.200.000 | 1.760.000 € | 440.000 | 2.200.000 | | | | |
| | | Zwischensumme - Baukosten | 2.200.000 | | | | | | | |
| | | Sicherheitszuschlag und Kleinleistungen | 330.000 | | | | | | | |
| | | Planungsleistung Freiraum | 154.000 | | | | | | | |
| | | davon Leistungsphase 4-9 | 107.800 | 350.240 € | 87.560 | 437.800 | | | | |
| | | Zwischensumme - Planungskosten | 437.800 | 3.310.240 € | 827.560 | 4.137.800 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | Summe | 4.137.800 | | | | | | | |
| F7 | Gestaltung der Grün- und Freiflächen im direkten Umfeld der Lokrichthalle | Altlastenuntersuchung, Altlastensanierung und Bodendenkmalpflege | | | | | | | | |
| | | Freimachung des Areals | | | | | | | | |
| | | Zwischensumme - Vorbereitung | 0 | | | | | | | |
| | | Gestaltung der Freiflächen westlich der Lokrichthalle als Park | 440.000 | | | | | | | |
| | | Gestaltung der Freiflächen südlich der Lokrichthalle als Park | 460.000 | | | | | | | |
| | | Zwischensumme - Baukosten | 900.000 | | | | | | | |
| | | Sicherheitszuschlag und Kleinleistungen | 135.000 | | | | | | | |
| | | Planungsleistung Freiraum | 63.000 | | | | | | | |
| | | davon Leistungsphase 4-9 | 44.100 | | | | | | | |
| | | Zwischensumme - Planungskosten | 179.100 | | | | | | | |
| | | Summe | 1.079.100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.079.100 |
| F8 | Gestaltung der Grün- und Freiflächen im Umfeld der neuen Wohnbebauung am Bahnausbesserungswerk | Grundenwerb | 165.000 | | | | | | | |
| | | Altlastenuntersuchung, Altlastensanierung und Bodendenkmalpflege | | | | | | | | |
| | | Freimachung des Areals | | | | | | | | |
| | | Zwischensumme - Vorbereitung | 165.000 | | | | | | | |
| | | Gestaltung Freiflächen als Grünanlage | 264.000 | | | | | | | |
| | | Zwischensumme - Baukosten | 264.000 | | | | | | | |
| | | Sicherheitszuschlag und Kleinleistungen | 39.600 | | | | | | | |
| | | Planungsleistung Freiraum | 78.480 | | | | | | | |
| | | davon Leistungsphase 4-9 | 12.936 | | | | | | | |
| | | Zwischensumme - Planungskosten | 52.536 | | | | | | | |
| | | Summe | 481.536 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 481.536 |
| Gesamtmaßnahme Bahnausbesserungswerk | | | 37.548.436 | 3.337.440 | 834.360 | 4.137.800 | | | | 33.376.636 |

Kosten Sanierungsbereich BAW Priorität 1 gesa 37.548.436,00€

Städtebauförderung 3.337.440,00 €
 Weitere Förderung 4.137.800,00 €
 Eigenanteile der Stadt (SBF) 834.360,00 €
 Eigenanteile der Stadt (weitere) - €
 Kosten der Stadt ohne Förderung - €
Summe Kosten der Stadt 834.360,00 €

Summe Kosten Privater 33.376.636,00



| Nr. entsprechend IHK | Projekt / Sanierungsgebiet | Maßnahme | Kosten |
|--------------------------------------|---|--|------------------------|
| Sanierungsgebiet Priorität IV | | | |
| C3 | Umnutzung des Gelände des Güterbahnhofs als neue Gewerbe- und Büroflächen | Altlastenuntersuchung, Altlastensanierung und Bodendenkmalpflege | |
| | | Gründerwerb | 1.600.000,00 € |
| | | Freimachung des Geländes | 67.500,00 € |
| | | Vorbereitung - Zwischensumme | 1.667.500,00 € |
| | | Neubaumaßnahmen | 8.800.000,00 € |
| | | Planungskosten | 880.000,00 € |
| | | Hochbau - Zwischensumme | 9.680.000,00 € |
| | | Gestaltung Freiflächen | 810.000,00 € |
| | | Summe | 12.157.500,00 € |
| D2 | Reaktivierung des SPNV auf der westlichen Moselseite - Anlage eines Haltepunktes Trier-West | Baukosten | 960.000,00 € |
| | | Planungskosten 10% | 96.000,00 € |
| | | Sicherheitszuschlag und Kleinleistungen | 144.000,00 € |
| | | Summe | 1.200.000,00 € |
| Gesamtmaßnahme Bahnhöfler | | | 13.357.500,00 € |

Kosten Sanierungsbereich Priorität 3 gesamt 13.357.500,00 €

| Städtebau-förderung (80%) | Eigenanteil Stadt (20%) | Projekte im Rahmen der Städtebau-förderung | Weitere Förder-förderung (x%) | Eigenanteil Stadt weitere Förderprogramme | Kosten Stadt ohne Förderung | Kosten Privater |
|---------------------------|-------------------------|--|-------------------------------|---|-----------------------------|-----------------|
| - € | - € | - € | - € | - € | - € | 12.157.500,00 € |
| - € | - € | - € | 1.200.000,00 € | - € | - € | - € |

Städtebauförderung - €
 Weitere Förderung 1.200.000,00 €
 Eigenanteile der Stadt (SBF) - €
 Eigenanteile der Stadt (weitere) - €
 Kosten der Stadt ohne Förderung - €
Summe Kosten der Stadt - €
Summe Kosten Privater 12.157.500,00 €

| Nr. entsprechend IHK | Projekt / Sanierungsgebiet | Maßnahme | Kosten |
|-------------------------------------|---|--|------------------------|
| Sanierungsgebiet Priorität V | | | |
| D1 | Vorbereitende Planungen für die Entwicklung einer neuen Ortsmitte, Städtebaulich-architektonischer Realisierungswettbewerb | Altlastenuntersuchung, Altlastensanierung und Bodendenkmalpflege | |
| | | Realisierungswettbewerb | 100.000,00 € |
| | | Summe | 100.000,00 € |
| D3 | Anlage eines Shared Space Bereichs an der Schnittstelle Römerbrücke - Bahnhofpunkt als Stadteingangs | Neugestaltung Knotenpunkt | 795.000,00 € |
| | | Bäume | 15.000,00 € |
| | | Baukosten Summe | 810.000,00 € |
| | | Sicherheitszuschlag und Kleinleistungen | 121.500,00 € |
| | | Planungskosten | 56.700,00 € |
| | | Bürgerbeteiligung | 15.000,00 € |
| | | Summe | 1.003.200,00 € |
| D6 | Entwicklung von Bauflächen am Stadtplatz als neuer Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort | Freimachung des Geländes | 467.500,00 € |
| | | Altlastenuntersuchung, Altlastensanierung und Bodendenkmalpflege | |
| | | Gründerwerb Private | 625.000,00 € |
| | | Vorbereitung - Zwischensumme | 1.092.500,00 € |
| | | Neubau | 25.350.000,00 € |
| | | Planungskosten | 2.635.000,00 € |
| | | Baukosten Summe | 27.885.000,00 € |
| | | Gestaltung Freiflächen | 250.000,00 € |
| | | Summe | 29.227.500,00 € |
| D6 / D7 | Gestaltung eines Stadtplatzes zwischen der Eurerer Straße und der B 51 n als neuer Stadtmittelpunkt und Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Eurerer Straße als Geschäftsstraße | Gründerwerb Stadt | 185.000,00 € |
| | | Altlastenuntersuchung, Altlastensanierung und Bodendenkmalpflege | |
| | | Vorbereitung - Zwischensumme | 185.000,00 € |
| | | Platzbereich | 555.000,00 € |
| | | Eurerer Straße | 900.000,00 € |
| | | Bäume | 30.000,00 € |
| | | Stützwände | 202.500,00 € |
| | | Sitzstufen | 35.000,00 € |
| | | Bushaltestellen | 30.000,00 € |
| | | Baukosten Zwischensumme | 1.752.500,00 € |
| | | Sicherheitszuschlag und Kleinleistungen | 262.875,00 € |
| | | Planungskosten | 122.675,00 € |
| | | Summe | 2.323.050,00 € |
| Gesamtmaßnahme Stadteilenrum | | | 32.653.750,00 € |

Kosten Sanierungsbereich Priorität 3 gesamt 32.653.750,00 €

| Städtebau-förderung (80%) | Eigenanteil Stadt (20%) | Projekte im Rahmen der Städtebau-förderung | Weitere Förder-förderung (x%) | Eigenanteil Stadt weitere Förderprogramme | Kosten Stadt ohne Förderung | Kosten Privater |
|---------------------------|-------------------------|--|-------------------------------|---|-----------------------------|---------------------------------|
| 80.000,00 € | 20.000,00 € | 100.000,00 € | - € | - € | - € | - € |
| 80.000,00 € | 20.000,00 € | 100.000,00 € | - € | - € | - € | - € |
| - € | - € | - € | 1.003.200,00 € | 902.880,00 € | 100.320,00 € | - € |
| 374.000,00 € | 93.500,00 € | 467.500,00 € | - € | - € | - € | 625.000,00 € |
| 374.000,00 € | 93.500,00 € | 467.500,00 € | - € | - € | - € | 27.885.000,00 € 250.000,00 € |
| 374.000,00 € | 93.500,00 € | 467.500,00 € | - € | - € | - € | 28.760.000,00 € |
| 148.000,00 € | 37.000,00 € | 185.000,00 € | - € | - € | - € | - € |
| 1.402.000,00 € | 350.500,00 € | 1.752.500,00 € | - € | - € | - € | - € |
| 308.440,00 € | 77.110,00 € | 385.550,00 € | - € | - € | - € | - € |
| 1.358.440,00 € | 464.610,00 € | 2.323.050,00 € | - € | - € | - € | - € |
| 2.312.440,00 € | 578.110,00 € | 2.890.550,00 € | 1.003.200,00 € | 902.880,00 € | 100.320,00 € | 28.760.000,00 € |

Städtebauförderung 2.312.440,00
 Weitere Förderung 1.003.200,00
 Eigenanteile der Stadt (SBF) 578.110,00
 Eigenanteile der Stadt (weitere) 902.880,00
 Kosten der Stadt ohne Förderung 100.320,00
Summe Kosten der Stadt 1.581.310,00
Summe Kosten Privater 28.760.000,00



| Nr. entsprechend JHK | Projekt / Sanierungsgebiet | Maßnahme | Kosten |
|--|--|--|------------------------|
| Sanierungsgebiet Priorität V | | | |
| D1 | Vorbereitende Planungen für die Entwicklung einer neuen Ortsmitte, Städtebaulich-architektonischer Realisierungswettbewerb | Alllastenuntersuchung, Alllastensanierung und Bodendenkmalpflege | |
| | | Realisierungswettbewerb | 200.000,00 € |
| | | Summe | 200.000,00 € |
| D3 | Anlage eines Verkehrsberuhigten Bereichs an der Schnittstelle Römerbrücke - Bahnhofpunkt als Stadteingang | Neugestaltung Knotenpunkt | 1.000.000,00 € |
| | | Bäume | 15.000,00 € |
| | | Baukosten Summe | 1.015.000,00 € |
| | | Sicherheitszuschlag und Kleinleistungen | 121.500,00 € |
| | | Planungskosten | 56.700,00 € |
| | | Bürgerbeteiligung | 15.000,00 € |
| | | Summe | 1.208.200,00 € |
| D5 | Entwicklung von Bauflächen am Stadtplatz als neuer Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort | Freimachung des Geländes | 467.500,00 € |
| | | Alllastenuntersuchung, Alllastensanierung und Bodendenkmalpflege | |
| | | Gründerwerb Private | 625.000,00 € |
| | | Vorbereitung - Zwischensumme | 1.092.500,00 € |
| | | Neubau | 25.350.000,00 € |
| | | Planungskosten | 2.535.000,00 € |
| | | Baukosten Summe | 27.885.000,00 € |
| | | Gestaltung Freiflächen | 250.000,00 € |
| | | Summe | 29.227.500,00 € |
| D6 / D7 | Gestaltung eines Stadtplatzes zwischen der Eurenner Straße und der B 51 n als neuer Stadteilmittelpunkt und Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Eurenner Straße als Geschäftsstraße | Gründerwerb Stadt | 185.000,00 € |
| | | Alllastenuntersuchung, Alllastensanierung und Bodendenkmalpflege | |
| | | Vorbereitung - Zwischensumme | 185.000,00 € |
| | | Platzbereich | 555.000,00 € |
| | | Eurenner Straße | 900.000,00 € |
| | | Bäume | 30.000,00 € |
| | | Stützwände | 202.500,00 € |
| | | Sitzstufen | 35.000,00 € |
| | | Bushaltestellen | 30.000,00 € |
| | | Baukosten Zwischensumme | 1.752.500,00 € |
| | | Sicherheitszuschlag und Kleinleistungen | 262.875,00 € |
| | | Planungskosten | 122.675,00 € |
| | | | 385.550,00 € |
| | | Summe | 2.323.050,00 € |
| Gesamtmaßnahme Stadtteilzentrum | | | 32.958.750,00 € |

Kosten Sanierungsbereich Priorität V gesamt

32.958.750,00 €

| Städtebau-förderung (80%) | Eigenanteil Stadt (20%) | Projekte im Rahmen der Städtebau-förderung | Weitere Förder-Förderung (x%) programme | Eigenanteil Stadt weitere Förderprogramme | Kosten Stadt ohne Förderung | Kosten Privater |
|---------------------------|-------------------------|--|---|---|-----------------------------|------------------------|
| 160.000,00 € | 40.000,00 € | 200.000,00 € | - € | - € | - € | - € |
| 160.000,00 € | 40.000,00 € | 200.000,00 € | - € | - € | - € | - € |
| - € | - € | - € | 1.003.200,00 € | 902.880,00 € | 100.320,00 € | - € |
| 374.000,00 € | 93.500,00 € | 467.500,00 € | - € | - € | - € | 625.000,00 € |
| 374.000,00 € | 93.500,00 € | 467.500,00 € | - € | - € | - € | 27.885.000,00 € |
| | | | | | | 250.000,00 € |
| | | | | | | 28.760.000,00 € |
| 148.000,00 € | 37.000,00 € | 185.000,00 € | - € | - € | - € | - € |
| 1.402.000,00 € | 350.500,00 € | 1.752.500,00 € | - € | - € | - € | - € |
| 308.440,00 € | 77.110,00 € | 385.550,00 € | - € | - € | - € | - € |
| 1.858.440,00 € | 464.610,00 € | 2.323.050,00 € | - € | - € | - € | - € |
| 2.392.440,00 € | 598.110,00 € | 2.990.550,00 € | 1.003.200,00 € | 902.880,00 € | 100.320,00 € | 28.760.000,00 € |

Städtebauförderung 2.392.440,00

Weitere Förderung 1.003.200,00

Eigenanteile der Stadt (SBF) 598.110,00

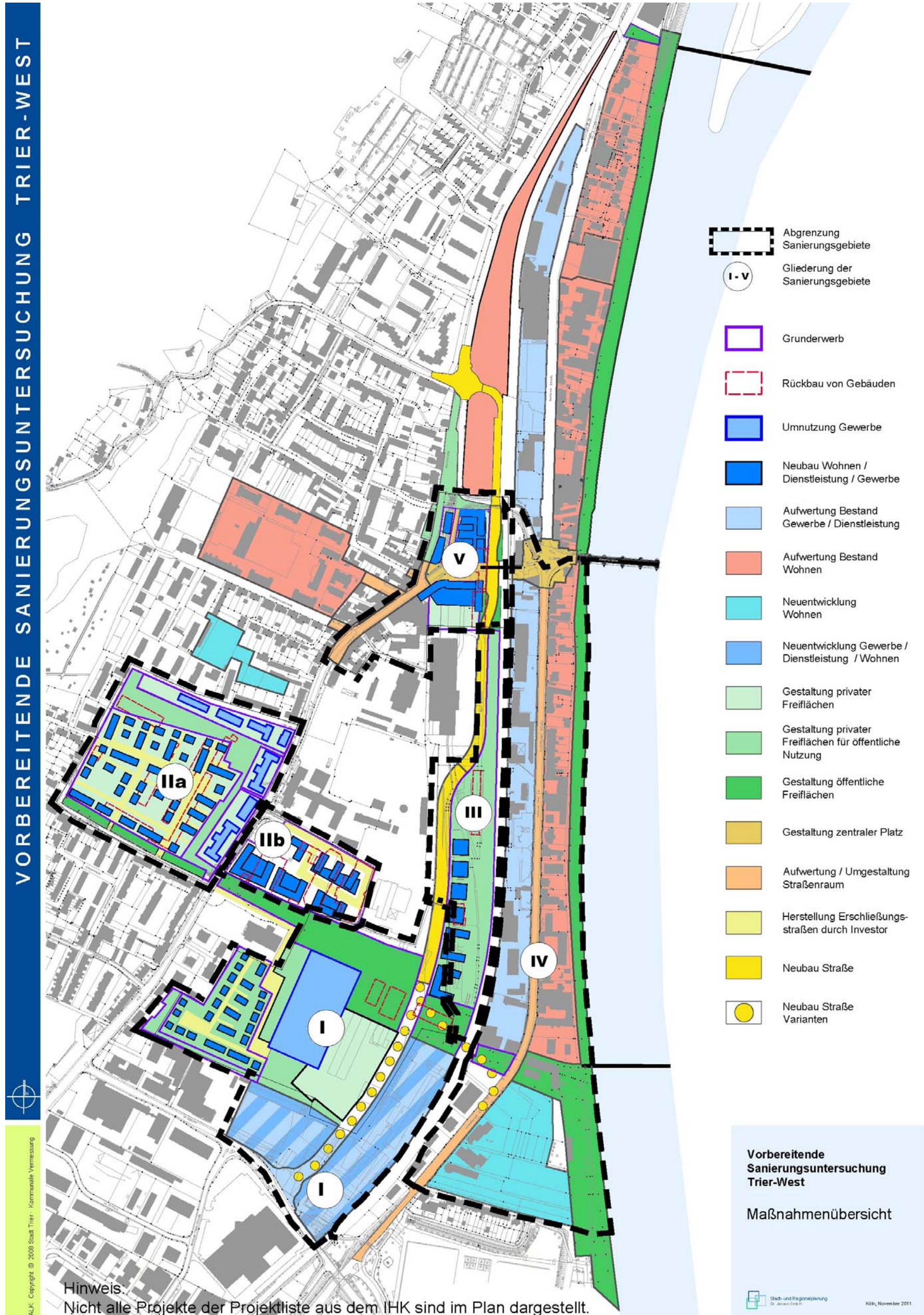
Eigenanteile der Stadt (weitere) 902.880,00

Kosten der Stadt ohne Förderung 100.320,00

Summe Kosten der Stadt 1.601.310,00

Summe Kosten Privater 28.760.000,00

Anhang: Übersichtsplan der Maßnahmen





Anhang: Auswertung Beteiligung



Stadt Trier
Vorbereitende Untersuchungen
(VU) gem. § 141 BauGB für
Trier-West zwischen Bahnrampe,
Im Speyer, Eurener Straße und
Moselufer

Beteiligung und Mitwirkung gemäß § 137 und § 139 BauGB







Stadt- und Regionalplanung
Dr. Jansen GmbH



Stadt Trier Vorbereitende Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB für Trier–West zwischen Bahnrampe, Im Speyer, Eurener Straße und Moselufer

Beteiligung und Mitwirkung gemäß
§ 137 und § 139 BauGB

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.- Renate Schatral
Dipl.- Georg. Ursula Mölders
Dipl.-Ing. Dominik Geyer

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



| | | |
|-------|--|----|
| 1 | BETEILIGUNG UND MITWIRKUNG GEMÄß § 137 UND 139 BAUGB | 1 |
| 1.1 | Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen (§ 137 BauGB) | 1 |
| 1.1.1 | Auswertung der Fragebogenerhebung - Zusammenfassung | 2 |
| 1.1.2 | Auswertung der Eigentümergespräche über Schlüsselgrundstücke | 9 |
| 1.1.3 | Ergebnis der Informationsveranstaltung vom 5. Mai 2011 im Rathaus der Stadt Trier | 9 |
| 1.2 | Beteiligung und Mitwirkung der öffentlichen Aufgabenträger (§ 139 BauGB) | 10 |
| 1.3 | Bürgerbeteiligung | 15 |
| 1.4 | Ergebnisse der Beteiligung - Fazit | 16 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|-------------|---|---|
| Abbildung 1 | Besitzverhältnisse im Untersuchungsgebiet | 3 |
| Abbildung 2 | Nutzung der Immobilien, Angaben in absoluten Zahlen | 4 |
| Abbildung 3 | Verhältnis Eigennutzung und Verpachtung, Angaben in absoluten Zahlen | 5 |
| Abbildung 4 | Gebäudealter, Angaben in absoluten Zahlen | 6 |
| Abbildung 5 | Immobilienverkauf und mögliche Formen der Entschädigung | 8 |

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.



12 Beteiligung und Mitwirkung gemäß § 137 und 139 BauGB

Die Sanierung ist gemäß § 137 BauGB und § 139 BauGB mit der Eigentümer-, Mieterschaft, Pächtern und sonstigen Betroffenen möglichst frühzeitig zu erörtern, diese sind zur Mitwirkung anzuregen.

Bei der Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sind die §§ 4 Abs. 2 und 4a Abs. 1 bis 4 und Abs. 6 BauGB sinngemäß anzuwenden. Sofern Änderungen von Zielen und Zwecken der Sanierung oder Maßnahmen und Planungen der Träger öffentlicher Belange stattfinden, die aufeinander abgestimmt wurden, haben sich die Beteiligten gemäß § 139 Abs. 3 BauGB erneut miteinander zu verständigen.

12.1 Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen (§ 137 BauGB)

Mit Schreiben vom 07. April 2011 hat die Stadt Trier die Eigentümer im Geltungsbereich des Untersuchungsgebiets über die Städtebauliche Sanierungsmaßnahme Trier West – Vorbereitende Untersuchungen informiert und um ihre aktive Mitwirkung gebeten. Hierzu wurde ein Fragebogen zur Grundlagenerhebung entwickelt und an die betroffenen Eigentümer versendet. Es wurde gebeten, diesen Fragebogen ausgefüllt bis zum 13. Mai 2011 an die Stadt Trier zurückzusenden. Die vertrauliche Behandlung der Angaben entsprechend dem Datenschutz wurde zugesichert. Von insgesamt 146 angeschriebenen Eigentümern haben 86 Personen (59 % der Befragten) den Fragebogen ausgefüllt zurückgeschickt. Überdies wurden die Eigentümer zu einer Anliegerversammlung/ Informationsveranstaltung am 05. Mai 2011 in den Großen Rathaussaal der Stadt Trier eingeladen. Dieser Einladung sind 21 Personen gefolgt. Darüber hinaus hat die Stadt Trier mit Eigentümerinnen und Eigentümern, die sogenannte „Schlüsselgrundstücke“ im Plangebiet besitzen, nochmals persönlich ein Gespräch geführt.

Eine Informationsveranstaltung über die Ergebnisse der Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung und Beteiligung aller weiteren betroffenen Bürgerinnen und Bürgern ist für September 2011 vorgesehen.

Die Zusammenfassung und Auswertung der Beteiligungsergebnisse wurde durch die Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH durchgeführt. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Eigentümerbefragung im Wesentlichen zusammenfassend wiedergegeben. Eine detaillierte Aufstellung der eingegangenen Anregungen unter Angabe der Personendaten steht nur der Stadt Trier zu Zwecken der Sanierung zur Verfügung. Die Daten werden gemäß



§ 138 Abs. 2 BauGB nach Aufhebung der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets gelöscht.

12.1.1 Auswertung der Fragebogenerhebung - Zusammenfassung

Insgesamt wurden 146 Eigentümer und Eigentümerinnen angeschrieben, von denen 86, demnach 59 % der Befragten, den Fragebogen ausgefüllt zurückgesendet haben. Die nachfolgende Auswertung ist daher auf die Gesamtheit von 86 Personen (natürlich/juristisch) bezogen.

Altersstruktur der Eigentümer

Von den befragten Eigentümern und Eigentümerinnen, die ihr Geburtsjahr angegeben haben, sind 72 % über 50 und 40 % über 60 Jahre alt. Daraus kann abgeleitet werden, dass für einen Großteil der Immobilien rein demografisch bedingte Veränderungen in der Eigentümerstruktur und/oder der damit verbundenen Nutzung der Immobilie bzw. des Grundstücks mittel – bis langfristig einsetzen werden.

Anteil juristische und natürliche Personen

Ein relativ geringer Anteil (21 %) der Immobilien befindet sich im Besitz juristischer Personen. Hierbei handelt es sich vor allem um Handels- (44 %) und Dienstleistungsunternehmen (28 %). Bezogen auf die Grundgesamtheit ist bei diesen Immobilien der Anteil an produzierendem Gewerbe, Wohnnutzung und Leerständen gering.

Leerstände

Bei der Gesamtheit von 350 Wohnungen im Untersuchungsgebiet stehen derzeit 59 Wohnungen leer, was einem Anteil von 17 % entspricht, davon wiederum entfällt etwa die Hälfte auf die Eurener Straße. Deutliche räumliche Konzentrationen an Leerständen ließen sich alleine durch die Erhebung aber nicht feststellen.

Eigengenutzte Immobilie, Wohnung

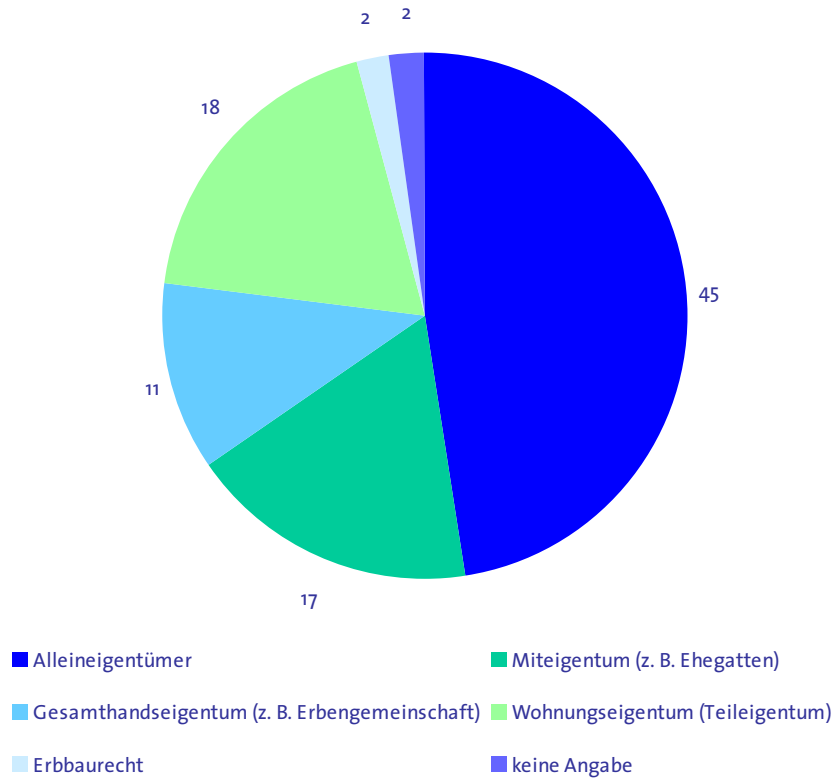
Circa ein Viertel der befragten Eigentümerschaft (24 %) wohnt in der eigenen Wohnung im Untersuchungsgebiet – schwerpunktmäßig an der Eurener und Luxemburger Straße.

Eigentumsverhältnisse

Etwa die Hälfte der Befragten Eigentümerschaft (47 %) gibt an, dass sie die Immobilie im Alleineigentum besitzt. Knapp ein Drittel der Eigentümerschaft (24 Personen = < 29 %) besitzt die Immobilien im Untersuchungsgebiet seit 20 oder mehr Jahren. Über die Hälfte (54 %) der Objekte befindet sich auf der Luxemburger Straße.



Abbildung 40 Besitzverhältnisse im Untersuchungsgebiet



Quelle: Bewohnerbefragung Stadt Trier 2011, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

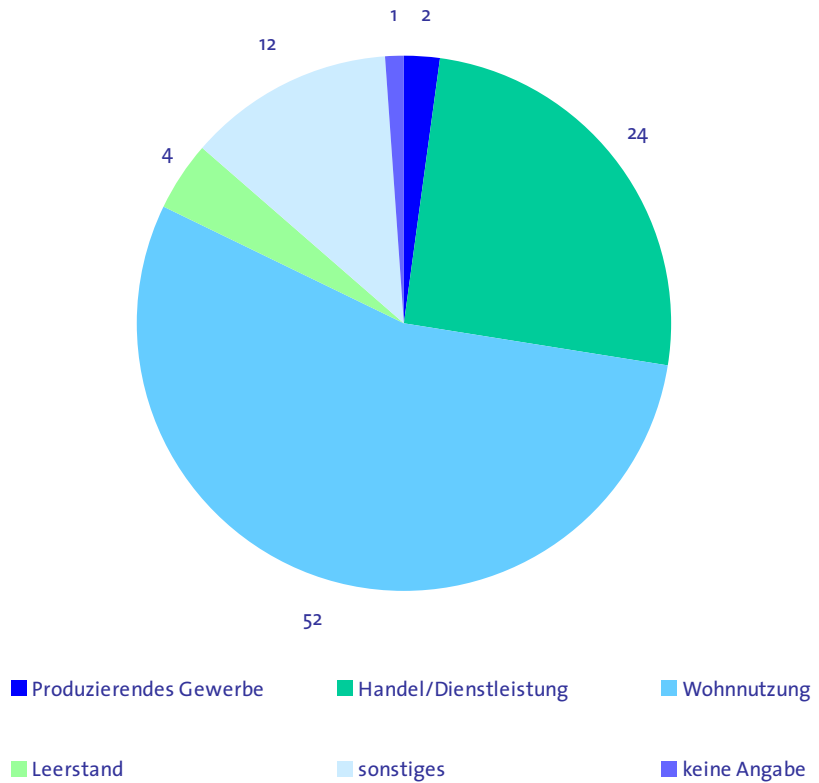
Daraus lässt sich ableiten, dass es sich insbesondere an der Luxemburger Straße auch im Hinblick auf Eigentümer- und Bewohnerschaft um eine gewachsene Struktur handelt, was für die Identität des Stadtteils eine maßgebliche Rolle spielt.

Knapp ein Fünftel der Eigentümerschaft (bzw. ein Familien- oder Haushaltsmitglied) nutzt das Grundstück, um seinen Beruf auszuüben (19 %). Die große Mehrheit davon (13 von 18 = 72 %) ist hier selbstständig oder freiberuflich tätig.

Wohnen- und Arbeiten im Untersuchungsgebiet



Abbildung 41 Nutzung der Immobilien, Angaben in absoluten Zahlen



Quelle: Bewohnerbefragung Stadt Trier 2011, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

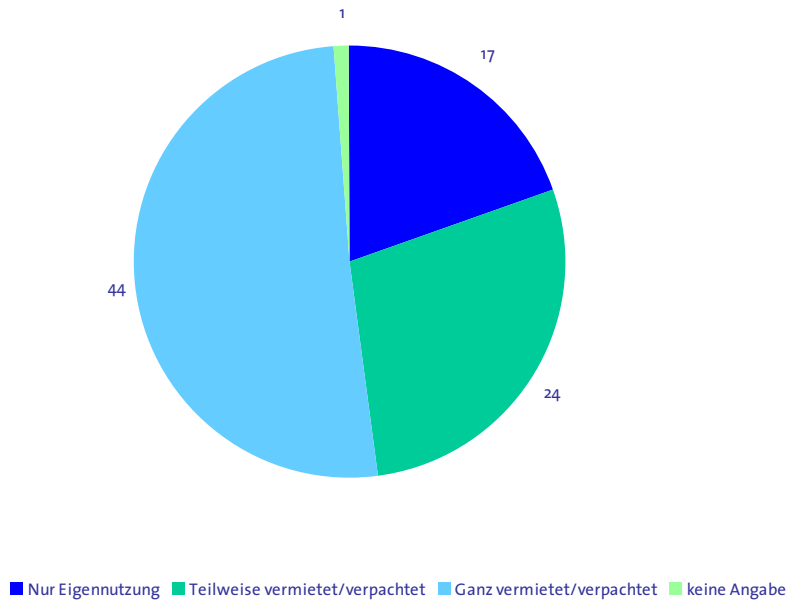
Vermietungs- und Verpachtungsstand sehr hoch

Der Vermietungs- und Verpachtungsgrad der Immobilien im Untersuchungsgebiet ist hoch: Nur 20 % der Immobilien werden von der Eigentümerschaft selbst genutzt, 28 % sind teilweise und 52 % ganz vermietet oder verpachtet.

Der Großteil der Eigentümerschaft bestreitet seinen Lebensunterhalt jedoch nicht überwiegend durch Einnahmen aus Haus- und Grundbesitz (67 %). Von den Eigentümern und Eigentümerinnen, auf die dies jedoch zutrifft, wohnt fast keiner selbst im Sanierungsgebiet.



Abbildung 42 Verhältnis Eigennutzung und Verpachtung, Angaben in absoluten Zahlen



Quelle: Bewohnerbefragung Stadt Trier 2011, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Bei den gewerblich genutzten Grundstücken und Immobilien überwiegen Dienstleistungsbetriebe, Großhandel sowie Lagerflächen. Insgesamt sind 603 Beschäftigte gemeldet, von denen 350 alleine auf die RWE GmbH (Umspannwerk) und die RWE AG (Büroflächen) entfallen.

Etwa die Hälfte (48 %) der Befragten hat für die nahe Zukunft keine größeren Veränderungen für das Grundstück/die Gebäude geplant. Bei den geplanten Maßnahmen überwiegen Mängelbeseitigung und/oder energetische Modernisierung. Daraus lässt sich ableiten, dass sich die geplanten Maßnahmen der Eigentümerschaft im Wesentlichen auf Erhaltungs- sowie Maßnahmen zur Optimierung der Betriebskosten konzentrieren.

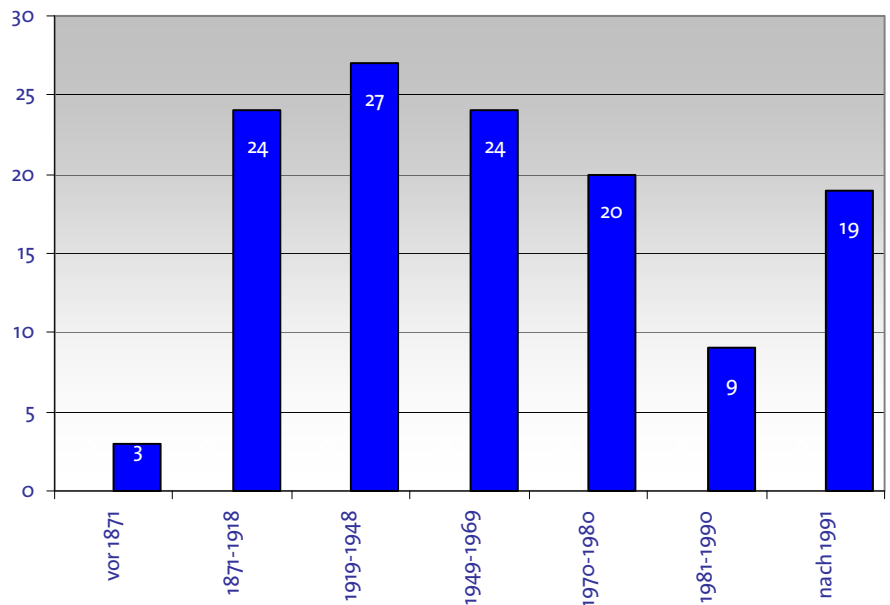
Ca. die Hälfte der Eigentümer planen Modernisierungsmaßnahmen



Gebäudealter

Der Großteil des Gebäudebestands im Untersuchungsgebiet ist deutlich älter als 40 Jahre. Ca. 62 % der Gebäude wurden vor 1969 erbaut. Davon konzentrieren sich ca. 60% auf die Luxemburger Straße, 19 % entfallen auf die Eurenener Straße.

Abbildung 43 Gebäudealter, Angaben in absoluten Zahlen



Quelle: Bewohnerbefragung der Stadt Trier 2011, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Zustand der Gebäude

Davon sind die meisten Gebäude nach Angaben der Eigentümer in einem baulichen Zustand ohne Mängel (44 %) oder weisen lediglich geringe Mängel (42 %) auf. Kaum ein Eigentümer berichtet über schwere (5 %) oder gar schwerwiegende Mängel (1 %) an den Objekten. Bei den vier Gebäuden mit schweren bis schwerwiegenden Mängeln handelt es sich um Wohn- und Geschäftsgebäude bzw. gemischt genutzte Gebäude an der Luxemburger Straße.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Angaben der Eigentümerschaft bezüglich Baualter und Sanierungsbedarf im Wesentlichen mit der Einschätzung aus der Vor-Ort-Begehung und Bewertung übereinstimmen. Bei manchen Objekten ist jedoch festzustellen, dass sie von den Eigentümern in eine bessere „Verfassung“ eingestuft werden, als durch die Aufnahme im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung erfolgt. Die Zielsetzung bei fast der Hälfte der befragten Eigentümer, zukünftig in Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen zu investieren, ist aber unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Alters der Gebäude schlüssig. Zudem wurden die gravierendsten und schwerwiegendsten Gebäudemängel im Rahmen der Vor-Ort-Aufnahme vor allem im gewerblichen Bereich festgestellt. Dabei ist zu beachten, dass diese



Anzahl der Gebäude statistisch als absoluter Zahlenwert nicht so sehr in das Gewicht fällt, allerdings durch ihre Voluminösität (z. B. Lokrichthalle) und Ausdehnung der Brachflächen das Gros des städtebaulichen Erscheinungsbilds und der Nutzungsstruktur ausmachen.

Über die Hälfte der Eigentümerschaft (ca. 56 %) sind an einer Mitwirkung bei der Planung und Durchführung der Sanierungsmaßnahmen interessiert. Das Interesse bei der Mitwirkung der Eigentümerschaft, die selbst im Plangebiet leben, liegt bei 58 % der Befragten. Ein Großteil (47 %) der an weiterer Mitwirkung interessierten Eigentümerschaft weiß allerdings noch nicht, in welcher Form sie mitwirken möchte. Von den übrigen entfällt die Mehrheit auf die Beteiligung an öffentlichen Versammlungen sowie die Abstimmung über konkrete Planvorstellungen.

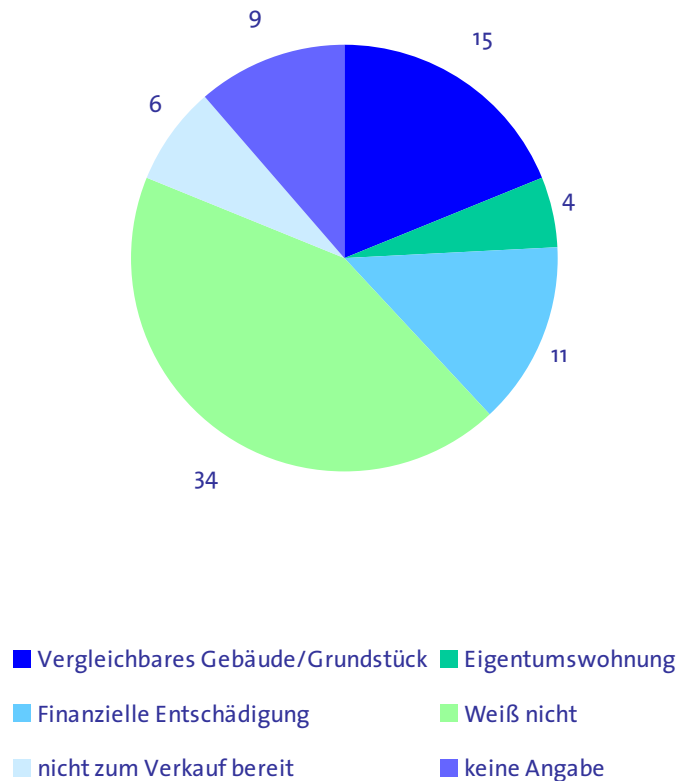
Interesse an weiterer Mitwirkung

Auf die Frage nach Entschädigungsmöglichkeiten für den Fall, dass ein Grundstücksverkauf an die Stadt notwendig würde, antworten 8 %, dass sie nicht zum Verkauf bereit seien. Mehr als die Hälfte antwortet nicht darauf (11 %) bzw. ist unentschlossen (43 %). Von den übrigen Eigentümern und Eigentümerinnen würde der größere Teil eine vergleichbare Immobilie (30 %) der finanziellen Entschädigung (14 %) vorziehen. Dadurch wird nochmals deutlich, dass dem Bestandsschutz bei der Durchführung der Sanierungsmaßnahmen eine sehr hohe Priorität einzuräumen ist.

Entschädigungsmöglichkeiten



Abbildung 44 Immobilienverkauf und mögliche Formen der Entschädigung



Quelle: Bewohnerbefragung der Stadt Trier 2011, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Die Vorstellungen oder Wünsche zur Entwicklung des Stadtteils Trier-West bezogen sich im Wesentlichen auf Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, Begrünungsmaßnahmen sowie Wohnumfeldverbesserungen, wie z. B. Kinderspielplätze. Im Folgenden werden einige Kernaussagen- bzw. Wünsche zusammenfassend aufgezählt:

- Verkehrsberuhigung Eurener Straße, Beseitigung SchrottlKW's
- Verkehrsberuhigung/Sanierung Luxemburger Straße, Schwerverkehr umleiten, Asphaltierung
- Verschönerung der Luxemburger Straße mittels Kastanienallee
- Verkehrsberuhigung Römerbrücke, Aachener Straße
- Straßenerneuerung
- Verkehrsberuhigung allgemein, kindgerechte Straßen



- keine Zufahrtsbehinderungen
- Verbesserung und Pflege Grünanlagen
- Verbesserung Infrastruktur
- Neugestaltung Moselufer, Begrünung
- Fahrradbrücke über die Mosel
- Sicherstellen der gewerblichen Nutzung der Grundstücke
- Beschränkung der Öffnungszeit der Diskothek (Ruhestörung)

Neben den Anregungen zur Umgestaltung gab es aber zwei Nennungen von Eigentümerinnen und Eigentümern, die mit dem Status Quo durchaus zufrieden sind. Von deren Seite wurde vorgeschlagen, die Luxemburger Straße als Bundesstraße zu belassen, da dies für Eigentümer/Investoren attraktiver sei; ebenfalls wurde angeregt, der Verwahrlosung der Grundstücke und Gebäude ein Ende zu setzen und eine Nutzungsmischung aus kulturellen Einrichtungen, Wohnen und Dienstleistern zu schaffen.

Der Fragebogen (Muster) ist diesem Bericht im Anhang beigelegt.

12.1.2 Auswertung der Eigentümergespräche über Schlüsselgrundstücke

Die Stadt Trier hat mit insgesamt 6 Eigentümern bzw. Eigentümerinnen von sogenannten Schlüsselgrundstücken Gespräche geführt. Die Ergebnisse sind tabellarisch aufgeführt und dem Bericht als Anhang beigelegt. Zusammenfassend kann hier aber festgestellt werden, dass die Ziele der Sanierung in vier Fällen den Interessen der Eigentümerschaft nicht entgegenstehen. In zwei Fällen besteht derzeit noch ein Dissens zwischen dem einzelnen Eigentümer-Interesse und den Zielen der Stadtentwicklung. Eine konstruktive gemeinsame Lösung erscheint aber möglich.

12.1.3 Ergebnis der Informationsveranstaltung vom 5. Mai 2011 im Rathaus der Stadt Trier

Zur Information der Anlieger und Eigentümer im Geltungsbereich der Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung wurde die Eigentümer-/Anliegerschaft in das Rathaus eingeladen.

Es wurden durch die Stadt Trier (Planungsamt) und das beauftragte Büro für Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH die ersten Ergebnisse des Integrierten Handlungskonzeptes für Trier-West sowie der Vorbereitenden Sanierungsuntersuchungen vorgestellt. Im Anschluss an den Vortrag stellten die Anwesenden Fragen zur Planung und Vorgehensweise. Die Fragen zielten im Wesentlichen auf die möglichen Kosten und privaten Investitionen, die auf die Eigentümer zukommen können, sowie den möglichen Realisierungszeitraum ab. Folgende Ergebnisse können hier im Kern wiedergegeben werden:



- Es werden Kosten für Anliegerstraßen entstehen, in welcher Form und Höhe und wann diese eintreten werden, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht genannt werden.
- Die neue Trasse der Bundesstraße B 51 n ist dazu gedacht, die Luxemburger - und die Eurener Straße zu entlasten und somit eine wesentliche Verbesserung für die Grundstücke an diesen Straßen zu erlangen. Der Wert der Grundstücke würde dann auch mit dieser Verbesserung insgesamt steigen.
- Bisher unbebaute Gebiete, die in einem Überschwemmungsgebiet liegen, dürfen nicht mehr bebaut werden. Für den Bereich entlang der Luxemburger Straße sind demnach die Kriterien nach § 34 BauGB anzuwenden. Man kann hier für unbebaute Einzelgrundstücke eine Nachverdichtung vornehmen. Allerdings muss Hochwasser angepasst gebaut werden, und das ist in jedem Einzelfall zu klären.
- Jeder Bürger bzw. Bürgerin hat das Recht auf sein bzw. ihr Eigentum. Die Planung ist als langfristige Zielsetzung zu verstehen und eine Grundlage für zukünftige Veränderungen, im Rahmen derer die Moselseite der Luxemburger Straße primär der Wohnnutzung vorgehalten werden soll. Die Umsetzung der Planung im Laufe der Jahre wird nur mit der Eigentümerschaft gelingen, nicht gegen sie.
- Bei einer Sanierung der Luxemburger Straße muss klar entschieden werden, in welchem Standort die Straße ausgebaut werden soll: Als Bundesstraße oder Anliegerstraße. Diese Entscheidung wird der Stadtrat zu gegebener Zeit fällen. Der Ausbau/Umbau der Straße im nächsten Schritt ist dann abhängig vom städtischen Haushalt, möglichen Fördermitteln und der Prioritätensetzung innerhalb der Stadt.

Das Protokoll der Anliegerversammlung ist diesem Bericht in der Anlage beigelegt.

12.2 Beteiligung und Mitwirkung der öffentlichen Aufgabenträger (§ 139 BauGB)

Die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sind gemäß § 139 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 07. April 2011 benachrichtigt und aufgefordert worden, bis zum 13. Mai 2011 zu den geplanten Maßnahmen Stellung zu nehmen. Die Unterlagen konnten auch im Internet auf der Homepage der Stadt Trier eingesehen werden.

Insgesamt wurden 37 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt, von denen 15 keine Stellungnahme abgegeben haben und weitere 6 weder Anregungen noch Hinweise abgegeben haben.

Es wurden keine Stellungnahmen vorgebracht, die erkennen ließen, dass die Ziele der Sanierung nicht durchführbar seien. Die



abwägungsrelevanten Stellungnahmen für die Vorbereitende Sanierungsuntersuchung werden wie folgt wiedergegeben bzw. in den Sanierungsuntersuchungen berücksichtigt:

Insgesamt 4,3 ha umfassen die Flächen im Eigentum der **DB Services Immobilien**, die überwiegend als planfestgestellte Eisenbahnbetriebsanlagen genutzt werden und somit auch nicht freistellbar von Bahnbetriebszwecken sind. Für die Zukunft sind keine größeren Veränderungen geplant.

Dies steht somit nicht den Zielen der Sanierung entgegen, die Veränderungen im Bereich der planfestgestellten Eisenbahnbetriebsanlagen nicht vorsieht. Allerdings wird derzeit im Rahmen der Entwicklung des ehemaligen Eybl-Bobinet-Geländes eine alternative Trassenführung der B 51 n untersucht, die ggf. eine Aufweitung der bestehenden Bahnunterführung erfordern würde. In diesem Fall wären die Belange berührt, so dass dann weitere Abstimmungen auch mit weiteren Stellen der Deutschen Bahn (z. B. Eisenbahn Bundesamt, Aurelis) zu erfolgen haben.

Einige Versorgungsträger, wie die **Deutsche Telekom Netzproduktion, Kabel Deutschland Vertrieb, SWT-Anstalt des öffentlichen Rechts der Stadt Trier sowie RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservices GmbH** weisen auf Versorgungsanlagen und Hochspannungsleitungen im Plangebiet hin, die bei den weiteren Umsetzungsplanungen zu berücksichtigen sind. In den weiteren Planverfahren (Bebauungspläne) werden die Träger beteiligt, so dass die Lage der Netze und Anlagen und ggf. Verlagerungs- oder Ergänzungsbedarf frühzeitig abgestimmt werden können.

Die **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Landesdenkmalpflege Mainz**, weist auf zahlreiche Kulturdenkmäler im Plangebiet hin und bittet um eine angemessene Beachtung bei der Planung. Diese Kulturdenkmäler werden in Bericht und Kartenwerk zur Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung aufgenommen. Auf die entsprechende Berücksichtigung in den weiteren verbindlichen Bauleitplanverfahren wird hingewiesen.

Die **Generaldirektion Kulturelles Erbe, Rheinland-Pfalz, Landesmuseum Trier**, weist darauf hin, dass das Untersuchungsgebiet in weiten Bereichen innerhalb des bestehenden Grabungsschutzgebiets „Archäologisches Trier“, welches die römische Brückenkopfsiedlung am linken Moselufer, verschiedene Gräberfelder sowie auf dem Areal der Jägerkaserne auch den östlichen Bereich des römischen Tempelbezirks Irminenwingert umfasst, liegt. Der Forschungsstand ist derzeit unzureichend, so dass mögliche finanzielle Aufwendungen für Prospektionen und Ausgrabungen bei konkreten Maßnahmen (mit Bodeneingriffen) zu berücksichtigen sind.

Dieser Hinweis wird für die weitere Planung zu berücksichtigen sein. Bei konkreten Baumaßnahmen und in der Bauleitplanung



werden die Planungen frühzeitig abgestimmt. Auf die möglichen Kosten wird hingewiesen und diese dann zu gegebener Zeit konkret zu ermitteln sein.

Die **Industrie- und Handelskammer** verweist auf ihre Stellungnahme zum Masterplan, indem sie den definierten Handlungsfeldern eher kritisch gegenübersteht. Sie begrüßt aber die Bemühungen der Stadt Trier zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände und die breite Beteiligung der Grundstückseigentümer-, Mieterschaft und Pächter. Die sei notwendig um die Realisierungschancen der geplanten Maßnahmen abwägen zu können. Seitens der IHK sind keine Maßnahmen eingeleitet oder beabsichtigt, die für die Sanierung von Bedeutung sein könnten.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass es sich bei der Erstellung des Masterplans um ein informelles Planverfahren handelt, das nicht den Beteiligungsvorschriften des BauGB zu folgen hat. Mit der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung (Internet und Präsentation im Stadtteil) bestand jedoch für jedermann die Möglichkeit, sich in das Planverfahren einzubringen. Überdies wurden im Planungsprozess Gespräche mit Eigentümer- und Akteurschaft geführt, um die Umsetzungsmöglichkeiten abwägen zu können. Diese sind als Ergebnis in den Masterplan eingeflossen. Seitens der IHK bestehen keine Planungsabsichten oder Maßnahmen, die den Zielen der Sanierung entgegen stehen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Der **Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung Trier (LBB)** teilt mit, dass der LBB mit der Erfassung und Beseitigung der Altlasten im Bereich der ehemaligen Tankstelle der Jägerkaserne noch tätig werden wird. In der Jägerkaserne wird das Kreiswehrrersatzamt durch den LBB bauunterhaltsmäßig betreut. Gegenwärtig werden dort größere Sanierungsmaßnahmen am Gebäude abgewickelt. Es wird auf die notwendige Beteiligung der Wehrbereichsverwaltung und des LBB Landau hingewiesen.

Der Masterplan sieht für den Bereich der Jägerkaserne mittel- bis langfristig die Entwicklung von Wohnnutzung vor. Eine Umsetzung der Planung kann erst nach Freizug der Kaserne erfolgen. Die Belange der LBB sind aber nicht grundsätzlich berührt. Ein Widerspruch zu den Zielen der Sanierungsplanung besteht nicht.

Hinweise zu Altlasten und Altstandorten wurden auch durch die **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Trier**, gegebenen. Demnach ist die Jägerkaserne im Bodenschutzkataster Rheinland-Pfalz erfasst und ein Bericht der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft (IABG) zur Erhebung und Bewertung der Liegenschaft vom November 2006 liegt vor. Entsprechend wurden die Teilflächen und der Handlungsbedarf bewertet und festgelegt. Die Sanierungsmaßnahmen für die ehemalige Tankstelle sind noch



nicht abgeschlossen. Der Bereich sollte im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet werden. Es sind weitere Altstandorte und -ablagerungen im Plangebiet erfasst, es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass weitere nicht registrierte Alttablagerungen, Rüstungs- bzw. militärische Altstandorte, Verdachtsflächen sowie gewerblich-industrielle Altstandorte vorhanden sind. In der nachfolgenden Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren sollte sichergestellt sein, dass keine Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen vorliegen, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen Einzelner oder der Allgemeinheit herbeiführen. Die generelle Bebaubarkeit, die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Belange des Umweltschutzes müssen gewährleistet sein. Auf den „Erlass zur Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren“ wird hingewiesen.

Das Plangebiet liegt teilweise im festgestellten Überschwemmungsgebiet der Mosel sowie im überschwemmungsgefährdeten Bereich. Es wird darum gebeten, die genaue Lage in die Sanierungsgebietskarte aufzunehmen.

Die Ergebnisse, Inhalte und Hinweise zu den Altlaststandorten bzw. -situationen werden in den Bericht zur Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung aufgenommen und in den weiteren Bauleitplanverfahren berücksichtigt.

Die Grenzen des Überschwemmungsgebiets werden nachrichtlich in der Abbildung Nr. 4 des Berichtes dargestellt.

Zwischen SGD-Nord und dem Stadtplanungsamt Trier wurden weitere Modalitäten zum Umgang mit dem Überschwemmungsgebiet im Rahmen der Bebauungspläne BW 74/ BW 75 in einem Gespräch am 19. Mai 2011 erörtert. Demnach handelt es sich bei der Überplanung in diesem Bereich um eine Bestandssituation gem. § 34 BauGB. Es ist jedoch darauf zu achten, dass im Retentionsbereich des ÜSG-Mosel die Anforderungen aus § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG umgesetzt werden und die Genehmigungsvorbehaltszone des Uferbereichs (40 m ab Uferkante) besondere Berücksichtigung findet. Nachverdichtungen mit Augenmaß sind möglich. Der Abflussbereich der Mosel ist dagegen eine strikte Bauverbotszone.

Es besteht die Möglichkeit von Ausgleichsmaßnahmen entsprechend § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG durch Erschließung von hydraulischen Sammelausgleichsräumen.

Die mögliche Freilegung des derzeit verrohrten Irrbachs wird von Seiten der SGD-Nord begrüßt, der Verlauf des Irrbachs kann neu bestimmt und in einen Grünzug integriert werden.



Die **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Gewerbeaufsicht Trier**, teilt mit, dass keine Planungsabsichten bekannt sind, die Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet haben können. Es wird darauf hingewiesen, dass im weiteren Verfahren Erkenntnisse über mögliche Missstände im Plangebiet hinsichtlich Immissionen (Lärm, Luftverunreinigungen etc.) vorliegen könnten, die einer Nutzung für Wohnen oder Arbeiten entgegenstehen können. Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Notwendigkeit zur Erstellung von Fachgutachten nicht gegeben. Der Bestand der im Untersuchungsgebiet ansässigen Geschäfte und Gewerbebetriebe muss geschützt bleiben. Flächen für die Ansiedlung von zusätzlichen, neuen Gewerbeflächen müssen immissionschutzrechtlich mit der vorhandenen bzw. auch neuen Wohn- und Mischgebietenutzung verträglich sein.

Die Hinweise der SGD-Nord stehen den Zielen der Sanierung nicht entgegen. Bereits der Masterplan sieht eine städtebauliche Zonierung der geplanten Nutzung im Sinne der vorbeugenden Immissionsschutzplanung vor. Im Rahmen der Bauleitplanung werden dann nähere Gutachten erfolgen und Maßnahmen festgesetzt werden. Dem Bestandsschutz wird Rechnung getragen. Die Ziele der Sanierung und die städtebaulichen Entwicklungsziele des Masterplanes für Trier West sind als langfristige Zielsetzung und Grundlage für zukünftige Veränderungen zu verstehen. Die Umsetzung der Planung wird im Laufe der Jahre nur mit der jeweiligen Eigentümerschaft gelingen.

Der **SPNV-Nord, Zweckverband SchienenPersonenNahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, Koblenz**, teilt mit, dass innerhalb des Sanierungsgebiets Trier-West der Bau von zwei Haltepunkten geplant ist. Die Lage der Haltepunkte wurde bereits 2009 mit der Stadtverwaltung Trier abgestimmt. Es wird um Berücksichtigung der Belange - vor allem die Neuanlage der Haltepunkte - im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen gebeten. Die Reaktivierung der Schienentrasse für den Personennahverkehr ist ein wesentlicher Planungsbestandteil im Masterplan für Trier-West bzw. entspricht den Zielen der Sanierung. Im weiteren Planungsprozess werden die Detailfragen, wie z. B. zu Lage und Ausgestaltung der Haltepunkte abzustimmen und zu berücksichtigen sein.

Die **Planungsgemeinschaft Region Trier** begrüßt ausdrücklich die Ziele der Sanierung, insbesondere die angestrebte verkehrliche Neuordnung und die Einbeziehung der überörtlich bedeutsamen B 51, und weist darauf hin, dass keine regionalplanerischen Anregungen und Hinweise bestehen. Auch die **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Referat 41, Koblenz**, begrüßt aus Sicht der Raumordnung und Landesplanung die Planungsziele. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Konkretisierung der Maßnahmen sich an den Maßgaben des Einzelhandelskonzepts der Stadt Trier 2004 orientieren, die Vereinbarkeit mit den Zielen



des LEP IV ist zu gewährleisten. Auch sind konkrete Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaftsbild derzeit nicht zu befürchten. Weitere Anregungen können aber erst auf Grundlage konkreter Detailplanungen gemacht werden.

Hier ist zu bemerken, dass die Ziele der Sanierung grundsätzlich mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmen. Die Maßgaben des Einzelhandelskonzepts werden, als vom Rat der Stadt Trier beschlossene Ziele der Stadtentwicklung, in den weiteren Planverfahren maßgeblich berücksichtigt.

12.3 Bürgerbeteiligung

Die Stadt Trier hat am 13. September 2011 um 19:00 Uhr in den Räumen der Kunstakademie Trier-West zu einer Bürgerinformationsveranstaltung eingeladen, wo die Ergebnisse der Vorbereiteten Sanierungsuntersuchung und des Integrierten Handlungskonzeptes für Trier West als Entwurf vorgestellt wurden. Des weiteren bestand für die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich bis Ende September 2011 bei der Stadtverwaltung Trier und / oder über die bereitgestellten Gutachten im Internet zu informieren und Ihre Anregungen schriftlich vorzubringen.

Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung wurde von den Bürgerinnen und Bürgern im wesentlichen Kritik und Sorge zu der Verkehrssituation im Stadtteil geäußert. Es wird befürchtet, dass durch die Planungen der Schwerverkehr-Transit durch den Stadtteil noch verstärkt würde. Des weiteren wird befürchtet, dass durch die Aktivierung der Bahnstrecke die Barrierewirkung der Trasse noch verstärkt würde und der Bereich Moselufer vollends vom Stadtteil abgetrennt würde.

Im ergänzenden Gutachten der „Städtebaulichen verkehrlichen und schalltechnischen Bewertung der Verkehrsführung in Trier West“ (Oktober 2011) wurden die möglichen Auswirkungen der verkehrlichen Planung auch im Hinblick der aktuellen städtebaulichen Planungen im Bereich untersucht. Es wird gutachtlich empfohlen, die Verkehre durch den Bau einer neuen Verbindungsstraße im Stadtteil gleichmäßiger zu verteilen, was aus städtebaulicher, verkehrlicher und schalltechnischer Sicht eine für den Stadtteil verträgliche Lösung und wesentliche Verbesserung darstellt.

Eine Verstärkung der Barrierewirkung ist nicht zu erwarten, da nicht geplant ist, die Bahnanlagen über die heute vorhandenen Flächen zu erweitern. Im Gegensatz dazu sieht das städtebauliche Konzept eine Optimierung des Wegenetzes und der Grünverbindungen zum Moselufer vor, die den Abbau der vorhandenen räumlichen Trennung begünstigen werden.

Ein weiterer Kritikpunkt wurde im Zusammenhang mit dem Programmgebiet Soziale Stadt geäußert. Es werden steigende soziale



Spannungen befürchtet, wenn in einzelnen Bereichen des Stadtteils wie z. B. dem Eybl-Bobinet die zeitnahe Sanierung für hochwertige Wohnungen ermöglicht wird und dagegen im Bereich soziale Stadt die Entwicklung nur schleppend vorangeht.

Hierzu ist anzumerken, dass für das Programmgebiet Soziale Stadt ein Wohnraumkonzept vorliegt, das umgesetzt werden muss. Auf die Entwicklung privater Investitionen in potenziellen Sanierungsgebieten kann das Programmgebiet Soziale Stadt aber keinen Einfluss nehmen. Die verschiedenen Programmgebiete dürfen sich nicht in ihrer Entwicklung gegenseitig hemmen, Ziel ist es, diese nach Ausschöpfen aller Möglichkeiten zügig voran zu bringen.

Weitere Anregungen oder schriftliche Eingaben wurden im Zeitraum der Beteiligung von den Bürgern nicht gegeben.

12.4 Ergebnisse der Beteiligung - Fazit

Die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen ist neben der Untersuchung der städtebaulichen Verhältnisse für die Erhebung der sozialen und strukturellen Zusammenhänge von großer Bedeutung. Hier werden sehr konkret die Lebens- und Arbeitsverhältnisse der im Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen sowie der Personen, deren Lebensumstände unmittelbar von der Situation im Untersuchungsgebiet betroffen sind, ermittelt. Die Ergebnisse werden im weiteren Planverfahren abzuwägen und zu berücksichtigen sein.

Eine knappe Mehrheit der Eigentümerschaft ist der Bitte und Einladung der Stadt Trier zur Mitwirkung am Verfahren gefolgt. Insgesamt 56 % der Eigentümerschaft sind ihrer Auskunftspflicht mit Rücksendung des Fragebogens nachgekommen. Darüber hinaus wurden mit Eigentümern bzw. Eigentümerinnen, die Grundstücke mit wichtiger Schlüsselfunktion besitzen, Einzelgespräche über die Ziele der Sanierung geführt.

Als wesentliches Ergebnis ihrer Befragung und Beteiligung kann zusammenfassend festgestellt werden, dass heute aufgrund der Eigentumssituation keine Gründe erkennbar sind, die der Durchführung einer Sanierung entgegen stehen. Die Auswertung der Anregungen zu Wünschen und Planungsvorstellungen zeigt, dass die Mehrheit der befragten Eigentümerschaft den Zielen der Sanierung positiv gegenübersteht. Knapp die Hälfte der Eigentümerschaft will auch zukünftig in Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen ihrer Immobilie bzw. ihres Grundstücks investieren.

Die Auswertung der Befragung hat ergeben, dass ca. ein Viertel der Eigentümerschaft, die sich an der Mitwirkung im Verfahren beteiligt hat, in ihrer eigenen Immobilie im Untersuchungsgebiet lebt und dass ca. ein Fünftel diese Immobilien auch zur Ausübung



ihres Berufes nutzt; dies betrifft im Schwerpunkt die Luxemburger Straße. Hiermit wird deutlich, dass insbesondere dort neben der wirtschaftlichen Bedeutung der Immobilie bzw. des Grundbesitzes auch eine soziale Bindung der Eigentümerschaft besteht. Das Untersuchungsgebiet ist auch ihr Wohn- und Arbeitsumfeld.

Eine rein wirtschaftliche Komponente ist beim Stand der Verpachtung zu erkennen. Der Vermietungs- bzw. Verpachtungsstand im Untersuchungsgebiet ist relativ hoch. Ca. 52 % der Immobilien sind voll verpachtet und ca. 28 % teilweise. Von der befragten Eigentümerschaft bestreitet aber 67 % nicht überwiegend den Lebensunterhalt aus den Immobilien.

Von den ermittelten Wohneinheiten der befragten Eigentümerschaft stehen derzeit ca. 59 Nutzungseinheiten (Wohnungen) leer, das sind bezogen auf die Gesamtheit von 350 Wohneinheiten ca. 17 %. Deutliche räumliche Konzentrationen an Leerständen ließen sich alleine durch die Erhebung aber nicht feststellen. Die Werte zeigen jedoch auch einen tendenziellen Anstieg der Leerstände seit den Erhebungen durch die DSK im Jahr 2007 an. Somit wird auch hier der Handlungsbedarf für das Untersuchungsgebiet nochmals ersichtlich.

Die Analyse auf Basis der eingegangenen Antworten, Anregungen und Fragestellungen der Eigentümerschaft zeigt, dass ein überwiegender Konsens mit den Zielen der Sanierung besteht. Es wird auch deutlich, dass zum Gelingen der Sanierung ein konstruktives Miteinander zwischen Sanierungsträgern und Eigentümerschaft erforderlich ist. Insbesondere die Frage planungsbedingter finanzieller Belastungen der Eigentümerschaft oder ggf. geplante Änderungen in den bestehenden und ausgeübten Nutzungen werden im Weiteren jeweils konkret zu betrachten und abzuwägen sein. Da die Planungsmaßnahmen mittel- bis langfristig angelegt sind, können die Planungsziele prozessual umgesetzt werden, wobei die Eigentümerschaft und Betroffene den Prozess mit gestalten können.

Auch die Auswertung der Stellungnahmen von Aufgabenträgern öffentlicher Aufgaben zeigt keine Anhaltspunkte, die den Sanierungszielen inhaltlich grundsätzlich entgegen stehen oder vermuten lassen, dass die Sanierungsmaßnahme nicht durchführbar ist. Die fach- und planungsrelevanten Anregungen werden im Rahmen der Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung und weiterer Planverfahren berücksichtigt.

Als Ergebnis der Bürgerbeteiligung im September 2011 ist zu nennen, dass die Akzeptanz für die Planung im wesentlichen davon abhängen wird, ob und wie die verkehrlichen Probleme im Stadtteil gelöst werden können. Mit dem durch die Stadt Trier beauftragten Gutachten über „Städtebauliche, verkehrliche und schalltechnische Bewertung der Verkehrsführung in Trier-West“ liegt nunmehr eine



aktuelle Handlungsempfehlung für die Neuordnung der Verkehre vor.

Die synoptische Gegenüberstellung der eingegangenen Anregungen und der Abwägung ist diesem Bericht als Anlage beigefügt.