



Trier
Verkehrsplanerische Stellungnahme zur 3. Änderung des
Bebauungsplans BU 16

Vorabzug

Dipl.-Ing. Sebastian Hofherr

April 2012

Julius-Reiber-Straße 17
D - 64293 Darmstadt
Telefon 06151 - 2712 0
Telefax 06151 - 271220
darmstadt@rt-p.de
www.rt-p.de

Steuernummer 07/360/30092
ID-Nummer DE 111 686 630

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Ursprüngliche Verkehrsprognose 2015	1
3	Prognose-Nullfall 2025	3
4	Verkehrsaufkommen der neuen Nutzungen	6
5	Zusammenfassung und Empfehlung	7

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Für die letzten Teilflächen des Bebauungsplans BU 16 wird eine Planänderung angestrebt um ein geändertes Nutzungskonzept umzusetzen. Da der Neuverkehr durch die städtebauliche Entwicklung auf dem Petrisberg in der Vergangenheit kritisch diskutiert wurde, soll untersucht werden, ob und in welchem Umfang es durch die Änderung des Bebauungsplans zu Mehrverkehr kommen kann und wie sich dieser im Straßennetz verteilt.

2 Ursprüngliche Verkehrsprognose 2015

Im Jahr 2000 wurde der Petrisberg als Städtebauliches Entwicklungsgebiet förmlich festgelegt. In diesem Zusammenhang wurde 2002 von Modus Consult, Ulm die Verkehrsprognose 2015 für das Stadtgebiet Trier mit den neuen Nutzungen auf dem Petrisberg fortgeschrieben. Dabei wurden folgende Strukturdaten für den Petrisberg zu Grunde gelegt:

- ca. 900 Einwohner,
- ca. 2.400 Arbeitsplätze,
- ca. 1.400 Studienplätze Universität.

Grundlage der Verkehrsprognose für 2015 sind Analyse-Daten aus dem Jahr 1990. Auf den einzelnen Straßenabschnitten wurden 1990 folgende Verkehrsbelastungen ermittelt:

- Aveler Tal: 18.000 Kfz / 24 h,
- Olewiger Tal: 25.000-26.000 Kfz / 24 h,
- Sickingenstraße: 3.800 Kfz / 24 h,
- Kohlenstraße (Höhe Universität): 12.000 Kfz / 24 h,
- Gustav-Heinemann-Straße: 13.000 Kfz / 24 h,
- L 143 Stadtgrenze Filsch: 8.000 Kfz / 24 h.

Der Prognosefall für das Jahr 2015 berücksichtigte sowohl die allgemeine Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet als auch die neuen Nutzungen auf dem Petrisberg. Es wurden die folgenden Verkehrsbelastungen ermittelt.

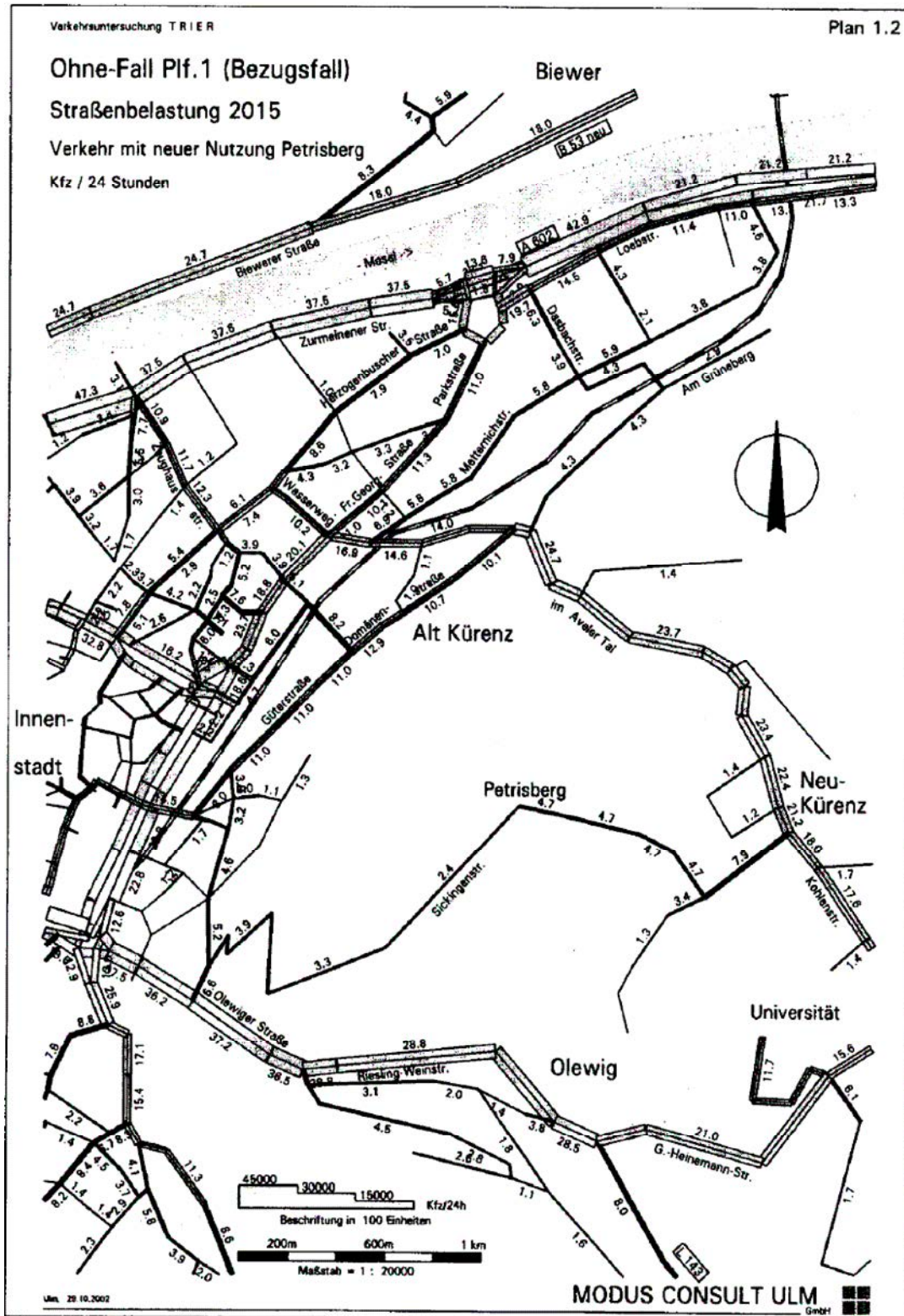


Abbildung 1: Prognose 2015 mit neuer Nutzung Petrisberg (Quelle: Anlage 4 zum Erläuterungsbericht der 49. Flächennutzungsplanänderung)

Für den Zeitraum von 1990 / 2002 bis 2015 wurden folgende Änderungen der Verkehrsbelastung ermittelt:

Strecke	Analyse 1990	Prognose 2015
Aveler Tal	18.000	24.000
Olewiger Tal	25.000-26.000	36.000-37.000
Sickingenstraße	3.000	3.500
Kohlenstraße (Höhe Universität)	12.000	18.000
Gustav-Heinemann-Straße	13.000	21.000
Kohlenstraße (Höhe Einkaufszentrum)	10.000	k. A.
L 143 Stadtgrenze Filsch	8.000	k. A.

Tabelle 1: Prognostiziertes Wachstum des Verkehrsaufkommens bis 2015 (Kfz / 24 h)

3 Prognose-Nullfall 2025

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes 2025 wurde auf der Grundlage neuer Verkehrszählungen eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025 erstellt. Für die Höhenstadtteile wurden die Verkehrsmengen über Zählungen aus dem Jahr 2012 ermittelt.

Auf den einzelnen Straßenabschnitten wurden 2012 folgende Verkehrsbelastungen ermittelt:

- Aveler Tal: 21.000 Kfz / 24 h,
- Olewiger Tal: 22.000-24.000 Kfz / 24 h,
- Sickingenstraße: 3.800 Kfz / 24 h ,
- Kohlenstraße (Höhe Universität): 12.000 Kfz / 24 h,
- Gustav-Heinemann-Straße: 13.000 Kfz / 24 h,
- L 143 Stadtgrenze Filsch: 8.000 Kfz / 24 h.

Die 2012 gezählten Verkehrsmengen liegen insbesondere im Olewiger Tal wesentlich unter den für 2015 prognostizierten Werten. Dies ist im Wesentlichen auf zwei Ursachen zurückzuführen:

- Das Verkehrsaufkommen ist seit 1990 nicht so stark gewachsen wie es prognostiziert wurde.

- Die Höhenstadtteile haben eine geringere Beziehung zur Talstadt als prognostiziert wurde. Dies ist insbesondere durch die gute Infrastruktur der Höhenstadtteile (Einzelhandel, Freizeitziele) sowie die hohe Anzahl an Studentenwohnungen direkt auf dem Plateau zurückzuführen.

Im Prognose-Nullfall 2025 ist die vollständige Entwicklung auf dem Petrisberg mit Ausnahme der noch nicht bebauten Baufelder im Geltungsbereich der 3. Änderung des Bebauungsplans BU 16 hinterlegt. Dies sind folgende Siedlungsstrukturen:

- Wissenschaftspark mit rund 1.000 Beschäftigten,
- Wohngebiete mit rund 1.200 Einwohnern,
- Campus II der Universität mit rund 1.700 Studierenden,
- Wohnheimplätze für rund 650 Studierende,
- Lebensmittel-Discounter,
- Kindertagesstätte.

Die genannten Nutzungen sind 2012 bereits nahezu vollständig umgesetzt, so dass zwischen Analyse 2012 und Prognose-Nullfall 2025 hierdurch keine nennenswerten Zuwächse auftreten.

Als weitere Siedlungsentwicklung in Neu-Kürenz und Tarforst ist im Prognose-Nullfall die Konversion des Gebietes Burgunderstraße sowie die vollständige Bebauung der Gebiete BU 11-14 hinterlegt. Auch hier wird berücksichtigt, dass die Bebauung der Gebiete BU 11 und BU 12 im Jahr 2012 im Wesentlichen fertiggestellt ist und nur die ergänzenden Fahrten aus den Gebieten BU 13 und BU 14 neu hinzukommen.

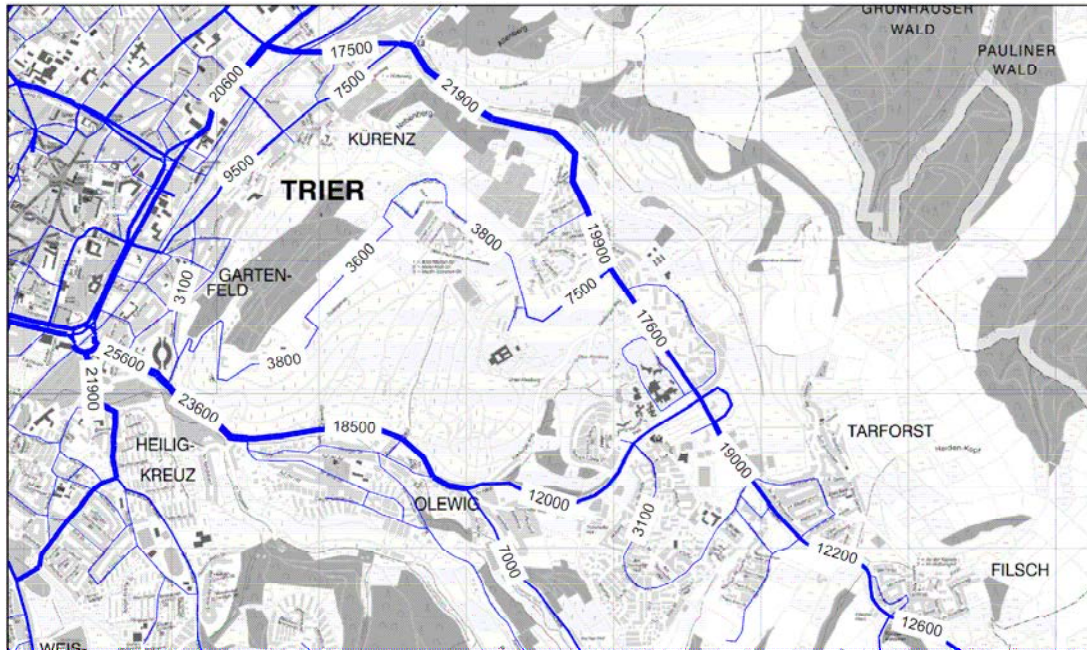


Abbildung 2: Prognose-Nullfall 2025 (Kfz / 24 h)

Durch die Entwicklungen auf dem Petrisberg und dem Tarforster Plateau erhöht sich die Verkehrsbelastung im Aveler Tal und auf der Sickingenstraße. Auf der Verbindung über das Olewiger Tal ist die Belastung dagegen gegenüber 1990 unverändert. Auf den beiden Talstraßen liegt die Belastung unter den für 2015 prognostizierten Belastungen, auf der Sickingenstraße geringfügig darüber.

Im Prognose-Nullfall 2025 wurden folgende Belastungsänderungen gegenüber der Analyse 1990 und der Prognose 2015 ermittelt:

Strecke	Analyse 1990	Prognose 2015	Prognose 2025
Aveler Tal	18.000	24.000	22.000
Olewiger Tal	25.000-26.000	36.000-37.000	24.000-26.000
Sickingenstraße	3.000	3.500	4.000
Kohlenstraße (Höhe Universität)	12.000	18.000	17.500
Gustav-Heinemann-Straße	13.000	21.000	13.000
Kohlenstraße (Höhe Einkaufszentrum)	10.000	k. A.	14.000
L 143 Stadtgrenze Filsch	8.000	k. A.	13.000

Tabelle 2: Vergleich der Prognosebelastungen 2015 und 2025 (Kfz / 24h)

4 Verkehrsaufkommen der neuen Nutzungen

Im Geltungsbereich der 3. Änderung des BU 16 sind folgende zusätzliche Nutzungen geplant:

- Baufeld West: Wohnen mit ca. 3 Wohneinheiten, Erschließung über Loius-Pasteur-Straße,
- Baufeld Süd: Lebensmittelvollsortimenter mit ca. 1.200 m² Verkaufsfläche ,
- Baufeld Ost: 200 Wohneinheiten für Studierende,

Die im Gestaltungsentwurf vom 12.11.2011 dargestellten Baufelder WA (Kindertagesstätte) und WA (Studentenwohnheim The Flag) sind bereits bebaut.

Durch die neuen Nutzungen werden rund 1.200 neue Kfz-Fahrten erzeugt. Die Verteilung der Fahrten ergibt im Wesentlichen eine Neuverteilung der vorhandene Ströme auf dem Plateau, z. B. zwischen dem neuen Supermarkt und dem Einkaufszentrum Tarforster Höhe.

Auf den Verbindungsstraßen zwischen der Talstadt und den Höhenstadtteilen treten nur sehr geringe Zusatzbelastungen auf:

- ca. 300 Kfz / 24 h im Aveler Tal,
- ca. 200 Kfz / 24 h auf der Sickingenstraße.

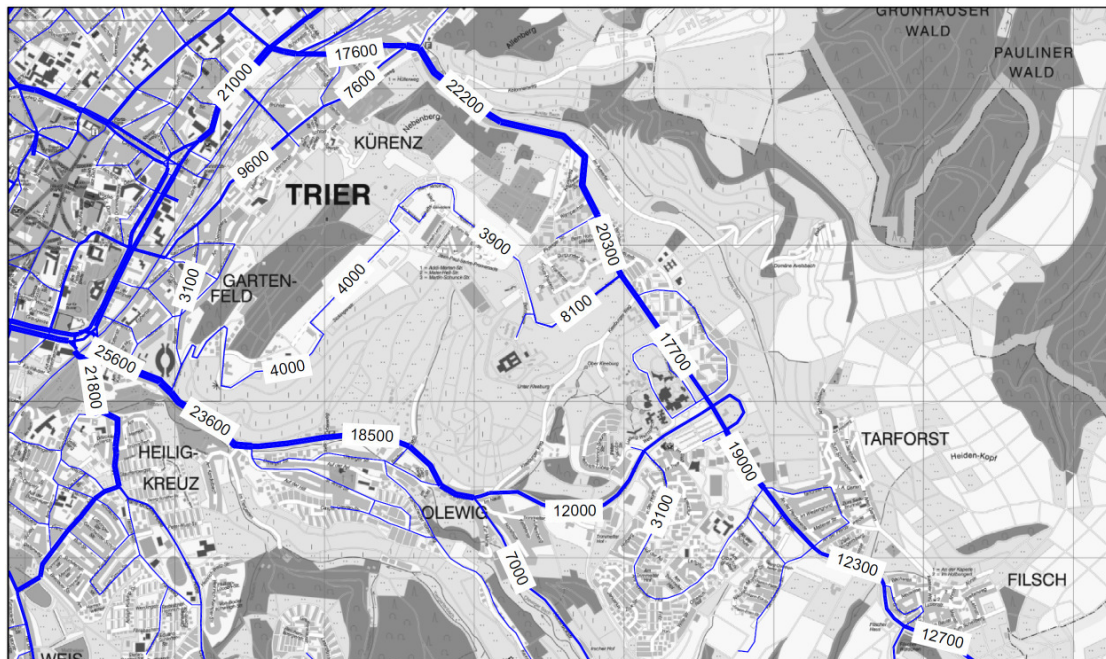


Abbildung 3: Verkehrsbelastungen Mitfall mit neuer Nutzung (Kfz / 24h)

5 Zusammenfassung und Empfehlung

Die 3. Änderung des Bebauungsplans BU 16 führt zu keiner nennenswerten Erhöhung der Verkehrsmengen auf den Verbindungen zwischen der Talstadt und dem Tarforster Plateau.

Das durch die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bis 2025 zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen liegt sowohl im Nullfall, d. h. ohne neue Nutzungen im Geltungsbereich der 3. Änderung, als auch im Mitfall insgesamt weit unter der ursprünglichen Prognose für 2015. Diese ging für das Jahr 2015 von einem sehr hohen Verkehrsaufkommen zwischen der Talstadt und den Höhenstadtteilen aus. Aktuelle Zählungen aus dem Jahr 2012, in dem die städtebaulichen Entwicklungen in den Höhenstadtteilen zu großen Teilen bereits abgeschlossen sind, zeigen, dass die Verkehrsbelastung tatsächlich wesentlich geringer ist.

Aus verkehrlicher Sicht kann die beabsichtigte 3. Änderung des Bebauungsplans BU 16 vorgenommen werden.