

ENTWURF

Arbeitspapier

Stadtentwicklung und Konversion:

Konzeptionelle Ansatzpunkte

auf der Grundlage des Workshops vom 1. und 2. Juli 1997

aus Sicht der Stadtentwicklung

1. Hintergrund
2. Erarbeitung eines Stadtentwicklungskonzeptes
3. Konkretisierende Nutzungsprogrammierung und städtebauliche Rahmenplanung für zentrale Konversionsflächen
 - 3.1 Wissenschaftspark, Universität (Petrisberg/Tarforster Höhe) und Exklusives Wohnen
 - 3.2 Trier-Nord
 - 3.4 Feyen/Mattheiser Wald
4. Konkretisierende Nutzungsprogrammierung und städtebauliche Rahmenplanung für sonstige stadtentwicklungspolitisch bedeutsame Vorhaben und Flächen
 - 4.1 Bahnhofsquartier
 - 4.2 Planerische Vorgehensweise
 - 4.3 Innenstadtentwicklung
 - 4.3.1 Kornmarkt
 - 4.3.2 Rindertanzstraße
 - 4.3.3 Nikolaus-Koch-Platz
 - 4.3.4 Pestalozzi-Schule
5. Ansprüche an die Verkehrsentwicklung
 - 5.1 Personenverkehre
 - 5.1.1 Individualverkehre
 - 5.1.2 ÖV
 - 5.2 Wirtschafts- und Güterverkehre
 - 5.2.1 Güterverkehre
 - 5.2.2 Wirtschaftspersonenverkehre
6. Verfahrensvorschlag

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Bearbeiter Herr Dr. Weinand
Telefon 718-2120
Telefax 718-2123

Mittwoch, 20. Mai 1998
Dateiname: A270198.KON

ENTWURF

Arbeitspapier
Stadtentwicklung und Konversion:

Konzeptionelle Ansatzpunkte auf der Grundlage des Workshops vom 1. und 2. Juli 1997
aus Sicht der Stadtentwicklung

	Zuständigkeiten/ Arbeitsschritte:
<p>1. Hintergrund</p> <p>Die Stadtentwicklung von Trier wird in den kommenden Jahren mit den ab 1999 freiwerdenden 450 ha militärischen Flächen sehr intensiv von den Anforderungen der Konversion militärischer Liegenschaften gefordert werden.</p> <p>Kurzfristig werden mit der militärischen Konversion strukturelle Probleme auf die Stadt zukommen. Mittel- bis langfristig wird sie eine einmalige Chance zur weiteren Entwicklung der Stadt sein.</p> <p>Zusätzlich zur angedeuteten militärischen Konversion sind und werden in Trier weitere zentralbedeutsame Vorhaben umzusetzen sein.</p> <p>Dies bedeutet insgesamt, daß die gewünschte Entwicklung der Stadt Trier in den kommenden 20-30 Jahren in einem Zielkonzept dargestellt und begründet werden muß.</p> <p>Hierbei stellt sich insbesondere die Frage, welche freiwerdenden Flächen mit welcher Priorität umgewidmet und am Markt abgesetzt werden können. Vor dem Hintergrund der aktuellen konjunkturellen und strukturellen Wirtschaftslage ist ab 1999 - zusammen mit anderen umzunutzenden Liegenschaften - mit einem Überangebot und entsprechenden Marktreaktionen zu rechnen.</p> <p>Dies bedeutet, daß bestimmte Flächen bewußt liegen gelassen werden sollten, damit die umzuwidmenden Liegenschaften überhaupt eine marktmäßige Umsetzungschance haben. Dies gilt um so mehr, als aktuell bereits (Konversions)Vorhaben von der Planung in die Umsetzung gebracht wurden (z. B. Castelforte). Für die erfolgreiche Umsetzung dieser Vorhaben sollten keine neuen und zusätzlichen Konkurrenzen geschaffen werden.</p> <p>Spätestens hier stellt sich die Frage, welche vorhabenbezogenen Prioritäten im Interesse einer langfristigen und zukunftsorientierten Stadtentwicklung gesetzt werden müssen.</p>	<p>Erarbeitung eines Stadtentwicklungskonzeptes (als Ziel- und Rahmenkonzept), auf dessen Grundlage Prioritäten begründet abgeleitet werden können; Federführung Dez. I/Amt 12; in Zusammenarbeit mit den Ämtern 61 und 83 Förderzusage des Landes in Höhe von bis zu 150.000 DM ist erfolgt.</p>

Die disponiblen (Konversions-)Flächen und neuen Nutzungen sind mittels dieses Zielkonzeptes in eine Priorität zu bringen.

Vor diesem Hintergrund wird im folgenden ein erstes Arbeitspapier vorgelegt, daß aus Sicht der Stadtentwicklung eine erste konzeptionelle Vorstellung vorlegt und die weiteren detailliert vorzunehmenden Arbeitsschritte mit den entsprechenden Zuständigkeiten aufzeigt.

2. Erarbeitung eines Stadtentwicklungskonzeptes

Mit diesem Arbeitsschritt ist nicht die Erstellung eines detaillierten räumlichen, stadtplanerischen Entwicklungskonzeptes beabsichtigt. Vielmehr ist ein an zukünftigen Entwicklungen absehbares und begründbares Zielkonzept mit entsprechenden projektbezogenen und raumbezogenen Schwerpunktsetzungen zu erarbeiten, das es anschließend planerisch umzusetzen gilt.

Hierbei ist auf die vorhandenen Unterlagen aufzubauen (z.B. Stadtmarketing "Zukunft Trier 2020", Stadtteilrahmenplan Ruwer, Leitbild Tourismus, Einzelhandelskonzept etc.).

Ohne ein inhaltlich begründetes Zielkonzept wird die Zuordnung von einzelnen Konversionsvorhaben im Rahmen der gesamten Stadtentwicklung und die Umsetzung in der MIP und der FNP nicht bzw. nur schwer machbar werden.

Dieses Zielkonzept wird Grundlage für weitere bedeutsame Arbeitsschritte sein:

- A. Grundlage für die notwendige Erstellung von städtebaulichen Rahmenplänen;
- B. Bewertung der stadtentwicklungspolitischen Relevanz anderer Vorhaben und Flächen, die nicht konversionsrelevant sind;
- C. "Investitionsführer" für private Projektentwickler, Bauträger und Investoren, da erste verbindliche Schwerpunkte gesetzt werden könnten.

Erste Vorstellungen sind Anlage 1 zu entnehmen, aus der bereits erste schwerpunktmäßige Ansatzpunkte entnommen werden können.

Um ein solches Zielkonzept erstellen zu können, wurde mit dem Innenministerium eine Fördermittelusage von DM 150.000 für 1998 vereinbart. Ergänzt um die Komplementärfinanzierung durch die Stadt würde somit ein Gesamtbudget von rund DM 166.000 zur Verfügung stehen.

Von der Verfahrensweise sollten bundesweit max. 6 Büros angeschrieben und um die Abgabe eines Angebotes aufgefordert werden. Mit drei in die engere Auswahl kommenden Büros sollten Gespräche vor Ort geführt werden. Das vorliegende Papier dient auch als Informationsgrundlage für diese anzuschreibenden Büros.

Erstellung einer entsprechenden Stadtratsvorlage durch Amt 12

3. Konkretisierende Nutzungsprogrammierung und städtebauliche Rahmenplanung für zentrale Konversionsflächen

3.1 Wissenschaftspark, Universität (Petrisberg/Tarforster Höhe) und Exklusives Wohnen,

Die Ergebnisse des o.g. Workshops sind im entsprechenden Bericht auf den Seiten 32 bis 48 zusammengefaßt. In Ergänzung hierzu ist nochmals deutlich geworden, daß die Gesamtverlagerung der Fachhochschule kein aktueller Diskussions- und Planungsgegenstand mehr ist.

WISSENSCHAFTSPARK UND UNIVERSITÄT

Im Rahmen der Konversion wird die Einrichtung eines „**Wissenschafts- und Innovationsparkes**“ (Arbeitstitel) auf dem Petrisberg angedacht. Entsprechende Aussagen können dem Grundlagenpapier „Stadtentwicklung und Konversion“ (s. S. 35 ff.) entnommen werden.

Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzung ist die Nutzungsprogrammierung des „Wissenschafts- und Innovationsparkes“ anzugehen. In Abstimmung mit der Universität Trier und der Fachhochschule fanden diesbezüglich seitens der Stadt mehrere Gespräche statt, in denen auch die notwendige Abstimmung mit der städtebaulichen Rahmenplanung „Petrisberg/Tarforster Höhe“ aufgezeigt wurden. In diesen Gesprächen verständigte man sich darauf, daß - entsprechend eines Vorschlags des Innenministeriums - die Fraunhofer Management-Gesellschaft (FhM) mit der notwendigen Untersuchung und der **Erarbeitung der Nutzungsprogrammierung „Wissenschafts- und Innovationspark Petrisberg“** beauftragt wird.

Die FhM, die die Studie bis September 1998 vorlegen wird, geht zweigleisig vor. Einerseits wird der Bedarf im Bereich der Hochschule und entsprechender Betriebe und Unternehmen erfaßt. Andererseits werden bereits parallel die organisatorischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Umsetzungsvoraussetzungen untersucht und entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen. Dies betrifft insbesondere die Betreiberstruktur.

Zur Angebotserstellung wurden der FhM Unterlagen übergeben, die von bzw. mit der Hochschule erarbeitet wurden. Insgesamt ist festzuhalten, daß die FhM relativ offen an die Untersuchungen herangehen wird. Insoweit sind die Unterlagen seitens der Universität (s. Anlage 2) und der Fachhochschule (s. Anlage 3) aufgearbeitet worden.

Das Militärhospital ist Ende 1997 vom Land Rheinland-Pfalz erworben worden, so daß hier die entsprechenden weiteren Entwicklungen der Universität angegangen werden können. Für diese Liegenschaft liegen bereits konkrete Interessensbekundungen vor. So plant z. B. das Institut für Kommunalwissenschaften und Konversion in einem eigenen Gebäude Lehre und Forschung zusammenzuführen. Gleichzeitig ist daran gedacht, daß hier die Kommunalentwicklung Rheinland-Pfalz, die vom Land veräußert wurde, einen Standort findet. Das Vorhaben ist sowohl von der Universitätsleitung als auch der Stadt Trier befürwortet und entsprechend unterstützt worden.

Die Stadtratsbeschlüsse wurden am 12.03.1998 getroffen.

Die Übungsfahrbahn der Franzosen zählt neben dem Militärhospital und dessen Gelände zur Erweiterungsfläche der Universität Trier. Hier wird die Landesregierung von Rheinland-Pfalz in die Verkaufsverhandlungen mit dem Bund eintreten. Besondere Bedeutung wird vor diesem Hintergrund die Umnutzung der Wohnsiedlung erhalten, die im Kontext zur umgebenden Hauptnutzung „Hochschule und Wissenschaft“ zu sehen ist. Das Staatsbauamt wurde von der Landesregierung (Ministerium für Wissenschaft) beauftragt, die universitäre Nutzung des Geländes des Militärhospitals zu programmieren. Unter Einbezug der freiwerdenden Übungsfahrbahn hat das Staatsbauamt für diese Fläche u. U. die Einrichtung des „Wissenschafts- und Innovationsparkes“ angedacht, um damit die Freiflächen zwischen dem heutigen Campus und dem Militärhospital zu schließen. Diese neue Standortvariante (s. Anlage 4) entspricht nicht den Überlegungen aus dem Vorschlag vom 1. und 2. Juli 1997 und ist grundlegend abzustimmen.

Geschäftsführung Amt 12, im Lenkungsausschuß sind die Dezernenten IV und V vertreten

Neben diesem konkreten Bauinteresse hat das Institut für Psychosomatik und Psychobiologie konkreten Erweiterungsbedarf artikuliert. Neben der Konzentration von Nutzungen aus der Stadt am Standort, ist die Einrichtung eines Instituts und entsprechender Forschungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten genannt worden. Die weitere Entwicklung dieses Instituts ist als Nucleus des „Wissenschafts- und Innovationsparkes“ anzusehen. Die Standortkonzentration auf dem Petrisberg würde somit aber auch die Aufgabe bisheriger Standorte in der Innenstadt bedingen. Im konkreten Fall wären dies z. B. Räumlichkeiten der Nikolaus-Koch-Stiftung und des Herz-Jesu-Krankenhauses.

Lenkungsausschuß „Stadtentwicklung und Konversion“; Lenkungsgruppe „Wissenschafts- und Innovationspark; Universität und Fachhochschule

Anfang Mai fand ein Gespräch zwischen der Landesplanung Luxemburg und der Stadtentwicklung Trier statt. Hiernach plant Luxemburg ebenfalls die Einrichtung eines Wissenschaftsparkes in Wasserbillig (ehemalige Keramik-Industriestandort). In diesem Gespräch wurde das gegenseitige Interesse deutlich, um die Nutzungen miteinander abzustimmen und diese komplementär und nicht konkurrierend auszurichten. Zum Beispiel könnten medizin- und/oder medienbezogene Angebote in Luxemburg aufgebaut werden. Interessant wäre ein Angebot „Wissenschaftspark TriLux“ mit 2 Standorten und einer Betreiberstruktur. Mit dem Partner in Luxemburg könnten zudem spezifische EG-Programme akquiriert werden.

Für den Gesamtbereich (Petrisberg/Tarforster Höhe) ist die **Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplanes** (s. Anlage 2) mit dem entsprechenden Stadtratsbeschluß abgesichert. Von der Landesregierung wurde hierfür ein Budget von DM 300.000 (zuzüglich der Komplementärfinanzierung der Stadt in Höhe von DM 30.000) bereitgestellt. Die Federführung liegt beim Baudezernat.

Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplanes zur städtebaulichen Neuordnung der Flächen und deren Erschließung; Dez. V

Die Nutzungsprogrammierung „Wissenschafts- und Innovationspark“ muß mit der städtebaulichen Rahmenplanung abgestimmt werden und für diese zu bestimmten räumlichen und städtebaulichen Anforderungen führen, die dort - zur Beschleunigung und Abstimmung der Umsetzung - aufgenommen werden.

Das Land hat für dieses Vorhaben Mittel in Höhe von maximal DM 400.000 zugesagt. Damit diese bedeutsame Maßnahme nach der Programmierung relativ schnell umgesetzt werden kann, wurden vom Land nochmals DM 150.000 zugesagt, mit denen die BIC Kaiserslautern/TZT für das Vorhaben engagiert werden kann. Somit stehen sei-

Verwaltungsintern wurde beschlossen, daß die Geschäftsführung des Vorhabens bei Dez. I/Amt 12 liegt. In einem Lenkungsausschuß sind neben den

tens des Landes für diese Maßnahme maximal insgesamt DM 550.000 zur Verfügung. Das Gesamtbudget - inklusive der städtischen Mittel - beträgt DM 605.000.

EXCLUSIVES HÖHENWOHNEN

Auf dem Petrisberg sollte nach den Vorstellungen aus dem Workshop vom 1. und 2. Juli 1997 auf dem Höhenrücken ein Bereich „Exclusives Wohnen“ ausgewiesen werden. Bisher wurde der Begriff der „Exklusivität“ jedoch nicht weitergehend definiert. Die Diskussion konzentrierte sich auf zwei Varianten:

- A) große Baugrundstücke, auf denen jedoch nur eine geringe Bebauung ermöglicht werden sollte. Diese Flächen sollten der Zielgruppe der höheren Einkommen zur Verfügung gestellt werden;
- B) verdichtete Bauweise, jedoch in qualitativ exklusiver Form.

Aus Sicht der Stadtentwicklung sollte Variante A umgesetzt werden, um die hier anzusprechende Zielgruppe in Trier zu halten bzw. nach Trier wieder zurückzuholen. Gerade diese Zielgruppe hat in den vergangenen Jahren in Trier - im Vergleich zum Umland - keine entsprechenden Angebote vorgefunden. Zudem zeichnet sich dieses Marktsegment durch eine noch vorhandene gute Nachfrage aus. Insider sprechen davon, daß diese Personengruppen bereit und in der Lage sind, Gebäude im Wert ab 1,5 Mio. DM zu errichten.

Dezernaten IV und V, der Präsident der Universität und die Kanzlerin der Fachhochschule sowie das FhM und das TZT einbezogen. Unterhalb des Lenkungsausschusses wird es eine Projektgruppe geben, in die weitere notwendige Akteure, z. B. IHK, Hwk, Ärztekammer u. a. fallbezogen involviert werden können.

3.2 Trier Nord

Die Ergebnisse des Workshops sind auf den Seiten 49 bis 57 dokumentiert. Die Entwicklungen in diesem Bereich sind weitestgehend vorgezeichnet. Mit dem Land wurde deshalb vereinbart, daß die bewilligten und zugesagten Mittel für die Aufgabe "Stadtentwicklungskonzept Trier-Nord" auf den Bereich Bahnhof umgeleitet werden (s. 4.1). Trotzdem ist der Bereich Trier-Nord mit seinen vielfältigen, bereits in Umsetzung befindlichen Konversionsvorhaben weitere Aufmerksamkeit zu widmen, da über Trier-Nord die zukünftige verkehrliche Erschließung des Bahnhofsbereiches und der Innenstadt verlaufen wird. Zentral ist hierbei die Anbindung des Bereiches „Metternichstraße“ über den Wasserweg an den Bahnhofsbereich (s. Anlage 5).

Besonderes Gewicht sollte auf die Einbeziehung der Umwidmung des DB-AW gelegt werden, die in bezug zur Konversionsfläche „Im Speyer“ gesehen werden muß.

Für das Ausbesserungswerk - wieder im Eigentum der DB-AG - wurden in den vergangenen Jahren mehrere Nutzungsüberlegungen konzipiert und wieder verworfen. Dies betrifft u. a. auch die Ansiedlung von großflächigem nicht innenstadtrelevantem Einzelhandel in Kombination mit der Nahversorgung von Euren als auch die Einrichtung der Großraumhalle auf diesem Areal. Aus Sicht der Stadtentwicklung ist die Industriebranche der DB-AG in den kommenden Jahren einer sinnvollen Nutzung zuzuführen, um das Areal wieder in das Stadtbild integrieren zu können. Eine aktuelle Entwicklungsperspektive könnte aus Sicht der Stadtentwicklung die derzeit bundesweit diskutierten

Dez. V auf der Grundlage der Stadtvorstandsvorlage vom 27.04.1998

Zweckverband
„Wirtschaftsförderung im Trierer Tal“ in Abstimmung mit den Ämtern 12, 61, 83

	Zuständigkeiten/ Arbeitsschritte:
<p>„Entertainment-Centers“ bzw. „Fun-Parcs“ bieten. Die Entwicklung ist auch auf die Nutzung weiterer Konversionsflächen am Moselufer und mit den Angeboten des Messeparkes abzustimmen.</p> <p>Für die unter 3.2 und 3.3 genannten Bereiche spielt die verkehrliche Anbindung im Nah- und Fernverkehr (sowohl Personen- als auch Güterverkehre) eine besondere Bedeutung. Vor diesem Hintergrund sollten die absehbaren flächenbezogenen Eigenentwicklungen durch entsprechende Verkehrsuntersuchungen ergänzt werden.</p>	<p>Dez. VI/Amt 12</p>
<p>3.4 Feyen/Mattheiser Wald</p> <p>Dieses große Areal wird in der Gesamtperspektive die Entwicklung eines völlig neuen Stadtteils ermöglichen. Diese langfristige Entwicklung wird auf den Seiten 58 bis 63 des Berichtes dargestellt.</p> <p>Mit diesem Standortbereich wird erstmalig mittels der militärischen Konversion in Rheinland-Pfalz ein ganzer Stadtteil neu konzipiert und umgewidmet werden können. Der Schwerpunkt der Umnutzung wird im Bereich "Wohnen" und „wohnortnahes Arbeiten“ mit den entsprechenden Zuordnungen zu den Bereichen „Nahversorgung“, „Freizeit“, „Soziales“ und „Kultur“ liegen. Amt 12 hat mit dem Finanzministerium besprochen, dieses Vorhaben als Modellprojekt des Landes in eine entsprechende Förderung einzubringen. Ein erstes Gespräch hat Amt 12 mit dem Finanzministerium geführt. Gleichfalls hat die Stadt mit der Landesregierung gegenüber dem Bund deutlich gemacht, daß die Umwidmung des neuen Stadtteils Feyen vorrangig mit einem Projektentwickler/Bauträger/Investor vorgenommen wird.</p> <p>Vor diesem Hintergrund hat sich der Oberbürgermeister bei der Ausschreibung von zwei Gebäuden in der Kleiststraße für die Vergabe an einen Trierer Bauträger/Projektentwickler ausgesprochen, der zwischenzeitlich auch den Zuschlag erhalten hat. Grundlegend ist zu entscheiden, ob sich die Stadt in dieser Organisation - vergleichbar mit Castelforte - beteiligt. Das Finanzministerium hat die finanzielle Förderung in Aussicht gestellt. Hierfür sind folgende Förderansätze diskutiert worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich der klassischen Förderprogramme hat das Finanzministerium für die Zielgruppe derer, die keine Sozialwohnung in Anspruch nehmen können, aber auch nicht in der Lage sind Eigentum zu erwerben, gegenüber Amt 12 bereits entsprechende Unterstützung am Standort Feyen (bis zu 15 Mio. DM) zugesagt. Gleichfalls wird das Finanzministerium Maßnahmen der Umfeldverbesserung in Feyen mitfinanzieren. • Im Bereich des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus wird das Finanzministerium für zwei konkrete Maßnahmenbereiche Finanzierungsbeiträge übernehmen: <p>A. Stadtteilentwicklungskonzept: Hierbei geht es vorrangig um die Nutzungsmischung in dem neu zu entwickelnden Stadtteil Feyen und dessen Anbindung an die angrenzenden Stadtteile. Darüber hinaus sollten Aussagen zur Finanzierung der Maßnahmen getroffen werden.</p>	<p>Dezernat IV für die Verhandlungen mit dem BVA/der OFD und Klärung organisatorischer Fragestellungen</p> <p>Dezernat V für die städtebauliche Rahmenplanung</p> <p>Amt 12: Förderprogramme und Modellvorhaben</p> <p>Dez. III</p> <p>Dez. I/Amt 12 arbeitet Antrag aus; Abstimmung mit Fachämtern und Bauträger</p>

	Zuständigkeiten/ Arbeitsschritte:
<p>B. Maßnahmen zur Reduzierung des Energieverbrauches: Hierbei interessiert Feyen vorrangig vor dem Hintergrund, daß die Maßnahmen bezogen werden auf Altbausubstanzen und damit eine breite Übertragbarkeit auf die Gebäudesubstanzen im Lande Rheinland-Pfalz gegeben ist. Dieses Vorhaben könnte parallel zu dem ebenfalls vom Finanzministerium mitfinanzierten Vorhaben „5-I-Haus“ in einem Neubaugebiet von Wittlich ausgewertet werden. Feyen ist auch von Interesse, da hier eine erneuerungsbedürftige zentrale Heizanlage den gesamten Stadtteil versorgt.</p> <p>C. Das Projekt Miteinander/Füreinander steht für neue Formen des generationsübergreifenden Wohnens. Mit dem Finanzministerium wurde vereinbart, daß auf der Grundlage der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten in Trier ein Modellvorhaben begleitet und ausgewertet wird. Neben den inhaltlichen Anforderungen und der baulichen Umsetzung interessiert vor allem die Betreuung und Finanzierung des Vorhabens.</p>	<p>Dez. I/Amt 12 arbeitet Antrag aus; Abstimmung mit Fachämtern und Bauträger</p> <p>Dez. III/Amt 12</p>
<p>4. Konkretisierende Nutzungsprogrammierung und städtebauliche Rahmenplanung für sonstige stadtentwicklungspolitisch bedeutsame Vorhaben und Flächen</p>	
<p>4.1 Bahnhofsquartier</p> <p>Der Umwidmung von Teilbereichen im Bahnhofsquartier kommt eine besondere Bedeutung zu. Das Bahnhofsquartier wird in den kommenden Jahren eine eigene Entwicklung nehmen. Darüber hinaus wird es - bei einer entsprechenden Anbindung von der Innenstadt über den Alleenring an das Laeis-Bucher-Gelände - die Erweiterung der Innenstadt ermöglichen. Mit dem Einzelhandelsverband und den beiden Wirtschaftskammern konnte bereits Einvernehmen darüber erzielt werden, daß der Bahnhofsbereich in direkter Anbindung an den Alleenring und somit vor dem Schienenstrang als integrierter Bereich zu bewerten ist, in dem innenstadtrelevante Sortimente des Einzelhandels angesiedelt werden können.</p> <p>Vor dem Hintergrund der absehbaren Betriebs- und Unternehmensverlagerungen vom Bahnhofsbereich in das Güterverkehrszentrum und den bereits eingeleiteten Umnutzungen - zentral Laeis-Bucher - ist die Entwicklung des Bahnhofsbereiches in mehreren Stufen und Wertigkeiten zu sehen (s. Anlage 6):</p> <p>Ebene 1: Bereich vor dem Schienenstrang in direkter Anbindung an den Alleenring und die Innenstadt</p> <p>Die zentrale Achse bildet die Bahnhofsstraße mit dem Hauptbahnhof.</p> <p>Rechter Hand hiervon sind die Investments der Stadtwerke und der TRIWO (Laeis-Bucher) als gegebene Punkte mit konkreten Nutzungsprogrammen festgelegt. Planungsrechtlich wird in diesem Bereich ein V+E-Plan erstellt. Alleine vor diesem Hintergrund sollte dieser Bereich auch weiterhin separat und in sich als geschlossen behandelt werden. Wenn die Nutzungsprogrammierung auf dem Laeis-Bucher-Gelände</p>	<p>Dez. V, Erarbeitung eines Strukturplans mit einem Verkehrskonzept; Einbeziehung der DB-AG, Post und der Fachämter innerhalb der Verwaltung</p>

noch flexibel sein sollte, dann wäre für diesen Bereich die Einrichtung einer klassischen Center-Lösung bzw. einer „Shop in Shop-Lösung“ mit Vorrang anzugehen. Entsprechendes Interesse wurde artikuliert

Für Trier sollten in diesem Fall die spezifischen Anforderungen (Anbindung an die Innenstadt, Sortimentierung und Größenordnung) definitiv geklärt werden. Die Einrichtung eines solchen Centers in der Innenstadt bzw. mit Anbindung an die Innenstadt würde absehbar auch das derzeitige Problem der Stadt Trier beseitigen, das auf kleinen Flächen außerhalb der Innenstadt innenstadtspezifische Fachmarktartikel unter 700 qm Verkaufsfläche in Agglomerationen angesiedelt werden (s. Abbildung 7). Mit einer solchen Center-Lösung könnte der Markt absehbar befriedigt werden. In diesem Center könnten vielfältige kleinflächige Fachmarktangebote mit Innenstadtrelevanz angeboten werden. Diese Nutzung sollte schwerpunktmäßig auf das ehemalige Laeis-Bucher-Gelände unter Einbeziehung des Parkhauses der Stadtwerke und des Provinzialgeländes festgelegt werden.

Linker Hand von der Bahnhofstraße beginnt ab dem Postgelände eine aktuell neue umzuwidmende Fläche, die über das RMV-Gelände bis zur Schönbornstraße reicht. Zentraler Bereich ist das Postgelände. Die Post nützt das siebenstöckige Hochhaus als Dienstleistungsgebäude selbst weiter. Gleiches gilt für die Postfiliale. Ab dem Bereich hinter dem Hochhaus steht jedoch eine ca. 1,4 ha große Fläche zur Umwidmung frei. Die Post hat hierzu eine Bauvoranfrage Anfang März 1998 eingereicht.

Als Nutzungsbausteine wurden für diesen Bereich seitens der Post-AG in mehreren Gesprächen vorgeschlagen:

1. Dienstleistungen 8.000-10.000 qm
2. Multiplexkino mit 3.500 qm BGF auf 2 Etagen inklusive Gastronomie. Von dieser Fläche sind 2.000 qm für das Gebäude der Rest für die Parkflächen gedacht. Hierbei ist zu überlegen, so die Anmerkung der Post AG, daß die Parkflächen in einem
3. einzurichtenden Parkhaus untergebracht werden können.
4. Einrichtung eines Bahnhofshotels (z. B. der Kette AGIP) mit einer BGF von 3.000, dies entspricht einer Grundfläche von ca. 600 qm und einer Geschossigkeit von 4-5.
5. Einrichtung von Fachmärkten in der Größenordnung von 2 x 3.500 qm. Auf diesen Fachmärkten könnten mindestens 2 Parkdecks eingerichtet werden, die mit dem eigentlichen Parkhaus verbunden und über dieses erschlossen werden. Gleichfalls wird geprüft, inwieweit das Gelände der Post AG mit einer Fußgängerbrücke an das Bahnhofsgelände angeschlossen werden kann.

Ergänzend sollte aus Sicht der Stadtentwicklung im Bereich des Bahnhofsquartiers u. U. auch eine Markthalle eingerichtet werden. Solche Markthallen-Konzepte (wie z. B. in Frankfurt, Darmstadt oder Stuttgart) sind derzeit städtische Attraktionspunkte werden von den Nachfragern sehr stark angenommen.

Darüber hinaus ist für die Programmierung im Bereich des Postgeländes eine direkte fußläufige Anbindung in den Bahnhof hinein vorzusehen.

**Ebene 2:
Bereich hinter dem Schienenstrang**

Dieser Bereich (s. blau gekennzeichnete Flächen in Abbildung 6) ist hauptsächlich im Besitz der DB-AG. Die Flächen sind als nicht integriert zu bezeichnen und bedürfen einer völlig anderen Nutzungsprogrammierung als die Flächen in Ebene 1. Als denkbare, jedoch noch näher zu untersuchende Nutzungsbausteine sind aus Sicht der Stadtentwicklung vorzuschlagen:

Der Bereich der DB-AG (hinter dem Schienenstrang) ist/wird durch Verlagerungen in das GVZ Trier im wesentlichen Teil frei. Entsprechend Anlage 6 könnte dieser Bereich für verkehrsbezogene Nutzungen in Frage kommen und damit eine auch für die DB-AG rentable Nutzung erfahren.

a) Personenverkehrszentrum

Für den Bereich des IV und ÖV würde sich die Errichtung eines Personenverkehrszentrums anbieten. Hierbei handelt es sich um den Schnitt- und Knotenpunkt, an dem alle IV- und ÖV-Verkehre zusammengeführt werden und der Nutzer sich die für ihn zeit- und kostengünstigste weitere Fortbewegung auswählen kann. Ein vergleichbares Konzept wird derzeit für Osnabrück und Berlin geprüft. In das Personenverkehrszentrum wäre auch der spurgeführte Bus vom Bahnhof zum Petrisberg zu integrieren.

b) Parken/Parkhäuser

Dieses Personenverkehrszentrum benötigt ausreichend Parkplätze.

c) Handwerker- und Gewerbebeerweiterung

Für diesen Bereich ist der in Trier angedachte Handwerkerpark zu konzipieren. Hierbei sollte jedoch eine Spezifikation bezogen auf kundenanziehendes Gewerbe stattfinden, die also mit Ausstellungsflächen arbeiten und ihre Dienstleistungen entsprechend vorführen müssen (z. B. Fliesen- und Sanitär).

d) City-Terminal und Warenhotel

Derzeit wird für das Projekt CityMaster das Stadt-Logistik-Konzept der Stadt Trier von der IVU Berlin fertiggestellt. Hiernach gibt es in der Stadt Trier räumliche und zeitliche Konzentrationen im Wirtschafts- und Güterverkehr. Insbesondere ist die Innenstadt (mit dem Schwerpunktbereich Einzelhandel) hiervon betroffen. Die Analyse wird im zweiten Quartal 1998 im Stadtvorstand vorgestellt. In diesen Kontext wurde in der Arbeitsgruppe die Diskussion um die **Einrichtung eines Warenlagers/Warenhotels mit City-Terminal** diskutiert. Vergleichbare Projekte wurden von Dornier Consult in München bereits umge-

Konzeptionelle Projektentwicklung durch Dez. V/Amt 12

Dez. V

Amt 83

Amt 12

setzt. Die Bürogemeinschaft „Zentrum für Güter . Wirtschaft . Verkehr“ hat ein entsprechendes Projektpapier aufgearbeitet, das im Stadtvorstand bereits abgestimmt wurde.

Vor dem Hintergrund dieser freiwerdenden Flächen, die sich durch ihre direkte Nähe zur Innenstadt auszeichnen, sollte aus Sicht von Amt 12 die Einrichtung eines Warenlagers/Warenhotels mit City-Terminal geprüft werden. Die Einrichtung eines zentralen Warenlagers/Warenhotels mit direkter Anbindung an die Innenstadt hätte den Vorteil, daß in den Zeiten von morgens 8.00 bis ca. 11.00 Uhr die LKW-Verkehre zur Belieferung nicht mehr die Innenstadt direkt ansteuern, sondern sich auf das Warenlager/Warenhotel ausrichten könnten. Die Einzelhändler in der Innenstadt könnten dann ihre Ware mit einer optimierten Logistik in ihre Verkaufsstellen bringen. Dies würde auch bedeuten, daß Einzelhändler in der Innenstadt eigene Lagerflächen abbauen und zu Verkaufsflächen umwidmen könnten. Die konkreten Anforderungen an eine entsprechende Machbarkeitsstudie können Anlage 8 entnommen werden.

Dez. I/Amt 12; Formulierung des Projektantrages und Klärung der Förderung mit dem zuständigen Fachministerium; STV-Beschluß vom 27.04.1998

4.2 Planerische Vorgehensweise

In einer ersten Diskussion mit dem Land wurde für das gesamte Gebiet die Ausweisung eines Sanierungsgebietes besprochen. Die Post AG und die DB AG sprechen sich für die Erarbeitung eines Strukturplanes aus, der vorrangig eine Nutzungsprogrammierung beinhaltet. Darüber hinaus sollte die Stadt ein Verkehrskonzept bzw. einen Verkehrsentwicklungsplan für den gesamten Bereich Trier-Nord erstellen. Sowohl Post als auch DB-AG sind von Beginn an in die Planungsüberlegungen als Partner einzubeziehen, zumal sie ihre Bereitschaft an der Mitfinanzierung eines Strukturplanes bekundet hatten, in dem sie ihr Interesse wiederfinden können.

Federführung Dez. V

4.3 Innenstadtentwicklung

Die zukünftige Entwicklung der Innenstadt wird getragen von der Attraktivität des Einzelhandels in der Kombination mit den Faktoren Kultur, Tourismus, Verkehr, Freizeit und Gastronomie.

Mit den freiwerdenden Konversionsflächen ist in der Umwidmung darauf zu achten, daß die Attraktivität der Innenstadt - auf der Grundlage des aktuellen Einzelhandelskonzeptes - gesteigert und keine innenstadtschädlichen Entwicklungen von Flächen außerhalb dieses Bereiches - insbesondere im Einzelhandel - ausgehen.

Es ist deshalb sinnvoll, im Rahmen des angedachten Stadtentwicklungskonzeptes ein besonderes Augenmerk auf die Innenstadtentwicklung (City- und Bahnhofsbereich) zu richten. Eine erste Vorstellung gibt Anlage 9 wieder.

Amt 12 wird ein entsprechendes Grundsatzpapier erarbeiten und dem Stadtvorstand zur Abstimmung vorlegen.

4.3.1 Kornmarkt

Dez. V/Amt 61

4.3.2 Rindertanzstraße

Dez. V/Ämter 12, 61, 83

	Zuständigkeiten/ Arbeitsschritte:
4.3.3 Nikolaus-Koch-Platz	Dez. V/Ämter 12, 61, 83
4.3.4 Pestalozzi-Schule	Dez. V/Ämter 12, 61
5. Ansprüche an die Verkehrsentwicklung In einer Sondersitzung des Stadtvorstandes wurde Anfang 1998 die grundlegenden Überlegungen von Dezernat V vorgestellt. Die verkehrlichen Erschließungen in und über Trier-Nord können der beiliegenden Anlage 10 entnommen werden. Die Umsetzung dieser Verkehrsplanungen ist zentral.	Dez. V, s. STV-Vorlage vom 27.04.1998
5.1 Personenverkehre	
5.1.1 Individualverkehre	
5.1.2 ÖV	
5.2 Wirtschafts- und Güterverkehre Die Eckpunkte zur Umsetzung eines Citylogistik-Konzeptes werden im Rahmen des Projektes CityMaster aufgearbeitet und sollten in den folgenden Schwerpunkten umgesetzt werden: - Warenhotel - Lieferverkehre in der Fußgängerzone - Ladezonenmanagement - LKW-Vorzugsnetz - Güterverkehrszentrum	Amt 12 erarbeitet STV-Vorlage
5.2.1 Güterverkehre	
5.2.2 Wirtschaftspersonenverkehre	
6. Verfahrensvorschlag Die Ämter 12, 61 und 83 werden beauftragt, auf der Grundlage dieses Papiers eine Überarbeitung/Konkretisierung vorzunehmen, die noch vor der Sommerpause im Stadtvorstand abgestimmt und abschließend als Strategiepapier dem Stadtrat vorgelegt wird. Die Ämter sollten deshalb in mehreren Sitzungen gemeinsam ihre fachlichen Überlegungen einarbeiten.	Ämter 12, 61, 83