Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Petrisberg

Haupterschließungsstraße Petrisberg

Neubau der Individualverkehr (IV)-Trasse innerhalb der Ortslage Trier

INHALTSVERZEICHNIS

1. DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME 3

1.1 PLANERISCHE BESCHREIBUNG 3
1.2 STRAßENBAULICHE BESCHREIBUNG 5

2. NOTWENDIGKEIT DER BAUMAßNAHME 7

2.1 VORGESCHICHTE DER PLANUNG 7
2.2 DARSTELLUNG DER UNZUREICHENDEN VERKEHRSVERHÄLTNISSE 8
2.3 RAUMORDNERISCHE ENTWICKLUNGSZIELE 8
2.4 ANFORDERUNG AN DIE STRAßENBAULICHE INFRASTRUKTUR 9
2.5 VERRINGERUNG BESTEHENDER UMWELTBEEINTRÄCHTIGUNGEN 9

3. ZWECKMÄßIGKEIT DER BAUMAßNAHME 10

3.1 TRASSENBESCHREIBUNG 10
3.2 KURZE CHARAKTERISIERUNG VON NATUR UND LANDSCHAFT IM UNTERSUCHUNGSRAUM 10
3.3 BEURTEILUNG MÖGLICHER VARIANTEN 11
3.4 AUSSAGEN DRITTER ZU DER VARIANTE 11
3.5 WIRTSCHAFTLICHKEIT DER VARIANTE 11

4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME 12

4.1 TRASSIERUNG 12
4.2 QUERSCHNITT 13
4.3 KREUZUNGEN UND EINMÜNDUNGEN, ÄNDERUNGEN IM WEGENETZ 13
4.4 BAUGRUND / ERDARBEITEN 14
4.5 ENTWÄSSERUNG 14
4.6 INGENIEURBAUWERKE 14
4.7 STRAßENAUSSTATTUNG 15
4.8 BESONDERE ANLAGEN 15
4.9 ÖFFENTLICHE VERKEHRSANLAGEN 15
4.10 LEITUNGEN 15

5. MAßNAHMEN DER LANDSCHAFTSPFLEGE 16

6. ERLÄUTERUNG ZUR KOSTENBERECHNUNG 16

7. VERFAHREN 16

8. DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME 17

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegenden Entwurfsunterlagen beinhalten den geplanten Ausbau/ Neubau bzw. die Anbindung der

‚Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme PETRISBERG'

von der Sickingen Straße über die Konversionsfläche Petrisberg bis hin zum geplanten Knotenpunkt Kohlenstraße (Landesstraße Nr.144) in Form eines Kreisverkehrsplatzes (KVP) in Trier. Der Knotenpunkt KVP – Kohlenstraße ist nicht Bestandteil des vorliegenden Planungsabschnittes. Er wird als gesonderte Maßnahme detailliert betrachtet.

Der Petrisberg gehört zur naturräumlichen Einheit „Tarforster Plateau" und somit zu den Stadtteilen Kürenz, Mitte-Gartenfeld und Olewig. Der Knotenpunkt selbst befindet sich noch innerhalb des Stadtteils Kürenz (Neu-Kürenz).

Die Trasse des Individualverkehrs gliedert sich in zwei wesentliche Teilabschnitte:

- Teil 1 Sickingen Straße bis Konversionsfläche Petrisberg
- Teil 2 Konversionsfläche Petrisberg bis Anbindung Kohlenstraße (L144)

Der vorliegende Streckenabschnitt ist durch den Teil 2 bestimmt.

Dieser Planungsabschnitt ist Bestandteil des Bebauungsplanentwurfs BU 16 ‚Teilgebiet Wissenschaftspark Petrisberg-Ost'. Der Bebauungsplan liegt als Entwurf (Datum 06.2002) vor. Auf die Erläuterungen der Vorgeschichte, die Anforderungen planerischer Entwicklungsziele, die Raumordnung und städtebauliche Bedarfsplanung sowie die infrastrukturellen Anforderungen des Plangebietes gehen die Begründungen gem. §9 Abs.8 BauGB – Städtebaulicher Teil des Bebauungsplanes im Detail ein. Eine Wiederholung dieser Anforderungen an das Planungsareal erfolgt hier aus Gründen der besseren Übersicht nicht, gegebenenfalls in Auszügen, so dass sich der vorliegende Erläuterungsbericht primär auf die verkehrlichen Entwicklungsziele der IV-Trasse bezieht.

Zur Abgrenzung des Plangebietes[1] wird auszugsweise wiedergegeben:

3. Plangebiet – Lage, Größe und Abgrenzung sowie Besitz- und Eigentumsverhältnisse

Das Plangebiet umfasst den östlichen Teil der seit dem 19.12.2000 rechtswirksamen Entwicklungssatzung des Städtebaulichen Entwicklungsbereichs Petrisberg.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes hat einen annähernd L-förmigen Zuschnitt mit den folgenden Begrenzungen:

- *im Nordwesten die südöstliche Begrenzung der sogenannten „Krone Belvédère (es handelt sich dabei um denjenigen Teil der Kaserne Belvédère, der durch die Mannschaftsgebäude um den zentralen Exerzierplatz gebildet wird);*
- *im Süden die derzeit östliche Begrenzung des Geozentrums der Universität mit den dort befindlichen Studentenwohnheimen an der Behringstraße;*
- *im Nordosten die westliche Begrenzung der Kleingartenanlage oberhalb des Keunewegs;*
- *im Osten die Kohlenstraße in deren Abschnitt zwischen den Einmündungen „Burgunder Straße“ und der Straße „Am Weidengraben“.*
- *im Westen die Sportanlagen an der Pluwiger Straße.*

Das Plangebiet erfasst die östliche Hälfte des Lager Belvédère, östlich an die Mittelachse dieses Kasernenteiles angrenzend. Es handelt sich bei diesem um den früheren technischen Bereich der Kaserne mit derzeit dort noch bestehender überwiegend eingeschossiger, langgestreckter Hallenbebauung. Die im Plangebiet vorhandene Bebauung wird insgesamt abgebrochen werden.
Südwärts angrenzend wird der unbebaute Bereich des sogenannten „Sattels“, zwischen dem Sportplatz Kürenz im Westen und der französischen Wohnsiedlung „Burgunder Straße“ im Osten gelegen, ebenfalls in das Plangebiet einbezogen.
Den südlichen Eckpunkt des Plangebietes bildet der Bereich um die nicht mehr genutzten Schwesternwohnheime des ehemaligen französischen Militärhospitals, wobei der westlich angrenzende Gebäudekomplex des eigentlichen Hospitals (jetzt Geozentrum der Universität) nicht mehr zum Plangebiet gehört.
Im von dort weiteren östlichen Verlauf des Plangebietes erfasst der Geltungsbereich des Bebauungsplanes abschließend die nördlichen und östlichen Teile des ehemaligen Fahrschulgeländes, welches zwischen der Kohlenstraße und dem vorstehend genannten früheren Hospital gelegen ist. Die nördliche Begrenzung dort stellt die Grenze zur Wohnsiedlung „Burgunder Straße“ dar.
Die ehemalige französische Schule sowie das südlich hieran angrenzende Reiterlager wurden im übrigen ebenfalls nicht in das Plangebiet einbezogen. Für diese Flächen liegt noch keine Freigabe der Bundesvermögensverwaltung vor.

Die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist der Planurkunde (Maßstab 1:1000) zu entnehmen. Die verwendete Planunterlage, herausgegeben vom Stadtvermessungsamt Trier, hat den Stand Mai 2002.

Der geplante Abschnitt erstreckt sich somit axial durch den Bebauungsplan BU16, stationiert vom Knotenpunkt (KVP) - Kohlenstraße bis zur ‚Krone Belvédère’.

---

[1] *Bebauungsplan BU16, Teilgebiet Wissenschaftspark Petrisberg-Ost, Begründung gem. §9 Ans.8 BauGB – Städtebaulicher Teil (Teil 1),*

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Gesamtlänge des geplanten Ausbauabschnitts vom Knotenpunkt KVP – Kohlenstraße bis hin zum Abschnittsende ‚Teil 1' beträgt ca. 1,151 km (Station Projektbeginn 0,072 km, Station Projektende 1,223 km). Die im Bebauungsplan BU16 definierten Wohn- und Gewerbegebiete werden in erforderlichem bzw. derzeit notwendigem Umfang an die neue Trasse angebunden. Die Anbindung der Gebiete ist in der Plandarstellung definiert wird wir hier nicht besonders behandelt. Ausgenommen hiervon sind drei markante Anbindungen/ Verknüpfungen in der neuen Trasse wie:

- Anbindung Behringstraße (Station 0+580),
- Querung Fußweg (Station 0+870) und
- Anbindung Gewerbegebiet 2 (Station 1+030)

die hier näher beschrieben werden.

<u>Anbindung Behringstraße (Station 0+580),</u>

An Station 0+480 wird mittels Linksabbiegespur linksseitig das Gewerbegebiet G3 angebunden. Unmittelbar an diese Verknüpfung schließ der Knotenpunkt ‚Behringstraße', ebenfalls linksseitig und mit einer Linksabbiegespur versehen, an. Dieser Knoten ist so vorgesehen, dass er sich in Punkto ÖPNV-Trasse prinzipiell signalisieren lässt. Eine Signalisierung könnte aus dem Grund, da die Behringstraße hier annähernd parallel bzw. tangential zur neuen IV-Trasse verläuft, erforderlich werden. Die Behringstraße wird die Erschließungsfunktion des ehemaligen Militärhospitals und der hier vorhandenen Studentenwohnheime übernehmen. In nördlicher Richtung wird die Behringstraße nur noch die Funktion der Erschließung von Parkflächen und die Anforderungen des Rad- und fußläufigen Verkehrs übernehmen. Ihre Abstufung wird in einem gesonderten Verfahren durchgeführt. Aus Gründen dieser multifunktionalen Anforderungen muss die Behringstraße in Verbindung mit der Anbindung an die neue IV-Trasse auf einer Länge von ca. 180 m aus- bzw. umgebaut werden.

<u>Querung Fußweg (Station 0+870)</u>

Die neue IV-Trasse übernimmt zwar die Erschließung des Areals ‚Petrisberg' zerschneidet jedoch in Bezug des fußläufigen Verkehrs unvermeidlich die Gesamtfläche und übernimmt auf Grund Ihrer vorgesehenen Funktion und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens eine unwillkürliche Trennungsfunktion.

Aus diesem Grund wird hier (Station 0+870) eine Überquerungshilfe in die Trassierung eingebaut. Die rechts- und links der Trasse vorgesehenen Rad—Gehwege werden auf einer Länge von ca. 50 m an die jeweiligen Erfordernisse angepasst.

Anbindung Gewerbegebiet 2 (Station 1+030)

Aus Gründen einer optimierten Anbindung des Gewerbegebietes G2 ist hier der Ausbau einer ca. 90 m langen Erschließungsstraße erforderlich. Die Anforderungen aus dem regelmäßigen Verkehrsaufkommen lassen eine zusätzliche Linksabbiegespur auf der neuen IV-Trasse entbehrlich erscheinen.

Neben der hier beschriebenen IV-Trasse befindet sich, in Trassierungsrichtung gesehen, auf der linken Seite die künftige bzw. konzipierte ÖPNV-Trasse. Die zuvor definierten Knotenpunkte berücksichtigen, soweit dies nach derzeitigem Planungsstand möglich ist, die Belange dieser ÖPNV-Trasse weitestgehend.

Die neue IV-Trasse wird eine Straßenbreite von 6,50 m Breite erhalten. Beidseitig der Straße sind 3,00 m breite Grünstreifen vorgesehen. Diese Grünstreifen sollen Baumpflanzungen erhalten, so dass sich hier ein Alleencharakter einstellen wird. Rechtsseitig (nordöstlich der Trasse) ist ein 3,00 m breiter Rad-Gehweg vorgesehen.

Die zuvor angesprochenen Anbindungen des nachgeordneten Straßennetzes (Anschluss Gewerbegebiete etc.) weisen grundsätzlich eine Fahrbahnbreite von 5,50 m auf, ausgenommen ist hier die Anbindung des Gewerbegebietes G2, die eine 6,50 m breite Fahrbahn erhält. Ferner erhalten diese Anbindungen einen einseitigen Grünstreifen von 3,00 m Breite und beidseitige Gehweg von 2,25 m und 1,50 m Breite.

Die Ausbaukosten der IV-Trasse ‚Teilgebiet 1' belaufen sich auf insgesamt ca. 3,360 Mio. EUR, darin enthalten sind die Kosten für die Straßenbeleuchtung und die Bepflanzung. Die Kosten für durch den Straßenausbau verursachte Leitungsverlegungen der Versorgungsleitungen sind nicht enthalten.

Der vorgesehene Ausbau ist zwingender Bestandteil der verkehrlichen Erschließung des Petrisbergs und führt nicht nur zu einer Verbesserung der bisherigen Verkehrssituation zur ehemaligen Anbindung der Konversionsflächen sondern ist selbst zwingende Voraussetzung zur Erschließung des Areals.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung

Hier werden einzelne Passagen aus der Begründung zum Bebauungsplan BU16 wiedergegeben[2]:

1. Planerische Vorgeschichte

Der Wissenschaftspark Petrisberg Trier ist ein Konversionsprojekt: Im Jahre 1996 gaben die französischen Streitkräfte die endgültige Aufgabe u. a. des Standortes Trier bis spätestens zum Ablauf 1999 bekannt. Unter den von dem Truppenabzug betroffenen Flächen wurden auch die Liegenschaften auf dem Petrisberg benannt. Auf dem dortigen insgesamt rd. 80 ha großen Areal befanden sich bis dato die Kaserne und das gleichnamige Lager Belvédère, das französische Militärhospital André Genet und ein Fahrschulgelände der Streitkräfte. Der Gesamtbereich ist als von hoher Bedeutung für die weitere Stadtentwicklung zu bezeichnen, da er exponiert zwischen der Talstadt und dem Universitätsstandort „Tarforster Plateau" gelegen ist.

Nach dem bekannt werden der bevorstehenden Konversion wurden in Folge alsbald und zügig durch die Stadt Trier in einer Reihe von jeweils aufeinander aufbauenden Untersuchungen und Planungen schrittweise die Bedingungen für die zukünftige Entwicklung und Nutzung der freiwerdenden Flächen fixiert.

Unter den vor diesem Hintergrund von der Stadt Trier veranlassten und zwischenzeitlich abgeschlossenen Untersuchungen, Planungen und Maßnahmen sind in zeitlicher Reihenfolge insbesondere zu nennen:

- *Symposium und Programm - Workshop der Stadt Trier und des Forums Konversion und Stadtentwicklung (KONV u. STE) (Dokumentation des Forum KONV u. STE im Auftrag des Ministeriums des Innern und für Sport, 1998).*
- *Machbarkeitsstudie für die wissenschaftliche Nutzung des Konversionsgeländes Petrisberg als Wissenschafts- /Innovationspark der Fraunhofer Management Gesellschaft mbH, München (Endbericht vom 06.11.1998).*
- *Voruntersuchungen über die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Petrisberg" der Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsges. mbH (DSK), Frankfurt am Main (Abschlußbericht über die Ergebnisse der Voruntersuchungen, Stand 05/2000).*
- *Förmliche Festlegung des Entwicklungsbereiches „Petrisberg" durch Satzung der Stadt Trier (Rechtswirksamkeit der Satzung seit 19.12.2000).*
- *Städtebaulicher Rahmenplan zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Petrisberg" der Arbeitsgemeinschaft Bachtler, Böhme + Partner, Kaiserslautern sowie Bielefeld, Gillich, Heckel, Trier (Entwurf - Stand September 2001, beschlossen durch den Stadtrat Trier in seiner Sitzung am 29. April 2002).*

---

[2] *Bebauungsplan BU16, Teilgebiet Wissenschaftspark Petrisberg-Ost, Begründung gem. §9 Ans.8 BauGB – Städtebaulicher Teil (Teil 1),*

Das Konzept des zuletzt genannten städtebaulichen Rahmenplanes baut systematisch auf den jeweils vorangegangenen Planungsschritten auf und bezieht auch die Konzeption der 2004 in einem Teilbereich des Petrisberg – Geländes stattfindenden Landesgartenschau mit ein. Ziel der städtebaulichen Planung ist die nachhaltige Entwicklung eines neuen Stadtteils im Bereich der Konversionsfläche Petrisberg mit den Nutzungsschwerpunkten Wissenschaftspark, Wohnungsbau, Universitätserweiterung und Naherholung.

Der Rahmenplan dient auch als Grundlage für die Änderung des Flächennutzungsplanes (49. Änderung des FNP) und die Aufstellung verschiedener Bebauungspläne, darunter der hier in Rede stehende Bebauungsplan BU 16 für das Teilgebiet „Wissenschaftspark Petrisberg - Ost".

Die somit erforderlichen Voraussetzungen zur Konversionsfläche erfüllend, ist der Neubau der IV-Trasse mit Anbindung der funktionalen Teilbereiche dringlichste Vorgabe. Hiermit wurde das Ingenieurbüro ‚Boxleitner beratende Ingenieure GmbH, Trier im Mai.2002 beauftragt. Der vorliegende Planentwurf entspricht diesem Planungsauftrag in verkehrlichen Belangen.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Das zu wartende regelmäßige Verkehrsaufkommen kann nur über die neue IV-Trasse abgewickelt werden. Die Erfordernis an die verkehrsplanerische Funktion wird mittels des vorliegenden Planungskonzeptes erfüllt.

Durch die Erhöhung der Abbiegevorgänge an der Einmündung Knotenpunkt Kohlenstraße (L144) wird mit Hilfe eines neuen Kreisverkehrsplatzes (KVP) künftig gelöst und wesentlich entschärft. Dieser Knotenpunkt ist nicht Bestandteil der hier vorliegenden Entwurfsunterlagen. Er wird in einem gesonderten Planverfahren behandelt, so dass hier transparent und effektiver auf die Anforderungen aus dem Verkehrsaufkommen eingegangen werden kann.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Die Ziele des Städtebaus und der Raumordnung wurden sowohl in der Begründung zum Flächennutzungsplan als auch im Bebauungsplan BU16 ausführlich dargelegt. Eine Wiederholung dieser Anforderungen und Ziele erfolgt hier nicht. Es wird im Übrigen auf dies Planverfahren verwiesen.

2.4 Anforderung an die straßenbauliche Infrastruktur

Durch den Ausbau der Straße mit den Einmündungen und den, den Anforderungen gerecht werdenden Knotenpunkten/Zufahrten etc. der anliegenden Wohn- und Gewerbegebiete, sind die verkehrlichen Belange der straßenbaulichen Infrastruktur erfüllt.

Es wurden Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, die unter anderem die prognostische Verkehrsentwicklung, aufgrund der verschiedenartigen Nutzungsstrukturen einerseits und andererseits den Verkehrszuwachs durch das in der Planung befindlichen Erschließungs-/Konversionsgebiet untersucht haben.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch den geplanten Neubau der IV-Trasse liegt das primäre Augenmerk nicht auf der Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen durch die vorhanden Verkehrsachsen der Konversionsfläche, sondern auf der generellen optimierten Erschließungsfunktion des Gesamtareals. Sicherlich kommt es auch durch die Neuordnung zur Verbesserung der Lärm- und Abgassituation, die sich jedoch kaum in Zahlen belegen lässt.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

3.1 Trassenbeschreibung

Der Verlauf der neuen Trasse berührt und tangiert zwar in Teilbereichen vorhandene Straßenzüge und Wege, ist jedoch grundsätzlich auf die Belange der städtebaulichen Rahmenplanung abgestellt. Die Trasse des Individualverkehrs (IV-Trasse) verläuft nahezu axial im Bebauungsplan BU16, zunächst in südwestlicher Richtung, beginnend am neuen Knotenpunkt (KVP) der Kohlenstraße (L144), um dann nach ca. 400 m nach Norden mit einem Radius R= 80m abzuknicken. Nach wiederum ca. 400 m vollzieht die IV-Trasse eine weitere Richtungsänderung nach Nordwesten, um dann am Planungsabschnitt nach ca. 351 m Länge vorerst zu enden. Hier geht die IV-Trasse in den Teilbereich ‚Krone Belvédère bis Sickingen Straße' über. Dieser Planungsabschnitt ist gesondert, und nicht Bestandteil der hier vorliegenden Streckenbetrachtung der IV-Trasse.

Im Bereich der Einmündungen „Kohlenstraße (L144)" / Anbindung IV-Trasse (BU16), wird durch den geplanten Kreisverkehrsplatz der anfallende Verkehr leichter und sicherer abgewickelt.

Entsprechend den Verkehrsbeziehungen entstehen Abbiegespuren und Anbindungen zur Erschließung der geplanten Gewerbe- und Wohngebiete bzw. Dienstleistungsbereiche und Areale des Baugebietes BU16 sowie der anderen Bebauungsplanbereiche BU17, -18, -19, -20, -21 und -22. Eine Aufgliederung dieser Bebauungsplanareale ist der 'Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Petrisberg' zu entnehmen.

3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Hier wird im Besonderen auf den landschaftspflegerischen Planungsbeitrag zum Bebauungsplan BU 16 verwiesen.

3.3 Beurteilung möglicher Varianten

Verschiedene Varianten wurden nicht untersucht.

Unter Berücksichtigung der bestehenden Zwangspunkte, insbesondere des optimierten Nutzungskonzeptes ist nur der vorgesehene Neubau der IV-Trasse anzustreben. Alternativen und Varianten können sich demnach ausschließlich auf die Straßenraumgestaltung, Fahrbahnbreiten etc. beziehen. Unter Berücksichtigung des ausgewogenen Kosten-Nutzenverhältnisses wurden die Abgrenzungen (Breiten) der Verkehrsräume und straßenbegleitenden Maßnahmen wie Grünstreifen, Rad- und Gehwege etc. festgelegt.

3.4 Aussagen Dritter zu der Variante

Die vorliegende Planung ist den verschiedenen politischen Gremien der Stadt Trier und den betroffenen Anliegern vorgestellt worden.

Nach durchlaufen der Beteiligungsverfahren erfolgte ein Baubeschluß durch den Stadtrat der Stadt Trier.

Der maßgebliche Bebauungsplan BU16 ist derzeit noch nicht rechtsverbindlich. Er befindet sich zur Zeit noch im Verfahren.

3.5 Wirtschaftlichkeit der Variante

Da die vorliegende Planung nur den verkehrlichen Notwendigkeiten Rechnung trägt (Abbiegespuren, Kreisverkehrsplatz, Anbindung und Erschließung der künftigen Nutzungsareale als Wohn- und Gewerbegebiete, Wissenschaftspark etc.) und somit nur geringer neuer Flächenverbrauch erfolgte, ist sie im Hinblick auf das durch die Baumaßnahme verfolgte Ziel insbesondere im Blickpunkt der Kosten-Nutzenanalyse als wirtschaftlich zu bezeichnen.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

Die künftige Linienführung orientiert sich an Vorgaben der Bebauung und des Planungskonzeptes des Bebauungsplanes BU16 sowie der Belange aus den Anforderungen der künftigen ÖPNV-Trasse.

Die Trassierung beginnt am künftigen Knotenpunkt (Kreisverkehrsplatz) der Kohlensstraße (L144) berührt und tangiert in Teilbereichen vorhandene Straßenzüge und Wege, ist jedoch grundsätzlich auf die Belange der städtebaulichen Rahmenplanung abgestellt. Die Trasse verläuft von hier auf einer Länge von ca. 400 m geradlinig in südwestlicher Richtung. Mit einem Radius R= 80m knickt sie nach Norden ab um nach weiteren ca. 400 m mit einem Radius von R=200m ihre Richtung nach Nordwest zu ändern. Nach ca. 351 m Länge endet der vorliegende Planungsabschnitt der IV-Trasse am Planungsbereich BU17 ‚Belvédère-Nord (Teilbereich ‚Krone Belvédère bis Sickingen Straße'). Dieser Planungsabschnitt ist gesondert, und nicht Bestandteil der hier vorliegenden Streckenbetrachtung der IV-Trasse.

Die Längsneigungen variieren von Projektbeginn an zwischen 0,5 bis 1,0 %, über den Bereich Knotenpunkt Behringstraße mit 4,7 % bis hin zum weiteren Streckenverlauf wieder von 0,5 bis 1,0 %. Die letzten 300m des Planungsabschnitts verläuft die IV-Trasse annähernd höhengleich zu den vorhandenen (seitlich liegend) Verkehrsachsen mit einem Neigungsbereich von 1,0 bis 4,2 % Steigung(Gefälle).

Alle Entwurfselemente entsprechen den Anforderungen einer Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = V_{zul.} = 50$ km /h.

4.2 Querschnitt

Die neu anzulegenden Fahrbahnen, einschließlich der Abbiegespuren, erhalten Regel-Fahrstreifenbreiten von 3,25 m.

Der Aufbau der Fahrstreifen wird in den Vollausbauflächen gem. RSTO 01 Tafel 1, Zeile 5, Bauklasse III hergestellt.

Die Bereiche der Deckenerneuerung werden gefräst und erforderliche Binder- und Deckschichten werden neu hergestellt.

Das bestehende Rad- und Gehwegenetz wird durch den Ausbau neuer Wegverbindungen und eines begleitenden neuen Rad-Gehweges nicht nur erhalten sondern in vielfacher Hinsicht ergänzt.

Auf der rechten Seite wird der neue Rad-/Gehweg, durch einen 3,00 m breiten Grünstreifen, mit Baumpflanzungen, von der Fahrbahn getrennt, hergestellt.

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Mit Ausnahme der Anbindung der Behringtrasse und der Zufahrt zum Gewerbegebiet G3 weisen die Zufahrten und Einmündungen der jeweiligen Wohn- und/bzw. Gewerbegebiete keine besonderen Anforderungen in Form von Linksabbiegespuren o.ä. auf. Diese Einmündungen erhalten einfache Eckausrundungen die den Anforderungen an das Verkehrsaufkommen (Schleppkurven etc.) entsprechen.

Die Zufahrt zum Gewerbegebiet G3 erhält hierüber hinaus eine Linksabbiegespur. Dieser Knotenpunkt geht unmittelbar in den Anschlussbereich der Behringstraße über, der ebenfalls mit einer Linksabbiegespur versehen wird. Die Lage und die Knotenpunktsform der Anbindung Behringstraße ist so konzipiert, dass sie den Belangen und Anforderungen der ÖPNV-Trasse, des Individualverkehrs und den Anforderungen des regelmäßigen Verkehrsaufkommens gerecht wird.

Der entstehende Kreuzungsbereich des Rad- und fußläufigem Verkehrs an Station 0+870 wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit einer Überquerungshilfe als Mittelinsel mit 4,00 m Breite ausgebildet.

4.4 Baugrund / Erdarbeiten

Für Untergrund und Unterbau sind nach den vorliegenden Bodenuntersuchungen in Teilbereichen besondere Maßnahmen, z.B. Bodenaustausch oder besondere Verdichtungen, nur in geringem Umfang zu erwarten.

4.5 Entwässerung

Die Entwässerung der Straße erfolgt aus Gründen der Topographie, der urbanen Geländenutzung über einen Regenwasser- und einen Mischwasserkanal. Das anfallende Niederschlagswasser des parallel zur IV-Trasse verlaufenden Rad- und Gehweges entwässert prinzipiell breitflächig in den Grünstreifen (Alleenbepflanzung) mit Ausnahme eines kurzen Abschnitts von ca. 140 bis 180m Länge (Stationsbereich 0+640 bis 0+820). Hier können die geringen Wassermengen breitflächig im Gelände neben dem Rad-Gehweg über die sich anschließenden Grünflächen abgeleitet werden.

Im übrigen wird hier auf die parallel zum straßenbautechnischen Entwurf bearbeitete und aufgestellte wasserwirtschaftliche Genehmigungsplanung verwiesen.

4.6 Ingenieurbauwerke

Ingenieurbauwerke wie Brücken, Tunnel, Stützwände o.ä. sind im vorliegenden Streckenentwurf der IV-Trasse Petrisberg nicht vorgesehen.

4.7 Straßenausstattung

Die Beschilderung und Markierung erfolgt entsprechend den gültigen Richt- und Regelwerken in Abstimmung und Anforderungen aus dem regelmäßigen Verkehrsaufkommen. Hierbei werden evtl. Nachrüstungen (Lichtzeichensignalanlagen u.a.), resultierend aus der parallel zur IV-Trasse vorgesehenen ÖPNV-Trasse in Form von Leerrohren o.ä. bautechnisch bereits berücksichtigt.

4.8 Besondere Anlagen

- Entfällt -

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Innerhalb des Ausbaubereichs der IV-Trasse sind keine öffentlichen Verkehrsanlagen vorgesehen. Hier wird nochmals auf die gesonderte parallel zur IV-Trasse verlaufende ÖPNV-Trasse verwiesen.

4.10 Leitungen

Im Zuge des Ausbaus der IV-Trasse zu verlegende Leitungen der Ver- und Entsorgungsanlagen bzw. der Versorger sind in enger Abstimmung auf der Basis einer Leitungskoordinierung vorgesehen. Sie werden im Vorfeld und baubegleitend zum Straßenbau ausgeführt.

5. Maßnahmen der Landschaftspflege

Landschaftspflegerische Maßnahmen sind im Bereich der neu anzulegenden, geplanten Pflanzflächen vorgesehen.

Ein Landschaftspflegerischer Begleitplan wird im Rahmen des Bebauungsplanes erstellt und dient als Grundlage der landschaftspflegerischen Begrünung.

6. Erläuterung zur Kostenberechnung

Die Kosten der Baumaßnahme sind der Kostenberechnung nach AKS 85 zu entnehmen.

Die Kosten der Baumaßnahme (vorliegender Projektabschnitt) betragen 2.710 MIO EUR (Brutto).

Zusätzlich ist ein Kostenanteil von 0.650 MIO EUR (Brutto), für die besondere Baumpflanzung an der Haupterschließungsstraße, erforderlich. Die Ausstattung mit größeren Bäumen entlang dieser Haupterschließungsstraße steht in unmittelbaren Zusammenhang mit der Landesgartenschau. Diese Straße stellt die Hauptzuwegung dar und soll entsprechend dem Ziel einer Landesgartenschau durch die Anlage dieser Allee auf diese hinführen. Es wird um Sondermittel für diese Maßnahme gebeten.

Baulastträger der Maßnahme ist die Stadt Trier.

7. Verfahren

Ein Verfahren zur Erlangung des erforderlichen Baurechts erfolgt derzeit durch das Bebauungsplanverfahren BU16.

8. Durchführung der Baumaßnahme

Aus Gründen der zeitlichen Dringlichkeit ist ein vorzeitiger Baubeginn nicht nur erstrebenswert, sondern vielmehr als Ziel der baulichen Umsetzung dringlichst anzustreben. Unter diesen Voraussetzungen ist mit den Arbeiten bereits im Sommer 2002 zu beginnen.

Die Straßenbauarbeiten werden dann voraussichtlich im März 2004 abgeschlossen sein.

Aufgestellt und bearbeitet:

BOXLEITNER
BER. INGENIEURE GmbH
Ostallee 3-5
54290 Trier
Tel. 0651 / 970 27- 0
Fax 0651 / 970 27-50
e-mail boxleit@aol.com

Trier, 08.Juli 2002