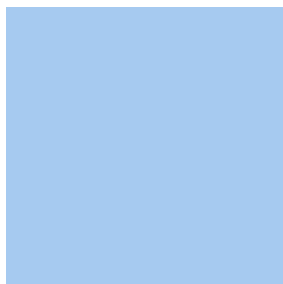
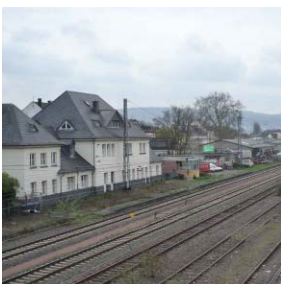
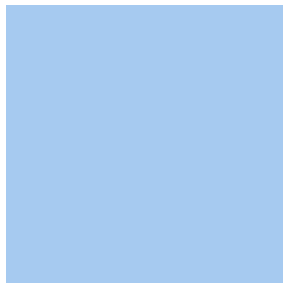




# Stadtumbau West - Trier-West Integriertes Handlungskonzept





**Stadt- und Regionalplanung**

Dr. Jansen GmbH



Geschäftsführende Gesellschafter:

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

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

HRB Köln 62236

Gesellschafter/Seniorpartner:

Dr. Paul G. Jansen

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

Fon 02 21.940 72-0

Fax 02 21.940 72-18

[info@stadtplanung-dr-jansen.de](mailto:info@stadtplanung-dr-jansen.de)

[www.stadtplanung-dr-jansen.de](http://www.stadtplanung-dr-jansen.de)



**Stadt- und Regionalplanung**  
Dr. Jansen GmbH



# **Stadtumbau West Trier-West Integriertes Handlungskonzept**

Dipl.-Ing. Anja Boddenberg

Dipl.-Ing. Dominik Geyer

Dipl.-Geogr. Ursula Mölders

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](mailto:info@stadtplanung-dr-jansen.de)

[www.stadtplanung-dr-jansen.de](http://www.stadtplanung-dr-jansen.de)



1	AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG	1
1.1	Ein Stadtteil in massivem Umbruch	1
1.2	Aufgabenstellung für das Integrierte Handlungs- und Bearbeitungskonzept	2
1.3	Geografische Einordnung des Stadtteils und Abgrenzung des Untersuchungsraums	5
1.4	Aufbau des Gutachtens	6
2	ANALYSE DER SOZIALDEMOGRAFISCHEN UND STADTRÄUMLICHEN KONTEXTINDIKATOREN	7
2.1	Vorbemerkung zur Auswertung der Statistik	7
2.2	Demografie	7
2.3	Bevölkerungsentwicklung	7
2.3.1	Altersaufbau	9
2.4	Wohnen	11
2.4.1	Wohnungsangebot	12
2.4.2	Haushaltsgrößen	15
2.4.3	Sozialökonomische Daten	17
2.5	Zusammenfassung der städtebaulichen Bestands- aufnahme aus dem Masterplan Trier-West mit den wichtigsten Potenzialflächen	17
2.5.1	Verkehrssituation	17
2.5.2	Wichtige städtebauliche Defizite und Potenzialflächen	20
2.6	Wichtigste Änderungen zum Masterplan	23
2.6.1	Ausgangssituation	23
2.6.2	Inhalte der Masterplanung	24
2.6.3	Ziele der neuen Grundstückseigentümer	25
2.6.4	Ergebnis der Variantendiskussion einer neuen verkehrlichen Entwicklung des Stadtteils	26
3	ÜBERGEORDNETE ZIELE DER STADTTEILENTWICKLUNG UND SICH DARAUS ABLEITENDE HANDLUNGSFELDER	27
4	MAßNAHMEN- UND HANDLUNGSKONZEPT	31
4.1	Einleitung	31
4.2	Hinweise zur Prioritätensetzung und zeitlichen Umsetzung	32
4.3	Hinweise zur Kostenschätzung	32
4.4	Projektliste	34
4.5	Projektgruppe A - Vorbereitende, übergeordnete Planungen und Konzepte	38
4.5.1	Sicherung der Potenzialflächen durch Bauleitplanung zur Steuerung der Siedlungsentwicklung	38
4.5.2	Integration der vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen in ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept	40
4.5.3	Fortschreibung des gesamtstädtischen Einzelhandels-konzepts zur Steuerung des Einzelhandels in Trier-West	41
4.6	Projektgruppe B - Entwicklung Potenzialflächen westlich der Eurener Straße	42
4.6.1	Umnutzung der Jägerkaserne	42



4.6.2	Schaffung von seniorengerechtem Wohnraum inkl. entsprechender sozialer Infrastruktur in den Hauptgebäuden der Jägerkaserne	45
4.7	Projektgruppe C - Entwicklung der Potenzialflächen zwischen Eurener Straße und Bahntrasse	47
4.7.1	Umnutzung des ehemaligen Bahnausbesserungswerks	47
4.7.2	Entwicklung des Wohngebiets „Neues Wohnen am Park“	50
4.7.3	Umnutzung des Geländes des Güterbahnhofs in neue Gewerbeflächen	52
4.7.4	Umnutzung der Flächen der Firma Eybl-Bobinet in Varianten	53
4.7.5	Umnutzung des Betriebshofs der Stadtwerke als Standort für Dienstleistungs- und Gewerbeansiedlungen (Technologiepark)	54
4.8	Projektgruppe D - Entwicklung der Stadtteilmitte Trier-West	56
4.8.1	Vorbereitende Planungen für die Entwicklung einer neuen Stadtteilmitte, Städtebaulich-architektonischer Realisierungswettbewerb	56
4.8.2	Reaktivierung des SPNV auf der westlichen Moselseite - Anlage eines Haltepunktes Trier-West -	59
4.8.3	Bau einer Fußgängerbrücke als Verbindung zwischen Römerbrücke und Stadtteilzentrum	61
4.8.4	Entwicklung von Bauflächen am Stadtplatz als neuer Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort	62
4.8.5	Gestaltung eines Stadtplatzes zwischen der Eurener Straße als neuer Stadtteilmittelpunkt	64
4.8.6	Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Eurener Straße als Geschäftsstraße	66
4.8.7	Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Hornstraße und der südlichen Brückenrampe, Anlage einer Bus-schleuse	68
4.8.8	Städtebauliche und gestalterische Aufwertung der Flächen zwischen Hornstraße und Bahntrasse	70
4.9	Projektgruppe E - Stadt am Fluss: Inwertsetzung der Quartiere zwischen Bahntrasse und Mosel	72
4.9.1	Städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Quartiers Luxemburger Straße	72
4.9.2	„Wohnen am Wasser“ - Entwicklung der Flächen zwischen Campingplatz und Lambertistraße	74
4.9.3	Städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Quartiers Aachener Straße / Martinerfeld	75
4.10	Projektgruppe F - Optimierung der Grün- und Freiflächenversorgung sowie der Wegevernetzung	78
4.10.1	Übergeordnetes Freiraum- und Wegekonzept	78
4.10.2	Hochwasserschutzkonzept	80
4.10.3	Gestaltung der Uferpromenade an der Mosel	83
4.10.4	Neubau des Barbarastegs und des Irminenstegs	85
4.10.5	Herstellung einer Verbindung zwischen Bahnausbesserungswerk und Bahnunterführung inkl. Aufwertung der Bahnunterführung bis zur Mosel	86
4.10.6	Herstellung des Stadtteilparks nördlich der Lokrichthalle	88
4.10.7	Gestaltung der Grün- und Freiflächen im direkten Umfeld der Lokrichthalle	90



4.10.8	Gestaltung der Grün- und Freiflächen im Umfeld der neuen Wohnbebauung am Bahnausbesserungswerk	91
4.10.9	Gestaltung einer grünen Wegeverbindung zwischen dem Stadtteilpark und den Moselhöhen parallel zum Tempelweg	92
4.10.10	Gestaltung öffentlichen Grün- und Freiflächen an der Jägerkaserne als öffentlicher Park	94
4.10.11	Optimierung der Fuß- und Radwege im Stadtteil	96
4.10.12	Wegeleitsystem	97
4.11	Projektgruppe G - Neuordnung der Erschließung für den MIV und den ÖPNV in Trier-West	98
4.11.1	Neubau einer Verbindungsstraße	98
4.11.2	Umgestaltung und Aufwertung der Luxemburger Straße	102
4.11.3	Anlage eines verkehrsberuhigten Platzes an der Schnittstelle Römerbrücke - Bahnhofstempel als Stadteingang	104
4.12	Projektgruppe H - Ergänzende Einzelmaßnahmen	106
4.12.1	Modernisierung, Instandsetzung und Sanierung der privaten Bausubstanz	106
4.12.2	Schaffung von speziellen Wohnangeboten für ältere Menschen sowie besonderen Wohnformen	108
4.12.3	Machbarkeitsstudie und Umsetzung Bürgerzentrum	109
4.12.4	Aufwertung der Römerbrücke	110
4.12.5	Entwicklung eines Konzepts für mögliche Zwischennutzungen für den gesamten Stadtteil Trier-West	111
4.12.6	Präsentation des Lenus-Mars-Tempels als touristische Attraktion	112
4.13	Projektgruppe I - Öffentlichkeitsarbeit, Partizipation und Stadtumbaumanagement	113
4.13.1	Stadtumbaumanagement	113
4.13.2	Aktivierung und Beratung der Eigentümer	114
4.13.3	Evaluation	116
4.13.4	Bürgerbeteiligung	117
4.14	Projektgruppe J - Exkurs: Projekte im Programmgebiet der Sozialen Stadt	118
4.14.1	Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts Soziale Stadt zur Abstimmung mit den Maßnahmen des Stadtumbaus	118
4.14.2	Fortführung der Sanierung und Umnutzung der Gneisenaukaserne sowie Umsetzung der Freiflächengestaltung	119
4.14.3	Nachverdichtungen von einzelnen Baublöcken oder Quartieren	120
4.15	Schwerpunktbereich der Maßnahmen	121
5	ABGRENZUNG STADTUMBAUGEBIET	122
6	UMSETZUNGSSTRATEGIE UND ZEITPLAN	123
7	EVALUATIONSKONZEPT	46
8	ZUM ABSCHLUSS	128
9	PROJEKTLISTE ANALOG SEITE 34-37	51



Abbildung 1	Übersicht der Planungen	3
Abbildung 2	Abgrenzung der Untersuchungsbereiche Integriertes Handlungskonzept, Vorbereitende Sanierungsuntersuchung und Soziale Stadt	5
Abbildung 3	Bevölkerungsentwicklung in Trier-West seit 1996	7
Abbildung 4	Bevölkerungsentwicklung in Trier-West und Trier seit 1996 im Vergleich (1996 = 100%)	8
Abbildung 5	Bevölkerungsentwicklung in Trier-West und Euren seit 1996 im Vergleich (1996 = 100%)	8
Abbildung 6	Alterszusammensetzung in Trier-West und Trier 2010 in Prozent	9
Abbildung 7	Prozentuale Anteile der Haushalte mit Kindern an der Gesamthaushaltszahl in Trier-West und Trier 2010	10
Abbildung 8	Anteile an ausländischen Haushalten, Einpersonenhaushalten und Alleinerziehendenhaushalten	10
Abbildung 9	Durchschnittliche Veränderung der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen je 1.000 Einwohner im Vergleich seit 2004	11
Abbildung 10	Bevölkerungspyramide und Zuordnung zur Wohnungsnachfrage 2008 und 2020	12
Abbildung 11	Wohnungsbauentwicklung (Anzahl an Wohnungen) in Trier-West seit 1987	13
Abbildung 12	Wohnungsbauentwicklung in Trier-West und Trier seit 1987 im Vergleich (1987 = 100%)	14
Abbildung 13	Bevölkerungsstand und Wohnungszahl im Vergleich (1996=100%)	15
Abbildung 14	Entwicklung der durchschnittlichen Haushaltsgröße in Trier-West und Trier seit 1987	16
Abbildung 15	Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Vergleich (2000 = 100%)	17
Abbildung 16	Bahnausbesserungswerk/Lokrichthalle	21
Abbildung 17	Potenzialflächen und künftige Haupterschließung	23
Abbildung 18	Schwerpunktbereiche der Entwicklung	27
Abbildung 19	Leitbild und Planungsziele	30
Abbildung 20	Übersicht der Schwerpunkte aus dem Maßnahmenkonzept	121
Abbildung 21	Abgrenzung Stadtumbaugebiet	122



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 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

### 1.1 Ein Stadtteil in massivem Umbruch

Das Bild von Trier-West ist durch verstreute Wohnquartiere, große Bahnbrachen, Industrie- und Gewerbeanlagen, ein Umspannwerk, den ehemaligen Betriebshof der Stadtwerke, zwei stillgelegte Kasernengelände sowie großflächige Einzelhandelseinrichtungen geprägt. Insgesamt bietet der Stadtteil damit einen recht zerklüfteten und ungeordneten Eindruck. Die großen Lücken, die mit dem Rückzug der Bahn entstanden sind, das Nebeneinander von Kasernen, Wohnen und gewerblich geprägten Flächen sowie die stark befahrenen Verkehrsadern bilden aktuell große städtebauliche Missstände. Eine Hinwendung und ein Bezug zur Mosel existieren nicht. Das Stadtteilzentrum ist wenig attraktiv, unstrukturiert und kaum in der Lage, als Identifikationsort für den Stadtteil zu dienen.

Auch wenn in der Vergangenheit vereinzelt positive Entwicklungen und Sanierungsaktivitäten durch Private stattgefunden haben, fehlt es doch an einer klaren ordnenden Struktur. Eine Orientierung innerhalb der einzelnen Teilräume im Stadtteil ist für einen Außenstehenden kaum möglich. Hinzu kommen vielfältige städtebauliche und gestalterische Missstände sowie eine mangelnde Qualität in der Architektur sowie in der Ausgestaltung und Pflege des öffentlichen Raums, der sich nach wie vor an den Gestaltungsmaximen der 1960er- und 1970er Jahre orientiert. Der vorhandene Wohnungsbestand ist teilweise ruinös. Neuinvestitionen liegen im Schwerpunkt in großflächigen Einzelhandelsansiedlungen auf ehemaligen Bahnflächen mit einer klaren Orientierung an den Autokunden und entsprechend geringer städtebaulicher Qualität.

Kurz gesagt: Trier-West ist heute keine gute Adresse.

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

Um die Potenziale zu nutzen und die stadträumlichen Defizite zu beheben, hat die Stadt Trier in verschiedenen Planungsstadien die Entwicklung des Stadtteils untersuchen lassen und vorskizziert. So ist u. a. als ein Ergebnis der Untersuchungen der Stadtbereich Trier-West seit 2003 in das Förderprogramm Soziale Stadt aufgenommen worden: Schon 2005 hat die Stadt Trier mit Vorbereitenden Sanierungsuntersuchungen für Trier-West begonnen und seit 2010 liegt der beschlossene Masterplan Trier-West (Stadterneuerungskonzept) vor.

*Viele untergenutzte Flächen*



*Keine ordnende Struktur und geringe städtebauliche Qualitäten*



*... hat aber herausragende Standortfaktoren*



In dem Masterplan Trier-West sind der gesamte Stadtraum von Trier-West analysiert und die zukünftigen Nutzungen und Handlungsschwerpunkte definiert worden. Für einzelne Teilbereiche sind in Detailkonzepten erste städtebauliche Visionen für die Entwicklung konkretisiert worden; für den Verkehr und die Infrastruktur sind die wichtigsten grundlegenden Planungen benannt worden. Mit dem Masterplan liegt der städtebauliche Rahmen für die zukunftsorientierte Entwicklung als Gesamtvision für Trier-West vor.

## 1.2 Aufgabenstellung für das Integrierte Handlungs- und Bearbeitungskonzept

In den nun folgenden Arbeitsschritten zur Erstellung des Integrierten Handlungskonzepts gilt es, die vorliegenden Planungsabsichten des Masterplans in konkrete Maßnahmen und einen umsetzungsorientierten Zeitplan zu „übersetzen“ bzw. auszuführen. Dabei sind folgende Fragen untersuchungsleitend:

*Aufgaben*

- Mit welchen konkreten Planungen, Maßnahmen und Projekten sind die im Masterplan definierten Ziele der stadträumlichen Entwicklung in Trier-West zu erreichen?
- Zu welchem Zeitpunkt sind welche Projekte und Maßnahmen umzusetzen, um sie in einem zeitlich abgestimmten und sinnvollen Ablauf hintereinander zu schalten?
- Wer ist für die Umsetzung welcher Teilmaßnahme federführend verantwortlich?
- Wie ist die Umsetzung zeitlich und organisatorisch zu steuern?
- Welche Kosten entstehen pro Projekt, welcher Förderzugang ist für welches Projekt möglich?
- Wie können Maßnahmen von Öffentlicher Hand und privaten Eigentümern sinnvoller Weise aufeinander abgestimmt sein?
- Wie soll die Organisations- und Kommunikationsstruktur bei der Umsetzung des Projekts gestaltet sein?

Das Integrierte Handlungskonzept dient somit in erster Linie als Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln und die Strukturierung der erforderlichen Arbeitsschritte, um den Masterplan umzusetzen.

Mit dem Handlungskonzept sollen alle erforderlichen Inhalte zusammengestellt werden, um in das EU-kofinanzierte Förderprogramm Stadtumbau West aufgenommen zu werden und den Förderzugang auch zu anderen Förderstellen zu ermöglichen. Somit sind mit dem Integrierten Handlungskonzept alle stadtteilrelevanten Analyseschritte, die Ziele der Stadtraumentwicklung inkl. aller schon zu benennenden Maßnahmen und Projekte als auch Kosten und Realisierungszeiträume benannt. Jedoch werden neuen Pla-

nungen nur dann in das Integrierte Handlungskonzept aufgenommen, sofern sich die Rahmenbedingungen geändert haben.

Gleichzeitig und gleichbedeutend ist das Handlungskonzept ein Arbeitshandbuch für die unterschiedlichen Fachressorts der Stadtverwaltung, da mit dem Integriertem Handlungskonzept die Ziele der Masterplanung auf die Projekt- und Maßnahmenebene heruntergebrochen sind. Die einzelnen Maßnahmen sind nach Nutzungsfunktion und thematisch sortiert, hieraus ergeben sich die Zuständigkeiten. Es ist somit umsetzungsorientierte Grundlage für die Strukturierung des Gesamtprozesses.

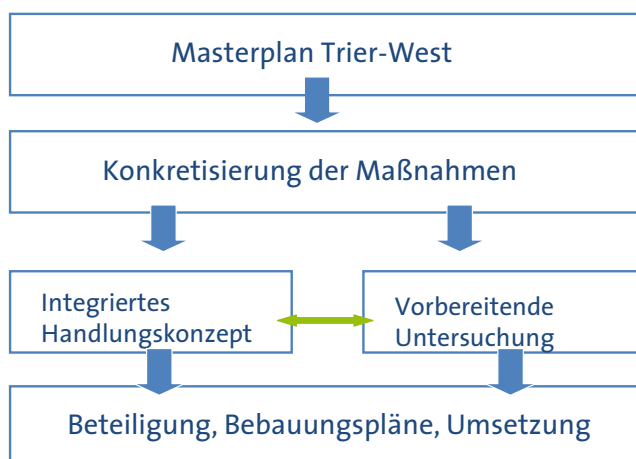
Die große Klammer bei der Umsetzung bilden dann die Organisationsstruktur und die benannten Stellen für das Stadtumbaumanagements.

Um alle Kriterien einer Förderfähigkeit zu erfüllen, übernimmt das vorliegende Gutachten Inhalte und Passagen aus dem Masterplan, die entsprechend gekennzeichnet sind. Für den fachkundigen Leser vor Ort ist das Gutachten somit an einigen Stellen redundant. Für die Adresse der Fördergeberstellen sind jedoch mit dem Handlungskonzept alle wichtigen Inhalte in einem Bericht zusammengestellt.

*Bearbeitungskonzept*

Vorlaufend zur Erstellung des Integrierten Handlungskonzeptes wird mit der Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung für das Untersuchungsgebiet geprüft, ob und wenn ja welche Städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen gemäß §§ 136 bis 164 b in Trier-West finden sollen oder können. Im Rahmen dessen wird auch die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer geprüft.

Abbildung 1 Übersicht der Planungen



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Zu Beginn der Erarbeitung des Handlungskonzeptes steht die Analyse aller relevanten und vorliegenden Gutachten, Untersuchungen und Planungen.

Dazu zählen vor allem:

- Masterplan
- Stadtteilrahmenplan Trier-West/Pallien
- Bürgergutachten Trier-West/Pallien
- Integriertes Handlungs- und Entwicklungskonzept „Soziale Stadt Trier-West“
- Stand der Vorbereitende Untersuchungen Sanierungsgebiet 2007 Trier-West
- „Trier inWestiert“ Forschungspraktikum Trier-West (Uni-Masterplan)
- Übersicht der B-Pläne
- Aktuelle Fachgutachten und Detailplanungen z. B. zur Fläche Eybl-Bobinet.

Im Laufe der Projektbearbeitung wurde von den beteiligten Akteuren neue Verkehrsführung alternativ zur B 51 n aus dem Masterplan befürwortet. Diese Verkehrsführung wurde von verschiedenen Fachgutachtern bewertet und in dem Gutachten „Städtebauliche, verkehrliche und schalltechnische Bewertung der Verkehrsführung in Trier-West“ unter verschiedenen Varianten abgewägt. Die Straße wird nicht wie im Masterplan als neue B 41n, sondern als neue Verbindungsstraße geführt. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, denn an verschiedenen Stellen des Handlungskonzeptes wird die im Masterplan erarbeitete B 51 n erwähnt (immer dann wenn auf den Planung Masterplan Bezug genommen wird). Bei allen anderen bei dem aktuellen Stand der Planung, wie es auch nach derzeitigem Kenntnisstand umgesetzt werden soll, dann von der Verbindungsstraße die Rede.

Im Anschluss wurden die Sozialdaten erfasst und eine intensive städtebauliche Bestandsaufnahme vor Ort durchgeführt.

Zur weitergehenden Beteiligung der Eigentümer und der Betroffenen bzw. der interessierten Bevölkerung wurden für die Verfahren Vorbereitende Sanierungsuntersuchung und Erstellung Integriertes Handlungskonzept gemeinsame Veranstaltungen durchgeführt. So wurden alle Eigentümer zu einer Informationsveranstaltung in das Rathaus eingeladen und die Bürger bei einer Veranstaltung im Stadtteil über den Stand der Planung informiert.

Nach der Beteiligung folgten auf Grundlage des Masterplans verschiedene konzeptionelle und städtebaulich planende Schritte. Alle Ergebnisse wurden nach Projektfortschritt mit dem verwaltungsinternen Projektteam innerhalb der Stadtverwaltung besprochen und abgestimmt. Eine intensive verwaltungsinterne Abstimmung hat stattgefunden.

*Konzeptionelle Arbeit*

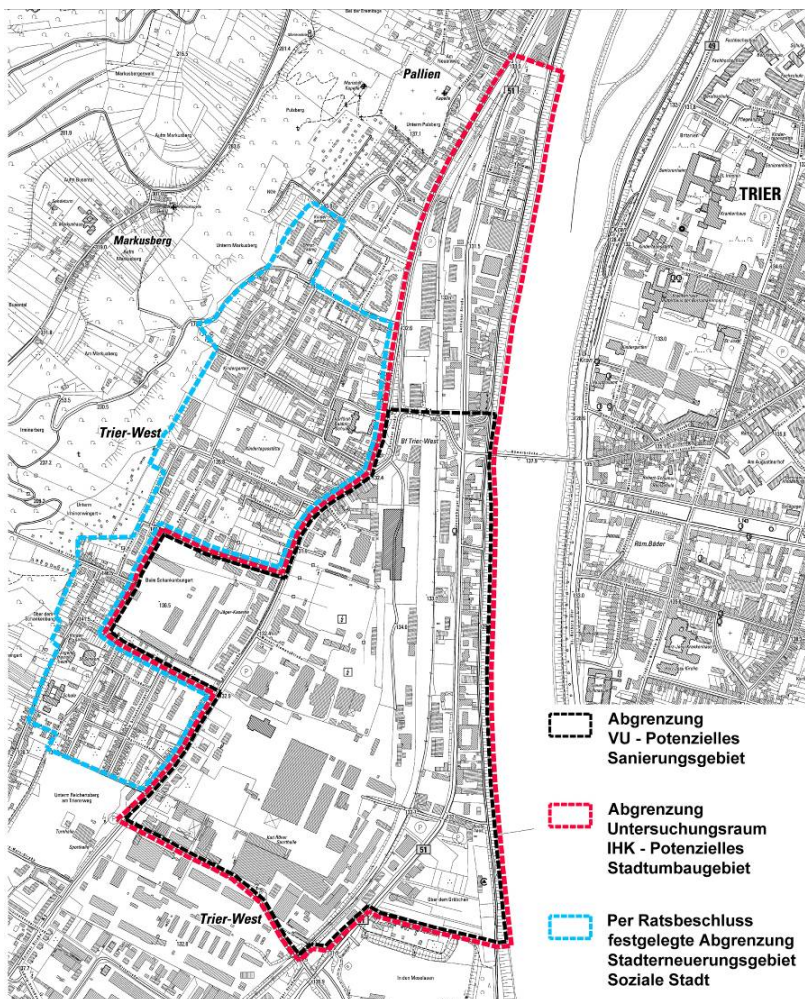
Insbesondere bei der Abstimmung und Abschätzung der Realisierungschancen der einzelnen Maßnahmen wurden wichtige Hin-

weise gegeben. Auch bei der Kostenschätzung konnte teilweise auf Referenzprojekte zurückgegriffen werden.

### 1.3 Geografische Einordnung des Stadtteils und Abgrenzung des Untersuchungsraums

Trier-West liegt unmittelbar an der alten Römerbrücke am linken Ufer der Mosel gegenüber der Trierer Innenstadt. Der flächenmäßig ca. 300 ha große Stadtteil im Westen der Stadt wird durch die zur Eifel zählenden Moselhöhen begrenzt, auf deren Rücken sich die zum Bezirk gehörende Siedlung Markusberg befindet. Im Süden grenzt Trier-West an den Stadtbezirk Euren, im Norden an den Stadtteil Pallien bzw. den Stadtbezirk Biewer. Das Untersuchungsgebiet für Trier-West umfasst die gesamte Fläche des Masterplans mit Ausnahme des Bereichs Soziale Stadt.

Abbildung 2 Abgrenzung der Untersuchungsbereiche Integriertes Handlungskonzept, Vorbereitende Sanierungsuntersuchung und Soziale Stadt



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

#### 1.4 Aufbau des Gutachtens

- In dem zweiten sich anschließenden Kapitel werden die sozialen Kontextindikatoren ermittelt. Aus einer Übersicht der wichtigsten Indikatoren muss schon aus den Kontextindikatoren die deutliche Handlungsnotwendigkeit im Untersuchungsbereich hervorgehen.
- Daran werden in Kapitel 3 kurz und prägnant die wesentlichen stadträumlichen Analyseergebnisse und die sich daraus ergebenden Handlungsschwerpunkte benannt.
- Kapitel 4 konkretisiert die Entwicklungsziele für den Untersuchungsbereich, anhand derer im Nachgang die Zielerreichung evaluiert werden kann.
- Es folgt das themendifferenzierte Maßnahmenkonzept. In Form von Projektbögen werden alle förderfähigen und nicht förderfähigen Maßnahmen aufgelistet, die in den nächsten Jahren zu bearbeiten sind. Das Maßnahmenkonzept endet mit einem Projektplan, bei dem sowohl die Projekte als auch die Kosten pro Projekt und Jahr beziffert und dargestellt werden.
- Das Gutachten endet mit einem Vorschlag für die organisatorische und strategische Projektumsetzung, die Beteiligung der Öffentlichkeit während der Umsetzung, einem Vorschlag für die Evaluation und ein ausklingenden Gedanken.



## 2 Analyse der sozialdemografischen und stadträumlichen Kontextindikatoren

### 2.1 Vorbemerkung zur Auswertung der Statistik

In den folgenden Kapiteln werden die aktuellen vorliegenden Daten in die demografischen Analysen des Masterplans eingearbeitet. Aufgrund verwaltungsinterner Schwierigkeiten bei der Zurverfügungstellung von Daten sind nur in einzelne Kategorien aktuelle Zahlen eingefügt. Allerdings ist davon auszugehen, dass sich Daten und Tendenzen nicht wesentlich geändert haben.

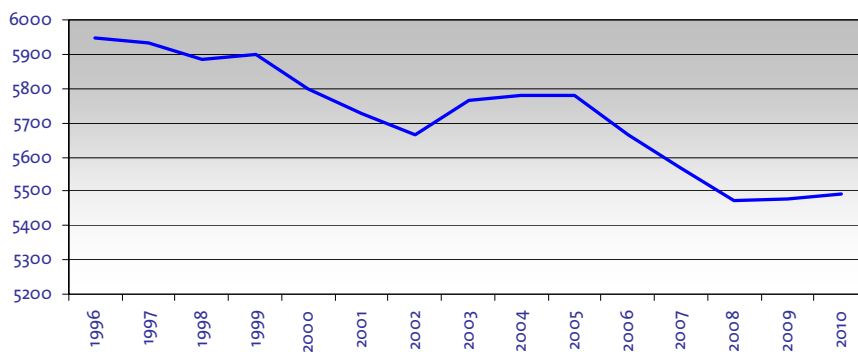
### 2.2 Demografie

### 2.3 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.

*Bevölkerungsrückgang*

Abbildung 3 Bevölkerungsentwicklung in Trier-West seit 1996

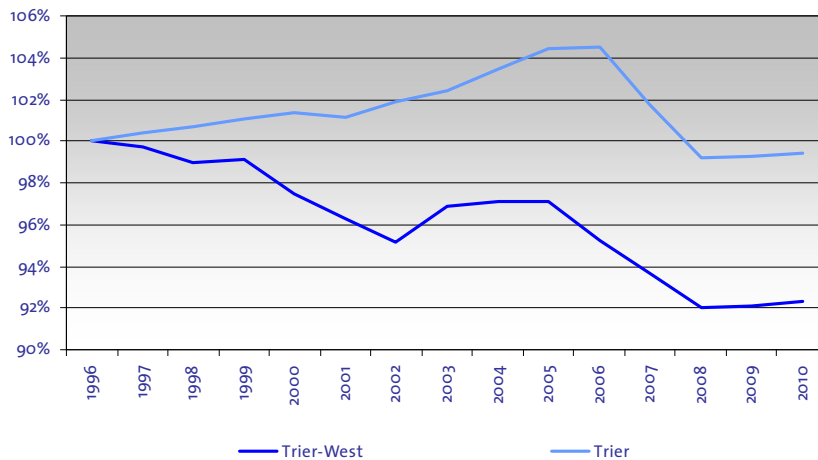


Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2011

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.

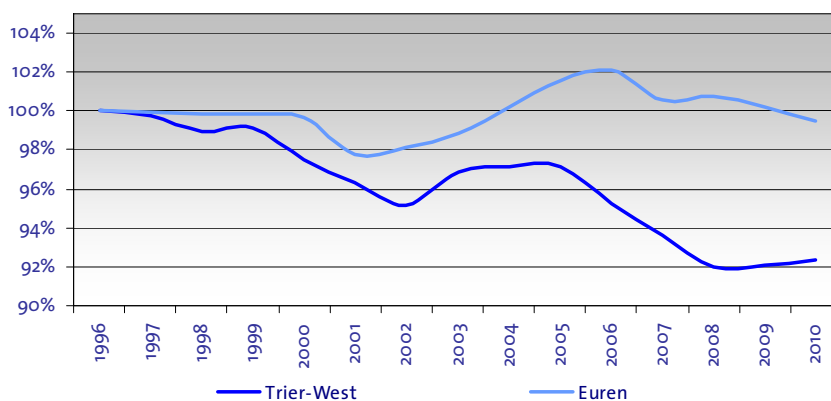
Abbildung 4 Bevölkerungsentwicklung in Trier-West und Trier seit 1996 im Vergleich (1996 = 100%)



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



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

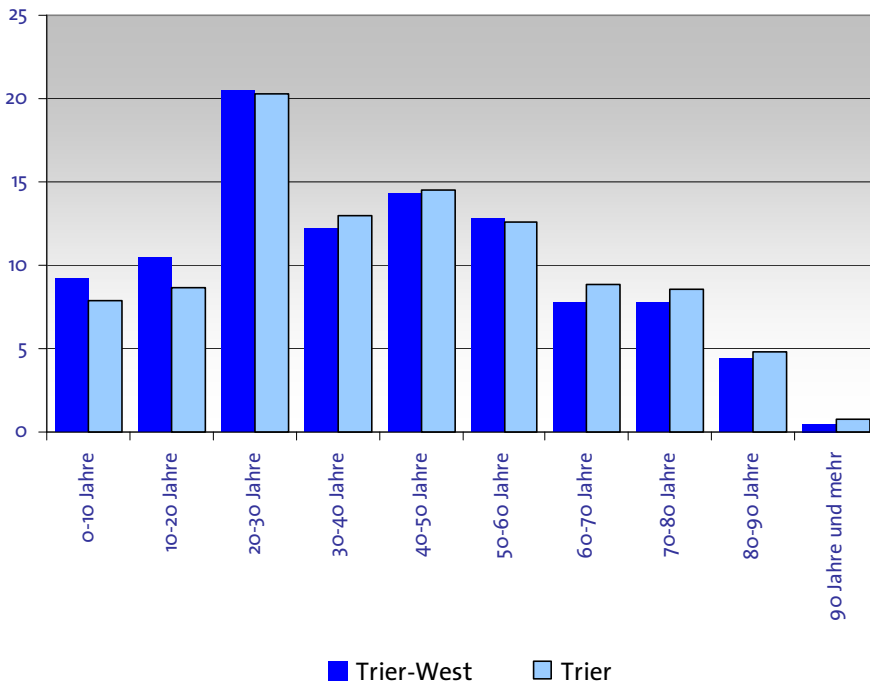
Allein diese Gegenüberstellung verdeutlicht, dass die demografischen Potenziale in Trier-West nicht ausgereizt sind.



### 2.3.1 Altersaufbau

Betrachtet man die Altersstruktur in Trier-West, wird deutlich, dass in Trier-West deutlich mehr Kinder und Jugendliche leben als im gesamten Raum der Stadt Trier.

Abbildung 6 Alterszusammensetzung in Trier-West und Trier 2010 in Prozent



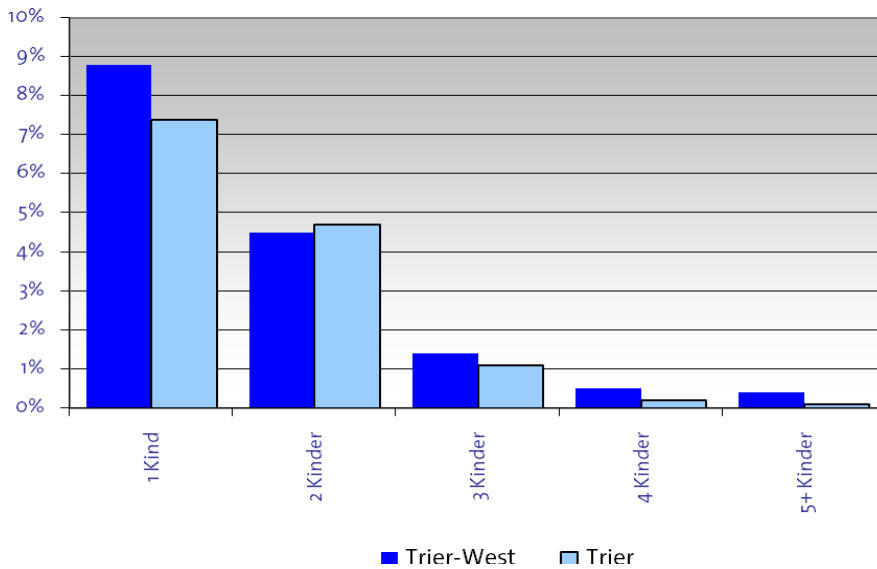
Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2011

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

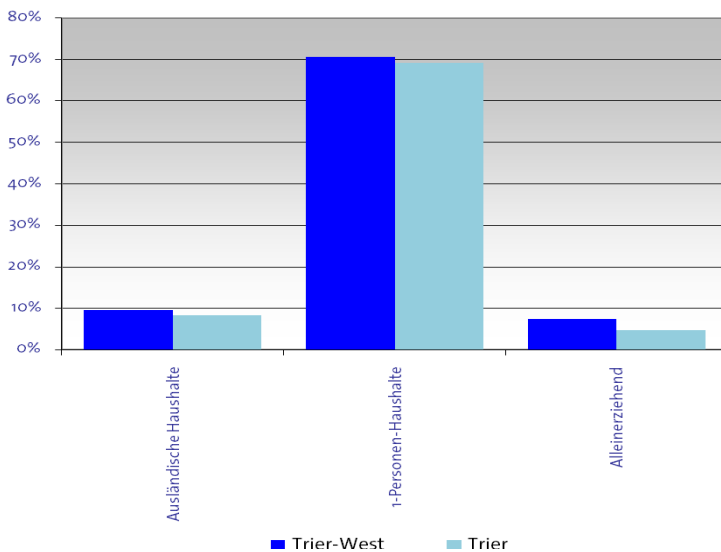


Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2011

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.

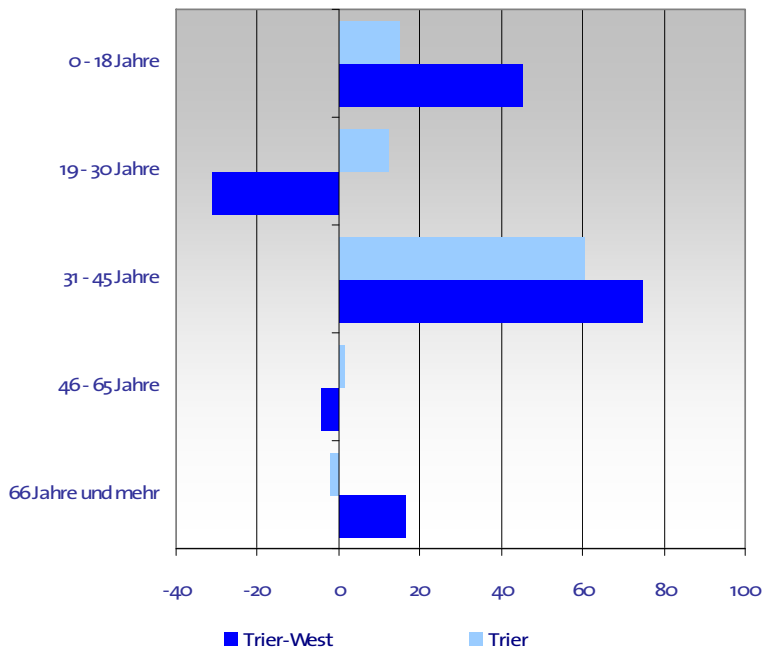
Abbildung 8 Anteile an ausländischen Haushalten, Einpersonenhaushalten und Alleinerziehendenhaushalten



Quelle: Stadt Trier, eigene Darstellung 2010

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

Abbildung 9 Durchschnittliche Veränderung der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen je 1.000 Einwohner im Vergleich seit 2004



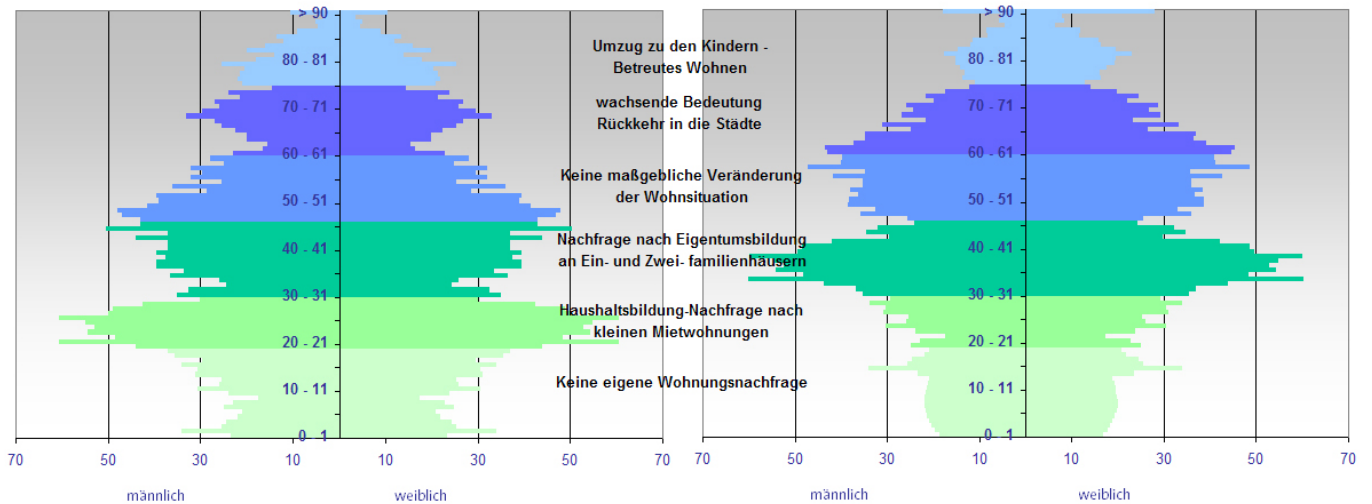
Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2010

Auch wenn die Bevölkerungszahlen in Trier-West insgesamt rückläufig waren, sind bei den 31 - 45-Jährigen und ihren Kindern bis zu 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.

## 2.4 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 10 Bevölkerungspyramide und Zuordnung zur Wohnungsnachfrage 2008 und 2020



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

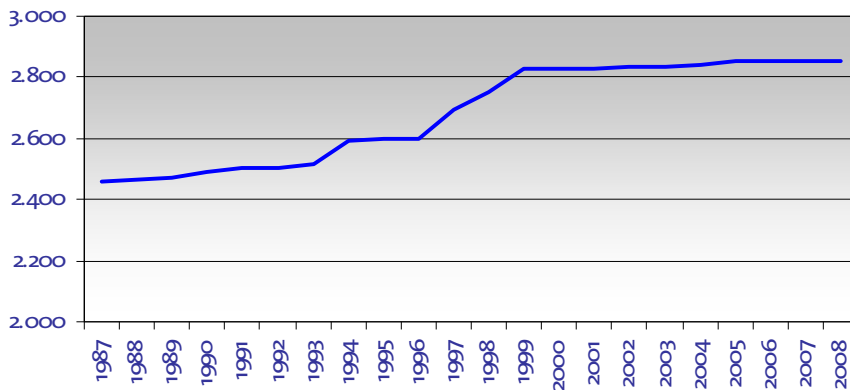
Die starke Gruppe derjenigen, die sich in der Haushaltsgründungsphase befindet, wird zwar in der Realität nicht eins zu eins bis zum Jahr 2020 fortzuschreiben sein; allein die Vergangenheit hat gezeigt, dass in dieser Gruppe deutliche Abwanderungen erkennbar sind. Aber selbst unter Berücksichtigung der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

#### 2.4.1 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 einzelne Schübe gekennzeichnet.

Abbildung 11 Wohnungsbauentwicklung (Anzahl an Wohnungen) in Trier-West seit 1987 <sup>1</sup>



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

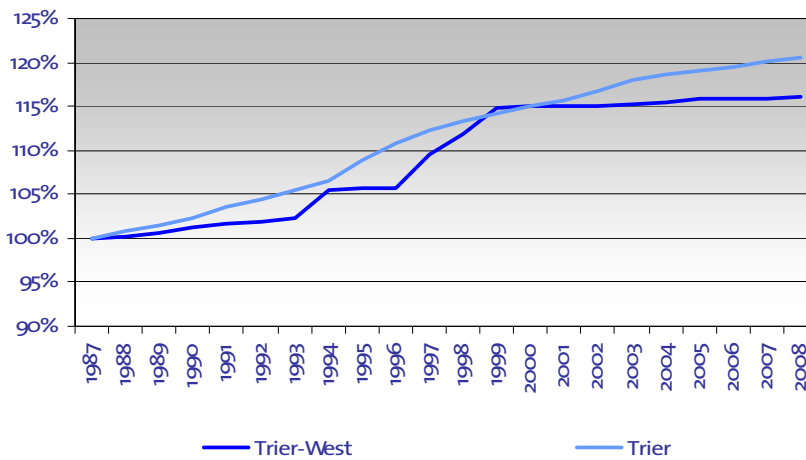
Ein erster Schub ist im Jahr 1993 erkennbar, als innerhalb eines Jahres knapp 80 neue Wohneinheiten entstanden. Der zweite Entwicklungsschub fand in den drei Jahren 1996, 1997 und 1998 statt, in denen knapp 230 neue Wohnungen in Trier-West gebaut wurden. Die Neubautätigkeiten fanden ausschließlich im Geschosswohnungsbau statt - Ein- und Zweifamilienhäuser spielen in Trier-West offensichtlich keine Rolle. <sup>2</sup>

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Dieser Schluss ergibt sich aus folgendem Sachverhalt: Nachdem im Jahr 1993 insgesamt nur 12 Gebäude und in den Jahren 1996 bis 1998 insgesamt nur knapp 30 Gebäude entstanden sind, ergibt sich unter der Annahme, dass alle Gebäude der Wohnnutzung dienen, eine durchschnittliche Anzahl von mindestens sechs Wohneinheiten pro Gebäude im Jahr 1993 und mindestens acht Wohneinheiten pro Gebäude zwischen 1996 und 1998. Wenn unter den errichteten Gebäuden gewerblich genutzte Einheiten sind (wovon auszugehen ist), erhöht sich die durchschnittliche Zahl der Wohneinheiten je Gebäude entsprechend.

Abbildung 12 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 quasi stagniert. Seit dem Jahr 1999 sind bis 2008 im Stadtteil lediglich 24 neue Wohneinheiten entstanden, wovon allein 13 WE auf das Jahr 2004 fallen.

Die verhaltene Wohnungsbauentwicklung der Vergangenheit wird auch durch das Baualter der vorhandenen Wohngebäude belegt. Während in Trier insgesamt 13 % sämtlicher Wohngebäude nach 1979 entstanden, sind dies in Trier-West lediglich 1,7 %.<sup>3</sup>

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 aufgehoben werden.

*Residualisierungsprozess*

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

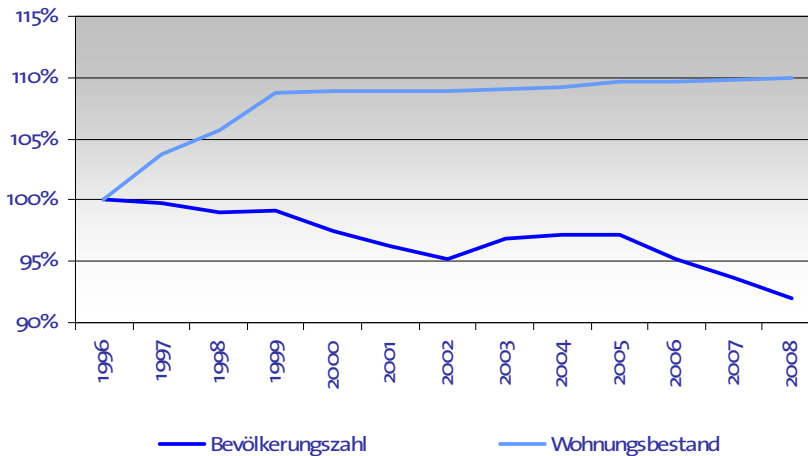
*neue Erschließung von Baulandpotenzialen und ...*

<sup>3</sup> vgl. Baudezernat der Stadt Trier (Hrsg.) „Stadtteilrahmenplan Trier-West/Pallien“, Trier 2005, S. 12.

## 2.4.2 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.

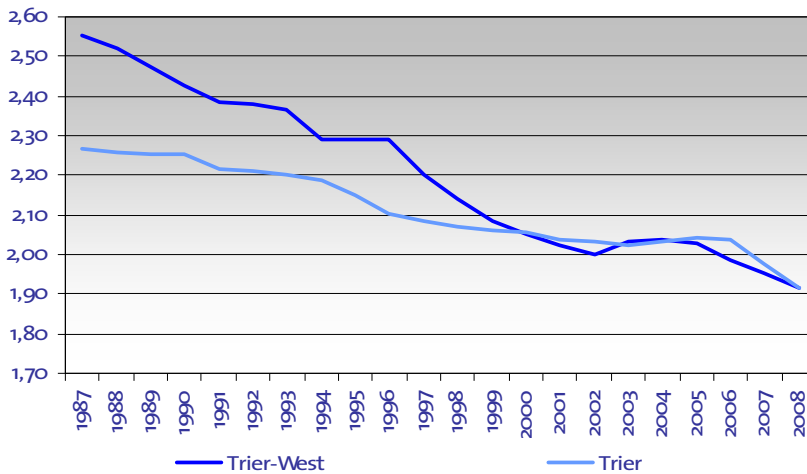
Abbildung 13 Bevölkerungsstand und Wohnungsanzahl im Vergleich (1996=100%)



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 14 Entwicklung der durchschnittlichen Haushaltsgröße in Trier-West und Trier seit 1987 <sup>4</sup>



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

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

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

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

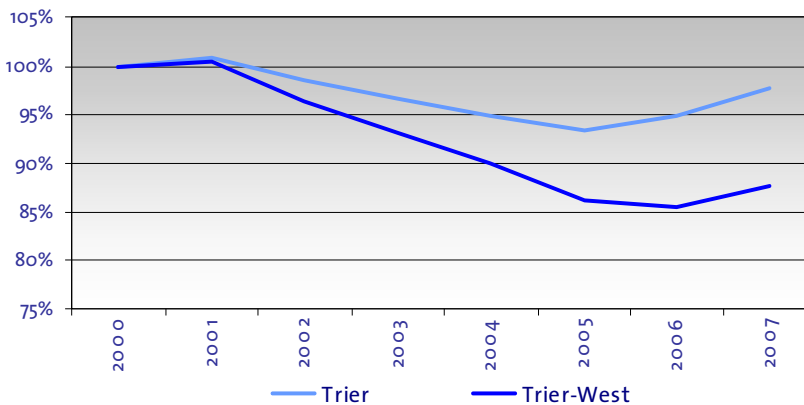
<sup>4</sup> Die durchschnittliche Haushaltsgröße wurde hilfsweise anhand der Bevölkerungszahl, geteilt durch die Anzahl der Wohnungen, ermittelt. Dies bildet nicht die realistische durchschnittliche Haushaltsgröße ab, da Leerstände, Ferienwohnungen und Zweitwohnsitze nicht berücksichtigt sind, gibt aber dennoch eindeutige Hinweise im gesamtstädtischen Vergleich.



### 2.4.3 Sozialökonomische Daten

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

Abbildung 15 Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Vergleich (2000 = 100%)



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

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

## 2.5 Zusammenfassung der städtebaulichen Bestandsaufnahme aus dem Masterplan Trier-West mit den wichtigsten Potenzialflächen

### 2.5.1 Verkehrssituation

Der Stadtteil weist eine relativ zentrale Lage innerhalb des Stadtgebiets auf, so ist die Innenstadt sowohl zu Fuß als auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb weniger Minuten zu erreichen (Distanz zur Innenstadt ca. 1,5 km). Aufgrund der Verortung zwischen zwei großen städtischen Wirtschaftsbereichen weist Trier-West auch einen starken Anteil an der gesamtstädtischen Verkehrsfunktion auf, die insgesamt zu einer sehr starken Verkehrsbelastung des Stadtteils führen. Übergeordnete und lokale Hauptverkehrsstraßen wie die Bundesstraßen B 49, B 51 und B 53

sowie die Anbindungen ins Nachbarland Luxemburg führen durch den Stadtteil oder grenzen an ihn an. Über diese Straßen erhält der Stadtteil auch Anschluss an das überregionale Straßenverkehrsnetz, so führen die Autobahnen A 64 und A 603 in unmittelbarer Nähe an Trier-West vorbei. Ergänzt wird die verkehrliche Anbindung von Trier-West durch die Kreisstraßen K 4 und K 1, welche durch den Trierer Stadtteil Euren und weiter auf die B 49 bzw. in Richtung Trierweiler führen.

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

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

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

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

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

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

*Rad- und Fußverkehr*

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

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

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

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

*ruhender Verkehr*

Zur Reaktivierung des Bahnanschlusses von Trier-West gibt es die Überlegung, im Rahmen des Regionalbahnkonzepts sowie des Konzepts "Rheinland-Pfalz-Takt 2015" und unter Reaktivierung der West-Trasse, den Westbahnhof wieder in Betrieb zu nehmen. Dies beinhaltet einen baulich hochwertigen Um- und Ausbau der Bahnsteiganlagen und Zugänge einschließlich der Integration von Ein-

zelhandels- und Dienstleistungsnutzungen. Die Reaktivierung des Bahnanschlusses ist nach wie vor mit relativ hohen und zahlreichen Unsicherheiten behaftet. Insoweit sollen andere Entwicklungen nicht in Abhängigkeit des Westbahnhofs gebracht werden und müssen auch unabhängig von diesem Projekt gesehen werden können. Insgesamt ist bei der Konzeption darauf zu achten, dass der Westbahnhof langfristig eine Entwicklungsoption bleibt.

### 2.5.2 Wichtige städtebauliche Defizite und Potenzialflächen

Die Entwicklungsschwerpunkte im Stadtteil ergeben sich in erster Linie aus brach- bzw. mindergenutzten Flächen sowie den Möglichkeiten der Nachverdichtung, hier werden auch heute die größten städtebaulichen Probleme gesehen.

Der jahrelange Leerstand sowie der zunehmende Verfall der Bausubstanz der Gneisenaukaserne haben in der Vergangenheit maßgeblich zur Verfestigung eines negativen Stadtteil-Images beigetragen; inzwischen wurden Maßnahmen zur Sanierung eingeleitet. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten werden drei Kasernengebäude an der Gneisenaustraße von der Arbeitsagentur Trier, dem Haus des Jugendrechts sowie dem Studierendenwerk (Studentenwohnheim) bezogen. Nutzungen und Sanierungspläne für die weiteren Gebäude sind aktuell im Verhandlungsstadium. Offen ist noch die Umsetzung des Freiraumkonzeptes; jedoch wird der positive Effekt der Gebäudesanierung nur dann optimal genutzt, wenn auch die städtebaulichen Rahmenbedingungen verbessert werden. Es sollte auch die Sanierung der Wohngebäude forciert werden, die aufgrund der Nutzung und Zielgruppe einen erhöhten Sanierungsbedarf aufweisen.

*Gneisenaukaserne, Leerstand und Verfall*

Zwischen Tempelweg und Blücherstraße, direkt an der Eurener Straße, befindet sich mit der ca. 8 ha großen Jägerkaserne die letzte noch militärisch genutzte Fläche im Stadtteil (Kaserne und Kreiswehrrersatzamt). Bedingt durch die Umstrukturierung der Bundeswehr wird von einer kurzfristigen Aufgabe der militärischen Nutzung ausgegangen. Die Blöcke an der Eurener sowie der Blücherstraße stehen zwar nicht unter Denkmalschutz, sollten aber aufgrund der das Stadtbild prägenden Architektur und des guten Bauzustands erhalten bleiben. Zur weiteren Nutzung wurde bereits darauf hingewiesen, dass hier das wichtigste Potenzial für eine dringend erforderliche Wohnungsbauentwicklung im Stadtteil gesehen wird. Die Entscheidung über weitere Nutzung oder Veräußerung wird von Seiten des Eigentümers Ende 2011 gefällt.

*Jägerkaserne, Fläche für den Wohnungsbau*

Gegenüber der Jägerkaserne direkt an der Eurener Straße liegt der ehemalige Verkehrsbetriebshof der Stadtwerke Trier mit ca. 2,5 ha Fläche. Die Flächen stehen zur Disposition und können einer neuen Nutzung zugeführt werden. Mit Ausnahme der Trafo-

*Betriebshof der Stadtwerke, gewerbliche Nutzung*

station können alle Gebäude auf dem Gelände abgerissen werden. Die direkte Nachbarschaft zum Elektrizitätswerk sowie das weitere Umfeld führen dazu, dass für die Flächen eher eine Nachnutzung in Richtung Gewerbe bzw. Mischnutzung in Frage kommen wird.

Die Halle des Bahnausbesserungswerks (Lokrichthalle) sowie die angrenzenden ehemaligen Bahnflächen liegen seit Mitte der 1980er Jahre weitgehend brach. Teilweise haben Ausparzellierungen stattgefunden (ALDI). Die Wohnungen an der Eurener Straße wurden jüngst saniert. Die Halle selbst ist in einem schlechten baulichen Zustand und steht unter Denkmalschutz. Die Erschließungssituation der Halle sowie der Bahnflächen ist problematisch. Die grundlegenden Standortqualitäten der Flächen waren bereits Grundlage für verschiedenen Investitionsabsichten, die allerdings aus verschiedenen Gründen nicht zum Tragen kamen. Seit 2002 ist die „Entwicklungsgesellschaft Ausbesserungswerk Trier-West“ Eigentümerin der Halle sowie deren unmittelbarem Umfeld. Vorgeesehen war bis dato eine Gesamterschließung für unterschiedliche Nutzungen und Funktionen. Die Nutzungen sind nach wie vor offen.

*Bahnausbesserungswerk und ehem. Güterbahnhof-West, problematische Erschließungssituation*

Abbildung 16 Bahnausbesserungswerk/Lokrichthalle



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

An der Straße Im Speyer liegt die ehemalige Produktionsfläche der Firma Eybl-Bobinet. Die Firma hat zum Jahresende 2009 den Standort aufgegeben, so dass hier Flächenpotenziale zur weiteren Nutzung zur Verfügung stehen. Das gesamte Areal wurde von der EGP Entwicklungsgesellschaft Petrisberg GmbH gekauft. Derzeit laufen Abstimmungen mit der Entwicklungsgesellschaft Ausbesserungswerk Trier-West über verschiedene Varianten der Erschließung der beiden nebeneinander liegenden Areale sowie der Nutzung der Bestandsgebäude. Ziel der EGP ist ein Nutzungsmix aus Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe auf der Fläche zu etablieren.

*Firma Eybl (ehem. Bobinet)*

Das Moselufer weist ebenso städtebauliche Missstände wie Potenzialfläche auf. Als Potenzialfläche ist insbesondere die Fläche des ehemaligen EDEKA-Markts an der Aachener Straße zu be-

*Moselufer*

werten. Im Weiteren wird die Bau- und Nutzungsstruktur am Moselufer, insbesondere entlang der Luxemburger Straße, den Standortmöglichkeiten direkt am Fluss und damit parallel der einer attraktiven Freizeitlage nicht gerecht. Eine langfristige Umstrukturierung im Zuge der verkehrlichen Veränderungen ist anzustreben. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Durchgängigkeit zum Wasser gewährleistet und die Beziehung zwischen Mosel und Stadtteil herausgearbeitet wird. Diese Zielsetzung ist insbesondere mit dem erforderlichen Hochwasserschutz in Einklang zu bringen.

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

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

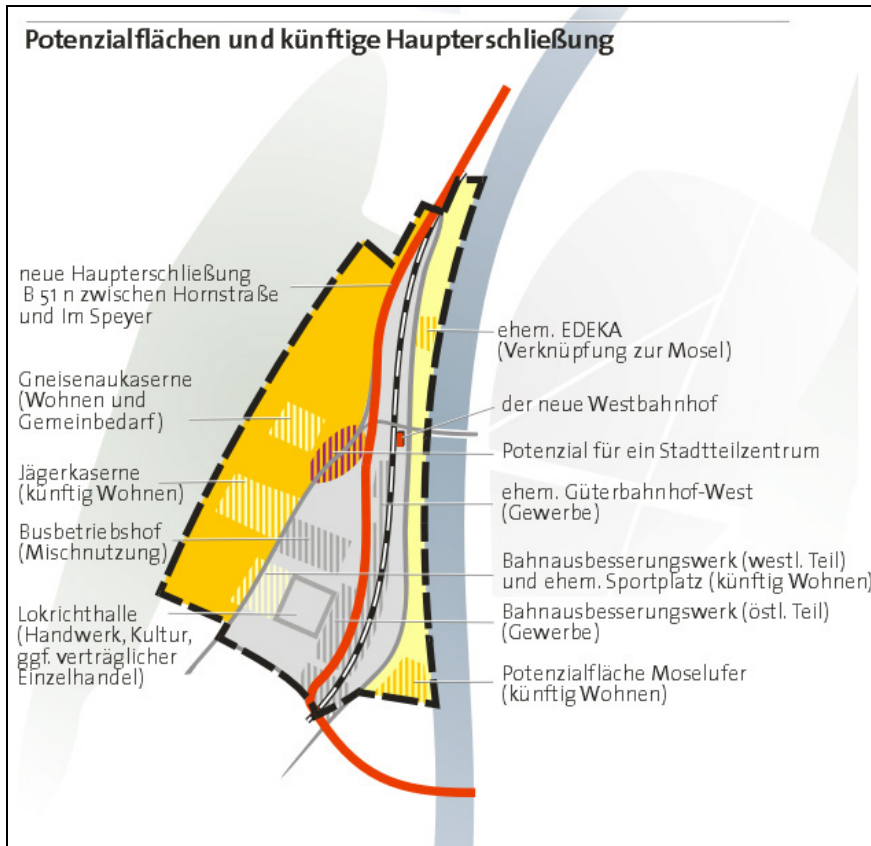
Weiterhin ist der direkte Bezug zum benachbarten Entwicklungsbereich „Gneisenaukaserne“ deutlich zu verbessern. Die hier bereits eingeleiteten Entwicklungen (vgl. Kap. 0) können zur Stabilisierung und Attraktivierung des Stadtteilzentrums maßgeblich beitragen, wenn es gelingt, beide Standorte gemeinsam zu integrieren.

#### *Stadtteilzentrum*

#### *Aktuelles „Stadtteilzentrum“*



Abbildung 17 Potenzialflächen und künftige Haupteerschließung



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

## 2.6 Wichtigste Änderungen zum Masterplan

### 2.6.1 Ausgangssituation

Die wichtigste Änderung gegenüber den Zielsetzungen des Masterplans ist eine veränderte Verkehrsführung. Diese Anforderung ergab sich daraus, dass die Fläche des ehemaligen Ebyl-Bobinet-Geländes veräußert wurde und die neuen Eigentümer veränderte Nutzungsvorstellungen für das Gelände entwickelt hatten, die nicht mit den verkehrlichen Planungen des Masterplans in Übereinstimmung zu bringen waren. Im Folgenden sollen zum einen die Planungen aus dem Masterplan und die unterschiedlichen neuen Varianten kurz dargestellt werden. Mit den sich ergebenden neuen Anforderungen hat sich ein vertiefendes Verkehrsgutachten befasst.<sup>5</sup> Die Auswirkungen der neuen Empfehlungen der Gutachter auf die anderen Projekte bzw. Entwicklungen sind dann im Maß-

<sup>5</sup> Stadt Trier. Städtebauliche, verkehrliche und schalltechnische Bewertung der Verkehrsführung in Trier-West. 2011. Autoren: FIRU GfI mbH, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, R + T Ingenieure für Verkehrsplanung, R + T Ingenieure für Verkehrsplanung



nahmenkonzept in den Projektbögen, sofern zum jetzigen Zeitpunkt abzusehen, berücksichtigt.

## 2.6.2 Inhalte der Masterplanung

Primäres Ziel im Masterplan ist es, über eine qualitativ hochwertige Standortentwicklung die Flächen marktkonform zu positionieren und gleichzeitig zu verhindern, dass sich am Standort Entwicklungen verfestigen, die einer qualitativ hochwertigen Nutzung entgegenstehen. Im Masterplan ist vorgesehen, eine neue, mittig liegende Bundesstraße (B 51n) zwischen der Straße Im Speyer und der Bahnrampe bzw. Hornstraße anzulegen. Damit soll erreicht werden, dass die Bahnflächen des Güterbahnhof-West und das ehemalige Bahnausbesserungswerk in einer herausragenden Qualität erschlossen werden.

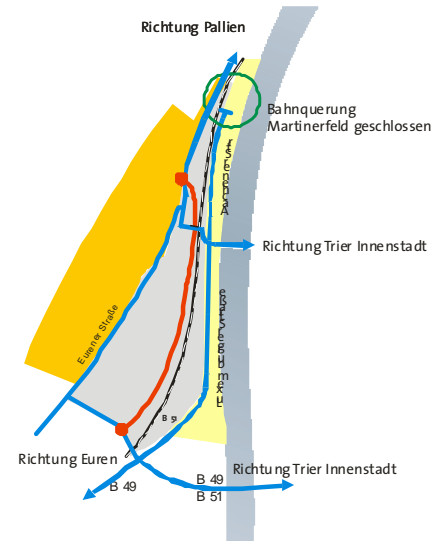
Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass bei den bereits vorliegenden hohen Verkehrsbelastungen mit den entstehenden Neuverkehren das vorhandene Straßensystem nicht mehr in der Lage sein wird, alle Verkehre stadtverträglich aufzunehmen. Insoweit soll die Erschließungsfunktion der B 51n auch eine Entlastungsfunktion für die Eurener-, Luxemburger Straße, Aachener Straße/ Martinerfeld beinhalten.

Auf den ehemaligen Eybl-Flächen sieht der Masterplan den Rückbau der Bestandsbebauung und die Entwicklung von großzügigen Gewerbeflächen (>1.000 qm) vor. Dabei führt in Zukunft die Trasse der B 51 n durch das Gelände, welche mittels eines Kreisverkehrs an die Straße Im Speyer angebunden wird.

Für das Bahnausbesserungswerk sieht der Masterplan die Erschließung über die neue Bundesstraße vor und nimmt das Gelände planerisch „in die Mitte“. Die künftige Nutzung der Halle wird im Masterplan als Schnittstelle zwischen den gewerblich geprägten Bereichen am ehemaligen Güterbahnhof-West und den Wohngebieten an der Eurener Straße gesehen. Der westliche Anbau der Halle soll demnach eher eine wohngebietsverträgliche Mischnutzung beinhalten, mit einem Schwerpunkt auf Büros und Dienstleistungen, während die Halle selbst in der Bauleitplanung als Gewerbe (GE) festgesetzt werden soll.

Je nach Ausbauzustand der neuen Verbindungsstraße könnte weiterhin das Stadtteilzentrum teilweise vom Verkehren befreit werden, so dass Möglichkeiten für neue Qualitäten im öffentlichen Raum geschaffen werden könnten. Darauf aufbauend kann über die Neuentwicklung eines deutlich ablesbaren Zentrums dem Stadtteil erstmals eine klare städtische Kontur und Orientierung gegeben werden, so dass die Mitte als Identifikationsort von Trier-West eine neue Bedeutung erhält.

### Zielsetzungen des Masterplans





Vorgesehen ist, zwischen Eurener Straße, Hornstraße und Bahntrasse in Höhe der Römerbrücke eine Fläche von ca. 1,8 Hektar in Ergänzung des bestehenden Einzelhandelsschwerpunkts zu entwickeln.

Insbesondere durch die Neuordnung der Verkehrsfunktionen besteht die Chance, den Stadtplatz als Anziehungspunkt und „Gelenk“ zwischen Trier-West und dem Stadtzentrum auszubilden.

### 2.6.3 Ziele der neuen Grundstückseigentümer

Als Alternative zur der im Masterplan dargestellten rein gewerblichen Entwicklung der ehemaligen Eybl-Fläche und dem Bau der B 51 n mit einem Verlauf über das Areal hat die EGP GmbH ein Umnutzungskonzept erstellt. Dabei wird die Bundesstraße nicht über das Gelände geführt, sondern verbleibt auf der Luxemburger Straße. Dadurch besteht die Option, die Bestandsgebäude zu erhalten und einer neuen Nutzung zuzuführen. Geplant ist die Umnutzung der Gebäude zu:

- Büro-Lofts, Studios und Ateliers, Werkstätten für Kreative
- Wohnlofts
- Kultur- und Veranstaltungshallen
- Temporär anmietbare Büroflächen
- Lagerflächen, Depots (ggf. temporär)
- Zusätzlich sind Neubauten an der Straße Im Speyer anstelle der großen Lagerhalle in diesem Konzept möglich.

Die aktuellen Projektentwicklungsziele der Grundstückseigentümer weichen insoweit in zweierlei Hinsicht von den Zielen des Masterplans Trier-West ab:

- Die Nutzung ist im Gegensatz zum Masterplan nicht ausschließlich gewerblich ausgerichtet.
- Die mittig liegende Bundesstraße ist nicht in die Planung mit aufgenommen, eine Entlastungsfunktion für die Eurener- und Luxemburger Straße ist nicht bzw. nur sehr eingeschränkt vorgesehen.

Für den Stadtteil Trier-West ist ein solcher Entwicklungsimpuls kaum jedoch wichtig. Somit ist das Konzept zur Umnutzung des Eybl-Geländes sowie des Bahnausbesserungswerks als sehr positiv zu werten. Im Hinblick auf die im Gegensatz zum Masterplan vorgesehenen empfindlichen Nutzungen (Dienstleistung, nicht störendes Gewerbe, Wohnen) ist die Nicht-Berücksichtigung der B 51 n nachvollziehbar.

Im sich mit dem Thema befassenden Verkehrsgutachten sind daher verschiedene Varianten zur Sicherung der Ziele der EGP GmbH als auch der Ziele der Masterplanung abgeglichen worden und unter den Aspekten von Städtebau, Verkehr und Immissions-

schutz betrachtet worden. Es wurde eine Variantendiskussion vorgenommen, mit dem Ziel, das Vorhaben der EGP GmbH und die Projektierung für das Bahnausbesserungswerk mit den (auf den gesamten Stadtteil bezogenen) Zielen des Masterplans zu harmonisieren. Dabei wurde 6 alternative Lösungen betrachtet, die im Einzelnen jedoch an dieser Stelle nicht wiedergegeben werden sollen.

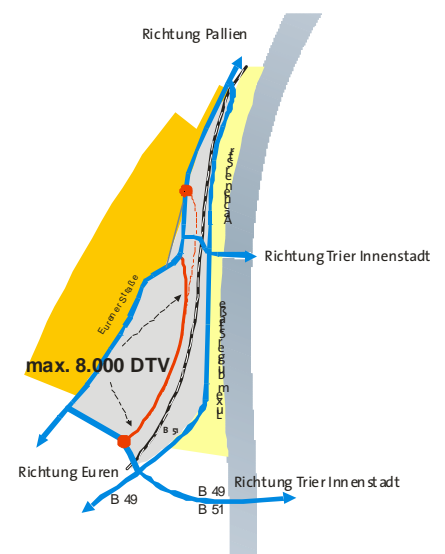
#### 2.6.4 Ergebnis der Variantendiskussion einer neuen verkehrlichen Entwicklung des Stadtteils

In dem Verkehrsgutachten wurden verschiedene Planfälle untersucht. Als Ergebnis der Studie wird empfohlen, eine neue Verbindungsstraße in der untersuchten Form des Planfalls 3a umzusetzen, die eine annähernden Gleichverteilung der Verkehre auf die Eurener Straße, Luxemburger Straße und einer neuen Verbindungsstraße anstrebt. Dabei wird die neue Verbindung zwischen der Eurener Straße am Knotenpunkt „Eurener Straße/ Über Brücken“ und der Straße „Im Speyer“ als Ergänzung zur B 51 zugrunde gelegt. Damit führt die neue Verbindungsstraße über das ehemalige Ebyl-Bobinet-Gelände. Das nördliche Ende bildet in der im Verkehrsmodell umgelegten ersten Ausbaustufe der Knotenpunkt „Eurener Straße/ Über Brücken“. Die B 51 verbleibt auf der Verbindung Aachener Straße – Luxemburger Straße. In einer zweiten Ausbaustufe kann wie in Planfall 1 eine Verlängerung zur Hornstraße umgesetzt werden. Dem Streckenabschnitt durch das Eybl-Gelände ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/ h hinterlegt. Mit diesen Verkehrswiderständen ist garantiert, dass die aufkommenden Verkehre der angestrebten Nutzung nicht entgegenstehen. Die Verkehre sollen auf 8.000 Fahrzeuge/Tag begrenzt sein. In einer zweiten Ausbaustufe kann eine Verlängerung zur Hornstraße umgesetzt werden.

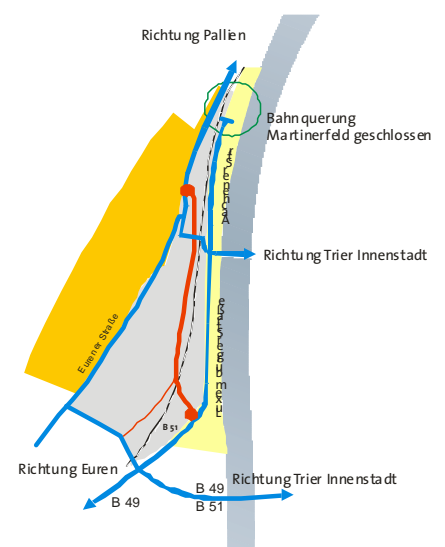
Um künftige Entwicklungsoptionen im Hinblick auf die Reaktivierung der Weststrecke und die ggf. damit einhergehende Schließung des Bahnübergangs „Martinerfeld“ offenzuhalten, wird empfohlen, den Planfall 4 im Blick zu behalten. Demnach müssen bei einer ggf. erforderlichen Sperrung des Bahnübergangs am Martinerfeld müsste die B 51n auf die Hornstraße und die neue Verbindungsstraße verlegt werden, da eine Durchfahrt über Martinerfeld und Aachener Straße nicht mehr möglich wäre.

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.

Planfall 3a



Planfall 4



### 3 Übergeordnete Ziele der Stadtteilentwicklung und sich daraus ableitende Handlungsfelder

Mit dem Masterplan Trier-West wurden 2010 die wesentlichen Inhalte zu Leitbild und Planungszielen für die Entwicklung von Trier-West benannt und beschlossen. Übergeordnetes Ziel der Gesamtentwicklung in Trier-West ist, die ungeordnete Gesamtstruktur im Stadtteil über klare Raumkanten, Funktionszuweisungen, gliedernde Grünräume sowie neue Wegeverbindungen aufzuheben. Innerhalb der neu entstehenden Raumeinheiten werden dann Nutzungsschwerpunkte festgelegt. Wesentliche Voraussetzung für die neue Entwicklung von Quartieren und Nutzungsräumen ist die neue Verbindungsstraße, die das vorhandene Straßennetz entlastet und die alten Bahnflächen für neue Nutzungen erschließt. Über die neue Bundesstraße 51 n wird auch die Erreichbarkeit des Stadtteils zu angrenzenden Stadtbezirken verbessert. Um dem Stadtteil Trier-West eine neue Identität zu geben, sollen das Stadtteilzentrum neu geordnet und neue Nutzungen hier gebündelt werden. Die Mosel, zu der sich heute eher die Rückseiten der Bebauung zeigen, soll als Potenzial für die Stadtteilentwicklung erschlossen werden.

*Übergeordnetes Gesamtziel für Trier-West*

Abbildung 18 Schwerpunktbereiche der Entwicklung



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

Aus der übergeordneten Zielsetzung werden bezüglich einzelner Handlungsfelder die Ziele heruntergebrochen.

#### *Handlungsfeld Wohnen*

Der Stadtteil Trier-West soll als Wohnstandort qualifiziert werden. Im Focus liegen die Zielgruppen, die ein innenstadtnahes und doch ruhiges Wohnen suchen, wie z. B. Familien mit Kindern und Senioren. Dazu werden zum einen auf den neuen bzw. freiwerdenden Flächen, wie z. B. der Jägerkaserne, neue zielgruppenspezifische und innovative Wohnformen entwickelt, die einen architektonischen, demografischen und das Image verändernden Impuls für das Wohnen im Stadtteil bringen. Zum anderen werden auf anderen Flächen neue Mischformen von Wohnen und Arbeiten unter einem Dach angeboten, wie z. B. die aktuellen Planungen auf dem Eybl-Bobinet-Gelände. Auch im Bestand ist bei dem sich abzeichnenden Generationenwandel darauf zu achten, dass die „in die Jahre gekommenen Reihenhäuser“ mit interessanten Grundstückszuschnitten durch attraktive Rahmenbedingungen von jungen Familien neu besiedelt werden.

#### *Handlungsfeld Gewerbe*

Der Stadtteil Trier-West war und ist durch gewerbliche Nutzungen geprägt. Aufgrund der Rahmenbedingungen (Lagen an der Bahnstrecke, Umspannwerk und hochfrequentierten Durchfahrtsstraßen) wird er auch dauerhaft ein stark durchmischter Stadtteil bleiben. In der weiteren Entwicklung des Stadtteils werden durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen jedoch neue Arbeitsformen für den Stadtteil gesucht, die der Innenstadtlage und der Mischung mit Wohnen gerechter werden bzw. besser zu vereinbaren sind. Die Entwicklung vom stark gewerblich/industriell geprägten Bereich hin zum einem weitgefassten Dienstleistungsstandort in traditionellen und alten Gebäuden ist das Ziel, im dem sich sowohl klassische als auch neue kreative Gewerbetreibende ansiedeln. Ziel der Masterplanung ist, die eher störenden und das Stadtbild beeinträchtigenden Betriebe zu verlagern und durch neue Nutzungen und auch neue Gewerbegebäude zu ersetzen, die das Image des Stadtteils positiv bestimmen.

#### *Handlungsfeld Moselufer*

Das besondere Potenzial des Stadtteils ist die Lage an der Mosel. Diese soll umfassend verwertet werden, z. B. mittels eines attraktiven Wegebands entlang der Mosel für Bewohner und Touristen, mit dem der Stadtteil in das Stadtgefüge besser eingebunden wird. Zum anderen sollen sich die Nutzungen zur Mosel hin öffnen; der Stadtteil wird über verschiedenen Grünverbindungen mit der Mosel verbunden. Mit einer attraktiven Bebauung soll das Moselufer gerade für neue Wohnformen interessant gemacht werden.

### *Handlungsfeld Verkehr*

Durch ein neues Erschließungssystem soll die Stadtteilstruktur neu erschlossen und die Nutzbarkeit von Flächenpotenzialen ermöglicht werden. Die Durchfahung des Stadtteils wird verbessert und belastete Straßen entlang empfindlicher Nutzungen werden beruhigt. Die neue Erschließung ermöglicht neue Entwicklungen mit höherwertigen Nutzungen und bringt einen deutlichen Mehrwert.

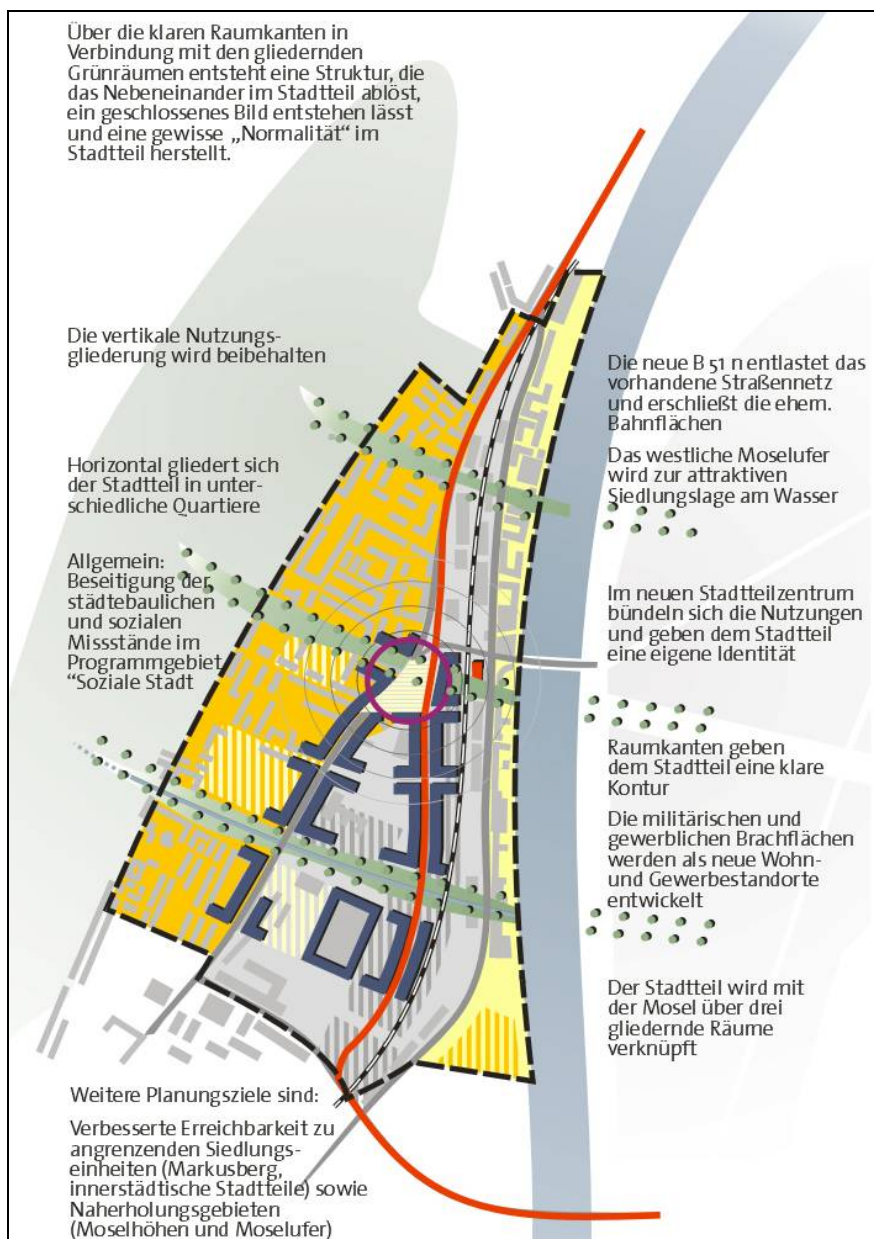
### *Handlungsfeld Grün*

Das Defizit an Grünraum wird durch verschiedene Durchgrünungen ausgeglichen. Die Grünräume erhalten unterschiedliche Qualitäten, von einer reinen Begrünung hin zu einem hochwertig gestalteten Stadtteilpark. Um den neuen Zielgruppen für die angestrebten Nutzungen (Wohnen und moderne Arbeitsplätze) ein adäquates Umfeld zu bieten, sind sowohl interessante Spiel- und Bewegungsräume für Kinder als auch ein inspirierendes Umfeld für den temporären Aufenthalt erforderlich. Eine wesentliche Voraussetzung für die Revitalisierung des Stadtteils ist somit ein aufeinander abgestimmtes Grünraum- und Nutzungskonzept.

### *Handlungsfeld Beteiligung und Kommunikation*

Die Aufgabe der Stadtteilentwicklung sowie der Zusammenarbeit mit der zahlreichen Akteurs- und Eigentümerschaft sind von sehr großer Komplexität und beinhalten für die Städte neue Formen der ressortübergreifenden Zusammenarbeit. Es sollte daher eine neue Projektstruktur eingerichtet werden, die organisatorisch relativ unabhängig agieren kann. Zu diesem Zwecke wird die Gründung eines ressortübergreifenden Projektteams Trier-West empfohlen. Alle Arbeitsstrukturen sollen so organisiert sein, dass die Zusammenarbeit effizient und pragmatisch umzusetzen ist. Entscheidungskompetenzen und Kommunikationsstrukturen werden programm- und projektbezogen festgelegt, um effizientes und stringentes Arbeiten zu sichern. Um die Fülle der Aufgaben zu erfüllen, soll ein externes Stadtumbaumanagement eingesetzt werden. Die Bewohnerinnen und Bewohner sind bei allen Planungsschritten angemessen zu beteiligen.

Abbildung 19 Leitbild und Planungsziele



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



## 4 Maßnahmen- und Handlungskonzept

### 4.1 Einleitung

Das nun folgende integrierte Maßnahmen- und Handlungsprogramm umfasst alle Projekte, Maßnahmen, Zielkonkretisierungen etc., die dazu dienen, die beschriebenen Defizite und Probleme auszugleichen, die Potenziale zu nutzen und den Stadtteil insgesamt zu einem attraktiven und lebendigen Ort werden zu lassen. Die Projektbeschreibungen haben zum jetzigen Zeitpunkt der ersten Konkretisierungsphase nach dem Masterplan noch einen übergeordneten Charakter; für fast alle Projekte müssen nach Projektstart Detailplanungen vorgenommen werden oder intensive Konkretisierungs- und Abstimmungsgespräche etc. folgen.

Die Maßnahmen sind in Form eines Projektblattes dargestellt, in dem die räumliche Zuordnung, das operative Projektziel und die Projektbeschreibung eingefügt sind. Es folgen Kosten und Projektbeteiligte.

<b>Projekt/Maßnahme, lfd. Nr.</b>	<b>Titel des Projekts</b>	
<b>Teilbereich</b>		
<b>Priorität</b>		
<b>Projektziel</b>	zur Übersicht kurze Zielformulierung	
<b>Projektbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wie stellt es sich dar? - Kurze Beschreibung des Ist-Zustandes</li> <li>▪ Was soll gemacht werden? – Projektbeschreibung (Quelle der Abbildungen immer: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Masterplan Trier-West 2010)</li> <li>▪ Wer ist beteiligt? (wenn hierzu Aussagen für das Projekt relevant sind, Beteiligte)</li> <li>▪ Welche Informationen sind zusätzlich für das Projekt wichtig?</li> </ul>	
<b>Projektlaufzeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wann soll die Planung erfolgen?</li> <li>▪ Wann soll die Umsetzung erfolgen?</li> </ul>	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier oder anderer Träger?	
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kostenschätzung</li> </ul>	
<b>Fördermittel</b>	Stadterneuerung oder anderes Förderprogramm	

#### 4.2 Hinweise zur Prioritätensetzung und zeitlichen Umsetzung

In den folgenden Projektbögen sind die nach derzeitiger Einschätzung möglichen Umsetzungszeiträume benannt. Diese sind immer vorbehaltlich einer noch zu erreichenden Förderung zu sehen.

Zudem sind in den Projektbögen Prioritäten gesetzt worden. Diese beziehen sich nicht auf die zeitliche Umsetzung, sondern auf die Bedeutung der einzelnen Maßnahme für die Zielerreichung der Gesamtstadterneuerungsmaßnahme. Die Prioritätensetzung soll Hilfestellung leisten für den Fall, dass auf Grund von erforderlichen Kostenreduzierungen Projekte gestrichen oder geschoben werden müssen. Dann sollten dies an erster Stelle die Projekte mit einer niedrigen Priorität sein.

- A: Projekte mit höchster Priorität und Bedeutung für die Zielerreichung der Stadterneuerungsmaßnahme
- B: Projekte mit hoher Priorität und Bedeutung für die Zielerreichung der Stadterneuerungsmaßnahme
- C: Projekte mit untergeordneter Priorität und Bedeutung für die Zielerreichung der Stadterneuerungsmaßnahme

#### 4.3 Hinweise zur Kostenschätzung

Die in den Projektbögen aufgeführten Kosten stellen eine erste projektbezogene Kostenschätzung dar. Die Ermittlung erfolgte auf Basis des Masterplans Trier-West sowie weiterer konkreter Angaben für einzelne Projekte.

Die Kosten für Altlastenuntersuchungen können zum jetzigen Zeitpunkt nicht beziffert werden, da in Abhängigkeit der Vorbelastungen und der Anzahl der tatsächlich zu untersuchenden Teilflächen unterschiedliche Vorgehensweisen zum Ansatz gebracht werden müssen (z. B. Bodenproben, lufthygienische Untersuchungen etc.). Entsprechend erfolgt auch kein Kostenansatz zur Altlastensanierung. Gleiches gilt auch für Untersuchungen und Sicherungsmaßnahmen der Bodendenkmalpflege. Ebenfalls nicht berücksichtigt wurden mögliche Erschließungsbeiträge, die durch die Herstellung oder Aufwertung der öffentlichen Straßen von Seiten der Stadt Trier erhoben werden können, da die zukünftige Erschließungssituation zunächst grundsätzlich im Rahmen des Mobilitätskonzepts geklärt und im weiteren Planungsverlauf konkretisiert werden muss. Auch die Kosten für eventuell notwendige Betriebsverlagerungen sind nicht berücksichtigt worden. Es wird davon ausgegangen, dass bestehende Pachtverträge mittelfristig gekündigt werden können, so dass keine Kosten für Betriebsverlagerungen anfallen.



Die überschlägliche Ermittlung der Grundstückskosten erfolgte über die Annahme eines Einheitspreises gemäß des Oberen Gutachterausschusses für Grundstückswerte, welcher generalisierte Bodenrichtwerte für Wohnbau- und Gewerbebauflächen erstellt hat<sup>6</sup>. Bei der Konkretisierung der Planungen sind grundstücksspezifische genauere Kosten in Abhängigkeit der vorhandenen Rahmenbedingungen zu ermitteln.

Die Kosten für die Neuanlage oder die Aufwertung von Grünflächen sind pauschale Annahmen pro qm Fläche, die u. a. für die Herstellung von Wegen, Böschungen, Rasenflächen, das Pflanzen von Sträuchern und Bäumen sowie die Ausstattung mit Stadtmobiliar sowie Spielgeräten vorgesehen sind.

Die Kosten für die Hochbaumaßnahmen privater Investoren sind überschläglich aufgrund von Einheitspreisen anhand der städtebaulichen Darstellung im Masterplan Trier-West ermittelt worden und dienen lediglich einer sehr groben Übersicht der möglichen privaten Investitionen im Stadtteil. Diese Investitionen werden sich aufgrund der geplanten Bebauungen und Nutzungen noch ändern.

Andere Kosten sind auf Grund von Erfahrungswerten und vergleichbaren Projekten und ihrer Umsetzung herangezogen worden.

---

<sup>6</sup> Quelle: Rheinland Pfalz - Oberer Gutachterausschuss f. Grundstückswerte; URL:  
[http://www.lvermgeo.rlp.de/boriwe/boriwe\\_wohnen/wohnbauf1.php?anzeigen=param&vgv\\_num=21100000](http://www.lvermgeo.rlp.de/boriwe/boriwe_wohnen/wohnbauf1.php?anzeigen=param&vgv_num=21100000) und  
[http://www.lvermgeo.rlp.de/boriwe/boriwe\\_gewerbe/gewerbef1.php?anzeigen=param&vgv\\_num=21100000](http://www.lvermgeo.rlp.de/boriwe/boriwe_gewerbe/gewerbef1.php?anzeigen=param&vgv_num=21100000), Stand 12. Juni 2011





Projektliste Integriertes Handlungskonzept Trier-West																							
Projekt-Nr.	Projektziel	Priorität	Umsetzungszeitraum								Gesamtkosten	Kostenschätzung in EUR gerundet											
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		2019	2020	2021 IT	Städtebauförderung Förderquote 80 %	Städtischer Anteil Städtebauförderung 20%	Weitere Förderung	Private Maßnahmen					
D	<b>Entwicklung der neuen Stadtmittelle Trier-West</b>																						
1	Vorbereitende Planungen für die Entwicklung einer neuen Stadtmittelle, Städtebaulich-architektonischer Realisierungswettbewerb	A															160.000	40.000					
2	Reaktivierung des SPNV auf der westlichen Moselseite - Anlage eines Haltepunktes Trier-West	C																	1.200.000	1.200.000			
3	Bau einer Fußgängerbrücke als Verbindung zwischen Römerbrücke und Stadtteilzentrum	C																	1.490.000	1.490.000			
4	Entwicklung von Bauflächen am Stadtplatz als neuer Einzelhandels- und Dienstleistungstandort	B																	20.230.000	94.000	28.760.000		
5	Gestaltung eines Stadtplatzes zwischen der Eurerer Straße und der Verbindungsstraße als neuer Stadtmittelpunkt	B																	2.323.000	1.858.400	464.600		
6	Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Eurerer Straße als Geschäftsstraße	B																					
7	Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Hornstraße und der südlichen Brückenrampes, Anlage einer Busschleuse	B																	900.000	720.000	180.000		
8	Städtebauliche und gestalterische Aufwertung der Flächen zwischen Hornstraße und Bahntrasse	C																	n. n.		n. n.		
	<b>Summe</b>																		35.343.000	3.114.400	778.600	2.990.000	28.760.000
E	<b>Stadt am Fluss: Inwertsetzung der Quartiere zwischen Bahntrasse und Mosel</b>																						
1	Städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Quartiers Luxemburger Straße	A																		n. n.			n. n.
2	„Wohnen am Wasser“ - Entwicklung der Flächen zwischen Campingplatz und Leimbritstraße	B																		n. n.			n. n.
3	Städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Quartiers Aachener Straße/Martinertfeld	B																		n. n.			n. n.
	<b>Summe</b>																		0	0	0	0	0



Projektliste Integriertes Handlungskonzept Trier-West																					
Projekt-Nr.	Projekttitel	Priorität	Umsetzungszeitraum								Gesamtkosten	Kostenschätzung in EUR gerundet									
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		2019	2020	2021 ff.	Städtebau-förderung Förderquote 80 %	Städtischer Anteil Städtebau-förderung 20%	Weitere Förderung	Private Maßnahmen			
F	<b>Optimierung der Grün- und Freiflächenversorgung sowie der Wegevernetzung</b>																				
1	Übergeordnetes Freiraum- und Wegekonzept	A														180.000	45.000				
2	Gestalterische und funktionale Konkretisierung und Umsetzung des Hochwasserschutzkonzepts	C														40.000	10.000				
3	Gestaltung der Uferpromenaden an der Mosel	A														3.032.000	758.000				
4	Neubau des Barbara- und des Irminensteigs	C														6.832.000	1.708.000				
5	Herstellung einer Verbindung zwischen Bahnausbesserungswerk und Bahnunterführung bis zur Mosel	B														n.n.					
6	Herstellung des Stadteilkparks nördlich der Lokrichthalle	B														3.310.400	827.600				
7	Gestaltung der Grün- und Freiflächen im direkten Umfeld der Lokrichthalle	B														1.078.000			1.078.000		
8	Gestaltung der Grün- und Freiflächen im Umfeld der neuen Wohnbebauung am Bahnausbesserungswerk	B														482.000			482.000		
9	Gestaltung einer grünen Wegeverbindung zwischen dem Stadteilkpark und den Moselhöfen parallel zum Tempelweg	B														326.000	65.200				
10	Gestaltung öffentlicher Grün- und Freiflächen an der Jägerkaserne als öffentlicher Park	B														1.324.000			1.324.000		
11	Optimierung der Fuß- und Radwege im Stadtteil	B														680.000	170.000				
12	Wegeleitensystem	C														90.000	12.000				
	<b>Summe</b>															20.664.000	14.383.200	3.595.800	0	2.885.000	
G	<b>Neuordnung der Erschließung für den MIV und den ÖPNV in Trier-West</b>																				
1	Neubau der Verbindungsstraße	A																		12.000.000	
2	Umgestaltung und Aufwertung der Luxemburger Straße	A																		480.000	
3	Anlage eines verkehrsberuhigten Platzes an der Schnittstelle Römerbrücke - Bahnhofpunkt als Ortsteilzugang	B																		1.000.000	
	<b>Summe</b>																			13.000.000	0



Projektliste Integriertes Handlungskonzept Trier-West																																									
Projekt-Nr.	Projektitel	Priorität	Umsetzungszeitraum									Kostenschätzung in EUR gerundet																													
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff.	Gesamt-kosten	Stadtebau-förderung Forderquote 80 %	Städtischer Anteil Stadtebau-förderung 20%	Weitere Forderung	Private Maßnahmen																							
<b>H Ergänzende Einzelmaßnahmen</b>																																									
1	Modernisierung, Instandsetzung und Sanierung der privaten Bausubstanz	A													n. n.																										
2	Schaffung von speziellen Wohnangeboten für ältere Menschen sowie besondere Wohnformen	B								nicht offen																															
3	Machbarkeitsstudie und Umsetzung Bürgerzentrum	C													1.000.000	800.000	200.000																								
4	Aufwertung der Römerbrücke	B													n. n.																										
5	Entwicklung eines Konzepts für mögliche Zwischennutzungen für den gesamten Stadtteil Trier-West	C													20.000	16.000	4.000																								
6	Präsentation des Lenue-Mare-Tempels als touristische Attraktion	C								nicht offen					150.000	120.000	30.000																								
	Summe														1.170.000	888.000	284.000									0	0														
<b>I Öffentlichkeitsarbeit, Partizipation und Projektmanagement</b>																																									
1	Stadtbaumanagement	A													900.000	720.000	180.000																								
2	Aktivierung und Beratung von Eigentümern	B													60.000	48.000	12.000																								
3	Evaluation	B													In II erhalten																										
4	Bürgerbeteiligung	A													150.000	120.000	30.000																								
	Summe														1.110.000	888.000	222.000																								
<b>Gesamtkosten Stadtbau</b>													209.162.000	21.605.600	5.401.400	15.690.000	166.465.000																								
<b>J Exkurs: Fortführung von Projekten der Sozialen Stadt</b>																																									
1	Fortschreibung des integrierten Handlungskonzepts Soziale Stadt zur Abstimmung mit den Maßnahmen des Stadtbaus	B													50.000	40.000	10.000																								
2	Fortführung der Sanierung und Umnutzung der Greisenakasse sowie Umsetzung der Freiflächengestaltung	A													8.700.000	6.960.000	1.740.000																								
3	Nachverdichtungen einzelner Baublöcke oder Quartiere	C													keine Kosten																										
	Summe														8.750.000	7.000.000	1.750.000																								
<b>Weitere Kosten Soziale Stadt</b>													8.750.000	7.000.000	1.750.000	0	0																								
<b>Gesamtkosten Trier-West</b>													217.912.000	28.605.600	7.151.400	15.690.000	166.465.000																								



4.5 Projektgruppe A - Vorbereitende, übergeordnete Planungen und Konzepte

4.5.1 Sicherung der Potenzialflächen durch Bauleitplanung zur Steuerung der Siedlungsentwicklung

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Sicherung der Potenzialflächen durch Bauleitplanung zur Steuerung der Siedlungsentwicklung</b>	<b>A1</b>
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vorbereitende Steuerung der Stadtteilentwicklung</li> <li>▪ Verhinderung unerwünschter Ansiedlungen</li> <li>▪ Gewährleistung von Planungssicherheit für ansiedlungswillige Entwicklungsträger durch die Bauleitplanung</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p>Für viele Teilbereiche des Stadtteils werden mit dem Masterplan genaue neue Nutzungen oder Nutzungsalternativen definiert. Um diese neuen Nutzungen und Nutzungsalternativen mittel- bis langfristig zu erreichen, gilt es mit hoher Priorität für alle vakanten Flächen Planungssicherheit zu schaffen. Es muss verhindert werden, dass zwischenzeitlich andere, den Planungszielen konträr entgegenstehende Planungen von Seiten Dritter aufgrund alten Planungsrechts bewilligt werden müssen. Es herrscht große zeitliche Dringlichkeit und sehr akuter Handlungsbedarf. Selbst wenn einzelne Umsetzungen auch in absehbarer Zeit nicht gesichert sind, sind die Voraussetzungen jedoch jetzt und zeitnah zu schaffen. Sofern noch keine Detailplanungen oder Nutzungsüberlegungen für Teilflächen vorliegen, sind für diese Flächen die Planungsüberlegungen weiter zu konkretisieren.</p> <p>Für einen Großteil der Flächen bestehen bereits heute Bebauungspläne bzw. befinden sich in der Aufstellung. Allerdings ist bei der Aufstellung der Bebauungspläne die oben genannte zeitliche Dringlichkeit ebenfalls gegeben, weil auch Veränderungssperren innerhalb der nächsten ein bis zwei Jahre ablaufen.</p> <p>Zur Verhinderung unerwünschter Ansiedlungen und zur Gewährleistung von Planungssicherheit von ansiedlungswilligen Entwicklungsträgern ist es zwingend erforderlich, alle Bebauungspläne zu prüfen, neu aufzustellen bzw. vorhandene und nicht mehr zielkonforme Bebauungspläne zu ändern.</p> <p>Die wesentlichen Anforderungen an die Bauleitplanung sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Steuerung und Ausschluss von großflächigem Einzelhandel</li> <li>▪ Strukturierte Entwicklung qualitätvoller Gewerbeflächen und Wohnen</li> <li>▪ Stärkung des Einzelhandels im Stadtteilzentrum</li> <li>▪ Steigerung erhaltenswerter Siedlungsstrukturen</li> <li>▪ Aufwertung des Stadtbildes</li> </ul> <p>Die Änderung der Bebauungspläne wird durch die Stadt Trier oder von ihr beauftragten Planungsbüros durchgeführt.</p> <p>Hervorzuheben sind die Teilflächen Jägerkaserne und Betriebshof der Stadtwerke, für deren Umnutzung neue Bebauungspläne aufzustellen sind. Empfohlen wird, diese Bebauungspläne als vorhabenbezogene Bebauungspläne zu erarbeiten und zukünftige Investoren an der Finanzierung der Planung zu beteiligen. (Projekte B1 und C5)</p>	





	<p><b>PLANRECHTÜBERSICHT</b> der Stadt Trier</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Bebauungspläne rechtsverbindlich</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Bebauungspläne mit Bekanntmachung Satzungsbeschuß - Ausfertigungsmangel</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, blue 2px, blue 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Bebauungspläne im Verfahren</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, purple 2px, purple 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Innen- und Außenbereichssatzung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-top: 2px solid red; border-bottom: 2px solid red; margin-right: 5px;"></span> Stadtgrenze / Stadtbezirke</li> </ul> <p style="text-align: right;">   <small>© Stadtplanungswesen Trier Stand: 12. Oktober 2010</small> </p>
<p><b>Projektlaufzeit</b></p>	<p>Ab 2011 ff.</p>
<p><b>Projektträger</b></p>	<p>Stadt Trier, Investoren, Eigentümer</p>
<p><b>Projektbeteiligte</b></p>	<p>Stadt Trier, Eigentümer der betroffenen Flächen</p>
<p><b>Kosten</b></p>	<p>n. n.</p>
<p><b>Fördermittel</b></p>	<p>Kein Förderzugang, Finanzierung durch Stadt Trier oder die Eigentümer der betroffenen Flächen</p>

4.5.2 Integration der vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen in ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Integration der vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen in ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept</b>	<b>A2</b>
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Integration der Straßenplanungen für Trier-West in das gesamtstädtische Verkehrskonzept</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p>Für viele Planungen in Trier-West ist eine Integration der Planung in gesamtstädtische Planungen erforderlich, da sie nur unter Berücksichtigung aller Vernetzungen umzusetzen sind. Dies betrifft in besonderem Maße die Verkehrsplanung. Da die verkehrliche Entlastung des Stadtteils als wichtigste Voraussetzung für die gesamte Entwicklung des Stadtteils angesehen werden kann, ist die frühzeitige Berücksichtigung und Einplanung dieser Maßnahme in die gesamtstädtische Mobilitätsplanung sehr wichtig.</p> <p>Das Mobilitätskonzept ist Teil der Flächennutzungsplanung für Trier. Im Oktober 2004 hat der Stadtrat der Stadt Trier beschlossen, den Flächennutzungsplan mit einem Planungshorizont bis 2020 aufzustellen. Im Rahmen der weiteren Planungen zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans ist es erforderlich, dass die im Masterplan Trier-West dargestellten Änderungen im Straßennetz (Neubau der Verbindungsstraße) überörtlich geprüft und in die Gesamtnetzplanung einfließen. Die Auswirkungen für den gesamten Trierer Westen müssen zwingend im gesamtstädtischen Mobilitätskonzept Berücksichtigung finden. Grundvoraussetzung für die räumlich-funktionale Aufwertung des Stadtteils Trier-West und eine Reaktivierung der zahlreichen mindergenutzten Flächen im zentralen Siedlungsbereich ist, dass eine neue Erschließung gesichert ist.</p> <p>Die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Verkehrskonzepts erfolgte durch die Stadt Trier bzw. durch ein von ihr beauftragte Fachplanungsbüro als Grundlage für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans. Dieses Mobilitätskonzept soll bis Ende 2011/Anfang 2012 im Entwurf vorliegen. Daraufhin erfolgt die Beteiligung aller Gremien. Die Fertigstellung ist für den Sommer/Herbst 2012 geplant. Im Rahmen dessen müssen die Planungen auf Grundlage des Masterplans Trier-West eingearbeitet werden.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	2012	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier	
<b>Kosten</b>	<b>Kosten fallen für dieses Projekt im Raum des Stadtumbaus nicht an.</b>	
<b>Fördermittel</b>	Kein Förderzugang, Finanzierung durch Stadt Trier	



4.5.3 Fortschreibung des gesamtstädtischen Einzelhandelskonzepts zur Steuerung des Einzelhandels in Trier-West

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Fortschreibung des gesamtstädtischen Einzelhandelskonzept zur Steuerung des Einzelhandels in Trier-West</b>	<b>A3</b>
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stärkung des Einzelhandelsschwerpunkts im Stadtteilzentrum</li> <li>▪ Vermeidung von Fehlentwicklungen im Einzelhandelsbesatz</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p>Ein Schwerpunkt der Planungsüberlegungen im Masterplan Trier-West ist die Weiterentwicklung des Stadtteilzentrums von Trier-West. Nur durch die Stärkung des Einzelhandelsschwerpunkts als Bestandteil des öffentlichen Infrastrukturangebots kann eine integrierende, ortsbildprägende und imagefördernde Wirkung vom Stadtteilzentrum ausgehen. Eine weitere wichtige Zielsetzung ist die Verhinderung von ungewünschten Entwicklungen. Diese Ziele sind bei der Erstellung des kommunalen Einzelhandelskonzepts sicher zu stellen. Dabei sind entsprechend den aktuell gültigen Rechtsvorschriften Aussagen im Einzelhandelskonzept zu treffen, so dass das Einzelhandelskonzept sowohl als Grundlage für die Flächennutzungsplanung als auch für die Bauleitplanung gelten kann.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<b>Projektlaufzeit</b>	2011-2012	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier	
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung</b>	<b>40.000 EUR</b>
<b>Fördermittel</b>	Förderzugang prüfen	

4.6 Projektgruppe B - Entwicklung Potenzialflächen westlich der Eurener Straße

4.6.1 Umnutzung der Jägerkaserne

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Umnutzung Jägerkaserne</b>	<b>B1</b>
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reaktivierung einer ehemals militärisch genutzten innerstädtischen Brachfläche</li> <li>▪ Schaffung von Wohnraum für neue Zielgruppen für den Stadtteil</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Das größte Flächenpotenzial für die Schaffung eines attraktiven Angebots an neuen Wohnformen und Wohnangeboten ist die 6,8 Hektar große Fläche der Jägerkaserne. Dies beinhaltet sowohl die rückwärtigen Kasernenflächen als auch die entlang der Eurener und Blücherstraße liegenden erhaltenswerten Hauptgebäude.</p> <p>Im nördlichen Teil des Areals verlaufen Hochspannungsleitungen, die nicht mit Neubauten unterbaut werden können. Bedingt durch die Umstrukturierung der Bundeswehr wird von einer kurzfristigen Aufgabe der militärischen Nutzung ausgegangen. Die Bundeswehr plant Ende des Jahres 2011 den Standort Trier-West aufzugeben. Die Zukunft des Kreiswehrrersatzamtes ist noch nicht absehbar.</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">     </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Im Masterplan wurde die Umnutzung des Kasernengeländes zu Wohnzwecken vorgeschlagen und ein städtebaulicher Vorentwurf skizziert. Während unterhalb der Hochspannungsleitungen der Stadtteilpark entstehen soll, ist der Großteil der Fläche mit unterschiedlichen Eigenheimtypen beplant. Als Folgenutzung für stadtbildprägende Gebäude an der Eurener und Blücher Straße sind alternative Wohnformen sowie Büros und Dienstleistung denkbar. Um ein neues Image für Trier-West zu erreichen, müssen alle Neubaumaßnahmen einen besonderen Impuls geben. Daher soll hier ein innovatives Quartier in Bezug auf energetische Konzepte, Architektur, Lebens- und Wohnkonzepte entwickelt werden.</p>	



Stichworte:  
Wohnen mit der Sonne,  
Klimaschutzsiedlung,  
gemeinschaftliche Gar-  
tennutzung, Baugrup-  
penkonzepte, Stadtvil-  
len

Folgende weitere Projektbausteine sind in einem ersten Schritt zur Umnutzung des Kasernenareals vorgesehen:

- Konkretisierung der Anforderungen an die Planung nach Bedarfserfassung
- Auslobung und Durchführung eines Realisierungs-/Investorenwettbewerbs für die Umnutzung der Jägerkaserne zur Sicherung besonderer städtebaulicher und architektonischer Qualität
- Erarbeitung von Nutzungsvarianten für die Bestandsgebäude an der Eurer Straße
- Vorhaben- und Erschließungsplan
- Dabei sollen sowohl die Durchführung des Wettbewerbs wie auch die Erschließung durch einen privaten Investor übernommen werden.

#### *Altlastenuntersuchung*

Im Vorfeld der weiteren Planungen sind für das gesamte Kasernengelände nach Aussage des Bauverwaltungsamtes Trier in Abhängigkeit der Folgenutzung Altlastenuntersuchungen in Abstimmung mit den Fachbehörden zu veranlassen.

#### *Zeitliche Realisierung*

Um bedarfsgerecht infrastrukturelle Angebote gewährleisten zu können und in den nächsten Jahren ein kontinuierliches Angebot an Neubauobjekten vorhalten zu können, soll das neue Wohnquartier in mehreren Phasen entwickelt werden. Damit wird auch verhindert, dass sich im Stadtteil Trier-West eine insuläre Lage entwickelt, deren Bewohner alle relativ gleichzeitig eingezogen/zugezogen sind und die sich in der Regel aus identischen Alterskohorten rekrutieren. Die zeitlich gestreckte Entwicklung gewährleistet eine altersspezifische Durchmischung und eine verbesserte Integration in den Stadtteil. Gleichzeitig sind bei der Neuentwicklung von Wohngebieten die Bedarfe an sozialen Infrastrukturplätzen in Kindergärten und Schulen zu berücksichtigen.

#### *Entwicklung von Grünflächen*

Parallel zum Tempelweg sowie unterhalb der Hochspannungsmasten sind jeweils lineare Grünzüge vorgesehen, die über eine weitere Grünfläche zwischen Neubaugebiet sowie Bestandsgebäuden an der Eurer Straße verbunden werden. Diese beiden Grünzüge dienen gleichermaßen der Naherholungsfunktion im Quartier wie auch der Verbindung des Moselufers mit den Moselhöhen (Projekt F9).

	<p><i>Erschließung</i></p> <p>Die MIV-Erschließung kann primär über den Tempelweg erfolgen, eine zweite Anbindung an die Straße Am Irrbach ist zu prüfen. Wegeverbindungen über die neuen Grünflächen gewährleisten zusätzlich die Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer im Quartier.</p> <p><i>Entwicklung des neuen innerstädtischen Wohnquartiers Jägerkaserne</i></p> <p>Auf Grundlage des Investorenwettbewerbs bzw. des Bebauungsplans erfolgen die Entwurfsplanung und Bauantragstellung für die Bebauung der rückwärtigen Flächen der Jägerkaserne.</p> <p>Die Kosten für den öffentlichen Grünzug inkl. Grunderwerb sind in <b>Projekt F10</b> enthalten</p>
<b>Projektlaufzeit</b>	2012-2018
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier, Investor
<b>Projektbeteiligte</b>	Bund (BIMA), Stadt Trier
<b>Kosten</b>	<p><b>Kosten Stadt inkl. Förderung (Kosten Wettbewerb) 100.000 EUR</b></p> <p>Konkret können die Gesamtkosten aufgrund der fehlenden Planungen zurzeit nicht beziffert werden. Es ist davon auszugehen, dass private Investitionen in einer Größenordnung von rund 41,5 Mio. Euro erfolgen können.</p> <p>Die Kosten für den öffentlichen Grünzug inkl. Grunderwerb sind in <b>Projekt F10</b> enthalten</p>
<b>Förderung</b>	Städtebauliche Erneuerung, KfW, Wohnraumförderung, Förderprogramm hoch-energieeffiziente Gebäude

4.6.2 Schaffung von seniorengerechtem Wohnraum inkl. entsprechender sozialer Infrastruktur in den Hauptgebäuden der Jägerkaserne

<p><b>Projekt, lfd. Nr.</b></p>	<p><b>Schaffung von seniorengerechtem Wohnraum inkl. entsprechender sozialer Infrastruktur in den Hauptgebäuden der Jägerkaserne</b></p>	<p><b>B2</b></p>
<p><b>Priorität</b></p>	<p><b>A</b></p>	
<p><b>Projektziel</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umnutzung stadtbildprägender Gebäude</li> <li>▪ Schaffung von bedarfsgerechtem Wohnraum für eine Senioren</li> <li>▪ Einrichtung einer Sozial- und Servicestation</li> </ul>	
<p><b>Projektbeschreibung</b></p>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>An der Eurener Straße und der Blücherstraße liegen insgesamt sieben mehrgeschossige Kasernengebäude, in denen administrative Nutzungen der Bundeswehr verortet sind. Die Gebäude stehen nicht unter Denkmalschutz, werden aber aufgrund ihrer städtebaulichen Konfiguration und ihrer ortsbildprägenden Architektur als erhaltenswert eingestuft.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Für diese Hauptgebäude der Jägerkaserne können sich mit der Herabstufung Eurener Straße in Verbindung mit dem angrenzenden neuen Wohngebiet und der geplanten Grünanlagen hohe Standortqualitäten ergeben.</p> <p>Zielsetzung ist es, in einem Teil der Gebäude barrierefreie Wohnungen zu schaffen, die für eine ältere Klientel (60+) attraktiv sind. Zielführend ist bei einer solchen Projektentwicklung, möglichst unterschiedliche Wohnungsgrößen und ggf. auch Wohnformen zu konzipieren, die je nach Nachfrage baulich umgesetzt werden können. D. h. neben unterschiedlichen Wohnungszuschnitten in der Größenordnung von 2 - 4 Zimmern (45 - 90 qm Größe), sind auch betreute Wohngruppen oder Seniorenwohngemeinschaften denkbar. Bei einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 65 qm ist hier mit ca. 170 neuen Wohneinheiten zu rechnen.</p> <p>Das Angebot einer Sozial- und Servicestation im Gebäude ist für viele ältere Mitbürger ein maßgebliches Kriterium für die Wohnungswahl. Daher kann mit der Integration einer oder mehrerer Servicestationen von Anbietern in der Altenpflege in den Erdgeschossen und/oder in einem der westlichen Gebäude an der Blücherstraße ein positiver Vermarktungsaspekt geschaffen werden. Damit wird für die Hauptgebäude der Jägerkaserne ein Alleinstellungsmerkmal entwickelt, das marktconform und sozial relevant ist. Auch sind Synergien mit dem auf dem dahinter liegenden Gelände der Jägerkaserne liegenden Familienwohnen zu erwarten.</p> <p>Grundsätzlich sind diese vorgeschlagenen Nutzungen auf ihre Durchführbarkeit hinsichtlich Bestand, Kosten und Bedarf zu überprüfen. Ggf. ist das mögliche Nutzungsspektrum zu erweitern.</p>	



	<p>Vorgeschlagen wird ein Investorenwettbewerb für das neue Wohngebiet Jägerkaserne (Projekt B1), bei dem die Bestandsgebäude in die Planung integriert werden. So könnte das gesamte Gelände von einem gemeinsamen Projektentwickler umgesetzt werden. Bei der Entwurfsplanung soll darauf geachtet werden, dass eine funktionale Verzahnung mit dem rückwärtigen Wohngebiet erfolgt. Gleichmaßen sollte bei der Sanierung der Fassaden und des Wohnumfelds auf die historische Bausubstanz Rücksicht genommen werden.</p> <p>Weiterhin ist zu klären, ob die Gebäude zukünftig von einer Immobiliengesellschaft bewirtschaftet werden, oder ob nach der Sanierung der Verkauf der Wohnungen an Einzeleigentümer zielführend ist.</p>
<b>Projektlaufzeit</b>	2012-2018
<b>Projektträger</b>	Investor
<b>Projektbeteiligte</b>	Bund (BIMA), Stadt Trier, Wohlfahrtsverbände
<b>Kosten</b>	Konkret können die Gesamtkosten für die Umnutzung der Jägerkaserne aufgrund der fehlenden Planungen zurzeit nicht beziffert werden. Es ist davon auszugehen, dass private Investitionen in einer Größenordnung von rund 22,2 Mio. Euro erfolgen können.
<b>Förderung</b>	Stadterneuerung, KfW-Förderung, Soziale Wohnraumförderung - Aus alten Kasernen werden attraktive Wohngebiete, Rheinland Pfalz fördert Umwandlung von Militärwohnungen in Miet- und Eigentumswohnungen



4.7 Projektgruppe C - Entwicklung der Potenzialflächen zwischen Eurener Straße und Bahntrasse

4.7.1 Umnutzung des ehemaligen Bahnausbesserungswerks

Projekt, lfd. Nr.	Umnutzung des ehemaligen Bahnausbesserungswerks	C1
Priorität	A	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umnutzung eines stadtbildprägenden Gebäudes</li> <li>▪ Reaktivierung einer großflächigen innerstädtischen Brachfläche</li> </ul>	
Projektbeschreibung	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Die Halle des Bahnausbesserungswerks (Lokrichthalle) sowie die angrenzenden ehemaligen Bahnflächen liegen seit Mitte der 1980er Jahre weitgehend brach. Teilweise haben Ausparzellierungen stattgefunden (Aldi). Die Wohngebäude an der Eurener Straße einschließlich der Direktorenvilla wurden in den vergangenen Jahren saniert. Weiterhin gehört zum Gelände des Bahnausbesserungswerks die Karl-Röver-Sporthalle. Die Sporthalle steht seit 2004 leer.</p> <p>Die im Jahre 1911 eröffnete, denkmalgeschützte Lokrichthalle ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Die rund 170 Meter lange und knapp 90 Meter breite Halle prägt aufgrund Ihrer Dimension das weite Umfeld und ist ein wesentliches Wahrzeichen Trier-Wests.</p> <p>Die grundlegenden Standortqualitäten der Flächen waren bereits Grundlage für verschieden Investitionsabsichten, die allerdings aus verschiedenen Gründen nicht zum Tragen gekommen sind. Neben den hohen Investitionen, die für eine Umnutzung zu tätigen sind, spielt dabei auch die Erschließungssituation des Areals eine große Rolle. Aktuell sind lediglich zwei Anbindungen an das Gelände vorhanden. Neben der Zufahrt über die Eurener Straße, welche mitten durch den Stadtteil an schützenswerten Wohnquartieren vorbeiführt, besteht eine zweite schmale Zufahrt von der Luxemburger Straße mit Unterquerung der Bahntrasse. Für zukünftige Nutzungen, die einen hohen Ziel- und Quellverkehr generieren, ist der Standort ohne eine grundlegende Änderung der Erschließung nicht nutzbar.</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">     </div>	

Die Lokrichthalle sowie die angrenzenden Freiflächen des ehemaligen Bahnausbesserungswerks sind im Eigentum der Entwicklungsgesellschaft Ausbesserungswerk Trier-West und werden vorwiegend durch ein Abbruchunternehmen genutzt. Die Stadt Trier ist in engem Abstimmungsprozess mit dem Eigentümer, es konnte jedoch bis dato keine Lösung für den Standort erreichen werden.

Am 11. Mai 2010 hat der Rat der Stadt Trier den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan BW 61 vom 07. September 2000 aufgehoben und neu gefasst. Gleichzeitig wurde der Erlass einer Veränderungssperre als Satzung beschlossen, welche bis am 17. Mai 2012 abläuft.

#### *Planung*

In einem ersten Schritt ist es zwingend erforderlich, mit dem Eigentümer weiterhin an einer nutzungsorientierten Lösung zu arbeiten, die den Zielen der Masterplanung entspricht. Durch den Verkauf der Ebyl-Bobinet-Flächen an die Entwicklungsgesellschaft Petrisberg GmbH hat es vertiefende Gespräche und gemeinsame Planungsabsichten der Grundstücksnachbar gegeben. Ziel ist einen gemeinsamen Standort für Wohnen, Dienstleistungen und nicht störendes Gewerbe zu entwickeln. Erste Planungen liegen vor, sind aber zum Zeitpunkt der Gutachterstellung noch nicht vom Eigentümer freigegeben. Die Planungsabsichten umfassen auch den Gedanken, die Lokrichthalle teilweise für Wohnzwecke umzunutzen.

Die westlich an die Lokrichthalle angrenzende Freifläche soll als Wohngebiet entwickelt werden (Projekt C2).

Die Stellplatzsituation ist im weiteren Verfahren zu klären. Nördlich wird das Areal in Zukunft von dem zentralen Stadtteilpark (Projekt C6) umschlossen; eine weitere Grünfläche im Süden der Lokrichthalle dient als Pufferzone zwischen Wohn- und Gewerbebereichen.

Für dieses Areal gilt die Veränderungssperre nach Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans BW 61.

#### *Immissionschutzgutachten*

Trotz einer Entzerrung von sich überlagernden Nutzungen, handelt es sich in Trier-West nach wie vor um eine innerstädtische Gemengelage. Dies bedeutet, dass das Nebeneinander der vorhandenen und geplanten Nutzungen ist zu dicht, als dass auf das Thema Abstandsflächen abgestellt werden kann. In der Bauleitplanung müssen für die einzelnen Teilgebiete auf Grundlage von Fachgutachten zum Immissionsschutz (insbes. Schallschutz), vertiefende Regelungen getroffen werden, z. B. über die Festsetzung von flächenbezogenen Schallleistungspegeln oder von aktiven bzw. passiven Schallschutzmaßnahmen. Eine kritische Stelle ist z. B. im Süden des Wohngebiets „Neues Wohnen am Park“ zu sehen. Hier stoßen bestehende gewerbliche Nutzung und neue Wohnnutzung direkt aneinander. Zu beachten ist, dass hier die neue Wohnnutzung als heranrückende Bebauung als Ursache für mögliche Nutzungskonflikte zu werten ist. Demnach ist die Bauleitplanung gehalten, Vorkehrungen zum Immissionsschutz im Bebauungsplan für das Wohngebiet zu verankern.

In diesem Zusammenhang ist es notwendig, sehr frühzeitig in der Planungsphase ein entsprechendes Fachgutachten erstellen zu lassen, um von vornherein diese Nutzungskonflikte planerisch zu unterbinden.

#### *Altlastenuntersuchung*

Für die Flächen sind nach Aussage des Bauverwaltungsamtes Trier in Abhängigkeit der Folgenutzung Altlastenuntersuchungen in Abstimmung mit den Fachbehörden zu veranlassen.

#### *Bauleitplanung*





	Aufbauend auf den vorangegangenen Untersuchungen und Konzepten ist für das gesamte Areal der Bebauungsplan BW 61 zu erarbeiten. Dabei sollen die verkehrlichen und grünordnerischen Maßnahmen planungsrechtlich gesichert werden. Dabei sind die Zielsetzungen des Masterplans Trier-West für diese Fläche zu berücksichtigen.
<b>Projektlaufzeit</b>	Ab 2013-2016
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier, Entwicklungsgesellschaft Ausbesserungswerk Trier-West mbH oder weitere private Investoren
<b>Projektbeteiligte</b>	Denkmalpflege
<b>Kosten</b>	<p><b>Kosten Stadt inkl. Förderung (Nutzungskonzept, Fachgutachten Immissionsschutz) 34.000 EUR</b></p> <p>Aufgrund der fehlenden Planungen können zurzeit keine konkreten Kosten beziffert werden.</p> <p>Für die nördliche Erschließung und die Gestaltung der Freiflächen im direkten Umfeld der Lokrichthalle sind Kosten von rund 770.000 Euro ermittelt worden. Eine Kostenschätzung für die südliche Erschließung der Lokrichthalle kann erst erstellt werden, wenn eine konkretere Planung vorliegt.</p> <p>Die Hochbaukosten können erst nach Konkretisierung der Planungen ermittelt werden. .</p>
<b>Fördermittel</b>	Stadterneuerung

4.7.2 Entwicklung des Wohngebiets „Neues Wohnen am Park“

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Entwicklung des Wohngebiets „Neues Wohnen am Park“</b>	<b>C2</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reaktivierung einer Brachfläche</li> <li>▪ Entwicklung eines neuen Wohnquartiers</li> <li>▪ Schaffung hoher Wohnumfeldqualität durch Plätze und Stadtgrün</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Zwischen der Lokrichthalle, dem Lebensmitteldiscounter und dem Wohnstandort an der Eurener Straße sowie der Gewerbenutzung Im Speyer befindet sich eine großzügige, heute ungenutzte Freifläche, welche funktional der Lokrichthalle zugeordnet ist und räumlich einen „Puffer“ zwischen Wohnen und Gewerbe bildet. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Entwicklungsgesellschaft Ausbesserungswerk Trier-West mbH.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Es ist ein neues Wohnquartier mit hoher Wohnqualität geplant. Der Masterplan zeigt auf dem rund 3,2 Hektar großen Areal beispielhaft eine Bebauung überwiegend aus Einfamilienreihen- und -doppelhäusern sowie einem kleinen Anteil freistehender Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser. Für die Einfamilienhausbebauung können unterschiedliche Grundstücksgrößen von ca. 160 qm bis 560 qm zur Verfügung gestellt werden. Der Masterplan beziffert dabei die Anzahl der möglichen Wohneinheiten auf rund 60, welche in zwei Bauabschnitten bedarfsorientiert umgesetzt werden sollen. Denkbar ist es an dieser Stelle, ein Modellquartier mit hochenergieeffizienten Gebäuden zu errichten.</p> <div style="display: flex;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>Eine hohe Freiraumqualität soll durch drei Nachbarschaftsplätze und eine Grünfläche mit Spielmöglichkeiten gewährleistet werden. Die besondere Attraktion des Standorts besteht zusätzlich in seiner zentralen Lage, dem unmittelbaren Zugang zu Grün- und Freiflächen über den geplanten Stadtteilpark nördlich der Lokrichthalle und der räumlichen Nähe von Infrastruktureinrichtungen und zukünftig entstehenden Arbeitsplätzen.</p> <p>Die Erschließung soll durch eine Stichstraße ausgehend von der Eurener Straße erfolgen, welche gleichzeitig als Nebenanbindung der Lokrichthalle fungie-</p> </div> </div>	




	<p>ren kann. Dabei ist ein Kostenschlüssel zu erarbeiten, der die anfallenden Erschließungskosten auf die zukünftigen Eigenheimbesitzer bzw. die westlichen Nutzungseinheiten der Lokrichthalle aufteilt.</p> <p>Eine Entwicklung dieser Fläche kann nur im Zusammenhang mit der Folgenutzung für die Lokrichthalle erfolgen, so dass keine Nutzungskonflikte auftreten.</p>
<b>Projektlaufzeit</b>	Ab 2014
<b>Projektträger</b>	Entwicklungsgesellschaft Ausbesserungswerk Trier-West mbH oder weiterer privater Investoren
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier
<b>Kosten</b>	Aufgrund der fehlenden Planungen können zurzeit keine konkreten Kosten beziffert werden. Es ist davon auszugehen, dass private Investitionen in einer Größenordnung von rund 30,7 Mio. Euro erfolgen können.
<b>Förderung</b>	KfW, Wohnraumförderung, Förderprogramm hochenergieeffiziente Gebäude




#### 4.7.3 Umnutzung des Geländes des Güterbahnhofs in neue Gewerbeflächen

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Umnutzung des Geländes des Güterbahnhofs in neue Gewerbeflächen</b>	<b>C3</b>
<b>Priorität</b>	<b>C</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reaktivierung einer innerstädtischen Brachfläche</li> <li>▪ Entwicklung neuer Gewerbeflächen</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Westlich der Bahntrasse erstreckt sich das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Trier-West. In den vergangenen Jahren sind Teilflächen bereits umgenutzt worden wie z. B. der Edeka-Markt im Stadtteilzentrum. Ein größerer Teil wird derzeit noch gewerblich genutzt.</p> <p>Die Flächen in Richtung Norden parallel zur Bahntrasse befinden sich im Wesentlichen in Eigentum der Deutschen Bahn AG/aurelis Real Estate GmbH &amp; Co. KG und werden durch die Firma Remondis sowie weitere kleinere Firmen genutzt. Die Entwidmung dieser ehemaligen Bahnflächen ist bereits vollzogen.</p> <p>Am 11. Mai 2010 hat der Rat der Stadt Trier den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan BW 61 vom 07.09.2000 aufgehoben und neu gefasst. Gleichzeitig wurde der Erlass einer Veränderungssperre als Satzung beschlossen, welche am 17. Mai 2012 abläuft.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Diese Flächen können im Zusammenhang mit der neuen Verkehrsanbindung als attraktive Gewerbestandorte für nicht-störendes Gewerbe oder Dienstleistungen und Büronutzungen entwickelt werden. Hier sind jedoch durch eine differenzierte Bedarfsanalyse der genaue Bedarf und die Zielgruppen zu ermitteln. Es können auch größere Flächenbedarfe ab ca. 1.000 qm Fläche Grundstücksgröße realisiert werden. Die Erschließung dieser neuen Flächen muss von der Verbindungsstraße aus erfolgen.</p> <p><i>Umsetzungsschritte</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Berücksichtigung der Planungen für diese Flächen bei der Neuaufstellung des Bebauungsplans BW 61, eventuell in zwei Teilflächen (Projekt A1)</li> <li>▪ Altlastenuntersuchungen</li> <li>▪ Vermarktung der Grundstücke</li> <li>▪ Grunderwerb</li> <li>▪ Freimachung des Geländes</li> <li>▪ Erschließung des Geländes (sofern diese nicht ausschließlich über die neue Verbindungsstraße erfolgt)</li> <li>▪ Neubaumaßnahmen (Entwurf, Ausführungsplanung und Umsetzung)</li> </ul>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Ab 2018	
<b>Projektträger</b>	Eigentümer, private Investoren	
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier	
<b>Kosten</b>	Aufgrund der fehlenden Planungen können zurzeit keine konkreten Kosten beziffert werden. Es ist davon auszugehen, dass private Investitionen in einer Größenordnung von rund 12,2 Mio. Euro erfolgen können.	
<b>Förderung</b>		

#### 4.7.4 Umnutzung der Flächen der Firma Eybl-Bobinet in Varianten

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Umnutzung der Flächen der Firma Eybl-Bobinet</b>	<b>C4</b>
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reaktivierung einer ungenutzten Gewerbefläche</li> <li>▪ Schaffung neuer attraktiver Gewerbeflächen</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>An der Straße Im Speyer liegt die ehemalige Produktionsfläche der Firma Eybl-Bobinet. Die Firma hat zum Jahresende 2009 den Standort aufgegeben, so dass hier Flächenpotenziale zur weiteren Nutzung zur Verfügung stehen. Aktuell ist das Grundstück mit Hallen unterschiedlicher Größe und Baualter sowie drei Nebengebäuden bebaut. Das Gelände ist im Eigentum der Entwicklungsgesellschaft Petrisberg GmbH.</p> <p>Am 11. Mai 2010 hat der Rat der Stadt Trier den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan BW 61 vom 07. September 2000 aufgehoben und neu gefasst. Gleichzeitig wurde der Erlass einer Veränderungssperre als Satzung beschlossen, welche am 17. Mai 2012 abläuft.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Aktuell erarbeitet Entwicklungsgesellschaft Petrisberg GmbH gemeinsam mit dem Eigentümer der Lokrichthalle ein neues Nutzungskonzept. Maßgeblich soll ein neuer Standort mit Wohnen, Loftwohnen, Dienstleistungen und nicht störendem Gewerbe entstehen. Abschließend abgestimmte Planungen lagen zum Zeitpunkt des Abschluss des Gutachtens noch nicht vor.</p> <p>Weitere Schritte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Intensive Abstimmung über die Entwicklung der Fläche mit dem Eigentümer</li> <li>▪ Altlastenuntersuchung</li> <li>▪ Grunderwerb für neue Verbindungsstraße</li> <li>▪ Freimachung des Geländes</li> <li>▪ Baumaßnahmen inkl. Planungsleistungen</li> </ul> <p>Die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme ist im <b>Projekt G1</b> beschrieben.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Planungen laufen, Umnutzung ab 2012	
<b>Projektträger</b>	EGP Entwicklungsgesellschaft Petrisberg GmbH	
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier, Bund	
<b>Kosten</b>	Die Kosten können aufgrund noch laufender Planungen für das Gelände Eybl-Bobinet zurzeit nicht beziffert werden.	
<b>Fördermittel</b>		

4.7.5 Umnutzung des Betriebs Hofes der Stadtwerke als Standort für Dienstleistungs- und Gewerbeansiedlungen (Technologiepark)

<p><b>Projekt, lfd. Nr.</b></p>	<p><b>Umnutzung des Betriebs Hofes der Stadtwerke als Standort für Dienstleistungs- und Gewerbeansiedlung</b></p>	<p><b>C5</b></p>
<p><b>Priorität</b></p>	<p><b>B</b></p>	
<p><b>Projektziel</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reaktivierung einer innerstädtischen Brachfläche</li> <li>▪ Schaffung attraktiver Flächen für Dienstleistungen/Gewerbe; alternativ: Entwicklung eines Technologiezentrums</li> </ul>	
<p><b>Projektbeschreibung</b></p>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Gegenüber der Jägerkaserne, direkt an der Eurener Straße, liegt der ehemalige Verkehrsbetriebshof der Stadtwerke Trier mit ca. 2,5 ha Fläche. Die Flächen stehen zur Disposition und können bis auf die Trafostation, die dauerhaft bestehen bleibt, einer neuen Nutzung zugeführt werden. Die direkte Nachbarschaft zum Elektrizitätswerk sowie das weitere Umfeld bedingen, dass für die Flächen eine Nachnutzung in Richtung Gewerbe bzw. Mischnutzung vorgesehen ist. Auch ist denkbar, dass hier ein Technologiezentrum entwickelt wird, besonders im Hinblick auf eine mögliche Kooperationen mit der Fachhochschule. Ein Bebauungsplan besteht derzeit für die Fläche nicht.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p>  <p>Im Vorentwurf, der im Masterplan dargestellt ist, ist die Fläche des Umspannwerks, die westlich an den Verkehrsbetrieb anschließt, miteingebunden. Dies soll als Option dahingehend verstanden werden, dass, falls die Teilflächen im</p>	



	<p>Umspannwerk nicht mehr benötigt werden, diese einer hochwertigen Nutzung zugeführt werden können. Allerdings werden nach aktuellen Erkenntnissen alle Betriebsflächen auch dauerhaft benötigt. Somit sind Teilbereiche aus der städtebaulichen Entwurfsskizze herauszunehmen.</p> <p>Die Haupterschließung erfolgt über den bestehenden Anschluss an die Eurener Straße in Form einer kleinen Ringerschließung, die das Gebiet über Fußwege mit der südlich liegenden ehemaligen Lokrichthalle verbindet. In diesem Bereich können so auf rund 2,2 Hektar Bruttobauland Misch- und Gewerbenutzungen entstehen.</p> <p>Als Grundlage für die Projektentwicklung soll ein Investorenwettbewerb durchgeführt werden, der neben der Analyse konkreter Nutzungsoptionen eine hochwertige städtebauliche Gliederung und Gestaltung des Areals gewährleisten soll. Darauf aufbauend muss für das Projektgebiet ein Bebauungsplan aufgestellt werden, der als Vorhaben- und Erschließungsplan durch den zukünftigen Investor finanziert werden soll.</p> <p>Konkret beinhaltet dieses Projekt folgende Bausteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auslobung und Durchführung eines Investorenwettbewerbs</li> <li>▪ Altlastenuntersuchung</li> <li>▪ Vorhaben- und Erschließungsplan</li> <li>▪ Grunderwerb</li> <li>▪ Freimachung des Geländes</li> <li>▪ Erschließung des Geländes inkl. Planung</li> <li>▪ Bebauung inkl. Planung</li> </ul> <p>Die Projektentwicklung soll privatwirtschaftlich erfolgen. D. h. sowohl die Erschließung wie auch die Umsetzung werden durch einen Investor finanziert.</p>
<b>Projektlaufzeit</b>	2013-2018
<b>Projektträger</b>	Investor
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier, Stadtwerke Trier, RWE Net AG
<b>Kosten</b>	<p><b>Kosten Stadt inkl. Förderung (Investorenwettbewerb) 50.000 EUR</b></p> <p><b>Optional: Kosten für Gestaltung des öffentlichen Raums und Straßenraums 200.000 EUR</b></p> <p>Konkreter können die Gesamtkosten aufgrund der fehlenden Planungen zurzeit nicht beziffert werden. Es ist davon auszugehen, dass private Investitionen in einer Größenordnung von rund 27,45 Mio. Euro erfolgen können.</p>
<b>Förderung</b>	



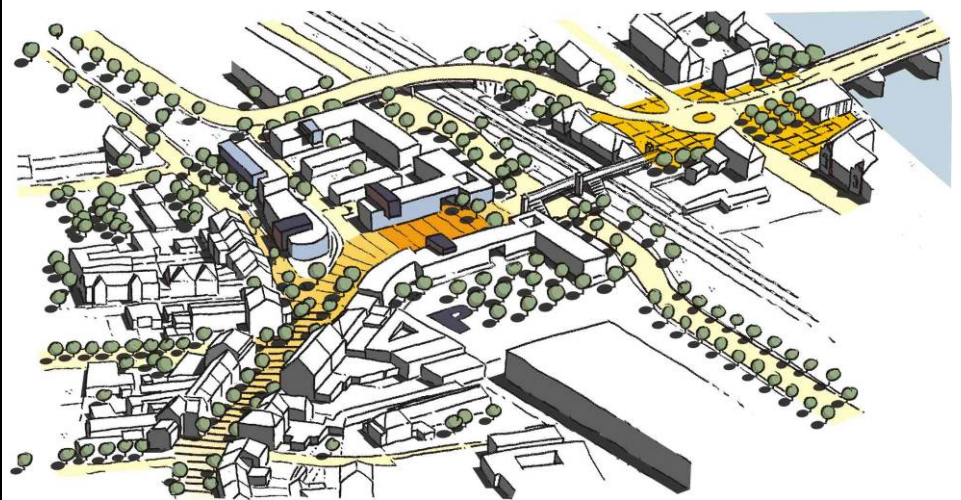
- 4.8 Projektgruppe D - Entwicklung der Stadtteilmitte Trier-West
- 4.8.1 Vorbereitende Planungen für die Entwicklung einer neuen Stadtteilmitte, Städtebaulich-architektonischer Realisierungswettbewerb

<b>Projekt, Ifd. Nr.</b>	<b>Vorbereitende Planungen für die Entwicklung einer neuen Stadtteilmitte, Städtebaulich-architektonischer Realisierungswettbewerb</b>	<b>D1</b>
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stärkung der Funktion und des Images des Stadtteilzentrums Trier-West</li> <li>▪ Aufwertung der Eingangssituation in den Stadtteil</li> <li>▪ Optimierung der Verknüpfung zwischen der Innenstadt und Trier-West</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Das vorhandene Stadtteilzentrum ist städtebaulich ungeordnet und durch ein loses „Nebeneinander“ einzelner Nutzungen gekennzeichnet. Wenige (attraktive) Einzelhandelsangebote sowie eine hohen Verkehrsbelastung wirken weiter dagegen, dass das Stadtteilzentrum die Funktion eines Mittelpunkts für Trier-West übernimmt. Zwar haben ein exklusives Möbelfachgeschäft direkt an der Eurener Straße sowie die dahinter liegende Halle mit Verbraucher- und Drogeriemarkt, Gastronomie und Diskothek einen überörtlichen Einzugsbereich, aber ihre Wirkung für das Stadtteilzentrum ist aufgrund der städtebaulichen Positionierung und der auf den Autokunden ausgerichteten Orientierung eher gering. Entlang der Eurener Straße erstrecken sich kleinere Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe. Einige Ladenlokale sind leerstehend oder mindergenutzt. Das Erscheinungsbild der Betriebe als auch der Gebäude ist insgesamt defizitär.</p> <p>Je nach Ausbauzustand und Konzeption der neuen Verbindungsstraße (Projekt G1) sollte das Zentrum vom Durchgangsverkehr befreit bzw. möglichst befreit werden, so dass attraktive Möglichkeiten für neue Qualitäten im öffentlichen Raum geschaffen werden können. Darauf aufbauend kann über die Neuentwicklung eines deutlich ablesbaren Zentrums dem Stadtteil erstmals eine klare städtische Kontur und Orientierung gegeben werden, so dass die Mitte als Identifikationsort von Trier-West eine neue Bedeutung erhält.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Vorgesehen ist, zwischen Eurener Straße, Hornstraße und Bahntrasse in Höhe der Römerbrücke neue Flächen in Ergänzung des bestehenden Einzelhandelschwerpunkts zu entwickeln. Damit soll an zentraler Stelle eine ausreichend große Fläche für attraktive Ansiedlungen zur Verfügung stehen. Es können weitere Einzelhandelsnutzungen in Verbindung mit Dienstleistungsnutzungen und Wohnen in den Obergeschossen angeboten werden, so dass der Standort von einer hohen Besucherfrequenz profitieren kann. Zudem sollte angestrebt werden, dass der ansässige Arzt, der ein Gesundheitszentrum realisieren</p>	



möchte, entsprechende Unterstützung bei seinen Planungen erhält. Zusätzlich bietet sich die neue Mitte als Standort für das neue Bürger-/ Kulturzentrum (Projekt H3) an.

Um die einzelnen Nutzungen zusammenzuführen und das heute kaum erkennbare Stadtteilzentrum an der Eurener Straße räumlich-funktional zu qualifizieren, schlägt der Masterplan Trier-West eine kompakte Neubebauung im Bereich Eurener Straße, Neuer Verbindungsstraße und dem neu zu einzurichtenden Bahnhofpunkt (Projekt D2) vor. Gleichzeitig soll ein großer Stadtplatz entstehen. Insbesondere durch die Neuordnung der Verkehrsfunktionen besteht die Chance, den Stadtplatz als Anziehungspunkt und „Gelenk“ zwischen Trier-West und dem Stadtzentrum auszubilden. Dabei soll der Platz auch als zentraler Umsteigeknotenpunkt vom ÖPNV/ SPNV dienen und mit einer Haltestelle ausgestattet sein. Zusätzlich soll die Eurener Straße als Geschäftsstraße gestalterisch aufgewertet werden.



Nach der Veränderung der Verkehrsführung mit der Planung der neuen Verbindungsstraße sind die Planungen zu überprüfen: Auf jeden Fall sollen die Ziele der Rahmenplanung (Aufwertung des Stadtteilzentrums) weiter verfolgt werden.

#### *Städtebaulicher Wettbewerb*

Aufgrund der zentralen Bedeutung für die Stadtteilentwicklung insgesamt wird empfohlen, aufbauend auf den vorliegenden strukturellen Untersuchungen, einen städtebaulichen Ideenwettbewerb auszuloben, auf dessen Grundlage dann die Bauleitplanung und die Verhandlung mit möglichen Entwicklungsträgern erfolgen kann.

Für die Umsetzung sind folgende Arbeitsschritte notwendig:

- Überarbeitung des gesamtstädtischen Einzelhandelskonzepts (Projekt A3)
- Städtebaulich-architektonischer Realisierungswettbewerb
- Änderung der bestehenden Bebauungspläne für die neue Stadtteilmitte von Trier-West ab der Eurener Straße bis hin zur Römerbrücke (BW 16Ä und BW 71) (Projekt A1)
- Altlastenuntersuchung

#### *Städtebaulicher Wettbewerb*

Um eine abwechslungsreiche Gestaltung mit hoher Anziehungskraft und Aufenthaltsqualität am Stadtplatz zu erreichen, die zudem vielfältigen Nutzungsanforderungen gerecht wird, wird die Auslobung eines städtebaulich-architektonischen Realisierungswettbewerbs empfohlen. Folgende Vorgaben sollten hierbei berücksichtigt werden:

- Schaffung geschlossener Raumkanten in Richtung neuer Straßentrasse, Hornstraße und Platzfläche





#### 4.8.2 Reaktivierung des SPNV auf der westlichen Moselseite - Anlage eines Haltepunktes Trier-West -

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Reaktivierung des SPNV auf der westlichen Moselseite - Anlage eines Haltepunktes Trier-West -</b>	<b>D2</b>
<b>Priorität</b>	<b>C</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reaktivierung des Bahnhofs Trier-West für Personenverkehr</li> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtteils</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Die Bahnstrecke auf der westlichen Moselseite wird derzeit nicht für den Personenverkehr genutzt. Dementsprechend ist Trier-West nicht an den regionalen SPNV angeschlossen. Das bestehende denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude, welches im Verlängerung der Römerbrücke etwas unterhalb der Verkehrskreuzung liegt, wird als Wohnheim für wohnungslose Männer von der Caritas genutzt.</p>  <p><i>Planung</i></p> <p>Um zwischen Trier-Ehrang, Trier-West und Igel eine schnelle Pendlerverbindung nach Luxemburg herzustellen, läuft im Rahmen des „Zukunftskonzepts Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ eine Machbarkeitsstudie, bei der die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Reaktivierung des SPNV und eine Potenzialermittlung für mögliche Haltepunkte geklärt werden.</p> <p>Die Reaktivierung des Bahnanschlusses ist jedoch mit relativ vielen Unsicherheiten behaftet, da sie nur gemeinsam mit dem Land Luxemburg durchgeführt werden kann.</p> <p>Insoweit sollen andere Entwicklungen nicht in Abhängigkeit zu dem möglichen neuen Haltepunkt gestellt werden und müssen unabhängig von diesem Projekt betrachtet werden können. Dennoch sollte die Stadt Trier die Umsetzung dieser Maßnahmen mit allen Mitteln fördern.</p> <p>Sofern die Bahnstrecke für den SPNV reaktiviert wird, sind für den neuen Haltepunkt Trier-West folgende Teilprojekte zu konzipieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Um- und Ausbau der Bahnsteiganlagen und Zugänge</li> <li>▪ Integration von Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen in den neuen Bahnhofhaltepunkt - Prüfung der Nutzung des bestehenden Bahnhofsgebäudes -</li> <li>▪ Errichtung einer P + R-Anlage am Bahnhof Trier-West</li> <li>▪ Einrichtung einer Fahrradverleihstation und / oder einer Autoverleihstation / Car-Sharing (z. B. Call a Bike der DB Rent GmbH).</li> </ul> <p>Dazu sind folgende Projektbausteine sind zu bearbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konzeptentwicklung Bahnhofhaltepunkte als Element des städtebaulichen-architektonischen Realisierungswettbewerb Stadtteilmitte (Projekt D1)</li> <li>▪ Baumaßnahmen inkl. Planung</li> <li>▪ Planung und Umsetzung der Bahninfrastruktur</li> </ul>	



	Ein barrierefreier Ausbau der Bahnstation ist dabei unabdingbar. Allerdings bedarf es hinsichtlich der Planung, Bestimmung der Lage und des Ausbaus des Haltepunktes noch vieler Abstimmungen.
<b>Projektlaufzeit</b>	Noch offen
<b>Projektträger</b>	Deutsche Bahn AG, Stadt Trier
<b>Projektbeteiligte</b>	Deutsche Bahn AG
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung            1.200.000 EUR</b> Kosten gem. Masterplan (Kostenstand 2010, gerundet)
<b>Förderung</b>	noch offen


4.8.3 Bau einer Fußgängerbrücke als Verbindung zwischen Römerbrücke und Stadtteilzentrum

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Bau einer Fußgängerbrücke als Verbindung zwischen Römerbrücke und Stadtteilzentrum</b>	<b>D3</b>
<b>Priorität</b>	<b>C</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schaffung einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Bahntrasse als direkte Verbindung des Stadtteilzentrums zur Innenstadt und zum Moselufer in Abhängigkeit vom neuen Haltpunkt</li> <li>▪ Erschließung des geplanten Bahnhalt punkts Trier-West</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Die heutige Verbindung von der Römerbrücke in die Stadtteilmitte für Fußgänger und Radfahrer führt über die geschwungene Straßenbrücke über die Bahntrasse und stellt einen deutlichen Umweg für die Verkehrsteilnehmer dar.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Um eine durchgängige und direkte Verbindung des Stadtteilzentrums zur Trierer Innenstadt und zum Moselufer zu schaffen, ist es vorgesehen etwa in Verlängerung der Römerbrücke eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke zu errichten, die die direkte Querung der Bahntrasse ermöglicht. Für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Radfahrer sollen auf beiden Seiten der Brücke Rampen und Aufzüge zur Verfügung stehen; für Fußgänger sind zusätzlich Treppen vorgesehen.</p> <p>Westlich der Bahntrasse wird die Brücke an den neu geplanten Stadtplatz anbinden, so dass eine direkte Verbindung in das Stadtteilzentrum und darüber hinaus in die Wohnquartiere möglich ist. Das örtliche Wegenetz soll daher beidseitig lückenlos an die Brücke angeschlossen werden, was die wünschenswerte, konsequente Trennung der Verkehrsarten zur Folge hat.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Nach Reaktivierung Schienenhaltepunkt	
<b>Projektträger</b>	Deutsche Bahn AG, Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>	Deutsche Bahn AG, Stadt Trier	
<b>Kosten</b>	<p><b>Kosten Stadt inkl. Förderung 1.490.000 EUR</b></p> <p>Kosten gem. Masterplan (Kostenstand 2010) gerundet</p>	
<b>Fördermittel</b>	LVFGKom, Stadterneuerung - Förderzugang muss noch geklärt werden	

4.8.4 Entwicklung von Bauflächen am Stadtplatz als neuer Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Entwicklung von Bauflächen am Stadtplatz als neuer Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort</b>	<b>D4</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Qualifizierung des Stadtteilzentrums durch Bildung eines neuen Mittelpunktes</li> <li>▪ Erweiterung des Angebots an höherwertigen Dienstleistungs- und Einzelhandelsflächen</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Aktuell fehlt in Trier-West ein raumprägender, funktionaler und identitätsstiftender Mittelpunkt. Der Einzelhandelsschwerpunkt teilt sich auf in einige kleine Ladenlokale an der Eurener Straße, das an der Bahn gelegene Ensemble Verbraucher- und Drogeriemarkt mit Gastronomie und Diskothek sowie der Einzelhandelsansiedlungen auf den ehemaligen Bahnflächen nördlich des Bahnhofs (Fachmarktzentrum, Kaufland).</p> <p>Zwischen der Brücke über die Bahn und dem Verbrauchermarkt liegt eine großzügige Fläche, die teilweise ungenutzt ist oder mit Nutzungen belegt ist, die einer Ortsmitte nicht entsprechen.</p> <p>Das Areal gehört zwei privaten Eigentümern, die einer Projektentwicklung im Sinne des Masterplans zustimmen müssten. Hier wird die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer vorausgesetzt. Für diese Fläche gilt der Bebauungsplan BW 48, der im Sinne des Siegerentwurfs des auszulobenden Wettbewerbs (Projekt D1) noch überarbeitet werden müsste. Zur Neubebauung des Areals ist es notwendig, die beiden bestehenden Hallen zurückzubauen. Das Nettobauland umfasst gemäß Masterplan eine Fläche von rund einem Hektar.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Im Masterplan wird vorgeschlagen, auf der Achse Römerbrücke - Bahnhaltepunkt - Stadtteilzentrum Eurener Straße eine neue Stadtteilmitte zu entwickeln. Aufbauend auf dem städtebaulichen-architektonischen Realisierungswettbewerb für dieses Areal (Projekt D1) soll eine drei- bis viergeschossige Neubebauung entstehen. Durch die Bildung klarer Raumkanten und die Anpassung an die angrenzende Bebauung wird sie den Rahmen für den geplanten Stadtplatz bilden (Projekt D6). Entlang der geplanten Verbindungsstraße wirkt ein weitgehend geschlossener Bauriegel als Lärmschutz für die Innenbereiche, die sich dort kammartig nach Westen öffnen. In Richtung der umgestalteten Hornstraße wird der Baublock geschlossen.</p> <p>Als Nutzungen für die Neubauten sind Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe sowie öffentlichen Einrichtungen. Angedacht wurde auch der Bau eines Ärztehauses an zentraler Stelle im Stadtteil.</p>	



	<p>Konkret beinhaltet dieses Projekt aufbauend auf den Ergebnissen des Wettbewerbs folgende Bausteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grunderwerb</li> <li>▪ Bauleitplanung (Aufstellung und Beschluss des Bebauungsplans BW 48)</li> <li>▪ Rückbau der Bestandsgebäude</li> <li>▪ Neubaumaßnahmen (Entwurf, Ausführungsplanung und Umsetzung)</li> </ul> <p>Die zeitliche Umsetzung des Projekts ist in Abhängigkeit von der neuen Verbindungsstraße zu sehen.</p> 
<p><b>Projektlaufzeit</b></p>	<p>Noch offen</p>
<p><b>Projektträger</b></p>	<p>Projektentwickler, Investor</p>
<p><b>Projektbeteiligte</b></p>	<p>Stadt Trier, Private Eigentümer</p>
<p><b>Kosten</b></p>	<p><b>Kosten Stadt inkl. Förderung 470.000 EUR</b>                  Konkret können die Gesamtkosten aufgrund der fehlenden Planungen zurzeit nicht beziffert werden. Es können private Investitionen in einer Größenordnung von rund 28,76 Mio. Euro erfolgen.</p>
<p><b>Förderung</b></p>	<p>Stadterneuerung</p>

4.8.5 Gestaltung eines Stadtplatzes zwischen der Eurener Straße  
Straße als neuer Stadtmittelpunkt

<p><b>Projekt, lfd. Nr.</b></p>	<p><b>Gestaltung eines Stadtplatzes zwischen der Eurener Straße als neuer Stadtmittelpunkt</b></p>	<p><b>D5</b></p>
<p><b>Priorität</b></p>	<p><b>B</b></p>	
<p><b>Projektziel</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Qualifizierung des Stadtteilzentrums durch Bildung eines neuen Mittelpunktes</li> <li>▪ Aufwertung des öffentlichen Raums</li> </ul>	
<p><b>Projektbeschreibung</b></p>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Aktuell fehlt in Trier-West ein raumprägender, funktionaler und identitätsstiftender Mittelpunkt, der sich auch in der Struktur und der Gestaltung des öffentlichen Raums widerspiegelt. Außer einigen kleinen Quartiersplätzen westlich der Eurener Straße steht im Stadtteil keine größere zusammenhängende und ansprechend gestaltete Freifläche, z. B. in Form eines Platzes zur Verfügung.</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">     </div> <p><i>Planung</i></p>  <p>Dementsprechend ist es gemäß Masterplan vorgesehen, an der Schnittstelle Eurener Straße/Bahnhaltepunkt/Vorplatz Römerbrücke einen Stadtplatz als zentralen Stadtmittelpunkt herzustellen, der von der geplanten Neubebauung (Projekt D5) gerahmt wird. Aufbauend auf den Ergebnissen des städtebaulichen-architektonischen Realisierungswettbewerbs (Projekt D1) soll die Entwurfs- und Umsetzungsplanung erarbeitet werden. Dabei ist eine umfassende Bürgerbeteiligung vorzusehen (Projekt I4), um die Akzeptanz und die Wünsche der Ortsansässigen zu stärken bzw. zu berücksichtigen.</p> <p>Gemäß dem exemplarischen Entwurf aus dem Masterplan wird der Stadtplatz</p>	





	<p>eine Fläche von rund 0,8 Hektar umfassen. Der Platz wird jedoch nicht ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stehen, sondern entsprechend dem dortigen Verkehrskonzept auch eine Verbindung zwischen Eurener Straße und der neuen Verbindungsstraße herstellen. Gleichzeitig soll der Stadtplatz als zentraler ÖPNV-/SPNV-Knoten fungieren, so dass dort entsprechend Bushaltestellen eingerichtet werden.</p> <p>Die Umsetzung ist in Abhängigkeit von der Planung und Umsetzung der neuen Verbindungsstraße zu sehen.</p>
<b>Projektlaufzeit</b>	Parallel zu Planung der Verbindungsstraße
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier, Anlieger- und Einzelhändlerschaft
<b>Kosten</b>	<p><b>Kosten Stadt inkl. Förderung                    2.323.000 EUR</b></p> <p>Kosten gem. Masterplan (Kostenstand 2010), gerundet zzgl. Grunderwerb. In den genannten Kosten ist die Umgestaltung der Eurener Straße (Projekt D7) enthalten.</p>
<b>Förderung</b>	Stadterneuerung

4.8.6 Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Eurener Straße als Geschäftsstraße

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Eurener Straße als Geschäftsstraße</b>	<b>D6</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schaffung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs</li> <li>▪ Steigerung der Aufenthaltsmöglichkeiten im Stadtteilzentrum</li> <li>▪ Veränderung der Verkehrsführung für den MIV</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Aktuell ist die Eurener Straße durch den Durchgangsverkehr und ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße mit Erschließungsfunktion der angrenzenden Quartiere stark verkehrlich belastet. Dies wirkt sich sowohl auf die angrenzende Wohnbebauung als auch auf das Geschäftszentrum negativ aus.</p> <p>Durch die Anlage der Verbindungsstraße wird der Verkehr auf der Eurener Straße abnehmen.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Im Anschluss an den Stadtplatz ist es vorgesehen, die Eurener Straße bis zur Gneisenaustraße als etwas verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und begrünte Einkaufsstraße mit Aufenthaltsfunktion zu entwickeln. Dabei werden die Anschlüsse an die einmündenden Straßen Trierweiler Weg, Gneisenaustraße und Erlemannstraße mit einbezogen. Eine besondere Bedeutung soll der Stichstraße zur Gneisenaukaserne (auch Eurener Straße) zukommen, der als kleiner Platz eine neue Bedeutung zukommen wird. Inwiefern auch das Prinzip „Shared Space“ angewandt werden kann, muss im weiteren Planungsverlauf geklärt werden.</p> <p>Grundsätzlich ist eine Neustrukturierung des Straßenraums hinsichtlich Querschnitt, Parkplätzen, Übergängen und kleinen Plätzen an den Kreuzungen angedacht. Außerdem soll eine attraktive Bepflanzung in Form von Baumreihen, neue Beleuchtung und eine zeitgemäßen Stadtmöblierung zur imagefördernden Aufwertung des Stadtraums beitragen.</p> <p>Zusammenfassend werden für die Eurener Straße folgende Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umgestaltung des Straßenraums der Eurener Straße mit attraktiver Aufenthaltsqualität</li> <li>▪ Straßenraumbegleitende Begrünung (Bäume) entlang der Eurener Straße</li> <li>▪ Erneuerung der Straßenbeleuchtung unter gestalterischen und sicherheitstechnischen Aspekten</li> <li>▪ Gliederung der Parkbuchten durch Pflanzbeete und/oder Baumscheiben mit ansprechender Begrünung, insbesondere auf der westlichen Straßenseite</li> <li>▪ Einheitlich gestaltetes Stadtmobiliar analog des am Stadtplatz installierten</li> </ul>	



	<p>Querschnittsaufteilung Eurenener Straße:          2,50 m Gehweg          2,00 m Parken          3,00 m Fahrbahn          3,00 m Fahrbahn          2,00 m Parken          2,50 m Gehweg          15,00 m Gesamtbreite</p> <p>Umgestaltung der Eurenener Str. in eine verkehrsberuhigte Einkaufsstraße (shared space)</p>
<p><b>Projektlaufzeit</b></p>	<p>Nach Fertigstellung der Verbindungsstraße</p>
<p><b>Projektträger</b></p>	<p>Stadt Trier</p>
<p><b>Projektbeteiligte</b></p>	<p>Einzelhändler und Gewerbetreibende, Anwohner</p>
<p><b>Kosten</b></p>	<p><b>Die Kosten sind im Projekt Stadtplatz D6 enthalten.</b></p>
<p><b>Förderung</b></p>	<p>Stadterneuerung</p>

4.8.7 Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Hornstraße und der südlichen Brückenrampe, Anlage einer Busschleuse

<p><b>Projekt, lfd. Nr.</b></p>	<p><b>Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Hornstraße und der südlichen Brückenrampe, Anlage einer Busschleuse</b></p>	<p><b>D7</b></p>
<p><b>Priorität</b></p>	<p><b>B</b></p>	
<p><b>Projektziel</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Veränderung der Verkehrsführung für den MIV und Reorganisation des Busverkehrs</li> <li>▪ Optimierung der F-R-Verbindungen</li> <li>▪ Aufwertung der Grün- und Freiflächen im Umfeld des Stadtteilzentrums</li> </ul>	
<p><b>Projektbeschreibung</b></p>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Derzeit erfolgt die Zufahrt in das Stadtteilzentrum - von Norden kommend - über die Hornstraße. Der Verkehr aus Richtung der Römerbrücke quert die Bahnbrücke, erreicht den Kern über die südliche Brückenrampe und mündet direkt in die Hornstraße.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>  <p><i>Planung</i></p> <p>Durch den Neubau der Verbindungsstraße kann die Erschließungssituation zugunsten des Stadtteilzentrums, der angrenzenden Wohnbebauung und des Fuß- und Radverkehrs etwas verändert werden. In die Planung mit einbezogen werden sollte auch der kleine Platz, der sich rückwärtig an der Haltestelle Hornstraße befindet. In wieweit die ziele der Masterplanung umzusetzen ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.</p> <p>Vorgesehen ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abbindung der Hornstraße südlich des neuen Kreisverkehrs, so dass nur noch Anliegerverkehre die Straße nutzen</li> <li>▪ Gliederung der Hornstraße in einen 3,0 m breiten Gehweg mit angrenzendem 2,0 m Parkstreifen, einer 5,5m breiten Fahrbahn und einem weiteren 2,0 m breiten Gehwegstreifen</li> <li>▪ Herstellung einer Busschleuse als einzige Verbindung zwischen Hornstraße und nördliche Brückenrampe/Kreisverkehr für den ÖPNV</li> </ul>	

- Umgestaltung der südlichen Brückenrampe als begrünte Fuß- und Radwegeverbindung und Entree in das Stadtteilzentrum
- Inwertsetzung der Treppenanlage zwischen Eisenbahnbrücke und Hohensteinstraße
- Erhalt und Weiterentwicklung des alten Baumbestandes am Fuß der Brückenrampen

Die umzugestaltende Flächengröße beträgt insgesamt rund 7.500 qm.

Die angrenzenden privaten Freiflächen der Neubebauung am Stadtteilpark (Projekt D5) sind entsprechend der zentralen Lage und der vorgesehenen öffentlichen Funktionen der Gebäude ansprechend und offen zu gestalten.



<b>Projektlaufzeit</b>	Parallel zur Herstellung der Verbindungsstraße
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier
<b>Projektbeteiligte</b>	Anwohner, Einzelhändler und Gewerbetreibende
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung 900.000 EUR</b> <b>Kosten für Lärmschutzmaßnahmen sind zurzeit noch nicht bezifferbar, der Förderzugang muss ebenfalls zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden.</b>
<b>Förderung</b>	Stadterneuerung, LVFGKom - Klärung Förderzugang erforderlich



4.8.8 Städtebauliche und gestalterische Aufwertung der Flächen zwischen Hornstraße und Bahntrasse

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Städtebauliche und gestalterische Aufwertung der Flächen zwischen Hornstraße und Bahntrasse</b>	<b>D8</b>
<b>Priorität</b>	<b>C</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reaktivierung innerstädtischer Brachflächen</li> <li>▪ Neuordnung sowie städtebauliche und gestalterische Aufwertung eines ehemaligen Bahnareals</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Zwischen Hornstraße und Bahntrasse befinden sich ehemalige Bahnflächen, die in der Vergangenheit partiell bebaut wurden. Das insgesamt sehr lange, aber gleichzeitig sehr schmale Areal (ca. 800 m Länge, max. rund 60 m Breite) bietet auf einer Fläche von rund 2,5 Hektar nur eingeschränkte Bebauungs- und Nutzungsmöglichkeiten.</p> <p>Nördlich der Bahnüberführung an der Römerbrücke hat sich in nicht integrierter Lage ein Fachmarktzentrum u. a. mit Discounter, Drogeriemarkt sowie einem Bekleidungs- und einem Schuhgeschäft niedergelassen. Weiterhin befindet sich auf dem Areal eine Autowaschanlage. Der Großteil der Fläche zwischen diesen Nutzungen ist versiegelt und wird als Parkplatz des Einzelhandels genutzt. Die nördliche Spitze der Fläche ist unbebaut und wird als zugängliche Restfläche zum freien Parken genutzt. Dort ist auch ein bevorzugter Abstellplatz der im Stadtteil weit verbreiteten LKW's, die Metallschrott geladen haben. Insgesamt prägt dieses weder funktional noch städtebauliche oder gestalterisch ansprechende Areal negativ das Image des Stadtteils, da es direkt an der nördlichen Hauptzufahrt in das eigentliche Ortszentrum liegt. Auf der westlichen Seite der Hornstraße ist überwiegend mehrgeschossige Wohnbebauung verortet.</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">     </div> <p><i>Planung</i></p> <p><i>Bebauungsplanung</i></p> <p>Für das Areal wird zur Zeit der Bebauungsplan BW 48 „Hornstraße, Bahnrampe Trier-West“ aufgestellt, mit der Zielsetzung, den zentralen Versorgungsbereich von Trier-West unter Berücksichtigung der Entwicklungs- und Erneuerungsziele-</p>	



	<p>le, die sich aus dem Masterplan Trier-West sowie dem Integrierten Handlungs- und Entwicklungskonzept für das benachbarte Programmgebiet „Soziale Stadt Trier-West“ ergeben, zu erhalten und zu sichern. Durch Festsetzung von Gewerbegebiets- und Sondergebietsausweisung soll die Einzelhandelsentwicklung in Rahmen der gesamtstädtischen Vorgaben gesteuert und Vergnügungsstätten sowie Bordelle 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.</p> <p><i>Bau der Verbindungsstraße</i></p> <p>Teilflächen dieses Areals werden zur Umsetzung der Verbindungsstraße benötigt. Durch den Bau des Kreisverkehrs und der Zufahrt zur bahnbegleitenden Straßentrasse wird auch die dort befindliche Bebauung zurückgebaut werden müssen.</p> <p><i>Lärmschutzmaßnahmen</i></p> <p>Um die Standortqualitäten des westlich angrenzenden Wohnquartiers zu verbessern, werden parallel zur Bahntrasse aktive Lärmschutzmaßnahmen bzw. bei Sanierung von direkt angrenzenden Häusern passiver Lärmschutz empfohlen werden. Letzteres insbesondere, da die Verkehrsaufkommen mit der Abbindung der Straße Martinerfeld deutlich zunehmen werden.</p> <p><i>Altlastenuntersuchung</i></p> <p>Für die Flächen sind nach Aussage des Bauverwaltungsamts Trier in Abhängigkeit der Folgenutzung Altlastenuntersuchungen in Abstimmung mit den Fachbehörden zu veranlassen.</p> <p><i>Umstrukturierung der weiteren Flächen im Quartier Aachener Straße/ Martinerfeld</i></p> <p>Jegliche weiteren Bauvorhaben in diesem Quartier sind auf die Ziele des Masterplans bzw. der Bebauungsplanung hin abzustimmen. Nur wenn es gelingt, mittel- bis langfristig konsequent die vorgesehene Nutzungsstruktur mit dem Schwerpunkt Mischnutzung umzusetzen, wird eine grundlegende Veränderung in Erscheinungsbild, Image und Funktion des Quartiers möglich sein.</p>
<b>Projektlaufzeit</b>	Mittel- bis langfristig
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier, Private
<b>Projektbeteiligte</b>	Deutsche Bahn AG
<b>Kosten</b>	Für die Investitionen der privaten Eigentümerschaft können zurzeit keine konkreten Kostenschätzungen gemacht werden.
<b>Förderung</b>	KfW, Wohnraumförderung, Förderprogramm hochenergieeffiziente Gebäude



4.9 Projektgruppe E - Stadt am Fluss: Inwertsetzung der Quartiere zwischen Bahntrasse und Mosel

4.9.1 Städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Quartiers Luxemburger Straße

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Quartiers Luxemburger Straße</b>	<b>E1</b>
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Räumliche, funktionale und gestalterische Aufwertung eines Mischquartiers</li> <li>▪ Verbesserung der Verbindungen zwischen Wohnquartieren und Moselufer</li> <li>▪ Schaffung von Wohnraum sowie Gewerbe- und Dienstleistungsflächen</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Das Siedlungsband zwischen Luxemburger Straße und Mosel südlich der Römerbrücke weist gravierende funktionale, städtebauliche und architektonische Mängel auf. Insbesondere die Tatsache, dass die Mosel strukturell lediglich als „Rückseite“ der Gebäude und des Stadtteils zu werten ist, ist planerisch wenig nachvollziehbar.</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">     </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Wichtigstes Ziel ist die Reduzierung der Lärmimmissionen auf der Luxemburger Straße. Dazu ist dringend erforderlich, die Straße zu sanieren. Dazu muss der Belag erneuert werden. Zusätzlich ist die Straße städtebaulich aufzuwerten, so dass die heute vorrangig PKW-orientierte Nutzungen sich mittel- bis langfristig umorientieren. Ziel ist eine Umstrukturierung im Sinne einer Anbindung und Integration des Stadtteils Trier-West mit dem Moselufer.</p> <p>Die grundlegenden Zielsetzungen der informellen Planungen Stadtteilrahmenplan Trier-West, Masterplan Trier-West sowie des Konzeptes „Stadt am Fluss“ sind insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sichtbeziehungen von der Luxemburger Straße zum Fluss, optimierte Ausrichtung der Bebauung auf die Flusskulisse</li> </ul>	







	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Differenzierte Gestaltung des Landschaftsbilds und der Ufersilhouette zur Verschönerung des Stadtbildes (Wechselspiel von Bebauung und offenen Abschnitten)</li> <li>▪ Städtebauliche und architektonische Steuerung inkl. Verkehrsplanung etc.</li> </ul> <p>Aufgrund zahlreicher Bauanfragen hat die Stadt Trier zunächst eine Veränderungssperre für diverse Bauvorhaben erlassen. Zurzeit wird zur zielgerichteten Entwicklung dieser Gemengelage der Bebauungsplan BW 75 „Luxemburger Straße zwischen Römerbrücke und Lambertistraße“ aufgestellt. Dieser Bebauungsplan wird die Grundlage für die räumliche und funktionale Neuordnung der Flächen an der Luxemburger Straße bilden. Das übergeordnete Ziel ist die Steuerung der Nutzungen in den Baugebieten im Geltungsbereich. Dazu sollen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ der Bereich zwischen Moselufer und Luxemburger Straße als WA-Gebiet</li> <li>▪ der Campingplatz und der Ruderverein als WA- oder Grüngebiet</li> <li>▪ die Bereiche zwischen Luxemburger Straße und Bahntrasse als GE, am Brückenkopf Mischgebiet</li> </ul> <p>festgesetzt werden.</p> <p>Die Festsetzung der Bauweise soll den Bestand berücksichtigen und eine geordnete städtebauliche Entwicklung gewährleisten. Gleichzeitig sollen die Belange des Hochwasserschutzes sowie Lärmschutzmaßnahmen eingeplant werden. Ebenso sind der Erhalt und die Weiterentwicklung der prägenden Grünstrukturen entlang des Moselufers vorgesehen.</p> <p><i>Altlastenuntersuchung</i></p> <p>Für Teilflächen sind nach Aussage des Bauverwaltungsamts Trier in Abhängigkeit der Folgenutzung Altlastenuntersuchungen in Abstimmung mit den Fachbehörden zu veranlassen.</p> <p><i>Modernisierung, Instandsetzung und Sanierung privater Bausubstanz - Beteiligung der Bürger, Aktivierung der Eigentümer</i></p> <p>Um erfolgreich die Umsetzung der genannten Ziele zu erreichen, ist eine intensive Bürgerbeteiligung erforderlich. Neben den steuerlichen Absetzmöglichkeiten für die Eigentümerschaft innerhalb des Sanierungsgebiets „Trier-West zwischen Bahnrampe, Im Speyer, Eurenere Straße und Mosel“ kann diese durch gezielte Ansprache und weitreichende Informationen zum Thema Fördermittel motiviert werden, in ihre Liegenschaften zu investieren. Dabei werden auch Einzelgespräche, die Erarbeitung von Anschauungsmaterial (Best-Practise-Beispielen) und Überzeugungsarbeit erforderlich werden.</p>
<b>Projektlaufzeit</b>	Ab 2015
<b>Projektträger</b>	Private Eigentümerschaft, Gewerbetreibende, Investoren
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier, Anwohner, Gewerbetreibende
<b>Kosten</b>	Für die Investitionen der privaten Eigentümerschaft können zurzeit keine konkreten Kostenschätzungen gemacht werden.
<b>Förderung</b>	KfW, Wohnraumförderung, Förderprogramm hochenergieeffiziente Gebäude

#### 4.9.2 „Wohnen am Wasser“ - Entwicklung der Flächen zwischen Campingplatz und Lambertistraße

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>„Wohnen am Wasser“ - Entwicklung der Flächen zwischen Campingplatz und Lambertistraße</b>	<b>E2</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schaffung von höherwertigem Wohnraum in Moselnähe</li> <li>▪ Neuordnung einer Gemengelage</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Das Karree zwischen Luxemburger Straße, Lambertistraße und Mosel ist geprägt durch gewerblich geprägte Nutzungen an der Luxemburger Straße (Kfz-Handel, Autoverwertung, Motorradzubehör, Malerbedarf) sowie ein Wohnhaus. Zur Moselseite hin orientieren sich Kleingärten sowie weitere Grünflächen. Dort angrenzend liegen der Campingplatz sowie der Ruderverein Trevisis e. V. An der Südseite der Lambertistraße befindet sich Wohnbebauung. Einzelne Parzellen befinden sich im Eigentum der Stadt Trier, der Großteil der Parzellen liegt jedoch in privater Hand.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Mit der Umgestaltung der Luxemburger Straße und der Verlagerung von Verkehr auf neue Verbindungsstraße ist davon auszugehen, dass sich langfristig durch die Umnutzung einzelner Bereiche der Luxemburger Straße eine Neuordnung der Gemengelage zugunsten von neuen Wohnqualitäten ergibt.</p> <p>Sofern die im Masterplan vorgeschlagene Trasse jedoch nicht an die Straße Im Speyer anbindet, sondern mittels einer Unterführung an die Luxemburger Straße anschließt, wird es schwierig sein, in diesem Abschnitt der Luxemburger Straße eine grundlegende räumlich-funktionale Aufwertung zu erzielen.</p> <p>Eine der wesentlichen Zielsetzungen ist aber trotzdem, das Moselufer im Sinne des „Wohnens am Fluss“ zu einem neuen Wohngebiet zu entwickeln. Konkretere Planungen für die insgesamt rund 3 Hektar große Fläche liegen noch nicht vor. Zunächst ist die Mitwirkungs- bzw. Verkaufsbereitschaft der Eigentümerschaft der Objekte zu klären.</p> <p>Des Weiteren sind ein Kinderspielplatz für den gesamten Wohnbereich sowie Erweiterungsoptionen für den Campingplatz zu berücksichtigen.</p> <p>Aufgrund zahlreicher Bauanfragen hat die Stadt Trier zunächst eine Veränderungssperre erlassen. Zurzeit wird zur zielgerichteten Entwicklung dieser Gemengelage der Bebauungsplan BW 75 aufgestellt. Dieser wird die Grundlage für die räumliche und funktionale Neuordnung der Flächen an der Luxemburger Straße bilden.</p> <p>Die Ziele und Inhalte des Bebauungsplans für diesen Teilbereich sind: durch das Büro pesch partner architekten stadtplaner erarbeitet worden. Die Ergebnisse lagen bei Abschluss des Handlungskonzeptes nicht vor, müssen jedoch integriert werden.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Derzeit nicht absehbar	
<b>Projektträger</b>	Investor	
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier, Eigentümer-, Anwohnerschaft, Gewerbetreibende	
<b>Kosten</b>	Für die Investitionen der privaten Eigentümerschaft können zurzeit keine konkreten Kostenschätzungen gemacht werden.	
<b>Förderung</b>	KfW, Wohnraumförderung, Förderprogramm hochenergieeffiziente Gebäude	

4.9.3 Städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Quartiers Aachener Straße / Martinerfeld

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Quartier Aachener Straße/Martinerfeld</b>	<b>E3</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reaktivierung innerstädtischer Brachflächen</li> <li>▪ Neuordnung einer Gemengelage</li> <li>▪ Schaffung von Wohnraum für neue Zielgruppen im Stadtteil</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Das nördliche Quartier zwischen Römerbrücke, Mosel, Römerstraße und der Bahntrasse ist heute durch vielfältige Nutzungen und Strukturen als klassische Gemengelage zu bezeichnen. Westlich der Aachener Straße, die in die Straße Martinerfeld übergeht, sind größere Baustrukturen zu finden, in denen u. a. Kaufland und ein Möbelhaus verortet sind. Größere Teile der Flächen stehen leer (u. a. Shell-Tankstelle) oder sind als Lagerflächen genutzt. Stadtgestalterisch prägnant sind zwei ehemalige, denkmalgeschützte Ziegelbauwerke der Eisenbahn, in welchen Teile des Möbelhauses untergebracht sind.</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">     </div> <p>Östlich der Erschließungsstraße prägen kleinere Einzelhandels- und Gewerbebetriebe sowie Wohnhäuser das Quartier. Während im Anschluss an die Römerbrücke im Süden des Quartiers eine dichtere Bebauung mit Hauptgebäuden an der Straßen- wie auch der Moselseite zu finden sind, lockert die Bebauung gen Norden auf. Dort finden sich vornehmlich Ein- und Mehrfamilienhäuser auf größeren Grundstücken. Eine Ausnahme macht die Siedlung „Martinerfeld“, die aus kleinteiligen Doppelhäusern besteht und mittels zweier kleiner Stichstraßen erschlossen wird. Die räumlich größten Nutzungen auf der Ostseite sind die Europäische Kunstakademie e. V., die in einem Komplex aus mehreren vornehmlich gründerzeitlichen Gebäuden untergebracht ist sowie eine große, leerstehende Halle, in welcher ehemals ein Edeka-Markt untergebracht war.</p> <p>Insgesamt weist das Quartier durch seine direkte Lage an der Mosel, den noch zahlreichen gründerzeitlichen Wohn- und Gewerbebauten und einzelner attraktiver Nutzungen viele Potenziale auf. Die ungeordnete Struktur der Westseite</p>	

sowie die großflächigen wie auch kleinteiligen Leerstände bei den Gewerbenutzungen prägen jedoch den Gesamteindruck des Quartiers.

#### *Planung*

Je nach Ausbauzustand der neuen Verbindungsstraße ist zu prüfen, ob verschiedene vorhandene (PKW-bezogene) Nutzungen standortgerecht angesiedelt sind und möglicherweise sich umorientieren werden. Damit ergeben sich langfristig Potenziale der Umnutzung und baulichen Umstrukturierung dieses Quartiers, so dass die Anbindung des Stadtteils an die Mosel und die Stärkung der Wohnfunktion in diesem Quartier weiterhin forciert werden können. Einen Standortwechsel in Richtung Stadtteilzentrum hat bereits der Edeka-Markt vollzogen, so dass das freigewordene Areal als Potenzialfläche für die Quartiersentwicklung zu sehen ist.

Aufgrund zahlreicher Bauanfragen hat die Stadt Trier zunächst eine Veränderungssperre erlassen. Zurzeit wird zur zielgerichteten Entwicklung dieser Gemengelage der Bebauungsplan BW 74 „Aachener Straße, Martinerfeld“ aufgestellt; er wird die Grundlage für die räumliche und funktionale Neuordnung der Flächen an der Luxemburger Straße bilden. Die Ziele und Inhalte des Bebauungsplans für diesen Teilbereich sind die Ausweisung

- eines WA-Gebiet zwischen Moselufer und Aachener Straße
- von Flächen für den Gemeinbedarf im Bereich Kunstakademie
- eines eingeschränkten Gewerbegebiets zwischen der Straße und der Bahntrasse
- eines SO im Bereich Fachmärkte für großflächigen Einzelhandel sowie
- ein Mischgebiet für den südlichen Bereich bis zur Bahnrampe.

Die Festsetzung der Bauweise soll den Bestand berücksichtigen und eine geordnete städtebauliche Entwicklung gewährleisten. Ebenso 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.

Die Stadt Trier wird zeitnah den Bebauungsplan aufstellen. Die frühzeitige Beteiligung erfolgt im Sommer 2011.

#### *Altlastenuntersuchung*

Für Teilflächen sind nach Aussage des Bauverwaltungsamtes Trier in Abhängigkeit der Folgenutzung Altlastenuntersuchungen in Abstimmung mit den Fachbehörden zu veranlassen.

#### *Umnutzung des ehemaligen Edekamarktes*

Als markante Potenzialfläche ist in diesem Quartier das Gebäude des ehemaligen Edeka-Marktes zu sehen. Als Nutzungsoption für die Fläche bieten sich in Zusammenhang mit den angrenzenden Funktionen in erster Priorität Wohnen an. Ergänzende Dienstleistungs- oder Kultureinrichtungen sind möglich. Zielgruppen sollten mittlere Einkommensschichten sein, die zu einer Durchmischung und sozialen Stabilisierung des Stadtteils beitragen können. Wichtig ist der Erhalt der prägenden Siedlungsstruktur im Martinerfeld.

#### *Umstrukturierung der weiteren Flächen im Quartier Aachener Straße / Martinerfeld*

Jegliche weitere Bauvorhaben in diesem Quartier sind auf die Ziele des Masterplans bzw. der Bebauungsplanung hin abzustimmen. Nur wenn es gelingt, mittel- bis langfristig konsequent die vorgesehene Nutzungsstruktur mit dem Schwerpunkt Wohnen und Dienstleistung an der Mosel sowie nicht-störendem Gewerbe an der Bahntrasse umzusetzen, wird eine grundlegende Veränderung in Erscheinungsbild, Image und Funktion im Stadtteil möglich sein.

Weitere mögliche Projekte werden an dieser Stelle nicht aufgeführt, da die Viel-



	zahl der Eigentümerschaft und deren Planungen sowie die Varianz in der Bau- und Nutzungsstruktur aktuell so hoch ist, dass keine verlässlichen Annahmen getroffen werden können. Zusätzlich werden durch die Abbindung der Straße grundlegende Veränderungen im gewerblichen Besatz erwartet.
<b>Projektlaufzeit</b>	Ab 2015
<b>Projektträger</b>	Private Investoren
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier, Eigentümer-, Anwohnerschaft, Gewerbetreibende
<b>Kosten</b>	Für die Investitionen der privaten Eigentümerschaft können zurzeit keine konkreten Kostenschätzungen gemacht werden.
<b>Förderung</b>	KfW, Wohnraumförderung, Förderprogramm hochenergieeffiziente Gebäude



4.10 Projektgruppe F - Optimierung der Grün- und Freiflächenversorgung sowie der Wegevernetzung

4.10.1 Übergeordnetes Freiraum- und Wegekonzept

Projekt, lfd. Nr.	Übergeordnetes Freiraum- und Wegekonzept		F1
Priorität	A		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gliederung der Siedlungsstruktur durch Grünflächen</li> <li>▪ Verzahnung des Stadtteils Trier-West mit den angrenzenden Grünzügen</li> <li>▪ Inszenierung des Stadtteils durch attraktive Freiraumstrukturen</li> </ul>		
Projektbeschreibung	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Der Stadtteil ist mit der verkehrlichen Infrastruktur parallel zur Mosel gewachsen, so dass die Erreichbarkeit der Mosel die Wohnquartiere im Westen betreffend durch die trennenden Infrastrukturbänder sehr stark eingeschränkt ist. Insbesondere die Bahntrasse bildet eine deutliche Barriere, die nur an drei Stellen im gesamten Stadtteil gequert werden kann. Zugänge zur Mosel sind aktuell nur an wenigen und dann häufig versteckten Stellen vorhanden. Ebenso fehlen durchgängige Verbindungen zwischen Moselufer und den westlich an den Stadtteil angrenzenden Moselhöhen.</p> <p>Im östlichen Stadtteil zwischen Eurerer Straße/Hornstraße und Moselufer ist jedoch nur partiell eine straßenbegleitende Begrünung in Form von Baumreihen vorhanden. Auch eine größere zentrale Grünanlage in Form eines Parks fehlt im Stadtteil. Lediglich das in Großteilen sehr schmale Moselufer und die westlich rahmenden Moselhöhen können als Naherholungsräume angesehen werden.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Die vorhandene städtebauliche und funktionale Grundstruktur im Stadtteil soll durch Grünverbindungen und öffentliche Freiflächen neu gegliedert werden. Bei der Neuordnung des Stadtteils sind möglichst viele Grün- und Freiräume, Plätze und Wege privater und öffentlicher Art zu entwickeln und miteinander zu vernetzen. Unterschiedlich geprägte Erlebnisbänder mit hoher Aufenthaltsqualität sollen den Stadtteil durchwirken.</p> <p>Die zukünftigen Grün- und Freiräume setzen sich zusammen aus Parkanlagen, Grünverbindungen, baumbestandenen Plätzen, Alleen und Radwegen. Dabei soll ein einheitlicher oder aufeinander abgestimmter Gestaltungsduktus für die unterschiedlichen Nutzungen gefunden werden (Möblierung, Belag, Hinweisschilder).</p> <p>Gleichzeitig soll ein durchgängiges Wegesystem Verbindungen zwischen den Moselhöhen und dem Moselufer hergestellt werden. Damit wird die Verknüpfung des Stadtteils an die Mosel nicht allein punktuell gewährleistet, vielmehr wird diese Verknüpfung mit Bezug auf den gesamten Stadtteil inszeniert.</p> <p>Ein wesentliches Ziel ist das Moselufer im Sinne einer linearen Parkanlage als</p>		





	<p>hochattraktiver Erlebnisraum zu qualifizieren. In diesem Zusammenhang ist auf die Hochwasserproblematik zu verweisen. Maßnahmen werden nur unter Beachtung der erforderlichen Schutzmaßnahmen umsetzbar sein. Gleichzeitig sollen auf der Fläche des Bahnausbesserungswerks sowie am Rand der Jägerkaserne parkartige Grünflächen entstehen, die eine wohnortnahe Freiflächenversorgung gewährleisten.</p> <p>Um die verschiedenen Teilflächen und Wegeverbindungen schlüssig und gestalterisch zusammenhängend entwickeln zu können, ist es notwendig, ausgehend von den bestehenden Wegen und den Potenzialflächen ein funktional und gestalterisch übergeordnetes Freiraumkonzept zu erarbeiten. Dabei sind u. a. folgende Bausteine zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vernetzung der angrenzenden Landschaftsräume über „grüne urbane Trittsteine“ und Wegeverbindungen</li> <li>▪ Weiterentwicklung der vorhandenen Grünstrukturen; Überprüfung der vorhandenen Freiraumangebote (Grünflächen, Spielplätze, Treffpunkte etc.), Einbindung des Bestands in ein neues Grünflächensystem</li> <li>▪ Schaffung qualitativ hochwertiger öffentlicher Freiräume für alle Generationen als Kommunikations-, Erholungs-, Spiel- und Bewegungsraum im Abgleich mit dem Bestand (Spielplätze für Kleinkinder, Kinder und Jugendliche, Ballspielflächen und weitere Sportangebote, Treffpunkte für Jung und Alt etc.)</li> <li>▪ Vernetzung und Optimierung der örtlichen und regionalen Fuß- und Radwegeverbindungen, Schaffung durchgängiger attraktiver Verbindungen zwischen Moselhöhen und Innenstadt</li> <li>▪ Integration der im Masterplan entwickelten neuen Parkanlagen (Stadtteilpark, an der Lokrichthalle, Grünanlage an der Jägerkaserne)</li> <li>▪ Entwicklung eines das Stadtbild prägenden aufeinander abgestimmten Designs für die Gestaltung der neuen Grünflächen (Wege, Stadtmobiliar, Beleuchtung etc.); Definition von Qualitätsstandards</li> <li>▪ Maßnahmen zur ökologischen Wohnumfeldverbesserung und zur Entsiegelung von Flächen</li> <li>▪ Berücksichtigung der Ziele für den Wettbewerb für die Römerbrücke sowie den Maßgaben des Hochwasserschutzkonzepts</li> </ul> <p>Bei der Konzeption sind die konkreten Umsetzungsprioritäten und -zeiträume zu benennen, welche mit den weiteren Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzepts in Einklang zu bringen sind. Die schon im Masterplan definierten Projektbausteine „Mosel-Promenade“, „Park an der Jägerkaserne“ oder „Park an der Lokrichthalle“ sind in den folgenden Projektbögen konkreter beschrieben.</p> <p>Die Erarbeitung dieses Konzepts soll durch ein Fachplanungsbüro erfolgen und im Rahmen einer umfassenden Bürgerbeteiligung im Stadtteil verankert werden. Die Detailtiefe soll bis zur Entwurfsplanung reichen, so dass in den folgenden Projektbögen unter Kosten nur noch die Leistungsphasen 4-7 für Freiräume der HOAI angesetzt werden. D.h. nur 70% der Planungskosten werden bei den Einzelprojekten zu tragen kommen. Die gegebenenfalls notwendigen Altlastenuntersuchungen sind den jeweiligen Einzelprojekten zugeordnet.</p>
<b>Projektlaufzeit</b>	2014-2015
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier, Eigentümer der Liegenschaften
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung                    225.000 EUR</b>
<b>Fördermittel</b>	Stadterneuerung

4.10.2 Hochwasserschutzkonzept

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Hochwasserschutzkonzept</b>	<b>F2</b>
<b>Priorität</b>	<b>C</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherung der Bebauung und Straßen im Überschwemmungsbereich der Mosel</li> <li>▪ Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Funktionalität der Promenade</li> <li>▪ Gestalterische Aufwertung des Moselufers</li> <li>▪ Verbesserung des Images</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Die der Mosel zugewandten Grundstücke an der Luxemburger Straße, der Aachener Straße und am Martinerfeld und an liegen einige Meter oberhalb des Moselradwegs. Der Höhenunterschied wird mit z. T. sehr mächtigen Stützmauern abgefangen, welche visuell sowohl die Silhouette des Stadtteils von der anderen Uferseite wie auch den Raumeindruck unmittelbar am westlichen Moselufer prägen. Bei starkem Hochwasser kommt es häufig zu Überschwemmungen der angrenzenden Grundstücke und zum Teil zu Flutungen der anliegenden Straßen. Der wirtschaftliche Schaden und die Belastungen für die Anrainer sind hoch.</p> <p>Im Jahr 2002 hat das Unternehmen WBW Ingenieure GmbH der Stadt Trier ein Gesamtkonzept Hochwasserschutz für das Stadtgebiet vorgelegt. Auf Grundlage einer Bestandsaufnahme der Hochwasserschutzanlagen wurden über eine Kosten-Nutzen-Analyse weitere Schutzmaßnahmen vorgeschlagen und nach Prioritäten geordnet. Demnach wird in Trier-West einem aktiven Hochwasserschutz in Form von Untergrundabdichtungen und der Errichtung von Stützwänden Vorrang eingeräumt. Die Stützwände werden teilweise mit mobilen Aufsätzen kombiniert.</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">     </div> <p><i>Planung</i></p> <p><b>Aktiver Hochwasserschutz</b></p> <p>Zur Verbesserung der Hochwassersituation im Bereich der Luxemburger Straße und im Bereich der Aachener Straße / Martinerfeld wird vorgeschlagen, auf der gesamten Länge von rund 2 km einen durchgehenden aktiven Hochwasser-</p>	






	<p>schutz zu realisieren. Im Bereich der Luxemburger Straße ist ein Deich von rund 230 m Länge zu ergänzen. Die vorhandenen Stützmauern im gesamten Uferbereich teilweise unter Einsatz von mobilen Elementen zu sanieren und Lücken zu schließen.</p> <p><i>Auswirkungen auf den Naturraum und das Landschaftsbild</i></p> <p>Ein vergleichbar geringes Konfliktpotential geht von den vorgeschlagenen Maßnahmen in Bezug auf den Naturraum aus. Durch die bereits bestehenden Stützmauer ist das Landschaftsbild bereits beeinträchtigt. Durch eine Sanierung der Mauern wird sich daher das Erscheinungsbild sichtbar verbessern. Da das Landschaftsbild bereits zum heutigen Zeitpunkt durch hohe Mauern geprägt ist, führen die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zu einer Verschlechterung der Situation. Im Gegenteil, nach erfolgter Sanierung wird sich das durch die schlechte Bausubstanz der vorhandenen Mauern beeinträchtigte Erscheinungsbild deutlich verbessern. Gleichwohl wird sich der Wegfall von Rückhaltevolumen negativ auf das Abflussregime auswirken, so dass gemäß den Forderungen des LWG §§ 61 ff an anderer Stelle im Stadtgebiet Trier Retentionsbereiche geschaffen werden.</p> <p><i>Wirtschaftlichkeitsnachweis</i></p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nach Aussage der Gutachter in hohem Maße wirtschaftlich. Dabei wurden auch die Kosten zur Herstellung von Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Die ermittelten Nutzen-Kosten-Faktoren überschreiten dabei den geforderten Wert von 1,0 je nach Berechnungsansatz um mehr als das Vierfache im Bereich der Luxemburger Straße und um mehr als das Siebenfache im Bereich Aachener Straße/Martinerfeld.</p> <p><i>Aktualisierung und Konkretisierung der Planung und Umsetzung</i></p> <p>In einem ersten Schritt ist eine Aktualisierung Hochwasserschutzkonzepts auf gesamtstädtischer Ebene erforderlich, um sowohl die Kosten, wie auch die gesamtstädtischen Prioritäten den heutigen Rahmenbedingungen anzupassen.</p> <p>Darauf aufbauend ist eine Konkretisierung für den Stadtteil Trier-West zu erarbeiten. Dabei sind neben den technischen und wirtschaftlichen auch die gestalterischen Aspekte zu berücksichtigen, die zu einer visuellen und gestalterischen Aufwertung der Uferpromenade führen sollen (vgl. auch Projekt F4).</p> <p>Vorgesehen ist, gemeinsam mit der Eigentümerschaft der angrenzenden Liegenschaften ein Konzept zur gestalterischen Aufwertung der Stützmauern zu erarbeiten. Zu berücksichtigen ist dabei in jedem Fall die Statik der Mauern. Als gestalterische Maßnahmen können z. B. Fassadenbegrünung, dezidiert ausgewählte Hecken, Sträucher und Bäume, Farbgestaltungen oder Natursteinverkleidungen in Frage kommen. Zu beachten ist bei der Auswahl der Gestaltungsform u. a. die Materialität und der bauliche Zustand der Stützmauern sowie die technischen Anforderungen an den Hochwasserschutz. Dabei sind dauerhafte Lösungen gefragt, die möglichst ohne zusätzliche Sicherungs- oder Pflegemaßnahmen über Jahre Bestand haben werden.</p> <p>Jegliche Hochwasserschutzplanungen sind intensiv mit dem Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz sowie dem Wasser- und Schifffahrtsamt Trier abzustimmen.</p> <p><i>Umsetzung</i></p> <p>Die Umsetzung der formulierten Maßnahmen soll abschnittsweise erfolgen, bevor die Uferpromenade insgesamt gestalterisch und funktional und gestalterisch in Wert gesetzt wird.</p>
<p><b>Projektlaufzeit</b></p>	<p>Planungen ab 2012, Umsetzung je nach Projektfortschritt</p>
<p><b>Projektträger</b></p>	<p>Stadt Trier</p>



<b>Projektbeteiligte</b>	Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz, Wasser- und Schifahrtsamt Trier, Eigentümer der angrenzenden Liegenschaften, SGD Nord, Anwohner, Ruderverein Trevisis 1921 e. V. Trier, Betreiber-/Eigentümerschaft des Campingplatzes,						
<b>Kosten</b>	<p>Die Kosten für die Umsetzung der Hochwasserschutzmaßnahmen können zurzeit nicht beziffert werden. Es werden die Kosten für die Konzepterstellung berücksichtigt.</p> <table data-bbox="531 495 1505 607"> <tr> <td>Konzeptentwicklung Trier-West</td> <td style="text-align: right;"><b>50.000 EUR</b></td> </tr> <tr> <td>Umsetzung Bereich Luxemburger Straße</td> <td style="text-align: right;">noch offen</td> </tr> <tr> <td>Umsetzung Bereich Aachener Straße / Im Martinerfeld</td> <td style="text-align: right;">noch offen</td> </tr> </table>	Konzeptentwicklung Trier-West	<b>50.000 EUR</b>	Umsetzung Bereich Luxemburger Straße	noch offen	Umsetzung Bereich Aachener Straße / Im Martinerfeld	noch offen
Konzeptentwicklung Trier-West	<b>50.000 EUR</b>						
Umsetzung Bereich Luxemburger Straße	noch offen						
Umsetzung Bereich Aachener Straße / Im Martinerfeld	noch offen						
<b>Fördermittel</b>	Stadterneuerung für Gestaltungskonzept, Förderung Hochwasserschutz ist zu prüfen						

4.10.3 Gestaltung der Uferpromenade an der Mosel

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Gestaltung der Uferpromenade an der Mosel</b>	<b>F3</b>
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schaffung einer Grünachse mit hoher Aufenthaltsqualität entlang der Mosel</li> <li>▪ Verknüpfung des Moselufers mit dem Stadtteil</li> <li>▪ Grünraumvernetzung</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Das Moselufer in Trier-West präsentiert sich heute als ein schmaler asphaltierter Weg. Der Randbereich ist gesäumt von sukzessiver gewachsener Ufervegetation sowie in weiten Teilen von hohen Böschungsmauern, die die Abgrenzung/ Befestigung der angrenzenden Bebauung darstellen. Punktuell säumen Solitäräume oder Baumgruppen den Weg. Insgesamt entsprechen die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten nicht den Möglichkeiten, die dieser Freiraum bietet, insbesondere unter dem Aspekt, dass der Grünflächenanteil im Stadtteil Trier-West sehr gering ist.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Mit einer deutlichen funktionalen und gestalterischen Aufwertung der Promenade und der Herstellung neuer Verbindungen zum Wasser kann der Stadtteil räumlich näher an die Mosel gerückt werden. Gleichzeitig kann eine Aufwertung der Uferkulisse zu einer deutlichen Imagesteigerung führen und auch Touristen auf die andere Moselseite locken.</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">     </div> <p>Aufbauend auf dem übergeordneten Grün- und Freiflächenkonzept soll der Uferbereich als durchgängige Promenade vom Irminensteg bis zum Barbara-Steg entwickelt werden, welche ein „würdiges Pendant“ zur Innenstadt hinsichtlich Erscheinungsbild und Aufenthaltsqualität bildet. Die Flussachse wird dabei als parkartiges Erlebnisband entwickelt und mit publikumswirksamen Elementen für die unterschiedlichsten Nutzergruppen umgestaltet bzw. aufgewertet. Der Standort bietet somit optimale Voraussetzungen, um eine Mischung aus verschiedenen Angeboten zuschaffen, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ als Kommunikationsorte in Form kleinerer Aufweitungen des Weges mit akzentuierender Baumbepflanzung sowie Bänken zum Verweilen</li> </ul>	




	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Treffpunkte für Eltern mit ihren (Klein-)Kindern auf ansprechend gestalteten und zeitgemäß ausgestatteten Spielpunkten</li> <li>▪ Generationenübergreifende barrierefreie Sport- und Spielgeräte, die auch „bewegungsferne“ (ältere) Menschen zum Mitmachen motivieren</li> <li>▪ Treffpunkte für Jugendliche mit altersgerechter Ausstattung (auch hier einzelne Sport- und Spielgeräte, Tischtennisplatten, Sitzstangen, runde Bänke für „Gruppengespräche“)</li> </ul> <p>Bei allen Maßnahmen ist die Hochwasserproblematik zu beachten. Mit dem Bau der beiden genannten Stege (Hinweis auf Projekte F4) sowie der beiden vorhanden Brücken werden zahlreiche Rundwege möglich, die nicht nur für die Bevölkerung von Trier-West, sondern auch für Besucher interessant sein können. Einhergehen muss dieses Projekt mit einer Aufwertung der Uferbebauung Hinweis auf Projekte E1 und E3, so dass eine attraktive und grüne Stadtkulisse das Gegenüber der Innenstadt bildet. Gleichzeitig ist es erforderlich, die Verbindungen in den Stadtteil zu optimieren. Folgende Kriterien sind bei der Umgestaltung der Uferpromenade zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Herausbildung von attraktiven „Toren“ zum Wasser, um das Moselufer mit dem Stadtteil zu verknüpfen und für den Stadtteil erlebbar zu machen</li> <li>▪ Einheitliche Möblierung und Beschilderung, die einem attraktiven Gestaltungsduktus folgt und einen Wiedererkennungswert hat</li> <li>▪ Beleuchtung auf Grundlage eines Lichtkonzepts, in dem nicht allein die Ausleuchtung des Moselufers, vielmehr auch die Ansicht der Uferpromenade von der anderen Moselseite thematisiert ist</li> <li>▪ Pflegekonzept, welches die regelmäßige Pflege, Mahd und Freihalten der Sichtschneisen beschreibt</li> </ul> <p>Es ist ebenso der Erhalt der Gehölzbestände vorgesehen wie Sichtfenster und Blickachsen zum anderen Moselufer. Als weitere Begrünung ist in Teilabschnitten eine Alleebeplantzung ebenso denkbar wie einzelne Baumgruppen. Die ufertypische Vegetation gilt es in weiten Teilen ebenfalls zu erhalten. Kreuzungspunkte mit Zuwegungen aus dem Siedlungsraum oder in Höhe der Brückenköpfe können dementsprechend als kleine Plätze gestalterisch akzentuiert werden.</p> <p>Die zukünftigen Planungen für das Moselufer sind darüber mit dem vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes in Einklang zu bringen (Projekt F2). Konkret beinhaltet dieses Projekt folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planung der Freianlagen in den Leistungsphasen 4-9 nach HOAI (Genehmigungs - und Ausführungsplanung, Vorbereitung und Mitwirkung der Vergabe, Bauüberwachung und Dokumentation)</li> <li>▪ Lichtkonzept</li> <li>▪ Baumaßnahmen/Begrünung</li> </ul> <p>Die Planung und Umsetzung soll durch ein externes Freiraumplanungsbüro erfolgen.</p>
<b>Projektlaufzeit</b>	Ab 2014
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier
<b>Projektbeteiligte</b>	Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz, Wasser- und Schifffahrtsamt Trier, Eigentümer der angrenzenden Liegenschaften, Anwohnerschaft, Ruderverein Trevis 1921 e. V. Trier, Betreiber-/Eigentümerschaft des Campingplatzes
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung                    3.790.000 EUR</b>
<b>Förderung</b>	Stadterneuerung

## 4.10.4 Neubau des Barbarastegs und des Irminenstegs

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Neubau des Barbarastegs und des Irminenstegs</b>	<b>F4</b>
<b>Priorität</b>	<b>C</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optimierung der Verbindungen Innenstadt – Trier-West</li> <li>▪ Herstellung von Rundläufen am Moselufer</li> <li>▪ Touristische Attraktivierung von Trier-West</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Die vorhandenen Moselbrücken (Kaiser-Wilhelm-Brücke, Römerbrücke und Konrad-Adenauer-Brücke) liegen gut einen Kilometer weit auseinander, stellen jedoch keine attraktiven, funktionalen Verbindungen zwischen den beiden Uferseiten bzw. zwischen der Innenstadt und Trier-West her. Insbesondere für Fußgänger und Radfahrer stellen sie wegen der Dominanz des Kfz-Verkehrs und der gering empfundenen Sicherheit keine attraktiven Querungen dar. Zusätzlich sind die diesen Verkehrsteilnehmern vorbehaltenen Flächen auf der Römerbrücke sehr schmal ausgebildet, so dass es häufig zu Konflikten führt.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Zur Optimierung dieser Verbindungen sind zwei weitere Brücken über die Mosel vorgesehen, die ausschließlich Fußgängern und Radfahrern vorbehalten sein sollen.</p> <p>Die nördliche Brücke, der sogenannte Irminensteg, soll unter Berücksichtigung der FFH-Schutzanforderungen und der Höhenprofile sowie der Rampen über die Insel in der Mosel zur anderen Seite geführt werden. Im Masterplan ist zur Verknüpfung mit den angrenzenden Wohnquartieren über die Bahnüberführung eine Verbindung zur Straße im Martinerfeld dargestellt; diese ist aktuell nicht vorhanden. Perspektivisch könnte als Vorschlag z. B. das dort ansässige Weingut eine Außengastronomie betreiben und eine Zuwegung zur Mosel über das private Grundstück ermöglichen.</p> <p>Südlich der Römerbrücke liegt der ehemalige Barbara-Fähranleger, an dem die zweite Brücke errichtet werden soll. Insbesondere der Barbarasteg muss im Kontext zur vorgesehenen Grünvernetzung zwischen Moselhöhen und Mosel verstanden und entwickelt werden. Der Vorplatz des Irminenstegs wird im Rahmen der Planungen und Umsetzungen Uferpromenade berücksichtigt.</p> <p>Die Planung soll durch ein externes Fachbüro erfolgen.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Umsetzungszeitraum noch nicht absehbar	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>	Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz, Wasser- und Schifahrtsamt Trier, Eigentümer der angrenzenden Liegenschaften, Anwohner, Ruderverein Trevisis 1921 e.V. Trier, Betreiber / Eigentümer des Campingplatzes	
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl, Förderung 8.540.000 EUR</b> Kostenschätzung gem. Masterplan Trier-West, Stand 2010	
<b>Förderung</b>	Stadterneuerung	



4.10.5 Herstellung einer Verbindung zwischen Bahnausbesserungswerk und Bahnunterführung inkl. Aufwertung der Bahnunterführung bis zur Mosel

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Herstellung einer Wegeverbindung zwischen Bahnausbesserungswerk und Bahnunterführung inkl. Aufwertung der Bahnunterführung bis zum Mosel</b>	<b>F5</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schaffung einer durchgehenden Grün- und Wegeverbindung zur Mosel</li> <li>▪ Bildung eines Tors in den Stadtteil</li> <li>▪ Grünraumvernetzung</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Östlich der Lokrichthalle führt eine schmale Unterführung unter der Bahn bis zur Luxemburger Straße, die jedoch keine öffentliche Wegeverbindung zwischen Eurener Straße und Moselufer darstellt. Aktuell wird über diesen schmalen Durchlass das östliche Areal des ehemaligen Bahnausbesserungswerks erschlossen. Die Unterführung, die angrenzende private Bebauung sowie der Kfz-Handel und die Bauwerke und Nutzung auf der Seite des Bahnausbesserungswerks vermitteln einen eher verwahrlosten Eindruck. Leicht versetzt zur Einmündung dieser Zufahrt an der Luxemburger Straße führt eine schmale Stichstraße zum Ruderverein Trevisir 1921 e. V. und zum Campingplatz und stellt damit eine direkte Verbindung zur Mosel her.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Mit der Qualifizierung des Wegs soll Verbindung zwischen der Moselpromenade und dem geplanten Stadtteilpark (Projekt F6) hergestellt werden. Es ist zu prüfen, wie mit den neuen Verkehrsführungen ein attraktiven Begrünung und Durchwegung zwischen Mosel und dem Stadtteil herzustellen ist. da die verkehrlichen Planungen an dieser Stelle noch am Anfang stehen, soll hier nur das ziel formuliert werden, dass eine attraktive Durchwegung sichergestellt werden muss.</p> <p>Folgendes ist zur Realisierung dieses Projektes zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Altlastenuntersuchung</li> <li>▪ Grunderwerb</li> <li>▪ Betriebsverlagerung</li> <li>▪ Freimachung des Grundstücks</li> <li>▪ Bei Bedarf: Altlastensanierung</li> <li>▪ Planung der Freianlagen in den Leistungsphasen 4-9 nach HOAI (Genehmigungs - und Ausführungsplanung, Vorbereitung und Mitwirkung der Vergabe, Bauüberwachung und Dokumentation)</li> <li>▪ Baumaßnahmen/Begrünung</li> <li>▪ Pflegekonzept für den Park</li> </ul>	



<b>Projektlaufzeit</b>	Parallel zur Planung der Verbindungsstraße
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier
<b>Projektbeteiligte</b>	Deutsche Bahn AG, Eigentümerschaft der betroffenen Grundstücke, Ruderverein Trevisis 1921 e. V.
<b>Kosten</b>	<b>Kosten sind nur zu beziffern.</b>
<b>Förderung</b>	Stadterneuerung

## 4.10.6 Herstellung des Stadtteilparks nördlich der Lokrichthalle

Projekt, lfd. Nr.	Herstellung des Stadtteilparks nördlich der Lokrichthalle	F6
Priorität	<b>B</b>	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schaffung einer hochwertigen Parkfläche als Impuls für die Stadtteilentwicklung</li> <li>▪ Steigerung des wohnungsnahen Naherholungsangebots</li> <li>▪ Grünraumvernetzung</li> </ul>	
Projektbeschreibung	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Aktuell ist keine innerörtliche größere Grün- und Freifläche in Trier-West vorhanden. Gleichzeitig bieten sich mit den großen und brachliegenden Arealen im Kern des Stadtteils Flächen für neue Freiraumnutzungen an.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Um diesen Missstand auszugleichen und gleichzeitig eine attraktive durchgängige Grün- und Wegeverbindung zwischen den Moselhöhen, den westlichen Wohnquartieren und der Mosel herzustellen ist es gemäß Masterplan vorgesehen, nördlich des ehemaligen Bahnausbesserungswerks einen großzügigen Grünzug mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen; dies bietet gleichzeitig die Chance zu einer ökologischen Aufwertung des in großen Teilen versiegelten Stadtteils.</p> <p>Dieser Stadtteilpark ist von zentraler Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung Trier-Wests und wird ein wichtiges Impulsprojekt für die Aufwertung des Stadtteils insgesamt darstellen. Als „Generationenpark“ soll er die Nutzungsansprüche aller Alters- und Zielgruppen erfüllen und mit entsprechenden Gestaltungs- und Möblierungselementen ausgestattet sein. Da im Umfeld (v. a. Luxemburger Straße) keine Kinderspielflächen vorhanden sind, wird empfohlen im Einklang mit der geplanten Wohnbebauung „Wohnen am Park“ in diesem Bereich Spielflächen verschiedener Spielraumkategorien zu schaffen. Die Größe der projektierten Parkfläche wird rund 2 ha betragen.</p> <p>Der Park wird mit landschaftlich gestalteten Wiesen, einzelnen Gehölzgruppen und Sitzplätzen die urbane Wohn- und Lebensqualität erheblich aufwerten. Querende Wege sollen die Hauptachse mit den angrenzenden neuen Nutzungseinheiten verbinden. Er kann neben der Schaffung öffentlich erlebbarer Grünflächen auch zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft dienen.</p> <p>Die Flächen befindet sich im Besitz der Entwicklungsgesellschaft Ausbesserung Trier-West mbH, der aurelis Real Estate GmbH &amp; Co. KG sowie eines privaten Eigentümers. Daran grenzen im Süden die den neuen Nutzungen des Bahnausbesserungswerks und der neuen Wohnbebauung angeschlossenen, ebenfalls neu anzulegenden Grünflächen an.</p> <p>Zur Umsetzung dieses Projekts sind eine Betriebsverlagerung des Gewerbebetriebs an der Eurener Straße sowie die Freimachung der Grundstücke notwendig.</p> <p>Konkret beinhaltet dieses Projekt folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Altlastenuntersuchung</li> <li>▪ Grunderwerb</li> <li>▪ Betriebsverlagerung</li> <li>▪ Freimachung des Grundstücks</li> <li>▪ Bei Bedarf: Altlastensanierung</li> <li>▪ Planung der Freianlagen in den Leistungsphasen 4-9 nach HOAI (Genehmigungs- und Ausführungsplanung, Vorbereitung und Mitwirkung der Vergabe, Bauüberwachung und Dokumentation)</li> <li>▪ Baumaßnahmen/Begrünung</li> </ul>	



	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Pflegekonzept für den Park</li></ul> Die Planung und Umsetzung soll durch ein externes Freiraumplanungsbüro erfolgen.
<b>Projektlaufzeit</b>	Parallel zu Umnutzung der Lokrichthalle und Planung Wohnen im Park
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier
<b>Projektbeteiligte</b>	Entwicklungsgesellschaft Ausbesserung Trier-West mbH, Deutsche Bahn AG, Eigentümerschaft der Liegenschaft an der Eurener Straße, Bürgerschaft
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung                      4.138.000 EUR</b>
<b>Förderung</b>	Stadterneuerung



#### 4.10.7 Gestaltung der Grün- und Freiflächen im direkten Umfeld der Lokrichthalle



<b>Projekt, Ifd. Nr.</b>	<b>Gestaltung der Grün- und Freiflächen im direkten Umfeld der Lokrichthalle</b>	<b>F7</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schaffung eines attraktiven Umfelds an der denkmalgeschützten Lokrichthalle</li> <li>▪ Ökologische Aufwertung heutiger Brachflächen</li> <li>▪ Grünraumvernetzung</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Planung</i></p> <p>Parallel zur Umnutzung der Lokrichthalle als Gewerbe-, Einzelhandels- und Wohnstandort sollen die an die geplante Wohnbebauung angrenzenden Freiflächen inkl. der südlichen Randeingrünung in einem ähnlichen Duktus wie der angrenzende Stadteilpark gestaltet werden, so dass ein ansprechender Vorbereich zu den zukünftigen Nutzungen sowie eine Vernetzung der Freiflächen entstehen.</p> <p>Die 0,9 Hektar große Fläche im direkten Umfeld der Lokrichthalle befindet sich im Besitz der Entwicklungsgesellschaft Ausbesserung Trier-West mbH. Konkret beinhaltet dieses Projekt folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Altlastenuntersuchung, bei Bedarf Altlastensanierung</li> <li>▪ Freimachung des Grundstücks</li> <li>▪ Planung der Freianlagen</li> <li>▪ Baumaßnahmen/Begrünung</li> </ul> <p>Die Maßnahme wird durch den zukünftigen Investor bzw. die Eigentümerschaft der Lokrichthalle durchgeführt und auch zukünftig gepflegt.</p> <p>Die Gestaltung des Umfelds der Lokrichthalle ist in direktem Bezug zu den künftigen Nutzungen in und am Gebäude zu sehen und muss entsprechend berücksichtigt werden (vgl. Projekt C1 und F6). Die Ermittlung der Kosten erfolgt anhand der Darstellung des Masterplans Trier-West.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>		
<b>Projektträger</b>	Eigentümer oder Investor	
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier	
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Private</b>	<b>1.079.000 EUR</b>
<b>Fördermittel</b>		



#### 4.10.8 Gestaltung der Grün- und Freiflächen im Umfeld der neuen Wohnbebauung am Bahnausbesserungswerk

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Gestaltung der Grün- und Freiflächen im Umfeld der neuen Wohnbebauung am Bahnausbesserungswerk</b>	<b>F8</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schaffung eines attraktiven Wohnumfelds</li> <li>▪ Ökologische Aufwertung heutiger Brachflächen</li> <li>▪ Grünraumvernetzung</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Zwischen der Lokrichthalle und der z. T. denkmalgeschützten Bebauung an der Eurener Straße soll ein neues Wohnquartier mit dem Titel „Wohnen am Park“ entstehen. Südlich angrenzend befinden sich Gewerbenutzungen. Die Fläche liegt aktuell brach.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Um eine großzügige visuelle und funktionale Abschirmung zu den angrenzenden Nutzungen zu erzielen, ist es vorgesehen, das neue Wohngebiet mit einer großzügigen Eingrünung auszustatten, welche gleichzeitig als wohnortnaher Freiraum für die Anwohner zur Verfügung steht. Entsprechend der Absicht, in diesem Quartier Wohnraum für Familien zur Verfügung zu stellen, ist eine kindergerechte Ausstattung anvisiert. Die Grünfläche wird direkt an die Freiflächen der Lokrichthalle anschließen.</p> <p>Die im Masterplan dargestellte Fläche in einer Größe von insgesamt 0,35 Hektar befindet sich im Besitz der Entwicklungsgesellschaft Ausbesserung Trier-West mbH.</p> <p>Konkret beinhaltet dieses Projekt folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grunderwerb</li> <li>▪ Altlastenuntersuchung, bei Bedarf Sanierung</li> <li>▪ Freimachung des Grundstücks</li> <li>▪ Interaktive Planung der Freianlagen mit Beteiligung</li> <li>▪ Baumaßnahmen/Begrünung</li> </ul> <p>Die Maßnahme wird durch den zukünftigen Investor bzw. die Eigentümerschaft der Lokrichthalle durchgeführt und auch zukünftig gepflegt.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>		
<b>Projektträger</b>	Eigentümer oder Investor	
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier	
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Private</b>	<b>482.000 EUR</b>
<b>Fördermittel</b>		

4.10.9 Gestaltung einer grünen Wegeverbindung zwischen dem Stadtpark und den Moselhöhen parallel zum Tempelweg

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Gestaltung einer grünen Wegeverbindung zwischen dem Stadtpark und den Moselhöhen parallel zum Tempelweg</b>	<b>F9</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grünraumvernetzung</li> <li>▪ Eingrünung eines neuen Wohnquartiers</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Zwischen der Jägerkaserne und der Tempelstraße verläuft ein rund 15 Meter breiter, von einigen alten Alleebäumen gesäumter, ungepflegter Grünstreifen ohne durchgängigen Fußweg. Partiiell sind dort Garagen und Kleingärten untergebracht.</p> <p>Eigentümer der Grünflächen ist überwiegend die Stadt Trier, Teilflächen die mit Garagen bebaut sind, befinden sich im Eigentum der Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft 1922 eGmbH sowie der Stadtgemeinde Trier.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Im Zuge der Vernetzung der Moselhöhen mit der Mosel, der Durchbindung des Stadtteils in West-Ost-Richtung mit Grünräumen und der Schaffung von attraktiven Grünräumen insgesamt ist in diesem Bereich eine durchgängige begrünte Wegeverbindung vorgesehen, die gleichzeitig den südlichen Rahmen der geplanten Wohnbebauung Jägerkaserne (Projekt B1 und B2) bildet.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>Vorgeschlagen wird, die Schrebergärten und Stellplatznutzungen zu verlagern und den alten Baumbestand zu erhalten. Ergänzende Baumpflanzungen und Sträucher können dann einen gegebenenfalls leicht geschwungenen Weg säumen. Ausgestattet mit einigen Sitzgelegenheiten wird er so gleichsam zu einem wohnortnahen Aufenthaltsbereich. Um die Zufahrt zum neuen Wohngebiet zu gewährleisten, werden in Abhängig der konkreten Planung ein oder zwei Zufahrten die grüne Achse queren. Je nach Bedarf ist es auch denkbar, punktuell eingegrünte Parkbuchten für die Anwohner anzulegen. Der Bedarf muss im weiteren Planungsprozess geklärt werden.</p> <p>Die ersten drei Leistungsphasen nach HOAI des Entwurfs werden durch das Grün- und Wegekonzept (Projekt F1) abgedeckt.</p> <p>Dieses Projekt umfasst folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Altlastenuntersuchung, bei Bedarf Sanierung</li> <li>▪ Grunderwerb</li> <li>▪ Freimachung der Fläche</li> <li>▪ Planung der Freianlagen</li> <li>▪ Bauliche Umsetzung</li> <li>▪ Pflegekonzept für den Park</li> </ul>	





	Die Planung und Umsetzung soll durch ein externes Freiraumplanungsbüro erfolgen.
<b>Projektlaufzeit</b>	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier
<b>Projektbeteiligte</b>	Anwohnerschaft und Investoren des Areals Jägerkaserne, Bundeswehr
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung            326.000 EUR</b>
<b>Fördermittel</b>	Stadterneuerung



#### 4.10.10 Gestaltung öffentlichen Grün- und Freiflächen an der Jägerkaserne als öffentlicher Park

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Gestaltung öffentlichen Grün- und Freiflächen an der Jägerkaserne als öffentlicher Park</b>	<b>F10</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grünraumvernetzung</li> <li>▪ Schaffung einer Parkanlage zur Verbesserung der wohnortnahen Grünversorgung</li> <li>▪ Ökologische Aufwertung heutiger Brachflächen</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Mit der Aufgabe des Standorts durch die Bundeswehr bildet das aktuell für die Bevölkerung unzugängliche Areal eine der größten Potenzialflächen für die zukünftige Stadtteilentwicklung. Parallel zur Blücherstraße verläuft über dem Kasernengelände eine Hochspannungsleitung, die nicht unterbaut wird. In etwa unter dieser Trasse verlief in der Vergangenheit, von den Moselhöhen kommend, der Irrbach, der nunmehr unterirdisch kanalisiert in die Mosel geleitet wird. Eigentümer der Fläche ist zur Zeit der Bund. Die Veräußerung der Fläche ist zeitlich noch nicht absehbar.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Die in weiten Teilen versiegelten und mit einigen Kasernengebäuden bebauten Flächen im rückwärtigen Bereich sollen als neues Wohngebiet entwickelt, die Bestandsgebäude an der Eurener Straße und Blücherstraße optimalerweise zu Wohnzwecken umgenutzt werden (vgl. Projekt B1 und B2).</p> <p>Im Zuge der Vernetzung der Moselhöhen mit der Mosel, der Durchbindung des Stadtteils in West-Ost-Richtung mit Grünräumen und der Schaffung von attraktiven Grünräumen als wichtigen Standortfaktor für die Wohnnutzung ist eine weitere öffentliche Grünfläche vorgesehen. Als weiteres Freiraumelement soll zwischen dem neuen Wohngebiet und den Bestandsgebäuden an der Eurener Straße eine breitere grünere Schneise angelegt werden.</p> <p>Ein attraktives Gestaltungsmerkmal im Park kann die Freilegung dieses Bachlaufs sein, der damit dem Park und auch der gesamten Siedlung „Jägerkaserne“ ein eigenes Profil und Image verleihen kann. Durch eine ansprechende Möblierung und Ausstattung kann der Park den Anwohnern eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Die Parkfläche wird circa 1,3 ha groß sein und sich direkt an die (noch zu entwickelnde) südlich liegende Wohnbebauung anschließen. Da auf der Jägerkaserne sowohl Wohnformen für ältere Menschen als auch für Familien geschaffen werden, muss der Park den Nutzungsansprüchen aller Generationen gerecht werden. Daher soll die Planung unter dem Motiv eines Generationenparks erfolgen.</p> <p>Die Umsetzung der Parkanlage soll durch den Investor getragen werden, danach wird die Fläche öffentlich gewidmet und gepflegt. Dabei können die Freiraumplanungsleistungen der Leistungsphasen 1-3 nach HOAI bereits im Rahmen des Grün- und Wegekonzepts erfolgen, so dass eine durchgängig hohe Gestaltungsqualität gewährleistet ist. Mittels eines Städtebaulichen Vertrags zwischen Stadt und Investor können entsprechende Vereinbarungen getroffen werden. Die Altlastenuntersuchung erfolgt im Rahmen der Planungen für die Bebauung der Jägerkaserne.</p> <p>Konkret beinhaltet dieses Projekt folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grunderwerb</li> <li>▪ Freilegung des Grundstücks</li> <li>▪ Planung der Freianlagen in den Leistungsphasen 4-9 nach HOAI (Genehmigungs- und Ausführungsplanung, Vorbereitung und Mitwirkung der Ver-</li> </ul>	



	gabe, Bauüberwachung und Dokumentation) <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Abstimmung der Planung mit der Entwicklung des Wohngebiets</li><li>▪ Bauliche Umsetzung</li><li>▪ Pflegekonzept für den Park</li></ul>
<b>Projektlaufzeit</b>	Parallel zur Entwicklung der Jägerhofkaserne
<b>Projektträger</b>	Investor
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier, Bundeswehr, Bürgerschaft
<b>Kosten</b>	<b>Kosten</b> <b>1.324.000 EUR</b>
<b>Fördermittel</b>	

4.10.11 Optimierung der Fuß- und Radwege im Stadtteil

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Optimierung der Fuß- und Radwege im Stadtteil</b>	<b>F11</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bauliche und gestalterische Aufwertung der Fuß- und Radwege im Stadtteil</li> <li>▪ Verbesserung der Sicherheit im Fuß- und Radverkehr</li> <li>▪ Optimierung der Vernetzung der vorhandenen Wege</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Der bauliche und sicherheitstechnische Zustand der Radwege ist in Teilschnitten des Stadtteils wenig akzeptabel. Mangelhafte oder fehlende Markierungen sowie Schäden in den Belägen prägen diese Verkehrsanlagen. Ebenso fehlen abschnittsweise durchgängige Radverkehrsanlagen, wie z. B. zwischen der Eurener Straße und der Luxemburger Straße. Besonders schwierig gestaltet sich die Querung am Knotenpunkt Römerbrücke. Durch den schmalen Gehweg und die hohe MIV-Frequenz auf der Fahrbahn dürfte es regelmäßig zu Konflikten zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern kommen. Die Oberflächen der Gehwege sind in Teilbereichen sehr schadhaft oder nur als Trampelpfad ausgebildet. Insgesamt scheinen in den vergangenen Jahren nur wenige Instandsetzungsmaßnahmen an den Rad- und Gehwegen durchgeführt worden zu sein.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Aufbauend auf den vertiefenden Ergebnissen des übergeordneten Grün-, Freiflächen- und Wegekonzepts sowie des Verkehrskonzepts sind die Fuß- und Radwege im Stadtteil sukzessive aufzuwerten. Dabei sollten schwellenlose Bürgersteigabsenkungen, Mittelinseln und weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der Sicherheit und der Gestaltung im Stadtteil konsequent umgesetzt werden. Im Rahmen des Grün- und Wegekonzepts soll ein nach Prioritäten geordnetes Handlungsprogramm für die Aufwertung der Fuß- und Radwege erstellt werden. Ein wichtigstes Planungsziel ist dabei die Erstellung eines zusammenhängenden, auch für Besucher attraktiven Wegenetzes. Die Konkretisierung der Planung (Leistungsphase 4-9 nach HOAI Freiraumplanung) sowie die Umsetzung sind dem hier vorliegenden Projekt zugeordnet. Die Planung und Umsetzung wird durch die Stadt Trier erfolgen.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Ab 2015	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>	Bürgerschaft, weitere Akteursschaft aus dem Stadtteil	
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung</b>	<b>850.000 EUR</b>
<b>Fördermittel</b>	Stadterneuerung	



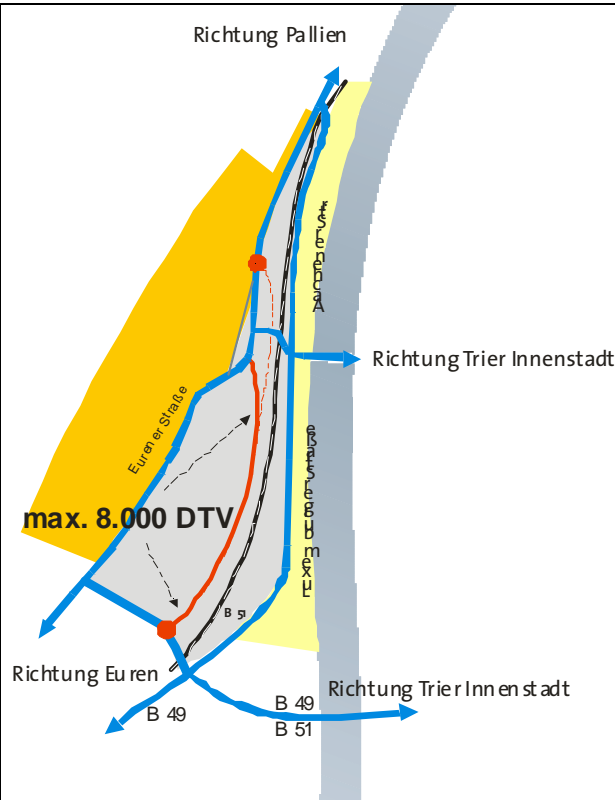
## 4.10.12 Wegeleitsystem

Projekt, lfd. Nr.	Wegeleitsystem	F12
Priorität	<b>C</b>	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vernetzung der touristischen Zeile der Stadt</li> <li>▪ Stärkung der touristischen Wahrnehmung des Stadtteils</li> <li>▪ Stärkung des Stadtteil-Images</li> </ul>	
Projektbeschreibung	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Im Gegensatz zu Trier insgesamt hat der Stadtteil Trier-West praktisch keine touristische Bedeutung; touristische Ziele sind lediglich peripher auf den Moselhöhen der Kockelsberg, der Weißhauswald mit dem Weißhaus, die Mariensäule und der Markusberg. Zur Orientierung fehlt für Ortsfremde zumindest ein einfaches, grundlegendes Orientierungssystem.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Um Ortsfremde durch den Stadtteil zu lenken und perspektivisch auch den Lenus-Mars-Tempel in einen touristischen Rundweg einzubeziehen, ist es zielführend, ein Wegeleitsystem einzurichten. Wichtig ist hierbei vor allem die Schaffung einer ausreichenden und übersichtlichen Beschilderung, so dass eine bequeme Wegefindung durch alle Grünverbindungen und Sehenswürdigkeiten bis zum Markusberg möglich wird. Dabei ist auch auf eine ausreichende Barrierefreiheit der Wege zu achten.</p> <p>Bestehende Beschilderungssysteme in Trier sind hinsichtlich Farbgebung, Beschriftung und Formaten bei der Gestaltung der Schilder und Tafeln zu berücksichtigen. Die Zielführung ist nicht nur auf die direkt angrenzenden interessanten Punkte zu lenken, sondern auch auf weitere Ziele, z. B. auf der östlichen Moselseite, auszurichten.</p> <p>Dieses Projekt umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Konzeption des Wegeleitsystems (Ziele, Wegeführungen, Standorte der Schilder)</li> <li>▪ Die Umsetzung vor Ort</li> </ul>	
Projektlaufzeit	Ab 2015	
Projektträger	Stadt Trier	
Projektbeteiligte	Wanderverein, Geschichtsverein, weitere Akteursschaft aus dem Stadtteil	
Kosten	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung      60.000 EUR</b>	
Fördermittel	Stadterneuerung, LVFGKom	

#### 4.11 Projektgruppe G - Neuordnung der Erschließung für den MIV und den ÖPNV in Trier-West

##### 4.11.1 Neubau einer Verbindungsstraße

Projekt, lfd. Nr.	Neubau einer Verbindungsstraße	G1
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung / Verlagerung des MIV-Aufkommens im Stadtteil</li> <li>▪ Entlastung der Verkehrsknotenpunkte</li> <li>▪ Entschärfung der Unfallschwerpunkte</li> <li>▪ Erschließung der neuen Gewerbeflächen</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Zielsetzung: 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.</p> <p>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.</p>	



Planfall 3b

Die Verbindungsstraße verläuft parallel zur Bahntrasse und wird zwischen der Eurener Straße am Knotenpunkt „Eurener Straße/ Über Brücken“ und der Straße „Im Speyer“ als Ergänzung zur B 51 geführt. Damit führt die neue Verbindungsstraße über das ehemalige Ebyl-Bobinet-Gelände. Das nördliche Ende bildet in der im Verkehrsmodell umgelegten ersten Ausbaustufe der Knotenpunkt „Eurener Straße/ Über Brücken“. Die B 51 verbleibt auf der Verbindung Aachener Straße – Luxemburger Straße. In einer zweiten Ausbaustufe kann eine Verlängerung zur Hornstraße umgesetzt werden. Im Streckenabschnitt durch das Eybl-Gelände ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h hinterlegt. Mit diesen Verkehrswiderständen ist garantiert, dass die Verkehrsaufkommen der angestrebten Nutzung nicht entgegenstehen. Die Verkehre sollen auf 8.000 Fahrzeuge/Tag begrenzt sein.

Um künftige Entwicklungsoptionen im Hinblick auf die Reaktivierung der Weststrecke und die ggf. damit einhergehende Schließung des Bahnübergangs „Martinerfeld“ offenzuhalten, wird empfohlen den Planfall 4 im Blick zu behalten. Demnach müssen bei einer ggf. erforderlichen Sperrung des Bahnübergangs am Martinerfeld die B 51n auf die Horn- und die neue Verbindungsstraße verlegt werden, da eine Durchfahrt über Martinerfeld und Aachener Straße nicht mehr möglich wäre.



	<p style="text-align: right;"><i>Planfall 4</i></p> <p>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.</p> <p>Weitere Ausführungen siehe unter &gt;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&lt;</p> <p>Für die Umsetzung sind folgende Projektbausteine zu bearbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Integration und Abgleich der Erschließungsplanung mit dem gesamtstädtischen Mobilitätskonzept</li> <li>▪ Beteiligung der Eigentümerschaft</li> <li>▪ Bauleitplanung</li> <li>▪ Altlastenuntersuchung</li> <li>▪ Immissionsschutzgutachten</li> <li>▪ Grunderwerb</li> <li>▪ Freimachung des Geländes</li> <li>▪ Baumaßnahmen (Entwurf, Ausführungsplanung und Umsetzung)</li> </ul> <p>Die Umsetzung der Umgestaltung der Eurener Straße, die Busschleuse sowie die Anlage des Kreisverkehrs im Vorfeld der Römerbrücke sind in den <b>Projekten D6-8</b> beschrieben.</p>
<p><b>Projektlaufzeit</b></p>	
<p><b>Projektträger</b></p>	<p>Stadt Trier</p>



<b>Projektbeteiligte</b>	Deutsche Bahn AG, Eigentümerschaft der betroffenen Flächen, Anrainer
<b>Kosten</b>	<p><b>Der Planfall 3 b verursacht Kosten in Höhe von ca. 5,3 Mio. EUR</b></p> <p><b>Die Finanzierung der Unterführung unter der Bahntrasse an der Luxemburger Straße wird voraussichtlich zu 100 % von der Stadt Trier getragen werden müssen, ca. 4,9 Mio. EUR. Für zusätzliche Kosten für die Fuß- und Radwegeunterführung und Unterhaltungskosten werden 2 Mio. EUR kalkuliert.</b></p> <p><b>Gesamtkosten geschätzt ca. 12 Mio EUR</b></p> <p>In Abhängigkeit der Ergebnisse des Mobilitätskonzepts und der Umsetzungsplanung sind zusätzliche Kosten für den Grunderwerb, ein Fachgutachten Immissionsschutz sowie Altlastenuntersuchungen bzw. -sanierungen zu berücksichtigen.</p>
<b>Förderung</b>	LVFGKom

4.11.2 Umgestaltung und Aufwertung der Luxemburger Straße

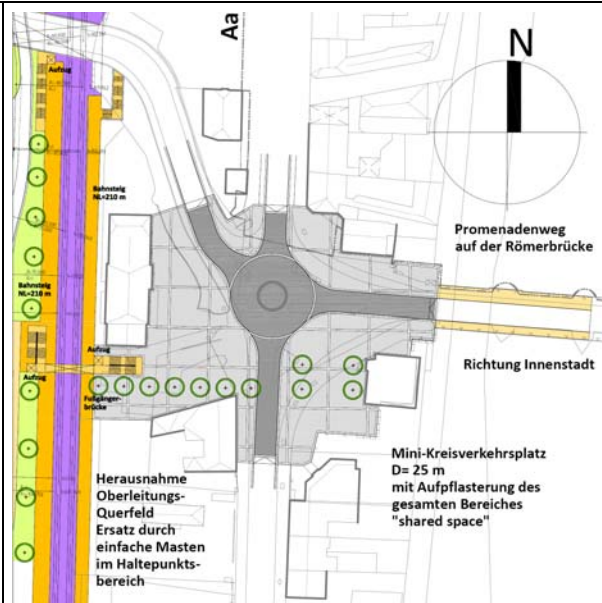
<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Umgestaltung und Aufwertung der Luxemburger Straße</b>	<b>G2</b>
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umfassende Aufwertung eines Straßen- und Stadtraums nach Verkehrsberuhigung</li> <li>▪ Verringerung der Lärmbelastung</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Auf der als Bundesstraße ausgewiesenen Luxemburger Straße besteht eine sehr hohe Verkehrsbelastung, die sich auf die angrenzende Wohnbebauung am Moselufer sehr negativ auswirkt. Derzeit ist die Luxemburger Straße die „lauteste Straße“ Triers. Der Großteil der anliegenden Nutzungen besteht aus unterschiedlichen Einzelhandels- und Gewerbebetrieben sowie einer Vielzahl von (Gebraucht-)Kfz-Händlern. Die Straße ist in einem baulich desolaten Zustand.</p> <p>Insgesamt prägt die Straße in Zusammenhang mit dem Brückenkopf an der Römerbrücke in hohem Maße das Erscheinungsbild und das Image des Stadtteils Trier-West.</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">     </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Die Umgestaltung der Luxemburger Straße ist eine zentrale Maßnahme, um das Quartier zwischen Bahntrasse und Moselufer zu stabilisieren und aufzuwerten und die moselseitige Bebauung mittel- bis langfristig als Wohnstandort zu qualifizieren. Gleichzeitig soll die bahnseitige Gemengelage langfristig als Büro- und Dienstleistungsstandort mit nicht-störendem Gewerbe weiter entwickelt werden.</p> <p>Mit dem Bau der neuen Verbindungsstraße besteht die Chance, die Luxemburger Straße funktional und gestalterisch umzugestalten. Als ganz entscheidende und wichtige Maßnahmen ist die Erneuerung und Sanierung des Belangs auf der Luxemburger Straße.</p> <p>Die weitere gestalterische Aufwertung des Straßenraums soll durch Fortsetzung der vorhandenen Begrünung, Alleebildung und weitere stadtgestalterische Maß-</p>	



	<p>nahmen erfolgen. Das neue Erscheinungsbild muss geeignet sein, dem Quartier eine gute und eigenständige Adresse zu verschaffen.</p> <p>Es soll geprüft werden, ob der Straßenquerschnitt der Straße unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsbelastung neu gegliedert werden, d. h. der Straßenraum soll zugunsten von etwas verbreiterten Gehwegen, Radwegen, Park- oder Haltestreifen und grünen Mittelinseln neu geordnet werden, ohne dabei den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen. Gleichzeitig wird eine barrierefreie Verbindung für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer zwischen dem Stadtteilpark an der Lokrichthalle und der Moselpromenade als explizit ausgewiesene Fußgänger- und Radfahrerquerung errichtet.</p>
<b>Projektlaufzeit</b>	Parallel zur Entwicklung der Neuer Verbindungsstraße
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier, Anlieger
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung                    2.430.000 EUR</b>
<b>Fördermittel</b>	LVFGKom, Stadterneuerung

4.11.3 Anlage eines verkehrsberuhigten Platzes an der Schnittstelle Römerbrücke - Bahnhofpunkt als Stadtteileingang

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Anlage eines verkehrsberuhigten Platzes an der Schnittstelle Römerbrücke – Bahnhofpunkt als Orteileingang</b>	<b>G3</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gestaltung eines neuen Entrees in den Stadtteil</li> <li>▪ Verbindung der Stadtmitte mit dem Stadtteilzentrum</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Der heutige Stadtteileingang von der Innenstadtseite steht stellvertretend für die fehlenden städtebaulichen, gestalterischen und funktionalen Qualitäten des Stadtteils: Der Endpunkt der Römerbrücke wird durch einen großzügigen, aber gänzlich vom Verkehr dominierten Platz gebildet. In der Blickachse liegt das denkmalgeschützte und ansprechende Bahnhofsgebäude, welches durch seine Tieflage auf Höhe der angrenzenden Bahntrasse nicht dezidiert zur Geltung kommt. In dem Bahnhofsgebäude ist das Benedikt-Labre-Haus untergebracht, welches als Übernachtungsheim für wohnungslose Männer genutzt wird. Zwei weitere, ebenfalls denkmalgeschützte Gebäude auf der Nordseite der Fläche wirken sich gestalterisch positiv aus. Die weitere rahmende Bebauung ist entweder optisch sehr zurückhaltend oder wirkt durch den baulichen Zustand und/oder die prägnante Werbung wenig einladend.</p> <p>Die heutige Anbindung dieses Verkehrsplatzes in den Kern des Stadtteils erfolgt ausschließlich über die Brücke über die Bahn, die mit einem deutlichen Verschwenk nach Norden für Passanten und Radfahrer einen merklichen Umweg bedeutet.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p> <p>In Zusammenhang mit der Reaktivierung des SPNV ist eine direkte Verbindung zwischen der Römerbrücke und der Stadtteilmitte mittels einer Fußgängerbrücke vorgesehen. Durch den Bau der neuer Verbindungsstraße ist mit geringeren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Es ist zu prüfen, ob der gesamte Kreuzungsfläche als Schnittstelle zwischen dem Brückenkopf und der Fußgängerbrücke in Form eines Platzes ausgebaut werden kann. Zentrales Element dieses Platzes wäre ein kleiner Kreisverkehr, der mit 25 m Durchmesser dimensioniert werden kann und von einer Aufpflasterung im gesamten Bereich begrenzt wird, welche das Gebiet in Form von gemischten Verkehrsflächen ausweist. Damit wird die Dominanz des MIV reduziert und alle Verkehrsteilnehmer können gleichberechtigt den Kreuzungsbereich queren.</p> <p>Zu berücksichtigen bei der Konzeption dieses Platzes ist der geplante Gestaltungswettbewerb und die daraus resultierenden Maßnahmen zur Inwertsetzung und Inszenierung der Römerbrücke.</p>	



*Aufwertung der angrenzenden Bebauung*

Parallel zur Neuordnung des öffentlichen Raums sollte die angrenzende Bebauung in ihrer Funktion als „Stadtter“ und „Gelenk“ in den Stadtteil auch architektonisch-gestalterisch optimiert werden. Durch die Gestaltung der Freiflächen, die Reduzierung des MIV und die Optimierung der Wegeverbindung in den Stadtteil besteht die Chance, dass sich Nutzungen, die von einer erhöhten Frequenz abhängig sind (Bäckerei, Kiosk, Zeitschriften etc.) am Brückenkopf niederlassen. Wünschenswert wäre in diesem Zusammenhang der Rückbau des kleinen Imbisspavillons an der Aachener Straße sowie der ein- und zweigeschossigen Flachdachbauten südöstlich des Bahnhofs (u. a. Matratzengeschäft). Ebenso sollte das architektonisch ansprechende Bahnhofsgebäude mit einbezogen werden. Dabei muss der Geländeversprung gestalterisch berücksichtigt werden.

Es ist zu prüfen, ob im Rahmen der Reaktivierung des Schienenhaltepunktes auch für das alte Bahnhofsgebäude eine höherwertige Nutzung gefunden werden kann, die der Attraktivitätssteigerung des gesamten Bereichs dient. Hierzu müsste dem aktuellen Eigentümer und Nutzer ein adäquater neuer Standort für die aktuelle Nutzung angeboten werden.

<b>Projektlaufzeit</b>	Parallel zur Reaktivierung des Haltepunktes Trier-West und der Verbindungsstraße
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier
<b>Projektbeteiligte</b>	Einzelhändler und Gewerbetreibende, Anwohner
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung 1.000.000 EUR</b> Kosten gem. Masterplan (Kostenstand 2010), gerundet
<b>Förderung</b>	LVFGKom, Stadterneuerung - Förderzugang muss noch geklärt werden

## 4.12 Projektgruppe H - Ergänzende Einzelmaßnahmen

## 4.12.1 Modernisierung, Instandsetzung und Sanierung der privaten Bausubstanz

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Modernisierung, Instandsetzung und Sanierung der privaten Bausubstanz</b>	<b>H1</b>
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherung und Aufwertung der Bausubstanz</li> <li>▪ Verbesserung des baulichen Erscheinungsbilds des Stadtteils</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Der Gebäudezustand in den problematischsten Bereichen des Untersuchungsgebiets wurde durch die DSK detailliert aufgenommen und im Erläuterungsbericht der Vorbereitenden Untersuchungen von Mai 2007 dokumentiert. Die angewandte Methodik der Zustandskartierung basiert dabei auf einer Zustandsbewertung der Einzelobjekte, wobei nur deren äußere bauliche Ausstattung bewertet wurde. Die Bewertung erfolgte durch Einteilung in vier Stufen.</p> <p><i>Sehr guter bis guter Zustand, 28 % des Gebäudebestandes</i></p> <p>Diese Gebäude sind in der Regel nicht sanierungsbedürftig, eine Dringlichkeit ist noch nicht gegeben.</p> <p><i>Mittlerer Zustand, 52 % des Gebäudebestandes</i></p> <p>Aus der Einordnung „Mittlerer Zustand“ ist abzuleiten, dass für einen langfristigen Gebäudeerhalt und eine ökonomische Gebäudebewirtschaftung die Notwendigkeit besteht, Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durchzuführen.</p> <p><i>Schlechter und sehr schlechter Zustand, 21 % des Gebäudebestandes</i></p> <p>Nach eigener Bestandsaufnahme hat sich der Zustand der Gebäude weder auffällig verschlechtert noch auffallend verbessert.</p> <p>Bei den Objekten handelt es sich überwiegend um Gewerbebauten sowie einzelne Wohnhäuser. Um einen Erhalt der Objekte mittel- bis kurzfristig zu gewährleisten sind hier grundlegende Investitionen zu tätigen. Im Hinblick auf die denkmalpflegerische Schutzwürdigkeit einzelner Gebäude kann die Beseitigung der Missstände nicht ohne Weiteres im Abriss liegen. Über eine Sanierung und Umnutzung ist ebenso nachzudenken. 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. Diese Ergebnisse lassen sich überschläglich auch auf den nördlichen Bereich von Trier-West zwischen Römerbrücke und Kölner Straße projizieren. Lediglich der im Süden vorhandene Anteil baufälliger Gewerbeobjekte ist dort nicht vorzufinden.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung ist es, den Wohnungsbestand in Trier-West zu verbessern, das meint nicht nur die vereinzelte Aufwertung der Fassaden und des Wohnumfelds allgemein, sondern die Optimierung des Bestandes unter energetischen, demografischen und wohnungswirtschaftlichen Aspekten.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass die Investitionsbereitschaft für die Sanierung bestehenden Wohnraums dann gefördert wird, wenn ein attraktives Umfeld, Investitionen in den Neubau und eine gute Wohnlage, ergo eine Standortadresse geschaffen werden. Neuentwicklungen müssen Hand in Hand mit den Sanierungsmaßnahmen im Bestand einhergehen. Es gilt demnach, den Standort insgesamt zu qualifizieren. Der Erhalt von gewachsenen Strukturen und die bauliche Weiter- bzw. Neuentwicklung sollen ausgewogen aufeinander abgestimmt</p>	





	<p>werden. Daher ist es erforderlich, die private Akteursschaft vor Ort dahingehend zu motivieren, in ihre Liegenschaften zu investieren.</p> <p><i>Einsatz weiterer Förderprogramme zur Verbesserung des Wohnungsbestands</i></p> <p>Zahlreiche Programme des Bundes und des Landes bieten in dieser Hinsicht weitere Fördermöglichkeiten. Unterstützt werden u. a.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Energieberatungsangebote</li> <li>▪ die energetische Modernisierung von Wohngebäuden (z. B. Erneuerung der Heizungstechnik, Wärmeschutz der Außenhülle)</li> <li>▪ die Gebrauchswerterhöhung und Verbesserung der allgemeinen Wohnverhältnisse (z. B. Balkone, Grundrisszuschnitte etc.)</li> <li>▪ bauliche Maßnahmen zur Reduzierung von Barrieren im Wohnungsbestand</li> <li>▪ die denkmalgerechte Erneuerung von selbstgenutztem Wohnraum in Werks- und Genossenschaftssiedlungen</li> <li>▪ die Verbesserung der Außenanlagen bei Mehrfamilienhäusern</li> <li>▪ die Errichtung und Erweiterung von Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie</li> </ul> <p>Die Förderung erfolgt über Zuschüsse oder Darlehen verschiedener Fördermittelgeber wie z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)</li> <li>▪ Landestreuhandbank Rheinland-Pfalz (LTH) (auch Maßnahmen der Effizienz Offensive Energie (EOR e. V.))</li> </ul> <p>Trotz der zahlreichen Unterstützungsangebote u. a. der Banken, Bausparkassen sowie der Verbraucherzentralen sind die Möglichkeiten der Förderung von privaten Investitionen in den Gebäudebestand längst nicht allen Eigentümern bekannt. Auch bildet häufig der augenscheinliche Verwaltungsaufwand ein Hemmschwelle, sich bei entsprechenden Stellen zu informieren.</p> <p>Vorgeschlagen wird daher im Rahmen des Stadtumbaumanagements (Projekt 11) die Förderungsmöglichkeiten für private Eigentümer zusammenzustellen und z. B. in Form eines Flyers anlässlich spezieller Bürgerinformationsveranstaltungen zu kommunizieren; dazu gehört ebenfalls die Vermittlung der steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten, die im Falle einer rechtskräftigen Satzung für das Sanierungsgebiet für die Eigentümerschaft in Frage kommen.</p> <p>Inwiefern nach der Erstinformation eine Vermittlung der Eigentümerschaft an die etablierten Informationsstellen oder aber eine Einzelberatung erfolgt, gilt es im weiteren Konkretisierungsprozess zu klären.</p>
<b>Projektlaufzeit</b>	Ab 2015
<b>Projektträger</b>	Private Eigentümer
<b>Projektbeteiligte</b>	Mieter
<b>Kosten</b>	Die möglichen Investitionssummen der privaten Eigentümerschaft sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht bezifferbar.
<b>Fördermittel</b>	KfW-Förderung, Förderung über die LTH Zusätzlich besteht für die wenigen im Stadtteil vorhandenen Baudenkmäler die Möglichkeit, Mittel der Denkmalförderung in Anspruch zu nehmen sowie steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet.

#### 4.12.2 Schaffung von speziellen Wohnangeboten für ältere Menschen sowie besonderen Wohnformen

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Schaffung von speziellen Wohnangeboten für ältere Menschen sowie besonderen Wohnformen</b>	<b>H2</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diversifizierung des Wohnraumangebots</li> <li>▪ Anpassung des Wohnungsbestandes an die Bedürfnisse älterer Menschen</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>In Trier-West sind zurzeit noch keine speziellen Wohnangebote für ältere Menschen vorhanden. Es ist davon auszugehen, dass auch in den Wohnungsbeständen aufgrund des hohen Alters der Wohnbebauung kein großer Anteil barrierearmer oder sogar barrierefreier Wohnungen vorhanden ist.</p> <p>Die überdurchschnittliche Abnahme der Haushaltsgrößen weist zusätzlich darauf hin, dass zunehmend kleinere bzw. Singlehaushalte (vielfach bewohnt von älteren Menschen) im Stadtteil vorhanden sind.</p> <p>Bei zahlreichen bundesweiten Befragungen älterer Menschen zeigt sich der primäre Wunsch der Senioren, zu Hause in der gewohnten Umgebung zu verbleiben. Hierzu fehlt in Trier-West jedoch ausreichend barrierefreier Wohnraum in Verbindung mit Pflege- und Serviceangeboten bis hin zu Wohnanlagen für Demenzkranke.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Dementsprechend ist ein Angebot zu schaffen für Senioren, die in ihrem Stadtteil verbleiben möchten aber hier kaum entsprechende Angebote vorfinden, wenn sie aus der inzwischen zu groß gewordenen Wohnung umziehen wollen oder aus gesundheitlichen Gründen in ihren eigenen vier Wänden kurz- bis mittelfristig nicht leben können.</p> <p>In einem ersten Schritt müssen die konkreten Bedarfe an den jeweiligen Wohnformen ermittelt werden. Zusätzlich sollten dabei weitere Zielgruppen wie Alleinerziehende sowie die Nachfrage nach „Mehrgenerationenwohnen“ berücksichtigt werden. Im nächsten Schritt sind dann potenzielle Investoren wie Wohnungsbaugesellschaften und Projektentwickler zur Realisierung dieser „besonderen“ Wohnformen zu motivieren. Dabei sollen auch die Potenziale des Standorts Trier-West einschließlich der vorhandenen Unterstützungsmöglichkeiten im Rahmen der Sozialen Stadt Trier-West vermittelt werden, wie z. B. die Serviceangebote im Stadtteil, aber auch die geplante Aufwertung des Stadtteilzentrums mit adäquaten Nahversorgungsangeboten.</p> <p>Als Pilotprojekt kann die Umnutzung der Bestandsgebäude der Jägerkaserne ins Auge gefasst werden (vgl. Projekt B2 )</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Noch offen	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>	Wohlfahrtsverbände, Wohnungsbaugesellschaften, Investoren, Privatpersonen	
<b>Kosten</b>	Aufgabe des Stadtumbaumanagements (Projekt I1)	
<b>Fördermittel</b>		

## 4.12.3 Machbarkeitsstudie und Umsetzung Bürgerzentrum

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Machbarkeitsstudie und Umsetzung Bürgerzentrum</b>	<b>H3</b>
<b>Priorität</b>	<b>C</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung des kulturellen Angebots für Trier-West</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Kulturell orientierte Freizeitangebote gibt es in Trier-West mit den Veranstaltungen der Katholischen Akademie sowie den Angeboten der Europäischen Kunstakademie und (etwas weiter entfernt) der Fachhochschule in einer sehr hohen Qualität mit einem weiten Einzugsbereich. Einen konkreten Ortsbezug haben diese Angebote allerdings nicht. Im Grundsatz fehlen geeignete Räume für kulturelle Veranstaltungen auf Stadtteilebene. Die integrierende Wirkung eines gemeinschaftlich getragenen Kulturzentrums kann gerade für Trier-West eine herausragende Rolle zur Identifikation mit dem Stadtteil und dessen Selbstverständnis beitragen.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Im Masterplan wurde daher vorgeschlagen, als funktionale Ergänzung zu den geplanten Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten im neuen Stadtteilzentrum ein Bürgerzentrum einzurichten. Dieser Standort kann zusätzlich zur Stärkung des Stadtteilzentrums beitragen. Alternativ können vorhandene Einrichtungen gebündelt und mit entsprechenden Räumen versehen werden.</p> <p>Dort können geeignete Räume für Kulturveranstaltungen angeboten werden und damit auch dazu beitragen, das kulturelle Eigenengagement aus dem Quartier herauszubefördern.</p> <p>Es wird empfohlen, über eine Machbarkeitsstudie ein neues Bürgerzentrum vorzubereiten. In einem zweiten Schritt ist dann die Planung und Umsetzung durchzuführen.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	2015	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>	Wohlfahrtsverbände , Vereine, Volkshochschule, Privatpersonen	
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung</b>	<b>1.000.000 EUR</b>
<b>Fördermittel</b>	noch offen	

4.12.4 Aufwertung der Römerbrücke

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Aufwertung der Römerbrücke</b>	<b>H4</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inwertsetzung des Kulturdenkmals Römerbrücke als touristische Attraktion</li> <li>▪ Optimierung der Verbindung zwischen Innenstadt und Trier-West</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Mit ihren Brückenpfeilern aus dem 2. Jahrhundert n. C. und den mittelalterlichen Bögen stellt die Römerbrücke einen enormen touristischen Wert dar, sie wurde als Weltkulturerbe unter besonderen Schutz gestellt. Durch die moderne Überformung durch den Überbau (Fahrbahn, Geländer, Beleuchtung) sind die römischen Brückenpfeiler und die folgenden ebenfalls historischen Schichten nur bedingt sichtbar.</p> <p>Die Brücke stellt auch heute die wichtigste Verbindung zwischen Trier-West und der Innenstadt dar. Durch die parallele Nutzung des MIV und ÖPNV und die damit verbundenen schmalen beidseitigen Wege ist sie für Fußgänger und Radfahrer nur sehr bedingt attraktiv.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Langfristig ist eine grundlegende Aufwertung der Brücke und der Brückenköpfe vorgesehen. Dazu soll im Vorfeld ein Gestaltungs- und Ideenwettbewerb ausgeschrieben werden, bei dem die Rahmenbedingungen, die Strategie und die gestalterische Zielrichtung definiert werden. Anschließend ist die Umsetzung der entwickelten Maßnahmen vorgesehen.</p> <p>Die Konzeption und Auslobung des Wettbewerbs ist bereits in Vorbereitung. Daran anschließend soll die Umsetzung erfolgen.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Ab 2020	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>	Landesamt für Denkmalpflege Rheinland Pfalz	
<b>Kosten</b>	Aufgrund fehlender Grundlagen und Planungsvorgaben können die Kosten für die Umsetzung zurzeit noch nicht benannt werden.	
<b>Förderung</b>	Förderung für den Wettbewerb gemäß Konjunkturprogramm, ansonsten noch offen	



#### 4.12.5 Entwicklung eines Konzepts für mögliche Zwischen- nutzungen für den gesamten Stadtteil Trier-West

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Entwicklung eines Konzepts für mögliche Zwischennutzungen für den gesamten Stadtteil Trier-West</b>	<b>H5</b>
<b>Priorität</b>	<b>C</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Temporäre Nutzung der Brachflächen zur Verschönerung des Ortsbilds und/oder zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Mit der Herstellung der neuen Verbindungsstraße werden umfangreiche Flächenpotenziale erschlossen, die definitiv nicht alle zeitnah oder gar gleichzeitig in einer hohen Qualität umgesetzt werden können. Mit der bereits ausgeführten Verhinderung von Nutzungen, die einer qualitativ hochwertigen Entwicklung des Stadtteils zuwiderlaufen, sollten Alternativen für temporäre Nutzungen ermöglicht werden.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Für diese Flächen gilt es, Zwischennutzungen oder Freiraumgestaltungen zu definieren, die sich in das Gesamtbild einfügen und gleichzeitig geeignet sind, die weitere Entwicklung zu befördern.</p> <p>Als Zwischennutzung wird eine Form der Gestaltung und Nutzung auf den brachliegenden Flächen verstanden, die Optionen für eine künftige Bebauung offen lassen und bis dahin für mehr oder weniger lange Zeit die unansehnliche Brachfläche zunächst kaschieren und im günstigen Fall neue Qualitäten bewirken. Z. B. sind temporäre Pflanzmaßnahmen auf den ehemaligen Bahnflächen (Schlagwort „Schienengarten“) geeignet, Aufmerksamkeit zu erregen, ein verändertes Image zu schaffen und den Standort zu beleben.</p> <p>Auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhof-West können in Verbindung mit Pflanzmaßnahmen Räume zur Aneignung durch Kinder und Jugendliche geschaffen werden (Abenteuerspielplatz, BMX-Bahnen, Skater-Anlage). Denkbar sind auch Konzepte wie „Natur auf Zeit“, wobei eine Fläche für einen gewissen Zeitraum sich selbst überlassen bleibt und dadurch eine ruderal Vegetation entsteht. Damit können für einige Jahre ökologisch wertvolle Flächen entstehen. Bedingung für diesen Umgang mit den Flächen ist jedoch, dass sie in einem vorab bestimmten Zeitraum oder je nach Bedarf bebaut werden dürfen, auch wenn sie über eine erhaltenswerte Vegetation verfügen.</p> <p>Insgesamt bedarf es einer Konzepterarbeitung durch einen Landschaftsarchitekten. Ziel ist es, Zwischennutzungen bzw. Freiraumgestaltungen zu konzipieren, die sich in das Gesamtbild einfügen, und gleichzeitig die weitere Entwicklung zu befördern.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	2015	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier, Eigentümer, Investoren, Wohlfahrtsverbände und weitere	
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier	
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung</b>	<b>20.000 EUR</b>
<b>Fördermittel</b>	Stadterneuerung	

#### 4.12.6 Präsentation des Lenus-Mars-Tempels als touristische Attraktion

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Präsentation des Lenus-Mars-Tempels als touristische Attraktion</b>	<b>H6</b>
<b>Priorität</b>	<b>C</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Freilegung und Präsentation eines kulturhistorisch bedeutsamen Denkmals</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Direkt am Irrbach/Irminenwingert westlich der Jägerkaserne liegen die Anlagen des Lenus-Mars-Tempels. Dies ist die einzige zu Tage liegende antike Stätte auf dem westlichen Moselufer und zählt kulturhistorisch gesehen zu den wichtigsten antiken Bauwerken der Stadt Trier. Die Reste des Lenus-Mars-Tempels sind aus konservatorischen Gründen mit einer Erdschicht bedeckt worden.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Zur Präsentation der Tempelreste ist die Freilegung des Bauwerks sowie die Errichtung eines Schutzbaus gegen Witterungseinflüsse notwendig. Daran anschließend müssen die umgebenden Freianlagen für zukünftige Besucher hergerichtet werden und entsprechende Wegeverbindungen hergestellt werden. Zur Präsentation und Verdeutlichung der kulturhistorischen Bedeutung ist die Konzeption und Aufstellung von Informationstafeln sinnvoll.</p> <p>Zusätzlich sollte bei Fertigstellung der o. g. Maßnahmen die Attraktion Lenus-Mars-Tempel in das Wegleitsystem mit eingebunden werden (Projekt F12).</p> <p>Der Tempel liegt außerhalb des Programmgebiets des Stadtumbaus und der Sozialen Stadt. Gleichwohl ist er ein bedeutsames Potenzial, welches im Sinne der Stadtteilattraktivierung als „externes“ Projekt im Rahmen des Stadtumbaus bzw. weiterer Förderprogramme umgesetzt werden sollte.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Noch offen	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>	Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz	
<b>Kosten</b>	<b>150.000 EUR</b> (gemäß ersten Kostenschätzungen der Stadtverwaltung)	
<b>Fördermittel</b>	Stadterneuerung, Stadt: weiterer Förderzugang?	



#### 4.13 Projektgruppe I - Öffentlichkeitsarbeit, Partizipation und Stadtumbaumanagement

##### 4.13.1 Stadtumbaumanagement

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Stadtumbaumanagement</b>	<b>11</b>
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Koordinierte Umsetzung des Integrierten Handlungsprogramms</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p>Das Stadtumbaumanagement unterstützt die Projektleitung und arbeitet vor Ort an der Umsetzung der Projekte. Es soll interdisziplinär besetzt sein und Erfahrungen in städtebaulicher Planung, Moderation und den verschiedenen Aufgabenfeldern des Stadtteilmanagements haben. Des Weiteren ist mit der Eigentümerschaft zu kommunizieren, um sie für wohnungswirtschaftliche Erfordernisse und Aufwertungsprozesse zu gewinnen. Das Stadtumbaumanagement steht zu festen Sprechzeiten vor Ort für Beratungen und Bürgerfragen zur Verfügung. Eine enge Abstimmung mit dem Quartiersmanagement Soziale Stadt ist sicherzustellen.</p> <p>Zu den Aufgaben gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadtumbaumanagement, Mitarbeit bei der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzepts, Unterstützung der Projektleitung</li> <li>▪ Teilnahme an der Projektgruppe/Lenkungsgruppe und Moderation von projekt- und themenbezogenen Arbeitskreisen und Gremien</li> <li>▪ Prüfung der Umsetzungsschritte von Einzelmaßnahmen</li> <li>▪ Betreuung von Projektpartnern und Freien Trägern</li> <li>▪ Beratung privater Bauherrschaft bei der Durchführung ihrer Projekte, insbesondere im Hinblick auf Finanzierung und Förderung,</li> <li>▪ Beratung und Motivation der Eigentümerschaft zur Investition in einen attraktiven Gebäudebestand</li> <li>▪ Konzipieren, Abstimmen und Durchführen von Beteiligungsverfahren</li> <li>▪ Initiierung, Aufbau, Begleitung strategischer Netzwerke</li> <li>▪ Informations- und Kommunikationsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>▪ Beratung zu Förderangeboten im Stadtteil</li> <li>▪ Konfliktmanagement</li> <li>▪ Wissensaustausch mit anderen Stadtumbaugebieten</li> <li>▪ Erstellung eines jährlichen Status-quo-Berichts</li> </ul> <p>Kosten in Höhe von 200.000 EUR werden pro Jahr für Honorar und Sachkosten anfallen. Die Beauftragung Externer ist dabei vorgesehen. In 2010 ist zusätzlich die Erstausrüstung für das Stadtteilbüro mit 25.000 EUR berücksichtigt, für Beratungs- und Gruppenräume werden 50.000 EUR angesetzt. .</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Ab 2013	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier, externe Vergabe	
<b>Projektbeteiligte</b>		
<b>Kosten</b>	<p><b>Kosten Stadt inkl. Förderung 900.000 EUR</b></p> <p>Die Kosten fallen an für Personal (80.000 EUR/ Jahr, zzgl. 10.000 EUR für Material- und Sachkosten). Es wird davon ausgegangen, dass eine externe Begleitung der Gesamtmaßnahme über den Projektzeitraum von 10 Jahren erforderlich ist.</p>	
<b>Fördermittel</b>	Stadterneuerung	



## 4.13.2 Aktivierung und Beratung der Eigentümer

Projekt/Maßnahme, Nr.	Aktivierung und Beratung von Eigentümern	I2
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fachlich kompetente Beratung der Eigentümer- und Bewohnerschaft, um den Gebäudebestand zu attraktiveren und marktfähig zu halten,</li> <li>▪ Bereitstellung von Erstberatungsangeboten zu finanziellen energetischen, gestalterischen und architektonischen Fragen</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p>Um gemeinsam mit der Eigentümerschaft in den einzelnen Quartieren eine Steigerung der Wohn- und Lebensqualität zu erreichen, ist eine intensive und moderierende Begleitung erforderlich. Sie soll motiviert werden, sowohl ihre Gebäude und das Wohnumfeld als auch ihre Wohnungen zu sanieren und aufzuwerten, um das Image des Quartiers und die Nutzung/Vermietbarkeit der Immobilien dauerhaft zu verbessern.</p> <p>Die Aufwertung von Trier-West soll mit einer aktivierenden, weiterführenden Anschubberatung unterstützt werden, die allerdings traditionelle Architektenleistungen nicht ersetzt oder in Konkurrenz zu kostenpflichtigen Beratungsleistungen steht, wie sie durch die Verbraucherzentralen oder private Energieberatungsunternehmen angeboten werden. Vielmehr geht es hier um eine aktivierende Grundberatung zu Art und Umfang gewünschter Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen, zu Fördermöglichkeiten und Finanzierung und um eine Vermittlung zu weiteren Beratungs- und Planungsbüros.</p> <p>Daher ist geplant, ein interdisziplinär aufgestelltes Beratungsteam zu bilden, welches das Angebots- und Aufgabenspektrum des Stadtumbaumanagements (siehe Projektbogen I1) ergänzt. Informationen, Anregungen und Beratungen sollen u. a. zu den immobilienwirtschaftlichen und baufachlichen Themen gegeben werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optimierung des energetischen, technischen, ökologischen und gestalterischen Zustands der Gebäude (Sanierung der Gebäudehülle, Modernisierung der Haustechnik, Abkopplung von Regenwasser, Gestaltung der Fassaden)</li> <li>▪ Anpassung der Grundrisse an heutige Erfordernisse (Grundrisszuschnitt, Barrierefreiheit, Balkone etc.) für bestimmte Zielgruppen (z. B. altengerechtes oder familienfreundliches Wohnen)</li> <li>▪ Aufwertung des Wohnumfelds durch ansprechende Eingangssituationen und von den Bewohnern nutzbare Freiflächen mit Aufforderungscharakter (Mietergärten, Spielplätze, Treffpunkte etc.), Ausschöpfung von Möglichkeiten zur Regenwasserversickerung bzw. -nutzung, Auslichtung des Baumbestands</li> <li>▪ Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</li> <li>▪ Belegungsmanagement (bei vermieteten Objekten)</li> </ul> <p>Die Beratung der Eigentümerschaft neben allgemeinen Veranstaltungen z. B. über Sanierungsbeispiele und Fördermöglichkeiten vor allem in Einzelgespräche erfolgen.</p> <p>Gleichzeitig sollen in Zusammenarbeit mit dem Stadtumbaumanagement Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit entwickelt werden. Dazu können z. B. die örtlichen Medien, Plakate, Veranstaltungen oder das gezielte Verteilen von Info-Flyern genutzt werden, um auf die Beratungsmöglichkeiten und die Förderprogramme aufmerksam zu machen.</p> <p><i>Einsatz weiterer Förderprogramme zur Verbesserung des Wohnungsbestands</i></p> <p>Ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung ist es, den Gebäudebestand in Trier-West zu verbessern. D. h., nicht nur die Aufwertung der Fassaden und des Wohnumfelds in den Teilräumen stehen auf der Agenda, sondern die Optimie-</p>	



	<p>                     rung des Bestands unter energetischen, demografischen und wohnungswirtschaftlichen Aspekten. Zahlreiche Programme des Bundes und des Landes bieten in dieser Hinsicht weitere Fördermöglichkeiten. Unterstützt werden u. a.                 </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Energieberatungsangebote</li> <li>▪ die energetische Modernisierung von Wohngebäuden (z. B. Erneuerung der Heizungstechnik, Wärmeschutz der Außenhülle)</li> <li>▪ die Gebrauchswerterhöhung und Verbesserung der allgemeinen Wohnverhältnisse (z. B. Balkone, Grundrisszuschnitte etc.)</li> <li>▪ bauliche Maßnahmen zur Reduzierung von Barrieren im Wohnungsbestand</li> <li>▪ die Verbesserung der Außenanlagen bei Mehrfamilienhäusern sowie</li> <li>▪ die Errichtung und Erweiterung von Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie.</li> </ul> <p><i>Zusammenstellung des Beratungsteams</i></p> <p>Erste Anlauf- und Vermittlungsstelle für Interessierte ist das Stadtumbaumanagement. Fragestellungen, die dort nicht geklärt werden können, sollen an entsprechende Experten (z. B. Architekten, Freiraumplaner, Energieberater, Fachleute der Wohnungswirtschaft etc.) weitergeleitet werden, die das Beraterteam bilden.</p>
<b>Projektlaufzeit</b>	Ab 2013
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier, Stadtumbaumanagement, Eigentümer
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung                      60.000 EUR</b>
<b>Förderprogramm</b>	Stadterneuerung



## 4.13.3 Evaluation

Projekt, lfd. Nr.	Evaluation	I3
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Steigerung der Effizienz bei der Projektsteuerung und -realisierung hinsichtlich Zeit und Kosten</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p>Um eine hohe Effizienz sowohl bei der Projektsteuerung und -realisierung als auch bei den Kosten zu erreichen, sollen die Projekte und Maßnahmen im Rahmen von Stadtumbau West schon während der Umsetzungsphase evaluiert werden. Der Umfang und Aufwand der Evaluation muss dabei verhältnismäßig sein. Die Projektevaluation soll zunächst extern vergeben werden. Danach obliegt die Projektkoordination der Stadtverwaltung.</p> <p>Für ein Evaluationskonzept, das dem inhaltlichen Spektrum integrierter Stadterneuerung gerecht wird und eine ausgewogene Kombination quantitativer und qualitativer Untersuchungsmethoden gewährleistet, werden vier grundsätzliche Bausteine empfohlen. Die weitere Beschreibung des Evaluations- und Verstärkungskonzepts erfolgt im Integrierten Handlungskonzept <b>in Kapitel 6</b>.</p> <p>Das Evaluationskonzept ist eine Aufgabe des Stadtumbaumanagements (<b>Projekt I1</b>). Dementsprechend sind die Kosten für die Erstellung und kontinuierliche Fortschreibung im Projekt erfasst.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Ab 2013	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadtumbaumanagement	
<b>Kosten</b>	Hierfür fallen keine separaten Kosten an, da die Umsetzung Teil des Aufgabefelds des Stadtumbaumanagements ( <b>Projekt I1</b> ) ist.	
<b>Fördermittel</b>		

## 4.13.4 Bürgerbeteiligung



<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Bürgerbeteiligung</b>	<b>14</b>
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen im Stadterneuerungsprozess zur Stärkung der Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft</li> <li>▪ Stärkung der Gemeinschaft und des Gemeinwesens durch die gemeinsame Verabredung eines Verhaltenskodexes</li> <li>▪ Förderung von gegenseitigem Respekt und Akzeptanz, Entschärfung und Vermeidung von Konflikten im öffentlichen Raum</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p>Zur Begleitung des Stadteilerneuerungsprozesses sollen Bewohner- und Akteursschaft zielgruppenspezifisch beteiligt werden. Besondere Berücksichtigung und Ansprache sollen die unterschiedlichen Altersgruppen erfahren, die z. T. sehr unterschiedliche Bedürfnisse an ihr Lebensumfeld und ihren Wohnort haben. Gleiches gilt für die unterschiedliche Akteursschaft aus Handel, Gastronomie, Dienstleistung und Gewerbe.</p> <p>Dabei ergeben sich die Inhalte der Beteiligung entsprechend den konkreten Handlungsspielräumen. Die Form und Inhalte der Beteiligung werden im Laufe des Projekts konkretisiert und entsprechend der unterschiedlichen Projektansätze sollen die Beteiligungsverfahren erfolgen. Je nach Zielgruppe sind dabei unterschiedliche Methoden der Ansprache zu verwenden.</p> <p>Von immanenter Bedeutung ist dabei, dass während der konkreteren Planungsphasen konsequent und regelmäßig bei allen relevanten Planungsschritten alle Beteiligte intensiv mit eingebunden werden, um so die größtmögliche Akzeptanz im Stadtteil für alle Maßnahmen zu erzielen. Die entsprechenden Beteiligungsschritte sind den jeweiligen Einzelprojekten zugeordnet und kostenmäßig erfasst.</p> <p>Zur grundlegenden Information über die Planungsstände ist z. B. eine jährlich stattfindende Stadtteilkonferenz denkbar, in der sowohl die Fortschritte der Sozialen Stadt wie auch die Projektstände des Stadtumbaus vorgestellt werden. Hierzu und für weitere Beteiligungen, die nicht konkret den Einzelprojekten zugeordnet sind, werden pro Jahr pauschal Kosten von 15.000 EUR für Moderation, Materialien, Mieten und weitere Sachkosten angenommen. Bei einer Laufzeit von 10 Jahre fallen demnach 150.000 EUR an Beteiligungskosten an.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Ab 2013	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadtumbaumanagement	
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung 150.000 EUR</b>	
<b>Fördermittel</b>		

#### 4.14 Projektgruppe J - Exkurs: Projekte im Programmgebiet der Sozialen Stadt

##### 4.14.1 Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts Soziale Stadt zur Abstimmung mit den Maßnahmen des Stadtumbaus

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts Soziale Stadt zur Abstimmung mit den Maßnahmen des Stadtumbaus</b>	<b>J1</b>
<b>Priorität</b>	<b>B</b>	
<b>Projektziel</b>	Kontinuierliche Fortführung der Maßnahmen	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p>Mit dem Programm Soziale Stadt liegt seit dem Jahr 2003 eine wichtige Förderkulisse über Teilbereichen des Stadtteils Trier-West. Sozial-integrative Maßnahmen im Zusammenspiel mit baulichen Maßnahmen des Stadtumbaus sind in Trier-West für die Stabilisierung und Weiterentwicklung des Stadtteils dringend erforderlich. Insoweit ist dringend zu empfehlen, das Integrierte Handlungskonzept fortzuschreiben, die Maßnahmen nach Prioritäten zu gliedern und in eine Kosten- und Finanzierungsübersicht zu übersetzen. Dies ist als Grundlage für die weitere Bereitstellung von Fördermitteln im Rahmen Soziale Stadt zwingend erforderlich.</p> <p>Dabei gilt es auch auf die Ziele, Inhalte und Einzelmaßnahmen des hier vorliegenden Integrierten Handlungskonzepts einzugehen und diese enger mit den Themenfeldern der Sozialen Stadt Tier-West zu verknüpfen, um insgesamt eine in die Zukunft orientierte und nachhaltige Stadtentwicklung zu gewährleisten.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Noch offen	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier	
<b>Kosten</b>	<b>Kosten Stadt inkl. Förderung</b>	<b>50.000 EUR</b>
<b>Fördermittel</b>	Soziale Stadt	

4.14.2 Fortführung der Sanierung und Umnutzung der Gneisenaukaserne sowie Umsetzung der Freiflächengestaltung

<b>Projekt, lfd. Nr.</b>	<b>Fortführung der Sanierung und Umnutzung der Gneisenaukaserne sowie Umsetzung der Freiflächengestaltung</b>	<b>J2</b>
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	
<b>Projektziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reaktivierung eines aktuell ungenutzten Kasernengeländes</li> <li>▪ Erhalt eines denkmalgeschützten Ensembles</li> </ul>	
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Im Programmgebiet der Sozialen Stadt Trier-West liegt das Areal der ehemaligen, heute denkmalgeschützten Gneisenaukaserne, welche in den vergangenen Jahren teilweise zu Wohnzwecken genutzt wurde. Der jahrelange Leerstand einzelner Gebäude sowie der zunehmende Verfall der Bausubstanz der Gneisenaukaserne hat in der Vergangenheit maßgeblich zur Verfestigung eines negativen Stadtteil-Images beigetragen. Inzwischen wurden Maßnahmen zur Sanierung eingeleitet. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten werden drei Kasernengebäude an der Gneisenaustraße von der Arbeitsagentur Trier, dem Haus des Jugendrechts, sowie dem Studierendenwerk (Studentenwohnheim) bezogen.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Planung</i></p> <p>Nutzungen und Sanierungspläne für die weiteren Gebäude sind aktuell im Verhandlungsstadium. Der Umgang mit dem Innenbereich der Kaserne wurde durch einen zweitägigen Bürger Workshop bereits vorbereitet. Geplant ist, die äußeren Teile des ursprünglichen Gebäudes zu erhalten und den Mittelteil neu zu errichten.</p> <p>Die Entwicklungslinien für die Gneisenaukaserne sind demnach vorgezeichnet und als äußerst positiv im Sinne der gesamten Stadtteilentwicklung zu werten. Es ist zu betonen, dass der Verknüpfung dieser Entwicklungen mit dem Stadtteilzentrum an der Eurener Straße eine herausragende Bedeutung zukommt. Gegenseitige Synergien im Sinne einer positiven Stadtteilentwicklung können genutzt werden.</p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	Noch offen	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>		
<b>Kosten</b>	<b>Gem. Kosten- und Finanzierungsübersicht Soziale Stadt : 8.700.000 EUR</b>	
<b>Förderung</b>	Soziale Stadt	

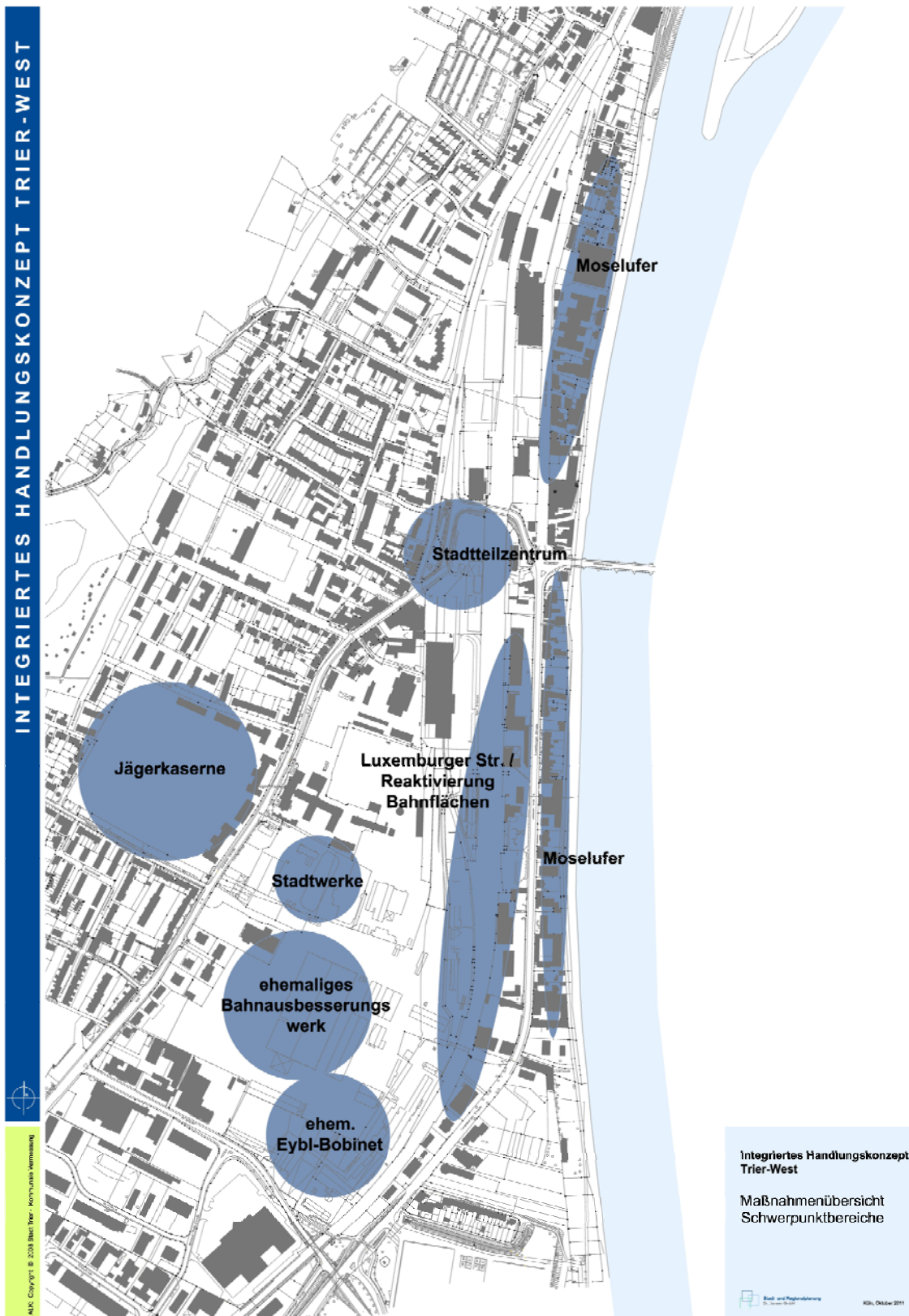
4.14.3 Nachverdichtungen von einzelnen Baublöcken oder Quartieren

<b>Projekt, Ifd. Nr.</b>	<b>Nachverdichtungen von einzelnen Baublöcken oder Quartieren</b>	<b>J3</b>
<b>Priorität</b>	<b>C</b>	
<b>Projektziel</b>		
<b>Projektbeschreibung</b>	<p><i>Status Quo</i></p> <p>Die Baublockstruktur im westlichen Stadtteil ist durchsetzt mit Reihen- und Zeilenhäusern, hat zum Teil eine geringe Dichte und erlaubt Möglichkeiten der Nachverdichtung. Nach den Aussagen im Masterplan wird ein weiteres Angebot an Wohnbauland für die künftige Entwicklung im Stadtteil unerlässlich sein, so dass auch heute unbebaute Flächen für eine Bebauung in Frage kommen können.</p> <p><i>Planung</i></p> <p>Quartiers- oder blockbezogen soll im Rahmen einer Studie untersucht werden, wo Nachverdichtungspotentiale bestehen und wie groß die Bereitschaft der Eigentümerschaft ist, Teile ihrer Grundstücksflächen zu veräußern. Parallel könnten erste Vorentwürfe entwickelt werden, um der Eigentümerschaft Anregungen für die Weiterentwicklung ihrer Liegenschaften zu geben.</p>  <p><i>Testentwurf aus Masterplan: Beispielhafte Nachverdichtung in einem Block-Innenbereich</i></p>	
<b>Projektlaufzeit</b>	langfristig	
<b>Projektträger</b>	Stadt Trier	
<b>Projektbeteiligte</b>	Stadt Trier, Eigentümer der Liegenschaften, Investoren	
<b>Kosten</b>	Die möglichen Investitionssummen der privaten Eigentümerschaft sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht bezifferbar.	
<b>Fördermittel</b>	Soziale Stadt	



#### 4.15    Schwerpunktbereich der Maßnahmen

Abbildung 20: Übersicht der Schwerpunkte aus dem Maßnahmenkonzept

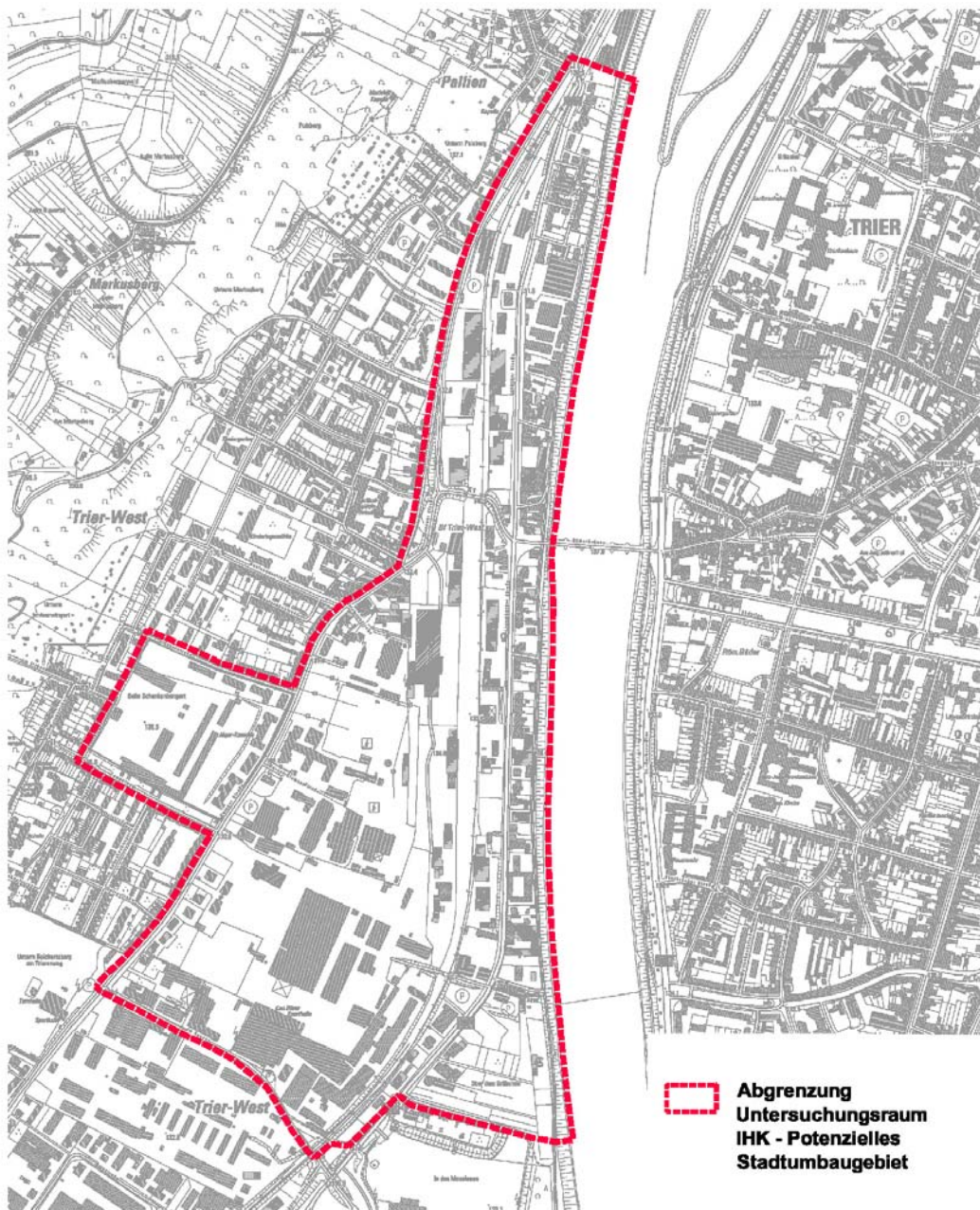


Quelle: Stadt Trier, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

## 5 Abgrenzung Stadtumbaugebiet

Folgende Abgrenzung für die Festlegung des Stadtumbaugebietes wird aufgrund der Analyse und des erforderlichen Maßnahmenkonzepts empfohlen. Das Stadtumbaugebiet umfasst demnach den Bereich innerhalb der Straßen Eurener Straße, Tempelweg, Jägerstraße, Blücherstraße, Hornstraße bis Höhe Aachener Straße und grenzt bis an die Mosel sowie Straße im Speyer.

Abbildung 21 Abgrenzung Stadtumbaugebiet



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

## 6 Umstratungsstrategie und Zeitplan

Mit dem Integrierten Handlungsprogramm liegt das Maßnahmenprogramm vor, das in den nächsten 15 bis 20 Jahren in Trier-West umzusetzen ist. In den entsprechenden Projektbögen sind die nach heutiger Sicht realistischen Umstratungszeiträume genannt. Allerdings sind die einzelnen Maßnahmen sowohl vom Fortschritt der anderen Maßnahmen als auch von der Mitwirkungs- und Investitionsbereitschaft von Externen und Investoren abhängig, so dass zum heutigen Zeitpunkt nur eine erste Einschätzung der Umstratungszeiträume genannt werden kann. Zusätzlich sind den Projekten neben dem Umstratungszeitraum Prioritäten zu geordnet, die nicht immer mit dem Zeitplan gleichzustellen sind, denn Realisierungszeitraum und inhaltliche Priorität können oft voneinander abweichen.

An erster Stelle muss die Stadt Trier die Bedeutung der Stadterneuerungsmaßnahme Trier-West verbindlich festlegen. Das bedeutet, dass im Verhältnis zu den vielen anderen Projekten der Stadtentwicklung in der Stadt festgelegt werden muss, in welcher Intensität und Priorität und in welchen Zeiträumen die betroffenen Ämter und Abteilungen der Stadtverwaltung abgestimmt aufeinander die Umsetzung des Handlungsprogramms forcieren sollen. Unterschiedliche Haltungen zur Bedeutung der Maßnahme für die Stadt beeinträchtigen den Ablauf und damit die zügige Umsetzung und letztlich auch den Erfolg der Maßnahme.

Zur Umsetzung sind ab 2012 folgende vorbereitende Schritte zu erfüllen: Mit hoher zeitlicher Priorität müssen die Gespräche in den zuständigen Ministerien (Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur, Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung etc.) und der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion geführt werden, um die Fördermöglichkeiten und deren Einplanung abklären zu können. Nur mit konkreten und belastbaren Aussagen kann die Planung ernsthaft weiterverfolgt werden. Auch die Gespräche mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland Pfalz sind mit hoher zeitlicher Priorität zu führen, um den Neubau der neuen Verbindungsstraße voranzutreiben. Im Vorfeld sind einheitlicher Umgang und Verständnis zu den verschiedenen Fördermöglichkeiten als auch in Zusammenhang mit der Sozialen Stadt in Trier-West wie in Abstimmung mit den anderen Stadterneuerungsmaßnahmen in der Stadt zu erreichen.

Parallel und vorbereitend zu den Abstimmungsgesprächen sind die erforderlichen planerischen Schritte einzuleiten; dies ist in erster Linie die Aufstellung der erforderlichen und in den Projektbögen genannten Bebauungspläne. Diese Aufgabe obliegt der Stadtplanung, die möglicherweise auch Aufgaben vergeben kann.

Sofern eine Förderung von Maßnahmen in Aussicht gestellt ist, sollen dann weitere Planungsschritte eingeleitet werden; darunter

fallen u. a. die Erstellung von Fachgutachten wie Altlastenuntersuchungen, Hochwasserkonzepte, Ausschreibung von Planungsleistungen, Durchführung von Wettbewerben und die Suche nach geeigneten Investoren.

Zur organisatorischen Umsetzung des Stadterneuerungsprogramms und der gesamten Projektumsetzung empfiehlt sich der Aufbau einer umfassenden Projektstruktur:

Für die Entscheidungs- und Umsetzungsphase sollte ein Lenkungsgremium gegründet werden, das sich aus den leitenden Vertretern der Stadtverwaltung, der verwaltungsinternen Projektleitung und später auch dem Stadtumbaumanagement zusammensetzt. Das Lenkungsgremium tagt regelmäßig und trifft Grundsatzentscheidungen wie z. B. Projektpriorisierung, Mittelverteilung und übernimmt das abschließende Projekt- und Finanzcontrolling. Die Geschäftsführung obliegt der Projektleitung. Es ist wichtig, dass bei der Umsetzung einer so umfassenden und ressortübergreifenden Stadterneuerungsmaßnahme, bei der alle Fachbereiche beteiligt sind, eine reibungslose Kommunikation zwischen den Ämtern und den Entscheidungsträgern gesichert ist.

*Lenkungsgremium*

Die Projektleitung übernimmt die Kommunikation in die Verwaltung und koordiniert die projektübergreifende Zusammenarbeit der Fachverwaltung. Die kommunale Projektleitung setzt sich am besten aus zwei Personen zusammen, die im Team die Projektsteuerung übernehmen. Da das Projekt bislang federführend von der Stadtplanung betreut wurde und hier schon umfassende Kontakte zu Eigentümer- und Akteursschaft aufgebaut wurden, sollte die Projektleitung ebenso in der Stadtplanung angesiedelt werden. Ebenso ist die Projektleitung auf der Arbeitsebene die wichtigste Schnittstelle zwischen Verwaltung und dem Stadtumbaumanagement.

*Projektleitung*

Auf der verwaltungsinternen Ebene soll die Arbeits-, Kommunikations- und Informationsstruktur durch die Projektgruppe gesichert sein. Hier sind alle Fachdienststellen auf der Arbeitsebene vertreten, die zur Umsetzung des Handlungskonzepts erforderlich sind. Die Projektleitung innerhalb der Verwaltung organisiert und informiert diese Arbeitsebene, bindet sie in die inhaltliche Arbeit ein und stimmt hier kommunale und stadtteilspezifische Projekte ab.

*Projektgruppe*

Für die praktische Umsetzung des Handlungsprogramms ist ein förderfähiges Stadtumbaumanagement einzusetzen. Die Aufgaben sind im Projektbogen beschrieben. Im Kern soll das Stadtumbaumanagement das Maßnahmenprogramm mit umsetzen, die Kommunikation im Stadtteil sicher stellen, Vor-Ort-Ansprechpartner sein, Eigentümer- und Akteursschaft sowie Investoren unterstützen und die Beteiligung der Bürger durchzuführen.

*Stadtumbaumanagement*



Zur Stärkung der lokalen Strukturen sollen bestehende örtliche Netzwerke und Initiativen gestärkt und unterstützt werden. In Abstimmung mit den Strukturen der Sozialen Stadt soll geprüft werden, ob zur Umsetzung des Integrierten Handlungsprogramms weitere Netzwerke erforderlich sind. Zumindest können bestehende Gremien und Arbeitskreise zur Begleitung der Umsetzung des Handlungskonzeptes genutzt werden.

*Netzwerk- und Kooperationsstrukturen*

Während der Umsetzung der Maßnahmen sollen regelmäßig Bürgerkonferenzen oder Informationsveranstaltungen die Bürger über den Stand der Planung informieren bzw. an dieser beteiligt werden. Zu allen Teilprojekten sind zielführende Formen der Beteiligung vorzusehen.

*Bürgerkonferenzen*



## 7 Evaluationskonzept

Ziel einer Evaluation im Rahmen eines Planungsprozesses ist es, ein Rückkopplungselement für die Prozesssteuerung zu implementieren, das überprüft, ob die Interventionen auch tatsächlich die gewünschten Ergebnisse bzw. Wirkungen produzieren (Ursache-Wirkungs-Beziehung). Erfasst werden sowohl Daten der städtebaulichen Ausgangssituation, der Wahrnehmung der stadträumlichen Situation durch die Betroffenen als auch objektiv zu prüfende Erfolgsfaktoren. Die Evaluation soll somit eine Hilfe im Rahmen des Stadterneuerungsprozesses sein, die Qualität des Prozesses als auch der Ergebnisse zu verbessern.

Die Evaluation des Integrierten Handlungsprogramms sollte prozessbegleitend erfolgen. Die Stadt Trier sollte in Anlehnung an bestehende Evaluationskonzepte bei Stadterneuerungsmaßnahmen ein abgestimmtes und zielführendes Konzept erarbeiten, dass von den maßgeblichen Akteuren akzeptiert wird.

Beispielhaft könnte das Evaluationskonzept für Trier folgende Bausteine umfassen:

- Baustein 1: Erstellung eines Zielsystems und Überprüfung der Zielerreichung mit Hilfe von geeigneten Indikatoren
- Baustein 2: Sozialraum-Monitoring auf der Grundlage von ausgewählten Kontextindikatoren und der Fortführung bzw. Erweiterung der gesamtstädtischen Sozialberichterstattung, vor allem jährliche Fortschreibung der Sozialdaten
- Baustein 3: Projekt-Dokumentationssystem zur (Selbst-)Evaluation der einzelnen Projekte des Stadtteilprogramms
- Baustein 4: Durchführung von Bewohnerbefragungen, um die Erfolge bzw. Wirkungen des Programms aus Sicht der Bewohnerschaft zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu untersuchen
- Baustein 5: Analyse zentraler qualitativer Prozesse/Aspekte des Stadtteilprogramms anhand von Projektfallstudien und darauf aufbauend die konzeptionelle Beratung und Unterstützung des Stadtteilmanagements im Rahmen einer externen Prozessbegleitung

Für die Arbeit der Projektleitung kann dies auf die folgende Weise konkretisiert werden: Für jedes Projekt wird eine Projektdatenbank/Projektordner mit folgenden Inhalten/Dateiblättern eingerichtet.

- Datenblatt 1 - Projektbogen mit Priorität, geschätzten Kosten und Projektnummer
- Datenblatt 2 - Stammdaten: Daten zu Projektträger, Ansprechpartner, Verortung des Projekts, konkreter Projektbeginn, geplante Gesamtlaufzeit, anerkannte Projektkosten und Kurzprofil des Projekts
- Datenblatt 3 - Projektziele und Zielerreichung: Konkrete Leistungen, die der Projektträger zu erbringen hat und die ange-

strebten Ergebnisse, die hierdurch bewirkt werden, werden anhand einer konkreten Zielformulierung, Indikatoren, einem Vergleich der Soll-Vorgaben und des Ist-Befunds zusammengetragen.

- Datenblatt 4 - Selbsteinschätzung der Projektumsetzung: Die Projektträger geben eine Einschätzung zum Stand des Projekts ab, u. a. zu den erreichten Zielgruppen sowie den zentralen Stärken und Schwächen der Projektarbeit. Hier besteht auch die Möglichkeit, Vorschläge für eine Modifizierung der Projektarbeit festzuhalten.
- Datenblatt 5 - Qualitätsstandards der Projektumsetzung: Zur Messung der Qualität des Projekts wird die Vernetzung des Projektträgers, die Kooperation des Projekts mit anderen Stadtteilakteuren, die Beteiligung der Zielgruppe an der Projektplanung und -umsetzung sowie die Vorkehrungen zur Verstetigung der aufgebauten Strukturen und erzielten Ergebnisse nach dem Ende des Stadterneuerungsprogramm dokumentiert.
- Materialanhang: Unterlagen wie trägerinterne Projektdokumentationen, alle Planungen, Konzeptstudien, Broschüren, Ergebnisse von Teilnehmerbefragungen, Pressspiegel, Fotodokumentation

Die Projektleitung bei der Stadt Trier wird die Evaluation steuern und nachhalten. Die eigentliche Projektevaluation soll extern vergeben werden. Die Erhebung und Auswertung der sozioökonomischen Kontextindikatoren zum Sozialraum-Monitoring erfolgt durch die entsprechenden Fachbereiche (Statistik) innerhalb der Verwaltung. Dabei ist auf eine geschlechtsspezifisch Erhebung der Daten zu achten.

Entscheidend für den Erfolg des Controllings ist, dass der beteiligten Akteursschaft in und außerhalb der Stadt deutlich gemacht wird, dass sie nicht persönlich zum Gegenstand der Beobachtung werden. Vielmehr stehen die Arbeit, Effizienz und Verbesserung der Umsetzung von Projekten und Maßnahmen im Vordergrund, um entsprechende Hilfestellungen geben zu können. Der Akteursschaft muss daher zu Beginn des Erneuerungs- und damit auch des Evaluationsprozesses der Nutzen für die eigene Arbeit und damit Vertrauen in die Zusammenarbeit mit dem Interkommunalen Projektteam vermittelt werden.



## 8 Zum Abschluss

Die Stadterneuerung von Trier-West sollte als zentrale städtebauliche Aufgabe für die Stadt Trier gewertet werden, da enorme Entwicklungspotenziale im Stadtteil ruhen. Mit dem Masterplan Trier-West wurden 2010 die grundlegenden Weichen gesetzt. Das Integrierte Handlungskonzept hat nun die konzeptionellen und visionären Ausführungen des Masterplans in ein pragmatisches Arbeitshandbuch überführt. Dieses dient neben der Strukturierung der Maßnahmen maßgeblich zur Vorbereitung der Abstimmungsgespräche mit den Bewilligungsbehörden; denn mit der Zusammenstellung der Maßnahmen und Aufgaben wird ganz deutlich, dass die Stadt Trier die umfassende Aufgabe der Stadteilerneuerung in Trier nicht ohne externe Förderung bewältigen kann.

Mit der Erstellung des Integrierten Handlungsprogramms wurde aber auch noch mal verdeutlicht, dass im Stadtteil Trier-West ein extrem hoher Handlungsbedarf besteht, um den über Jahrzehnte zu beobachtende Rückgang von Attraktivität und Prosperität umzukehren und Trier-West nachhaltig aufzuwerten. Sowohl in planerischer als auch strategischer Hinsicht besteht erhöhte planerische Aufmerksamkeit, seien es der erneuerungsbedürftige Wohnungsbestand oder die vielen städtebaulichen Defizite und Entwicklungsrückstände in den Bereichen Kasernen, ehemaliges Bahnausbesserungswerk, ehemaliger Güterbahnhof sowie Moselufer, um eine imagewirksame Umkehr des negativen Trends zu erreichen.

Mit der Erstellung des Integrierten Handlungsprogramms und der zeitlichen und planerischen Einordnung aller Maßnahmen wurde ganz besonders deutlich, dass grundlegende Voraussetzung für viele Maßnahmen die Neu-Erschließung des Stadtteils ist; ohne diese verkehrliche Entlastung werden sich viel Ziele des Masterplans nicht erreichen lassen. Somit sollte die Planung der neuen Verbindungsstraße Vorrang haben.

Es wird eine umfassende, sehr spannende und wichtige Aufgabe sein und für viele Jahre bleiben, den Stadtteil Trier-West entsprechend seinen Potenzialen zu einem lebendigen und vielseitigen innenstadtnahem Wohn- und Arbeitsquartier zu entwickeln, das neue Zielgruppen anspricht, und den dringend erforderlichen Qualitätssprung zu erreichen.



9 Projektliste analog Seite 34-37

Projektliste Integriertes Handlungskonzept Trier-West																		
Projekt-Nr.	Projektteil	Priorität	Umsetzungszeitraum								Kostenschätzung in EUR gerundet							
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff.	Gesamt-kosten	Städtebau-förderung 80 %	Geförderte Maßnahmen Städtischer Anteil Städtebau-förderung 20%	Weitere Förderung	Private Maßnahmen
<b>A Vorbereitende übergeordnete Planungen und Konzepte</b>																		
1	Sicherung der Potenzialflächen durch Bauleitplanung zur Steuerung der Siedlungsentwicklung	A												n. n.				n. n.
2	Integration der vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen in ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept	A												keine Kosten				keine Kosten
3	Fortschreibung des gesamtstädtischen Einzelhandelskonzepts zur Steuerung des Einzelhandels in Trier-West	A												40.000	32.000	8.000		keine Kosten
	<b>Summe</b>													40.000	32.000	8.000	0	0
<b>B Entwicklung der Potenzialflächen westlich der Eurerer Straße</b>																		
1	Umnutzung Jägerkaserne	A												41.600.000	80.000	20.000		41.500.000
2	Schaffung von seniorengerechtem Wohnraum inkl. entsprechender soz. Infrastruktur in den Hauptgebäuden der Jägerkaserne	A												22.200.000				22.200.000
	<b>Summe</b>													63.800.000	80.000	20.000	0	63.700.000
<b>C Entwicklung der Potenzialflächen zwischen Eurerer Straße und Bahntrasse</b>																		
1	Umnutzung des ehemaligen Bahnausbesserungswerks	A												805.000	28.000	7.000		770.000
2	Entwicklung des Wohngebiets „Neue Wohnen am Park“	B												30.700.000				30.700.000
3	Umnutzung des Geländes des Güterbahnhofs in neue Gewerbeflächen	C												12.200.000				12.200.000
4	Umnutzung der Flächen der Firma Eyi-Bobinet	A												keine Kosten				n. n.
5	Umnutzung des Betriebsfonds der Stadtwerke als Standort für Dienstleistungs- und Gewerbestellungen	B												27.700.000	200.000	50.000		27.450.000
	<b>Summe</b>													71.405.000	228.000	57.000	0	71.120.000



Projektliste integriertes Handlungskonzept Trier-West																			
Projekt-Nr.	Projekttitel	Priorität	Umsetzungszentrum								Kostenschätzung in EUR, gerundet		Private Maßnahmen						
			2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012		2011	Gesamtkosten	Städtebauförderung %	Städtebauförderung 80 %	Weitere Förderung	
D	<b>Entwicklung der neuen Stadtmitte Trier-West</b>																		
1	Vorbereitende Planungen für die Entwicklung einer neuen Stadtmitte, Städtebaulich-architektonischer Realisierungswettbewerb	A													200.000	160.000	40.000		
2	Reaktivierung des SPNV auf der westlichen Moselseite - Anlage eines Haltepunktes Trier-West	C													1.200.000		1.200.000		
3	Bau einer Fußgängerbrücke als Verbindung zwischen Römerbrücke und Stadtteilzentrum	C													1.496.000			1.490.000	
4	Entwicklung von Bauflächen am Stadtplatz als neuer Einzelhandels- und Dienstleistungstandort	B													29.230.000	375.000	94.000		28.780.000
5	Gestaltung eines Stadtplatzes zwischen der Eurerer Straße und der Verbindungsstraße als neuer Stadtmittelpunkt	B													2.323.000	1.858.400	464.600		
6	Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Eurerer Straße als Geschäftsstraße	B																	
7	Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Hornstraße und der südlichen Brückenrampe, Anlage einer Busschleuse	B													900.000	720.000	180.000		
8	Städtebauliche und gestalterische Aufwertung der Flächen zwischen Hornstraße und Bahntrasse	C													n. n.				n. n.
	Summe														35.343.000	3.114.400	778.600	2.590.000	28.780.000
E	<b>Stadt am Fluss: Inwertsetzung der Quartiere zwischen Bahntrasse und Mosel</b>																		
1	Städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Quartiers Luxemburger Straße	A													n. n.				n. n.
2	„Wohnen am Wasser“ - Entwicklung der Flächen zwischen Campingplatz und Lamberstraße	B													n. n.				n. n.
3	Städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Quartiers Aachener Straße/Martinerfeld	B													n. n.				n. n.
	Summe														0	0	0	0	0



Projektliste Integriertes Handlungskonzept Trier-West																								
Projekt-Nr.	Projekttitel	Priorität	Umsetzungszeitraum								Gesamtkosten	Kostenschätzung in EUR gerundet												
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		2019	2020	2021 ff.	Städtebauförderung Förderquote 30 %	Städtischer Anteil Stadtbauförderung 20%	Weitere Förderung	Private Maßnahmen						
F	<b>Optimierung der Grün- und Freiflächenversorgung sowie der Wegevernetzung</b>																							
1	Übergeordnetes Freiraum- und Wegekonzept	A																	160.000	45.000				
2	Gestalterische und funktionale Konkretisierung und Umsetzung des Hochwasserschutzkonzepts	C																	40.000	10.000				
3	Gestaltung der Uferpromenade an der Mosel	A																	3.032.000	758.000				
4	Neubau des Barbara- und des Irminensteigs	C																	6.832.000	1.708.000				
5	Herstellung einer Verbindung zwischen Bahnausbesserungswerk und Bahnunterführung bis zur Mosel	B																	n.n.					
6	Herstellung des Stadtparks nördlich der Lokrichhalle	B																	3.310.400	827.600				
7	Gestaltung der Grün- und Freiflächen im direkten Umfeld der Lokrichhalle	B																	1.079.000			1.079.000		
8	Gestaltung der Grün- und Freiflächen im Umfeld der neuen Wohnbebauung am Bahnausbesserungswerk	B																	482.000			482.000		
9	Gestaltung einer grünen Wegeverbindung zwischen dem Stadtpark und den Moselhöfen parallel zum Tempelweg	B																	326.000	260.600	65.200			
10	Gestaltung öffentlicher Grün- und Freiflächen an der Jägerkaserne als öffentlicher Park	B																	1.324.000			1.324.000		
11	Optimierung der Fuß- und Radwege im Stadtteil	B																	680.000	170.000				
12	Wegeleitsystem	C																	48.000	12.000				
	<b>Summe</b>																		20.864.000	14.383.200	3.595.800	0	2.885.000	
G	<b>Neuordnung der Erschließung für den MIV und den ÖPNV in Trier-West</b>																							
1	Neubau der Verbindungsstraße	A																					12.000.000	
2	Umgestaltung und Aufwertung der Luxemburger Straße	A																					2.430.000	
3	Anlage eines verkehrsberuhigten Platzes an der Schnittstelle Römerbrücke - Bahnhofplatz als Ortsteilringang	B																					1.000.000	
	<b>Summe</b>																			15.430.000	1.944.000	488.000	13.000.000	0



Projektliste Integriertes Handlungskonzept Trier-West																			
Projekt-Nr.	Projektziel	Priorität	Umsetzungszeitraum									Kostenschätzung in EUR gerundet							
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Gesamtkosten	Stadtebau-förderung Förderquote %	Stadtebau-förderung 80 %	Weitere Forderung	Private Maßnahmen	
<b>H</b>	<b>Ergänzende Einzelmaßnahmen</b>																		
1	Modernisierung, Instandsetzung und Sanierung der privaten Bausubstanz	A													n.n.				
2	Schaffung von speziellen Wohnangeboten für ältere Menschen sowie besondere Wohnformen	B								nicht offen									
3	Machbarkeitsstudie und Umsetzung Bürgerzentrum	C													1.000.000	800.000	200.000		
4	Aufwertung der Römerbrücke	B													n. n.				
5	Entwicklung eines Konzepts für mögliche Zwischennutzungen für den gesamten Stadtteil Trier-West	C													20.000	16.000	4.000		
6	Präsentation des Lenus-Mars-Tempels als touristische Attraktion	C								nicht offen					150.000	120.000	30.000		
	<b>Summe</b>														<b>1.170.000</b>	<b>986.000</b>	<b>234.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>I</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit, Partizipation und Projektmanagement</b>																		
1	Stadtumbaumanagement	A													900.000	720.000	180.000		
2	Aktivierung und Beratung von Eigentümern	B													60.000	48.000	12.000		
3	Evaluation	B													in 14 enthalten				
4	Bürgerbeteiligung	A													150.000	120.000	30.000		
	<b>Summe</b>														<b>1.110.000</b>	<b>888.000</b>	<b>222.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Gesamtkosten Stadtumbau</b>															<b>209.162.000</b>	<b>21.605.600</b>	<b>5.401.400</b>	<b>15.690.000</b>	<b>166.465.000</b>
<b>J</b>	<b>Exkurs: Fortführung von Projekten der Sozialen Stadt</b>																		
1	Fortbeschreibung des Integrierten Handlungskonzepts Soziale Stadt zur Abstimmung mit den Maßnahmen des Stadtumbaus	B								nicht offen					50.000	40.000	10.000		
2	Fortführung der Sanierung und Umnutzung der Gneisenaukaserne sowie Umsetzung der Freiflächengestaltung	A								nicht offen					8.700.000	6.960.000	1.740.000		
3	Nachverdichtungen einzelner Baublöcke oder Quartiere	C								langfristig					keine Kosten				
	<b>Summe</b>														<b>8.750.000</b>	<b>7.000.000</b>	<b>1.750.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Weitere Kosten Soziale Stadt</b>															<b>8.750.000</b>	<b>7.000.000</b>	<b>1.750.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Gesamtkosten Trier-West</b>															<b>217.912.000</b>	<b>28.605.600</b>	<b>7.151.400</b>	<b>15.690.000</b>	<b>166.465.000</b>