



#perspektiveinnenstadt

ISEK LZ Innenstadt – Stadt Trier

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) im Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ (LZ)

im Rahmen der
Städtebauförderung

im Auftrag der
Stadt Trier



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM DES INNERN
UND FÜR SPORT



Disclaimer:

In diesem Dokument wird zugunsten der Übersichtlichkeit auf die Doppelbezeichnung der weiblichen und männlichen Form verzichtet. Wir betonen, dass die unterschiedlichen Lebenswelten der Geschlechter im Sinne des Gender Mainstreaming berücksichtigt werden.

Sofern nicht anders angegeben, liegen die Urheberrechte an Abbildungen, Grafiken, Fotos, Visualisierungen bei den Verfassern des Dokuments oder bei der Stadt Trier.

ISEK LZ Innenstadt – Stadt Trier
Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) im Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ (LZ)

Stand: 27.10.2023

Verfasser:



MESS Stadtplaner
Amann & Groß PartGmbB
St.-Marien-Platz 3
67655 Kaiserslautern
kontakt@m-e-s-s.de

Bearbeiter:
Dr. Henning Stepper
Florian Groß
Nicholas Maha



berchtoldkrass space&options
Schützenstraße 8A
76137 Karlsruhe
mail@berchtoldkrass.de

Bearbeiter:
Sarah Zwanzger
Prof. Dr. Martin Berchtold

**ANNE
KRÄMER**

Dipl.-Ing. Anne Krämer SRL
Stadtentwicklung | Mediation
Endersstraße 5, 04177 Leipzig
kraemer@kooperativestadtentwicklung.de

im Auftrag von:



Stadt Trier



im Rahmen der Städtebauförderung von Bund
Ländern und Gemeinden



Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



Ministerium des Inneren und für Sport
Rheinland-Pfalz

Inhalt

1	Hintergrund & Zielsetzung	08
1.1	DIE TRIERER INNENSTADT ALS BETRACHTUNGSGEGENSTAND	10
	1.1.1 Gesamtstädtische Einordnung	10
	1.1.2 Das Untersuchungsgebiet und seine Schwerpunktbereiche	12
1.2	WARUM EIN ISEK IM PROGRAMM „LEBENDIGE ZENTREN“?	16
	1.2.1 Anlass und Zielsetzung	16
	1.2.2 Das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“	17
1.3	PROZESSGESTALTUNG UND METHODIK	19
	1.3.1 Die Prozessphasen	19
	1.3.2 Prozessbegleitende Schritte	20
2	Analyse & Erkenntnisphase	22
2.1	AUFBAU UND ZIELRICHTUNG	24
2.2	DER ERSTE BLICK DURCH DIE INNENSTADT- BRILLEN	25
	2.2.1 Hier wohne und lebe ich	26
	2.2.2 Hier bin ich häufig unterwegs	28
	2.2.3 Hier bin ich als Tourist zu gast	30
	2.2.4 Hier habe ich geschäftliche Interessen	32
	2.2.5 Hier beschäftigt mich vor allem das (Stadt-) Klima	34
2.3	THEMATISCHE BESTANDSANALYSE	36
	2.3.1 Rahmendaten	36
	2.3.2 Flächenkulisse	38
	2.3.3 Klima	40
	2.3.4 Exkurs: Maßnahmenbandbreite Klimaschutz und -anpassung	42
	2.3.5 Baulicher Zustand und Leerstandssituation (Einschätzung durch Inaugenscheinnahme)	44
	2.3.6 Kultur-, Einkaufs- und Wohnstandort	50
	2.3.7 Grün- und Freiräume	52
	2.3.8 Mobilität und Umweltverbund	54
2.4	RELEVANTE GESAMTSTÄDTISCHE PLANUNGEN UND KONZEPTE	56
	2.4.1 Flächennutzungsplan 2030	56
	2.4.2 Aktionsplan Inklusion	57
	2.4.3 Integriertes Klimaschutzkonzept	58
	2.4.4 KlimaCOACH RLP	60
	2.4.5 Mobilitätskonzept Trier 2025+	61
	2.4.6 Radverkehrskonzept	62
	2.4.7 Nahverkehrsplan	63
	2.4.8 Tourismuskonzept	64
	2.4.9 Einzelhandelskonzept Trier 2025	66

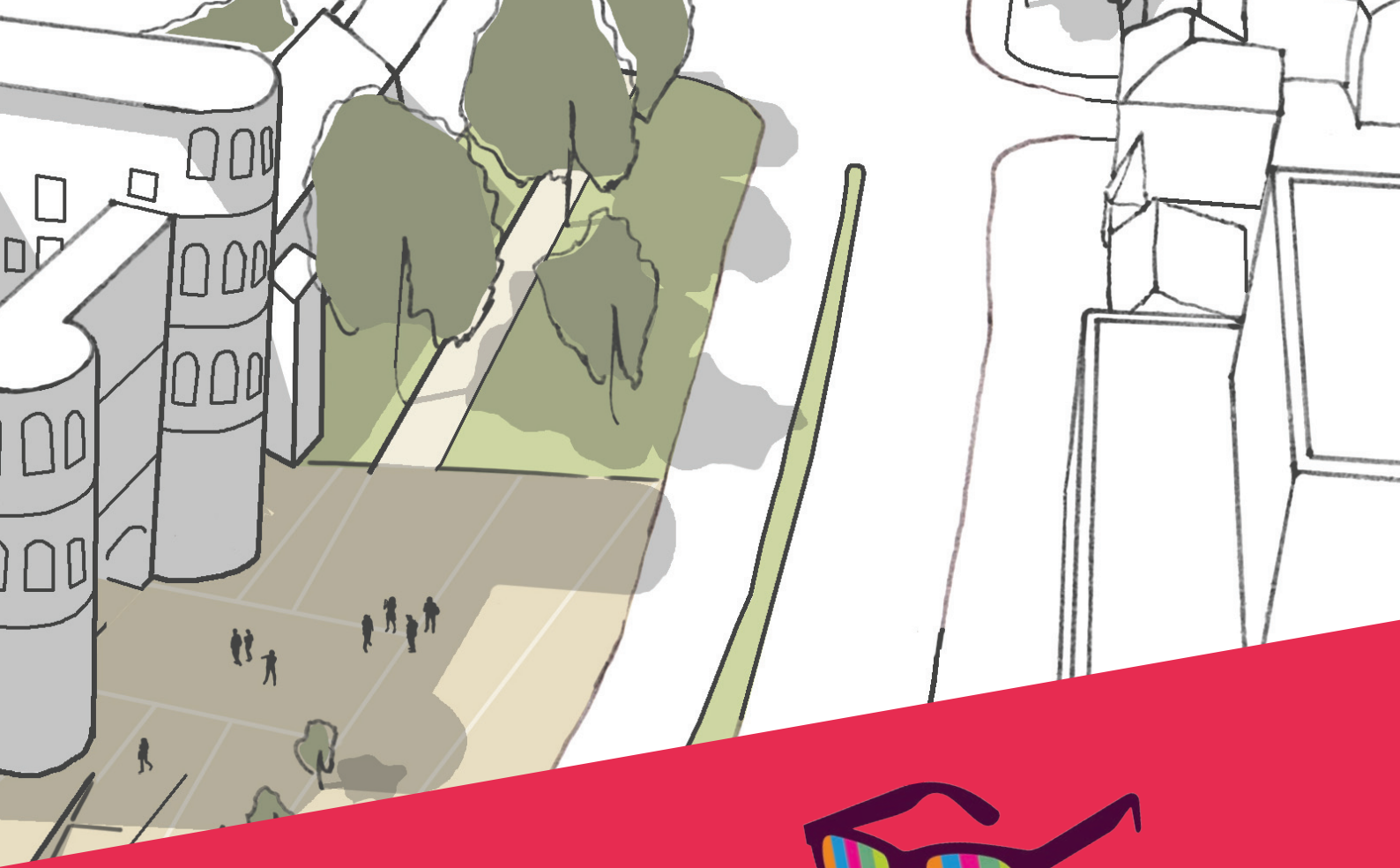
2.5	RELEVANTE TEILRÄUMLICHE/ INNERSTÄDTISCHE PLANUNGEN UND KONZEPTE	68
2.5.1	Strategisches Entwicklungs- und Nutzungskonzept Innenstadt 2025+ (SENI)	68
2.5.2	Sektorales Nutzungs- und Handlungsprogramm Wohnen Innenstadt Trier 2025+ (SeWoIn)	70
2.5.3	Lebens(t)raum Innenstadsd Trier (LeBIT) im Bundesprogramm. zukunftsfähige Innenstädte und Zentren	71
2.5.4	Urbanes Sicherheitskonzept	73
2.5.5	Integriertes energetisches Quartierskonzept Innenstadt – Südwest (EQTI)	74
2.5.6	Trier begrünt! Lokale Agenda 21 Trier	76
2.5.7	Klimaraum Trier - Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel	77
2.5.8	Toilettenkonzept	78
2.5.9	Lichtmasterplan	79
2.5.10	Pufferzonenkonzept	80
2.5.11	Grabungsschutzgebiete	81
2.5.12	Wettbewerb Umfeld Porta Nigra	82
2.5.13	Gedenkstätte für die Opfer der Amokfahrt	84
2.5.14	Wettbewerb Römerbrücke und Moselufer	86
2.6	ERKENNTNISSE AUS DEN BETEILIGUNGSFORMATEN	88
2.6.1	Auftaktveranstaltung Viehmarktthermen	88
2.6.2	Zehn Gespräche mit Innenstadt- Experten	94
2.6.3	Fünf Stadtpaziergänge	102
2.6.4	Innenstadtdialog am Tag der Städtebauförderung und Online-Beteiligung	108
2.6.5	Exkurs: Vor-Ort- Monitoring der Expertengruppe Lebendiges Zentrum	110
2.7	SWOT- ANALYSE	112
2.7.1	Stärken und Schwächen	114
2.7.2	Chancen und Risiken	116
3	Einordnung Leitbildprozess & Zieldefinition	116
3.1	EINORDNUNG DES ISEK IN DEN LAUFENDEN LEITBILDPROZESS	118
3.2	GRUNDLEGENDE ZIELDIMENSIONEN DES ISEK	119
3.2.1	prozessbezogene Zieldimensionen	119
3.2.2	inhaltliche Zieldimensionen	120
3.3	ÜBERGEORDNETE ENTWICKLUNGSZIELE KLIMASCHUTZ UND KLIMAAANPASSUNG	122
3.3.1	Grundprinzipien Klimaschutz und Klimaanpassung	122
3.3.2	Bioklimatisches Entlastungssystem Klimaanpassung	128
3.4	WEITERE ENTWICKLUNGSZIELE	130
3.4.1	Entwicklungsziele Gebäude und ihre Nutzungen	130
3.4.2	Entwicklungsziele Mobilität und Umweltverbund	132
3.4.3	Entwicklungsziele Grün- und Freiräume	134

4	Maßnahmenfindung und -priorisierung	136
4.1	MASSNAHMENFINDUNG	138
	4.1.1 Der Weg zu den Maßnahmen	138
	4.1.2 Der Maßnahmenkatalog	139
	4.1.3 Die Maßnahmenmatrix	141
4.2	MASSNAHMENPRIORISIERUNG	144
	4.2.1 Bestimmungsfaktoren Maßnahmenumsetzung	144
	4.2.2 Ansatz zum weiteren Vorgehen	145
	4.2.3 Exkurs: erstes Meinungsbild Maßnahmenkatalog	146
	4.2.4 Maßnahmenbewertung anhand Kriterienliste	148
4.3	MITTELEINSATZ STÄDTEBAUFÖRDERUNG	156
5	Die Maßnahmen im Detail	158
5.1	STRATEGISCHE MASSNAHMEN	160
	S.01 Erstellung ISEK- Innenstadt	160
	S.02 Gestaltungsleitfaden Stadtmöblierung	161
	S.03 Unterstützung klimaangepasster Städtebau	162
	S.04 Innenstadt für Alle > Nutzungs- Pool	163
	S.05 Nutzung Nachverdichtungspotenziale	164
	S.06 Qualifizierung Umgang antikes Erbe	165
5.2	GESAMTRÄUMLICHE MASSNAHMEN	166
	G.01 Umsetzung Urbanes Sicherheitskonzept	166
	G.02 Umsetzung Konzept öffentliche Toiletten	167
	G.03 Umsetzung Lichtmasterplan	168
	G.04 Stärkung Umweltverbund	169
	G.05 Öffnung und Vernetzung Freiräume	170
	G.06 Stärkung Tourismus und Kultur	171
5.3	TEILRÄUMLICHE MASSNAHMEN	172
	T.01 Neugestaltung Umfeld Porta Nigra	172
	T.02 Gestalterische und klimatische Aufwertung Fußgängerzone	176
	T.03 Neugestaltung Rindertanzplatz	178
	T.04 Rautenstrauchpark und Umfeld Frankenturm	182
	T.05 Bürgergarten Augustinerhof	186
	T.06 Neugestaltung Moselufer	190
	T.07 Aufwertung nördlicher Alleenring	193
	T.08 Umgestaltung Bahnhofsvorplatz	194

6	Maßnahmenumsetzung	196
6.1	GEBIETSKULISSE/ PROGRAMMGEBIET	198
	6.1.1 Ausgangslage	198
	6.1.2 Verortung Maßnahmen zur Umsetzung	200
	6.2.3 Empfehlung Programmgebiet sowie Vorschlag ergänzendes Sanierungsgebiet	202
	6.2.4 Perspektivisches weiteres Programmgebiet 2034 ff.	204
6.2	DURCHFÜHRUNGSMODALITÄTEN	206
	6.2.1 Programmmanagement	206
	6.2.2 Monitorig und Evaluierung	208
	6.2.3 Zeitschiene Umsetzungsvorschlag	210
	6.2.4 Maßnahmen- und Finanzierungsplan	212
7	Anhang	214
7.1	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	216



1 Hintergrund und Zielsetzung



#perspektiveinnenstadt

Die Innenstadt Triers ist der bedeutsame und Identität stiftende Mittelpunkt der Gesamtstadt. Ein historisches Zentrum von Weltrang und überregional bedeutender Standort in den Bereichen Handel, Kultur, Tourismus, Gastronomie und zahlreicher Dienstleistungen, gleichzeitig gelegen in einer der beliebtesten Tourismus- und Freizeitregionen Deutschlands.

Trotz dieser Stärken stellen Themen wie geändertes Konsumverhalten, sich wandelnde Ansprüche an innerstädtische Räume, an Aspekte der Sicherheit und der Mobilität sowie der Umgang mit den Folgen des Klimawandels die Trierer Innenstadt vor große Herausforderungen.

Zur Bewältigung dieser Herausforderungen leistet das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ einen wichtigen Beitrag. Gemäß des Ziels, die Trierer Innenstadt zu stärken und dazu einen Handlungs- und Steuerungsrahmen zu entwickeln, steht die Erarbeitung des vorliegenden ISEKs an erster Stelle. Hierbei kommt der Integration bestehender Planungen und Konzepte sowie der intensiven Beteiligung der Bürger und zentraler Akteure große Bedeutung zu.

1.1 Die Trierer Innenstadt als Betrachtungsgegenstand

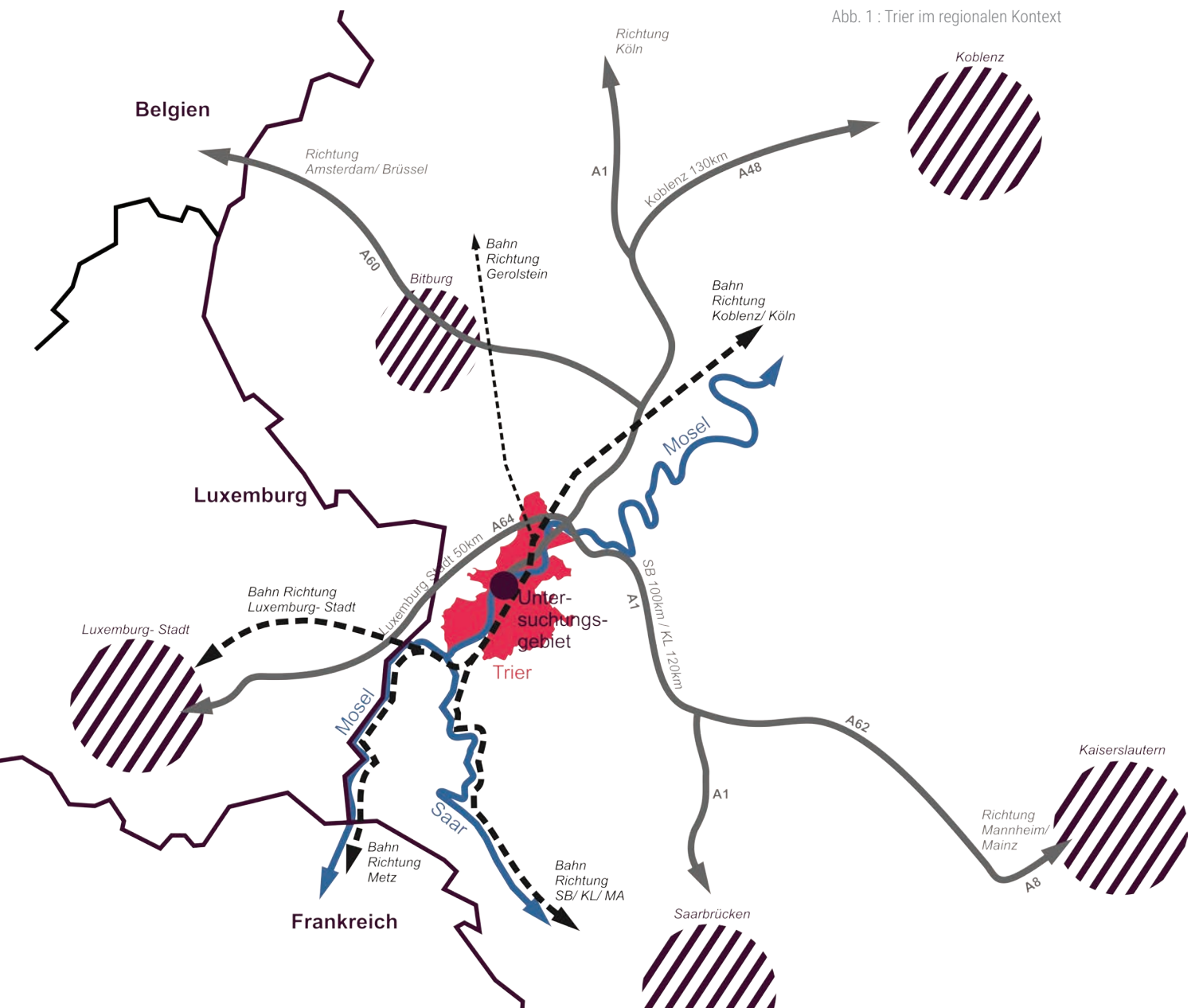
1.1.1 GESAMTSTÄDTISCHE EINORDNUNG

Die Innenstadt mit ihren umgebenden Siedlungs- und Freiräumen bildet einen Schwerpunkt der Stadtentwicklung Triers. Sie ist der zentrale Baustein im Zuge der Gesamtstrategie, Trier als starkes Oberzentrum in der grenzüberschreitenden europäischen Großregion weiter zu etablieren und zu einem Motor nachhaltiger Entwicklung zu machen.

Auf diesem Wege soll die Bedeutung und Anziehungskraft der aktuell gut 110.000 Einwohner zählenden Stadt (Stand: 31.12.2022; Quelle: Stadt Trier, StadtForschungEntwicklung) im Wettbewerb der Städte und Regionen auch auf nationaler und europäischer Ebene gestärkt werden.

Zentrale Potenziale hierbei sind die herausragende Bedeutung der Stadt Trier als Zentrum des römischen Erbes mit UNESCO Welterbe- Status und der Lage in der international bekannten Wein- und Urlaubsregion des Moseltals. Hierdurch und im Zusammenspiel mit zahlreichen weiteren touristischen und kulturellen Highlights und Veranstaltungen kommt Trier eine herausragende Rolle als national und international bekannte Tourismusdestination mit mehr als 4 Millionen Tagestouristen pro Jahr zu. Diese Rolle wird ebenfalls begünstigt durch die zentrale Lage im Herzen Europas sowie der unmittelbaren räumlichen Nähe zu den Nachbarländern Luxemburg, Frankreich, Belgien und den Niederlanden.

Abb. 1 : Trier im regionalen Kontext



Innerhalb Deutschlands liegen die nächsten Großstädte bzw. Ballungsräume mit Koblenz und der Region Köln/Bonn in nördlicher Richtung, Mainz und Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main in nordöstlicher Richtung sowie Saarbrücken im Südosten (vgl. Abb.01, S.10).

Für die nähere Umgebung kommen Trier, als dem Oberzentrum der ansonsten eher ländlich geprägten Region, wichtige Aufgaben hinsichtlich der Versorgung mit vielfältigen zentralen Funktionen im Bereich Einzelhandel, Bildung, Kultur, Tourismus, medizinischer Versorgung sowie öffentlichen und privaten Dienstleistungen zu.

Hinsichtlich der überregionalen verkehrlichen Anbindung kommt der Bahn eine wichtige, aufgrund fehlender Direktanbindung an den Fernverkehr aber verbesserungswürdige Rolle zu. Die Anbindung an das Autobahn- und Fernstraßennetz ist demgegenüber als gut zu bezeichnen (vgl. Abb.01, S. 10) und trägt der engen Verknüpfung auch zu den Nachbarländern und -städten Rech-

nung. Der nächstgelegene internationale Flughafen ist der in ca. 50km Entfernung gelegene Flughafen Luxemburg. Darüber hinaus spielt der Hafen Trier eine wichtige Rolle für den Güteraustausch. In touristischer Hinsicht bedeutsam ist die gute Einbindung Triers in das überregionale Radwegnetz insbesondere durch den Mosel-Radweg.

Naturräumlich liegt Trier im mittleren Moseltal. Das Moseltal erstreckt sich an der Westgrenze Deutschlands bis zum nordwestlich anschließenden Mittelrheintal. Die Tallage der Kernstadt Triers bringt zahlreiche Vorteile, aber insbesondere in verkehrlicher und klimatischer Hinsicht auch Nachteile mit sich. Bewaldete bzw. für den Weinbau genutzte Hangflächen reichen an vielen Stellen bis in das Gebiet der Kernstadt Triers. In südöstlicher Richtung erhebt sich der Hunsrück und in nordwestlicher Richtung die Eifel.

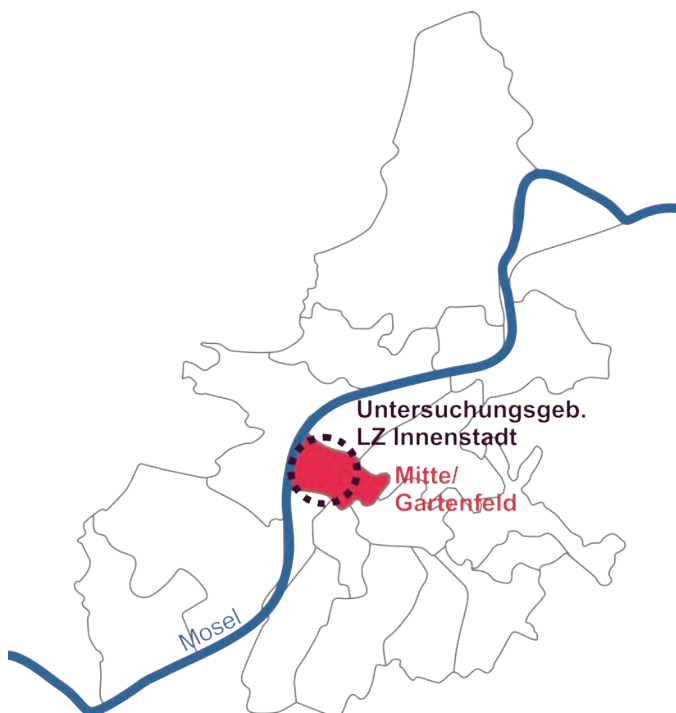


Abb. 2 : Stadtgebiet Trier und Lage der Innenstadt

Die Innenstadt Triers bildet auch in räumlicher Hinsicht das Zentrum der Gesamtstadt Trier. Insgesamt gliedert sich das Stadtgebiet in 19 Ortsbezirke.

Das im Rahmen des Programms „Lebendige Zentren“ vorab definierte Untersuchungsgebiet liegt im Ortsbezirk Mitte/Gartenfeld, der die Stadtbezirke Altstadt und Gartenfeld mit einer Einwohnerzahl von ca. 12.500 Einwohner (Stand: 31.12.2022; Quelle: Stadt Trier, StadtForschungEntwicklung) umfasst.

Das eigentliche Untersuchungsgebiet umfasst hierbei einen prägenden Teilbereich der Innenstadt, in dem sich die Handlungserfordernisse in besonderer Weise und wie im folgenden dargestellt, zeigen. Es hat eine Größe von 79,4 ha und eine Einwohnerzahl von 4.773 (Stand: 31.12.2022; Quelle: VOIS- Einwohnerbestandsstatistik und eigene Erhebungen Stadt Trier).

1.1.2 DAS UNTERSUCHUNGSGBIET UND SEINE SCHWERPUNKTBEREICHE

Im Rahmen der Vorbereitungen für das ISEK wurde ein Untersuchungsgebiet für die Innenstadt festgelegt. Das Untersuchungsgebiet umfasst hierbei einen Großteil des ca. 200 ha großen Innenstadtbereichs und hat eine Größe von ca. 79,4 ha (vgl. Abb.04, S.14). Begrenzt wird das Untersuchungsgebiet hierbei im Norden vom Bahnhofsvorplatz über den nördlichen Alleenring bis zur Porta Nigra und ihrem Umfeld sowie im Süden durch den südlichen Alleenring zwischen Kreuzungsbereich Neu-/Saarstraße und Römerbrücke. In Nord-Süd-Richtung umfasst das Untersuchungsgebiet die Fußgängerzone sowie die angrenzenden Randbereiche inklusive Domfreihof, Rautenstrauchpark, Viehmarkt, Augustinerhof und Karl-Marx-Straße. Einen Appendix bildet, von der Römerbrücke in nördliche Richtung ausgehend, der unmittelbare östliche Uferbereich der Mosel bis zum nördlichen Kranen.

Die Abgrenzung ergab sich zum einen aus der räumlichen Konzentration genereller Problemlagen und Herausforderungen sowie unter Zusammenfassung bereits identifizierter Schwerpunktbereiche, auf die im Zuge der ISEK-Erarbeitung besonderes Augenmerk gelegt werden soll. Einzelne Teilbereiche der Innenstadt wurden hierbei ausgeklammert, weil dort geringerer Handlungsdruck vorherrscht und/oder die Handlungsmöglichkeiten begrenzt sind (bspw. Klinikareale und weitere große Liegenschaften in Privateigentum).

Zentrale Herausforderungen, welche sowohl die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes als auch die Festlegung der Schwerpunktbereiche mitbestimmen, sind:

- Innenstadtfunktion und Nutzungsstrukturen müssen angesichts des anhaltenden Strukturwandels neu gedacht werden. Schwindende Bedeutung des Einzelhandels bei gleichzeitig steigender Nachfrage nach Wohnen und weiteren Nutzungen erfordert die Unterstützung dieser Prozesse.

- Die dringende Notwendigkeit zur Neugestaltung zentraler öffentlicher Räume in der Innenstadt, um die Aufenthaltsqualität und den generellen Freiraumanteil in diesem hochverdichteten Stadtbereich zu erhöhen. Gleichzeitig muss Mobilität in diesem zentralen Stadtbereich neu gedacht werden, der ÖPNV gestärkt und seine Nutzbarkeit verbessert werden.
- Der Erhalt des historischen Erbes und dessen bessere Inszenierung und Verknüpfung ist ebenfalls eine zentrale Aufgabe innerhalb des Untersuchungsgebietes. Insbesondere die gestalterische Aufwertung des Umfelds Porta Nigra steht hierbei im Fokus.
- Dem gestiegenen Sicherheitsbedürfnis als Reaktion auf die Amokfahrt 2020 entspricht das bereits erarbeitete „Urbane Sicherheitskonzept“. Dessen Umsetzung muss auch im Rahmen des ISEK im Fokus stehen.
- Ein übergeordnetes Thema bildet der Klimaschutz sowie die Anpassung an den Klimawandel, welches in der stark versiegelten und dicht bebauten Innenstadt nach intensiver Auseinandersetzung verlangt.

Die bereits im Vorfeld der ISEK-Erstellung identifizierten Schwerpunktbereiche sind (vgl. Abb.04, S.14):

Hauptbahnhof und Umfeld

Der Vorplatz des Hauptbahnhofs ist ein zentraler Eingangsbereich in die Innenstadt und wichtiger Knoten des ÖPNV. Große gestalterische Defizite und die Wahrnehmung als Angstraum bedingen die Notwendigkeit zur Aufwertung und Neugestaltung.

Nördlicher Alleenring

Der nördliche Alleenring ist ein prägender Grünraum und wichtiges Verbindungsglied zwischen Bahnhof und Innenstadt/ Porta Nigra. Auch hier bestehen zahlreiche Probleme wie mangelnde Querungsmöglichkeiten, gestalterische Defizite, hohe Belastungen durch Verkehrslärm etc..

Umfeld Porta Nigra

Die Porta Nigra ist das Wahrzeichen Triers und von herausragender historischer Bedeutung. Gleichzeitig ist sein Umfeld in einem teilweise sehr schlechten Zustand. Neben der Neugestaltung der Platzflächen ist auch die Neuordnung des ÖPNV in diesem Bereich vorgesehen. Es existieren bereits Wettbewerbsergebnisse zu diesem Bereich, die aufgrund geänderter/aktueller Rahmenbedingungen nochmals überarbeitet werden sollen. Das ISEK soll hier Aussagen zum weiteren Umgang mit diesem Bereich treffen.

Fußgängerzone

Gestalterische Defizite und geringe Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum sowie die Herausforderungen des Strukturwandels für die bestehenden Bau- und Nutzungsstrukturen machen die

Fußgängerzone und ihre unmittelbaren Nebenarme zu einem wichtigen Schwerpunktbereich.

Augustinerhof

Gemäß seines Grundcharakters ist der Augustinerhof eine wertvolle innerstädtische Platzfläche mit attraktiven flankierenden, vorwiegend öffentlichen Nutzungen. Durch die nahezu vollständige Nutzung als Parkplatzfläche kann er seine Potenziale nicht entfalten. Hier bedarf es Überlegungen zur zukünftigen Nutzung und Gestaltung.

östliches Moselufer

Der östliche Brückenkopf der Römerbrücke sowie der daran anschließende Uferbereich der Mosel weisen große gestalterische und funktionale Defizite auf. Gleichzeitig ist die Anbindung an die Innenstadt verbesserungswürdig.

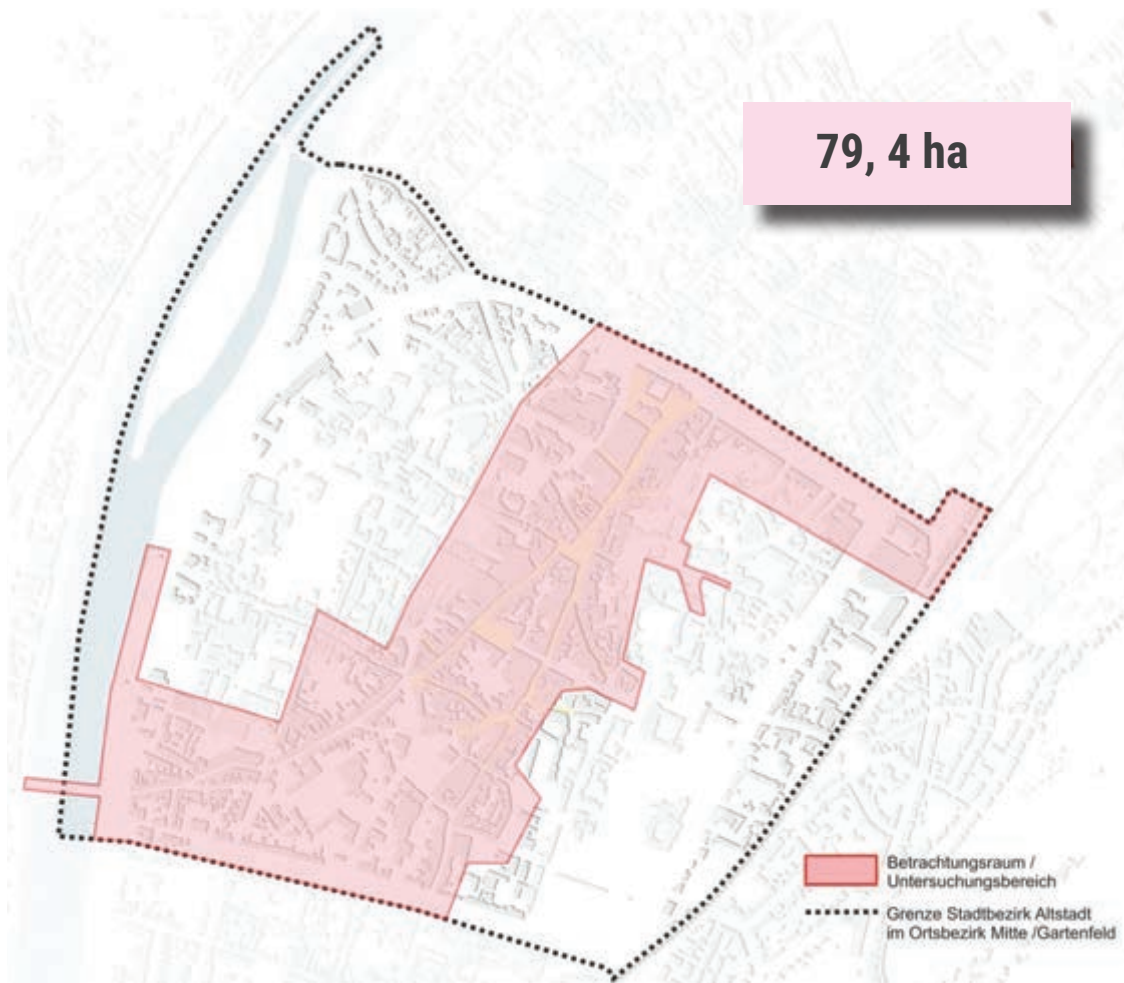


Abb. 3 : Innenstadt Trier und Teilbereich Untersuchungsgebiet

Abb. 4 : Das Untersuchungsgebiet mit seinen Schwerpunktbereichen

Mosel

Schwerpunktbereich
südl. Moselufer

Schwerpunktbereich
Fußgängerzone

Viehmarktplatz

Römerbrücke

Augustinerhof

Schwerpunktbereich
Augustinerhof

Schwerpunktbereich
Umfeld Porta Nigra

Porta Nigra

Schwerpunktbereich
nördl. Alleening

Schwerpunktbereich
Vorplatz Hauptbahnhof

Hauptmarkt

Dom

Hauptbahnhof

1.2 Warum ein ISEK im Programm „Lebendige Zentren“?

1.2.1 ANLASS UND ZIELSETZUNG

Wie vorangegangen bereits dargestellt (vgl. Kapitel 1.1) sind Innenstädte bedeutsame Orte sowie Identität stiftende Mittelpunkte des gesellschaftlichen Zusammenlebens. Wie in vielen Städten kommt auch der Innenstadt Triers eine hohe Bedeutung für die Gesamtstadt als Zentrum für Wirtschaft, Handel und Arbeit, Bildung, Wohnen, Kultur, Tourismus, Freizeit sowie Identität und Image der Stadt zu.

Gleichzeitig ist auch das Zentrum Triers einem steten und teils tiefgreifenden Wandel unterworfen. Verändertes Konsumverhalten von Einwohnern und Besuchern, steigende Nachfrage nach innerstädtischem Wohnen sowie weitere Querschnittsthemen wie Mobilität, Sicherheit etc. spielen hierbei eine Rolle. Insbesondere der Umgang mit klimatischen Fragestellungen hinsichtlich Klimaschutz und der Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels spielen eine zentrale Rolle für die zukünftige Gestaltung der Innenstadt.

In Trier soll die im Zusammenhang mit den genannten Trends erforderliche Transformation der Innenstadtfunktionen und -nutzungen vorgebracht werden. Ebenfalls sollen prioritär die bestehenden Defizite im öffentlichen Raum angegangen werden sowie den Anforderungen einer veränderten Mobilität und insbesondere dem seit der Amokfahrt 2020 gestiegenen Sicherheitsbedürfnis Rechnung getragen werden.

Um diesen Wandel städtebaulich gezielt gestalten zu können, hat sich die Stadt Trier darum bemüht, in das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ aufgenommen zu werden – mit Erfolg.

Mit Hilfe der in Aussicht gestellten Städtebaufördermittel kann die Stadt Trier nun auf den durch städtebauliche Missstände und Defizite verstärkten Handlungsbedarf in der Innenstadt reagieren und die anstehenden Herausforderungen aufgrund des fortschreitenden Wandels der

Innenstadtfunktion und Nutzungsstruktur in den nächsten Jahren angehen.

Die Erarbeitung eines beschlussreifen Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) nach den einschlägigen Standards ist hierbei Grundvoraussetzung. Als ein erster Schritt zur weiteren Qualifizierung der Gesamtmaßnahme und Festlegung der Handlungsprioritäten im Rahmen der Umsetzung soll das ISEK mit einem begleitendem Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung erstellt werden.

So soll unter gleichzeitiger Berücksichtigung bestehender gesamtstädtischer und sektoraler Konzeptionen ein belastbarer und fundierter Handlungs- und Steuerungsrahmen für die innerstädtische Entwicklung in den nächsten Jahren entwickelt werden.

Hierbei sollen die Schwerpunktziele der weiteren integrierten Entwicklung sowie die prioritären Maßnahmen herausgearbeitet werden und ein Maßnahmenvorschlag für die weitere Programmumsetzung abgeleitet werden. Das Konzept soll für die identifizierten Handlungsbedarfe und zukünftigen Herausforderungen der Innenstadtentwicklung konkrete, langfristig wirksame und vor allem lokal abgestimmte Lösungen eruieren. Das ISEK ist Grundlage für die weitere Förderung und Abstimmung mit dem Fördermittelgeber im Rahmen der Städtebaufördermaßnahme „LZ Innenstadt“.

Elementar im Erarbeitungsprozess ist die Berücksichtigung von bzw. Abstimmung mit vorhandenen und laufenden weiteren Planungen und Konzepten.

Folgende Planungen und Konzepte stehen hierbei im Fokus:

RELEVANTE GESAMTSTÄDTISCHE PLANUNGEN UND KONZEPTE

- Flächennutzungsplan 2030
- Aktionsplan Inklusion
- Integriertes Klimaschutzkonzept
- KlimaCOACH RLP
- Mobilitätskonzept Trier 2025+
- Radverkehrskonzept
- Nahverkehrsplan
- Tourismuskonzept
- Einzelhandelskonzept Trier 2025

RELEVANTE TEILRÄUMLICHE/ INNERSTÄDTISCHE PLANUNGEN UND KONZEPTE

- Strategisches Entwicklungs- und Nutzungskonzept Innenstadt 2025+ (SENI)
- Sektorales Nutzungs- und Handlungsprogramm Wohnen Innenstadt Trier 2025+ (SeWoIn)

- Lebens(t)raum Innenstadt Trier (LebIT) im Bundesprogramm zukunftsfähige Innenstädte und Zentren
- Urbanes Sicherheitskonzept Integriertes energetisches Quartierskonzept Innenstadt – Südwest (EQTI)
- Trier begrünt! Lokale Agenda 21 Trier
- Klimaraum trier - Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel
- Toilettenkonzept
- Lichtmasterplan
- Konzept Pufferzonen
- Grabungsschutzgebiete
- Wettbewerb Umfeld Porta Nigra
- Wettbewerb Römerbrücke und Moselufer

1.2.2 DAS STÄDTEBAUFÖRDERPROGRAMM „LEBENDIGE ZENTREN“

Im Zuge der Neuordnung der Städtebauförderung im Jahr 2020 wurde neben den Programmen „Sozialer Zusammenhalt“ und „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ das Programm „Lebendige Zentren“ ins Leben gerufen.

Im Rahmen dieses Programms wird der herausragenden Rolle der Innenstädte und Zentren als prägende und Identität stiftende Stadträume mit hoher ökonomischer, sozialer und kultureller Bedeutung, Rechnung getragen. Gleichzeitig waren und sind die mannigfaltigen Herausforderungen des anhaltenden Strukturwandels und der dadurch notwendigen Transformationsprozesse ein Faktor, der diese Stadträume weiterhin in den Fokus der Stadtentwicklungspolitik gerückt hat.

Ziel des Förderprogramms „Lebendige Zentren“ ist es hierbei, die Innenstädte „als multifunktionale und identitätsstiftende Standorte für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur zu stärken“ (Quelle: Lebendige Zentren - Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne, Broschüre BMI 2021; S.3).

Der sinnvolle Ausgleich und die zielgerichtete Verknüpfung alter und neuer innerstädtischer Funktionen in veränderten Anteilen und Schwerpunkten ist hierbei eine der zentralen Aufgaben im Zuge des Programms „Lebendige Zentren“. Mit der Anpassung an den Strukturwandel und der zukunftsfähigen Weiterentwicklung innerstädtischer Bereiche kommt dem Themenfeld Klimaschutz und -anpassung eine explizit herausragende Stellung zu. Neben seiner gesamtstädtischen Relevanz ist dieses Thema in den traditionell intensiv genutzten und baulich hochverdichteten Zentrumsbereichen besonders akut.

Zusammenfassend können die zur Verfügung stehenden Fördermittel hierbei im Rahmen einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme unter anderem eingesetzt werden für:

- Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung.
- Maßnahmen zur Anpassung an den innerstädtischen Strukturwandel.

- Maßnahmen zum Erhalt des baukulturellen Erbes und des historischen Stadtbildes.
- Maßnahmen zum Erhalt und Weiterentwicklung von innerstädtischen Straßen, Wegen, Plätzen oder Grünräumen.
- Maßnahmen zur Verbesserung der städtischen Mobilität einschließlich der Optimierung der Fußgängerfreundlichkeit und alternativer Mobilitätsformen.

(Quelle: Lebendige Zentren - Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne, Broschüre BMI 2021; S.3).

Die Fördermittel werden jeweils anteilig durch Bund, Land und begünstigte Gemeinde zur Verfügung gestellt. Wesentliches Ziel hierbei ist auch der Anstoss von weiteren Investitionen Dritter, anhand derer die positiven Wirkungen des Programms in den betreffenden Programmgebieten verstärkt werden sollen.

Grundlegende Voraussetzung für die Förderung im Rahmen der Städtebauförderung ist die Existenz eines abgestimmten und förmlich beschlossenen Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK), aus dem sowohl Ziele der künftigen mittel- bis langfristigen Gebietsentwicklung als auch daraus abgeleitete und zur Erreichung der Ziele erforderliche Maßnahmen hervorgehen.

Ebenfalls Grundvoraussetzung zur Förderung ist die Lage der jeweiligen Maßnahme in einem räumlich klar abgegrenzten Programmgebiet der Städtebauförderung (vgl. Kapitel 6.1.3, S.202).

Die Aufnahme in das Förderprogramm „Lebendige Zentren“ erfolgte gemäß formell vorgegebener Schritte sowie unter Definition zentraler Meilensteine, die auch den nachfolgend vorgestellten Gesamtprozess (vgl. Kapitel 1.3) hin zum fer-

tigen ISEK sowie zur Maßnahmenumsetzung beeinflussen.

Die wesentlichen Meilensteine, die zur Aufnahme in das Programm der Städtebauförderung geführt haben und den Prozess bereits vorab gegliedert haben, waren:

- 27.09.2021
Stadtratsbeschluss zur „Interessensbekundung der Stadt Trier zur Aufnahme in die Städtebauförderung – neues Städtebaufördergebiet in der Innenstadt“ (Vorlage 409/2021)
- 30.09.2021
Beantragung der Aufnahme der Innenstadt als Programmgebiet in die Städtebauförderung beim Land
- 28.03.2022
Programmaufnahme in das Förderprogramm „Lebendige Zentren - Aktive Stadt“ (LZ)
- 12.07.2022
Einleitungsbeschluss: Aufstellung ISEK und Festlegung Untersuchungsgebiet (Vorlage 265/2022)
- Sept. 2022
Arbeitsaufnahme ARGE
- 29.11.2022
Dezernatsausschuss IV – Vorstellung Aufgabe, Ziele und Prozess
- 14.12.2022
Auftaktveranstaltung Viehmarkttherme
- 25./26.04.2023
Vor-Ort-Monitoring der Expertengruppe Lebendiges Zentrum
- 12./13.05.2023
Tag d. Städtebauförderung – Innentatdialog mit analoger/digitaler Beteiligung zu den Maßnahmenvorschlägen

1.3 Prozessgestaltung und Methodik

1.3.1 DIE PROZESSPHASEN

Das Vorgehen zur Erarbeitung des ISEKs lässt sich in 4 Projektphasen zusammenfassen. Hierbei werden die einzelnen Phasen in Teilen auch überschneidend und in kontinuierlicher Rückkopplung bearbeitet.

Prozessphase 1: Analyse- und Erkenntnisphase

Die Analyse bildet die Basis der konzeptionellen Arbeit. Hierbei sind die aktuellen Umstände in der Stadt genauso wichtig wie aktuelle Megatrends. Megatrends sind Veränderungen, die schon da bzw. erkennbar sind. Schlagworte wie Digitalisierung, Online-Handel, Vernetzung, Energiewende, Klimawandel, „Neues Arbeiten“, kreative Startup-Kultur, oder Globalisierung sind in aller Munde. Hier werden diejenigen Entwicklungen herausgearbeitet werden, die eine wichtige Rolle für das Untersuchungsgebiet spielen könnten. Darüber hinaus werden die zahlreiche Aspekte sowie Verflechtungsräume, die rechtlichen Voraussetzungen oder Nutzungsinteressen Vor-Ort eine entscheidende Rolle berücksichtigt.

Prozessphase 2: Ideenfindung

Die Entwicklung von Leitideen wird absichtlich möglichst viel Raum gegeben. In diesem Schritt werden die Ergebnisse aus der Analysephase, die gewonnenen Erkenntnisse und Eindrücke zu unterschiedlichen szenariohaften Ansätzen verdichtet. Während die Analyse- und Erkenntnisphase in weiten Teilen auf planerischem Handwerk basiert, ist zur Entwicklung der Ideen auch Kreativität und besonnenes Abwägen gefragt.

Prozessphase 3: Konzeptphase

In der Konzeptphase werden die Ideen ausgearbeitet und die Entwicklungskonzepte konkreter verfasst. Dies funktioniert durch Formulierung und Skizzieren von Maßnahmen sowie einer entsprechenden umsetzungsorientierten Handlungsstrategie mit konkreten Realisierungsvorschlägen, Lösungsansätzen und Aktivierungsbausteinen. Daher werden ansprechende Darstellungen erarbeitet, die einen lebendigen Eindruck der künftigen

potenziale vermitteln, „Lust“ an eine entsprechende Umsetzung machen und zur Mitwirkung motivieren.

Prozessphase 4: Finish

Das letzte Prozessphase ist das Finish, das nach dem inhaltlichem Abschluss der wesentlichen Arbeiten stattfindet. Das Entwicklungskonzept wird in Form einer Broschüre (mit Plänen) aufbereitet und abgabefertig gemacht.

... und etwas Mehr

Die Analysephase umfasst ausgiebigen Aufenthalt vor Ort ein. Zum einen dient dies einer intensiven Bestandsaufnahme der Flächen, also dem ermitteln von Hard-Facts.

Zum anderen soll aber vor allem ein Eindruck oder Gefühl für den Ort, seine jetzigen und eventuell auch zukünftigen Nutzer, entstehen. Die Analyse soll durch eine - klar als solches gekennzeichnete - subjektive Komponente ergänzt werden. D.h. wir begehen uns auf Fotosafari und zeichnen ein Bild des Ortes mit seiner Gestalt. Wir gehen die Fragen nach, ob sich Menschen dort wohlfühlen, welche Soft-Skills die Orte bieten.

Warum? Weil Soft-Skills, Erscheinungsbild und öffentliche Räume eine immer größere Rolle spielen. Ebenso die Akzeptanz von Neuem in der Nachbarschaft. Diese „soften“ Anforderungen lassen sich auf ein gezeichnetes Bild des Ist-Zustandes spiegeln und im Rahmen der Entwicklung einer Vision „weiterzeichnen“.

Darauf aufbauend wird für das Projekt und den Planungsprozess ein prägnantes Corporate-Design, bspw. in Form eines signifikanten Logos, sowie einer einheitlichen Typographie und Farbgestaltung. Dieses Corporate-Design gibt als wiederkehrendes, identitätsstiftendes Gestaltungs- und Erkennungsmerkmal dem gesamten Prozess ein ‚Gesicht‘ und kann ggf. bei der nachfolgenden Umsetzung von Maßnahmen weiterhin Anwendung finden.

1.3.2 PROZESSBEGLEITENDE SCHRITTE

Die vorangegangenen dargestellten Phasen der inhaltlichen Arbeit werden flankiert durch zahlreiche projektbegleitende Schritte, welche die Auseinandersetzung mit jeweils relevanten Themen und Fragestellungen unterstützen und ergänzen.

Verwaltungsinterne Begleitung

Vornweg steht in diesem Zusammenhang der fortlaufende Austausch mit den federführenden Stellen der Stadtverwaltung, insbesondere dem Amt für Stadt- und Verkehrsplanung. Dies geschieht vor allem durch eine Reihe an Jour-Fixe Terminen, die systematisch an relevanten Zeitpunkten im Prozess angeordnet sind und

ggf. auch durch Vertreter der seitens des Landes zuständigen ADD ergänzt werden.

Darüber hinaus finden insgesamt vier Treffen einer ämter- und ressortübergreifenden Lenkungsgruppe statt, ebenfalls jeweils orientiert an zentralen Meilensteinen des Projektes sowie vor öffentlichen Präsentationen angedacht. Ergänzend hierzu findet nach Erstellung des Maßnahmenkataloges eine umfassende Ämterbeteiligung statt.

Ebenfalls werden bis zu sechs Präsentationen vor politischen Gremien (Bauausschuss, Stadtrat etc.) durchgeführt.

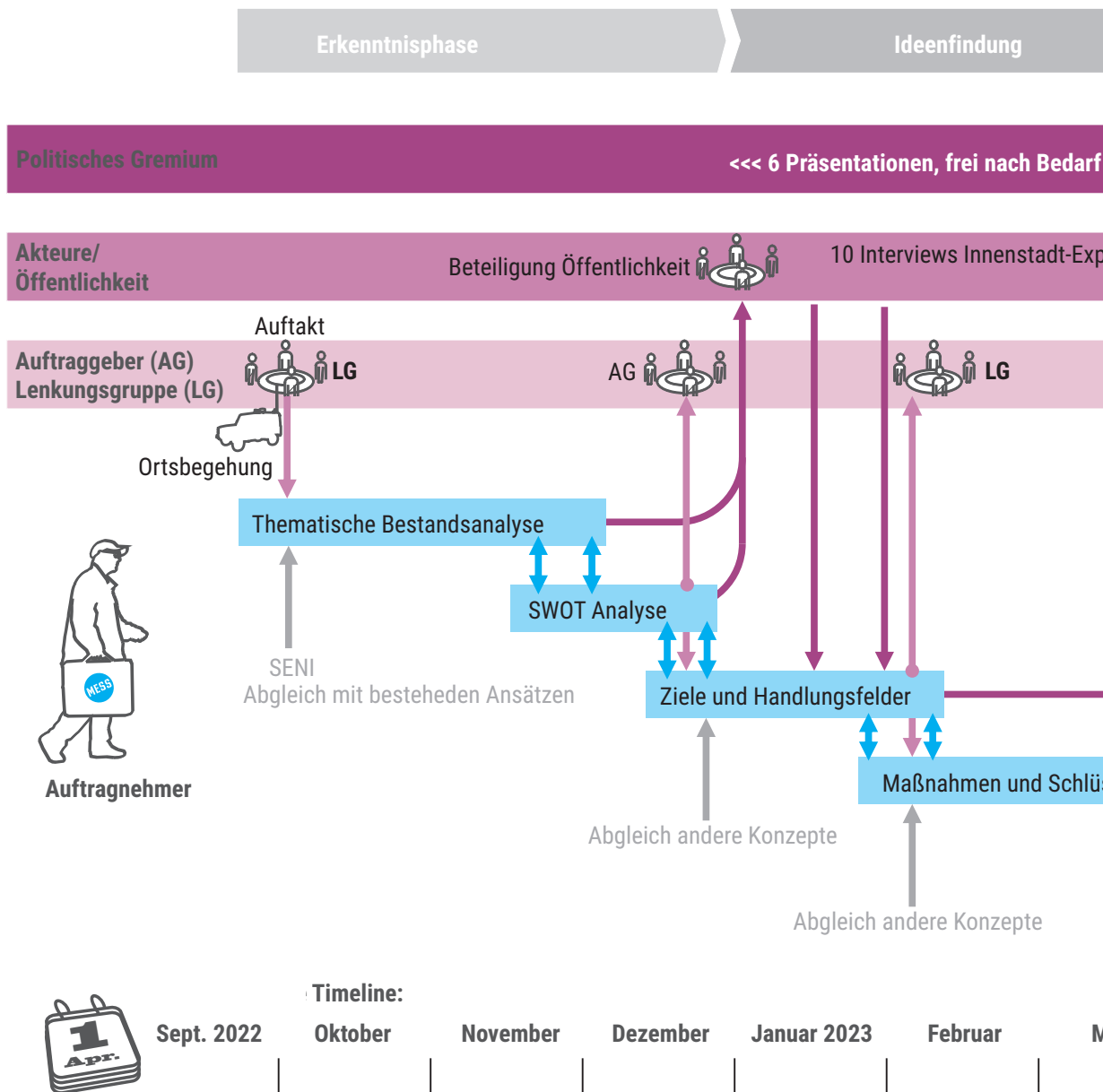


Abb. 5 : Der ISEK-Prozess

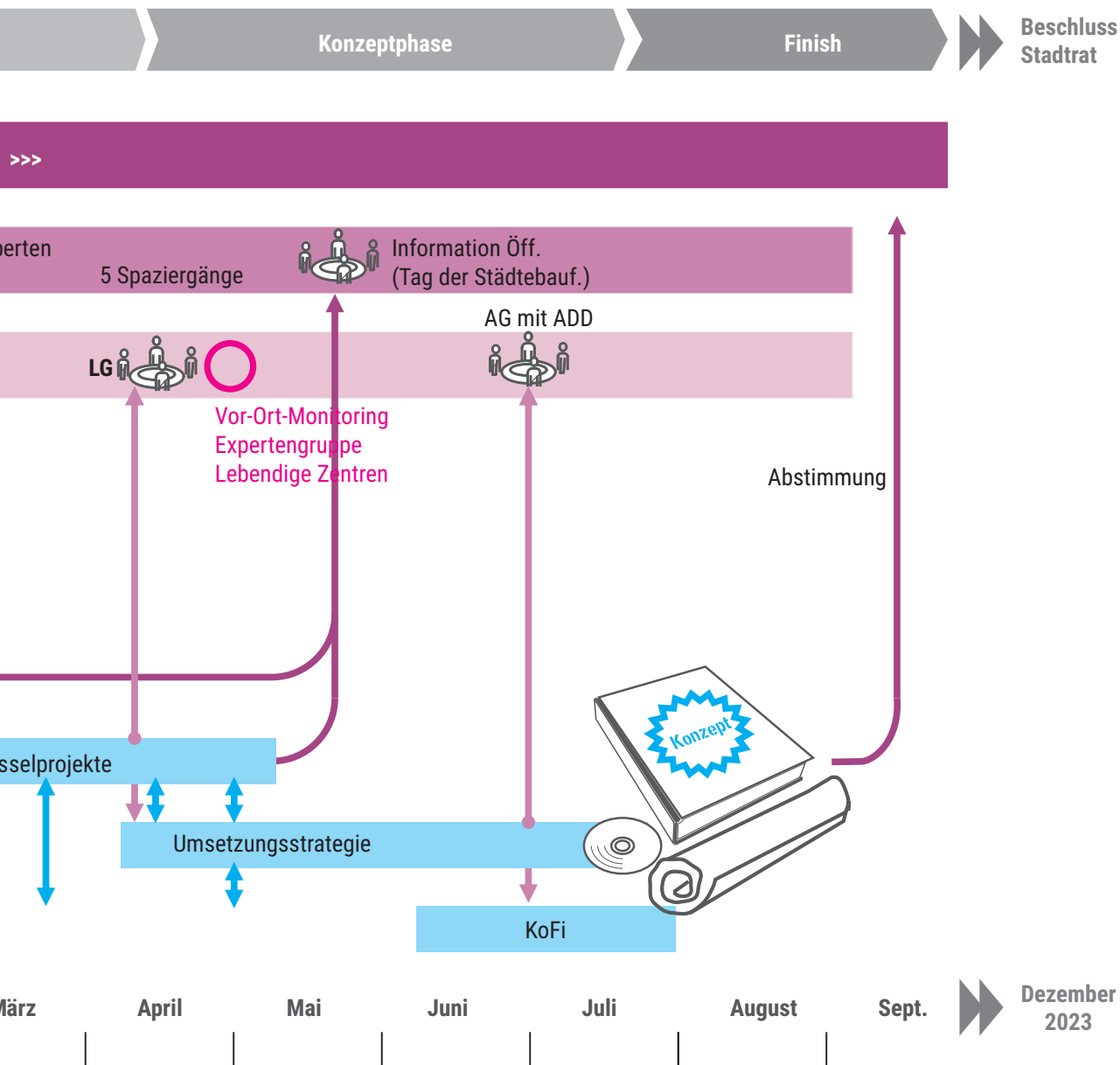
Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie zentraler Akteure der Innenstadtentwicklung kommt im Rahmen des Prozesses große Bedeutung zu. Die umfassende Information und Beteiligung ist neben dem dadurch zu gewinnenden fachlichen Input auch von hoher Relevanz für die Akzeptanz und Umsetzung der späteren Maßnahmen.

Es werden hierbei zwei große öffentliche Informations- und Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt. Am 14. Dezember 2022 eine in den Auftaktveranstaltung in den Viehmarktthermen, um ein generelles Stimmungsbild abzuholen. Diese Veranstaltung ist ergänzt durch die Möglichkeit zur Abgabe von direktem und Online- Feedback. Die

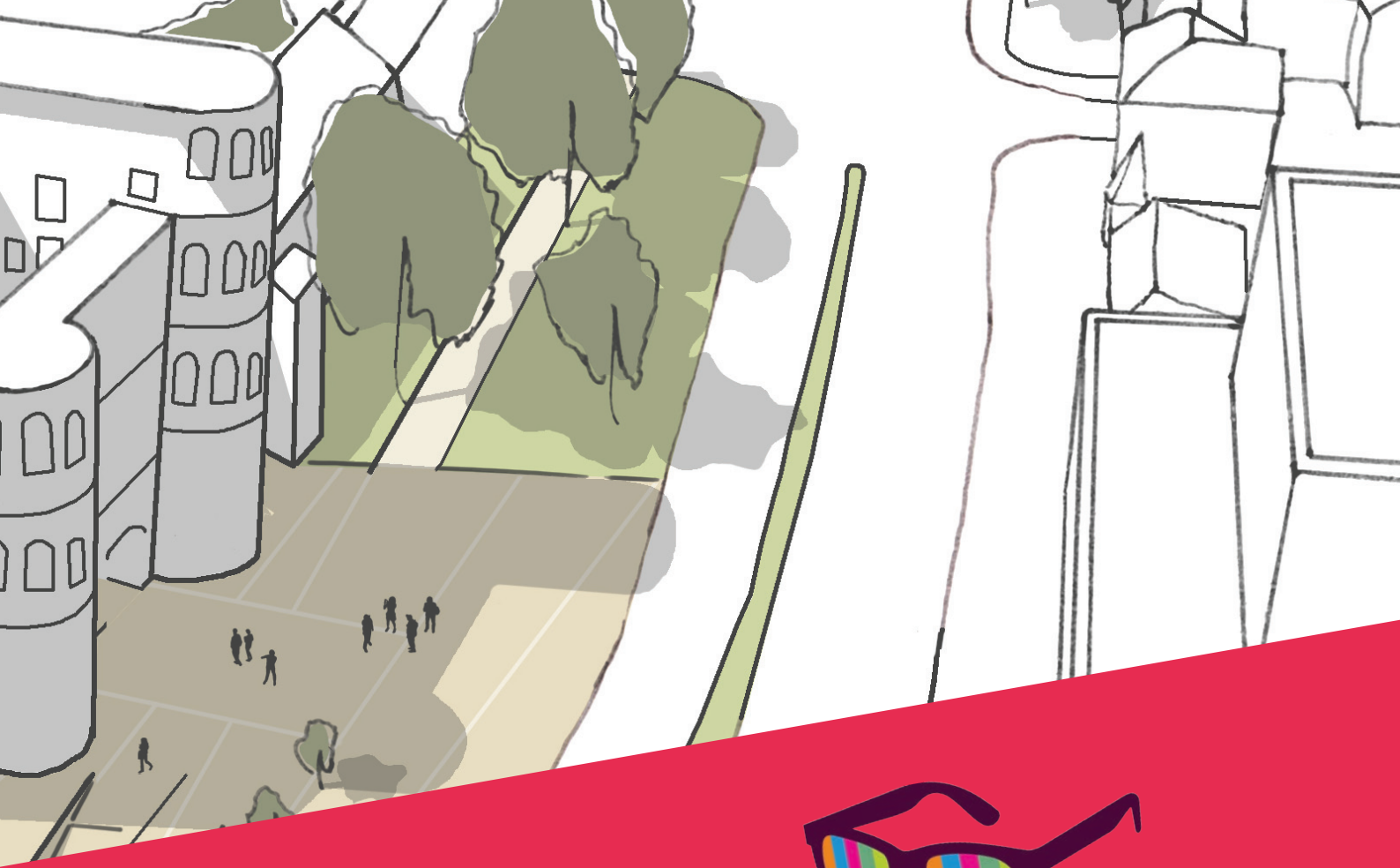
zweite Veranstaltung am Tag der Städtebauförderung, dem 13. Mai 2023, dient der Information und Diskussion des erarbeiteten Maßnahmenkatalogs. Die zweite Veranstaltung wird ergänzt durch eine mehrwöchige Online- Beteiligung zur Einholung eines umfassenden Stimmungsbildes bezüglich der vorgeschlagenen Maßnahmen.

Des Weiteren werden die Beteiligungsschritte vervollständigt durch fünf ebenfalls öffentliche Stadtspaziergänge im März und Mai sowie insgesamt zehn Gespräche/ Interviews mit Innenstadt-Experten. Im Zuge der Gespräche sollen zentrale Akteure (Eigentümer, Kulturschaffende, Bewohner, Händler etc.) vertiefend zu Wort kommen.





2 Analyse- & Erkenntnisphase



#perspektiveinnenstadt

Die Trierer Innenstadt als zentraler Stadtraum ist geprägt durch komplexe Rahmenbedingungen sowie einer großen Vielfalt an Nutzungsansprüchen. Um den Blick auf die Innenstadt zu schärfen, bildete ein Blick durch verschiedene Brillen auf die Innenstadt und das Untersuchungsgebiet den Ausgangspunkt der mehrstufigen Analyse- und Erkenntnisphase.

Im Zentrum der Analysephase steht neben der eigenen Auseinandersetzung insbesondere die Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit sowie zahlreicher Innenstadt-Experten.

Neben den Stärken dieses historisch und kulturell bedeutsamen Stadtraums resultieren insbesondere aus klimatischen Problemen, hohem Versiegelungsgrad und geringem Freiflächenanteil zahlreiche Handlungserfordernisse.

Großthemen wie Verbesserung Stadtklima, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Vernetzung, Belebung durch Nutzungen abseits der bislang dominierenden Handelsnutzungen bilden die Grundlage für die Ziel- und Maßnahmenfindung.

2.1 Aufbau und Zielrichtung

Gemäß der vorangegangenen dargestellten Methodik bildet die Analyse- und Erkenntnisphase die Basis der konzeptionellen Arbeit. Hierbei sind lokale Gegebenheiten genauso wichtig wie bereits stattfindende Entwicklungen.

Um ein möglichst umfassendes Bild der Rahmenbedingungen vor Ort zu erhalten, setzt sich die Analyse- und Erkenntnisphase hierbei aus mehreren Schritten zusammen.

Der erste Blick durch die Innenstadt-Brillen

(vgl. Kapitel 2.2; S.25 ff.)

An erster Stelle steht das Kennenlernen des Gebietes in Form einer Safari durch das Untersuchungsgebiet und seiner mittelbaren und unmittelbaren Umgebung. Sie dient der Annäherung an das Untersuchungsgebiet mit dem Blick von Außen, der Erfassung der grundsätzlichen Merkmale und Herausforderungen.

Dieser Blick wurde durch verschiedenen Innenstadt- Brillen getätigt, mit denen unterschiedliche Perspektiven bei der Auseinandersetzung mit den Rahmenbedingungen in der Trierer Innenstadt eingenommen werden sollten.

Thematische Bestandsanalyse

(vgl. Kapitel 2.3; S.36 ff.)

Dieser Analyseschritt setzt sich aus eigener Analysetätigkeit sowie deren Verknüpfung mit Sekundäranalysen/ Erkenntnissen bestehender Daten und Planungen zusammen.

Die thematische Bestandsanalyse erfasst hierbei folgende Themenbereiche:

- Bau- und Nutzungsstruktur
- Grün- und Freiräume
- Mobilität und Umweltverbund
- Klima

Relevante Planungen und Konzepte

(vgl. Kapitel 2.4 und 2.5; S.56 ff.)

Für das Untersuchungsgebiet existieren zahlreiche Planungen und Konzepte in unterschiedlichen räumlichen Umgriffen, Konkretisierungsgraden, Umsetzungsständen sowie rechtlichen Verbindlichkeiten. Die Sichtung und Einordnung dieser bestehenden planerischen Überlegungen liefert wichtige Erkenntnisse zum weiteren Vorgehen in den jeweiligen Teilbereichen.

Erkenntnisse aus den Beteiligungsformaten

(vgl. Kapitel 2.6; S.88 ff.)

Die Beteiligungsformate in Form von öffentlichen Informations- und Dialogveranstaltungen, von Online- Beteiligungsverfahren, von bilateralen Gesprächen mit Innenstadt- Experten sowie dem Angebot öffentlicher Stadtpaziergänge dienen der Identifikation grundsätzlicher Haltungen und Entwicklungsinteressen von Eigentümern, Akteuren, Nutzern, Investoren mit Entwicklungsinteresse etc.. Sie liefern gleichzeitig wertvolle Rückschlüsse darauf, was in diesem Gebiet überhaupt möglich ist und wo bspw. auch zentrale Knackpunkte im Umgang mit bestehenden Planungen und Konzepten liegen.

SWOT- Analyse

(vgl. Kapitel 2.7; S.112 ff.)

Die umfassende Analyse des Untersuchungsgebiets gemäß der vorangegangenen Schritte führt schließlich zur zusammenfassenden Einordnung der Rahmenbedingungen als Stärken und Schwächen innerhalb des Gebiets sowie der Identifikation zentraler Chancen und Risiken, die mit der zukünftigen Entwicklung in diesem Stadtbereich einhergehen.

Sowohl die Gegenüberstellung der Stärken und Schwächen sowie der sich daraus ergebenden Chancen und Risiken dient als Grundlage zur Ableitung konkreter Strategieansätze und Handlungsfelder bis hin zu konkreten Maßnahmenansätzen.

2.2 Der erste Blick durch die Innenstadt- Brillen

Neben einer Safari vor Ort und einleitenden Gesprächen mit Vertretern der Verwaltung stand am Anfang der Analysephase der - noch weitestgehend unvoreingenommene - Blick von Außen auf die Trierer Innenstadt im Allgemeinen und das Untersuchungsgebiet im besonderen.

Hierzu wurden fünf unterschiedliche Innenstadt-Brillen aufgesetzt, um die Rahmenbedingungen vor Ort aus den Perspektiven der jeweiligen Nutzer, Bewohner, Besucher etc. der Innenstadt sehen und beurteilen zu können. Jede der Gruppen, deren Perspektive eingenommen wurde, stellt ganz eigene Ansprüche an diesen zentralen Stadtbereich und beurteilt mögliche Entwicklungen auf ihre eigene Weise.

Diese hypothetische Einnahme unterschiedlicher Perspektiven diente gleichzeitig als Grundlage für die erste große Beteiligungsveranstaltung am

14. Dezember 2022 in den Viehmarktthermen, wo die getroffenen Annahmen und Einschätzungen mit tatsächlichen Vertretern der jeweiligen Nutzergruppen abgeglichen und auf Anpassung überprüft wurden.

Die fünf Innenstadt- Brillen sind hierbei:

- Die erste Brille: Hier wohne und lebe ich!
- Die zweite Brille: Hier bin ich häufig unterwegs!
- Die dritte Brille: Hier bin ich als Tourist zu Gast!
- Die vierte Brille: Hier habe ich geschäftliche Interessen!
- Die fünfte Brille: Hier beschäftigt mich vor Allem das Klima!



Abb. 6 : Start in die Analysephase



Abb. 7 : Die Innenstadt- Brillen für eine geschärfte „Perspektive Innenstadt“



**...wohne
& lebe ich!**

Im Sinne der Nutzungsgemischten europäischen Stadt kommt der Innenstadt als Wohnstandort große Bedeutung zu. Mit der zurückgehenden Dominanz des Einzelhandels, der in weiten Teilen der Innenstadt das Wohnen in den vergangenen Dekaden verdrängt hat, ergeben sich neue Spielräume für die Schaffung zusätzlichen Wohnraums. Aktuell liegen die Schwerpunktbereiche des innerstädtischen Wohnens in der südwestlichen Innenstadt im Karl-Marx-Viertel sowie in den mischgenutzten und gründerzeitlich geprägten Bereichen entlang des nördlichen Alleenrings. Es existieren unterschiedliche Wohnlagen und -formen, deren Bewohner aber grundsätzlich ähnliche Anforderungen an ihren Wohnstandort und ihr Wohnumfeld stellen.

Wer hat die Brille auf?

- Familien
- Singles
- Alte Menschen
- Junge Menschen
- Menschen mit Migrationshintergrund
- Menschen mit Behinderung

Was sind die Ansprüche an die Innenstadt?

- Innenstadt als attraktiver Wohnstandort
- bezahlbarer Wohnraum
- guter Wohnungsmix
- soziale Infrastrukturen in Wohnortnähe
- gute Nahversorgung
- hohe Freiraumqualität
- bedürfnisgerechte Mobilität
- Barrierefreiheit
- Sicherheit

Vorteile der Trierer Innenstadt

- Innenstadt als Wohnstandort mit langer Tradition
- kurze Wege und geringe Abhängigkeit vom PKW
- zentrale ÖPNV-Knoten in räumlicher Nähe
- Nähe zu Arbeitsplätzen, Dienstleistungen, Versorgungs- und Bildungseinrichtungen etc.
- urbanes Umfeld
- vielfältiges kulturelles und gastronomisches Angebot
- Potenziale zur Stärkung des Wohnstandorts sowie zum Ausbau des innerstädtischen Wohnungsangebotes (Nachverdichtung, Aufstockung; Um- und Neunutzung Leerstände)

Nachteile der Trierer Innenstadt

- einseitige Ausrichtung auf Handel und Tourismus
- Nutzung der Potenziale hinsichtlich Nachverdichtung und Aufstockung kann Konflikte mit anderen innerstädtischen Nutzungen schaffen
- Ausbaubedarf (soziale) Infrastrukturen bei weiteren Wohnnutzungen
- geringer Anteil Freiräume sowie gestalterische Defizite bestehender Freiräume
- fehlende Spielplätze!
- mangelhafte Zugänge zu Frei- und Naturräumen

Schlüsse für das weitere Vorgehen:

Das ISEK „Lebendige Zentren“ soll - im Zusammenspiel mit bestehenden Ideen, Konzepten & Planungen - verträgliche Maßnahmen zur Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt definieren! Dies unter besonderer Berücksichtigung des Projekts „Lebens(t)raum Innenstadt Trier“ (LeBIT) im Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“



Abb. 8 : Bewohner- Brille: innerstädtisches Wohnen mit vielfältigen Angeboten und Einrichtungen in unmittelbarer Nähe



Abb. 9 : Bewohner- Brille: Nachteile hohe Bebauungsdichte, geringer Grün- und Freiflächenanteil, gestalterische Defizite



**...bin ich
häufig unterwegs!**

Neben den Bewohnern, die sich dauerhaft in der Innenstadt aufhalten, ist die Gruppe der Menschen, die sich zeitlich begrenzt, aber regelmäßig in der Innenstadt aufhält, über alle Tages- und Jahreszeiten hinweg die mit Abstand größte Nutzergruppe.

Von Arbeitnehmern und Schülern über Kunst- Kultur- und Gastropublikum bis hin zu Personen, die lediglich die Innenstadt durchqueren stellt diese Gruppe ganz eigene Ansprüche. Neben Erreichbarkeiten sowohl in Kurzdistanz mit dem Fahrrad oder zu Fuß als auch in der Mittel- bis Ferndistanz durch PKW, ÖPNV etc. stehen hier Aspekte wie Aufenthaltsqualität, Durchwegbarkeit, Sicherheit etc. im Fokus.

Wer hat die Brille auf?

Menschen aus Trier und dem Umland:

- Arbeitnehmer
- Schüler/ Azubis
- Besucher zum (regelmäßigen) Einkauf/ Shopping
- Nutzer von Dienstleistungen
- Kunst-, Kultur- und Gastropublikum
- Verkehrsteilnehmer auf der Durchfahrt

Was sind die Ansprüche an die Innenstadt?

- Innenstadt als leistungsfähiger und attraktiver Arbeits-, Lern-, Einkaufs- und Kulturstandort!
- Konsumieren
- Arbeiten/ Lernen
- Erleben
- Bummeln/ Einkaufen
- Kultur- und Freizeiterlebnis
- kurze Wege

- gute ÖPNV- Anbindung
- Sicherheit

Vorteile der Trierer Innenstadt

- Innenstadt als wichtiger Wirtschafts- und Arbeitsstandort
- Konzentration von Arbeitsplätzen
- Pendlerverflechtungen aus der Innenstadt mit der Region und dem benachbarten Ausland
- zentrale ÖPNV-Knoten gut erreichbar
- Schwerpunktbereich Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur, Bildung, Freizeit und Gesundheit
- urbanes Leben/ vielfältige Nutzungen auf kurzem Weg
- Digitalisierung und SmartCity- Ansatz als Zukunftsthema für die Innenstadt gesetzt

Nachteile der Trierer Innenstadt

- Aufenthaltsqualität aufgrund geringem Grünflächenangebot sowie verbesserungswürdiger Möblierung eingeschränkt
- zu wenige konsumfreie Aufenthaltsräume
- insbesondere zur Rush- Hour hohe Verkehrsbelastung in der Innenstadt
- aktuell hoher Parkdruck
- Konflikte Rad- und Fußgängerverkehr
- Nutzungskonkurrenz im Straßenraum/ auf Plätzen
- Umweltverbund weiter ausbaufähig

Schlüsse für das weitere Vorgehen

Das ISEK „Lebendige Zentren“ soll - im Zusammenspiel mit bestehenden Ideen, Konzepten & Planungen Maßnahmen beispielsweise zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der Stärkung des Umweltverbunds definieren!



Abb. 10 : Besucher - Brille: Vorteile hohe Nutzungs- und Angebotsdichte in engem räumlichen Zusammenhang



Abb. 11 : Besucher - Brille: Nachteile geringe Aufenthaltsqualitäten in Teilbereichen und eingeschränkte Erreichbarkeiten



...bin ich als Tourist zu Gast!

Im Gegensatz zu den regelmäßigen Besuchern der Trierer Innenstadt handelt es sich bei den Touristen um eine große und relevante Nutzergruppe, die in der Regel einmalig oder allenfalls sporadisch in Trier zu Gast ist.

Für diese Gruppe stehen deshalb zunächst auch Themen wie Orientierung, Information und Wegeführung im Vordergrund. Hierbei kommt beispielsweise der guten Vernetzung der zahlreichen Sehenswürdigkeiten große Bedeutung zu.

Wer hat die Brille auf?

- Gruppenreisende Urlauber
- Alleinreisende Urlauber
- Ausflügler/ Tagestouristen
- (Rad-) Wanderer
- Kulturtouristen
- Gesundheitstouristen
- Tagungstouristen

Was sind die Ansprüche an die Innenstadt?

- Erlebnis, Information und Gastfreundschaft!
- gute verkehrliche Anbindung
- störungsfreies Ankommen
- schnelles Orientieren
- sicheres Bewegen
- gute Vernetzung der Sehenswürdigkeiten
- intensives Erleben, Informieren, Genießen
- vielfältiges Angebot auf kleinem Raum
- Übernachtungsmöglichkeiten in jeder Kategorie und für jeden Anspruch

Vorteile der Trierer Innenstadt

- Bauwerke mit Welterbestatus machen Trier zu einem weltweit bekannten Reiseziel
- Trier als beliebtes Ausflugs- und Reiseziel mit rund fünf Millionen Tagesbesuchern pro Jahr

- Vielzahl an touristischen Highlights in räumlicher Nähe
- klar abgegrenzter Innenstadtbereich zur guten Orientierung
- vielfältiges Angebot an touristischen, kulturellen und gastronomischen Angeboten
- in den Tagesstunden urbanes Leben in der Innenstadt
- räumliche Nähe zentrale ÖPNV-Knoten
- zahlreiche Übernachtungsmöglichkeiten in der Kernstadt

Nachteile der Trierer Innenstadt

- Eingangssituation am Hbf wenig einladend, Zugang/Wegeführung zur Innenstadt nicht klar ablesbar, hohe Frequentierung und Belastungen zu Hauptzeiten
- Konflikte mit anderen Nutzern der Innenstadt
- gestalterische Defizite zentraler öffentlicher Räume
- mangelnde Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit einzelner Sehenswürdigkeiten
- mangelnde Vernetzung der Bauwerke mit Welterbestatus / teilw. fehlende klare Wegebeziehungen und Informationsangebote
- Hauptverkehrsadern als Barrieren
- Lücken im Übernachtungsangebot - keine Angebote im Luxussegment sowie unterdurchschnittliches Angebot im preiswerten Segment (Quelle: Tourismus- und Hotelkonzept Trier 2030+; TTM 2020; S.7)

Schlüsse für das weitere Vorgehen

Das ISEK „Lebendige Zentren“ soll - im Zusammenspiel mit bestehenden Ideen, Konzepten & Planungen - Maßnahmen zur Qualifizierung des Tourismus in der Innenstadt definieren!



Abb. 12 : Touristenbrille: Stärken Vielzahl historischer Sehenswürdigkeiten und ergänzender Angebote in räumlicher Nähe



Abb. 13 : Touristenbrille: Nachteile fehlende Vernetzung touristische Highlights und gestalterische Defizite an zentralen Stellen



...habe ich geschäftliche Interessen!

Ein wesentliches Interesse an einer gut funktionierenden und attraktiven Innenstadt kommt neben den Besuchern auch den Eigentümern, Gewerbetreibenden, Dienstleistern und Geschäftsleuten zu.

Vor dem Hintergrund des anhaltenden Strukturwandels insbesondere im Bereich des Einzelhandels steht insbesondere diese Akteursgruppe großen Herausforderungen aber auch Chancen gegenüber.

Wer hat die Brille auf?

- Einzelhändler
- Dienstleister
- Gastronomen
- Eigentümer
- Kulturschaffende
- Künstler

Was sind die Ansprüche an die Innenstadt?

- Verkaufen / sichtbar sein / zukunftssicher betreiben!
- Planungssicherheit und Entfaltungsmöglichkeiten
- (gesamt-) städtische Strategien zur Bewältigung des Strukturwandels
- gute räumliche Rahmenbedingungen
- vielfältiges innerstädtisches Angebot
- attraktive Umgebung
- gute Erreichbarkeit/ Andienbarkeit
- hohe Kundenfrequenz

Vorteile der Trierer Innenstadt

- Einkaufsschwerpunkt mit hoher Bedeutung für die grenzüberschreitende Großregion
- Innenstadt mit Fußgängerzone als klarer Schwerpunkt Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie
- historisches Flair als Motor für städtisches Leben
- Vielfältige Synergien zwischen Handels- und Gastronutzungen mit Kultur, Tourismus etc.
- Randlagen mit Chancen zur Etablierung thematischer Einzelhandels- Cluster
- starke Frequentierung fängt Auswirkungen des Strukturwandels in bestimmten Branchen auf
- Gastronomie „springt“ ein für Wegfall stationären Einzelhandels

Nachteile der Trierer Innenstadt

- anhaltender Strukturwandel mit Bedeutungsverlust des stationären Einzelhandels > Gefahr der Ausdünnung des Sortiments
- noch nicht absehbare langfristige Auswirkungen der aktuellen Krisen
- in Teilbereichen Leerstände mit Gefahr von Trading-Down- Effekten
- Konflikte durch unterschiedliche Nutzungsansprüche
- fehlende Nutzungsmischung > Monostrukturierung in Teilbereichen

Schlüsse für das weitere Vorgehen

Das ISEK „Lebendige Zentren“ soll - im Zusammenspiel mit bestehenden Ideen, Konzepten & Planungen - Maßnahmen zur Schaffung eines attraktiven und zukunftsfähigen innerstädtischen Nutzungsmix definieren!



Abb. 14 : Geschäftliche Brille: Vorteile stark frequentierte Innenstadt mit historischer Kulisse und vielfältigen Synergieeffekten



Abb. 15 : Geschäftliche Brille: Nachteile Leerstände und gestalterische Defizite



...beschäftigt mich v.a. das (Stadt-)Klima!

Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch eine hohe Bebauungsdichte, einen hohen Versiegelungsgrad sowie einen geringen Anteil an Grün- und Freiflächen aus. Dies bringt neben mangelnder Aufenthaltsqualität vor allem große stadtklimatische Nachteile wie beispielsweise starke Überhitzung in den Sommermonaten mit sich.

Somit ist das Ziel einer klimagerechten Innenstadt ein übergreifendes, über alle anderen Brillen hinweg zentrales Thema.

Wer hat die Brille auf?

- Alle!

Was sind die diesbezüglichen Ansprüche?

- Begrünen
- Kühlen
- Durchlüften
- Versickern
- Energetisch anpassen
- Mobilität neu denken

Wie ist der Weg dorthin?

- klimaangepasster Städtebau
- klimagerechtes Bauen im Zuge von Sanierungen, Aufstockungen und Neubebauungen nutzen
- Fassaden- und Dachbegrünung sowie PV-Gründächer
- Schaffung ökologisch hochwertiger Freiräume sowie deren Vernetzung
- Umsetzung Schwammstadt-Prinzip
- Biodiversitätsförderung
- Umsetzung durch lokale blau-grüne, technische oder mobile Maßnahmen
- Stadt der kurzen Wege > Nutzungsmischung

- Ausbau und modale Verzahnung im Umweltverbund

Vorteile der Trierer Innenstadt

- Mosel, Uferbereiche, Alleenring, Palastgarten etc. als Räume mit großer stadtklimatischer Bedeutung
- Potenziale zur engeren Verknüpfung Innenstadt/ Freiräume
- erste punktuelle Maßnahmen zum Klimaschutz sowie zur Biodiversitätsförderung bereits realisiert/ in Umsetzung
- Zielsetzungen klimaangepasster Städtebau bei Um- und Neubaumaßnahmen
- laufende Förderprogramme mit dem Ziel der Verbesserung der Bestandssituation

Nachteile der Trierer Innenstadt

- hoher Versiegelungsgrad durch dichte Baustruktur
- in Teilen Risiko Auswirkungen Strahlungsregen
- „steinerne“ Platz- und Freiräume
- kaum Grünflächen im Kernbereich der Innenstadt
- hoher Anteil oberirdischer, versiegelter Stellplatzflächen
- geringer Anteil Dach- und Fassadenbegrünung
- Frisch- und Kaltluftzufuhr stark eingeschränkt > Hitzeinseln
- hohe Verkehrsbelastung Alleenring
- geringer Anteil PV/Solar

Schlüsse für das weitere Vorgehen

Das ISEK „Lebendige Zentren“ soll - im Zusammenspiel mit bestehenden Ideen, Konzepten & Planungen - Maßnahmen zum klimaangepassten Städtebau definieren!



Abb. 16 : Klima-Brille: Vorteile Alleinring, erste Maßnahmen Klimaschutz- und Klimaanpassung



Abb. 17 : Klima-Brille: Nachteile Dichte, Versiegelung und Hitze; rechts oben: Thermografische Messung Aufheizung Viehmarkt看platz im Sommer (Quelle: Energetisches Quartierskonzept Innenstadt - EQTI; Stadt Trier 2021; S.65)

2.3 Thematische Bestandsanalyse

2.3.1 RAHMENDATEN

Das Untersuchungsgebiet mit ca. 79,4 ha (rosa Fläche Abb.18) stellt einen Teilbereich des Stadtbezirks Altstadt mit ca. 208 ha (schwarze Linie Abb. 18) dar.

Die folgenden statistischen Betrachtungen beziehen sich auf die beiden vorangegangenen genannten räumlichen Einheiten Stadtbezirk Altstadt (schwarze Linie Abb. 18) sowie Untersuchungsgebiet (rosa Fläche Abb. 18).

Einwohnerentwicklung

Im Stadtbezirk Altstadt lebten zum Stichtag 31.12.2022 9.473 Einwohner, davon 4.774 Einwohner im Untersuchungsgebiet.

Während die Bevölkerungszahl im größeren Umgriff des Stadtbezirks Altstadt im Vergleich zum Referenzjahr 2011 nahezu gleich geblieben ist, verzeichnet das Untersuchungsgebiet einen Zuwachs der Einwohnerzahl um ca. 300 Einwohner (Quelle: VOIS- Einwohnerbestand und eigene Berechnungen Stadt Trier).

Bevölkerungsdichte

Die Bevölkerungsdichte innerhalb des Stadtbezirks Altstadt ist im Simeonstiftviertel mit 9.390 EW/km am höchsten. Ebenfalls hoch verdichtet sind die Viertel um den Kornmarkt und den Viehmarkt sowie das Irminenstiftviertel. Die historisch gewachsene Wohnstandorte Domviertel und das Viertel um die ehem. Deutschherren-Kommende weisen hingegen aufgrund der Nutzungsstruktur die geringste Einwohnerdichte im Stadtbezirk auf (Quelle: Amt für Stadt- und Verkehrsplanung Trier).

Altersstruktur

Die Altersstruktur im Untersuchungsgebiet verdeutlicht, dass innerhalb des Alleinrings vermehrt junge Erwachsene in der Altersgruppe 18 - 30 und Senioren im Alter ab 65 Jahren leben. Der erhöhte Anteil an Senioren lässt sich durch die erhöhte Anzahl von Altenheimen und Seniorenresidenzen in der Innenstadt erklären. Im Irminen-

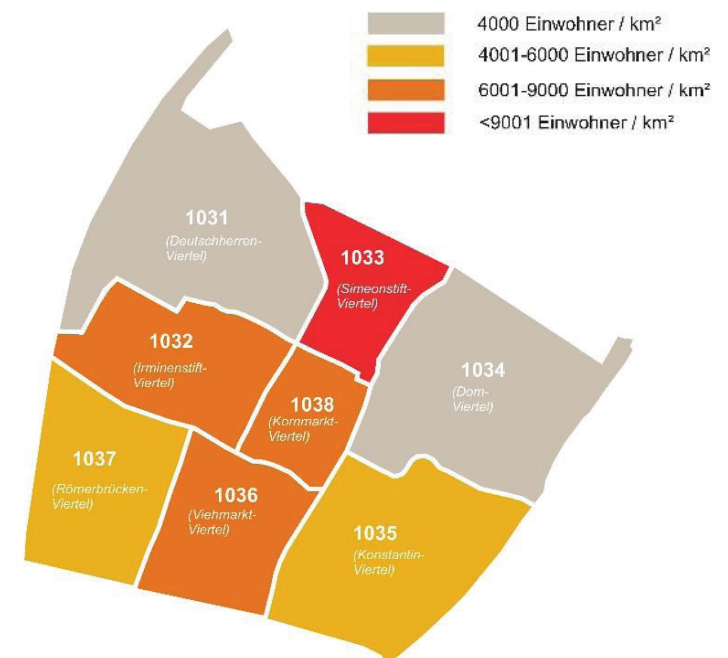
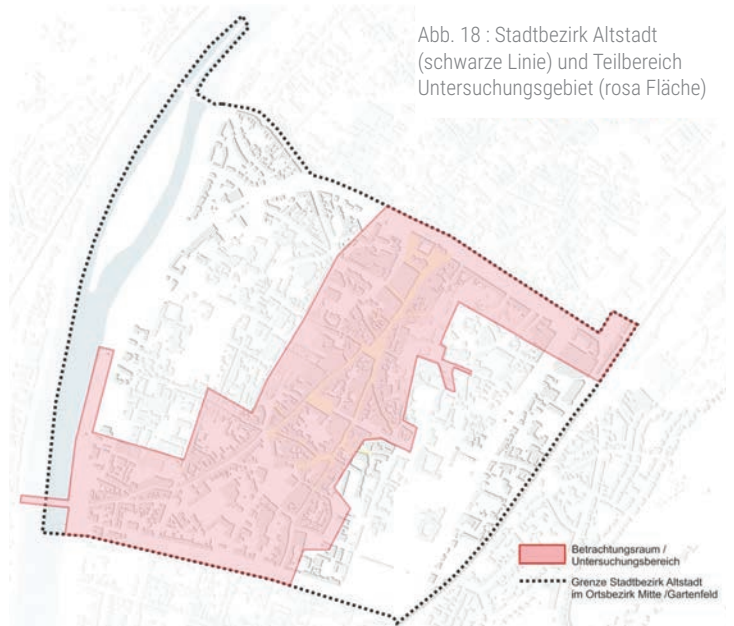


Abb. 19 : Bevölkerungsdichte im Stadtbezirk Altstadt; Stand: 31.12.2020

freihof-Viertel und Deutschherren-Viertel wohnt im Vergleich zur gesamten Innenstadt ein höherer Anteil älterer Menschen über 65 Jahren (vgl. Abb 20: Altersstruktur im Stadtbezirk Altstadt). Dem gegenüber steht der geringere Anteil von Kindern und Jugendlichen im Vergleich zu den anderen Stadtteilen Triers (Quelle: Amt für Stadt- und Verkehrsplanung Trier).

Haushaltsstruktur

Im Stadtbezirk Altstadt sind Stand 31.12.2022 6.504 Haushalte ansässig, davon 3.361 im Untersuchungsgebiet. Im Vergleich zum Referenzjahr 2011 ist die Zahl der Haushalte im Stadtbezirk Altstadt deutlich um 500 gestiegen, im Untersuchungsgebiet kamen 136 Haushalte hinzu (Quelle: VOIS- Einwohnerbestand und eigene Berechnungen Stadt Trier).

Der Anteil der Einpersonenhaushalte ist mit 71 % aller Haushalte in der Innenstadt sehr hoch und liegt über dem städtischen Durchschnitt von 54 %. Dies kann auf den hohen Anteil an Studenten und Senioren in der Innenstadt zurückzuführen sein, die sich aufgrund vorhandener Wohnangebote (Senioreneinrichtungen und Studentenwohnheime, etc.) angesiedelt haben. Die kurzen Wege zu Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, sowie Kultur- und Freizeitmöglichkeiten sind zudem oft ein Faktor der Wohnstandortwahl in diesen Gruppen.

Im Gegensatz dazu ist der Anteil der Haushalte mit Kindern in der Innenstadt mit 7,5 % geringer als in der Gesamtstadt (15,1 %). Insbesondere ist der Anteil der Haushalte mit 2 oder mehr Kindern in der Innenstadt niedrig, wobei allerdings in den letzten Jahren ein leichter Anstieg dieser Haushalte im Simeonsstiftviertel, im Kornmarktviertel, im Römerbrückenviertel sowie zwischenzeitlich im Viehmarktviertel zu beobachten ist. Dies könnte ein Indiz sein, dass diese Lagen zunehmend von Familien nachgefragt werden und /oder durch einzelne Bauvorhaben interessant werden

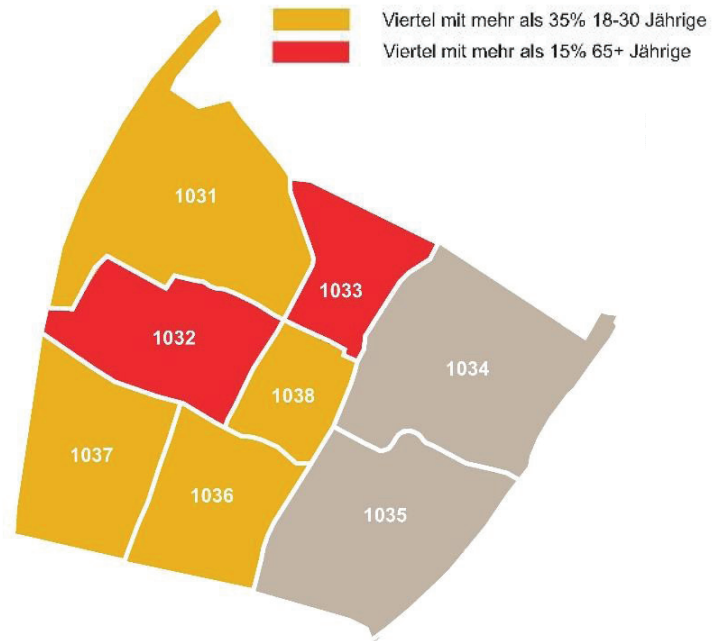


Abb. 20 : Altersstruktur im Stadtbezirk Altstadt; Stand: 31.12. 2019

(Quelle: Amt für Stadt- und Verkehrsplanung Trier)..

Bautätigkeit

Im Untersuchungsgebiet wurden zwischen 2011 und 2021 acht neue Wohngebäude errichtet und insgesamt 129 neue Wohnungen geschaffen (Quelle: Zensus 2011, Statistisches Landesamt RLP und eigene Berechnungen Stadt Trier).

Der gleichzeitig leichte Rückgang der Haushalte deutet auf erhöhte Wohnungsleerstände oder Wegfall/ Ersatzneubau bestehenden Wohnraums hin.

2.3.2 FLÄCHENKULISSE

Das Untersuchungsgebiet ist geprägt durch unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte. Die Typisierung der Trierer Innenstadt in spezifische Flächenkulissen identifiziert und bündelt hierbei Baustrukturen mit ähnlicher Nutzung, Baukubatur und Freiraumversorgung sowie öffentliche Räume mit ähnlicher Nutzung.

Dieses Vorgehen vereinfacht zum einen die „Lesbarkeit“ des Untersuchungsgebietes und zeigt zum anderen Verbindungen und Zusammenhänge zwischen den jeweiligen Bereichen auf, durch welche die Trierer Innenstadt geprägt wird und die es auch bei der Entwicklung eines Konzeptes zur zukünftigen Entwicklung dieses Stadtbereiches zu berücksichtigen gilt.

Prägend waren und sind hierbei die durch klassische Einzelhandelsnutzungen dominierten Bereiche mit Fußgängerzone. Eine Sonderrolle kommt in diesem Bereich den großkubaturigen Einkaufshäusern zu, die besonders vom aktuellen Strukturwandel betroffen sind und bspw. deren Leerstand gleichzeitig deutliche Auswirkungen auf die Gesamtwirkung der Einzelhandelsbereiche hat.

In den Randlagen des zentralen Geschäftsbereiches, entlang der Nordallee in Richtung Bahnhof sowie im südwestlichen Bereich des Untersuchungsgebietes schließen mischgenutzte Bereiche mit Schwerpunkt Wohnnutzung an. Des Weiteren befinden sich auch schwerpunktmäßig institutionelle und schulische Nutzungen im südwestlichen Bereich mit einer Konzentration rund um den Augustinerhof.

Der öffentliche Raum ist innerhalb des Untersuchungsgebiets geprägt durch eine Vielzahl an (historischen) Platzflächen, aber auch durch einen sehr geringen Anteil an Grün- und Freiflächen. Gleichzeitig sind in unmittelbarer Umgebung des Untersuchungsgebiets mit Alleenring, Palastgarten, Moselufer etc. wertvolle Grün- und Freiräume zu finden.

Auf Basis dieser Flächenkulisse erfolgen die weiteren Schritte der thematischen Bestandsanalyse sowie aller daran anschließenden räumlichen Überlegungen.



Abb. 21 : Karte Flächenkulisse; o.M.

öffentliches Grün

Schwerpunkt Mischnutzung/ Wohnen

Schwerpunkt Einzelhandel

Große Einkaufshäuser im Wandel

Institutionen/ kulturelle Einr.

Schulen

Fußgängerzone

Historische Plätze

Plätze/ Parkplätze „ohne hist. Bed.“



2.3.3 KLIMA

Die Innenstadt Triers steht großen klimatischen Herausforderungen gegenüber. Hitzeproblematik, hoher Versiegelungsgrad, geringer Anteil Grün- und Freiflächen, sowie stark eingeschränkte Frischluftzufuhr sind zentrale Herausforderungen für die Zukunft der Trierer Innenstadt.

Die Klimaentwicklung zeigt, dass die Jahresdurchschnittstemperatur in Trier in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich angestiegen ist, in den letzten 30 Jahren sogar signifikant. Parallel dazu hat sich der Niederschlag verringert und die Zahl der Hitzetage zugenommen. Die Vulnerabilitätsanalyse der Klimafolgen kam zu dem Ergebnis, dass die "Verwundbarkeit in Trier [...] aufgrund der Lage im Moseltal hinsichtlich Hitze, Trockenheit und Starkregen mit Sturzfluten, Erosion und Hoch-/Niedrigwasser grundsätzlich als sehr hoch einzuschätzen" (Quelle: Stadt Trier: Abschlussdokumentation im Projekt KlimawandelAnpassungsCOACH RLP, Stadt Trier 2021, S. 20) ist und Trier hinsichtlich der zunehmenden Hitze zu den Brennpunkten in Deutschland zählt. Die stärksten Belastungen kann man in nebenstehender Karte an den Hitzeinseln sehen, die auf Basis von thermografischen Messungen 2021 ermittelt wurden (Quelle: Stadt Trier mit Deutschem Wetterdienst DWD).















Im August 2019 hat der Stadtrat den Klimanotstand in Trier erklärt. Im Zeitraum April 2020 bis Januar 2021 nahm die Stadt Trier am Projekt „KlimawandelAnpassungsCoach RLP“ (vgl. Kapitel 2.4.4; S.60) teil und erarbeitete Handlungsempfehlungen und Maßnahmen für eine klimaresiliente Stadtentwicklung. Als eine der Maßnahmenempfehlungen wurden zwei Stellen für Klimaschutzmanager eingerichtet. Diese haben eine Gesamtstrategie in Form eines integrierten Klimaschutzkonzeptes mit konkreten Maßnahmenvorschlägen erarbeitet, welches künftig als inhaltliche und strategische Planungshilfe sowie zur Entscheidungsfindung dient (vgl. Kapitel 2.4.3; S.58).

Des Weiteren fließen bestehende oder zukünftig angedachte Projekte mit ihren Ideen und Ansätzen in den weiteren Prozess ein, so bspw. des „Energetischen Quartierskonzepts Trier Innenstadt (EQTI)“ (vgl. Kapitel 2.5.5; S.74) oder auch des in Vorbereitung befindlichen Projekts „Klimaraum Trier- Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“ (vgl. Kapitel 2.5.7; S.77).

Alle Ansätze haben zum Ziel, die Potenzialräume der nebenstehenden Analysekarte zu nutzen, um die Trierer Innenstadt gegen die Folgen des Klimawandels zu wappnen und gleichzeitig den Klimaschutz bspw. durch die Förderung von PV, Dach- und Fassadenbegrünung weiter voranzubringen. Die diesbezügliche Maßnahmenbandbreite wird in folgendem Exkurs verdeutlicht.



Abb. 22 : Analysekarte Klima; o.M.

- | | | | | | |
|---|-------------------------|---|---|---|--|
|  | öffentliche Grünräume |  | stark versiegelter Bereich |  | innerstädtische Hitzeinseln
(gemäß thermografischer Mess. 2021) |
|  | private Grünräume |  | Grenze Hochwassergefahrenbereich |  | geringer Anteil PV
(Gesamtraum) |
|  | Fußgängerzone |  | Kaltluftschneiß |  | geringer Anteil Dach- und
Fassadengrün (Gesamtraum) |
|  | Baumbestand |  | wichtige Versickerungsräume
mit Entwicklungspotenzial |  | Großkubaturen mit Leerstands-
risiko > Nutzung graue Energie |
|  | geschützter Baumbestand |  | wichtige Räume Biodiversität
mit Entwicklungspotenzial | | |



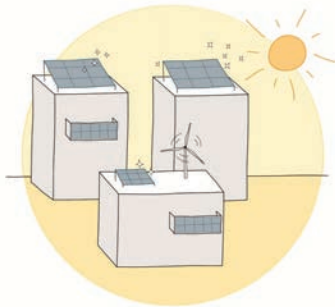
2.3.4 EXKURS: MASSNAHMENBANDBREITE KLIMASCHUTZ UND -ANPASSUNG

KLIMASCHUTZ FÜR DIE INNENSTADT

Das Hauptziel des Klimaschutzes besteht darin, die Gesamtmenge an Treibhausgasen (THG) in der Atmosphäre zu reduzieren. Dies kann hauptsächlich durch die Verringerung von Emissionen erreicht werden. Die Entnahme und Speicherung von THG aus der Atmosphäre sind in innerstädtischen Gebieten weniger relevant. Zentrale Aspekte des Klimaschutzes in der

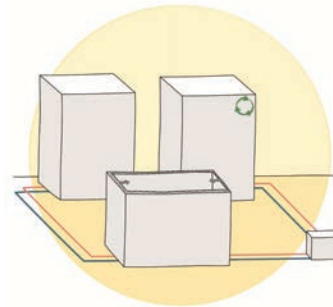
Innenstadt sind die regenerative Energieerzeugung und die Reduzierung des Energieverbrauchs im Gebäudesektor. Darüber hinaus tragen auch „klassische“ Maßnahmen guter Stadtentwicklung und der Steigerung der Lebensqualität direkt zum Klimaschutz bei, wie beispielsweise kurze Wege durch Nutzungsgemischte Siedlungsstrukturen.

ERZEUGUNG VON ENERGIE AUS REGENERATIVEN QUELLEN



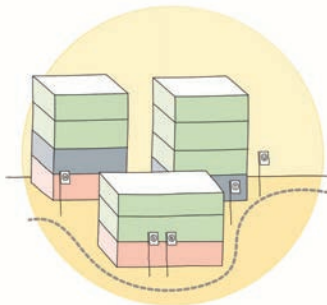
- PV-Anlagen
- Mikro-PV für Balkone
- Mikro-Windräder

ENERGIEEFFIZIENZ VON GEBÄUDEN UND TECHNISCHER INFRASTRUKTUR



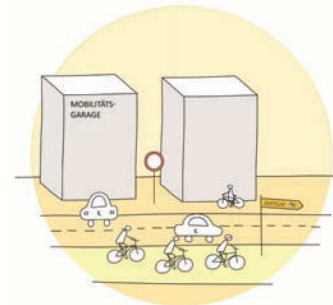
- Ressource Graue Energie
- Effiziente nachhaltige Wärmesysteme und -netze
- Sanieren / Dämmen
- Kompakte Baukubaturen / geringe Wohnfläche pro Kopf

KOMPAKTE DICHTSIEDLUNGSSTRUKTUR / KURZE WEGE / NUTZUNGSMISCHUNG



- Wohnraum in kompakten, durchmischten Quartieren
- Wohnraum in ÖV-Gunstlagen

KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT



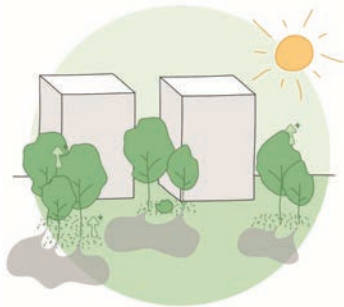
- Optimierung Rad- und Fußverkehr / ÖPNV
- intermodales Mobilitätsverhalten
- Anpass. Parkierungssystem/Quartiersparkhäuser
- Geschwindigkeitsbeschränkung / Einfahrverbote

KLIMAANPASSUNG IN DER INNENSTADT

Die Anpassung an den Klimawandel mit Fokus auf Hitzeminderung erfordert eine Vielzahl von Maßnahmen. Da in der Innenstadt nächtliche Kaltluftzufuhr aus der umgebenden Landschaft kaum gegeben ist, müssen vor allem grüne und blaue Maßnahmen ergriffen werden, um die Aufheizung der Innenstadt zu reduzieren.

Maßnahmen wie Beschattung, Verdunstungskühle von Vegetation und bewegtem Wasser sowie eine verringerte Aufheizung durch die Vermeidung von Oberflächenversiegelung haben den größten Einfluss auf die wahrgenommene Temperatur im Innenstadtbereich.

GRÜNE MASSNAHMEN



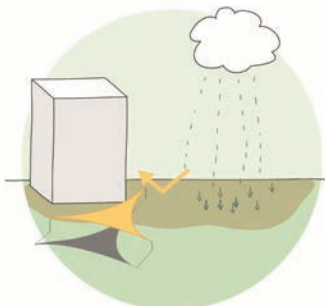
- Grünräume / Pocket Parks
- Mikroklimatische Vielfalt in Grünräumen
- Entsiegelung und Begrünung
- Verschattung durch Bäume
- Biodiversität
- Hitzeangepasste Pflanzenverwendung

BLAUE MASSNAHMEN



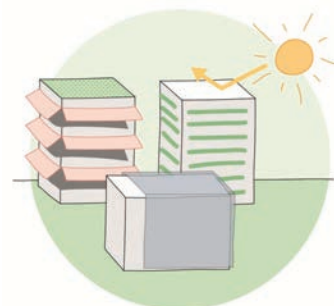
- (temporäre) erlebbare bewegte Wasserelemente
- integrierte Bewässerungssysteme für Straßengrün
- Moselufer qualifizieren
- Versickerung und Wasserspeicherung erhöhen

TECHNISCHE MASSNAHMEN



- Verschattung durch (temporäre) technische Elemente
- Durchlässige Materialien für befestigte Flächen
- Bodenoberflächen mit geringer Wärmespeicherkapazität

GEBÄUDEBEZOGENE MASSNAHMEN



- Fassaden- und Dachbegrünung
- Verschattung durch techn. Elemente / Vegetation
- Kühlung durch Dämmung und klimaopt. Materialien
- Entkernung / Rückbau in Innenhofbereichen
- Unterbauung von Freiraum begrenzen

2.3.5 BAULICHER ZUSTAND UND LEERSTANDSSITUATION (EINSCHÄTZUNG DURCH INAUGENSCH EINNAHME)

Zur Einschätzung des Zustands der Baustruktur sowie der Leerstandssituation innerhalb des Untersuchungsgebiets erfolgte eine Inaugenscheinnahme der Gebäude vom öffentlichen Straßenraum aus, um grobe Gebäudemerkmale zu erheben wie Modernisierungsstand, Nutzungsdefizite, Baufälligkeit. Diese bildet unter anderem die Basis für eine Empfehlung zur Abgrenzung eines Programmgebiets sowie zur Wahl der Gebietskulisse (vgl. Kapitel 6.1.3, S. 202 f.). Ergänzt und verifiziert wird die eigene Begehung bezogen auf die Leerstandssituation im Abgleich mit der „Nutzungserhebung der Innenstadt Trier“, welche im Jahr 2023 durch das Büros GMA (Quelle: Nutzungserhebung der Innenstadt Trier; GMA - Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, München 2023) erfolgt ist.

Wie in nebenstehender Karte ersichtlich, standen insbesondere leerstehende EG-Zonen, die für die Innenstadt und ihre Wahrnehmung prägend sind sowie komplett leer stehende Gebäude im Fokus. Ebenfalls wurde die Sanierungsbedürftigkeit der Gebäudesubstanz eingeschätzt. Neben Einzelgebäuden mit erhöhtem Sanierungsbedarf wurde dabei besonderes Augenmerk auf prägende Großkubaturen mit tatsächlichem oder erwartbarem Sanierungsbedarf sowie auf Gebäudezeilen und -ensembles gelegt, die einer Aufwertung bedürfen.

Im Ergebnis der Inaugenscheinnahme kann trotz zahlreicher Leerstände und bestehender Sanierungsbedarfe keine flächendeckende, strukturelle Problematik in der Trierer Innenstadt erkannt werden. Nichtsdestotrotz sollte es das Ziel sein, in den wenigen Bereichen, in denen sich die Problemlagen häufen, der Verstetigung und der Gefahr des weiteren Downgrading zu begegnen.

Ein Bereich, dem hierbei besondere Aufmerksamkeit zukommen sollte, ist der Bereich rund um die Treveris-Passage, den ehemaligen Karstadt und der Judengasse westlich der Simeonstraße bis zur Rindertanzstraße östlich der Simeonstraße. Hier kumulieren sich in sehr prägender Lage die Handlungsbedarfe, die neben neuen Nutzungsüberlegungen auch die städtebauliche Aufwertung durch Sanierung notwendig macht.

Eine weitere Ballung der Problemlagen kann im südwestlichen Teil der Innenstadt gesehen werden. Ausgehend von der Platzfläche am südlichen Ende der Fleischstraße entlang der Karl-Marx-Straße in Richtung Moselufer/ Römerbrücke.



Abb. 23 : Karte Inaugenscheinnahme Baustruktur und Leerstandssituation; o.M.

- Leerstände EG- Zone
- kompletter Gebäudeleerstand
- erhöhter Sanierungsbedarf Einzelgebäude
- erhöhter Sanierungs- und Aufwertungsbedarf Ensemble, Gebäudezeile
- Großkubatur mit Sanierungsbedarf
- Großkubatur mit zu erwartendem Sanierungsbedarf
- Schwerpunktbereich Leerstände und Sanierungsbedarfe
- Untersuchungsgebiet





Abb. 24 : Randbebauung Bahnhofsvorplatz mit Aufwertungsbedarf



Abb. 25 : Umfeld Rindertanzplatz; Gebäude mit Sanierungsbedarf



Abb. 26 : Umfeld Porta- Nigra; Gebäude mit Sanierungsbedarf



Abb. 27 : Treviris- Passage mit hoher Leerstandsquote und Sanierungsbedarf



Abb. 28 : Karstadt- Gebäude als prägende Großkubatur mit ungewisser Zukunft



Abb. 29 : Judengasse und Randbebauung in insgesamt schlechtem Zustand



Abb. 30 : Brotstraße mit Ecksituation Kontantinstraße; Sanierungsbedarfe



Abb. 31 : Eingang Konstantinstraße Richtung Fußgängerzone und Innenhof Block zwischen Kornmarkt und Hauptmarkt mit Handlungsbedarf



Abb. 32 : Fleischstraße bis Viehmarktplatz; vereinzelte Leerstände und Sanierungsbedarfe



Abb. 33 : Augustinerhof und Umfeld mit Handlungsbedarfen



Abb. 34 : Bollwerkstraße und Karl- Marx- Straße



Abb. 35 : „Auftakt“ zur Innenstadt am Moselufer mit Handlungsbedarf

2.3.6 KULTUR-, EINKAUF- UND WOHNSTANDORT

Bereits die Nutzungszonierung (vgl. Kapitel 2.3.2, S.38) hat deutlich gezeigt, dass der Einzelhandel (im Zusammenspiel mit einem großen Angebot an Gastronomie und Dienstleistungen) nach wie vor eine der dominierenden Nutzungen in der Trierer Innenstadt darstellt. Gleichzeitig ist die Innenstadt geprägt durch ihr historisches Erbe sowie ihre Eigenschaft sowohl als bedeutender Kultur- als auch Wohnstandort.

Die Baustruktur der Trierer Innenstadt zeichnet sich, nicht zuletzt durch die prägenden Merkmale ihrer mehr als 2000jährigen Geschichte, die sich über alle Epochen hinweg erhalten haben und allorts ablesbar sind, durch ihr besonderes historisches Flair aus. Das Zusammenspiel aus historischen Gebäuden, gewachsenen räumlichen Qualitäten und baulicher Vielfalt prägen Erscheinungsbild und Identität der Innenstadt. Herausragende Bedeutung kommt hierbei den historischen Baudenkmalern der Römerzeit und des Mittelalters zu. Gleichzeitig lässt sich hierbei die mangelnde Vernetzung und Inszenierung der historischen Highlights und die fehlende Wahrnehmbarkeit einzelner Bauten erkennen (bspw. Frankenturm).

Trotz nach wie vor sehr hoher Bedeutung als Einkaufsstandort zeigen sich auch in Trier die Auswirkungen des allgemeinen Strukturwandels und des Bedeutungsverlustes klassischer Einzelhandelslagen. So identifiziert das Einzelhandelskonzept der Stadt Trier in seiner letzten Fortschreibung aus dem Jahr 2018 (vgl. Kapitel 2.4.9; S.66) einen Rückgang der Einzelhandelsbetriebe in der Innenstadt und Kaufkraftverschiebungen einzelner Segmente in die umliegenden Grund- und Mittelzentren sowie auf den zunehmenden Onlinehandel.

Die große Nachfrage nach Wohnraum auf dem gesamtstädtischen Wohnungsmarkt sowie der zunehmende Wunsch nach zentralen Wohnorten mit kurzen Wegen zeigt sich auch in der Innenstadt und formuliert einen Handlungsbedarf zur Aktivierung noch vorhandener Potenzialflächen wie etwa im Blockinnenbereich Feldstraße/Karl-Marx-Straße und Kornmarkt/Nagelstraße oder durch die Nutzung von Leerständen in Obergeschossen. Im Entwurf des „Strategisches Entwicklungs- und Nutzungskonzept Innenstadt 2025+ (SENI)“ (vgl. Kapitel 2.5.1; S.68) wurde die Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt als ein strategisches Richtungsziel formuliert. Ebenfalls setzt sich das städtische Projekt „Lebens(t)raumInnenstadt (LebIT)“ (vgl. Kapitel 2.5.3; S.71) im Rahmen seiner Projektlupen mit dem Thema Wohnen in der Innenstadt auseinander.

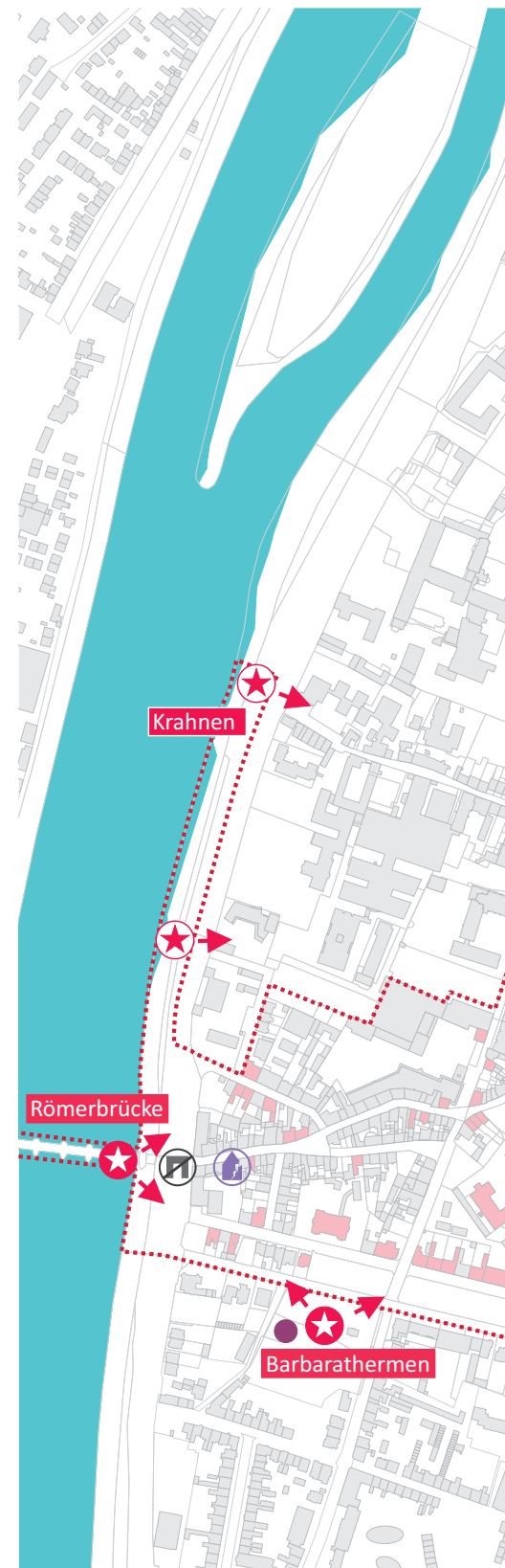
















Abb. 36 : Analysekarte IKultur-, Einkaufs- und Wohnstandort; o.M.

-  historische Hauptattraktionen
-  Integration als Hauptattraktion
-  Gebäude (-teile) unter Denkmalschutz
-  Kleindenkmäler (Brunnen, Spolien etc.)
-  kulturelle Einrichtungen/ Museen
-  unzureichende Verknüpfung/ Anbindung
-  Eingangssituation Innenstadt mangelhaft
-  Fußgängerzone
-  Haupteinkaufsbereiche
-  Schwerpunkte bauliche Defizite
-  Potenzialraum Nachverdichtung/ Aufstockung
-  Zielbereich Stärkung Wohnstandort
-  Projektlupe LeBlT
-  Untersuchungsgebiet



Denkmalschutz im Untersuchungsgebiet!

Neben den in der Karte dargestellten Kulturdenkmälern (Gebäude und Gebäudeteile unter Denkmalschutz sowie Kleindenkmälern) wurden für die Innenstadt Denkmalzonen abgegrenzt.

Vertiefende Informationen zu den einzelnen Kulturdenkmälern und den Denkmalzonen sind im Geoportal der Stadt Trier (<https://geoportal.trier.de>) sowie im Verzeichnis der Kulturdenkmäler auf der Homepage der Generaldirektion kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz - GDKE (<https://gdke.rlp.de>) zu finden.

2.3.7 GRÜN- & FREIRÄUME

Die hohe bauliche Dichte der historisch gewachsenen Innenstadt spiegelt sich unmittelbar auch im innerstädtischen Grün- und Freiraumangebot wieder. Der Grünflächenanteil in der Innenstadt beträgt (ohne Pferdeinsel) lediglich ca. 13,5% (Quelle: Amt für Stadt und Verkehrsplanung).

Umso zentraler ist die Aufgabe, die bestehenden Grün- und Freiräume in der Innenstadt hinsichtlich ihrer Aufenthaltsqualitäten aufzuwerten und besser als bisher erleb- und nutzbar zu machen, bspw. auch durch die Schaffung neuer Bereiche für Spiel und Sport. Darüber hinaus sind die innerstädtischen Bereiche an vielen Stellen nur ungenügend mit den umliegenden Grün- und Freiflächen verknüpft. Diese weisen bspw. durch den Alleenring, den Palastgarten als innerstädtische Naherholungsfläche oder das Moselufer große Qualitäten auf, sind aber insbesondere im Falle des Moselufers nur eingeschränkt nutzbar.

Das Moselufer ist hierbei als Fortführung des Grüngürtels um die Innenstadt im Bereich zwischen Römerbrücke und Konrad-Adenauer-Brücke zu sehen. Wasser in der Stadt hat als integrales stadtgesterisches Element eine wichtige Bedeutung für die Attraktivität und Standort- und Lebensqualität von Städten. Trotz der städtischen Zielsetzung der Stadt am Fluss, konnte das Potenzial des Moselufers als wichtiger innenstadtnaher Naherholungsraum an dieser Stelle bisher noch nicht gehoben werden. Der Moseluferebereich weist hier funktionale und gestalterische Defizite auf und es besteht auf dem gesamten Uferabschnitt ein optisches und ökologisches Aufwertungspotenzial.

Neben den Grünräumen spielen auch die öffentlichen Platzflächen eine wichtige Rolle hinsichtlich Aufenthaltsqualität. Das Untersuchungsgebiet ist hierbei geprägt von überwiegend steinernen Platzflächen, die hinsichtlich ihrer historischen Bedeutung und ihrer Eigenschaft als touristische Räume optimiert sind. Weitere innerstädtische Platzflächen werden schwerpunktmäßig als Parkplatzflächen genutzt und dienen weniger dem Aufenthalt. Seit den 1980igern wurden im Rahmen des Altstadtplätzekonzeptes zentrale Plätze wie etwa der Hauptmarkt, der Domfreihof, der Kornmarkt, Simeonstiftsplatz oder der Viehmarkt, die heute erheblich zu Attraktivität der Innenstadt beitragen, funktional neu ausgerichtet und gestaltet. Weitere Bereiche wie das Umfeld der Porta Nigra, den Rindertanzplatz, den Irminenfreihof Nord und den Augustinerhof konnten bisher noch nicht angegangen werden und es besteht hier dringender Handlungsbedarf einer gestalterischen und funktionalen Neuordnung. Die Ist-Situation zeigt, dass in den genannten Platzbereichen sowie in zahlreichen Straßenräumen erhebliche Gestaltungsdefizite und Mängel vorliegen (Oberflächen, Materialitäten, Möblierung, Beleuchtung – sowohl gestalterisch als auch hinsichtlich des subjektiven Sicherheitsempfindens).

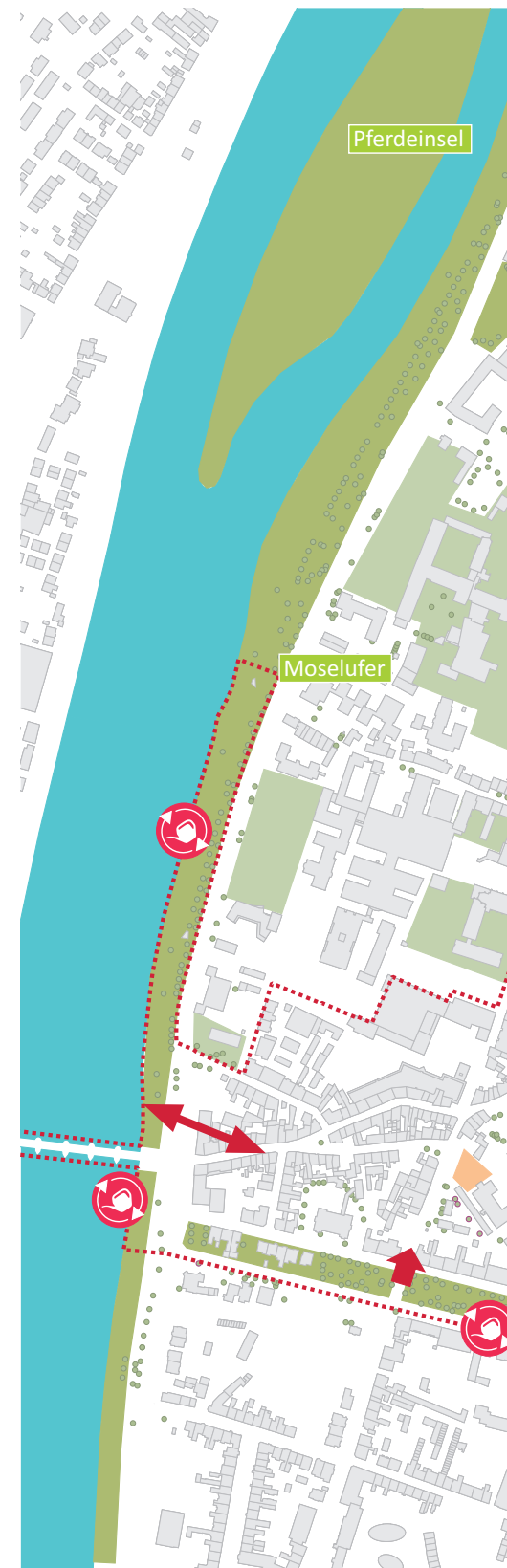


Abb. 37 : Analysekarte Grün- und Freiräume; o.M.

- öffentliche Grünräume
- private Grünräume
- Fußgängerzone
- Platzflächen
- Baumbestand
- geschützter Baumbestand

- fehlende Verknüpfungen Grün- und Freiräume
- Zu- und Übergänge mit Defiziten
- ↻ Grünflächen mit Aufwertungsbedarf
- ↻ Spiel- und Sportbereiche mit Aufwertungsbedarf



2.3.8 MOBILITÄT UND UMWELTVERBUND

Sowohl hinsichtlich Erreichbarkeit als auch hinsichtlich des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt Triers spielt der MIV nach wie vor eine bedeutende Rolle. Die hohe Dichte an Arbeitsplätzen, Handels- und Gastronomieeinrichtungen, touristischen Highlights, Verwaltungen, Gesundheitsdienstleistungen, Kultureinrichtungen etc. führen zu hohen Belastungen durch den MIV auf den Hauptverkehrsadern sowie hohen Parkdruck im Innenbereich. Neben Parkhäusern und Tiefgaragen wird der ruhende Verkehr nach wie vor durch Oberflächenparken abgewickelt. Es bestehen zudem zahlreiche Nutzungskonflikte zwischen MIV sowie Fußgängern und Radfahrern an zahlreichen Stellen der Innenstadt, insbesondere aber an den Querungen Hauptverkehrsachsen des Alleenrings oder der B 49 entlang der Mosel, die eine große Barriere hin zum Moselufer darstellt.

Im Bereich der Innenstadt mit angrenzenden Vierteln (Talstadt) werden sehr viele Wege zu Fuß zurückgelegt. Insbesondere die Fußgängerzone ist stark frequentiert. Es besteht dennoch Optimierungsbedarf hinsichtlich der qualitativen Ausgestaltung der Fußwege sowie funktionierender Verbindungen. Neben den genannten Querungen betrifft dies insbesondere die fußläufige Verbindung vom Hbf Richtung Innenstadt. Komplementär besteht auch weiterer Optimierungsbedarf des Radwegenetzes. In den letzten Jahren wurde durch die Innenstadtrouten West und Ost das Radwegenetz ausgebaut, jedoch fehlen noch kleinere Lückenschlüsse sowie die weitere Verknüpfung des Radroutennetzes wie etwas durch die Schaffung einer Anbindung an den Hbf. Ergänzungsbedarf besteht ebenfalls für Angebote der E-Mobilität, Car- und Bike-Sharing und der Förderung intermodaler und multimodaler Mobilität.

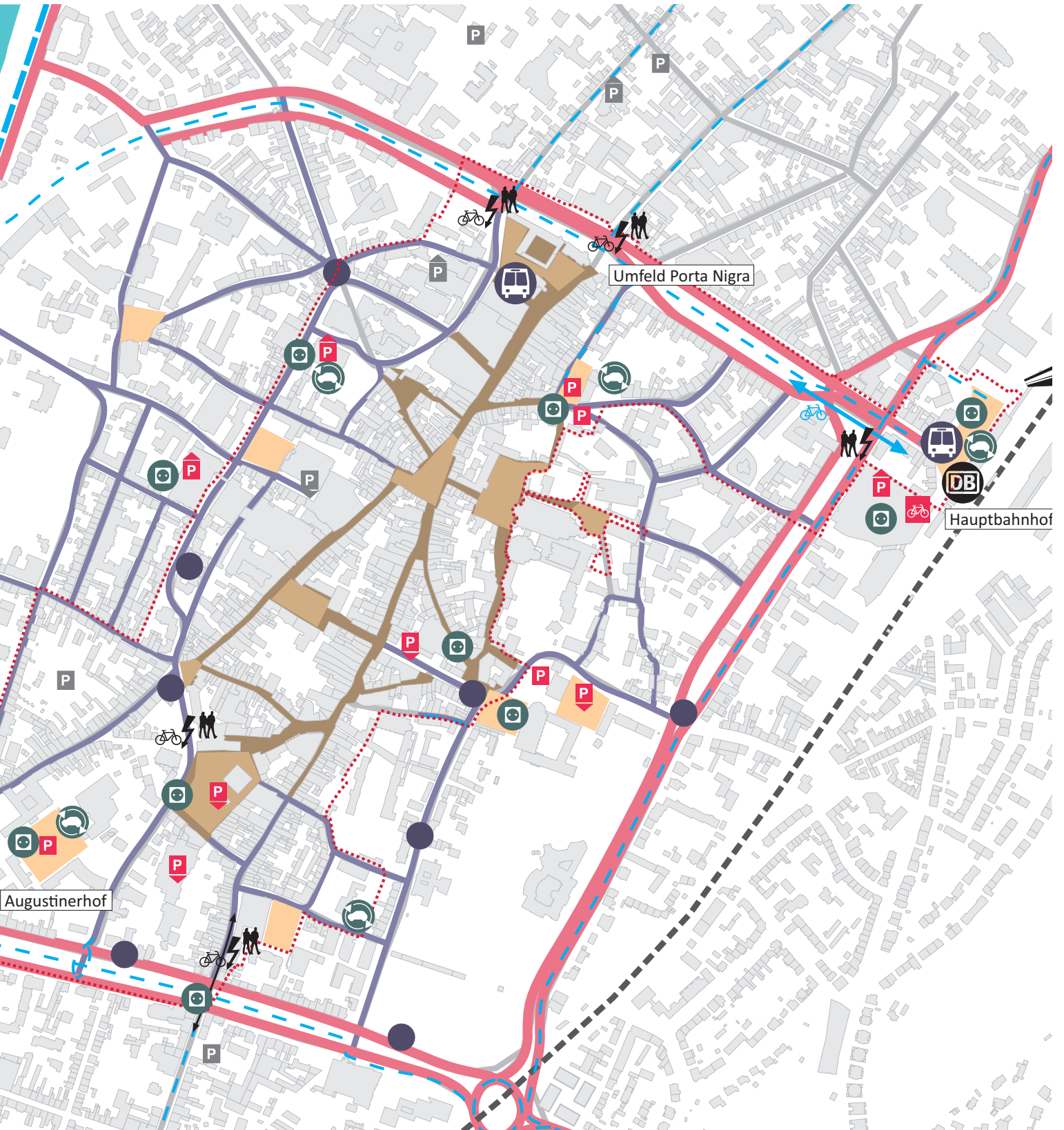
Hinsichtlich des ÖPNV weist die Innenstadt grundsätzlich eine gute Erreichbarkeit auf und wird im Wesentlichen über den Alleenring erschlossen. Insgesamt besteht dringender Bedarf zur Neuordnung und -organisation der ÖPNV-Abwicklung, da die zentralen Knotenpunkte am HBF und rund um die Porta Nigra sowohl funktional als auch gestalterisch große Defizite aufweisen, auf die Antworten gefunden werden müssen.

Bezüglich der Rolle des Umweltverbunds in Trier hat eine Erhebung des Modal Split der TU Dresden 2018 aufgezeigt, dass bspw. der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zwischen 2005 und 2018 von 9% auf 14% gewachsen ist (Quelle: TU Dresden: Ergebnisse Untersuchung Modal Split 2018; Dresden 2020). Diese Entwicklung gilt es, auch basierend auf den Mobilitätskonzepten der Stadt Trier (vgl. Kapitel 2.4.5 - 2.4.7; S.61 ff.) fortzuführen und auf den gesamten Umweltverbund auszuweiten.



Abb. 38 : Analysekarte Mobilität und Umweltverbund; o.M.

- Hauptverkehrsachsen Alleinring
- Sammel- und Erschließungsstraßen
- Fußgängerzone
- Platzräume
- - - Radfernweg
- - - - - Radwegenetz
-  Konfliktstellen für Rad & Fuß
-  Bahnhof
-  Knotenpunkt ÖPNV
-  Bushaltestellen
-  Ladeinfrastruktur
-  Car-Sharing- Angebote
-  Parkhäuser öffentlicher Betreiber (rot)
-  Parkhäuser privater Betreiber (grau)
-  Tiefgaragen öffentlicher Betreiber (rot)
-  Tiefgaragen privater Betreiber (grau)
-  Parkplätze öffentlicher Betreiber (rot)
-  Parkplätze privater Betreiber (grau)
-  Fahrradparkhaus



2.4 Relevante gesamtstädtische Planungen und Konzepte

2.4.1 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2030

Im Jahr 2019 wurde der aktuell gültige FNP 2030 rechtskräftig. Er löste den bisherigen FNP aus dem Jahr 1982 ab, dessen Festsetzungen sowohl inhaltlich als auch räumlich nicht mehr den veränderten Anforderungen entsprachen. Um die zukünftige Siedlungsentwicklung zielgerichtet steuern zu können, war es notwendig, die städtischen Zielvorstellungen neu zu definieren.

Als vorbereitender Bauleitplan, der gemäß §5 BauGB die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung des ganzen Gemeindegebietes darstellt, sind hier die Ziele der künftigen Raumentwicklung unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und planerischen Vorgaben niedergelegt. Das übergeordnete Ziel ist die Sicherung und Förderung der Attraktivität der Stadt Trier. Darüber hinaus sind die Ziele querschnittsorientiert und sektoral.

Die querschnittsorientierte Ziele sind u.a.:

- Erhalt und Förderung der Wohnattraktivität,
- Vermeidung Abwanderungen ins Umland,

- Nachhaltige Sicherung von wohnungsnahe Infrastruktureinrichtungen und Versorgungsstrukturen;
- Sicherung und Förderung der Wirtschaftskraft;
- Sicherung der Mobilität für Bürger und Güter im Rahmen eines stadtverträglichen und umweltverträglichen Verkehrsaufkommens;
- Bewahrung und Förderung der städtebaulichen und landschaftsräumlichen Qualitäten;
- Weiterentwicklung von Natur und Landschaft;
- Wirtschaftlich tragfähige Siedlungsentwicklung

> weiterer Umgang:

Die Zielsetzungen des FNP 2030 bilden auch die Grundlage für das ISEK, dessen Ziele stets rückgekoppelt werden. Es steht zu erwarten, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen des ISEK sich vollständig an den im FNP niedergelegten Gebietskategorien orientieren. Bei Nutzungsänderungen in öffentlichen Räumen etc. würde sich im Zuge der Umsetzung ggf. perspektivischer Aktualisierungs- und Anpassungsbedarf für den FNP ergeben.

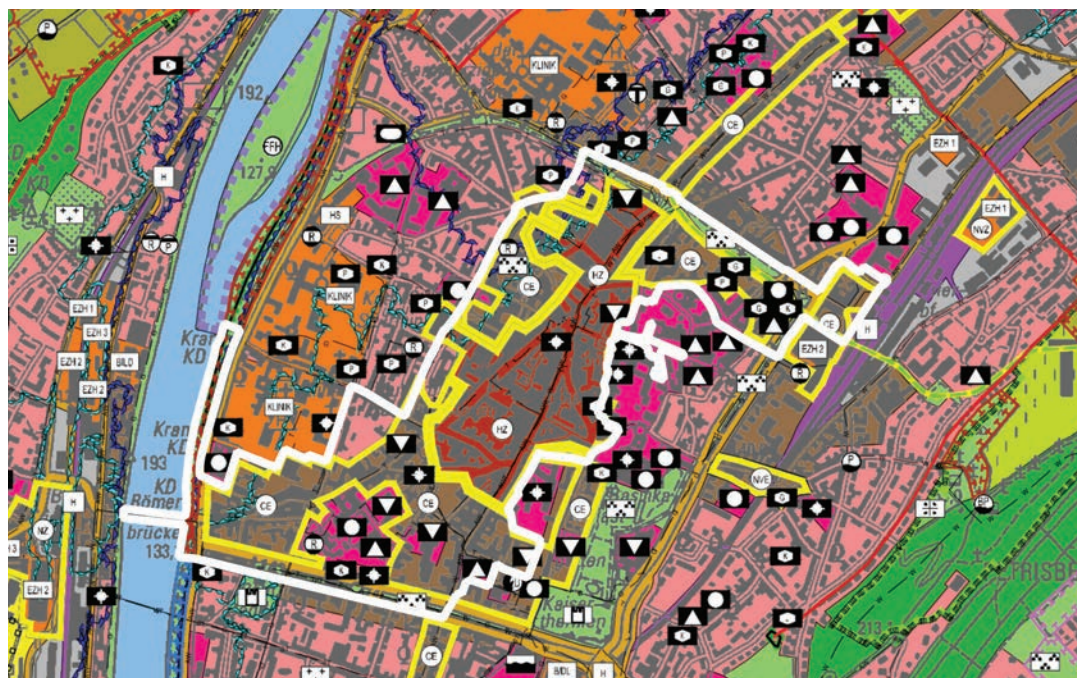


Abb. 39 : Die Innenstadt im FNP 2030 (Abgrenzung Untersuchungsgebiet durch Verfasser ergänzt); Quelle: Flächennutzungsplan der Stadt Trier, 2019

2.4.2 AKTIONSPLAN INKLUSION

In Umsetzung der „UN- Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderung“ wurde in den Jahren 2015 und 2016 der Aktionsplan Inklusion der Stadt Trier unter dem Titel „Trier wird INKLUSIV!“ erarbeitet.

Ausgangspunkt und Zielsetzung war die gemäß der UN- Konvention festgestellte Maßgabe, dass die umfassende Teilhabe am sozialen, kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Leben ein Menschenrecht darstellt. Es ist sowohl eine politische Verpflichtung als auch eine gesellschaftliche Herausforderung zu gewährleisten, dass für jeden Menschen – egal ob mit oder ohne Handicap - die Teilhabe gewährleistet wird.

Die Erstellung des Aktionsplans war eingebettet in ein umfassendes Beteiligungsverfahren, das seinen Ausgangspunkt in einer Auftaktveranstaltung im November 2014 hatte. Daran anschließend haben sich mehrere Arbeitsgruppen mit der konkreten Bearbeitung von insgesamt zwölf Handlungsfeldern auseinandergesetzt, deren Ergebnisse dann wiederum im Rahmen einer Online- Beteiligung zur Abstimmung gestellt wurden.

Im Ergebnis standen 119 Maßnahmen aus den zwölf Handlungsfeldern. Die Handlungsfelder reichen dabei von

- Arbeit, Personalentwicklung
- Interessenvertretung
- Bauen und Wohnen
- Mobilität und Verkehr
- Erziehung
- Außerschulische Bildung
- Schulische Bildung
- Gesundheit und Pflege

- Kultur und Tourismus
- Freizeit und Sport
- Barrierefreie Kommunikation und Information bis hin zu
- Öffentlichkeitsarbeit

Bezogen auf das Themenfeld Bauen und Wohnen standen unter anderem die Schaffung von selbständigem und behindertengerechtem Wohnen sowie die Bildung einer Anlauf- und Beratungsstelle für gemeinsame Wohnformen im Fokus.

Hinsichtlich Mobilität und Verkehr lag ein klarer Schwerpunkt auf barrierefreien öffentlichen Räumen sowie der Verbesserung sowohl der Zugänglichkeit von als auch der behindertengerechten Information über ÖPNV- und sonstige Mobilitätsangebote.

> weiterer Umgang:

Die Schaffung barrierefreier öffentlicher Räume, behindertengerechter Mobilitätsangebote (u.a. auch das Vorhalten von Behindertenparkplätzen) sowie die barrierefreie Zugänglichkeit neuer Nutzungen werden bei der Maßnahmenfindung ein wichtiger Bestimmungsfaktor sein.

Abb. 40 : Titelblatt Aktionsplan Inklusion, Quelle: Stadt Trier



2.4.3 INTEGRIERTES KLIMASCHUTZKONZEPT TRIER

Im Jahr 2022 wurde das Integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Trier beschlossen.

Ausgangspunkt waren die immer deutlicher spürbaren Auswirkungen des Klimawandels, die sich als die zentrale Herausforderung der Zukunft herauskristallisiert hat. Vor diesem Hintergrund müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die Stadt als Lebensraum an diesen Wandel anzupassen und eine klimaresiliente Stadtentwicklung zu unterstützen.

Hierzu erfolgte unter anderem die Einstellung von zwei Klimaschutzmanagern, die mit der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes beauftragt wurden.

Das Konzept dient zur Planung und Optimierung der Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung. Es orientiert sich an den aktuellen wissenschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen. Gleichzeitig gewährleistet es einen Überblick, welche Potenziale zur Emissionsminderung und klimaresilienten Stadtentwicklung bestehen. Mit dem Klimaschutzkonzeptes wurde eine inhaltliche und strategische Entscheidungsgrundlage und Planungshilfe mit konkreten Maßnahmenvorschlägen innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung vorgelegt.

Die Ziele dieses Konzeptes sind:

- Treibhausgas-Emissionen direkt zu senken
- die Senkung von Treibhausgas-Emissionen im privaten, gewerblichen und öffentlichen Sektor zu fördern
- Grundlagen schaffen, Klimaschutzmaßnahmen zu ermöglichen
- Informations- und Vernetzungsangebote bereitzustellen

Im Rahmen von Ist-Analysen wurden alle klimarelevanten Rahmenbedingungen auf Gesamtstadtebene ermittelt. So wurden unter anderen die Treibhausgas-Emissionen der Stadt untersucht. Insgesamt hat die Stadt Trier im Jahr 2018 ca.

820.000 Tonnen THG-Emissionen. Knapp 3,1 % der Energien zur Wärmeerzeugung sind aus erneuerbaren Quellen (Biomasse, Solarthermie, sonstige erneuerbare und Umweltwärme) und rund 7,8 % aus Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) Anlagen.

Aufbauend auf der Analyse-Phase wurden Potenziale und Szenarien entwickelt. Diese sollen die Entscheidungsfindung der Stadt Trier unterstützen, welche Strategien sie für den Klimaschutz anwenden möchte. Diese Potenziale und Szenarien umfassen die Szenarien zur Entwicklung des Verkehrssektors & des Gebäudesektors sowie Neubaugebiete, Wohngebäude & Nichtwohngebäude sowie die Potenziale von erneuerbaren Energien.

Daraus ergibt sich ein Maßnahmen- und Prioritätenplan, der sich in 124 Einzel- und Teilmaßnahmen gliedert.

Für fünf Handlungsfelder wurde hierbei jeweils ein Gesamtziel definiert:

- **Alltag:** Klimafreundliche Veränderung des Alltags in Trier
- **Energie:** Weniger Kohlendioxid ausstoßen
- **Gebäude und Flächen:** Natur- und klimafreundlich gebaute Stadt
- **Mobilität:** Menschen- und umweltfreundliche Mobilität in der Stadt
- **Information:** alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt mitnehmen

(Quelle: trier.de; Zugriff: 12.06.2023)

Der Maßnahmenkatalog umfasst konzeptionelle und strategische Maßnahmen genauso wie die konkrete Umsetzung von Anlagen und Projekten. „Alle Maßnahmen wurden zudem unter den Gesichtspunkten CO₂-Einsparung, Anpassung an den Klimawandel, Regionale Wertschöpfung, Verhaltensänderung, Finanzierbarkeit und Umsetzbarkeit bewertet. Angesichts der drängenden Klimaproblematik und dem Handlungsdruck,

möglichst schnell Veränderungen herbeizuführen, sind konkrete Umsetzungsmaßnahmen prioritär. Erfolgreich zu sein im Sinne der Klimaziele bedarf der Anstrengung aller Akteure in Trier. Klimaschutz muss daher stärker als bisher als eine gemeinsame Querschnittsaufgabe auf allen Ebenen angesehen werden.

In den kommenden Jahren geht es darum, die Maßnahmen umzusetzen. Dazu muss die Förderlandschaft kontinuierlich nach passenden Fördermöglichkeiten durchsucht werden. Zeitgleich müssen die Strukturen innerhalb der Verwaltung geschaffen werden, die Maßnahmen federführend in Gang zu bringen, zu begleiten und zu evaluieren“ (Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept Trier; Stadt Trier 2022; S.84)

Über die Erstellung des Maßnahmenkataloges hinaus wurde ebenfalls eine Kommunikationsstrategie erarbeitet, unter der neben der Information der Öffentlichkeit über die angestrebten Maßnahmen auch die generelle Sensibilisierung für

die Thematik sowie die allgemeine Erhöhung der Akzeptanz angestrebt wird. Darüber hinaus sollen auch Private zu eigenem Handeln animiert oder motiviert werden. Andererseits kann auch seitens der Kommune entweder der Wissensstand oder die Bedürfnisse der Beteiligten abgefragt werden.

> weiterer Umgang:

Klimaschutz und Klimaanpassung sind bestimmende Themen im Rahmen der Erstellung des ISEK

Handlungsfelder und Zielsetzungen des Klimaschutzkonzeptes sind auch im ISEK-Prozess maßgeblich für die Maßnahmendefinition. Besonders hervorzuheben sind im Kontext der Ausrichtung des Städtebauförderprogramms Lebendige Zentren die Ziele der Natur- und klimafreundlich gebauten Stadt sowie der Menschen- und umweltfreundlichen Mobilität in der Stadt.

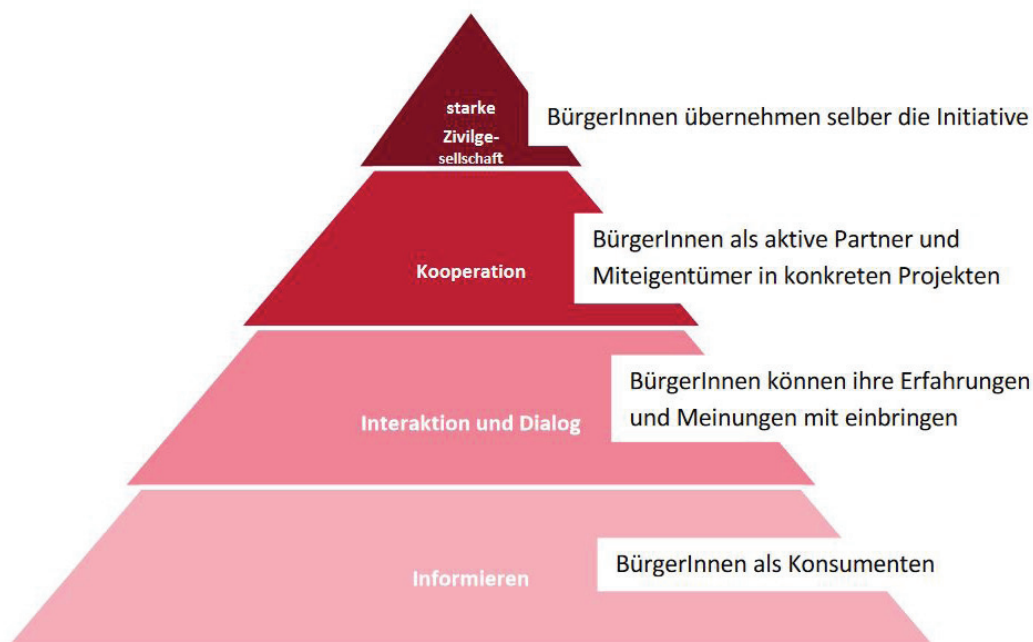


Abb. 41 : Titelblatt Aktionsplan Inklusion, Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept Trier; Stadt Trier 2022; S.82

2.4.4 KLIMACOACH RLP

Das Projekt „KlimawandelAnpassungsCoach RLP (kurz: KlimaCoach)“ berät und unterstützt ausgewählte Kommunen und Kreise in Rheinland-Pfalz bei der Anpassung an die Folgen des Klimawandels und bei der Integration des Themas in Verwaltungsabläufe.

Das Projekt startete im April 2018. Dabei wurden 15 Kommunen bzw. Landkreise (inklusive Stadt Trier) mit unterschiedlichen Naturräumen und unterschiedlichen Betroffenheiten gegenüber Klimawandelfolgen ausgewählt.

Im Zeitraum April 2020 bis Januar 2021 nahm die Stadt Trier am Projekt KlimaCoach RLP teil und erarbeitete Handlungsempfehlungen und Maßnahmen für eine klimaresiliente Stadtentwicklung.

Dies fand eingebettet in eine Reihe von Veranstaltungen und Coachings zum Thema Klimawandelfolgen statt (vgl. Abb 42). Dies beinhaltete neben Coachings, Seminaren und Workshops bspw. auch eine Stadtbegehung zu in klimatischer Hinsicht neuralgischen Punkten des Stadtgebiets

sowie zu bereits umgesetzten Maßnahmen der Klimaanpassung.

Im Ergebnis des Coaching- Prozesses wurden folgende Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel vorgeschlagen und im Rahmen von Maßnahmensteckbriefen aufbereitet und dokumentiert:

- Institutionalisierung eines Klimawandelanpassungsmanagements
- Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit in Klimawandelrelevanten Themen
- Ausformulierung eines kommunenspezifischen Leitbildes / einer Leitstrategie
- Integration der Klimawandelanpassung in Planungsprozesse: Bauleitplanung
- Sensibilisierungskampagne zur Optimierung des Privatgrüns

(Quelle: Abschlussdokumentation im Projekt KlimawandelAnpassungsCOACH RLP, Stadt Trier 2021, S. 7)

> weiterer Umgang:

Die Ergebnisse des KlimaCoachings werden im Zuge der ISEK- Maßnahmendefinition einfließen.

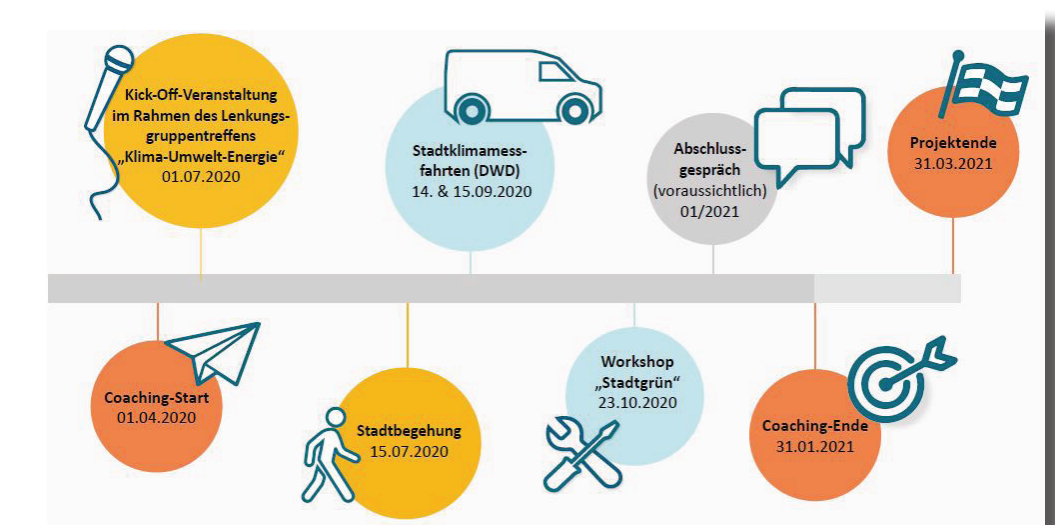


Abb. 42 : Zeitstrahl des Klima- Coachings in Trier; Quelle: Abschlussdokumentation im Projekt KlimawandelAnpassungsCOACH RLP, Stadt Trier 2021, S.6

2.4.5 MOBILITÄTSKONZEPT TRIER 2025+

Das „Mobilitätskonzept Trier 2025 (MoKo)“ wurde im Jahr 2013 beschlossen. Die Grundlage des MoKo bildeten die Ergebnisse eines Bürgerforums aus dem Jahre 2006, bei dem das Oberziel „Trier 2025: mobil – umweltfreundlich – lebenswert“ formuliert wurde.

Die zentralen Zielsetzungen des MoKo sind hierbei u.a.:

- Fußverkehr: Beseitigung von Lücken und Engstellen, möglichst flächendeckende Umsetzung der Standards im Fußverkehr, v. a. Barrierefreiheit, Querungen
- Radverkehr: Vollständige Umsetzung von geeigneten Radverkehrsführungen an Hauptverkehrsstraßen, Optimierung der Knotenpunkte, Radverkehrsbeauftragter
- ÖPNV: Flächendeckender barrierefreier Zugang, weitgehend störungsfreier Betrieb, Optimierung der Verfügbarkeit, Konkurrenzfähigkeit zum Pkw
- Kfz-Verkehr: Gewährleistung der Erreichbarkeit für den notwendigen Kfz-Verkehr, leistungsfähige Umfahrung der Kernstadt auf einem Tangentenring, Reduzierung von Belastungen, Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Altstadt
- Tourismus: Beseitigung von Schäden und Lücken in der überregional bedeutenden Wander- und Radwanderinfrastruktur, Vermeidung von Verkehrschaos bei Veranstaltungen, Attraktivität von Stadträumen, Anbindung Mosel, Erreichbarkeit Hotels
- Mobilitätsmanagement: Schulwegsicherheit, v.a. Von Fußgängern, Reduzierung des Kfz-Aufkommens im Berufsverkehr, Aufbau einer Mobilitätszentrale
- Anwohnerschutz: Reduzierung der Verkehrsbelastungen; Sicherstellung der Erreichbarkeit
- Umweltschutz: Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen, Verbesserung des Stadtklimas im Talraum

(Quelle: Mobilitätskonzept Trier 2025 - Kurzfassung; Stadt Trier; S.5)

Ausgehend von diesen thematischen Zielsetzungen für den Gesamttraum Triers wurden konkrete, räumlich verortete Maßnahmen auch für den Innenstadtbereich abgeleitet. Hier wurden die Karten zu den Einzelthemen (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz- Verkehr etc.) zu einem integrierten Handlungskonzept zusammengeführt, das bspw. für den Innenstadtbereich die weitere Verkehrsberuhigung sowie den Umbau von Straßenräumen zugunsten des Umweltverbunds zum Gegenstand hat.

> weiterer Umgang:

Die Zukunft der Mobilität im Untersuchungsgebiet ist ein zentrales Thema des ISEK.

Insbesondere die im integrierten Handlungskonzept niedergelegten Ansätze für den Untersuchungsbereich werden bei der Maßnahmendefinition berücksichtigt.



Abb. 43 : Titelblatt Mobilitätskonzept; Quelle: Stadt Trier

2.4.6 RADVERKEHRSKONZEPT

Das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2015 basiert auf dem Mobilitätskonzept und konkretisiert bzw. aktualisiert den dort enthaltenen Baustein Radverkehr.

Neben der Überprüfung und Weiterentwicklung der vorliegenden Planungen lag und liegt das Ziel des Konzepts auf der verstärkten Förderung des Fahrrads als urbanes Verkehrsmittel und dadurch der Erhöhung des Fahrradanteils am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) von 9% im Jahr 2005 auf perspektivisch 15%. Neben der generellen Verkehrsentlastung sollen hierdurch eine Minderung von Abgasen und Lärm sowie der Förderung der Gesundheit erreicht werden (Quelle: trier.de; Zugriff 06.05.2023).

Dieses Ziel sollte unter folgenden drei im Radverkehrskonzept niedergelegten Prinzipien erreicht werden:

- Realisierung eines flächendeckenden, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes

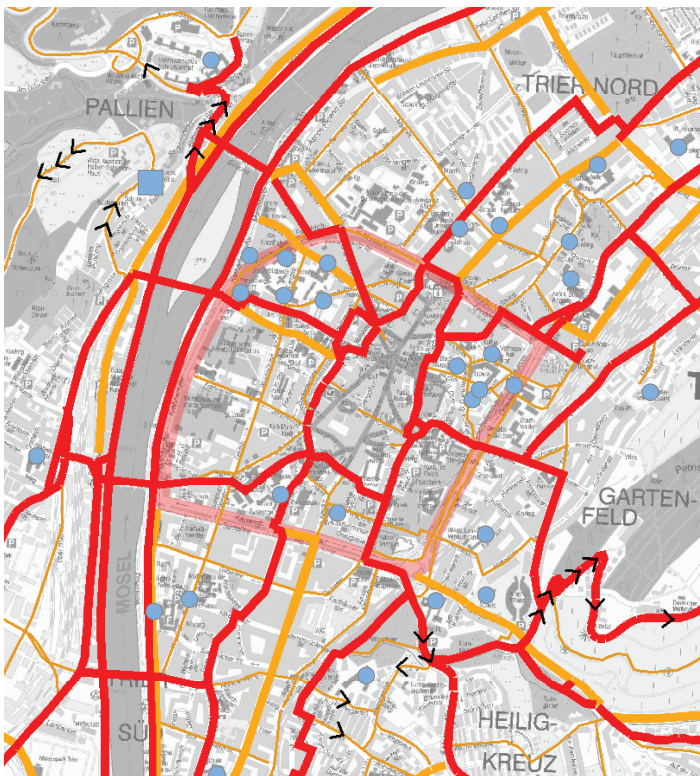


Abb. 44 : angestrebtes Radroutennetz Trier 2025 mit Hauptradrouten (rot), Alternativrouten über Hauptstraßennetz (orange), Schulstandorten (blaue Punkte) etc.; Quelle: Radverkehrskonzept; Stadt Trier 2015; S.52

- Darstellung einer Gesamtstrategie zur Radverkehrsförderung – Verbesserung von Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation
- Stärkung der Radinfrastruktur für den Tourismus als Wirtschaftsfaktor für die Stadt Trier und Region

Eine Zwischenevaluation hat gezeigt, dass diese Strategie erfolgreich ist. „2018 hat eine umfassende Verkehrsbefragung in Trier ergeben, dass der Radverkehrsanteil am Modal Split bereits auf 14% gestiegen ist. Bei Strecken über einem und unter drei Kilometern lag der Fahrradanteil sogar bei 27%. 2023 erfolgt eine erneute Verkehrsbefragung und es wird damit gerechnet, dass der Radverkehrsanteil dann schon deutlich über 15% liegt“ (Quelle: trier.de; Zugriff 06.05.2023).

Trotz dieser Erfolge und großer Fortschritte hinsichtlich des Ausbaus des Radwegenetzes liegen weiterhin zentrale Aufgaben darin, diesen Weg weiterzugehen, noch bestehende Lücken im Radwegenetz zu schließen sowie insbesondere Konfliktstellen, die sich gerade im Innenstadtbereich mit seiner hohen Nutzungsdichte wiederfinden, weitestmöglich zu Minimieren

> weiterer Umgang:

Die weitere Umsetzung der definierten innerstädtischen Radrouten Lückenschlüsse, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten bspw. über den Alleenring und die bessere Anbindungen zentraler Bereiche sind die zentralen Aufgaben bei der weiteren Umsetzung des Radwegekonzeptes.

Dies hat Relevanz für das ISEK und seine zu definierenden Maßnahmen, die insbesondere bei Überlegungen zur Neugestaltung öffentlicher Platz- und Straßenräume oder hinsichtlich Ansätzen zur Qualifizierung des Umweltverbunds zum Tragen kommen.

2.4.7 NAHVERKEHRSPLAN DER STADT TRIER

Die Entwicklung des ÖPNV in der Gesamtstadt Trier wird durch den 2006 beschlossenen, 2014 ergänzten und 2021 letztmalig fortgeschriebenen Nahverkehrsplan bestimmt.

„Als zentrales Planungsinstrument werden auf diesem Weg die Rahmenvorgaben und Ziele für den zukünftigen städtischen ÖPNV festgelegt. Basis hierfür bildet das ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord, welches in den letzten Jahren als Gemeinschaftsprojekt des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, des Ministeriums rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums sowie der Verkehrsverbände VRT und VRM erarbeitet wurde“ (Quelle: trier.de; Zugriff: 04.05.2023).

Der Nahverkehrsplan beinhaltet eine umfassende Analyse der Rahmenbedingungen und identifiziert Schwachstellen im ÖPNV-Angebot der Stadt Trier. Diese wurden anhand der Themen Einzugsbereiche/ Erreichbarkeiten, Bedienungshäufigkeit, Umsteigehäufigkeit, Schnelligkeit, Anschlussicherung und marktgerechte Angebotsdifferenzierung ermittelt.

Bezogen auf den Untersuchungsbereich wurden seither zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung an die umliegenden Stadtquartiere sowie der Taktung vorgenommen.

2021 wurde der lokale Nahverkehrsplan der Stadt Trier mit den Themengebieten „Barrierefreiheit“ und „Fahrplanangebot“ teilweise fortgeschrieben.

Wesentliche Ziele hierbei sind die Realisierung des barrierefreien neuen Bahnhalt punkts Trier West mit neuen, ebenfalls barrierefreien, Busanbindungen in die Innenstadt sowie die weitere Umsetzung des Ziels, alle städtischen Haltestellen

vollständig barrierefrei zu gestalten. Das Thema Barrierefreiheit wird in diesem Zusammenhang nicht nur baulich, sondern auch bezüglich Fahrgastinformation und Kommunikation verstanden.

Die ursprünglich vorgesehene vollständige Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Trier wurde verschoben, weil im neuen Rheinland-Pfälzischen Nahverkehrsgesetz, das im Februar 2021 in Kraft getreten ist, erstmals auch die Aufstellung eines Landesnahverkehrsplans gefordert ist.

Eine komplette Fortschreibung soll nach Fertigstellung des übergeordneten Landesnahverkehrsplans erfolgen, dessen Inhalte und Vorgaben die Grundlage für den Trierer Nahverkehrsplan darstellen werden.

> weiterer Umgang:

Grundsätzliche Ziele des Nahverkehrsplans sowie die aktualisierten und konkretisierten Vorgaben hinsichtlich Barrierefreiheit werden auch im Zusammenhang mit Überlegungen zur Neugestaltung des öffentlichen Raumes (bspw. rund um die Porta Nigra) Berücksichtigung finden.



Abb. 45: Titelblatt Nahverkehrsplan - Teilfortschreibung 2021; Quelle: Stadt Trier

2.4.8 TOURISMUS- UND HOTELKONZEPT TRIER 2030 +

In den Jahren 2019 bis 2021 wurde, unterbrochen und weitergeführt unter den besonderen Bedingungen der Corona- Pandemie, erstmalig ein Tourismuskonzept für die Stadt Trier erstellt. Dies geschah unter Beteiligung zahlreicher Akteure aus Stadtverwaltung, Hotellerie, Gastronomie, Einzelhandel, Kultur und Citymarketing.

Konzipiert ist es als Strategiepapier, das die Voraussetzung für die künftige Tourismusentwicklung und den langfristigen, auch vom Land förderungsfähigen Ausbau Triers als attraktives Ziel des Tourismus herstellt.

Das Konzept besitzt dabei „klar definierte Schnittstellen zu anderen Konzepten der Stadt Trier beispielsweise zum ISEK, zum Einzelhandelskonzept, zum Smart-City-Konzept sowie zu diversen Verkehrskonzepten und ist somit ebenfalls als gesamtstädtisches Konzept zu bewerten, das nicht allein auf die Handlungsfelder der TTM beschränkt ist“ (Quelle: Tourismus- und Hotelkonzept Trier 2030+; TTM 2021; S.6).

Auf Basis einer Analyse des Ist- Zustandes der touristischen Rahmenbedingungen in Trier wurde der Dreiklang „Vergrößern, Verjüngen, Verbessern“ abgeleitet, der den zukünftigen Soll- Zustand schlaglichtartig darstellen soll. In Konkretisierung dieses Dreiklangs wurde eine Vision formuliert, welche die wesentlichen Ziele des Konzeptes in sich vereint:

„Trier positioniert sich als Stadt mit UNESCO Welterbe im Herzen Europas, in der Geschichte, Wein und Natur in einzigartiger Kombination, mit vollem Genuss und in authentischer Weise erlebbar sind. Durch nachhaltiges Handeln, eine zielgruppenfokussierte Qualitätsorientierung und die richtige Balance zwischen Gästen und Bewohner*innen wird die Stadt als dynamischer Lebensraum gestärkt“ (Quelle: Tourismus- und Hotelkonzept Trier 2030+; TTM 2021; S.11).

Auf Basis der Prinzipien „Qualität ausbauen“, „Stadt und Umland verbinden“ und „Trier verjüngen“ soll Trier stärker als Zentrum der Region vermarktet werden, das gemeinsam mit den Angeboten an der Mosel, in der Eifel und in Luxemburg wahrgenommen und erlebt wird. Trier soll dabei mit den drei Profithemen Welterbe, Wein und Natur gestärkt werden.

Innerhalb des Konzeptes wurden insgesamt 47 Maßnahmen definiert und hinsichtlich Ihrer Bedeutung und Dringlichkeit priorisiert. Die Maßnahmen mit Bezug zum Untersuchungsgebiet des ISEK umfassen hier bspw. die Umfeldgestaltung der Bauwerke mit Welterbestatus, die Einrichtung eines Welterbezentrums sowie eines Weinerlebnisentrums, die Aufwertung der Infrastrukturen für Wanderer und Radfahrer oder auch die Schaffung kulturtouristischer Höhepunkte im Jahresverlauf.

Das „Strategiehaus Trier“, mit der genannten Vision als Dach, „ist die Orientierungsarchitektur des



Abb. 46 : Titelblatt Tourismus- und Hotelkonzept, Quelle: TTM GmbH

zukünftigen touristischen Marketings. Im „Strategiehaus Trier“ beschreiben die Profilthemen das übergeordnete „Was“ der marketingstrategischen Ausrichtung“ (Quelle: Tourismus- und Hotelkonzept Trier 2030+; TTM 2021; S.11).

> weiterer Umgang:

Die zukünftige Entwicklung der Trierer Innenstadt ist eng verknüpft mit der Entwicklung des Tourismusstandorts Trier. Vor diesem Hintergrund fand von Beginn an die enge Einbindung

der am Tourismuskonzept beteiligten Akteure des Amtes für Stadtkultur und Denkmalschutz sowie der TTM GmbH in den ISEK- Prozess statt.

Hinsichtlich kulturellem Leben, der Rolle des öffentlichen Raums und der Baudenkmäler oder auch der Bedeutung Triers als Einkaufs- und Gastronomiestadt, werden die Maßnahmen des ISEK von den Ansätzen zur Stärkung des Tourismus geprägt sein.

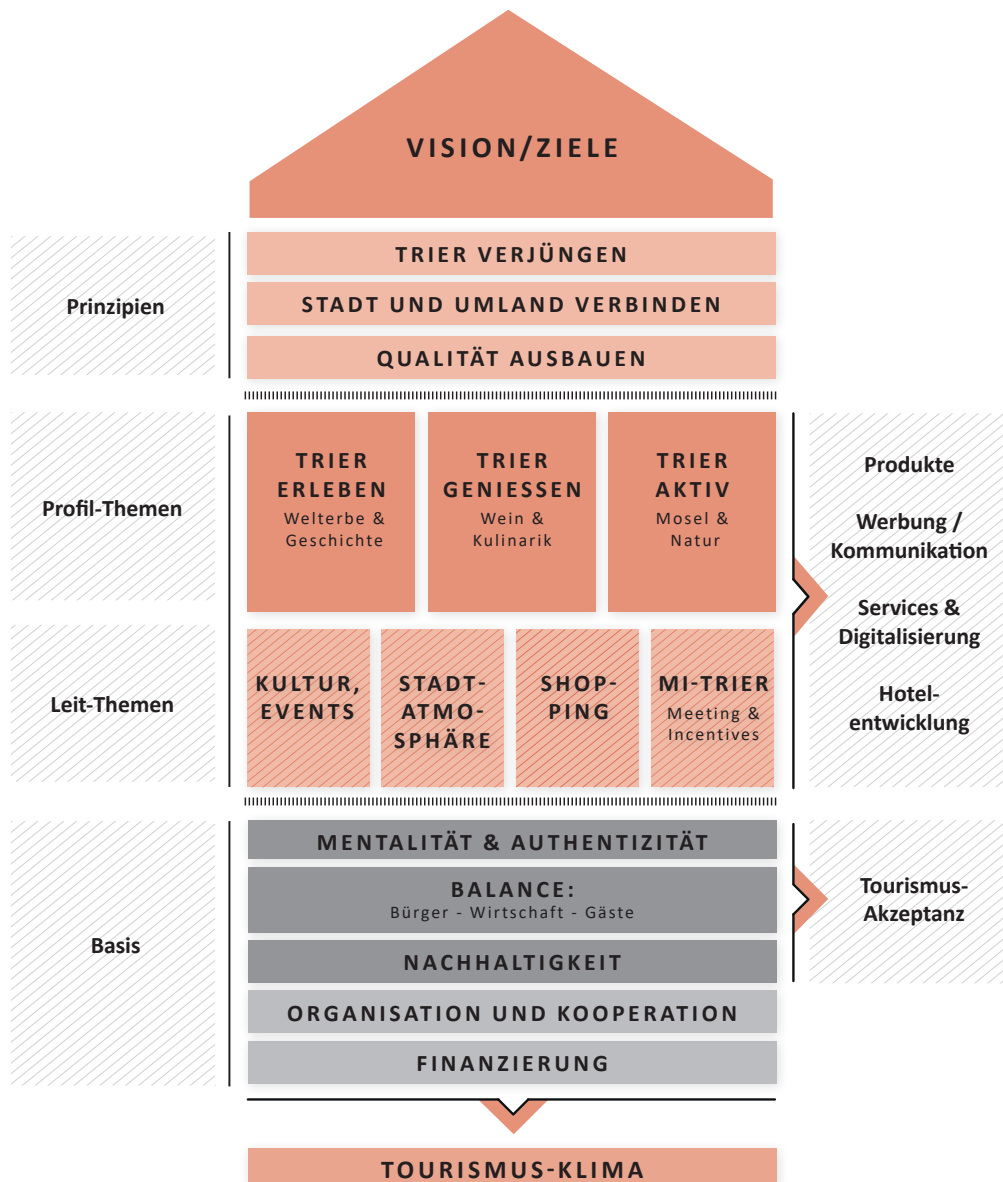


Abb. 47 : Strategiehaus“ des zukünftigen touristischen Marketings; Quelle: Quelle: Tourismus- und Hotelkonzept Trier 2030+; TTM 2021; S.11

2.4.9 EINZELHANDELSKONZEPTE TRIER 2025

Dem Einzelhandel kommt in der Innenstadt und insbesondere innerhalb des ISEK- Untersuchungsgebiets nach wie vor eine wichtige Leitfunktion zu. Die große Bedeutung Triers als Einkaufsstandort mit großem Einzugsbereich und hoher Kundenfrequenz basiert im Wesentlichen auf den Stärken der Innenstadt und ihrem Handelsbesatz.

Gleichzeitig zeigen sich auch hier die Auswirkungen des anhaltenden Strukturwandels mit einer Abnahme der Zahl an Einzelhandelsgeschäften in der Innenstadt, Leerständen bspw. in Großkubaturen ehemaliger Kaufhäuser etc..

Vor diesem Hintergrund wurde 2015 das in Zusammenarbeit von CIMA Beratung+ Management GmbH und Amt für Stadtentwicklung und Statistik erstellte Einzelhandelskonzept Trier 2025 beschlossen. Im Jahr 2018 erfolgte eine Teilfortschreibung des Konzepts.

Die zentralen Aufgaben und Inhalte des Einzelhandelskonzepts lassen sich dabei unter folgenden Punkten zusammenfassen:

- Aktualisierung der Trierer Liste
- Bewertung der Einzelhandelsvorhaben Petrisberg und Feyen (gesonderte Standortgutachten)
- Darstellung und Bewertung der Einzelhandelsplanungen in Luxemburg
- Entwurf eines Zentrenkonzeptes für die Stadt Trier mit Aktualisierung der Marktdaten 2011
- Überprüfung der Umsetzung des Einzelhandelskonzeptes 2004 mit entsprechender Bewertung der Zielerreichung
- Entwurf eines Zentrenkonzeptes für die Stadt Trier mit Aktualisierung der Marktdaten 2011
- Profilierungskonzept für den Einzelhandel in der Trierer Innenstadt
- Bewertung strategischer Entwicklungsstandorte

Angesichts der Entwicklungen, die sich auch im Rahmen der Teilfortschreibung 2018 gezeigt haben, hat sich der Handlungsbedarf weiter verstärkt. So wurde seit Beschluss des Einzelhandelskonzepts 2015 „ein weiterer Rückgang der Einzelhandelsbetriebe vor allem in der Innenstadt festgestellt. In der Summe verliert die Gesamtstadt insgesamt 77 Betriebe gegenüber 2014, davon entfallen 60 auf den Stadtbezirk „Altstadt“. Dieser Stadtbezirk bildet mit 38 % Anteil an der Gesamtverkaufsfläche der Stadt den zentralen Einkaufsschwerpunkt des Oberzentrums. Im Gegensatz zur Gesamtstadt hat der Stadtbezirk „Altstadt“ einen Rückgang der Verkaufsflächen um 8.100 m² auf 134.940 m² sowie eine Stagnation der Umsätze zu verzeichnen“ (Quelle: Teilfortschreibung Einzelhandelskonzept Trier 2025+, Anlage 2, Datenanalyse GMA - Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbh; Stadt Trier 2018; S. 53).

Gemäß der Verfasser steht der Trierer Einzelhandel mit Blick auf die sich verändernde Wettbewerbsskulisse vor folgenden Herausforderungen:

- Neupositionierung als Einkaufsstadt der Marken- und Servicequalität,
- Weiterentwicklung der Position als familienfreundliche ‚Erlebnis- und Wohlfühlstadt‘,
- Ausweitung der bereits hohen Angebotskompetenz in den Segmenten des ‚Persönlichen Bedarfs‘ und Positionierung des Oberzentrums Trier als die maßgeblich relevante Einkaufsstadt im Südwesten Deutschlands.
- Deutlicher Ausbau des bestehenden Einzelhandelsangebotes durch bisher nicht in Trier etablierte Betriebstypen des Einzelhandels auch durch Revialisierung und Neuentwicklung von Einzelhandelsimmobilien

(Quelle: Einzelhandelskonzept Trier 2025; Stadt Trier und CIMA Beratung + Management GmbH 2015; S.74)

Ein Erfolgsschlüssel wird in der Profilierung der Stadt Trier als einmaliger Einkaufsstadt mit nachhaltiger „emotionaler Bindung“ der Kunden an Trier gesehen. Dies erfordert eine authentische Profilierung der verschiedenen Einkaufslagen und deren Ergänzung durch Gastronomie und Kultur. Gemäß dieser Ausrichtung sollen die Angebotsqualitäten und Verkaufsflächen künftig ausgebaut werden.

Für den innerstädtischen Raum fand hierzu zunächst eine Bewertung der unterschiedlichen Einkaufslagen unter der kleinräumlichen Identifizierung von Chancen und Risiken statt.

Insgesamt wurden hierbei für die Innenstadt sechs grobe Profilierungsräume abgegrenzt, die sich hinsichtlich ihrer Begabungen entwickeln lassen. Die den jeweiligen Standortbereichen zugeordneten Marketingprofile enthalten Angaben

– zum potenziellen Markeninhalt und Markenkern des Quartiers bzw. der Einkaufslage,

- zu möglichen und bereits realisierten Kernkompetenzen,
- zu möglichen, zur Marke passenden Komplementärnutzungen außerhalb des Einzelhandels,
- zu ggf. zu akquirierenden Betriebstypen und Betreiberkonzepten im Einzelhandel,
- zu Herausforderungen und ableitbaren Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des jeweiligen Standortbereichs oder Quartiers (Quelle: Einzelhandelskonzept Trier 2025; Stadt Trier und CIMA Beratung + Management GmbH 2015; S.205)

> weiterer Umgang:

Dem Einzelhandel kommt auch in Zukunft eine tragende Rolle innerhalb des Untersuchungsgebietes zu. Dies gilt es bei Überlegungen zu Schaffung eines nachhaltigen Nutzungsmix, der angestrebten Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt und weiterer nutzungsbezogener Überlegungen zu berücksichtigen.

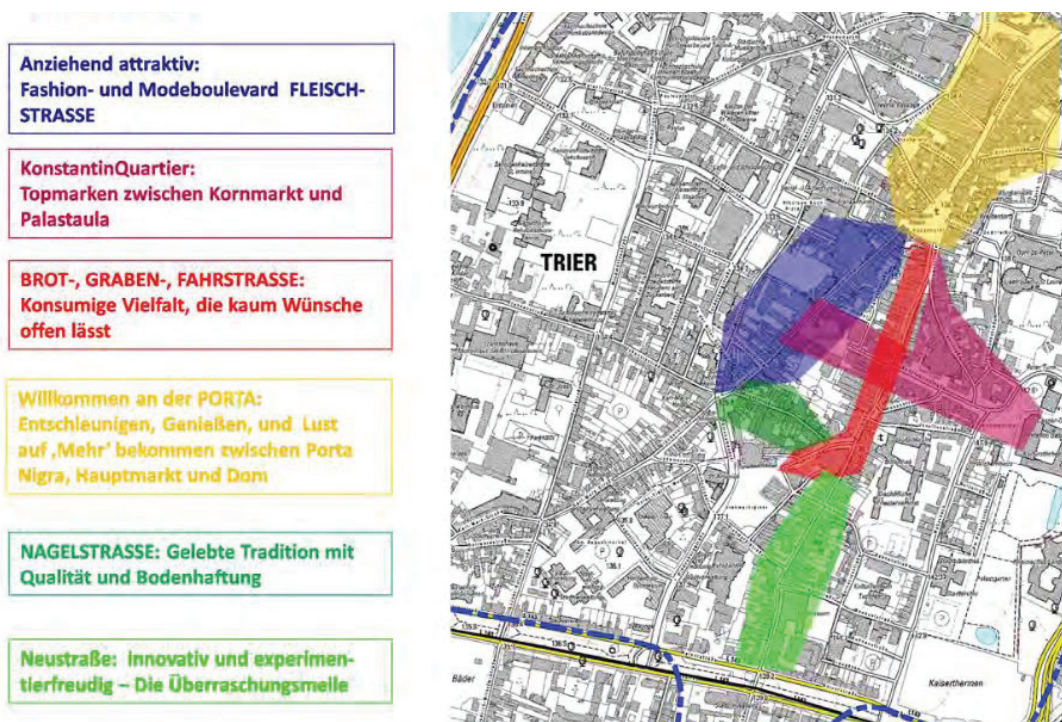


Abb. 48 : Identifizierte Profilierungslagen in der Innenstadt; Quelle: Einzelhandelskonzept Trier 2025; Stadt Trier und CIMA Beratung + Management GmbH 2015; S.207

2.5 Relevante teilräumliche/ innerstädtische Planungen und Konzepte

2.5.1 STRATEGISCHES ENTWICKLUNGS- UND NUTZUNGSKONZEPT INNENSTADT 2025+ (SENI)

Im Jahr 2015 fiel per Stadtratsbeschluss der Startschuss für die Erarbeitung eines „Strategischen Entwicklungs- und Nutzungskonzepts Innenstadt 2025+“ durch das Amt StadtForschungEntwicklung. Das SENI wurde (Stand August 2023) noch nicht vom Stadtrat beschlossen.

Eingebunden in einen Prozess der Bürgerbeteiligung inklusive einer umfassenden Bürgerbefragung anhand standardisierter Fragebögen soll das SENI das strategische Entwicklungskonzept für die Innenstadt sein, mit dem unter dem Aufzeigen von Entwicklungstrends strategische Zielsetzungen begründet werden.

Besagte strategischen Zielsetzungen sollen als Grundlage für alle weiteren räumlichen Konzepte der Stadt Trier gelten und im Rahmen konkreter Umsetzungsplanungen weiterentwickelt und konkretisiert werden. In diesem Zuge können die Ziele aus dem strategischen Entwicklungskonzept hinsichtlich ihrer Machbarkeit überprüft werden.

Die Ziele und Handlungsbereiche des SENI liegen dabei in den Themenfeldern Wirtschaft & Arbeit, Mobilität, Einzelhandel, Wohnentwicklung, historisch-kulturelles Erbe, Bildung und Kultur, öffentliche Infrastruktur & öffentlicher Raum, Bürger*innen, Soziales und Rat & Verwaltung.

Die Themenfelder mit unmittelbarer Relevanz für das vorliegende ISEK sowie die wesentlichen Ansätze aus den definierten Ziel- und Handlungsbereichen sind dabei:

Wirtschaft und Arbeit

Für diesen Ziel- und Handlungsbereich wird die Qualifizierung des Wirtschafts- und Arbeitsstandorts Innenstadt u.a. durch die räumliche Clusterbildung unterschiedlicher Branchen (bspw. Gesundheitsdienstleistungen), die Initiierung lokaler Entwicklungs- und Aufwertungsprojekte,

der Ausbau touristischer Infrastrukturen (Tagung, Weinerlebnis etc.) oder die Inszenierung der Kulturdenkmäler angedacht.

Einzelhandel

Zur Stärkung des Einzelhandels empfiehlt das SENI die Förderung neuer und innovativer Betriebskonzepte, die Leerstandsvermeidung durch bspw. Zwischennutzungen, den multifunktionalen Umbau der Warenhäuser an der Simonstraße oder die Unterstützung der Bildung von Szene- Einkaufsquartieren in den Randlagen der Fußgängerzonen. Als wesentlich wird in diesem Zusammenhang auch die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Schaffung wetterunabhängiger Aufenthaltsmöglichkeiten (bspw. Indoor- Spielbereiche) gesehen.

Wohnentwicklung

Schaffung von Wohnraum insbesondere für ältere Menschen aus der Großregion sowie junge Familien, innovative Sanierung von Geschäftshäusern zu Wohnhäusern, Kombination neuer Energie- und Wohnkonzepte in denkmalgeschützten Bestandsgebäuden sowie der Ausbau wohnstandortbezogener Infrastrukturen sind zentrale Ziel- und Handlungsbereiche für die Wohnentwicklung.

Mobilität

Unter dem Oberziel der Stadt der kurzen Wege sieht das SENI die wesentlichen Handlungsbereiche bspw. in der Optimierung der fußläufigen Verbindungen, dem Ausbau regionaler Radwegeverbindungen, der Etablierung eines gut ausgebauten Park & Ride- Systems sowie der Investition in innerstädtische Logistikkösungen. Darüber hinaus wird die Schaffung eines neuen Personenverkehrszentrums (PVZ) am Hauptbahnhof angeregt, durch das alle Angebote des ÖPNV an diesem zentralen Verkehrsknoten eng verzahnt angeboten werden können.

Bildung & Kultur

Die Qualifizierung des Bildungsstandorts soll durch ein breites Angebot im Sinne des „Lebenslangen Lernens“ unterstützt werden. Diese umfasst auch die Einrichtung eines Innenstadt-Campus sowie weiterer Hochschulnutzungen im Innenstadtbereich. Ergänzend steht das Thema Inklusion über allen Angeboten.

In kultureller Hinsicht liegen die Schwerpunkte auf der Sanierung des Theaters, der Ausbildung einer zentralen Kulturmeile, die alle Highlights miteinander verknüpft und eine gemeinsame Strategie zu deren Inszenierung und Bespielung schafft. Der vorgeschlagene Ausbau des Veranstaltungsprogramms reicht von Großveranstaltungen bis hin zu kleineren informellen Angeboten und der Schaffung niedrighwelliger Angebote bspw. auf einer neuen „Trier-Bühne Innenstadt“.

Öffentliche Infrastruktur und öffentlicher Raum

Die Ziel- und Handlungsfelder beziehen sich in diesem Themenbereich auf die räumliche Erwei-

terung der Fußgängerzone (bspw. Bereich Neustraße) sowie die barrierefreie und einheitliche Gestaltung der gesamten Fußgängerzone. Letzteres sowohl hinsichtlich der Bodenbeläge als auch der Möblierung.

Neben der Verkehrsberuhigung der Karl-Marx-Straße liegen weitere Ansätze im Ausbau des Angebots der öffentlichen Toiletten, der Umsetzung des Lichtkonzepts sowie der besseren Anbindung und Vernetzung, bspw. hin zum Moselufer.

> weiterer Umgang:

Das SENI als übergeordnetes strategisches Entwicklungskonzept gibt zahlreiche Themenfelder des ISEK vor und wird im Rahmen der Maßnahmendefinition berücksichtigt und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeiten konkretisiert und weitergedacht.

2.5.2 SEKTORALES NUTZUNGS- UND HANDLUNGSPROGRAMM WOHNEN INNENSTADT TRIER 2025+ (SeWoln) SOWIE INNENSTADTPROJEKTMANAGER WOHNEN (IPW)

Die Bearbeitung des SENI hat bereits sehr frühzeitig gezeigt, dass das Themenfeld „Wohnen in der Innenstadt“ an Bedeutung gewonnen hat und mit den demografischen Entwicklungen zukünftig gewinnen wird.

Vor diesem Hintergrund wurde bereits im Jahr 2016 die Idee entwickelt, im Rahmen des SENI-Prozesses ein ergänzendes strategisches Entwicklungskonzept für den Bereich „Wohnentwicklung in der Innenstadt“ zu starten.

Mit Bewilligung des Landes im Jahr 2017 wurde mit der Erarbeitung dieses „Strategischen Entwicklungskonzepts Wohnen Innenstadt Trier 2025+ (SeWoln)“ begonnen. Ziel dabei ist es, eine Grundlage zur strategisch-konzeptionellen Entwicklung und Vorbereitung der Umsetzung konkreter Wohnbauprojekte im privaten und öffentlichen Bereich der Innenstadt zu schaffen.

Ergänzt wird das strategisch ausgerichtete SeWoln durch das durch Bundesmittel mitfinanzierte Projekt „Innenstadt Projektmanager Wohnen (IPW)“, welches einen konkreteren Umsetzungsbezug aufweist. Neben umzusetzenden Projekten werden hierbei Maßnahmen zur Beratung und Steuerung von Wohnungsbauprojekten durchgeführt (Siehe Abb. 49). Hierdurch werden Wege aufgezeigt, welche wohnungsbezogenen Instrumente und Steuerungsmöglichkeiten rele-

vant und sinnvoll sind, um Wohnungen in der Innenstadt zu bauen oder umzunutzen.

Die beiden vom Land Rheinland-Pfalz und dem Bund finanzierten Modellvorhaben konnten Ende 2019 und im ersten Quartal 2020 abgeschlossen werden.

> weiterer Umgang:

Wohnen in der Innenstadt wird als Großthema im Zusammenhang mit weiterer Nutzungsmischung, aber auch klimatischen Fragestellungen die Arbeit am ISEK mitbestimmen und bei der Ableitung von Entwicklungszielen und konkreten Maßnahmen mit berücksichtigt werden.



Abb. 49 : Strategie SeWoln

2.5.3 LEBENS(T)RAUM INNENSTADT TRIER (LEBIT) IM BUNDESPROGRAMM ZUKUNFTSFÄHIGE INNENSTÄDTE UND ZENTREN

Mit dem Projekt „Lebens(t)raum Innenstadt Trier (LeBIT) will die Stadt Trier von November 2022 bis August 2025 die Weichen zu einer langfristigen Belebung der Innenstadt stellen.

Gefördert wird das Projekt durch das Programm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ des Bundes. Die Umsetzung soll gemeinsam mit den Akteurinnen und Akteuren der Innenstadt – Eigentümer, - Bewohnerschaft, Handel, Gastronomie, Tourismus, Bildung und Kultur – geschehen.

„Übergeordneter Zweck des Projekts ist die Erarbeitung einer verbindlichen Innenstadtstrategie, an der sich die politische Ebene bei den in den kommenden Jahren erforderlichen Entscheidungen zur weiteren Innenstadtentwicklung orientieren kann. Basis der Strategie bildet die Erarbeitung strategischer und umsetzungsorientierter Konzepte für eine zukunftsgerichtete und städtebaulich verträgliche Weiterentwicklung der Innenstadt im Angesicht der aktuellen und vielfältigen Herausforderungen, insbesondere Klimawandel, Veränderungen des Mobilitäts- Einkaufs- und Freizeitverhaltens, Energiekrise ua.“ (Quelle: Projektantrag LeBIT; Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung).

Ein großer thematischer Schwerpunkt des LeBIT ist das Thema Wohnen und Wohnqualität in der Innenstadt. Zusammenfassend geht es dabei um folgende Schlüsselmaßnahmen:

- Aktualisierung der Konzepte zur Innenstadtentwicklung
- Erstellung eines Innenstadtleitbildes
- Einrichtung einer Beteiligungsplattform zur dauerhaften Einbeziehung der Bürger
- Erstellung verschiedener Konzepte für Grün- und Spielflächen, zur Anpassung an den Klimawandel, für grüne intelligente Mobilität, für eine mit dem kulturellen Erbe verträgliche Nachverdichtung, zur saisonalen Bespielung

- der Innenstadt, für Baustellenmarketing und für eine barrierefreie Innenstadt
- Überarbeitung und Zusammenführung der Sondernutzungs-, Werbe- und Gestaltungssatzung
- Städtebauliche Entwicklungskonzepte für Projekt lupen
- Klima- und Resilienzgutachten
- Erhebung des Nutzungsmixes der Innenstadt
- Gutachten zu Potentialen Wohnen im Quartier
- Immobilienwirtschaftliche Nutzungskonzepte
- Wirtschaftlichkeitsberechnungen für potenzielle Projekte
- Planungs- und baurechtliche Umsetzungsoptionen
- Aufbau von tragfähigen Strukturen zur Realisierung der Leitprojekte
- Einrichtung InnenStadtProjektmanagement und Projektsteuerung
- Organisation eines Think Tanks
- Durchführung von Veranstaltungen
- Einrichtung eines Verfügungsfonds Innenstadt
- Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
- Installation neuer Mülleimer und Aufwertung von Stadtgrün
- Durchführung geringfügiger baulich-investiver Maßnahme

(Quelle: Projektantrag LeBIT; Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung)

Auf einer zweiten Projektebene geht es somit darum, in ausgewählten Innenstadtbereichen mit Hilfe von unterschiedlichen Fachbüros und unter intensiver Einbeziehung der Stadtgesellschaft innovative städtebauliche Entwicklungskonzepte als Antwort auf die aktuellen Herausforderungen – v.a. Bedarf an bezahlbarem Wohnraum, Klimawandel und -anpassung, veränderte Mobilität und Krisenresilienz – zu erarbeiten.

Die querschnittsorientierten Ziele hierbei sind u.a.:

- Schaffung und Reaktivierung von Wohnraum in der Innenstadt und Stärkung der Multifunktionalität
- Modellhafte Prüfung von Realisierungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung von bereits vorliegenden Projektvorschlägen zur Umsetzung von Wohnbauprojekten.
- Erarbeitung städtebaulicher Entwicklungskonzepte in fünf räumlich abgegrenzten "Projektlupe(n)" (Gebieten) als Grundlage für die städtebauliche Planung, mit dem Ziel der späteren Anpassung von Bebauungsplänen

Die fünf definierten und abgegrenzten Projektlupe(n) sind:

- Projektlupe Gebiet 1 - Kaufhof/Karstadt/Treviris-Passage/Josefsstift und Anbindung an die Nordallee
- Projektlupe Gebiet 2 - Krankenhaus der Borromäerinnen, Krahlenstraße, Vereinigte Hospitien mit dem MedizinCampus, Kalenfelsstraße, Paulusplatz, ehemaliges Amtsgericht und entweihte Pauluskirche mit Anbindung an das Moselufer
- Projektlupe Gebiet 3 - Domviertel mit Anbindung an die Ostallee

- Projektlupe Gebiet 4 - Blockbereich zwischen Hauptmarkt, Brotstraße, Gangolfstraße, Johann-Philipp-Straße, Kornmarkt und Fleischstraße
- Projektlupe Gebiet 5 - Fleischstraße/Nagelstraße/ Brotstraße

> weiterer Umgang:

Hinsichtlich seiner Themenstellungen und Schlüsselmaßnahmen bestehen zahlreiche Schnittmengen mit den Zielen und Inhalten des ISEK. So liegen bspw. die Projektlupe(n) 4 und 5 vollständig innerhalb des Untersuchungsgebietes des ISEK.

Gleichzeitig befindet sich das LeBIT parallel zur ISEK- Erstellung in Umsetzung. Deshalb findet über den gesamten ISEK- Prozess die Einbindung des für die Umsetzung des LeBIT zuständige Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung statt.

Ebenfalls werden die Maßnahmen des LeBIT sowie die im Rahmen des vorliegenden ISEK erarbeiteten Maßnahmen inhaltlich zusammengeführt und miteinander in Bezug gesetzt (vgl. Kapitel 5 - Die Maßnahmen im Detail; S. 158 ff.)



Abb. 50 : Struktur und Bausteine des LeBIT-Projektes; Quelle: Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung

2.5.4 URBANES SICHERHEITSKONZEPT

Das „Urbane Sicherheitskonzept“ der Stadt Trier wurde als Reaktion auf die Amokfahrt im Dezember 2020 erarbeitet.

Ziel des Konzeptes ist es, die Innenstadt in Zukunft besser vor Amok- und Terrorfahrten zu schützen, indem die Befahrbarkeit der Fußgängerzone und innerstädtischer Plätze reduziert wird. Hierdurch soll neben der verbesserten objektiven Sicherheit auch die subjektive Sicherheit der Besucher der Innenstadt erhöht werden, um dem seit der Amokfahrt gestiegenen Sicherheitsbedürfnis in beiderlei Hinsicht Rechnung zu tragen.

Das heutige Konzept basiert auf einem bereits in den Vorjahren erstellten Pollerkonzept, welches in erster Linie die Reduzierung des Verkehrs und das Verhindern unberechtigter Zufahrten in die Fußgängerzone zum Gegenstand hatte. In Reaktion auf die Amokfahrt wurde das bestehende Konzept einer sicherheitstechnischen Überprüfung unterzogen und sowohl räumlich als auch inhaltlich erweitert.

Im Ergebnis sieht das aktuelle Konzept die Sicherung der gesamten Fußgängerzone mit einem abgestuften System aus Pollern und festen Barrieren vor. Diese dauerhafte Sicherung soll gleichzeitig auch temporäre Veranstaltungen in der Innenstadt schützen, für die bislang gesondert Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden mussten.

Gemäß des Prinzips „erste und zweite Sicherungslinie“ (Quelle: trier.de; Zugriff: 27.05.2023) wird das Sicherheitsgebiet in zehn voneinander getrennte Zonen aufgeteilt, die auch nur von den unmittelbar berechtigten Anwohnern und Anlieferern befahren werden können.

Umsetzungsbeginn des Konzeptes war im Jahr 2021, zunächst mit dem Fokus auf der „Zone 3 - Domfreihof“. Die weiteren neun Zonen (vgl. Abb. 51) sollen in einem gestaffelten Verfahren umgesetzt werden.

> weiterer Umgang:

Die Umsetzung des „Urbanen Sicherheitskonzeptes“ ist ein zentraler Baustein zur Entwicklung der Innenstadt. Als gesetzte Maßnahme im ISEK sollen die Städtebaufördermittel die Umsetzung der weiteren Realisierungsstufen des Konzeptes unterstützen.

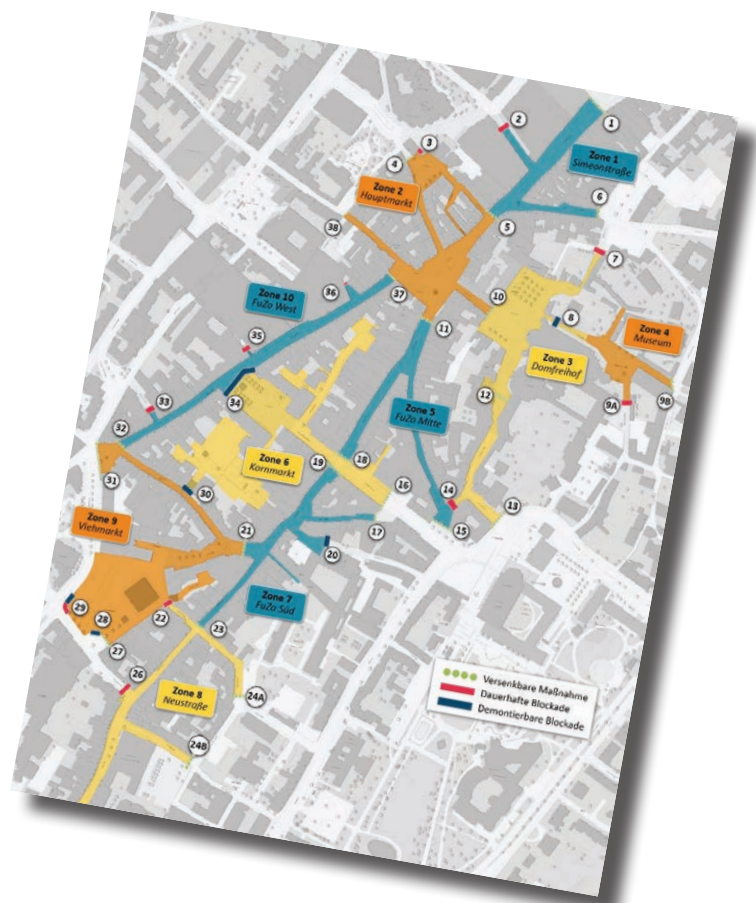


Abb. 51 : Urbanes Sicherheitskonzept; Quelle: Stadt Trier

2.5.5 INTEGRIERTES ENERGETISCHES QUARTIERSKONZEPT INNENSTADT – SÜD-WEST (EQTI)

Im Zeitraum 2020/ 2021 wurde für den südwestlichen Teil der Trierer Innenstadt das „Integrierte Energetische Quartierskonzept Innenstadt- Süd (EQTI)“ erarbeitet. Das Gebiet des EQTI erstreckt sich hierbei über Karl-Marx-Viertel, Viehmarkt, Rathaus und Theater bis zu den Vereinigten Hospitien und das Amtsgericht.

Gefördert durch das Landesumweltministerium und die KfW-Bank erstelle die beauftragte Arbeitsgemeinschaft aus Energieagentur Region Trier GmbH, ECOSCOPE und Solarkompetenzzentrum an der Hochschule Trier das Konzept.

Die Erarbeitung des Konzeptes fand eingebunden in einen umfassenden Beteiligungsprozess aus

- einer Auftaktveranstaltung im Februar 2020 im Römersaal der Vereinigten Hospitien mit 100 Teilnehmern ,
- einer fragebogengestützten Erhebung im Quartier zu Wohnsituation, Energiebedarf etc.
- sowie Online- Workshops zu den Themen „Leben mit dem Klimawandel in der Stadt“ und „Energetisch sanieren und wohnen“ statt.

Im Ergebnis zeigt das EQTI Entwicklungspfade der südwestlichen Innenstadt Triers zu einem energieeffizienten und weitestmöglich klimaneutralen Quartier auf. So wurde unter Berücksichtigung der städtebaulichen Aspekte und des demografischen Wandels ein „Klimaschutz“-Szenario entwickelt. Dabei könnten ca. 60% der Emissionen im Jahr 2050 eingespart werden. Dies stellt für ein dicht bebauten Quartier mit zahlreichen denkmalgeschützten Gebäuden einen sehr guten Wert dar.

Die Faktoren, die im Szenario konstant angenommen wurden, sind bspw. die demografische Entwicklung, die Ausbaupotenziale im Quartier, die Umnutzung von bisherigen Büroflächen oder Parkflächen zu Wohnungen sowie die Nachverdichtungspotenziale. Ergänzend spielte hier die

Effizienzsteigerung der elektronische Haushaltsgeräte eine wichtige Rolle für die Berechnung der energetischen Einsparpotenziale.

Das EQTI zielt darüber hinaus auf die Entwicklung eines modernen lebenswerten Wohnquartiers für alle Bevölkerungsgruppen mit geringen Heizkosten und hoher Umweltqualität ab. Das Konzept fokussiert sich somit auf die Bereiche Wärme, Strom und Verkehr.

Diese größten Energieeinsparpotenziale liegen gemäß des EQTI im Bereich der Gebäudesanierungen, dem Ausbau der Solarenergie, dem Ausbau von vorhandenen Wärmenetzen sowie dem Neubau eines weiteren Netzes mit dem Bunker am Augustinerhof als Energiezentrale.

Dieser Aufbau eines Nahwärmenetzes für die öffentlichen Gebäude am Augustinerhof und am Viehmarkt, darunter das Rathaus, das Stadttheater, das Humboldt-Gymnasium, die Europahalle mit dem zugehörigen Hotel und die Viehmarkttherme stellt hierbei ein Schlüsselprojekt des EQTI dar. „Der Hochbunker auf dem Augustinerhof mit seinem Nebengebäude bietet sich als Standort für Blockheizkraftwerke an. Zur Umsetzung dieses „Energiebunkers“ und weiterer Projekte wird im EQTI die Einstellung eines Sanierungsmanagers vorgeschlagen. Außerdem wird die Aufstellung eines Raum-Wärme-Plans für ganz Trier angeregt“ (Quelle: trier.de; Zugriff: 17.07.2023).

Mit dem EQTI verfügt die Stadt Trier über eine Grundlage für ihre Entscheidungen in der Zukunft. Dies betrifft die weitere städtebauliche Entwicklung in der südwestlichen Innenstadt und hierbei insbesondere Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel.

Die Umsetzung bedarf hierbei eines langen Atems sowie ergänzender personeller und finanzieller Ressourcen, weshalb die Suche nach weiteren

Fördermitteln essentiell für die Gestaltung des weiteren Prozesses sein wird.

> weiterer Umgang:

Im Zusammenhang mit dem EQTI gilt es zunächst, die definierten Maßnahmen anzustoßen und in Umsetzung bringen. Hierzu kann das ISEK insofern einen Beitrag leisten, indem es die Rahmenbedingungen schafft, die ein Aufgreifen der im EQTI niedergelegten Ansätze fördert (bspw. durch Überlegungen zur zukünftigen Gestaltung

und Nutzung des Augustinerhofs zusammen mit dem Energiebunker).

Gleichzeitig ist das EQTI räumlich begrenzt auf einen Teilbereich des Untersuchungsgebietes. Hier sollte nach Wegen und Strategien gesucht werden, einzelne Ansätze des EQTI auch auf die gesamte Innenstadt auszudehnen, nachdem das Pilotprojekt erfolgreich in Umsetzung gebracht wurde.

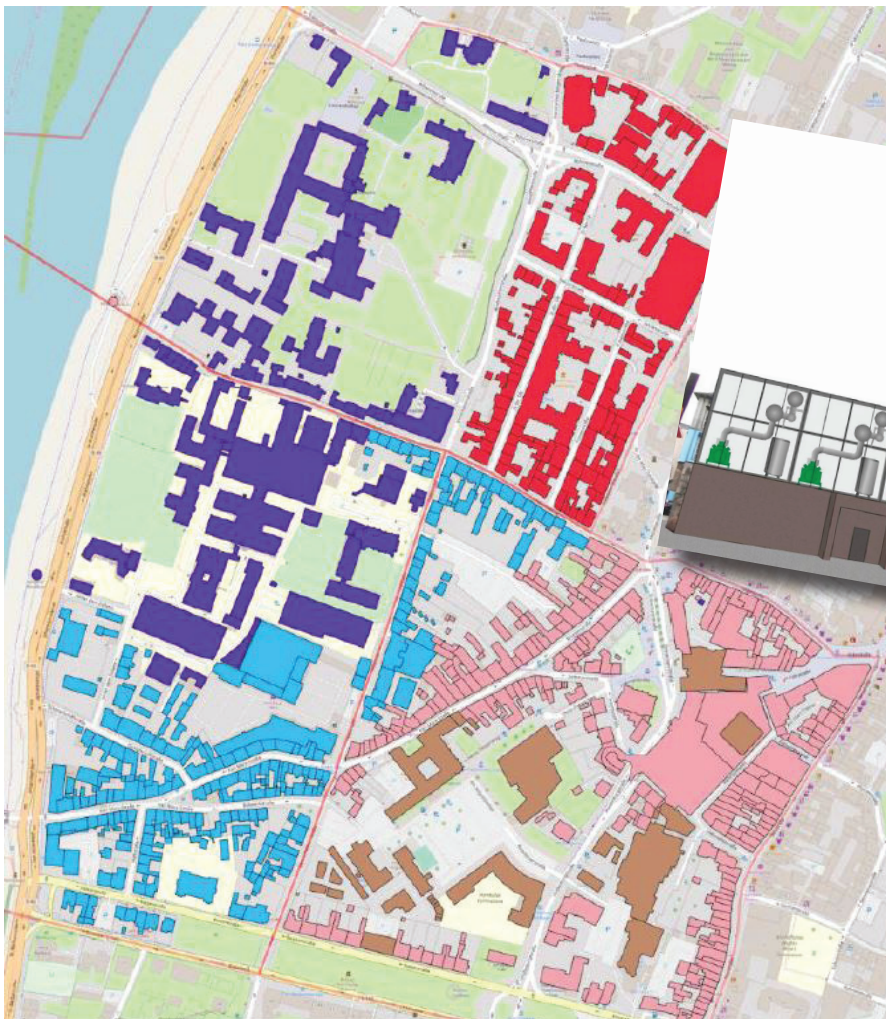


Abb. 53 : „Energie-Bunker“ am Augustinerplatz zur Nahwärmeversorgung; Quelle: EQTI; Stadt Trier 2021; 39

Abb. 52 : Geltungsbereich EQTI und mögliche dezentrale Nahwärmenetze; Quelle: EQTI; Stadt Trier 2021; 38

2.5.6 TRIER BEGRÜNT! LOKALE AGENDA 21 TRIER

„Trier begrünt!“ ist ein Projekt der Lokalen Agenda 21 Trier e. V. (LA21) und hat zum Ziel, die Themen Dach- und Fassadenbegrünung sowie die Herausbildung von grünen Begegnungsstätten im Innenstadtbereich zu unterstützen und somit konkrete Schritte zur Verbesserung der Lebensqualität angesichts des Klimawandels zu ermöglichen. Gefördert wird das Projekt durch das Umweltministerium des Bundes.

Der LA21 selbst setzt sich als Verein seit 1999 für den nachhaltigen Wandel in der Stadt Trier ein. Gemäß ihres Grundcharakters ist die LA21 konzipiert für die Umsetzung konkreter Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel sowie zur Erarbeitung und Durchführung von Bildungs- und Beteiligungsangeboten für verschiedene Zielgruppen.

Im Rahmen des Projekts „Trier begrünt!“ als Bildungs- und Vernetzungsprojekt steht die Aktivierung von bürgerschaftlichem Engagement und der Förderung von Eigeninitiative im Fokus. Das Projekt läuft seit August 2022 und ist ausgelegt auf eine Laufzeit bis Juli 2024 (Quelle: trier.begruent.de; Zugriff:16.06.2023).

Die Erreichung der Ziele soll einerseits geschehen durch die Konzipierung und Durchführung einer Reihe von Beteiligungs-Workshops ab August 2023. Einer dieser Workshops soll auf dem Rindertanzplatz stattfinden, der zu diesem Zweck für mehrere Tage vom ruhenden Verkehr befreit werden soll. Verbunden werden soll diese Aktion mit dem Aufstellen eines ersten sog. Parkletts im Stadtraum Trier als Ergebnis der über „Trier

begrünt!“ hinausgehenden Aktivitäten der LA21. Ein Parklett bezeichnet hierbei ein mobiles Podest in den Abmessungen eines PKW- Stellplatzes, das durch darauf angebrachte Sitzgelegenheiten und Pflanzkübel den Parkplatz „in eine urbane Freifläche mit gesellschaftlichem Mehrwert transformiert“ (Quelle: trier.begruent.de; Zugriff:16.06.2023). Gleichzeitig soll die Sperrung des Platzes für den ruhenden Verkehr Bewusstsein für diese wertvolle innerstädtische Fläche schaffen und eine Idee davon vermitteln, was auf dieser Fläche möglich wäre.

Die Workshops selbst sollen die interessierte Öffentlichkeit, Einwohner und Eigentümer über Angebote und Möglichkeiten zur Dach- und Fassadenbegrünung sowie weiteren Möglichkeiten zur klimatischen Aufwertung der Innenstadt informieren und zur Umsetzung solcher Maßnahmen befähigen. So steht der Netzwerkgedanke ganz oben auf der Agenda, der neben Information und Beratung mittels der Workshops auch Unterstützung bei Fragen der Finanzierung und Förderung sowie der Vernetzung mit Handwerksbetrieben aus der Region liefern soll.

> weiterer Umgang:

Das Projekt „Trier begrünt!“ sowie die gesamte Arbeit der LA21 ist aufgrund der vielfältigen inhaltlichen Überschneidungen von Beginn an eingebunden in den ISEK- Prozess und seine Maßnahmendefinition.

Auch weiterhin wird die LA21 an der konkreten Umsetzung der klimabezogenen ISEK- Maßnahmen beteiligt werden.



Abb. 54 : „Trier begrünt!“ als Projekt der Lokalen Agenda 21; Quelle: trier.begruent.de; Zugriff:16.06.2023

2.5.7 KLIMARAUM TRIER - ANPASSUNG URBANER RÄUME AN DEN KLIMAWANDEL

Nach einem Beschluss des Haushaltsausschusses des Bundes im März 2023 soll Trier für das Projekt „Klimaraum Trier“ über 4,2 Millionen Euro aus dem Bundesprogramm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“ erhalten. Nach erfolgreicher Interessensbekundung steht die konkrete Mittelzusage auf Basis des Angebots noch aus (Stand September 2023).

Die Stadt Trier hatte sich zunächst am Bewerbungsverfahren für eine Förderung aus diesem Topf beteiligt. Mit dem Bundesprogramm sollen Projekte der Grün- und Freiraumentwicklung gefördert werden, die besonders in den Bereichen Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel wirksam sind. Das Programm leistet somit einen wichtigen Beitrag zur klimagerechten Stadtentwicklung.

In Trier soll das Geld zur nachhaltigen und zukunftsfähigen Aufwertung des Alleenrings eingesetzt werden, der einerseits einen wertvollen innerstädtischen Grünraum mit hoher klimatischer und freiraumbezogener Bedeutung darstellt, gleichzeitig aber mit große gestalterische Defizite sowie fehlende Spielräume aufweist sowie mit klimawandelbedingten Schädigungen des Baumbestandes zu kämpfen hat.

Grundsätzlich geht es im Rahmen des Projektes um folgende Punkte:

- Entsiegelung von Parkplätzen und Wegeflächen
- Sammlung und technisch optimierte Nutzung des Oberflächenwassers von Straßen und Wegen zur Bewässerung von Bäumen und Pflanzungen
- Smarte Infrastruktur mit Bodenfeuchtemessung und automatisierter Bewässerung der Pflanzen

- Auswahl und Anpassung klimatoleranter Pflanzungen und Bäume
 - Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch eine Erweiterung der Möblierung – dazu gehört auch der Bau von Spielplätzen und Spielpunkten sowie Fahrradabstellanlagen
- (Quelle: trier.de; Zugriff: 04.08.2023)

Neben der weiteren Konkretisierung der Maßnahmen sowie des Mitteleinsatzes soll eine verwaltungsinterne Projektgruppe gebildet werden. Ebenfalls soll eine Strategie zur Bürgerbeteiligung erarbeitet werden.

> weiterer Umgang:

Trotz der noch ausstehenden Mittelzusage haben sich mit der Aufnahme des Projektes „Klimaraum Trier“ in das Bundesprogramm auch die Rahmenbedingungen für das ISEK geändert.

Der ISEK- Schwerpunktbereich Alleenring- Nord sowie der Übergang zum Hauptbahnhof rücken nun in den Fokus des neuen Projektes, was insbesondere Auswirkungen auf den Fördermitteleinsatz haben wird. Diesem Umstand wird im Zuge der weiteren Bearbeitung Rechnung getragen.



Abb. 55 : Der Alleenring - das zentrale Handlungsfeld im Zuge des Projekts

2.5.8 KONZEPT ÖFFENTLICHE TOILETTEN TRIER

Aufgrund eines seit Jahren akuten Mangels an öffentlichen Toilettenanlagen in der stark frequentierten Innenstadt sowie bestehendem Sanierungs- bzw. Erweiterungsbedarf an bestehenden Anlagen, wurde im Jahr 2020 durch die Stadt Trier das „Konzept Öffentliche Toiletten“ erstellt.

Ziel des städtischen Konzeptes ist die einheitliche Weiterentwicklung innerstädtischer Bereiche bezüglich der Ausstattung und Gestaltung öffentlicher Toilettenanlagen, die Versorgung bislang unterversorgter Bereiche (bspw. westliche Innenstadt Richtung Moselufer) sowie die Schaffung barrierefreier Toilettenanlagen an zentralen Stellen der Innenstadt

Im Rahmen einer umfassenden Analyse des Ist-Zustandes wurden sowohl die bestehenden Toilettenanlagen hinsichtlich ihres Standortes, ihres baulichen Zustandes sowie Verbesserungs- und Erweiterungsmöglichkeiten untersucht als auch Bereiche mit deutlicher Unterversorgung identifiziert, in denen neue Toilettenanlagen an geeigneter

Stelle wünschenswert sind, um allen Nutzergruppen gerecht werden zu können und auch in stadtgestalterischer Hinsicht sinnvoll sind.

Nach der Untersuchung der Standortalternativen werden folgende Standorte als prioritär eingestuft:

- Christophstraße / Ecke Rindertanzstraße (*wird realisiert in 2023*)
- Hauptmarkt (*wenn Hauptmarkt nicht möglich, Umsetzung einer der 3 Standorte: Domfreihof, Moselstraße, Fleischstraße Höhe Galeria*)

> weiterer Umgang:

Die Anlage Christophstraße/ Ecke Rindertanzstraße wird realisiert. Darüber hinaus besteht weiterhin Bedarf an neuen und barrierefreien Toilettenanlagen in der Innenstadt. Berücksichtigung des Toilettenkonzeptes im Zuge der Maßnahmenerstellung. Nutzung Fördermöglichkeiten des ISEK, um bspw. zweiten priorisierten Standort am Hauptmarkt in Umsetzung zu bringen.

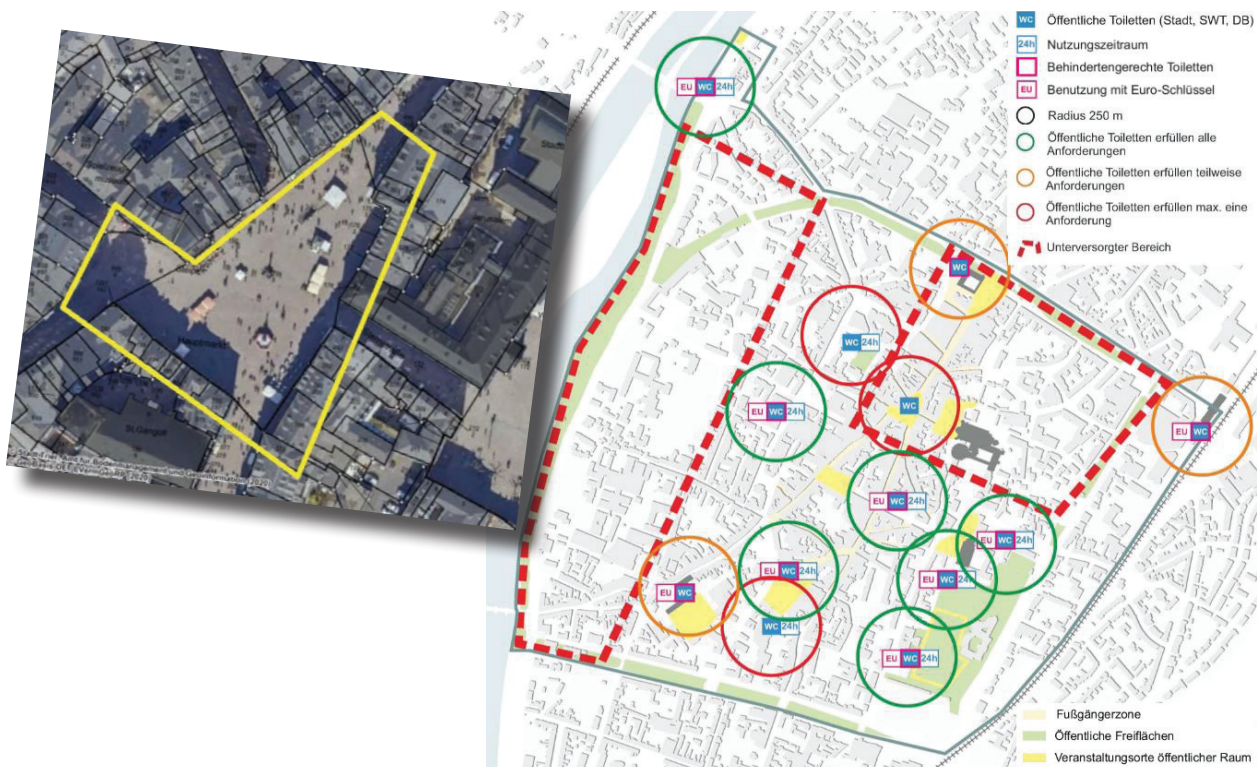


Abb. 56 : Analysekarte und Suchraum Hauptmarkt, Quelle: Konzept Öffentliche Toiletten Stadt Trier

2.5.9 LICHTMASTERPLAN TRIER

Der im Jahr 2014 durch das Wuppertaler Büro Licht-Raum-Stadtplanung erarbeitete Lichtmasterplan Trier stellt ein *Leitbild* zur Erneuerung der Straßenbeleuchtung in der Innenstadt dar.

Anlass waren bestehende Defizite hinsichtlich der Beleuchtung öffentlicher Räume. Diese umfassten bspw. zahlreiche Angsträume mit schlechter Beleuchtung und fehlende einheitliche Beleuchtung der Sehenswürdigkeiten.

Ausgehend von dem formulierten Oberziel, Stadt in ihrer lokalen Identität & Profilierung nach Außen zu stärken und eine markante Stadtsilhouette abzubilden, lagen die Zielrichtungen des Masterplans neben der Energie- und Kosteneinsparung vor allem auf der besseren nächtlichen Präsentation der Plätze und Baudenkmäler, der Schaffung von „Lichtbrücken“ Richtung Moselufer, der einheitlichen Gestaltung und Weiterentwicklung innerstädtischer Bereiche sowie verbesserter Aufenthaltsqualitäten und erhöhter Sicherheit.

Der Masterplan sieht eine stufenweise Umsetzung der vorgeschlagenen Anpassungen vor. In untenstehendem Zielbild des Lichtmasterplans sind die Gebäude besonderer historischer und/oder architektonischer Bedeutung mit Rot, die prägenden Eingangssituationen mit Grün, die Plätze und Knotenpunkte mit Blau und die Straßenbeleuchtung mit Gelb gekennzeichnet.

> weiterer Umgang:

Die Zielrichtungen des Lichtmasterplans entsprechen in vielerlei Hinsicht auch den Zielsetzungen des vorliegenden ISEK. Es gilt, das ISEK zu nutzen, um den Masterplan weiter in Umsetzung zu bringen bzw. seine Inhalte zielführend in den Maßnahmenkatalog des ISEK zu integrieren, bspw. durch seine Berücksichtigung im Zuge der Neugestaltung öffentlicher Räume sowie bei Überlegungen zur besseren Inszenierung des historischen Erbes der Stadt Trier.

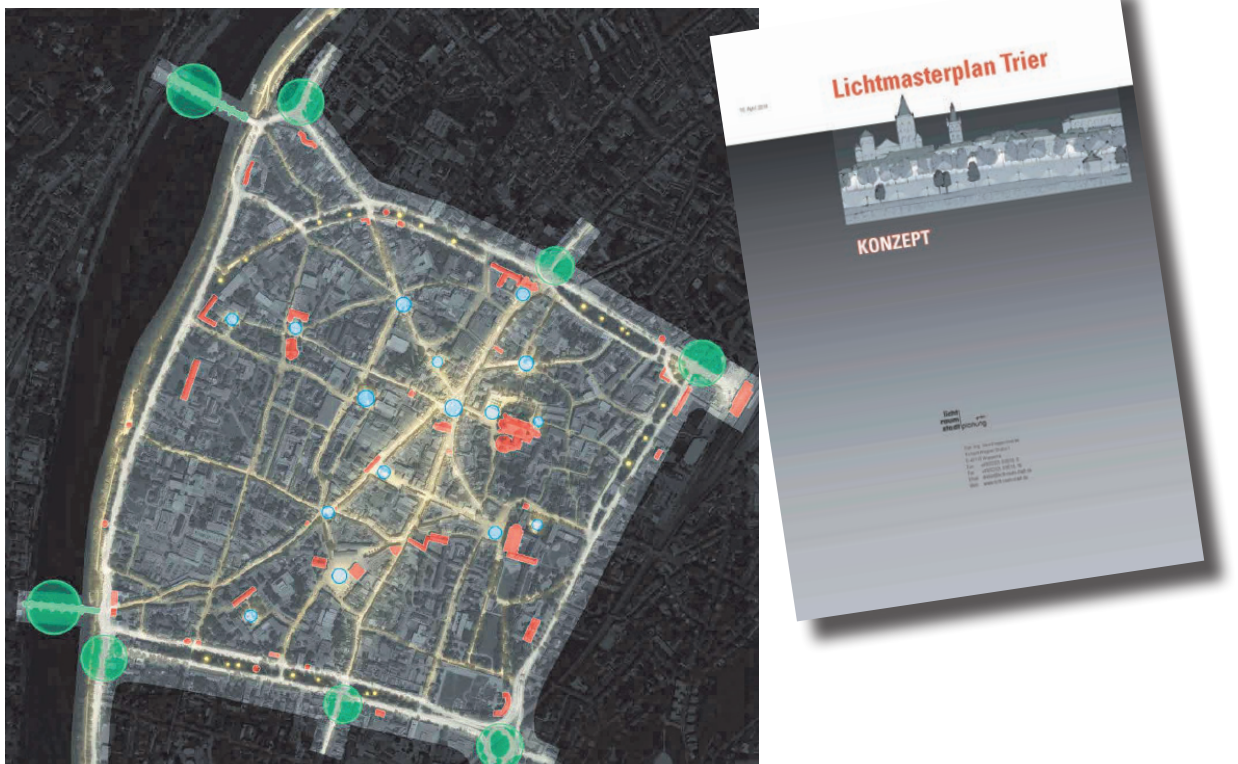


Abb. 57 : Titelblatt und Zielkarte Lichtmasterplan; Quelle: Büro Licht-Raum-Stadtplanung GmbH (Wuppertal, Karlsruhe), 2014

2.5.10 PUFFERZONENKONZEPT

Das Pufferzonenkonzept bzw. der aktuelle Pufferzonenentwurf wurde im Auftrag der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (GDKE) durch das Büro *michael kloos planning and heritage consultancy* erarbeitet. Das Konzept wurde im Jahr 2020 erarbeitet. Der Beschluss steht aktuell noch aus, ist aber noch für das Jahr 2023 angestrebt.

Anlass war die Forderung der UNESCO, für die Bauwerke mit Welterbestatus, für die ein solches Konzept in der Vergangenheit nicht gefordert war, nun nachträglich zu erstellen. Ziel des Konzeptes ist es, die Welterbestätte auch in der Zukunft hinsichtlich ihrer Wirkung und Bedeutung für die Stadt zu erhalten. So sollen Bereiche definiert werden, die auch weiterhin von Bebauung freizuhalten sind oder in denen die Entwicklungsmöglichkeiten bspw. zur Nachverdichtung bestehender Baustrukturen stark eingeschränkt sind. Dies um bspw. Sichtbeziehungen und -achsen freizuhalten, welche die Wirkung und das Zusammenspiel der Bauwerke unterstreichen.

Parallel dazu findet aktuell die Diskussion darüber statt, wie verschiedene Stellen des Stadtgebiets weiter verdichtet werden können, u.a. um der derzeit hohen Nachfrage nach Wohnraum nachzukommen. Im Zuge der Formulierung eines Vorschlags zur zukünftigen Festlegung der Pufferzone in Trier gilt es deshalb, Zielkonflikte mit zentralen Aufgaben der Trierer Stadtentwicklung zu vermeiden.

> weiterer Umgang:

Auch unabhängig vom Beschluss des Pufferzonenkonzeptes kommt dem Erhalt der Wirkung und der Inszenierung der Bauwerke mit Welterbestatus höchste Bedeutung zu. Dieser Tatsache muss auch im Rahmen der ISEK-Erstellung und insbesondere im Zusammenhang mit Überlegungen zu Nachverdichtung durch bspw. Aufstockungen oder der Bebauung bislang unbebauter Flächen Rechnung getragen werden.



Abb. 58 : Pufferzonenkonzept der Stadt Trier und Schutzgebiet; Quelle: Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz GDKE

2.5.11 GRABUNGSSCHUTZGEBIET

Aufgrund der unzähligen archäologischen Spuren in Trier als bedeutender Metropole der Römerzeit sowie des Mittelalters ist es Aufgabe des Grabungsschutzgebietes, die im Boden liegenden archäologischen Schätze in einem geordneten Verfahren zu sichern.

„Das Grabungsschutzgebiet *Archäologisches Trier der römischen Zeit und seine bauliche Entwicklung bis in die frühe Neuzeit* ist in 13 Zonen unterteilt. Es umfasst die antike Stadt in ihrer maximalen Ausdehnung.“ (Quelle: trier.de; Zugriff: 24.05.2023). Unter anderem fällt darunter das gesamte Innenstadtgebiet, wodurch alle Bauvorhaben in diesem Stadtgebiet einer Genehmigung der Denkmalschutzbehörde bedürfen. Sollten archäologische Funde bei dem jeweiligen Bauprojekt zu erwarten sein, können vorab Grabungen durchgeführt werden, an denen die Bauherren ab einer Bausumme von 500.000 € beteiligt werden (Quelle: trier.de; Zugriff: 24.05.2023).

Diese standardmäßige Einbindung der Denkmalschutzbehörde in jedes Bauvorhaben schafft Klarheit bei der Vorgehensweise und somit bes-

sere Planbarkeit auch für die Bauherren. In der Vergangenheit erfolgte in sehr vielen Fällen erst die kurzfristige und unkoordinierte Einbindung der Behörde bspw. im Falle eines konkreten archäologischen Fundes.

Die Rechtsverordnung zur Grabungsschutzzone wurde auf Grundlage von §22 des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) erlassen und trat am 23. März 2011 in Kraft.

> weiterer Umgang:

Die Herausforderungen des Bauens in der Trierer Innenstadt hinsichtlich des im Boden schlummernden historischen Erbes und den ggf. zu erwartenden Konsequenzen hinsichtlich Dauer und Zulässigkeit von Bauvorhaben muss bei allen konkret baulichen Überlegungen zugrunde liegen.

Die Rechtsverordnung zur Grabungsschutzzone als verbindliche denkmalschutzrechtliche Verordnung für bauliche Maßnahmen in diesem Gebiet ist hierbei anzuwenden.

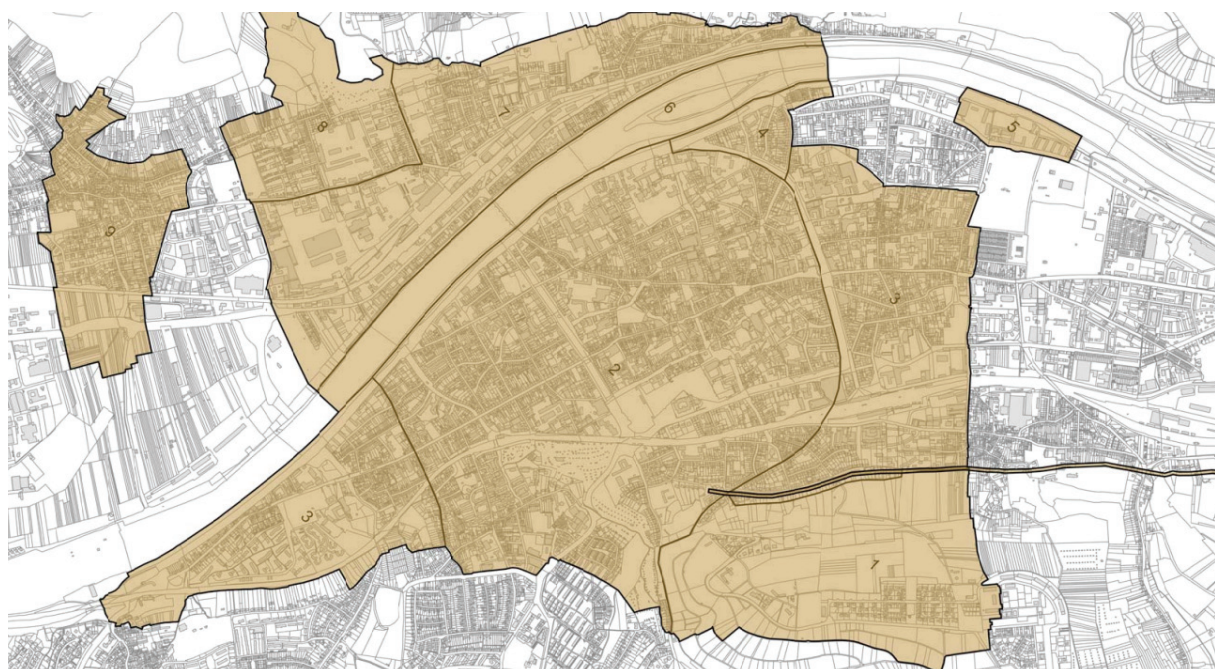


Abb. 59 : Innenstadt und Untersuchungsgebiet mit vollständiger Abdeckung als Grabungsschutzgebiet; Quelle: Geoinformationssystem der Stadt Trier; nicht genodet

2.5.12 WETTBEWERB UMFELD PORTA NIGRA

Die Porta Nigra, erbaut um das Jahr 170 n.C., ist das herausragende Wahrzeichen der Stadt Trier, das die Stadt und ihr Image wie kein anderes historisches Bauwerk prägt.

„Ihre Funktion als Stadttor hat die Porta Nigra inzwischen verloren: der Fahrverkehr wird seitlich an ihr vorbei geführt. Fußgänger durchschreiten sie zwar wieder – ein Pendant zur Innenstadt fehlt aber auf der anderen Seite.

Auch das Umfeld entspricht in keiner Weise dem historischen Stellenwert. Der Fahrverkehr trennt das Tor von seiner Umgebung, der angrenzende Alleenring ist in seiner Gestalt und Funktion schwer zu erkennen, die Platzausbildung weist erhebliche gestalterische und funktionale Mängel auf“ (Quelle: Dokumentation Wettbewerb Umfeld Porta Nigra; Stadt Trier 2011; S.8).

Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2010 ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Trier – Umfeld Porta Nigra“ durchgeführt. Der Wettbewerb wurde mit Mitteln aus dem Investitionsprogramm für nationale UNESCO-Welterbestätten gefördert.

Aufgabe der Wettbewerbsteilnehmer war die Entwicklung eines neuen Nutzungs-, Gestaltungs- und Funktionskonzeptes im erweiterten Umfeld der Porta Nigra. Zielsetzung war, das Umfeld der Porta Nigra (Unesco Weltkulturerbe) umzugestalten um einen städtebaulichen und touristischen Mehrwert zu generieren sowie den dortigen ÖPNV-Knotenpunkt zeitgemäß auszugestalten und funktional aufzuwerten. Im Vorfeld des damaligen Wettbewerbs wurden die Voraussetzungen für die künftige Verkehrsführung (insb. den ÖPNV) detailliert untersucht und als Wettbewerbsvorgaben definiert. Sie umfassten den Neubau eines Zentralen Busbahnhofes (ZOB) im Bereich zwischen Christophstraße und Theodor-Heuss-Allee.

Neben einem ersten wurden drei dritte Preise vergeben. Den ersten Preis erhielt das Berliner

Büro *Atelier LOIDL Landschaftsarchitekten und Stadtplaner PartG*. In seiner Begründung lobte das Preisgericht u.a. „Denkmalwert und Erhabenheit der Porta Nigra (Welterbestatus) sind Ausgangspunkt für die gestalterischen Entscheidungen der Verfasser. Vorgeschlagen wird, die auf römischem Straßenniveau liegende Porta schalenförmig zu fassen und damit ein unverstelltes und weiträumiges Erlebnis des Monuments – frei von jeder Störung – zu erreichen. Die grundsätzliche Haltung sowie der vorgeschlagene Verzicht auf jegliche Einbauten des vorliegenden Entwurfes werden vom Preisgericht als besonders wertvoll und der Situation angemessen eingestuft“ (Quelle: Dokumentation Wettbewerb Umfeld Porta Nigra; Stadt Trier 2011; S.20).

Bis heute konnten aufgrund der für die Umsetzung erforderlichen sehr hohen Aufwendungen in zeitlicher und finanzieller Hinsicht sowie die Prioritätensetzung auf andere Projekte der Stadt Trier die Ergebnisse des Wettbewerbs nicht weiterverfolgt werden. Auch die aus verkehrsplanerischer Sicht für den Busverkehr optimierte Maßnahme wird inzwischen aufgrund der damit verbundenen massiven Eingriffe in den Gehölzbestand des denkmalgeschützten und stadtklimatisch wichtigen Alleenrings sowie der damit verbundenen Kosten nicht mehr weiterverfolgt.

2023 wird nun gemäß städtischem Grundsatzbeschluss (138/2023) ein Verhandlungsverfahren gestartet, in dessen Rahmen die vier Preisträger von damals beauftragt werden, ihre Wettbewerbsarbeiten unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen (insbesondere auch der Verlagerung der Bustrassen gemäß aktuellen Überlegungen) zu überarbeiten. Das Verhandlungsverfahren soll dabei nur für einen Teil des damaligen Wettbewerbsgebietes durchgeführt werden und die Teilnehmer sollen, neben der Überarbeitung der Wettbewerbsergebnisse anhand der aktuellen Vorgaben, ebenfalls ein Angebot für die freiraumplanerischen Planungsleistungen der Leistungs-

phase 3 HOAI (Entwurfsplanung) zzgl. eines optionalen Angebots für die Leistungsphase 5 HOAI (Ausführungsplanung) unterbreiten.

Ebenfalls wird es eine gestalterische Überleitung geben, um die Gestaltung im Bereich der Verkehrsmaßnahmen zu sichern. Die Planungen für die Verkehrsanlagen haben bereits begonnen bzw. beginnen noch im Jahr 2023.

> weiterer Umgang:

Das aktuell laufende Verhandlungsverfahren wird die zukünftige Gestaltung des Porta Nigra Umfeldes wesentlich bestimmen.

Zusammen mit bereits bestehenden und zur Realisierung anstehenden Planungen (Mahnmal Amokfahrt Trier, Neubau Toilettenanlage) im Umfeld der Porta Nigra kommt dem ISEK die Rolle zu, die Umgestaltung in Phasen durch den Einsatz von Städtebaufördermitteln zu unterstützen sowie ergänzende Aspekte bspw. der Klimaanpassung im öffentlichen Raum einfließen zu lassen, dabei allerdings keinen konkreten Ergebnissen des Verhandlungsverfahrens vorzugreifen.

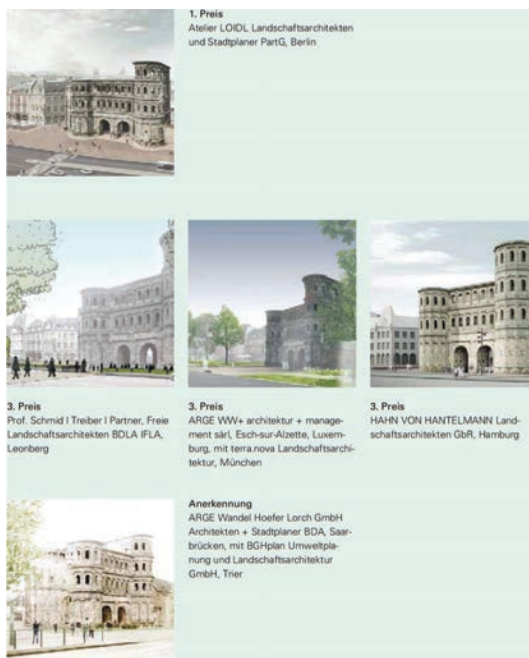


Abb. 60 : Die vier Preisträger des Wettbewerbes



Abb. 61 : südl. Vorplatz gemäß Siegerentwurf; Quelle: Atelier LOIDL Landschaftsarchitekten und Stadtplaner PartG



Abb. 62 : nördl. Vorzone und Platzdetails gemäß Siegerentwurf; Quelle: Atelier LOIDL Landschaftsarchitekten und Stadtplaner PartG

2.5.13 GEDENKSTÄTTE FÜR DIE OPFER DER AMOKFAHRT

Am 1. Dezember 2023 jährt sich die Amokfahrt zum 3. Mal. Zur Erinnerung an die Katastrophe mit sechs Todesopfern soll eine zentrale Gedenkstätte auf der Platzfläche östlich der Porta Nigra im Übergang zur Christophstraße errichtet werden.

Als Ort des Gedenkens und der Trauer soll die Gedenkstätte an prägender und zentraler Stelle entstehen. Zum einen, weil in unmittelbarer Nähe die Amokfahrt ihr Ende fand sowie zum anderen, weil sie durch die Lage im von Einwohnern und Besuchern der Stadt stark frequentierten Übergangsbereich in die Innenstadt im Bewusstsein der Öffentlichkeit gehalten und ein Teil der Erinnerungskultur werden kann.

Auf Basis eines Wettbewerbs, den der Trierer Künstler Clas Steinmann für sich entscheiden konnte, wurde die Gedenkstätte konzipiert. Sie besteht aus sechs im Kreis angeordneten, knapp drei Meter hohen Stelen. Sechs Bronzetafeln mit Symbolen und Namen der Opfer sind an der Gedenkstätte angebracht. Die Stelen werden auf einem steinernen Podest aufgestellt.

In Ergänzung des eigentlichen Stelenfelds wird die umgebende Platz- und Aufenthaltsfläche an zwei Seitens mittels Hecken zur angrenzenden

Gastronomiefläche sowie zum Bereich entlang der Christophstraße mit neuer öffentlicher Toilettenanlage hin abgegrenzt. Im Norden schließt ein vorhandenes Wasserbecken mit Sprudlern an.

Zur Fußgängerzone hin wird die Gedenkstätte durch Cortenstahl- Würfel gefasst, denen neben ihrer gestalterischen Funktion auch eine Sicherheitsfunktion als Barrieren zukommt (Quelle: Wettbewerbsdokumentation Künstler Clas Steinmann, Trier 2022).

> weiterer Umgang

Die Gedenkstätte soll noch im Jahr 2023 realisiert werden.

Während die Kosten für die Stelen, die dezentralen Gedenkplaketten sowie die Honorarkosten für den Künstler anderweitig finanziert werden, sind die Kosten für die Realisierung des unmittelbaren Umfeldes sowie Fundament und Sockel/ Podest über Mittel der Städtebauförderung im Programm „Lebendige Zentren“ abgedeckt.

Die Realisierung der Gedenkstätte stellt einen prägenden Teil der Umgestaltung des Umfeldes Porta Nigra dar und ist somit als Teilmaßnahme in den Maßnahmenkatalog des ISEK aufzunehmen.

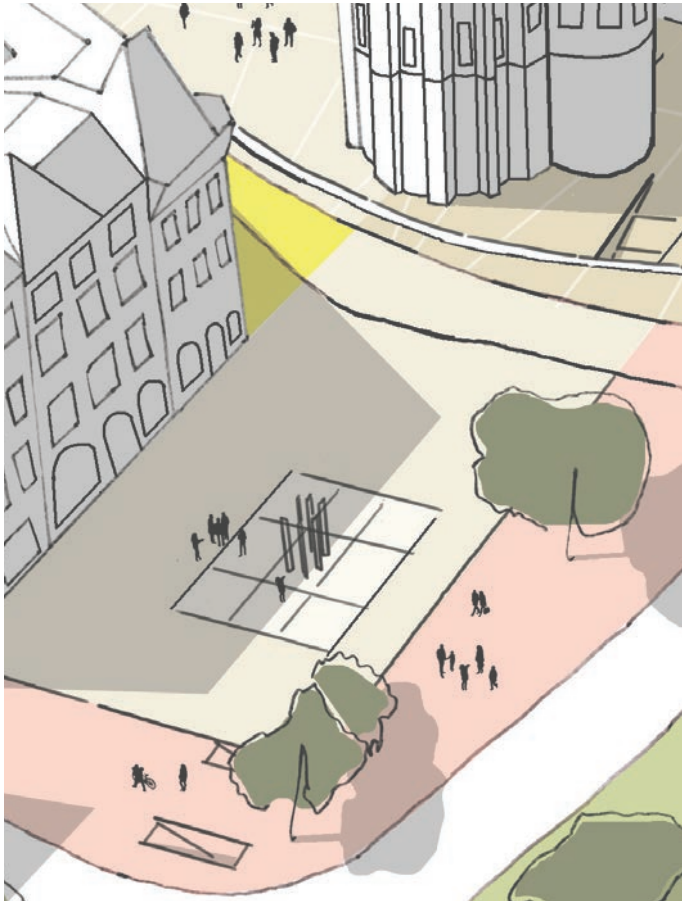


Abb. 63 : westliche Vorzone Porta Nigra mit Gedenkstätte im Übergang zur Christophstraße

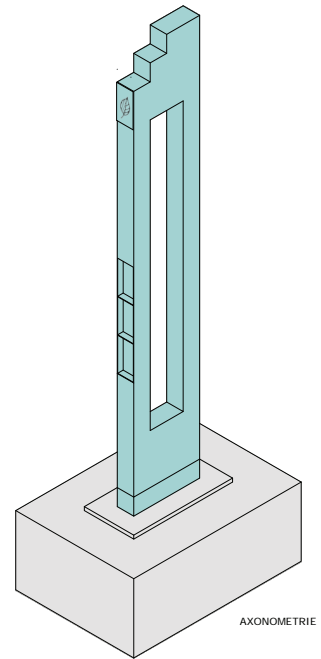


Abb. 64 : Axonometrie einer Stele; Quelle: Künstler Clas Steinmann, Trier, 2022

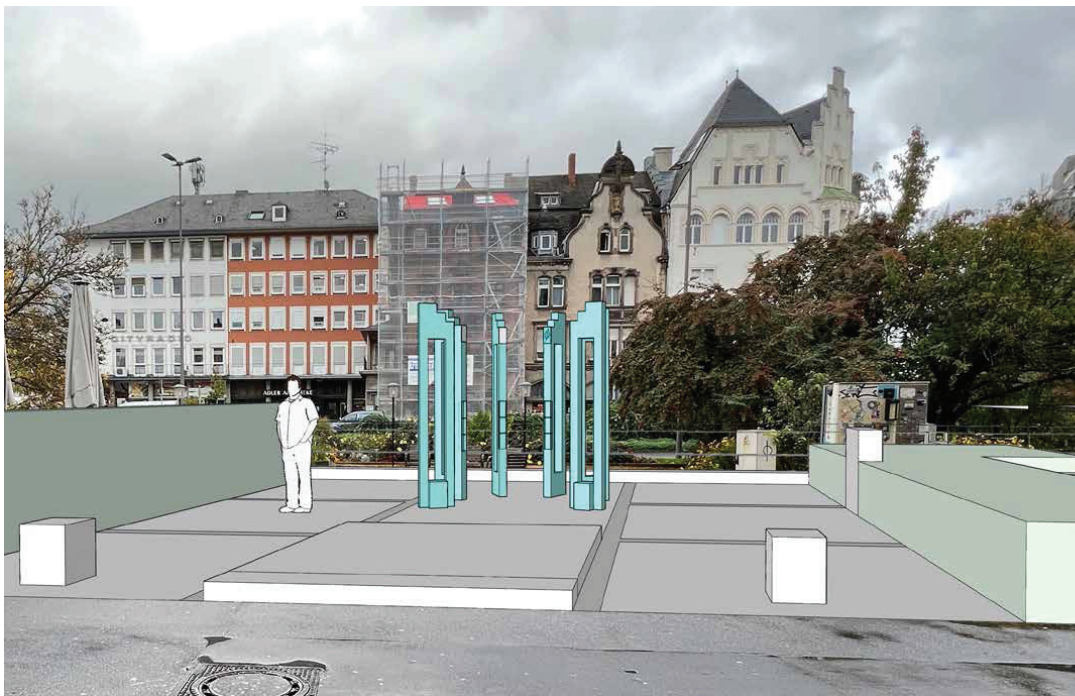


Abb. 65 : 3D- Simulation Gedenkstätte; Quelle: Künstler Clas Steinmann, Trier, 2022

2.5.14 WETTBEWERB RÖMMERBRÜCKE UND UMFELD

Wie die Porta Nigra ist auch die Römerbrücke ein bedeutendes und prägendes Bauwerk der Innenstadt Triers und Teil des UNESCO- Welterbes.

Ebenfalls vergleichbar mit der Porta Nigra ist die aktuelle Situation im unmittelbaren Umfeld der Brücke. Stark belastete, rein zweckmäßig gestaltete Straßenräume sowie Freiräume mit großen gestalterischen und funktionalen Defiziten bilden den Rahmen für die Brücke. Die Brücke selbst ist ebenfalls nicht entsprechend ihrem Rang als älteste Brücke Deutschlands und Welterbe genutzt. Vielmehr dient sie als reines Verkehrsbauwerk.

Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2012 ein beschränktes Wettbewerbsverfahren „Römerbrücke und Umfeld“ gestartet, überwiegend finanziert durch das Investitionsprogramm Nationale UNESCO Welterbestätten, durchgeführt.

„Von den Teilnehmern des Wettbewerbs wurden Aussagen erwartet, wie die Römerbrücke und ihr Umfeld zu einem attraktiven, erlebbaren und nutzbaren Teil der Stadt werden können, der dem historischen Stellenwert gerecht wird. Die Römerbrücke soll als ein Wahrzeichen der Stadt Trier und als UNESCO- Welterbestätte in Wert gesetzt werden. Um ein Ergebnis zu erhalten, das nicht nur eine hohe Qualität sichert, sondern gleichzeitig auch umsetzungsfähig ist, wurde der Wettbewerbsaufgabe ein intensives Beteiligungsverfahren u. a. mit Fach- und Bürgerworkshops vorge-

schaltet“ (Quelle: Dokumentation Wettbewerb Römerbrücke und Umfeld; Stadt Trier 2013; S.24). Diese Beteiligungsformate wurden Ende 2011 durchgeführt.

Im Wettbewerb sollten die Konzepte bei allen visionären Impulsen einen hohen Realisierungsgrad aufweisen. Die Brückenköpfe mussten als Einheit mit der Römerbrücke ausgebildet sein. auf der Römerbrücke mussten die historische Zeitschichten ablesbar bleiben. Als mittelalterliche Zeugnisse sollten die Krane und ihr Umfeld beachtet und in Wert gesetzt werden.

Im Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens gab es vier Preisträger und drei Anerkennungen. Den ersten Platz belegte ein Münchner Team aus den Büros *lohre.hochrein landschaftsarchitekten bdla stadtplaner dasl mit Day & Light Lichtplanung Gbr.*

> weiterer Umgang

Während die Planungen zum Umbau des westlichen Brückenkopfes laufen, wurde der östliche Ufer- und Wettbewerbsbereich bislang nicht umgesetzt bzw. geplant. So muss auch diese Konzeption an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst und weiterentwickelt werden.

Das ISEK wird auf Basis des Wettbewerbsergebnisses erste Empfehlungen zur Anpassung und Weiterentwicklung der Überlegungen zur Neugestaltung der Römerbrücke und ihrem Umfeld treffen.



Abb. 66 : Gestaltungskonzept Siegerentwurf (Quelle: Iohrer.hochrein landschaftsarchitekten)



Abb. 67 : Gestaltungskonzept Siegerentwurf (Quelle: Iohrer.hochrein landschaftsarchitekten)

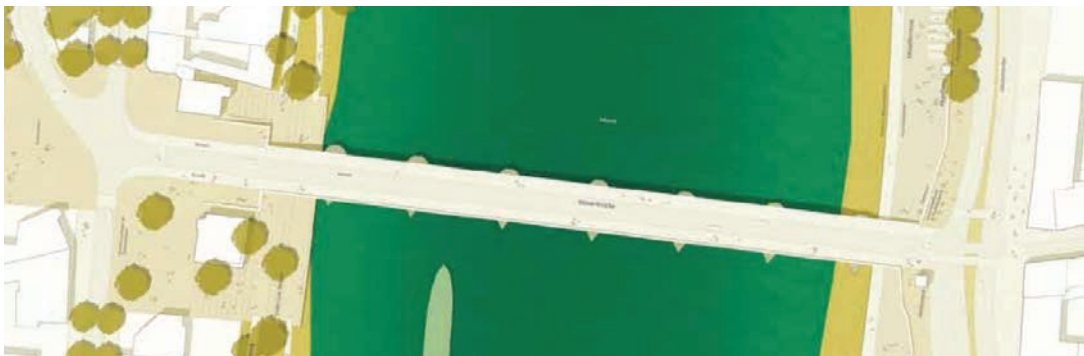


Abb. 68 : Gestaltungskonzept Siegerentwurf (Quelle: Iohrer.hochrein landschaftsarchitekten)

2.6 Erkenntnisse aus den Beteiligungsformaten

Der fortlaufenden Beteiligung und intensiven Einbindung der Bevölkerung kommt eine große Bedeutung im ISEK- Prozess für diesen zentralen Stadtbereich Triers zu.

Dies spiegelt sich in den Beteiligungsschritten

- öffentliche Auftaktveranstaltung in den Viehmarktthermen,
- zehn Gespräche mit Innenstadt- Experten,
- fünf öffentliche Stadtspaziergänge,
- öffentlicher Workshop- und Informationstag mit anschließender Online- Beteiligung

wieder, die auf den folgenden Seiten dargestellt werden. Ergänzend fanden auch zahlreiche weitere Schritte statt, wie bspw. das Gespräch mit Schülern, die sich im Rahmen von Projekten mit der Zukunft der Innenstadt auseinandergesetzt haben, oder der Präsentation und Diskussion vor Jugendparlament und Beiräten.

Um eine möglichst umfassende Beteiligung ermöglichen zu können, wurden die beiden großen Beteiligungsveranstaltungen hybrid, also vor Ort sowie mittels Online- Übertragungen und -Mitwirkungsmöglichkeiten, durchgeführt.

2.6.1 AUFTAKTVERANSTALTUNG VIEHMARKTTHERMEN

Mit der Auftaktveranstaltung am 14. Dezember 2022 in den Viehmarktthermen Trier fand ein erster großer Schritt in die Öffentlichkeit sowie ein umfassender Einstieg in die Beteiligungsphase statt. Die Veranstaltung wurde parallel online übertragen und konnte sowohl auf Youtube als auch über den Offenen Kanal Trier gestreamt werden, um weitere Zielgruppen erreichen zu können.

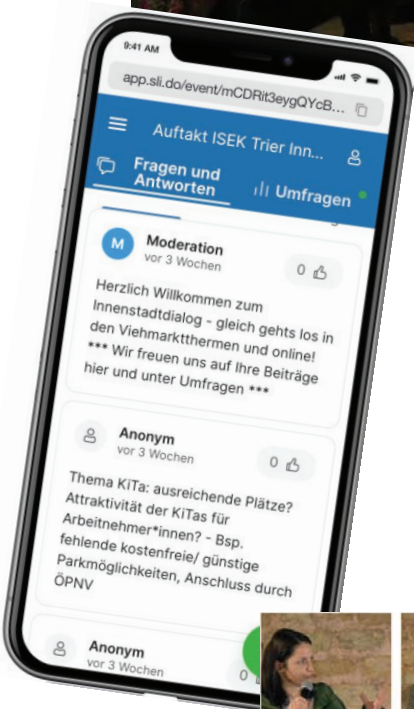
Im Rahmen der Veranstaltung stellte die beauftragte ARGE die Städtebaufördermaßnahme und die ersten Arbeitsergebnisse zum Untersuchungsgebiet vor. Zentraler Gegenstand der Präsentation war hierbei der erste Blick durch die fünf Innenstadt- Brillen (vgl. Kapitel 2.2; S.25 ff.) auf die Trierer Innenstadt im Allgemeinen und das Untersuchungsgebiet im Speziellen. Hierdurch wurden die ersten Analyseergebnisse und Beobachtungen des Projektteams anschaulich vermittelt und es konnte gleichzeitig die inhaltliche Grundlage für die anschließende Diskussionsphase gelegt werden.

So stand im Anschluss an die Präsentation die Diskussion sowohl mit den ca. 70 vor Ort anwesenden Personen sowie den online zugeschalteten Personen, die sich über das Portal Sli.Do oder direkt über den Youtube Live-Chat in die Diskussion einbringen konnten.

Den Beginn machten hierbei insgesamt 18 Redebeiträge von Besuchern der Veranstaltung, die in jeweils unterschiedlicher Weise mit dem Thema Innenstadtentwicklung verbunden sind und somit auch ihre jeweils eigene „Brille“ getragen haben. Die Spannbreite der Wortbeiträge reichte hierbei von Wünschen und Einschätzungen aus Bewohnersicht, Stellungnahmen von Gewerbetreibenden und Akteuren im Tourismusbereich bis hin zu politischen Vertretern des Ortsbeirats oder Jugendparlaments. Neben diesen offiziellen Wortmeldungen wurde die Diskussion anschließend noch für das gesamte Plenum geöffnet sowie auch die online eingegangenen Beiträge verlesen und diskutiert.

Über die direkte Wort- und Textmeldung hinaus konnten die Teilnehmer ihr Feedback zur Veranstaltung bzw. ihre Anliegen und Überlegungen zur weiteren Entwicklung der Innenstadt über sog. Meinungskarten zum Ausdruck bringen. Ca. 80 dieser Meinungskarten wurden ausgefüllt und konnten den vertiefenden Einstieg der ARGE in die Auseinandersetzung mit der Innenstadt und ihrer Entwicklungsmöglichkeiten unterstützen.

Der Input der Öffentlichkeit aus der Präsenz-Veranstaltung sowie der Online-Beteiligung fließt in die weitere Auswertung und Konzepterstellung ein.



18 Redebeiträge
á 3 Minuten

+

80 ausgefüllte
Meinungskarten

Abb. 69 : Auftaktveranstaltung in den Viehmarktthermen mit Diskussionsrunden vor Ort sowie Online- Beteiligung über sli.do und youtube- Livechat

Ausgehend vom externen Blick der ARGE durch die fünf verschiedenen Innenstadt- Brillen konnte dieser Blick im Rahmen der Beteiligungsveranstaltung in vielfacher Hinsicht geschärft und teilweise auch neu justiert werden. Insbesondere

die ausgefüllten Meinungskarten lieferten weitere Erkenntnisse.

Die zentralen Wünsche und Erwartungen an die Zukunft der Innenstadt lassen sich den jeweiligen Brillen und Perspektiven zuordnen:



...bin ich häufig unterwegs!

„Hier bin ich häufig unterwegs!“ bzw. die Besucher- Brille

Zentrale Themen waren Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Belebung, Vernetzung und Anbindung statt Inseln und Lücken, Räume und Orte für Jugendliche.

Zum Thema Verbesserung der Aufenthaltsqualität wünschen die Besucher konsumfreie Orte, Wasserflächen, Spielmöglichkeiten und Stadtmöblierung zum Liegen, Sitzen, Chillen, Kind wickeln usw.. Ein großes Thema war der seit langem bestehende Mangel an öffentlichen Toiletten im Untersuchungsgebiet. Aufgrund der Hitze im Sommer sollen Maßnahmen zur Verschattung auch mitgedacht werden. Für die Menschen mit

Behinderung soll das Planungsgebiet barrierefrei sein.

Beim Thema Vernetzung und Anbindung steht die Sicherung und der Ausbau des Radwegenetzes, die Stärkung des Fußgängerverkehrs und der barrierefreie Ausbau zentraler Wegeverbindungen im Fokus. Behindertenparkplätze sollen erhalten werden. Des Weiteren soll der MIV im Untersuchungsgebiet nach überwiegender Meinung deutlich reduziert werden. Die Vergünstigung des ÖPNV war ebenfalls ein mehrfach geäußerter Wunsch.



...wohne & lebe ich!

„Hier wohne & lebe ich!“ bzw. die Bewohner- Brille

Die angesprochenen Themen und geäußerten Wünsche der Bewohner waren nahezu deckungsgleich mit den beim Blick durch die Besucher-Brille geäußerten Wünschen.

Verbesserung der Aufenthaltsqualität, mehr Sauberkeit, Belebung, Vernetzung und Anbindung sowie mehr Räume und Orte für die Jugend.

Zusätzlich wurde der Wunsch nach einer besseren Nutzung der innerstädtischen Potenziale und mehr Geschäften für den täglichen Bedarf geäußert.

Das Thema weitere Verdichtung durch bspw. Wohnungsneubau wurde angesichts der ohnehin hohen Dichte überwiegend kritisch gesehen.



...bin ich als Tourist zu Gast!

„Hier bin ich als Tourist zu Gast!“ bzw. die Touristen- Brille

Beim Blick der Teilnehmenden durch die Tourist-Brille standen ebenfalls die Themen Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Vernetzung & Anbindung ganz oben.

Dabei wurden mehr Veranstaltungen und Kunstprojekte im öffentlichen Raum sowie mehr niedrigschwellige Kultur- und Freizeitangebote gefordert. Die mangelnde Umfeldgestaltung an der Porta Nigra als dem Wahrzeichen der Stadt wurde

als negativ hervorgehoben. Die Erlebbarkeit von Besonderheiten des römischen Triers soll verbessert werden.

Zum Thema Vernetzung & Anbindung sollen die Wegeföhrungen durch Beschilderung klarer oder besser ausgebaut werden. Zusätzlich ist auch die Verbesserung der ÖPNV Anbindung insbesondere in die Region angeregt worden.

„Hier betreibe ich ein Geschäft!“ bzw. Händler- & Gastronomen - Brille

Händler, Gastronomen sowie Immobilieneigentümer wünschen sich die bessere Einbindung in die Prozesse der Innenstadtentwicklung.

Weitere Themen waren das Vorhalten einer ausreichenden Zahl an Parkplätzen und weiteren Infrastrukturen für Geschäftstreibende sowie Maßnahmen für ein besseres Stadtklima.

Die generelle Belebung der Innenstadt auch über die reinen Geschäftszeiten hinaus sollte ein Ziel der Stadtentwicklung sein, bspw. durch die Nutzungsänderung und Bespielung bestehender Leerstände. Das studentische Leben soll in die Innenstadt gebracht werden zum Beispiel durch Wohnen, Ausbau von Seminarräumen und weiterer universitärer Einrichtungen in der Innenstadt etc..



...habe ich geschäftliche Interessen!

„Hier beschäftigt mich v.a. das (Stadt-)Klima!“ bzw. die Klima- Brille

Die adressierten Wünsche beim Blick durch die Klima- Brille umfassten Maßnahmen zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz sowohl im Stadtraum als auch an Gebäuden. Ebenfalls stand auch hier das Thema Vernetzung im Fokus.

Zu den Maßnahmen im Stadtraum wünschen die Teilnehmer mehr Verschattung in Sommerzeiten, stärkere Begrünung und Bepflanzung. Entsiegelung von Platzflächen und mehr Wasser (-flächen).

Zum Thema Vernetzung und Anbindung sind die Ansprüche vergleichbar mit denen der Bewohner und Besucher. Ausbau des Radwegenetzes, Reduzierung oder Verbot von MIV im Innenstadtbereich, Förderung von ÖPNV, Tempo 30 und Förderung des Radverkehrs zum Beispiel mit Leih- und Lastenrädern etc.

Für Maßnahmen an Gebäuden werden ein Mehr an Dach- und Fassadenbegrünung sowie der Wunsch nach besserer Beratung insb. der Eigentümer geäußert.



...beschäftigt mich v.a. das (Stadt-)Klima!



Abb. 70 : Die ausgefüllten Meinungskarten

ZENTRALE ERGEBNISSE ERSTE BETEILIGUNGSPHASE

Zusammenfassend lassen sich die geäußerten Wünsche und Erwartungen an die zukünftige Entwicklung der Trierer Innenstadt unter den Oberthemen

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Vernetzung und Anbindung
- Belebung der Innenstadt sowie
- Verbesserung des Stadtklimas einordnen.

Statt Inseln & Lücken: Vernetzung, Anbindung

Radwegenetz ausbauen

Sicheres Radwegenetz

Platz für Fußverkehr

Bessere Vernetzung
Grün- & Freiräume

Radverkehr fördern:
Leih-Lastenräder, etc.

ÖPNV fördern/ vergünstigen

Verkehrsberuhigung (insb. KMS)

MIV raus / reduzieren!

MIV & Parkplätze wichtig!

Park & Ride- Möglichkeiten
ausbauen

Barrierefreiheit

Behindertenparkplätze
erhalten

Bessere Wegeführung und
Beschilderung für Touristen

Stadtklima verbessern und Überhitzung entgegenwirken

Beschattung

Begrünung &
Bepflanzung

Wasser(flächen)/
Schwammstadt

Platzflächen
entsiegeln

Maßnahmen an Gebäuden
unterstützen

Dächer begrünen,
auch von Parkplätzen

Brunnen inwertsetzen,
Trinkbrunnen im Stadtraum

Infomaterialien Begrünung für
Immobilieeigentümer*innen

Belebung der Innenstadt

Leerstände nutzbar machen

Nutzungsänderung erleichtern

Kontakt zu Immobilienbesitzern pflegen

Kulturelles Leben unterstützen, temporäre, niedrigschwellige Veranstaltungsorte schaffen

Studentisches Leben in die Innenstadt zur Belebung: Wohnen, Hörsäle, ...

Besseres Angebot an bezahlbarem Wohnen

Keine Verdichtung mehr!

Räume und Orte für die Jugend insb. im Winter

Mehr Geschäfte des täglichen Bedarfs

Aufenthaltsqualität verbessern

Öffentliche Räume für die Bewohner/ Quartiersplätze

Konsumfreie Orte

Barrierefreiheit

Wasser(flächen)

Spielmöglichkeiten

Stadtmöblierung zum Liegen, Sitzen, Chillen, Kind wickeln,

Schatten

Grillmöglichkeiten

Kunstprojekte im öffentlichen Raum

Umfeld Porta Nigra gestalten! Anspruchsvolle Tourist*innen

Veranstaltungsprogramm

Besonderheit Römerstadt erlebbar machen

Angsträume (BHF, Treviris) beseitigen

Toiletten, Toiletten, Toiletten!

Gestalterische Aufwertung Fußgängerzone

Sauberkeit

Indoor- Angebote zum Aufenthalt

Möglichkeiten zum Treffen Jugendliche & Ältere

Flächen für Sport

Moselufer schöner machen

2.6.2 ZEHN GESPRÄCHE MIT INNENSTADT- EXPERTEN

Zur weiteren Konkretisierung und Vervollständigung des Bildes der Innenstadt, der dort vorherrschenden Stimmungen, der bestehenden Probleme und Potenziale, wurden in einem weiteren Beteiligungsschritt zehn Gespräche mit Experten der Innenstadt geführt.

In vorheriger Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt sowie der Lenkungsgruppe wurden die zehn Gesprächspartner bestimmt und kontaktiert, deren thematischer bzw. fachlicher Input weitere wertvolle Erkenntnisse für den weiteren Prozess und die Maßnahmenfindung lieferte.

01	Christoph Niederelz	Dozent, ehem. Manager Karstadt/Kaufhof, Frau betreibt Geschäfte in Innenstadt	Bewohner, Besucher, Händler
02	Norbert Kaethler	Trier Tourismus und Marketing GmbH	Tourismus
03	Patrick Sterzenbach & Jennifer Schäfer	City- Initiative	Handel, Bewohner
04	Karl- Uwe Mahler (Welterbe) Joachim Hupe (Bodendenkmäler)	Generaldirektion kulturelles Erbe RLP - GDKE	Denkmalschutz, Welterbe, Bewohner
05	Sophie Lungershausen (Geschäftsführung)	Lokale Agenda	Ökologie/ Klimaschutz- und Anpassung
06	Kai Wichmann (Leitung MJC)	MJC / Mergener Hof	Kinder- und Jugendarbeit
07	Knut Hofmeister (Fahrdienstleitung), Arndt Müller (SWT Parken), Johannes Ulbrich (ADFC)	Stadtwerke, ADFC	ÖPNV/ Umweltverbund
08	Herr Aulmann	Eigentümer mehrerer Immobilien in Trier	Eigentümerbrille
09	Professor Dr.-Ing. Christoph Menke (Prof für Energietechnik)	Uni/ Forschung Wärmeplanung, Quartierskonzept, Hochschule Trier	Forscherbrille
10	Markus Nikolay (Pastoraler Raum, Pfarrer Liebfrauen) Edith Ries (Pastoraler Raum) Dennis Nathem (Pastoraler Raum)	Bistum Trier- wichtiger Eigentümer und Akteur in der Innenstadt	Eigentümer, Besucher, Bewohner

Abb. 71 : Übersicht zehn Gespräche mit Innenstadt- Experten

GESPRÄCH CHRISTOPH NIEDERELZ; 11.01.2023

fachlicher Hintergrund: Dozent, ehem. Manager Karstadt, Frau betreibt Geschäfte in der Innenstadt

Brille(n)/ fachlicher Hintergrund: Bewohner, Besucher, Händler

wesentliche Handlungsbedarfe und Ziele, die für das Untersuchungsgebiet gesehen werden:

- Trier als Einkaufsstandort steht vergleichsweise gut da, aber räumliche Konzentration des Handels wäre notwendig
- mittelpreisiges Sortiment (Sortiment für die Jugend) fehlt
- multifunktionale Nutzungskonzepte für Großkubaturen müssen gesucht werden; Beispiele aus anderen Städten (Hannover, München, Düsseldorf) nutzen
- Das Thema Wein muss in Verbindung mit Gastronomie gestärkt werden; ergänzend sollen lokale Sortimente im Handel gestärkt werden
- Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum müssen verbessert und Überhitzung muss begegnet werden

GESPRÄCH NORBERT KÄTHLER; 11.01.2023

fachlicher Hintergrund: Geschäftsführer Trier Tourismus und Marketing GmbH (TTM)

Brille(n): Stadtmarketing, Tourismus, Wissenschaftskommunikation und Kulturmarketing

wesentliche Handlungsbedarfe und Ziele, die für das Untersuchungsgebiet gesehen werden:

- Trier ist ein guter Markt für den gehobenen Tourismus und soll dahingehend gestärkt werden
- Trier ist wegen des Weltkulturerbes und Weinerlebnis attraktiv und es muss so bleiben
- Tourismuskonzept und Stadtentwicklung werden synergetisch gesehen; dadurch hohe Ansprüche an den öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit
- Konzentration im Tourismus auf „Postmaterielle“, daher Ausbau Übernachtungsmöglichkeiten auch im hochpreisigen Segment wünschenswert
- Mosel als Weinregion von Weltrang und Trier als deren Zentrum muss stärker sichtbar sein > Weinzentrum (eventuell in Kombination mit Welterbezentrum)
- niedrigschwellige Angebote im Bereich Kultur schaffen, kleine Bühnen in der Stadt, Moselufer in diesem Zusammenhang mit riesigem Potenzial

GESPRÄCH P. STERZENBACH, J. SCHÄFER; 12.01.2023

fachlicher Hintergrund: Peter Sterzenbach (Vorsitzender City- Initiative e.V.), Jennifer Schäfer (Leiterin Geschäftsstelle City- Initiative e.V.)

Brille(n): Einzelhändler, Eigentümer, Besucher, Bewohner

wesentliche Handlungsbedarfe und Ziele, die für das Untersuchungsgebiet gesehen werden:

- City- Initiative hat die Stärkung und Unterstützung des Wirtschaftsstandorts Innenstadt zum Ziel und bildet gemäß ihres Selbstverständnisses das Bindeglied zwischen Handel, Gastronomie, Dienstleistern, Privatpersonen, Stadtverwaltung und politischen Gremien

- Leerstände in der Innenstadt sind vorhanden, werden aber nicht als strukturelles Problem gesehen; es gibt genügend Nutzungsinteressenten > ein Problem ist die sinkende Anzahl inhabergeführter Betriebe sowie die zurückgehende Bandbreite der Sortimente
- Aufenthaltsqualität in der Innenstadt als großes Thema; Handlungsbedarfe an vielen Stellen > verbesserte Straßenraumgestaltung und Anbindung/ Attraktivierung Moselufer als zentrale Stellschrauben
- Themen Klimaanpassung und Grün in der Stadt (Fassadengrün etc.) ebenfalls drängende Themen > (aufsuchende) Beratung der Eigentümer als erster wichtiger Schritt
- Nutzungskonflikte und Sicherheitsfragen essentiell, immer im Blick behalten
- Wohnstandort Innenstadt durch intensivere Nutzung der (bestehenden) oberen Etagen über Einzelhandelsbetrieben stärken; Brandschutz und Notwendigkeit zur Schaffung zusätzlichen Parkraums als große Hemmnisse
- MIV wird auch in Zukunft eine zentrale Rolle spielen; Ausbau P&R als notwendige Strategie, Erreichbarkeiten und Preise ÖPNV müssen verbessert werden

GESPRÄCH K.-U. MAHLER, J. HUPE; 02.02.2023

fachlicher Hintergrund: Karl- Uwe Mahler (Generaldirektion kulturelles Erbe Rheinland- Pfalz GDKE - Welterbe, Joachim Hupe (GDKE - Bodendenkmäler)

Brille(n): Denkmalschutz, Welterbe, Bewohner

wesentliche Handlungsbedarfe und Ziele, die für das Untersuchungsgebiet gesehen werden:

- Trier war Metropole des römischen Reiches, unzählige Spuren sind noch im Untergrund verborgen; somit gilt es, auch abseits der „großen“ Bauwerke mit Welterbestatus das historische Erbe und die im Boden liegenden Denkmale zu erhalten und in der Stadt sichtbar/ erlebbar zu machen > Berücksichtigung bei allen innerstädtischen Bau- und Entwicklungsvorhaben
- auch bei Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (bspw. Augustinerhof) immer die historischen Spuren unter der Erde mitdenken > Inszenierung und Sichtbarmachung (bspw. Visualisierung Historie mittels Zeitstrahlen etc.)
- berücksichtigen, dass bauliche Eingriffe in den Untergrund immer mit langwierigen archäologischen Voruntersuchungen verbunden sind
- Kataster zum besseren Überblick und zur besseren Steuerung notwendig
- Wegeführungen zwischen den Highlights sind zu verbessern und gestalterisch aufzuwerten > momentan insbesondere bei Stadtführungen sehr schwierig
- Welterbezentrum als zentrale Anlauf- und Dokumentationsstelle mit großem musealen Anteil wünschenswert und notwendig > Empfehlung/ Idee, ein Welterbezentrum nicht nur auf Trier zu fokussieren, sondern thematisch auf alle Welterbestätten auszudehnen mit Trier als Highlight; Aufbau eines übergreifenden „UNESCO-Welterbezentrums“
- Rolle der Porta Nigra als Eingang in und Ausgang aus der Innenstadt muss durch Neugestaltung des Umfelds deutlicher hervorgehoben werden
- Überlegungen zur Zukunft der Kaufhäuser aufgrund direkter Lage zur Porta Nigra immer mit Pufferzonenkonzept zusammen denken > Erhalt Baufluchten, Blickachsen Fassadengestaltung, Fassadensprache
- Abgrabungen am Augustinerhof können Bodenarchiv zerstören > ab drei Meter liegen wertvolle römische Siedlungsspuren
- die Alte Brücke als UNESCO Welterbe muss immer in der Gesamtschau des Trierer Welterbes betrachtet werden und nicht als Einzelprojekt

- ein Konzept für die Krahnhäuser am Moselufer soll in ein Gesamtkonzept eingefügt werden
- hohe Bedeutung Alleenring Süd > archäologisches Untersuchungsgebiet mit Resten Stadtmauer
- Neuentwicklung Umfeld Frankenturm wird begrüßt, bislang Randlage > als Bauwerk aus dem 11. Jahrhundert wichtiger Baustein des mittelalterlichen Erbes, war damals ein Armenhaus
- abschließender Blick durch die Besucher- Brille: kurze Wege, lokales Einkaufen und Radfahren sind wichtige Themen > Verkehrsführung für Radfahrer deutlich verbesserungswürdig, Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern entlang des Moselufers als Dauerthema

GESPRÄCH SOPHIE LUNGERSHAUSEN; 03.02.2023

fachlicher Hintergrund: Geschäftsführerin Lokale Agenda 21 Trier e.V.

Brillen(n): Klima, Besucher

wesentliche Handlungsbedarfe und Ziele, die für das Untersuchungsgebiet gesehen werden:

- die „Lokale Agenda“ als Begleiterin und Unterstützerin des nachhaltigen Wandels in Trier > eingebunden in nationales und internationales Netzwerk zum fortlaufenden Erfahrungsaustausch
- Themen Klimaschutz und Klimaanpassung sind sowohl bei der Bevölkerung als auch in der Politik angekommen > nun gilt es, diesen Prozess zu begleiten und zu unterstützen; ISEK und Städtebauförderung als Motor für diese Entwicklungen; Zusammenwirken und Nutzung Synergien als Aufgabe für ISEK- Prozess und Umsetzung
- aktuell zahlreiche kleinere Projekte laufend, die auch im Zuge ISEK- Erstellung von Relevanz sind und ergänzt werden können > Möblierung mit Parklets, Fassadenbegrünung etc.
- für Herbst 2023 Veranstaltungen und Workshops auf dem Rindertanzplatz geplant, Bewusstsein schaffen und Aufmerksamkeit herstellen
- Mitarbeit der „Lokalen Agenda“ am Klimaschutzkonzept der Stadt Trier > berücksichtigen im Zuge ISEK- Erstellung
- Handlungsansätze, in denen großes Potenzial gesehen wird: klimaangepasste Gestaltung Neustraße, Nutzung und Begrünung Bunker am Augustinerhof, helle Farben und Bodenbeläge zur Kühlung, Begrünung und Möblierung Pferdemarkt, besserer Zugang Moselufer etc.
- Empfehlung, Ansätze aus EQTI konsequent fortführen (energetische Sanierung als wichtige Zukunftsaufgabe)
- Radverkehr Innenstadt stärken (bspw. Lastenräder zusammen mit SWT anbieten als Ansatz)
- autofreie Karl- Marx- Straße als Vorschlag (Potenziale rund um Cafe Raab; Car Sharing- Angebote in diesem Zusammenhang ausbauen)

GESPRÄCH KAI WICHMANN; 03.02.2023

fachlicher Hintergrund: Leitung Jugendzentrum Mergener Hof (MJC)

Brille(n): Besucher, geschäftlich, Vertreter Jugendliche

wesentliche Handlungsbedarfe und Ziele, die für das Untersuchungsgebiet gesehen werden:

- Jugendzentrum mit wichtiger kultureller und sozialer Funktion in und für die Innenstadt > stärkere Einbindung insb. beim Thema kulturelles Leben wünschenswert

- Mangel an Aufenthaltsflächen für Jugendliche im Innenstadtbereich; Palastgarten als Ausnahme mit guten Ansätzen; Moselufer mit großen Defiziten hinsichtlich Nutz- und Erlebbarkeit
- Rindertanzplatz mit sehr großem Potenzial als Platz für kulturelles Leben, Quartiersleben etc. (unter intensiver Mitwirkung MJC bereits erprobt mit erfolgreichem Festival) > multifunktionale Fläche anstatt Parkplatz
- generell niedrighschwellige Angebote für Jugendliche im Innenstadtbereich schaffen
- mobile Möglichkeiten und temporäre Angebote testen und bei Erfolg verstetigen
- Umnutzung Großkubaturen (insb. Karstadt mit Wohnen auf Dach, Gastro, Proberäume im Ratskeller etc.) als große Chance für die Innenstadt verstehen
- Erreichbarkeiten aus der Region verbessern (Ausbau ÖPNV in die Region, insbesondere in den Abendstunden)
- Verkehrsberuhigung innerhalb des Alleenrings vorantreiben (bspw. Rindertanzstraße nur noch Lieferverkehr)
- Alleenring momentan ein Angstraum, der viel mehr Potenzial hat
- legale Möglichkeiten für Sprayer schaffen, um wildem Graffiti entgegenzuwirken
- Fitnessgeräte für alle Generationen im Stadtraum
- Neustraße soll besser vermarktet werden als „alternatives Trier“

GESPRÄCH E. KANDELS, K. HOFMEISTER, A. MÜLLER, J. ULRICH; 24.03.2023

fachlicher Hintergrund: Elmar Kandels (Bereichsleiter Mobilität); Knut Hofmeister (SWT Fahrdienstleitung); Arndt Müller (SWT Parken); Johannes Ulbrich (ADFC); weitere

Brille(n): Mobilität

wesentliche Handlungsbedarfe und Ziele, die für das Untersuchungsgebiet gesehen werden:

- Ziele/ Herausforderungen im Zusammenhang ÖPNV: Elektrifizierung Busflotte, bedarfsorientierte Ausweitung des Angebots, Digitalisierung, Senkung Fahrpreise (bspw. durch teilweise öffentliches Finanzierungsmodell wie Deutschland- Ticket)
- bestehende Mobilitätskonzepte aktuell in Umsetzung, große Erfolge bereits erzielt
- Interessenskonflikte; Ressource Platz in Innenstadt großes Thema
- Steuerung des Parkens notwendig, ein zielführender Ansatz wäre bspw. Oberflächenparken teurer als Parkhaus- Parken
- Erneuerung Parkleitsystem (ggf. im Zusammenhang mit einem integrierten Stadtinformationssystem) wäre wichtig
- Ausbau Park & Ride bei gleichzeitiger besserer Anbindung bestehender Park & Ride- Angebote (bspw. Vorhandene Plätze am Verteilerkreisel werden kaum genutzt aufgrund mangelnder Anbindung an die Innenstadt; höhere Taktung anzustreben)
- Neuordnung ÖPNV im Umfeld Porta Nigra sehr komplex hinsichtlich Leistungsfähigkeit, fehlender Wende- und Standmöglichkeiten etc.
- durch Umbau Bahnhofsvorplatz wird Regionalverkehr gestärkt; Fläche nicht ausreichend, um Stadt- und Regionalverkehr vollständig abzudecken
- Aktivierung Weststrecke 2024 (neuer Bahnhof westlich Römerbrücke) bringt neue Verkehre und Schwerpunkte
- Umweltverbund: Leihsysteme, Mobilitätspunkte als Alternativen zum MIV ausbauen; Anlagen gut gefördert, aber Einnahmen noch sehr gering und Betrieb der Anlagen schwierig zu finanzieren

- Notwendigkeit zur Stärkung des Umweltverbands wird durch Notwendigkeit zum wirtschaftlichen Handeln eingeschränkt, alternative Modelle in Diskussion und Vorbereitung
- SWT muss mit Parkhäusern Geld verdienen, Angebote an Uni etc. in dieser Hinsicht nicht wirtschaftlich
- Potenziale und Nachfrage Leihsysteme in kompakter Innenstadt wie Trier werden als begrenzt eingeschätzt > Konzentration auf wenige, gut ausgebaute Knoten

GESPRÄCH HERR AULMANN; 24.03.2023

fachlicher Hintergrund: Eigentümer mehrerer Immobilien (Wohn- und Geschäftshäuser in der Innenstadt)

Brille(n): Eigentümer, Geschäftsmann, Bewohner, Nutzer

wesentliche Handlungsbedarfe und Ziele, die für das Untersuchungsgebiet gesehen werden:

- als Eigentümer und Geschäftsmann verspricht sich Herr Aulmann neue Impulse für die Zukunft des Standorts Innenstadt
- Nachverdichtung und Aufwertung innerstädtischer Blockstrukturen als große Zukunftsaufgabe, welche die intensive Zusammenarbeit von Verwaltung und Eigentümern notwendig macht
- Förderung und Unterstützung privater Investitionen in den Innenstadtbereich wünschenswert
- insbesondere kleinere Ladenflächen bleiben leer, hier gilt es, eine nachhaltige Strategie zu entwickeln
- Stellplatzthematik als große Herausforderung im Innenstadtbereich (Stellplatznachweis bzw. sehr hohe Kosten zur Ablösung stellen viele Geschäftstreibende vor große Herausforderungen) > Parkplätze für Kunden und Bewohner als Dauerthema, das dringend einer Lösung bedarf
- Vandalismus (insb. Graffiti) und mangelnde Sauberkeit als große Probleme in der Innenstadt

GESPRÄCH PROF. DR. MENKE; 20.03.2023 (ONLINE)

fachlicher Hintergrund: Professor für Energietechnik an der Hochschule Trier

Brille(n): Klima

wesentliche Handlungsbedarfe und Ziele, die für das Untersuchungsgebiet gesehen werden:

- EQTI als ganzheitlicher Ansatz zur energetischen Optimierung des Geltungsbereichs mit großen Potenzialen für die gesamte Innenstadt > Relevanz für ISEK- Maßnahmen
- Basis der innerstädtischen Wärmeversorgung sollen in Zukunft (kalte und warme) Nahwärmenetze bilden; gerade in historischen und hoch verdichteten Innenstädten gutes Einsatzfeld
- kommunale Wärmenetze als Hauptthema für die Stadt Trier > Umdenken erforderlich, Energienetz grundsätzlich umstellen, Stückwerk funktioniert nicht
- Einbindung Fachleute in den weiteren Prozess, die intensive Zusammenarbeit mit der SWT muss gesucht und etabliert werden
- „Energiebunker“ am Augustinerhof als zentraler Baustein; Energiespeicher und Energiezentrale mit BHKW im Inneren und PV auf Oberfläche
- Umsetzung EQTI bislang nur für kommunale Gebäude angedacht; Modellprojekte, die bei Erfolg weitere Schritte ermöglichen > ergänzende Studien erforderlich
- Zukunft Energieversorgung als öffentliche Diskussion für Alle; Schaffung Bewusstsein > Beratung und Information als wesentliche Zukunftsaufgaben
- Nutzung des vorhandenen Atlas, der Potenziale für PV auf innerstädtischen Dächern aufzeigt; Anwendung neuer Rechtslage bezüglich PV auf denkmalgeschützten Gebäuden

- PV als Einzelanlagen auf kleinen innerstädtischen Dachflächen lohnt sich selten; besser große zusammenhängende Dachflächen aktivieren, bspw. durch Anlagen auf öffentlichen Gebäuden oder Anwendung bestehender Modelle (Vermietung Dachflächen, Energie- Contracting)
- Kleinwindräder machen weniger Sinn in Trier, Fokus sollte auf PV liegen
- Quartiersparkhäuser mit Lademöglichkeiten für eAutos notwendig > wichtig für Innenstadtbewohner ohne eigene Garage
- generelle Qualitäten der Trierer Innenstadt in den Bereichen Attraktivität, gute Erreichbarkeiten aufgrund kurzer Wege, alles gut zu Fuß erreichbar
- Defizite in den Bereichen Begrünung und Möblierung/ Aufenthaltsqualität

GESPRÄCH M. NIKOLAY, E. RIES; 24.03.2023

fachlicher Hintergrund: Markus Nikolay (Leitungsteam Pastoraler Raum Trier, Pfarrer Liebfrauen); Edith Ries (Leitungsteam Pastoraler Raum Trier)

Brille(n): Sozialer Bereich, Eigentümer, Bewohner

wesentliche Handlungsbedarfe und Ziele, die für das Untersuchungsgebiet gesehen werden:

- Kirche als wichtiger Akteur im Innestadtgebiet sowohl im kirchlichen und sozialen Bereich als auch in kultureller Hinsicht und als Eigentümer zahlreicher Flächen und Immobilien
- in Zukunft Umbrüche hinsichtlich kirchlichem Eigentum zu erwarten; Verkauf einzelner Flächen und Immobilien angedacht; Kirche St. Antonius wird in den kommenden zehn Jahren vermutlich als Kirche aufgegeben > Diskussion über mögliche Nach- und Neunutzungskonzepte
- Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung als zentrale Themen im öffentlichen Raum
- zahlreiche innerstädtische Grünflächen im Eigentum der Kirche, die klimatisch inwertgesetzt werden könnten > Bereitschaft der Kirche zu Gesprächen bspw. über stärkere Öffnung der Grünflächen definitiv vorhanden
- St. Gangolf Kirchhof weitere Entwicklung und Öffnung angedacht, Gebäude über Gottesdienste hinaus nutzen (Musik, Vorträge, Ausstellungen) > zahlreiche Ansätze bereits heute vorhanden, kann ausgebaut werden
- Kirchen als „Cool- Spots“ in Hitzeperioden > Kirchengebäude sind in der Regel offen und stehen zur Verfügung (Kirchen halten zwei Wochen die Kühle, aber hohe Luftfeuchtigkeit); organisatorische Fragen (Ordner während Öffnungsphasen etc.) zu klären
- Wasserspender wurden seitens Kirche bereits aufgestellt; Ansatz kann ausgebaut werden
- Leerstände wie Karstadt beeinträchtigen Stadtbild und Wahrnehmung stark > Nachnutzungskonzepte sollten dringend erstellt werden; kulturelle und soziale Nutzungen sollten im Fokus stehen, bislang zu starke Dominanz Handel
- stärkere Begrünung öff. Räume und öffentliche Sitzmöglichkeiten > Domfreihof sowie Blätterdach Kornmarkt als Positivbeispiele
- bessere Vernetzung für Fußgänger und Radfahrer anstreben
- Shuttlebusse im Innenstadtbereich (eBusse) denkbar

ZENTRALE ERGEBNISSE EXPERTENGESPRÄCHE

Die Expertengespräche haben aufgrund ihrer thematischen Bandbreite zur weiteren Schärfung des Blicks durch die Innenstadt- Brillen beigetragen und erlaubten die bessere Einordnung der bspw. im Rahmen der ersten Bürgerbeteiligung mitgenommenen Erkenntnisse.

Über alle Gespräche und inhaltlichen Schwerpunkte hinweg standen auch hier die Themen Aufenthaltsqualität in der Innenstadt sowie Klimaschutz und -anpassung an vorderster Stelle.

Hinsichtlich Aufenthaltsqualität lag der Fokus auf der Schaffung neuer Freiräume sowie der besseren Möblierung der öffentlichen Räume. Wesentliche Handlungsbedarfe wurden ebenfalls in den Themen verbesserte Straßenraumgestaltung und Anbindung/ Attraktivierung des Moselufers gesehen. Neben der gestalterischen Aufwertung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität werden hierbei große Chancen zur Nutzung von Synergieeffekten bspw. durch Möglichkeiten zur Belebung und Bespielung durch kulturelle Veranstaltungen, durch Nutzungsmöglichkeiten für bislang unterrepräsentierte Nutzergruppen etc. gesehen.

Im Zusammenhang mit Klimaschutz und -anpassung stand neben der Erörterung geeigneter Maßnahmen und Handlungsbereiche insbesondere die Nutzung bereits bestehender Ansätze und Netzwerke sowie deren Fortführung in die Zukunft im Fokus. So bezüglich des Klimaschutzkonzeptes, des EQTI, der Einbindung der Lokalen Agenda und ihrer Aktivitäten etc.. Auch neue Akteure, wie bspw. die Kirche als zentraler Eigentümer und Akteur in der Innenstadt, haben große Bereitschaft zur Mitwirkung an der Schaffung einer klimaangepassten Innenstadt bekundet.

Ebenfalls eine zentrale Forderung ist der Aufbau eines Beratungs- und Informationssystems für Eigentümer und sonstige Akteure, die im Bereich Klimaschutz und -anpassung aktiv werden möchten.

Die Zukunft des Einzelhandels wird, trotz positiver Grundeinschätzungen, hinsichtlich der sinkenden Anzahl inhabergeführter Betriebe sowie der zurückgehenden Bandbreite der Sortimente als kritisch gesehen. Gleichzeitig beeinträchtigen „prominente“ Leerstände wie das Karstadt- Gebäude das Stadtbild und die Wahrnehmung stark. Ebenfalls kritisch wurden in diesem Zusammenhang die Themen Vandalismus und mangelnde Sauberkeit mehrfach thematisiert.

Diesen negativen Tendenzen soll auch im Rahmen dieses ISEK begegnet werden. Große Chancen werden hierbei in der Nutzung der Entwicklungspotenziale für eine neue Nutzungsstruktur in der Innenstadt gesehen, die neben der bisherigen Dominanz des Einzelhandels zahlreiche Möglichkeiten zur Belebung und Stärkung der Innenstadt bieten.

Bezogen auf Tourismus und Kultur stand die weitere Qualifizierung und Sichtbarmachung der historischen Wurzeln sowie der Mosel als Weinregion von Weltrang und Trier als deren Zentrum im Mittelpunkt. Die Schaffung eines Welterbezentrums sowie die stärkere Fokussierung auf das Thema Wein sollten zentrale Eckpunkte für die zukünftige Ausrichtung sein. Als essentiell für die Stärkung der touristischen Potenziale wird die verbesserte Vernetzung der historischen Stätten gesehen. Hinsichtlich des Kulturangebots soll auch verstärkt in Richtung informeller und temporärer Veranstaltungsflächen und -räume, die niedrighschwellige Möglichkeit zur Bespielung von Räumen etc. gedacht werden.

Im Themenfeld Mobilität stand die Notwendigkeit zur Stärkung des ÖPNV sowie des gesamten Umweltverbundes im Vordergrund. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sowie zur Reduzierung des Parkens im Innenstadtbereich werden begrüßt, gleichzeitig aber auch auf die notwendige Schaffung von Alternativen für den ruhenden Verkehr (P&R, Quartiersgaragen etc.) verwiesen.

2.6.3 FÜNF STADTSPAZIERGÄNGE

DREI STADTSPAZIERGÄNGE AM 25. MÄRZ 2023

Nach der Auftaktveranstaltung am 14. Dezember 2022 sowie der Anfang 2023 geführten Gespräche mit den Innenstadt-Experten trat die Bürgerbeteiligung Ende März in die nächste Phase ein. Im Rahmen von Stadtpaziergängen wurde gemeinsam mit der interessierten Öffentlichkeit an konkreten Orten der Innenstadt über die bestehenden Rahmenbedingungen, mögliche Entwicklungsoptionen und erste Überlegungsansätze sowie bestehende Erwartungen und Wünsche seitens der Teilnehmer informiert und diskutiert.

Während die ersten drei Stadtpaziergänge danach konzipiert wurden, jeweils einen räumlichen Teil-

bereich des Untersuchungsgebiets mit all den dort herrschenden Rahmenbedingungen abzudecken, waren die weiteren beiden Spaziergänge im Mai auf die konkreten Themen Klima und Platzgestaltung fokussiert.

Die ersten drei Spaziergänge am 25. März 2023 fanden trotz schlechten Wetters einen sehr guten Zuspruch. Bei jedem Spaziergang nahmen ca. 30 - 40 Personen teil.

Insgesamt wurden im Rahmen der drei Spaziergänge 22 Orte des Untersuchungsgebiets angelaufen.

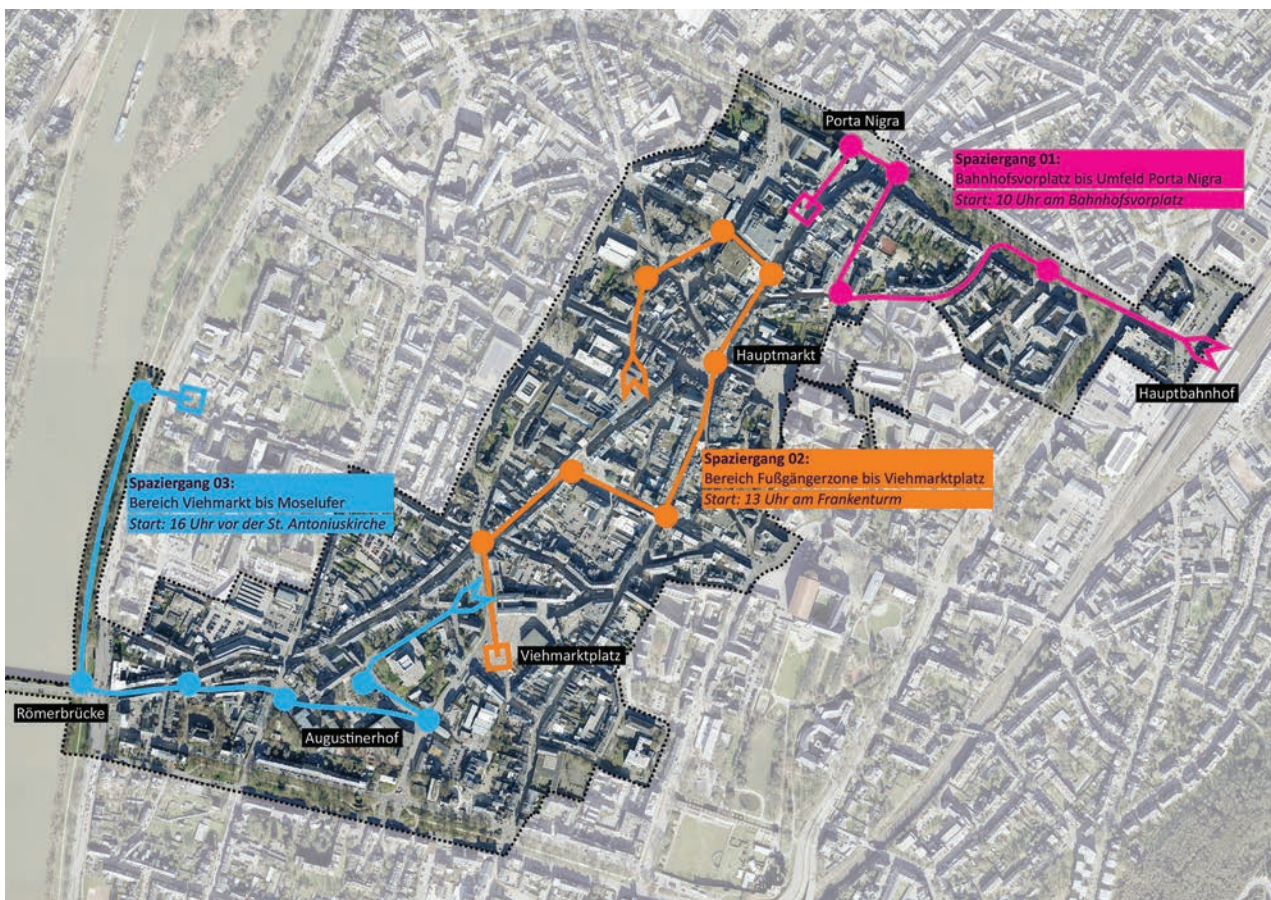


Abb. 72 : Routen der drei Stadtpaziergänge am 25. März 2023

Stadtspaziergang 01 - Bahnhofsvorplatz bis Umfeld Porta Nigra

Treffpunkt für den ersten Stadtspaziergang war der Bahnhofsvorplatz. Weitere Stationen waren Grünzug nördlicher Allenring, Rindertanzplatz und Porta Nigra. Alle drei Stadtspaziergänge begannen mit einer Kurzerläuterung der Hintergründe des ISEK, dem bereits erhaltenen Input sowie ersten Schlüssen für das weitere Vorgehen.

Die erste Feedbackrunde umfasste auch allgemeine Aussagen der Teilnehmenden wie die Forderung nach mehr Grün in der Stadt, bessere Verschattung, mehr Sitzgelegenheiten sowie besserer Ausstattung mit öffentlichen Toiletten.

Des Weiteren sollte die Stadt Trier trotz ihrer historischen Bedeutung nicht alle weiteren Entwicklungen ausbremsen und zum kulturellen Museum werden. Die Innenstadt soll auch für die Bevölkerung attraktiv und lebenswert entwickelt werden.

Am Bahnhofsvorplatz selbst stand die Information seitens der Verkehrsplanung über die einzelnen Entwicklungsbereiche im Vordergrund. Beispielsweise bezüglich der ZOB- Erweiterung und der gewandelten Anforderungen aufgrund der Barrierefreiheit und gesteigerter Anzahl an Bussen und Anbindungen.

Im nördlichen Allenring standen Themen wie die geringe Aufenthaltsqualität sowie fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger im Vordergrund. Hohe Belastungen durch Verkehrslärm sowie ein Mangel an „Attraktionen“ wie Spielbereiche wurden genannt. Zur Aufwertung des Weges vom Bahnhof in die Innenstadt wurde die Etablierung eines Kunst- und Kulturpfades mit bspw. römischen Funden, die entlang des Weges installiert sind, angeregt.

Am Rindertanzplatz wurde vielfach der Wunsch nach einer besser nutzbaren innerstädtischen Fläche geäußert. Aktuell eine versiegelte und überhitzte Parkplatzfläche, soll der Autoverkehr nicht durch dieses Angebot in die Innenstadt gezogen werden. Neben der Nutzung als Platz für Feste und Aufenthalt wurden als Begrünungs- und Verschattungsvorschlag Weinreben genannt, als charakteristisches und „gemütliches“ Element.

An der Porta Nigra wurde über das Verhandlungsverfahren zur Neugestaltung sowie die Neuordnung des ÖPNV informiert. Seitens der Teilnehmer wurde insbesondere der Mangel an Grün und Bäumen sowie die oftmals triste Anmutung des Vorplatzes bemängelt.



Abb. 73 : Stationen Bahnhofsvorplatz, nördlicher Allenring und Vorplatz Porta Nigra im Rahmen des ersten Stadtspaziergangs

Stadtspaziergang 02 - Bereich Fußgängerzone bis Viehmarktplatz

Der zweite Stadtspaziergang, der mit gut 40 Teilnehmern am besten besucht war, hatte seinen Ausgangspunkt am Frankenturm. Weitere Stationen waren der Rautenstrauchpark, die Moselstraße zwischen Trevisis und Simeonstraße, die Brotstraße / Konstantinstraße, der Kornmarkt und der Platz Fleischstraße / Metzstraße.

Am Frankenturm wurde zunächst seitens des Amtes StadtRaum Trier über bestehende Überlegungen zur Nutzung und Umgestaltung des Umfeldes zu einem Pocket-Park informiert. Die Teilnehmer äußerten bezüglich dieser zentralen aber „intimen“ Fläche u.a den Wunsch nach einem Raum für Kunst und Kultur, nach kleineren Events. Auch die stärkere Begrünung war ein Thema, wobei hier die Möglichkeiten aufgrund der Unterkellerung stark eingeschränkt sind.

Auch am Rautenstrauchpark wurde seitens StadtRaum Trier über bestehende Überlegungen zur Aufwertung und Neugestaltung dieses wichtigen innerstädtischen Grünraums informiert. Als Entwicklungswünsche wurden seitens der Teilnehmer die Reduzierung der Barrierewirkung der Mauern, die Schaffung von Angeboten für Alle Generationen (z.B. Fitnessgeräte), mehr Fahrrad-

parkplätze sowie eine Gestaltung bzw. Begrünung der Parkhausfassade geäußert.

An der Station Moselstraße zwischen Kaufhof und leerstehendem Karstadt stand die Diskussion über Nutzungsmöglichkeiten solcher Großkubaturen im Vordergrund. Die Kombination aus Wohnen in den oberen Bereichen und vielen unterschiedlichen Nutzungen (Handel, DL, Gastro, Soziales) in den Untergeschossen war eine genannte Option. Weiterhin wurden die Gebäude als Orte für Kunst und Kultur sowie als Aufenthaltsflächen für jugendliche (Skateanlage etc.) gesehen.

Die folgenden drei Stationen hatten die konkrete Situation in der Fußgängerzone zum Gegenstand. Insbesondere die tatsächliche Situation des Einzelhandels sowie der Umgang mit dem ruhenden Verkehr führte zu kontroversen Diskussionen. Einigkeit herrschte bei den Forderungen nach mehr Begrünung und Verschattung sowie einheitlicheren Öffnungszeiten der Geschäfte. An der Station Kornmarkt wurde auch über das Projekt LebIT informiert, in dessen Rahmen im Block zwischen Gangolfstraße und Kornmarkt nach Potenzialen zur Nachverdichtung und verstärkten Wohnnutzung gesucht wird.



Abb. 74 : Stationen in der Fußgängerzone und am Frankenturm im Rahmen des zweiten Stadtspaziergangs

Stadtspaziergang 03 - Bereich Viehmarkt bis Moselufer

Treffpunkt für den dritten und letzten Stadtspaziergang des Tages war vor der Antoniuskirche. Von dort aus ging es über den Augustinerhof und die Bollwerkstraße über die Karl-Marx-Straße zum Moselufer, wo der Spaziergang am nördlichen Krahren endete.

Vor der Antoniuskirche stand neben der Diskussion über die Zukunft der Kirche bspw. als CoolSpot und somit ihrer Öffnung zur Abkühlung während Hitzeperioden die Notwendigkeit zur Neugestaltung des Spielplatzes im Fokus. Auch hier wurden Möglichkeiten zur besseren Verschattung und Kühlung dieser innerstädtischen Fläche diskutiert.

Am Augustinerhof informierte zunächst das Amt für Kultur und Denkmalschutz über die anstehende Sanierung des Theaters mit Verlegung des Eingangsbereiches hin zur Gerty-Spies-Straße. Nach der Erläuterung von Überlegungen zur kompletten Umgestaltung der aktuell für Parken genutzten Fläche hin zu einem Bürgergarten konnte viel Zustimmung, aber auch Kritik mitgenommen werden. So werden die Stellplätze bspw. auch für

die Anwohner des Karl-Marx-Viertels genutzt. Im Falle einer Umgestaltung wurde die Sichtbarmachung des römischen Erbes sowie die Inszenierung des Bunkers angeregt.

An der Kreuzung Bollwerkstraße/ Karl-Marx-Straße wurde auf die hohe Verkehrsbelastung entlang der Karl-Marx-Straße, die schwierige Parkraumsituation sowie die extrem schmalen Gehwege und fehlende Barrierefreiheit im öffentlichen Raum verwiesen. Hier sind Verkehrsberuhigung und gestalterische Aufwertung wichtige Themen für die Karl-Marx-Straße.

Am Moselufer standen die Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern, insbesondere auf dem viel zu schmalen und in schlechtem Zustand befindlichen Uferweg, im Vordergrund. Hier konnte auf die anstehende Sanierung und Verbreiterung des Weges verwiesen werden. Bessere Zugänglichkeit des Moselufers, „wasserfeste“ Möblierung, Grillstationen sowie gastronomische Angebote im Bereich der Brücke oder der Krahren waren Themen, die diskutiert wurden. Insbesondere die Inwertsetzung der historischen Krahrenbauten war den Teilnehmern wichtig.



Abb. 75 : Stationen Herkulesbrunnen und Augustinerhof im Rahmen des dritten Stadtspaziergangs

STADTSPAZIERGÄNGE VIER UND FÜNF AM 12. UND 13. MAI

Der Innenstadtdialog am Tag der Städtebauförderung wurde flankiert durch zwei weitere Stadtspaziergänge, dieses mal unter thematischen Gesichtspunkten.

In diesen Spaziergängen zu den Themen „Klimagerechte Stadt“ und „Platzgestaltung“ konnten die Bürger und Bürgerinnen erneut ihre Meinungen zu den wichtigen Themen im Bereich der Innenstadt einbringen. Gleichzeitig waren sie kombiniert mit Erläuterungen und Informationen hinsichtlich der jeweiligen Themenstellungen. Rund 50 Bürger und Bürgerinnen nahmen an den Spaziergängen teil.

Stadtspaziergang 04 - Klimagerechte Stadt

Startpunkt war der Ladenleerstand in der Brotstraße, der im Zuge des Tages der Städtebauförderung als Ausstellungsraum für die vorgeschlagenen ISEK- Maßnahmen und die Veranstaltung des Innenstadtdialogs genutzt wurde.

Hier erläuterten, zunächst anhand von Plänen und Karten, Sarah Zwanzger vom Karlsruher Büro berchtoldkrass, innerhalb der ARGE für die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung verantwortlich, sowie Sophie Lungershausen von der Lokalen Agenda Trier die generellen klimatischen Rahmenbedingungen in der Innenstadt sowie die bestehenden Strategieansätze.

Neben grundsätzlichen Diskussionen zu den Themen Finanzierbarkeit und bisherige Umsetzung von Maßnahmen mit Klimarelevanz wurde über den gesamten Spaziergang hinweg deutlich, wie drängend diese Thematik auch seitens der Teilnehmer erachtet wird.

An den Stationen Konstantinstraße, Domfreihof als Fläche mit hohem Versiegelungsgrad, Rindertanzplatz als Bereich mit klimatischen Entwicklungspotenzialen sowie Alleenring als „grüne Lunge“ wurde intensiv über die Themen Klimaanpassung und Klimaschutz diskutiert.

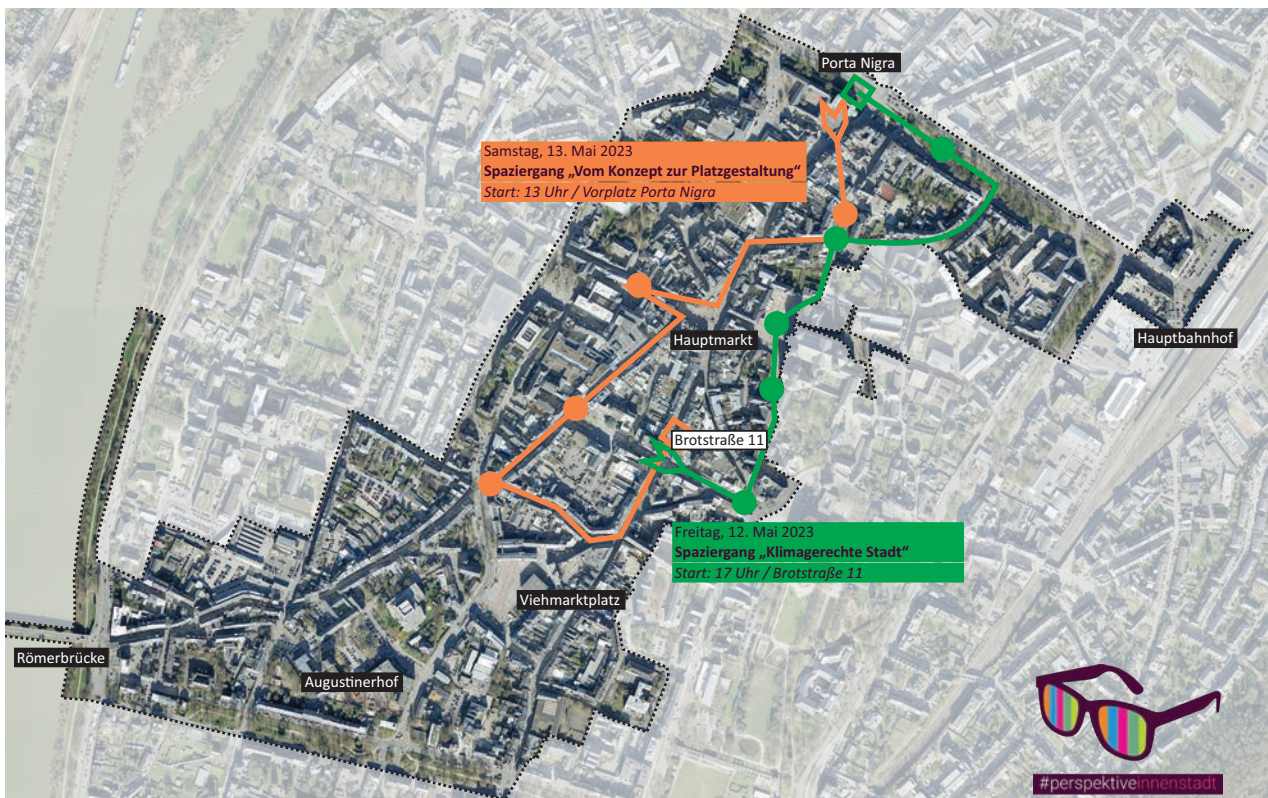


Abb. 76 : Routen der beiden Spaziergänge am 12. und 13. Mai

Stadtspaziergang 05 - Vom Konzept zur Platzgestaltung

Dieser letzte Stadtspaziergang startete am Vorplatz der Prota Nigra. Hier wurden zunächst die bestehenden Überlegungen zur Zukunft des Umfeldes sowie die anstehenden Schritte mit- samt den damit verbundenen Herausforderungen erläutert. Die Teilnehmer verwiesen in der Dis- kussion auf die Dringlichkeit der Neugestaltung dieses wichtigen Stadtbereiches. Dem erneut angesprochenen Mangel an öffentlichen Toiletten folgte die Erläuterung zum anstehenden Bau der barrierefreien Toilettenanlage im Übergang zur Christophstraße.

An den weiteren Stationen Rindertanzplatz, Domfreihof und Frankenturm sowie Kornmarkt konnten unterschiedliche Planungsstände, Her- ausforderungen und Chancen gut erläutert wer- den. Insbesondere die Rolle des ISEK als erstem Schritt eines langen Prozesses hin zu einer tat- sächlichen Umgestaltung.

Dass sich diese Schritte lohnen, wurde seitens des Stadtplanungsamtes anhand des Plätze- konzeptes der 1970er- Jahre erläutert. Anhand konkreter Beispiele (Kornmarkt, Konstantinplatz) konnte die erfolgreiche Entwicklung von reinen Parkplatzflächen zu attraktiven Stadtplätzen auf- gezeigt werden.

ZENTRALE ERGEBNISSE STADTSPAZIERGÄNGE

Im Rahmen der fünf Stadtspaziergänge konnte durch den Austausch direkt vor Ort und an kon- kreten räumlichen Situationen, mit interessierten Bürgern über all jene Themen- und Fragestellun- gen gesprochen werden, die im Zuge der bisheri- gen Analysephase aufgetaucht waren.

Über alle Spaziergänge hinweg stand das Bedürf- nis nach der weiteren Entwicklung hin zu einer attraktiven und lebenswerten Innenstadt im Fokus.

Dies zeigte sich bspw. bei der Diskussion über dringende Aufwertungsbedarfe im Bereich Bahn- hofsvorplatz und nördlicher Alleenring. Im Alleen- ring standen die Forderungen nach Attraktivierung und Inszenierung der Zuwegung in die Innenstadt sowie die Schaffung besserer Querungsmöglich- keiten an erster Stelle.

An den innerstädtischen Platzräumen Rindertanz- platz, Umfeld Frankenturm und Rautenstrauch- park wurde vielfach der Wunsch nach mehr Freiräumen für unterschiedlichste Nutzungen inklusive Möglichkeiten zur klimatischen Aufwer- tung in diesen Bereichen geäußert.

Die Suche nach einem neuen innerstädtischen Nutzungsmix sowie Berücksichtigung bislang unterrepräsentierter Nutzergruppen setzte sich auch beim Austausch über Nachnutzungsmög- lichkeiten leerstehender Kaufhausgebäude am Beispiel des Karstadt fort.

Im Bereich der Fußgängerzone stand neben den Großthemen Klimaanpassung und Aufenthalts- qualität auch die Zukunft des Einzelhandels im Fokus des Austauschs.

In der südwestlichen Innenstadt konnte große Zustimmung zur vorgeschlagenen kompletten Umgestaltung des aktuell für Parken genutzten Augustinerhofs hin zu einem Bürgergarten mit- genommen werden. Im Zusammenhang mit dem angrenzenden Karl-Marx- Viertel wurde hierbei das Thema Parken sowie notwendige Verkehrs- beruhigung und gestalterische Aufwertung dis- kutiert. Am Moselufer waren insbesondere die Öffnung zum Wasser sowie die Inwertsetzung der historischen Krabnenbauten Thema.

Im Zuge der letzten beiden Spaziergänge konnten Fragen und Lösungen zum Thema Klima sowie Vergangenheit und Zukunft der öffentlichen Räume intensiv diskutiert werden.

2.6.4 INNENSTADTDIALOG AM TAG DER STÄDTEBAUFÖRDERUNG UND ONLINE-BETEILIGUNG

Am 13. Mai 2023 lud die Stadt Trier zusammen mit den beauftragten Planungsbüros MESS und berchtoldkrass zum Innenstadtdialog ein. Dieser fand im Zusammenhang mit dem bundesweiten Tag der Städtebauförderung statt.

In der Brotstraße 11, einem leerstehenden Ladenlokal in der Trierer Fußgängerzone, wurden die Ergebnisse der letzten Monate zum Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept, dem ISEK, ausgestellt und zur Diskussion gestellt.

Der gesamte Tag bot Gelegenheit zum informellen Austausch und zur Diskussion mit den Verfassern sowie Vertretern der Stadtverwaltung. Anhand der ausgehängten Pläne und Maßnahmenbögen konnte hierbei konkret über vorgeschlagene Inhalte des ISEK gesprochen werden. Ergänzt wurde der Austausch im Ladenlokal durch den vorangegangenen vorgestellten Stadtspaziergang zum Thema „Vom Konzept zur Platzgestaltung“.

Abends fand im Rahmen einer Abendveranstaltung der offizielle Innenstadtdialog zum ISEK statt, bei dem die Ergebnisse des bisherigen Arbeits- und Beteiligungsprozesses mittels einer Präsentation vorgestellt und zur Diskussion

gestellt wurden. Analog zur Auftaktveranstaltung in den Viehmarktthermen wurde auch diese Veranstaltung im Internet übertragen.

Den Auftakt zur anschließenden Podiumsdiskussion bildete die Einschätzung drei Trierer Bürger und Bürgerinnen, die als Bewohner, Eigentümer und Gewerbetreibende ihre Sicht auf die Innenstadt sowie ihre Einschätzung zu den vorgeschlagenen Maßnahmen kurz darlegten. Insgesamt konnte hierbei, vergleichbar zu den im Laufe des Tages geführten Gesprächen, eine hohe Zustimmung insbesondere zu den geplanten Maßnahmen zur Umgestaltung der öffentlichen Räume (Rindertanzplatz, Umfeld Frankenturm, Augustinerhof) festgestellt werden.

Ebenfalls im Rahmen der Podiumsdiskussion stellten sowohl der Innenstadtddezernent Ralf Britten als auch der neue Baudezernent Dr. Thilo Becker die herausragende Bedeutung der Innenstadtentwicklung heraus und bekannten sich zu den definierten Maßnahmen als wichtige Bausteine zur zukunftsfähigen Weiterentwicklung der Innenstadt.



Abb. 77 : Information und Diskussion über die vorgeschlagenen Maßnahmen und Inhalte des ISEK

2.6.5 EXKURS: VOR-ORT-MONITORING DER EXPERTENGRUPPE LEBENDIGES ZENTRUM

Vom 25. bis 26. April 2023 tagte die Expertengruppe Lebendiges Zentrum des Landes Rheinland-Pfalz in Trier. Im Rahmen von Fachvorträgen und einer ausführlichen Begehung der Innenstadt und der Schwerpunktbereiche innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden die Mitglieder der Expertenkommission umfassend informiert. Vertreter der Stadtverwaltung erläuterten hierbei die Rahmenbedingungen in der Trierer Innenstadt sowie Stand und Ziele des Städtebauförderprojektes Lebendiges Zentrum Innenstadt Trier.

Die vom Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen berufene Gruppe aus Fachleuten unterschiedlichster Disziplinen mit Relevanz für das Städtebauförderprogramm sowie Vertretern der zuständigen Landesministerien und -behörden, nahm anhand dieses Inputs eine Einschätzung der laufenden Prozesse vor. Ebenfalls wurden Empfehlungen zum weiteren Vorgehen im Rahmen des Programms Lebendige Zentren ausgesprochen.

Als positiv hervorgehoben wurden, neben der Tatsache des in Aufstellung befindlichen ISEK und des damit einhergehenden intensiven Beteiligungsprozesses, zahlreiche Rahmenbedingungen in der Trierer Innenstadt. So beispielsweise der herausragende Wert der historischen Bausubstanz und insbesondere der Bauwerke mit Welterbestatus oder die hohe Besucherfrequenz in der Innenstadt mit der auch dadurch weiterhin gegebenen Leitfunktion des Einzelhandels.

Hinsichtlich der negativen Aspekte wurden die städtebaulichen und baukulturellen Missstände (Hinterhöfe Rindertanzstraße, Judengasse) sowie der Umgang mit dem Welterbe hervorgehoben. Insbesondere um die Porta Nigra und an der Römerbrücke wird bemängelt, dass das Welterbe „nicht geschont wird“ (hohe Verkehrsbelastungen, Busverkehre rund um die Porta Nigra etc.) und viel zu wenig „gefeiert“ wird.

Bezogen auf die öffentlichen Räume wurde konstatiert, dass sie trotz ihrer Vielzahl insgesamt zu wenig zu einer hohen Aufenthaltsqualität in der Innenstadt beitragen. Dies sowohl hinsichtlich Gestaltung als auch Möblierung und Nutzbarkeit. Insbesondere dem Umfeld Porta Nigra wurde eine mangelnde „Welterbe-Konformität“ bescheinigt.

Hinsichtlich des Themas Mobilität wurde der Zustand der ÖPNV-Knoten sowie die Dominanz des MIV in der Innenstadt bemängelt. Letzterer beeinträchtigt sowohl die Sicherheit der Fußgänger, schafft Barrieren und beeinflusst das Erscheinungsbild der gesamten Innenstadt negativ.

In klimatischer Hinsicht wurden unter anderem die hohe Versiegelung und dadurch entstehende Probleme bei Starkregenereignissen sowie Defizite hinsichtlich Grün und Verschattung thematisiert.

ZENTRALE ERGEBNISSE VOR-ORT-MONITORING

Zusammenfassend werden zentrale Handlungsfelder in den Bereichen Mobilität, Klimaschutz, Nutzungsformen, Welterbemanagement gesehen, die auch als Basis für die ausgesprochenen Empfehlungen dienen:

Empfehlungen Mobilität

- MIV radikaler als bisher eindämmen
- Tourismus- Verkehrsströme lenken
- ÖPNV stärken
- Fußgänger- und Radverkehr attraktiver machen (Bahnhof - Innenstadt - Bauwerke mit Welterbestatus)

Empfehlungen Nutzung Innenstadt

- Klassische Sanierungsthemen angehen (Leerstände und Unternutzungen verringern, Mißstände reduzieren, Baukultur stärken, Wohnen in Innenstadt zurückholen)

- hohes Potenzial an historischer Gebäudesubstanz mit Lebensqualität besser nutzen
- Spannungsfeld Wohnen, Tourismus und Klimaschutz bearbeiten
- Einzelhandels-, Gastronomienutzung mit Stärkung der Wohnfunktionen harmonisieren
- Wohnen in Innenstadt ermöglichen durch Kita, Schulen, Spielplätze, Eindämmung MIV
- Funktion Bistumsstadt stärken

Empfehlungen zur Anpassung an den Klimawandel

- Konsequentes und beherrschtes Klimakonzept gegen Überhitzung der Straßen- und Platzräume sowie der Höfe und Gebäude
- Permanentes Grün ermöglichen (Dächer, Fassaden, Grün)
- Weitere Formen der Verschattung planen und umsetzen
- Entsiegelung
- Wasserreservoir an Stellen, wo schon Bodeneingriffe gewesen (Tiefgaragen etc.)
- ÖPNV vor MIV

Empfehlungen für die öffentlichen Räume

- Verringerung der Parkplätze weiterverfolgen
- MIV eindämmen
- Parkpflegewerk für Alleenring als Baustein für Stadtklima, Baukultur, Denkmalpflege
- Brachflächen/Baulücken (vergessen Zwischenflächen) sind Potenzial für Nutzungsvielfalt

Empfehlungen Planungskultur und -struktur

- Instrumente des Städtebaurechts nutzen
- Welterbe und baukulturelle Werte müssen Leitfunktion bekommen

Empfehlungen für konkrete Maßnahmen

- Konstantinsplatz und Konstantinsstraße bis zum Kornmarkt aufwerten durch konsequentes und baukulturell adäquates Begrünungskonzept
- Rindertanzplatz: Parkplätze vollkommen raus
- Rautenstrauchpark und Pocketpark Frankenturm durch Umgestaltung des privaten Parkplatzes in Wilhelm-Rautenstrauch-Straße verbinden, Sektellereigebäude reaktivieren
- Porta Nigra: Wettbewerbsergebnisse nicht mehr zeitgemäß, neue Planung beginnen
- Ehemaliges Judenviertel nachhaltig aufwerten, Qualitäten nutzen, neue Nutzungen etablieren (das darf nicht die Saufgasse der Stadt sein)
- Gestaltung Konstantinsplatz in die Denkmalliste aufnehmen
- Zeit- und Finanzierungskonzept mit Prioritätensetzung (auch über das Programm LZ hinaus)
- Anpassung an die Folgen des Klimawandels: Klimawandel-Stelle einrichten
- Welterbe stärken: Managementplan, Welterbemanager



Abb. 79 : Räume mit dringendem Handlungsbedarf gemäß Expertengruppe: Judengasse und Rindertanzstraße

2.7 SWOT-Analyse

Die zusammenfassende Betrachtung der Ergebnisse aus den vorangegangenen Analyse- und Beteiligungsphasen erlauben die Identifikation wesentlicher Stärken und aktuell bestehender Schwächen innerhalb des Untersuchungsgebiets. In Vorbereitung auf die mögliche weitere Entwicklung der Innenstadt unter den momentanen Rahmenbedingungen lassen sich zahlreiche Chancen und Risiken ableiten, die im weiteren Umgang mit der Trierer Innenstadt von Bedeutung sind.



2.7.1 STÄRKEN

Eine zentrale Stärke des Untersuchungsgebiets ist in seiner Lage im Stadtgefüge zu sehen. Ein räumlich kompakter, durch den Alleering klar abgegrenzter Innenstadtbereich. Überwiegend gekennzeichnet durch eine klar ablesbare Struktur mit prägender historischer Bausubstanz und hohem Identifikationswert.

Gleichzeitig stellt die Innenstadt allgemein und das Untersuchungsgebiet im besonderen einen wichtigen Arbeits- und Wirtschaftsstandort dar mit vielfältigen Potenzialen hinsichtlich Handel, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur und Tourismus.

Zusammenfassend lassen sich die identifizierten Stärken den folgenden Themenfeldern zuordnen:

Klimaschutz und -anpassung

- wachsendes Bewusstsein in der Bevölkerung und Politik hinsichtlich der Notwendigkeit von Klimaschutz und Klimaanpassung
- räumliche Nähe zu klimatisch wertvollen Frei- und Naturräumen
- Mosel, Uferbereiche, Alleering, Palastgarten etc. als Räume mit großer stadtklimatischer Bedeutung
- Flächenpotenziale für Maßnahmen der Klimaanpassung
- zahlreiche Maßnahmen zum Klimaschutz sowie zur Biodiversitätsförderung bereits realisiert/ in Planung

- Zielsetzungen klimaangepasster Städtebau bei Um- und Neubaumaßnahmen gefasst
- bereits laufende Förderprogramme

Gebäude und ihre Nutzungen

- Nähe zu Arbeitsplätzen, Dienstleistungen, Versorgungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen etc.
- trotz anhaltendem Strukturwandel noch große Bedeutung als Handels-, Einkaufs- und Dienstleistungsstandort
- historisches Erbe und Sehenswürdigkeiten
- großes kulturelles und gastronomisches Angebot
- prägende Kulisse mit hoher Anziehungskraft für Besucher weltweit

Mobilität und Umweltverbund

- zentrale Knotenpunkte des ÖPNV in der Innenstadt
- kurze Wege aufgrund hoher Kompaktheit
- Anbindung der Innenstadt an das regionale und überregionale Radwegenetz

Grün- und Freiräume

- Potenzialflächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität vorhanden
- Mosel und Uferbereich als großes innerstädtisches Naherholungspotenzial
- zahlreiche private/ kirchliche/ schulische Freiflächen zur Aktivierung

2.7.2 SCHWÄCHEN

Neben den Stärken und großen Potenzialen, die im Untersuchungsgebiet schlummern, konnten im Zuge der Analysephase auch grundlegende Problemlagen und Schwächen identifiziert werden, welche nicht zuletzt auch die Erfordernis eines ISEK als planerischen Gesamtrahmen für die zukünftige Entwicklung dieses Stadtgebietes begründen.

Übergeordnet lassen sich hierbei fehlende freiräumliche und städtebauliche Qualitäten, zahlreiche Nutzungskonflikte, negatives Image einzelner Teilbereiche, hohe Verkehrsbelastungen etc. anführen.

Klimaschutz und -anpassung

- hoher Versiegelungsgrad und hohe Bebauungsdichte
- wenig Grün in zentralen Bereichen der Fußgängerzone/ Innenstadt
- hohe Hitzebelastung/ Hitzeinseln
- stark eingeschränkte Durchlüftung/ Kaltluftzufuhr
- hoher Anteil oberirdischer, versiegelter Stellplatzflächen
- geringer Anteil PV sowie Dach- und Fassadenbegrünung
- hohe Verkehrsbelastung Alleeenring

Gebäude und ihre Nutzungen

- in der Vergangenheit einseitige Ausrichtung auf Handel und Tourismus
- noch nicht absehbare langfristige Auswirkungen der aktuellen Krisen
- es fehlen konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten gerade auch im Innenbereich
- zahlreiche Nutzergruppen sind unterrepräsentiert
- fehlende Verknüpfungen zwischen kulturellen Highlights/ Sehenswürdigkeiten
- Verschmutzung, Vandalismus als großes Problem

- großflächige Leerstände (Treviris, Karstadt) als sichtbarer Makel
- Sanierungsbedarfe an zahlreichen Einzelgebäuden
- Lücken im Übernachtungsangebot
- hohe Frequentierung und Belastungen zu Hauptzeiten
- mangelnde Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit einzelner Sehenswürdigkeiten
- mangelnde Vernetzung der Bauwerke mit Welt-erbestatus/ teilw. fehlende klare Wegebeziehungen und Informationsangebote



Mobilität und Umweltverbund

- Umweltverbund weiter ausbaufähig
- Konflikte MIV mit Fuß- und Radverkehren
- Belastungen durch Parksuchverkehre
- starke Konzentration des innerstädtischen Verkehrs auf Alleeenring
- aktuell hoher Parkdruck
- kaum Park & Ride- Möglichkeiten
- Nutzungskonkurrenz im Straßenraum/ auf Plätzen
- Hauptverkehrsadern als Barrieren

Grün- und Freiräume

- geringer Freiflächenanteil
- Zugänglichkeit und Nutzbarkeit Grünflächen eingeschränkt
- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum nicht immer gewährleistet
- gestalterische Defizite in bestehenden Anlagen
- fehlende Freiräume für die Bewohner/ für das Quartiersleben.
- Mangel an konsumfreien Orten zum Aufenthalt
- fehlende Spielmöglichkeiten
- Mangel an Flächen für niedrigschwellige Kultur- und Freizeitangebote für alle Zielgruppen
- Hauptverkehrsadern als Barrieren



2.7.3 CHANCEN

Aus den vorangegangenen identifizierten Stärken des Untersuchungsgebiets sowie seiner unmittelbaren Umgebung ergeben sich breit gefächerte Chancen, die es aufzugreifen und zur erfolgreichen Entwicklung zu nutzen gilt.

Zusammengenommen müssen die Chancen zu einer gesamträumlichen Aufwertung des Untersuchungsgebiets genutzt werden, die insgesamt zu einer Verbesserung nach Innen und Außen führen und die nachhaltige Weiterentwicklung der Trierer Innenstadt ermöglichen und eine zukunftsfähige Ausrichtung ermöglichen.

Klimaschutz und -anpassung

- Entsiegelung innerstädtischer Flächen
- Reduzierung bzw. klimagerechte Gestaltung Stellplatzflächen (entsiegeln und verschatten)
- Umstrukturierungen und Aufstockungen als Impuls für Klimaanpassung (Dach- und Fassadenbegrünung) und Klimaschutz (Dämmung, PV, Nachverdichtung) nutzen
- Öffnung bislang untergenutzter Grün- und Freiräume (Schulhöfe, kirchliche Flächen etc.)
- Schaffung von Cool-Spots (bspw. in Kirchen)
- bessere Anbindung Innenstadt an Naturräume
- Nutzung grauer Energie durch Umnutzungsstrategien für bestehende Gebäude (insb. Großkubaturen)
- Hitzeangepasste Straßenräume durch Baum Schatten, Wasserspeicherung für Straßenbäume und wasserdurchlässige Materialien auf Parkplätzen

Gebäude und ihre Nutzungen

- bessere Inszenierung historisches Erbe
- Ausbau Infrastrukturen für Bewohner und Besucher
- Angebote für bislang unterrepräsentierte Nutzergruppen schaffen

- Entwicklungspotenziale zur Stärkung des Wohnstandorts sowie zum Ausbau des innerstädtischen Wohnungsangebotes (Nachverdichtung, Aufstockung; Um- und Neunutzung Leerstände) nutzen
- Kühlung der Gebäude durch Fassadenbegrünung und Verschattung
- Klimafreundliche Gebäude durch Dämmung, Anbindung an Wärmenetze und PV-Anlagen

Mobilität und Umweltverbund

- Reduzierung MIV durch Stärkung Rolle ÖPNV und Umweltverbund
- Reduktion von Parkplätzen und Höchstgeschwindigkeiten
- Umbau Parkhäuser zu Mobilitätshäusern zur Förderung von intermodalem Mobilitätsverhalten
- Nutzung zentraler Parkhäuser (Bestand) und Quartiersgaragen (neu) statt großflächiger Parkplätze im Zentrum
- Erreichbarkeit des Zentrums mit Umweltverbund erhöhen

Grün- und Freiräume

- bessere Aufenthaltsqualität durch Aufwertung bestehender und Schaffung neuer Freiräume
- Öffentliche Räume auch als Wohnumfeld attraktiv gestalten (Spielplatzinseln, ruhigere Pocket-Parks)
- Nachverdichtung / Umstrukturierung an grünblaue Maßnahmen koppeln
- Entlastungsmöglichkeiten integrieren: Verschattung (Bäume, technische Verschattung) und erlebbare Wasserelemente
- Ggfs. temporäre Elemente während Sommermonate nutzen
- Wärmespeicherung durch durchlässige oder helle Materialien verringern

2.7.4 RISIKEN

Die vielfältigen identifizierten Chancen gehen, nicht zuletzt aufgrund der breiten Fächerung der möglichen Entwicklungsrichtungen sowie der damit verbundenen möglichen Auswirkungen in anderen Bereichen auch mit Risiken einher.

Im Rahmen des ISEKs müssen hierzu bereits auf Ebene der Maßnahmendefinition Antworten gefunden werden, wie mit diesen Risiken umgegangen werden kann. Hier liegen die besonderen Herausforderungen der für das Programmmanagement verantwortlichen Personen während der Umsetzungs- und Realisierungsphase.

Klimaschutz und -anpassung

- klimagerechter Umbau Gebäude, historische Stadträume etc. im Konflikt mit Denkmalschutz
- kleinteilige Eigentümerstrukturen als Hemmnis zur Umsetzung flächendeckender Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung
- Betrieb und/oder Unterhaltung von Maßnahmen zur Klimaanpassung im öffentlichen Raum mit hohem finanziellen Aufwand verbunden

Gebäude und ihre Nutzungen

- durch Nachverdichtung, Stärkung Wohnstandort Innenstadt etc. besteht die Gefahr, bereits bestehende Nutzungskonflikte weiter zu verschärfen
- zusätzliche Bebauung (Nachverdichtung, Aufstockung etc.) birgt Gefahr, zur weiteren Versiegelung und Verschärfung der klimatischen Bedingungen beizutragen
- Ausbaubedarf (soziale) Infrastrukturen bei weiteren Wohnnutzungen

Mobilität und Umweltverbund

- neue Nutzergruppen bzw. neue Bewohner in der Innenstadt erzeugen auch mehr Verkehr; Gefahr von mehr MIV statt Reduzierung

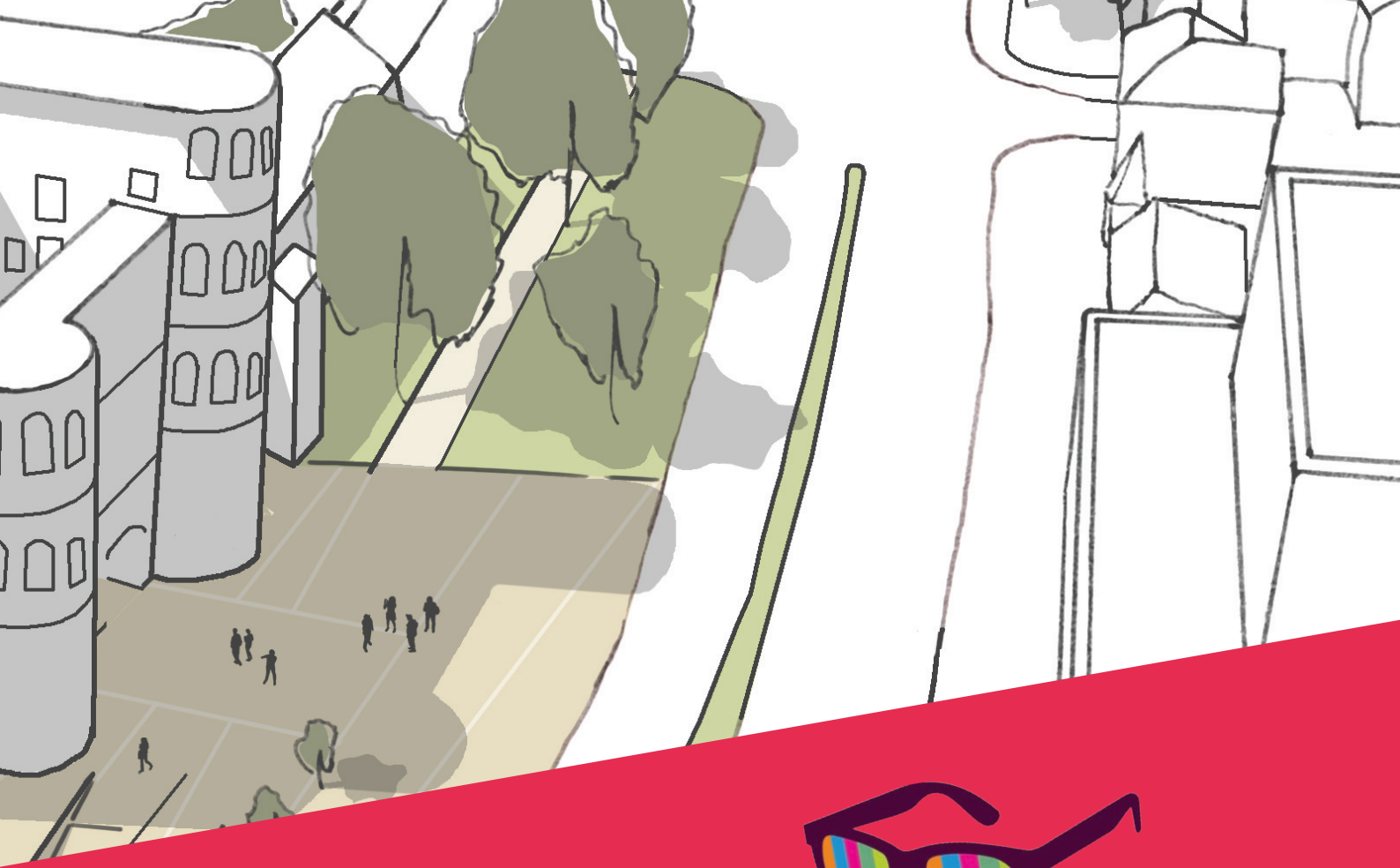
Grün- und Freiräume

- bei Öffnung und Nutzung bspw. von Schulhöfen oder privaten/ kirchlichen Freiflächen kann großer Aufwand hinsichtlich Pflege, Instandhaltung und auch Sicherung/ Aufsicht einhergehen





3 Einordnung Leitbildprozess & Zieldefinition



#perspektiveinnenstadt

Eingebunden in den laufenden Leitbildprozess für die Innenstadt Triers bildet das ISEK mit seinen Maßnahmen die städtebaulich- räumliche Konkretisierung der übergeordneten Strategien.

Hierzu werden, ausgehend von den Erkenntnissen aus der Analyse- und Beteiligungsphase, Prinzipien und Entwicklungsziele abgeleitet, welche sowohl den identifizierten Chancen als auch den damit einhergehenden Risiken weitestmöglich Rechnung tragen.

Klimaschutz- und Klimaanpassung als Oberthema steht hierbei besonders im Fokus.

Gleichzeitig spiegeln sich die klimabezogenen Aspekte auch in den Entwicklungszielen für die weiteren Themenfelder

- Gebäude- und ihre Nutzungen zur Schaffung nachhaltiger und nutzungsmischer Baustrukturen*
- Mobilität und Umweltverbund mit der Zielrichtung der MIV- Reduzierung und Schaffung attraktiver Mobilitätsalternativen*
- sowie Grün- und Freiräume mit dem großen Fokus auf Vernetzung und Erhöhung Aufenthaltsqualität*

3.1 Einordnung ISEK in den laufenden Leitbildprozess

Das vorliegende ISEK mit seiner konkreten raumbezogenen und städtebaulichen Ausrichtung ist eingebunden in einen übergeordneten städtischen Prozess, der sich mit dem Zukunftsraum Innenstadt auseinandersetzt.

Allen voran ist hierbei das „Strategische Entwicklungs- und Nutzungskonzept Innenstadt 2025+ (SENI)“ zu nennen (vgl. Kapitel 2.5.1; S. 68 f.). Im Rahmen dieses Strategiekonzeptes werden zentrale Entwicklungsrichtungen der Innenstadt definiert und in einer übergeordneten Vision zusammengefasst:

„In der Innenstadt von Trier leben im Jahr 2025 in einem multifunktionalen und qualitativ vielfältigen Umfeld insgesamt 15.000 Menschen in einer ausgewogenen Alters- und Erwerbsstruktur.“

Die Ziele und Handlungsbereiche des SENI liegen dabei in den Themenfeldern Wirtschaft & Arbeit, Mobilität, Einzelhandel, Wohnentwicklung, historisch-kulturelles Erbe, Bildung und Kultur, öffentliche Infrastruktur & öffentlicher Raum, Bürger*innen, Soziales und Rat & Verwaltung (vgl. Kapitel 2.5.1; S. 68 f.).

Die im SENI enthaltenen strategischen Zielsetzungen sollen als Grundlage für alle weiteren räumlichen Konzepte der Stadt Trier gelten und im Rahmen konkreter Umsetzungsplanungen weiterentwickelt und konkretisiert werden. In diesem Zuge können die Ziele aus dem strategischen Entwicklungskonzept hinsichtlich ihrer Machbarkeit überprüft werden.

Das vorliegende ISEK stellt somit eine städtebauliche bzw. räumliche Konkretisierung des übergeordneten SENI dar. Die dort definierten Themenfelder und Leitlinien werden mit den Erkenntnissen aus der Beteiligungs- und Analysephase rückgekoppelt und darauf aufbauend die zentralen Zieldimensionen und schließlich Maßnahmen abgeleitet, unter denen sich die Innenstadt gemäß des ISEK entwickeln soll.

Ebenfalls in Weiterentwicklung und Konkretisierung des SENI ist die **Erstellung eines Innenstadtleitbildes als eine zentrale Aufgabe des Projekts „Lebens(t)raum Innenstadt Trier (LeBIT)“** im Bundesprogramm zukunftsfähige Innenstädte und Zentren (vgl. Kapitel 2.5.3, S. 71 f.) zu sehen. Im Rahmen des LeBIT will die Stadt Trier von November 2022 bis August 2025 die Weichen zu einer langfristigen Belebung der Innenstadt stellen. Ein großer thematischer Schwerpunkt des LeBIT ist hierbei das Thema Wohnen und Wohnqualität in der Innenstadt.

Aktuell findet sich die Schlüsselmaßnahme zur Erstellung eines Innenstadtleitbildes im Erarbeitungsprozess. Gemäß aktuellem Stand (September 2023) soll hierbei das neue Selbstverständnis der Innenstadtförderung als Teil einer kooperativen Strategie verdeutlicht werden, weshalb das Leitbild

„Idee der kooperierenden Stadt“

die Grundlage für einen ganzheitlichen Prozesses zum Aufbau eines umfassenden und integrierten Innenstadtmanagements Trier legen soll. Es soll dabei als strategischer Handlungsrahmen zur weiteren Innenstadtentwicklung zu verstehen sein, der auf der Einbindung aller relevanten Akteure der Innenstadtentwicklung aufbaut.

Da diese Schlüsselmaßnahme sowie das gesamte Projekt LeBIT parallel zum ISEK- Prozess in Umsetzung befindet, findet über den gesamten Zeitraum die Einbindung des für das LeBIT zuständige Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung sowie ein enger Austausch statt. Ebenfalls werden die Maßnahmen des LeBIT sowie die im Rahmen des vorliegenden ISEK erarbeiteten Maßnahmen inhaltlich zusammengeführt und miteinander in Bezug gesetzt (vgl. Kapitel 5 - Die Maßnahmen im Detail; S. 158 ff.).

Gleichzeitig flossen und fließen die (Zwischen-) Ergebnisse des ISEK in weitere Konkretisierung und Schärfung des LeBIT ein. Dies bspw. im Rah-

men der aus dem Leitbild abgeleiteten Leitzielen für die Zukunft der Trierer Innenstadt ab:

- Die mutige Innenstadt!
- Die schnelle Innenstadt!
- Die resiliente Innenstadt!

Aufgrund der vielfältigen Einbindung und des Zusammenspiels des ISEK sowohl mit dem übergeordneten strategischen Entwicklungskonzepts SENI als auch dem parallel in Umsetzung befindlichen LebIT mit Leitbilderstellung als Schlüsselmaßnahme, wird im Prozess der ISEK-Erstellung bewusst auf den Baustein der Erarbeitung eines Leitbildes verzichtet und iterativ gearbeitet.

3.2 Zieldimensionen

3.2.1 PROZESSBEZOGENE ZIELDIMENSIONEN

Aufgrund der Vielzahl bestehender Planungen sowie parallel laufender Prozesse bedarf es neben inhaltlichen Zieldimensionen, unter denen die Innenstadt entwickelt werden soll (vgl. nachfolgendes Kapitel 3.2.2), auch prozessbezogener Zieldimensionen, die einer erfolgreichen Umsetzung des ISEK und der enthaltenen Maßnahmen Vorschub leisten.

So soll unter gleichzeitiger Berücksichtigung bestehender gesamtstädtischer und sektoraler Konzeptionen ein belastbarer und fundierter Handlungs- und Steuerungsrahmen für die innerstädtische Entwicklung in den nächsten Jahren entwickelt werden.

Dies erfordert neben der Abstimmung im Rahmen des Entstehungsprozesses auch die fort-

laufende Rückkopplung im Zuge der eigentlichen Umsetzungsphase.

Ebenso bedarf es einer Strategie zur zielgerichteten, an bestehenden finanziellen und personellen Ressourcen orientierten, Maßnahmenumsetzung. An deren Anfang soll die Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen sowie deren Einbindung in eine klar getaktete Zeitschiene stehen.

Darüber hinaus bedarf es der klaren Benennung der Zuständigkeiten bei Programmmanagement und Maßnahmenumsetzung sowie des Aufbaus eines Monitoring- und Evaluationssystems für die Umsetzungsphase, in dessen Rahmen stets Punkte wie Zielerreichung, Zielkonflikte, Anpassungsbedarfe etc. im Auge behalten werden können.

Prozessbezogene Zieldimensionen

- Abgestimmter Maßnahmenkatalog mit übergeordnetem Querschnittsthema Klimaschutz- und Klimaanpassung
- Priorisierung der Maßnahmen anhand umfassender Bewertungskriterien
- klare zeitliche Taktung der Maßnahmenumsetzung
- möglichst kurzfristiger Beginn mit schnell zu realisierenden Teilschritten, um Sichtbarkeit zu erzeugen, Bewusstsein zu schaffen und synergetische Prozesse anzustossen
- klare Benennung Zuständigkeiten bei Programmmanagement und Maßnahmenumsetzung
- intensive Einbindung der Bevölkerung und weiterer Akteure der Innenstadtentwicklung
- fortlaufende Rückkopplung mit parallel laufenden Prozessen und Maßnahmen
- laufende Erfolgskontrolle mittels Monitoring
- regelmäßige Zwischenevaluationen zur Kontrolle Zielerreichung, Notwendigkeit Neujustierung etc.

Abb. 80 : Prozessbezogene Zieldimensionen des ISEK

3.2.2 INHALTLICHE ZIELDIMENSIONEN

In inhaltlicher Hinsicht zielt das ISEK auf die Qualifizierung der Innenstadt als klimaresilienten, attraktiven und zukunftsfähigen Standort für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur.

Die Erkenntnisse der Analyse- und Beteiligungsphase sowie die vorangegangenen ermittelten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken schlagen sich nieder in Prinzipien und Entwicklungszielen, unter denen sich die Innenstadt in Zukunft entwickeln kann und sollte. Hierbei wird das Themenfeld Klimaschutz und Klimaanpassung aufgrund seiner zentralen Bedeutung über alle Themenbereiche hinweg als übergeordnet angesehen.

Folgende Zielsetzungen bilden die Grundlage für den Maßnahmenkatalog des ISEKs. In den Zielsetzungen fließen hierbei zusammen:

- allg. Ziele des Städtebauförderprogramms „Lebendige Zentren – Aktive Stadt“
- Ergebnisse des Analyse- und Beteiligungsprozesses
- fortlaufende Rückkopplung mit bestehenden Konzepten und Planungen für die Trierer Innenstadt

Zieldimension Klimaschutz und -anpassung

- Hitzeangepasste und gut vernetzte Grün-, Platz- und Straßenräume gemäß bioklimatischem Entlastungssystem schaffen (grüne, blaue und technische Maßnahmen; insb. Verschattung und Entsiegelung etc.).
- Umstrukturierungen und Aufstockungen als Impuls für Klimaanpassung (Dach- und Fassadenbegrünung) und Klimaschutz (Dämmung, PV, Nachverdichtung, effiziente Wärmesysteme, Nutzung grauer Energie) nutzen.
- Stärkung Umweltverbund (Erreichbarkeiten erhöhen, alternative Mobilitätsformen fördern etc.)

Zieldimension Gebäude und ihre Nutzungen

- notwendige Sanierungs- und Umbaumaßnahmen zur Qualifizierung innerstädtischer Bau- und Nutzungsstrukturen nutzen (Potenziale Nachverdichtung, klimagerechter Städtebau, nachhaltige Energiegewinnung und -versorgung etc.).
- Entwicklungspotenziale zur Etablierung eines neuen innerstädtischen Nutzungsmix nutzen (Stärkung Wohnen, kurze Wege, Angebote für bislang unterrepräsentierte Nutzergruppen).
- Erlebbarkeit und Wahrnehmung des historischen Erbes stärken.

Zieldimension Mobilität und Umweltverbund

- Verkehrsberuhigung und weitestmögliche Reduzierung des MIV innerhalb des Alleerings
- Reduzierung Oberflächenparken zugunsten neuer Freiräume bei gleichzeitiger Schaffung alternativer Parkmöglichkeiten (Standortsuche Quartiersgaragen etc.)
- Stärkung Umweltverbund als Alternative zum MIV (Aufwertung Rad- und Fußwegenetz, Aufbau Leihsysteme, Mobilitätshäuser statt Parkhäuser etc.)

Zieldimension Grün- und Freiräume

- Erhöhung Aufenthaltsqualität durch Aufwertung bestehender (Rautenstrauchpark, südliches Moselufer etc.) und Schaffung neuer Freiräume (Quartiersplatz Rindertanzplatz, Umfeld Frankenturm, Augustinerhof etc.)
- Vernetzung und Anbindung innerstädtischer Grün- und Freiräume (Anbindung Moselufer etc.)
- Öffnung und Aufwertung „neuer“ öffentlicher Räume (Schulhöfe, Freifl. in Privateigentum - bspw. kirchlich - nutzen)



Zieldimension Klimaschutz und -anpassung

- Schaffung hitzeangepasster und gut vernetzter Grün-, Platz- und Straßenräume
- Strukturwandel als Impuls für Klimaanpassung und Klimaschutz im Gebäudebestand nutzen
- Stärkung Umweltverbund

Zieldimension Gebäude und ihre Nutzungen

- Qualifizierung innerstädtischer Baustrukturen
- Entwicklungspotenziale für neuen innerstädtischen Nutzungsmix
- Erlebbarkeit und Wahrnehmung des historischen Erbes stärken

Zieldimension Mobilität und Umweltverbund

- Verkehrsberuhigung und weitestmögliche Reduzierung des MIV innerhalb des Alleinrings
- Reduzierung Oberflächenparken zugunsten neuer Freiräume
- Stärkung Umweltverbund als Alternative zum MIV

Zieldimension Grün- und Freiräume

- Erhöhung Aufenthaltsqualität durch Aufwertung bestehender und Schaffung neuer Freiräume
- Vernetzung und Anbindung innerstädtischer Grün- und Freiräume
- Öffnung und Aufwertung „neuer“ öffentlicher Räume

Abb. 81 : Inhaltliche Zieldimensionen des ISEK

3.3 Übergeordnete Entwicklungsziele Klimaschutz und Klimaanpassung

3.3.1 GRUNDPRINZIPIEN KLIMASCHUTZ UND -ANPASSUNG

Die vorangegangenen dargestellten Zielsetzungen für Klimaschutz und -anpassung werden im Folgenden auf die konkrete räumliche Situation in der Trierer Innenstadt heruntergebrochen und konkretisiert.

Dies geschieht zunächst in Form von Grundprinzipien für die jeweiligen Flächenkulissen und mündet in ein bioklimatisches Entlastungssystem Klimaanpassung für das Untersuchungsgebiet, welches die Grundprinzipien über alle Flächenkulissen hinweg zusammenführt.

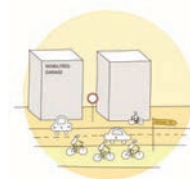
Die Typisierung der Trierer Innenstadt in spezifische Flächenkulissen identifiziert und bündelt Baustrukturen mit ähnlicher Nutzung, Baukubatur und Freiraumversorgung sowie öffentliche Räume mit ähnlicher Nutzung und Auflage von Schutzkriterien (bspw. Denkmalschutz,

UNESCO). Aufgrund der ähnlichen Eigenschaften innerhalb einer Flächenkulisse sind in der Regel ähnliche Maßnahmen im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung geeignet und umsetzbar. Die folgenden Prinzipien beschreiben jeweils die wichtigsten Massnahmen für eine Flächenkulisse (vgl. Kapitel 2.3.2, S.38). Hierbei wird die Wirksamkeit einer Maßnahme und das vorhandene Potenzial zur Umsetzung berücksichtigt.

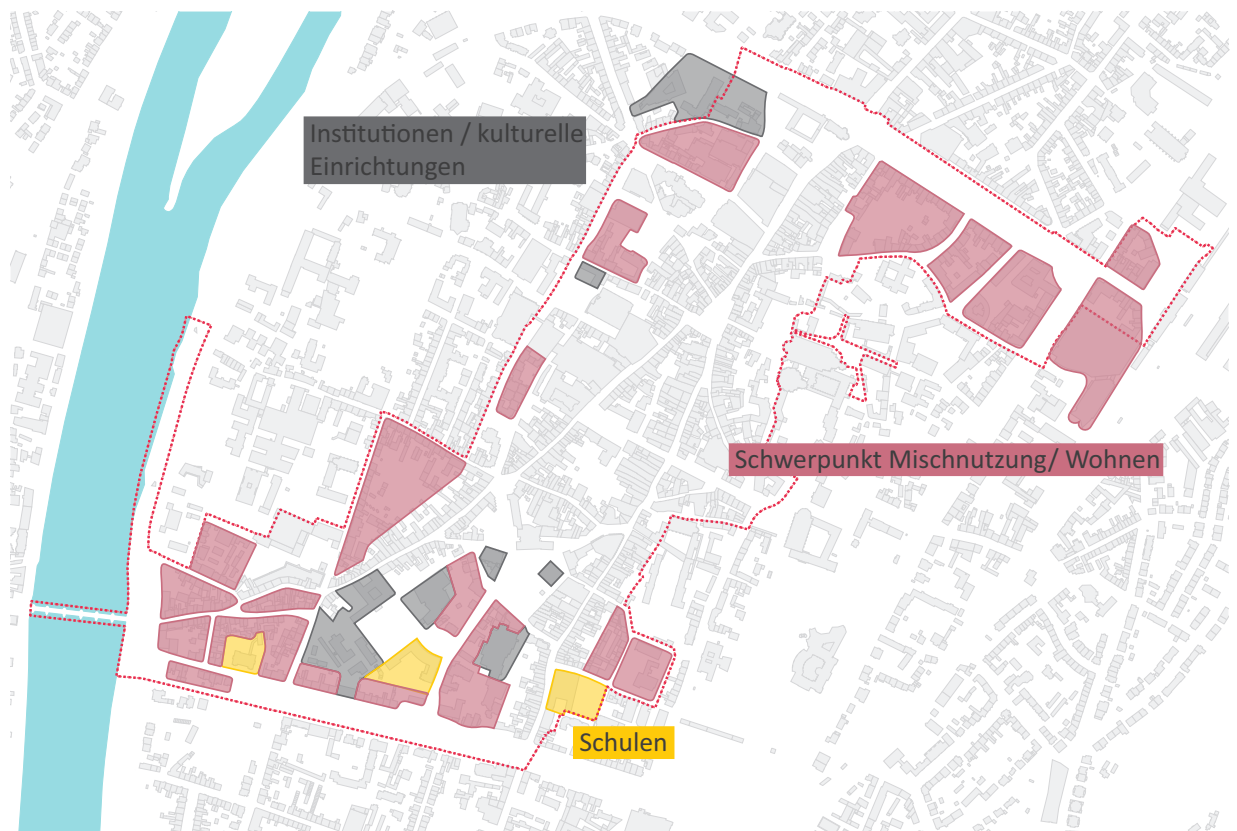
Die Grundprinzipien geben so auf übergeordneter Ebene für das gesamte Untersuchungsgebiet Hinweise, wie sich das Gebiet flächendeckend im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung weiterentwickeln kann.

Übergeordnete Prinzipien:

- Öffentliche Räume auch als Wohnumfeld attraktiv gestalten (Spielplatzinseln, ruhigere Pocket-Parks)
- Nachverdichtung / Umstrukturierung an grün-blaue Maßnahmen koppeln
- Gebündelter Ausbau PV über Genossenschaft
- Mobilität:
 - Begrünte zentrale Parkhäuser statt großflächige Parkplätze im Zentrum
 - Mobilitätshäuser zur Förderung von intermodalem Mobilitätsverhalten
 - Erreichbarkeit des Zentrums mit Umweltverbund erhöhen

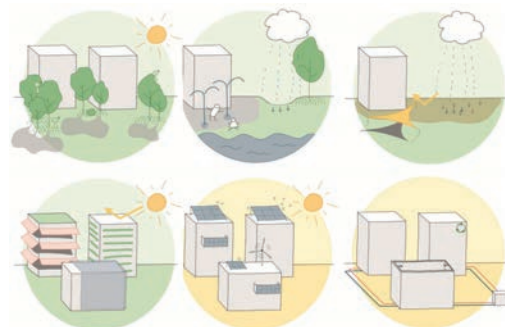


PRINZIPIEN FÜR SCHWERPUNKTE WOHNEN, INSTITUTIONEN UND SCHULEN



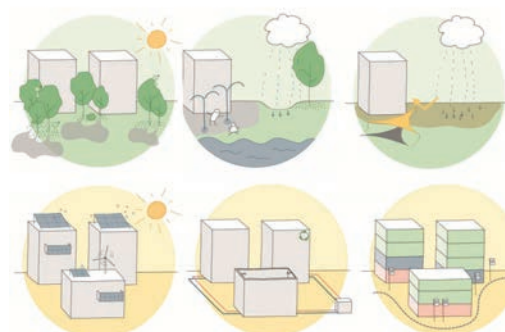
Schulanlagen / institutionelle Anlagen

- Aufwertung zu hitzeangepassten Freiräumen durch grüne, blaue und technische Maßnahmen; insb. Verschattung und Entsiegelung
- Kühlung der Gebäude durch Fassadenbegrünung und Verschattung
- Klimafreundliche Gebäude durch Dämmung, effiziente Wärmesysteme und PV-Anlagen

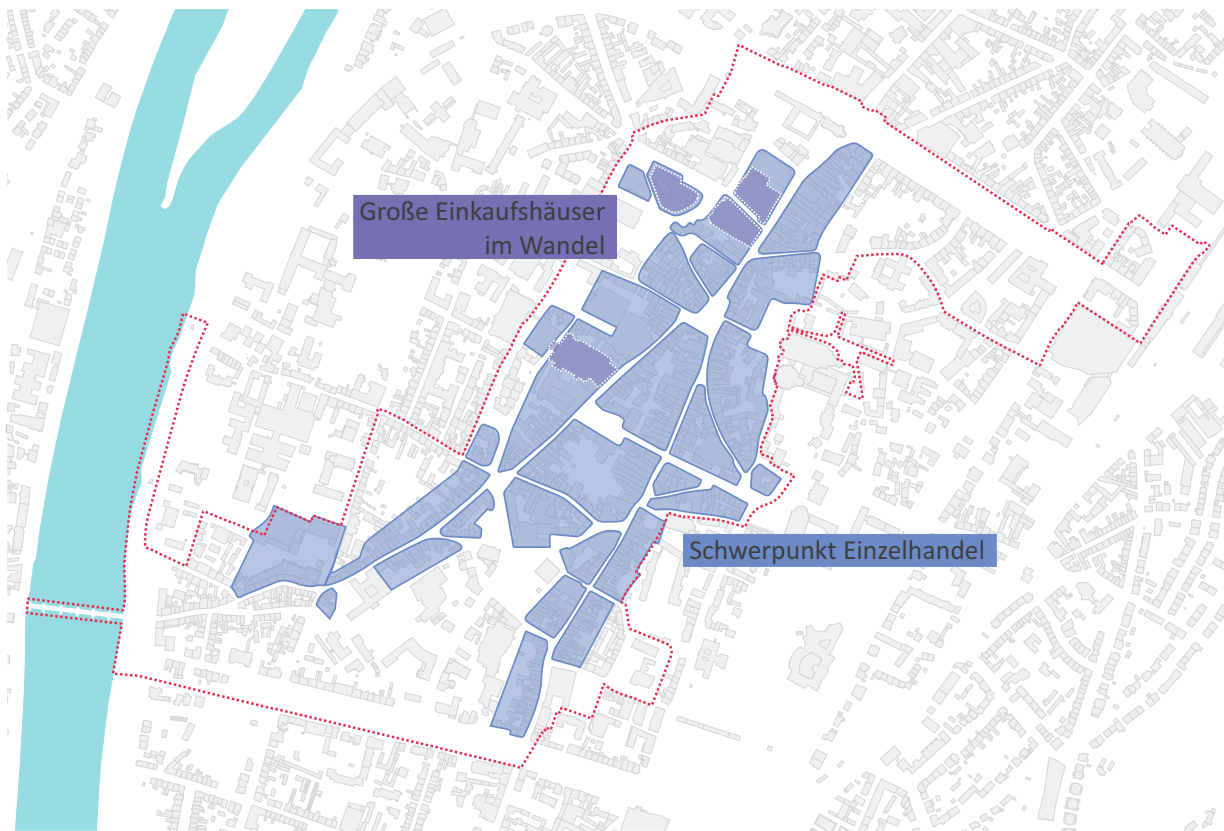


Baublöcke Schwerpunkt Wohnen/ Mischnutzung

- Bestehende Gartenanlagen erhalten und klimaangepasst optimieren; insb. Verschattung erhöhen und Wasser für Vegetation speichern (auch bei Nachverdichtung)
- Stellplatzflächen reduzieren bzw. klimagerecht gestalten (entsiegeln und verschatten)
- Umstrukturierungen und Aufstockungen als Impuls für Klimaanpassung (Dach- und Fassadenbegrünung) und Klimaschutz (Dämmung, PV, Nachverdichtung) nutzen

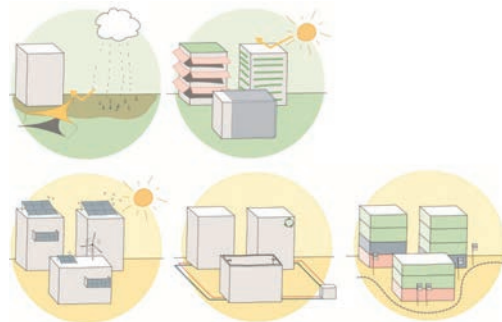


PRINZIPIEN FÜR SCHWERPUNKTBEREICHE EINZELHANDEL



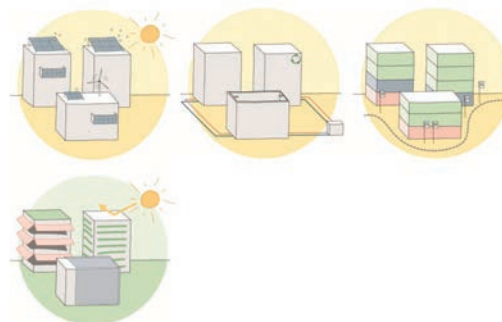
Baublöcke Schwerpunkt Einzelhandel

- Aufwertung der Innenhofbereiche für Hitzeanpassung: Entsiegelung und Verschattung, Reduktion von Stellplätzen
- Umstrukturierungen und Aufstockungen als Impuls für Klimaanpassung (Dach- und Fassadenbegrünung) und Klimaschutz (Dämmung, PV, Nachverdichtung) nutzen

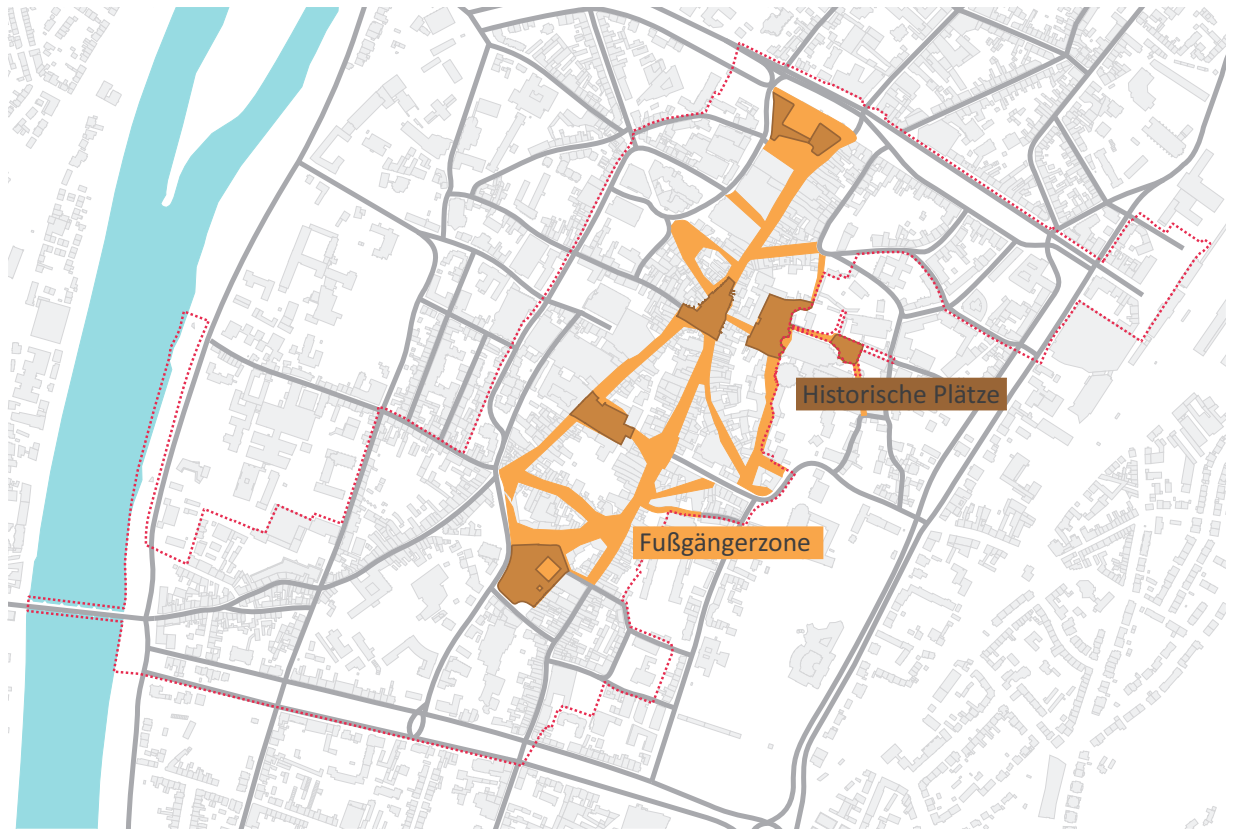


Große Einkaufshäuser im Wandel

- Graue Energie der Baumasse nutzen statt Abriss
- Umnutzung zu Wohnen / Büros / Einzelhandel im EG
- Umstrukturierung als Impuls für Klimaanpassung (Dach- und Fassadenbegrünung) und Klimaschutz (Dämmung, PV) nutzen



PRINZIPIEN FÜR HISTORISCHE PLÄTZE, FUSSGÄNGERZONE UND STRASSENÄUERE



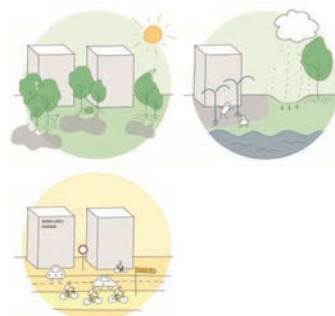
Historische Plätze und Fußgängerzone

- Entlastungsmöglichkeiten integrieren: Verschattung (Bäume, technische Verschattung) und erlebbare Wasserelemente
- Ggfs. temporäre Elemente während Hitzeperioden nutzen
- Wärmespeicherung durch durchlässige oder helle Materialien verringern

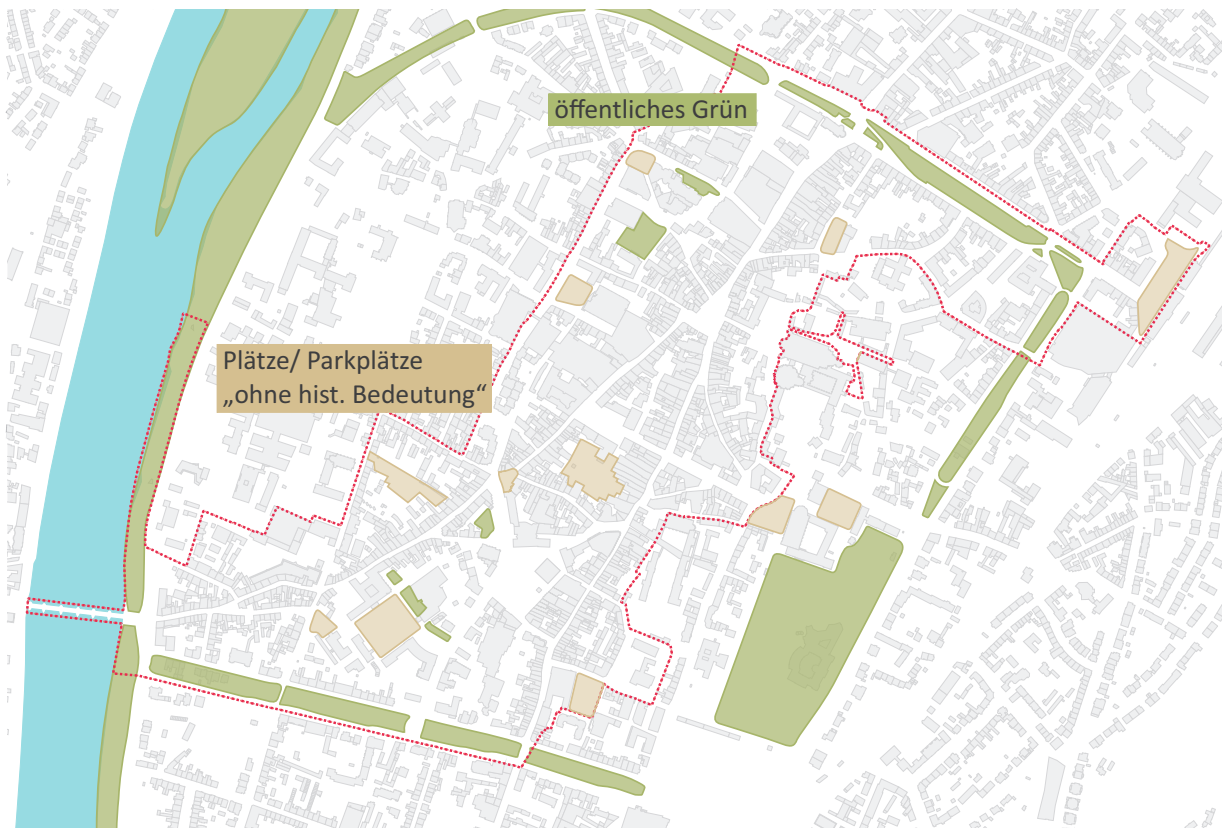


Straßen mit MIV-Nutzung

- Hitzeangepasste Straßenräume durch Baumschatten, Wasserspeicherung für Straßenbäume und wasserdurchlässige Materialien auf Parkplätzen
- Klimafreundliche Mobilität durch einen Vorrang für den Umweltverbund und Reduktion von Parkplätzen und Höchstgeschwindigkeiten



PRINZIPIEN FÜR ÖFFENTLICHE GRÜNLAGEN UND PLATZRÄUME



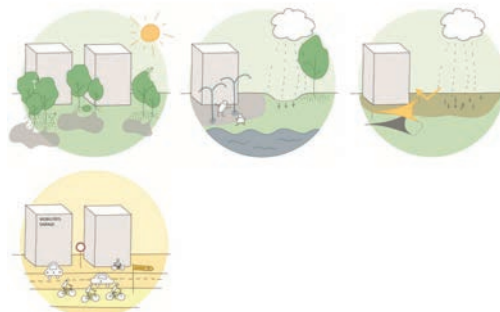
Öffentliche Grünanlagen

- Resilienz steigern durch hohe Biodiversität, hitzeangepasste Pflanzenverwendung und Erhöhung der Wasserspeicherung
- Qualität als Entlastungsräume steigern durch hohe mikroklimatische Vielfalt, ausreichend Verschattung, erlebbare Wasserelemente
- Moselufer für Erholung qualifizieren



Plätze / Parkplätze "ohne historische Bedeutung"

- Reduktion von Parkplatzflächen ermöglicht Entwicklung von Pocket Parks/ Cool Spots
- Bestehende Stellplatzflächen klimaoptimiert gestalten (durchlässig und verschattet)
- Entlastungsmöglichkeiten integrieren: Verschattung (Bäume, technische Verschattung) und erlebbare Wasserelemente



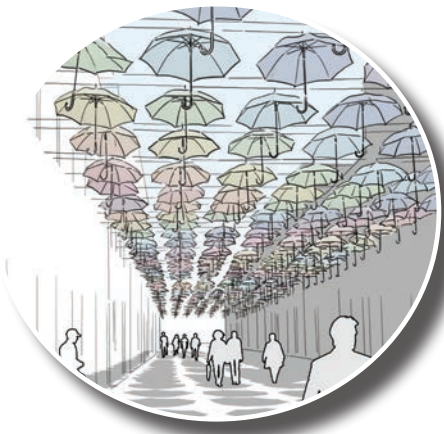
BEISPIELHAFTHE MASSNAHMEN ZUR HITZEANPASSUNG



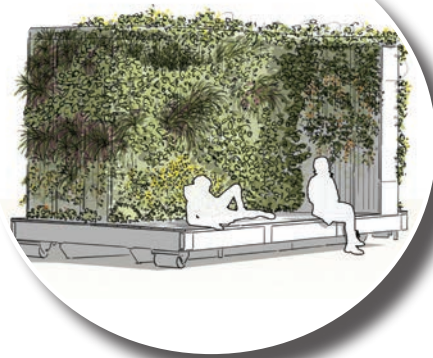
Temporäre Maßnahmen zur Verschattung



Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltqualität

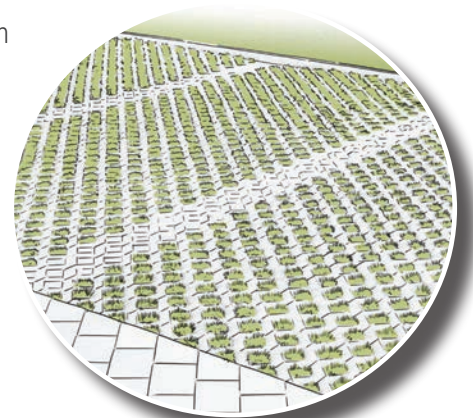


Temporäre Maßnahmen zur Steigerung der Verdunstungskühle



Schwammstadt-Maßnahmen zur Versickerung und Verdunstung von Regenwasser

Klimaanpassungsmaßnahmen für Bodenoberflächen



3.3.2 BIOKLIMATISCHES ENTLASTUNGSSYSTEM KLIMAANPASSUNG

Die öffentlichen Straßen-, Frei- und Grünräume sind vielfältigen Nutzungsansprüchen ausgesetzt. Um sich an den Klimawandel anzupassen und die Hitzebelastung in der Innenstadt zu reduzieren, ist es sinnvoll, diese Räume gezielt als kühlende Außenbereiche zu gestalten und konkrete Empfehlungen dafür zu entwickeln.

Das bioklimatische Entlastungssystem gibt somit den Weg hin zu hitzeangepassten und gut vernetzten Grün-, Platz- und Straßenräumen vor. Es umfasst grüne, blaue und technische Maßnahmen mit dem Schwerpunkt Verschattung und Entsiegelung. Das Entlastungssystem zeigt somit raumkonkret auf, wie die Bevölkerung im öffentlichen Raum gezielt von Hitze entlastet werden kann.

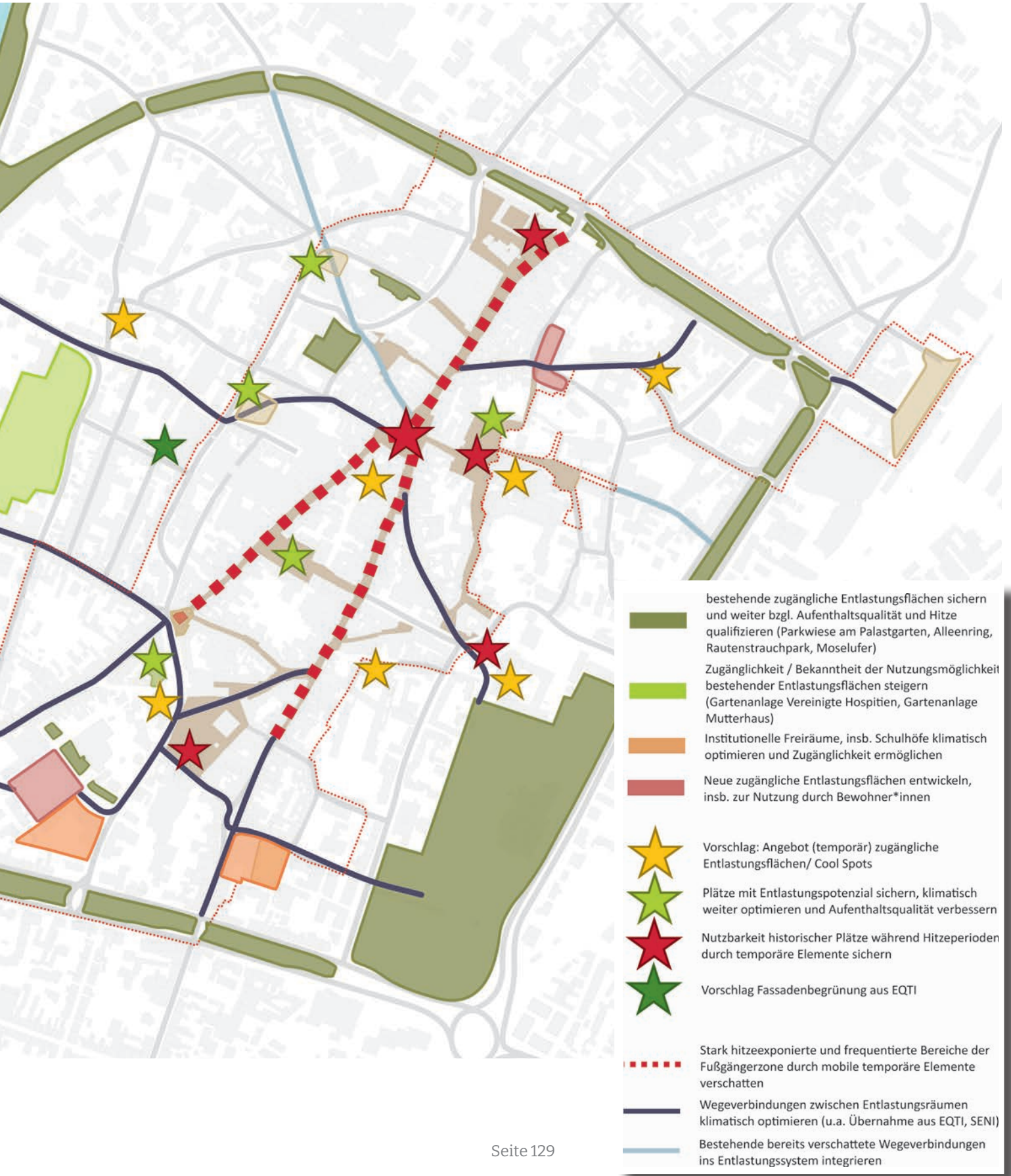
Das Netzwerk aus Flächen, Wegen und kleinräumigen, punktuellen Entlastungsmöglichkeiten ist hierbei in verschiedene Bereiche unterteilt. In solche, die bereits heute sehr gut zur Hitzeentlastung geeignet sind; in Bereiche, die durch verbesserte Zugänglichkeit eine größere entlastende Wirkung erzielen können sowie Flächen und Wege, die derzeit einer starken Hitzebelastung ausgesetzt sind, aber durch geeignete Anpassungsmaßnahmen zu notwendigen Entlastungsräumen entwickelt werden können.

Während der Hauptbezugsraum das Untersuchungsgebiet mit seinen Vertiefungsbereichen ist, zeigt das Entlastungskonzept auch notwendige Entwicklungen über das Gebiet hinaus auf. Dies trägt der Notwendigkeit zur stärkeren Vernetzung und verbesserten Anbindung der in Randlage befindlichen Entlastungsräumen durch entsprechend angepasste Straßen- und Wegeräume an die Innenstadt Rechnung.

Über die Maßgaben des Entlastungssystems hinaus gilt es gemäß der grundlegenden Prinzipien, Umstrukturierungen und Aufstockungen als Impuls für Klimaanpassung (Dach- und Fassadenbegrünung) und Klimaschutz (Dämmung, PV, Nachverdichtung, effiziente Wärmesysteme, Nutzung grauer Energie) zu nutzen sowie gleichzeitig den Umweltverbund zu stärken (Erreichbarkeiten erhöhen, alternative Mobilitätsformen fördern etc.).



Abb. 82 : Bioklimatisches Entlastungssystem Klimaanpassung; o.M.



3.4 Weitere Entwicklungsziele

3.4.1 ENTWICKLUNGSZIELE GEBÄUDE & IHRE NUTZUNGEN

Ausgehend von der grundlegenden Zielsetzung, notwendige Sanierungs- und Umbaumaßnahmen zur Qualifizierung innerstädtischer Bau- und Nutzungsstrukturen zu nutzen, stehen sowohl die Themen klimagerechter Städtebau als auch Nachverdichtung im Fokus.

Generell geht es dabei zunächst um die Suche nach Potenzialen hinsichtlich verstärktem PV- Einsatz, Dach- und Fassadenbegrünungen und Nachverdichtungsmöglichkeiten. Die Prüfung der Machbarkeiten in Verbindung mit konkreten Standortvorschlägen für PV, Dach- und Fassadenbegrünungen muss Ziel eines solchen Potenzialkonzeptes sein. Hierbei gilt es auch, bestehende Ansätze aus EQTI und Klimaschutzkonzept (Solaroffensive, Sanierungsoffensive, Beratungs- und Informationssystem, Unterstützung bei technischer Umsetzung etc.) aufzugreifen. Bezüglich der Ansätze aus dem EQTI würde dies auch bedeuten, Lösungsansätze für einen Teilbereich (südwestliche Innenstadt) räumlich auszuweiten. Dies umfasst auch das Ziel des EQTI, mit dem Energiebunker als Ausgangspunkt eine neue Versorgung des Gebiets aufzubauen (vgl. Kapitel 2.5.5; S.74)

Gleichermaßen gilt es, die Entwicklungspotenziale zur Etablierung eines neuen innerstädtischen Nutzungsmix zu nutzen. Dies umfasst die Stärkung des Wohnens sowie die Schaffung von Angeboten für bislang unterrepräsentierte Nutzergruppen (Jugendliche, Alte), diese insbesondere in den Bereichen Soziales, informeller und konsumfreier Aufenthalt und wohnortnahe Dienstleistungen. Schwerpunkt dieser Überlegungen sollten die Bereiche mit hohem Handlungsbedarf (Leerstände, Funktionsverluste) sein, wie bspw. der Bereich rund um den ehemaligen Karstadt. Gerade die Großkubaturen in zentraler und repräsentativer Lage können in diesem Zusammenhang spannende Möglichkeiten bieten.

Dritte Zielrichtung ist die Stärkung der Erlebbarkeit und Wahrnehmung des historischen Erbes. Neben der verbesserten Inszenierung und Verknüpfung (Beschilderung, Wegführung) der bestehenden Bauten liegt ein Schwerpunkt in der besseren Einbindung bislang nicht gut wahrnehmbarer historischer Bauten wie dem Frankenturm.

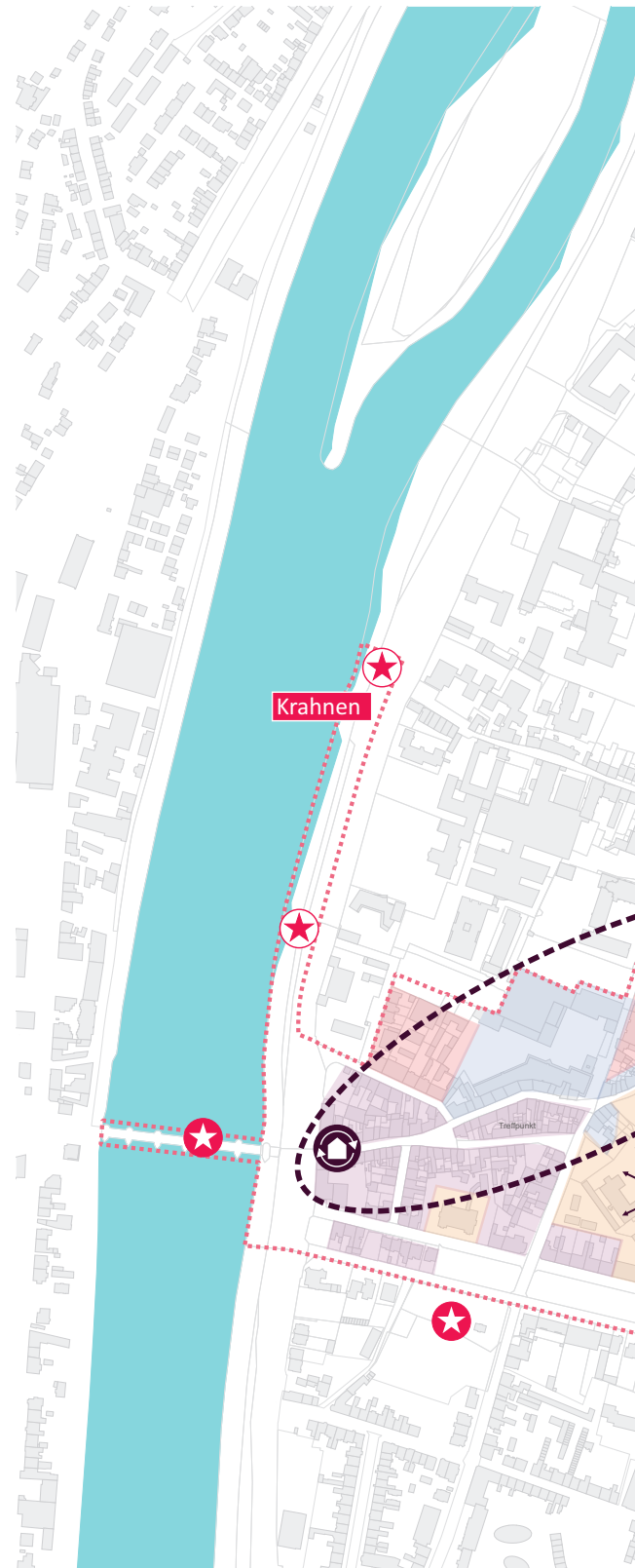


Abb. 83 : Entwicklungsziele Gebäude und ihre Nutzungen; o.M.



Nachverdichtungspotenziale



Potenzielle PV- Einsatz



Potenzielle Dach- und Fassadenbegrünungen



Sanierungs- und Umbaumaßnahmen zur Quali. innerst. Bau- und Nutzungsstrukturen nutzen



Entwicklungspotenziale zur Etablierung eines neuen innerstädtischen Nutzungsmix



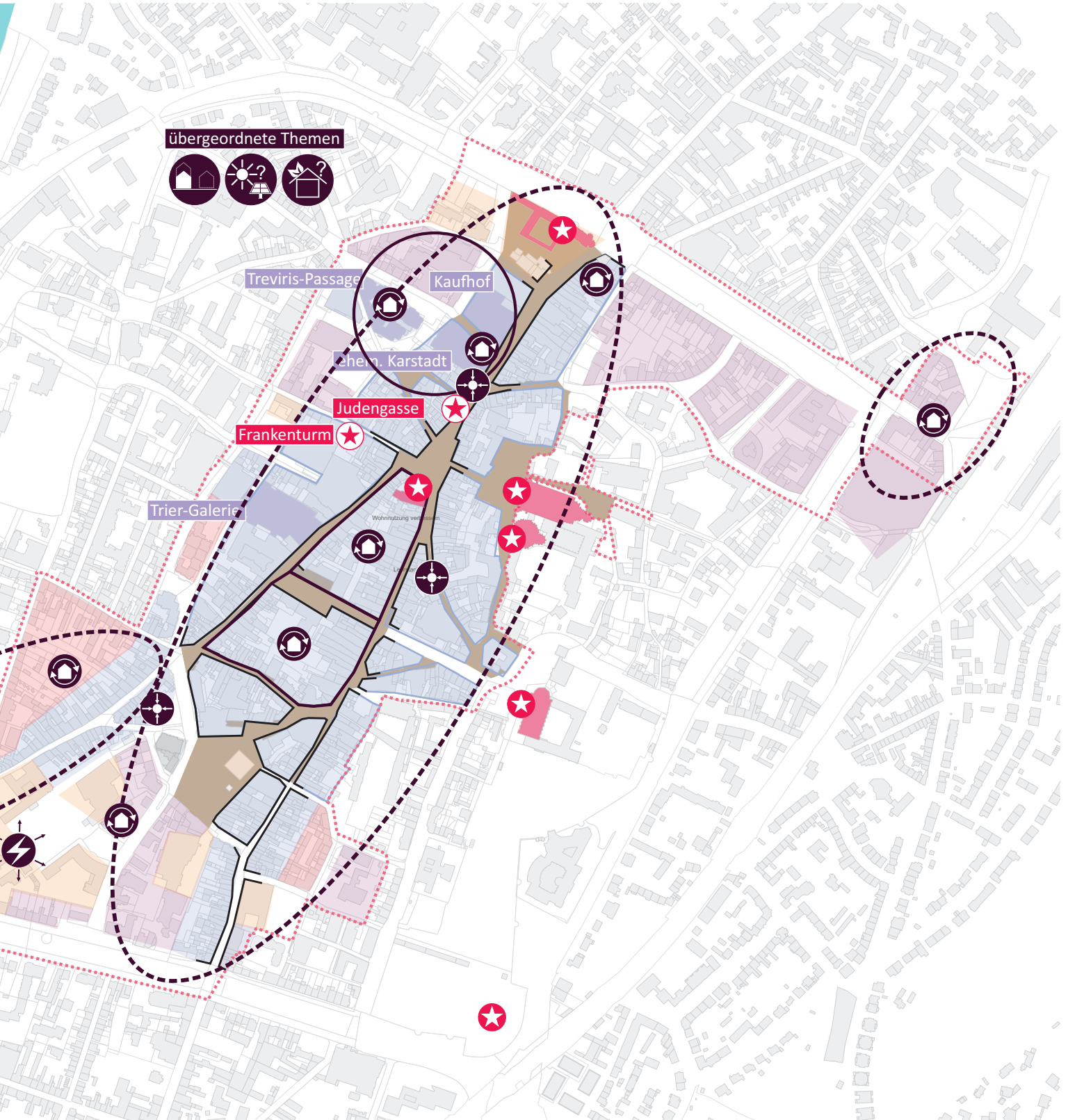
„Energie- Bunker“ als Ausgangspunkt neue Energieversorgung in der Innenstadt



historische Sehenswürdigkeiten



Aufwertung und bessere Einbindung in Netz aus historischen Sehenswürdigkeiten



3.4.2 ENTWICKLUNGSZIELE MOBILITÄT & UMWELTVERBUND

Zentraler Ansatz im Bereich der zukünftigen Mobilität in der Innenstadt ist die Reduzierung des fließenden und ruhenden Verkehrs auf den Straßen und Plätzen innerhalb des Alleerings. Geschehen soll dies durch Zufahrtsbeschränkungen, wie sie im Zuge des Urbanen Sicherheitskonzeptes ohnehin vorgesehen sind, durch weitere Verkehrsberuhigung sowie durch die weitestmögliche Reduzierung des Oberflächenparkens in Straßenräumen oder auf Platzflächen/ oberirdischen Parkplätzen.

Die hierdurch gewonnenen Flächen bspw. am Rindertanzplatz oder am Augustinerhof sollen als neue Grün- und Freiräume die Aufenthaltsqualität sowie die klimatische Situation in der Innenstadt deutlich verbessern. Oberflächenparken soll nur noch in den Bereichen Behindertenparkplätze, CarSharing-Stellplätze oder Ladestationen für eAutos eine Rolle spielen.

Da für die Erreichbarkeit und Innenstadt aber auch in Zukunft der MIV eine wichtige Rolle spielen wird, kann die Reduzierung kann nur geschehen, wenn Alternativen beispielsweise zum Parken angeboten werden. Dies soll zum Einen durch die Schaffung alternativer Parkmöglichkeiten bspw. durch die Schaffung von Quartiersgaragen in den Randbereichen (nahe Alleering) sowie den Ausbau des Park & Ride Angebotes (bspw. im Bereich des Verteilerkreises nördlich der Innenstadt) geschehen.

Zum anderen kommt in diesem Zusammenhang der Stärkung des Umweltverbunds als Alternative zum MIV eine wichtige Rolle zu. Hierzu gehören die Neuordnung und der barrierefreie Ausbau der innerstädtischen ÖPNV- Knotenpunkte sowie die verbesserte Anbindung bspw. der Park & Ride- Bereiche. Ebenso der Aufbau von Leihsystemen zur Schaffung von Angeboten im Bereich der Mikromobilität und Logistik der letzten Meile bis hin zum Umbau bestehender Parkhäuser sowie zukünftiger Quartiersgaragen zu Mobilitätshäusern mit unterschiedlichsten Angeboten der Nahmobilität. Die weitere Aufwertung des Rad- und Fußwegenetzes ist essentiell. Hierbei steht der Ausbau der Radbezogenen Infrastrukturen sowie die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und Verknüpfungen/ Lückenschließungen im Radwegenetz im Vordergrund

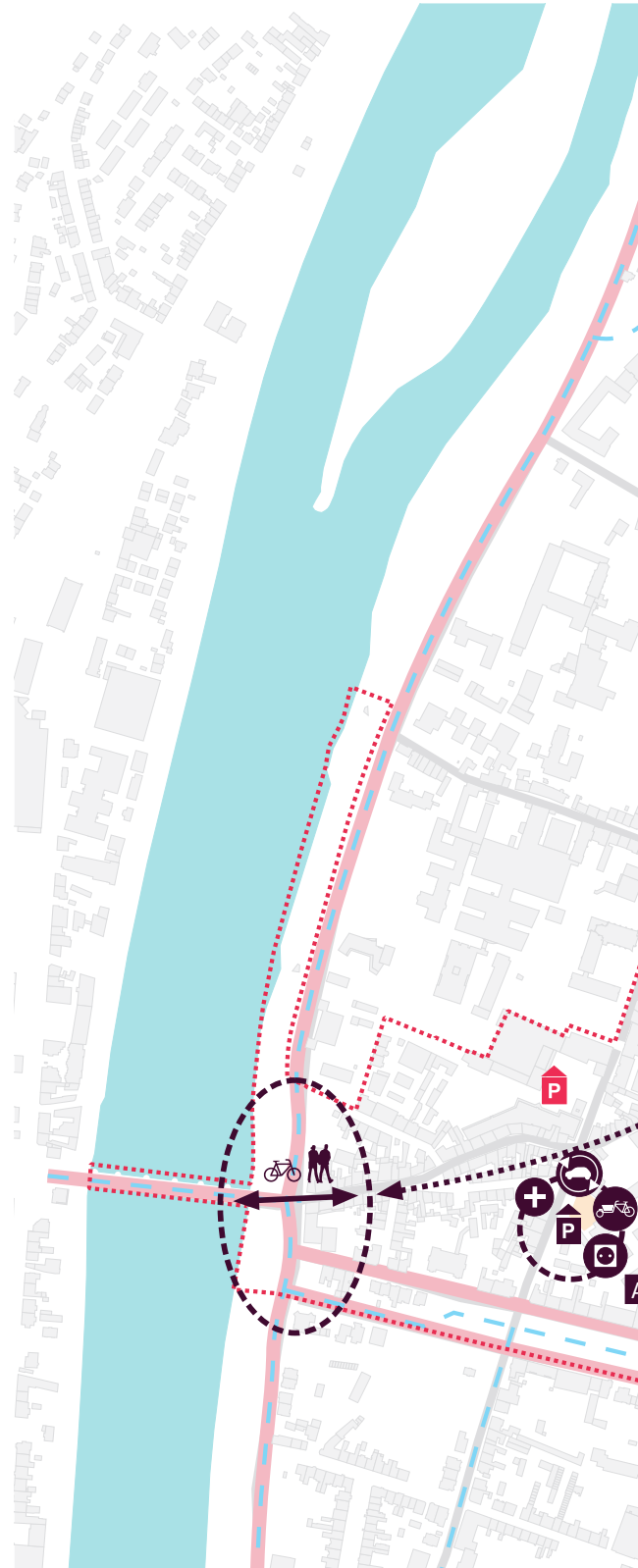












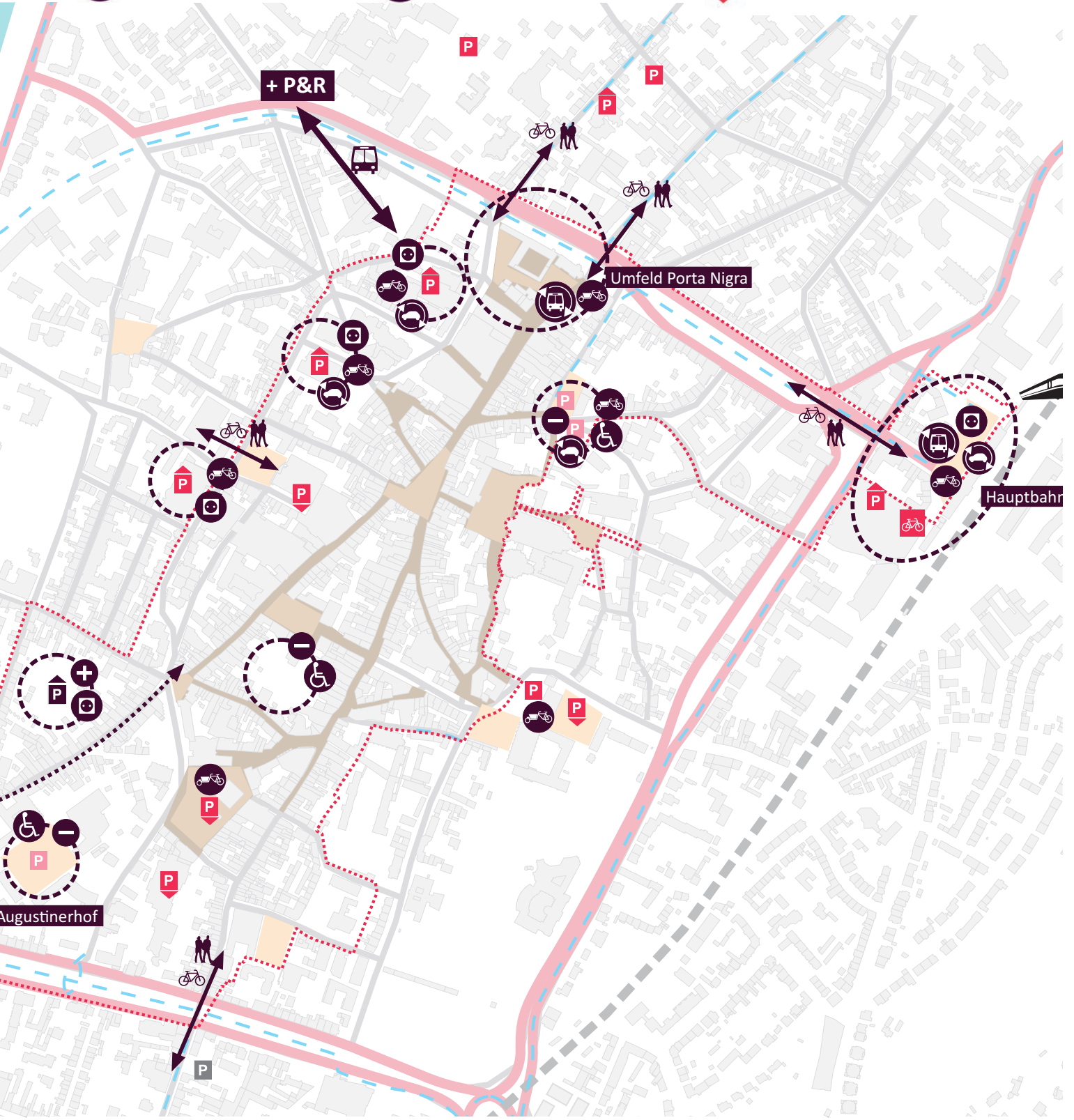


Abb. 84 : Entwicklungsziele Mobilität und Umweltverbund; o.M.

-  Querungsmöglichkeiten/ Verbindungen verbessern
-  Verkehrsberuhigung/ Reduzierung Durchgangsverkehr
-  ergänzende Stellplätze/ Quartiersgarage
-  Reduzierung Stellplätze
-  Neuordnung Knotenpunkte ÖPNV
-  Angebot CarSharing (i.V.m. Mobilitätshäusern)
-  Aufbau Stationen Mikromobilität (Radparkplätze Points, Leihsysteme, Scooter, Ladesäulen, Logisti letzten Meile etc.)
-  Ausbau Ladeinfrastruktur
-  Erhalt Behindertenparken
-  + P&R Ausbau P&R- Angebote (Gesamtstadtebene)
-  Parkhäuser Bestand (hell) und mögl. Neubau Quartiersgaragen (dunkel)
-  P P P TG, Parkplatz, Fahrradparkhaus Bestand



3.4.3 ENTWICKLUNGSZIELE GRÜN- & FREIRÄUME

Die Entwicklungsziele werden durch die drei Zielrichtungen Aufwertung, Vernetzung und Öffnung bestimmt. Die Qualifizierung der Grün- und Freiraumqualitäten im Untersuchungsgebiet sowie den weiteren Bereichen der Innenstadt muss hierbei immer im Zusammenhang mit den Vorgaben des bioklimatischen Entlastungssystems gesehen werden (vgl. Kapitel 3.3.2; S.128).

Die Zielrichtung Aufwertung umfasst hierbei zunächst die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Aufwertung bestehender Grün- und Freiräume. Neben dem nördlichen Alleenring sind hier insbesondere der Rautenstrauchpark als einer der wenigen innerstädtischen Parks sowie das Moselufer im Bereich der Römerbrücke zu sehen. Gleichzeitig beinhaltet die Zielrichtung auch die Schaffung neuer Grün- und Freiräume beispielsweise durch Nutzungsänderung, Entsiegelung und Begrünung des Rindertanzplatzes, der Neugestaltung des Umfelds Frankenturm oder der grundlegenden Neugestaltung des Augustinerhofs hin zu einer attraktiven Aufenthaltsfläche für die Bürger.

Unter der Zielrichtung Vernetzung kommt der Schaffung eines Wege- und Verbindungsnetzes zwischen den wertvollen Grünflächen am Rande des Innenstadtgebietes, wie dem Alleenring, dem Palastgarten oder dem Moselufer mit den bestehenden und neu angedachten Grün- und Freiräumen im unmittelbaren Untersuchungsgebiet eine wichtige Rolle zu.

Die Gestaltung und Begrünung der verbindenden Wegeräume und die Schaffung von „Trittsteinen“ (bspw. Öffnung von Grünflächen an zentralen Stellen des Wegenetzes) können neben verbesserter Beschilderung zur Etablierung dieses Netzes beitragen.

Die Zielrichtung Öffnung schießlich zielt auf die verstärkte Öffnung und gleichzeitige Aufwertung bestehender, bislang privat oder nur unter konkreten Zweckbestimmungen (bspw. Schulhöfe) genutzten Freiflächen ab. Insbesondere sind hierbei die Freiflächen der Vereinigten Hospizien sowie des Mutterhauses der Borromäerinnen in den Blick geraten. Diese Flächen könnten gleichzeitig als Bindeglied/ „Trittstein“ hin zu einer attraktiven Anbindung des Moselufers an die Innenstadt dienen.



Abb. 85 : Entwicklungsziele Grün- und Freiräume; o.M.

←---→ Vernetzung bestehende und zukünftige Grünräume



Schaffung neuer Grünräume mit Aufenthaltsqualität



Aufwertung, Erneuerung bestehender Grünräume



Schaffung neuer Spiel- und Bewegungsareale



Aufwertung, Modernisierung und Ergänzung Spiel- und Bewegungsangebote



Cool-Spots



bestehende öffentliche Grünräume



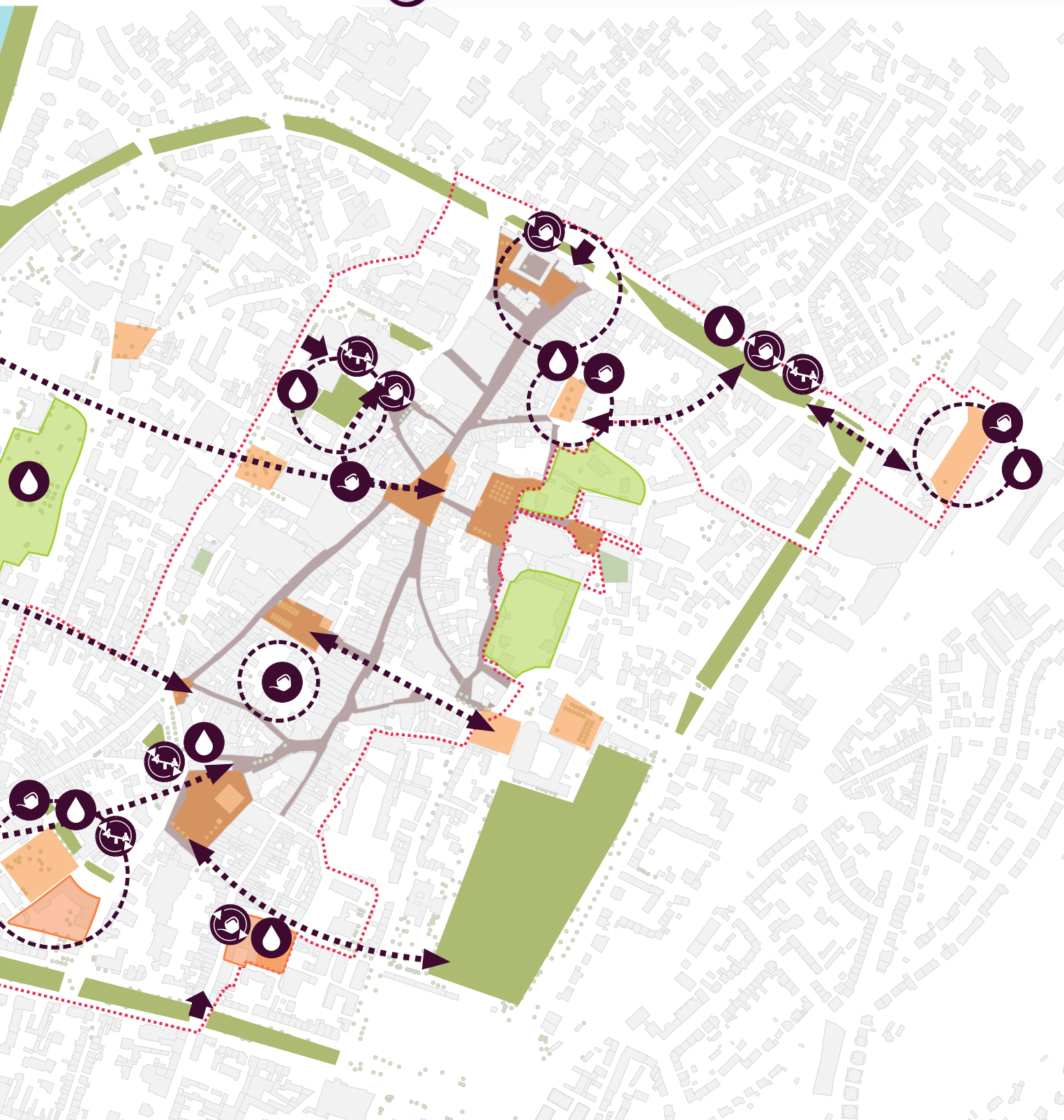
priv. Grünräume mit Entwicklungspotenzial



Platzflächen

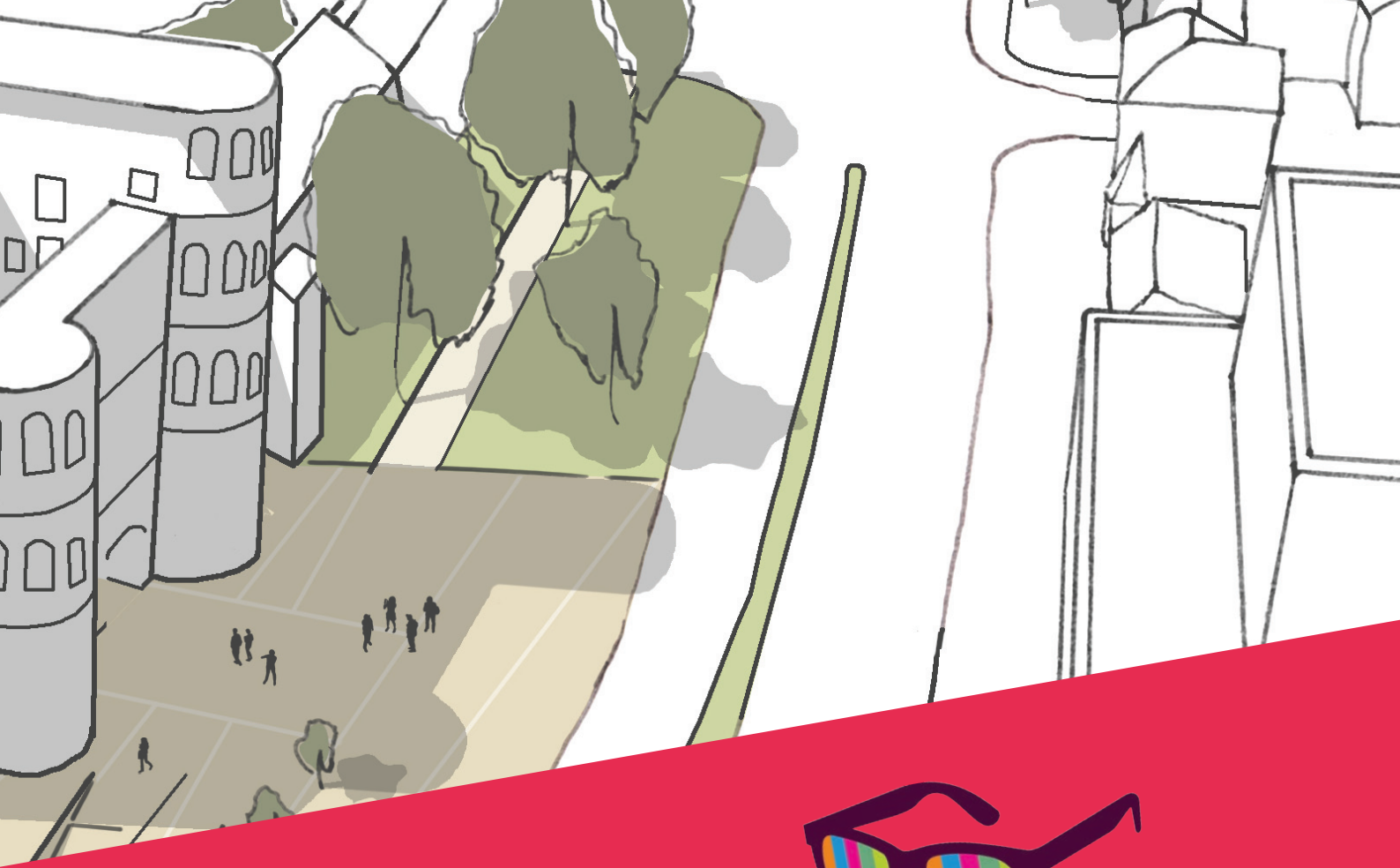


Schulhöfe mit Entwicklungspotenzial





4 Maßnahmen- findung & -priorisierung



#perspektiveinnenstadt

Die Prinzipien und Entwicklungsziele bilden die Basis für die im Rahmen des ISEK Lebendige Zentren vorgeschlagenen Maßnahmen, unter denen die Entwicklung innerhalb des Untersuchungsgebietes in Zukunft erfolgen soll.

Der Maßnahmenkatalog umfasst dabei 20 Maßnahmen mit jeweils unterschiedlicher räumlicher und/oder thematischer Ausrichtung, die sich unter den drei Kategorien strategisch, gesamträumlich, teilräumlich einordnen lassen. In ihrer Gesamtheit bilden die Maßnahmen die Bandbreite der - im Rahmen der Zielsetzungen des Städtebauförderprogramms und des ISEK - als zielführend gesehene Entwicklungsrichtungen ab.

Angesichts begrenzter finanzieller Mittel, geringer personeller Ressourcen sowie des durch die Programmlaufzeit vorgegebenen zeitlichen Horizonts ist es gleichzeitig notwendig, hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung zunächst eine Priorisierung vorzunehmen. Neben dem Stimmungsbild in der Öffentlichkeit spielen bei der Priorisierung weitere Aspekte wie generelle Realisierbarkeit oder auch der Beitrag zu Klimaschutz und -anpassung der jeweiligen Maßnahmen und Teilprojekte eine Rolle.

4.1 Maßnahmenfindung

4.1.1 DER WEG ZUM MASSNAHMENKATALOG

Basierend auf den im Rahmen der Analysephase gewonnenen Erkenntnissen sowie in Konkretisierung der aus den Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken abgeleiteten Prinzipien und Entwicklungszielen steht nun die Ableitung konkreter Maßnahmen im Vordergrund, anhand derer die zentralen inhaltlichen Zieldimensionen

- **Klimaschutz und -anpassung**
(als übergeordnetes Querschnittsthema)
- **Gebäude und ihre Nutzungen**
- **Mobilität und Umweltverbund**
- **Grün- und Freiräume**

zu erreichen sind (vgl. Kap. 3.2.2; S. 120 f.)

Wie die vorangegangenen Kapitel deutlich aufgezeigt haben, kann diese Definition der Maßnahmen nicht im luftleeren Raum stattfinden, sondern muss sich bspw. an der Vielzahl bestehender Planungen und Konzepte orientieren (vgl. Kap. 2.4 und 2.5; S. 56 ff.). Besagte Planungen und Konzepte in all ihren unterschiedlichen räumlichen und inhaltlichen Ausprägungen sowie Realisierungsstufen müssen im Rahmen der Maßnahmenfindung berücksichtigt werden, um Überschneidungen, Zielkonflikte etc. zu vermeiden.

Darüber hinaus gilt es, bereits gesetzte Maßnahmen in den ISEK- Maßnahmenkatalog zu integrieren. Als gesetzt gelten hierbei solche Maßnahmen, die im Rahmen des Programms „Lebendige Zentren“ aus Mitteln der Städtebauförderung finanziert werden, dabei dem ISEK zeitlich vorgeschaltet oder bereits fest eingepreist sind. Hierzu zählen bspw. die Umsetzung des Urbanen Sicherheitskonzepts, der Gestaltungsleitfaden Stadtmöblierung oder auch die Planungen zur Umgestaltung des Rautenstrauchparks/ Umfelds Frankenturm.

Zur Ergänzung und Vervollständigung der „Maßnahmenkulisse“ hin zu einem Gesamtkonzept für die Trierer Innenstadt werden schließlich die neuen Maßnahmen definiert.

Zusammengenommen bilden die Maßnahme einen Rahmen, innerhalb dessen die Innenstadt als klimaresilienter, attraktiver und zukunftsfähiger Standort für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur gestärkt werden kann.

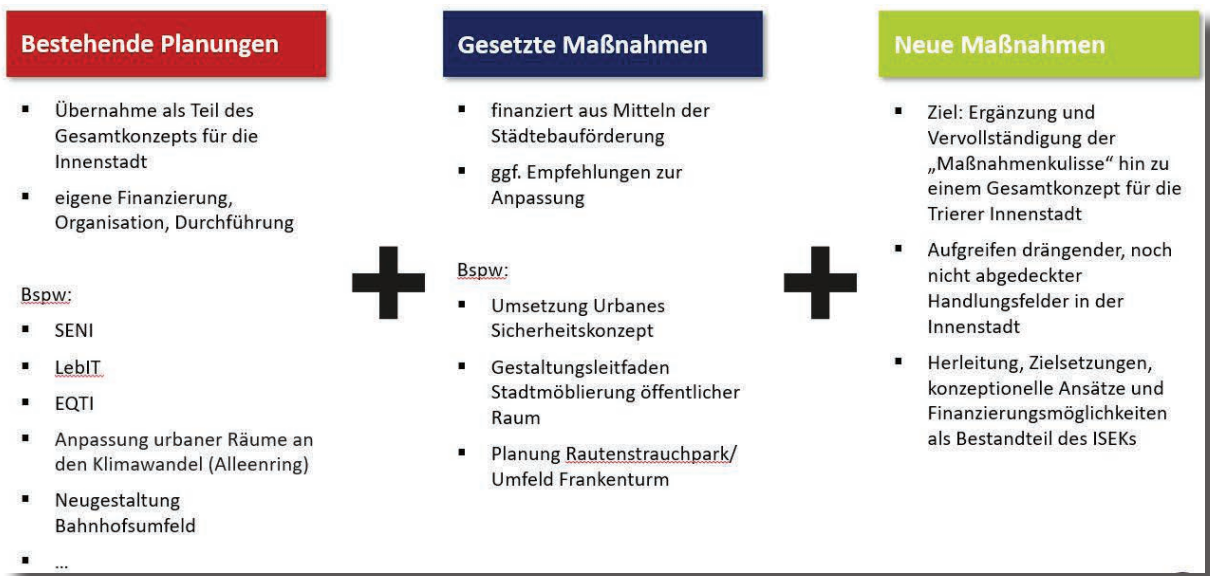


Abb. 86 : Herausforderung Maßnahmenfindung

4.1.2 DER MASSNAHMENKATALOG *

Ausgehend von den vorangegangenen dargestellten Rahmenbedingungen der Maßnahmenfindung wurden zusammengefasst 20 Maßnahmen definiert, die in Ihrer Gesamtheit dazu beitragen, die Entwicklung des Untersuchungsgebietes im Speziellen sowie der gesamten Trierer Innenstadt im Allgemeinen gemäß der Zieldimensionen weiterzuführen.

Gleichzeitig spiegeln die Maßnahmen auch die Anforderungen und Ziele des Städtebauförderprogramms „Lebendige Zentren“ mit seinen Förderschwerpunkten wider.

Hinsichtlich ihrer Ausprägung lassen sich die definierten Maßnahmen hierbei in drei Kategorien einteilen:

Strategische Maßnahmen

Hierbei handelt es sich um Maßnahmen ohne unmittelbaren baulichen Bezug. Vielmehr geht es hier darum, vertiefende konzeptionelle Grundlagen zur Vorbereitung künftiger Entwicklungen zu schaffen, Prozesse anzustossen oder auch Anschubfinanzierungen für private Investitionen zu leisten.

Gesamträumliche Maßnahmen

Unter dieser Kategorie finden sich alle Maßnahmen, die einen baulichen Bezug aufweisen, dabei aber übergeordnet für das gesamte Untersuchungsgebiet zum Tragen kommen, wie beispielsweise das Urbane Sicherheitskonzept (Maßnahme G.01), dessen Zonen sich über große Teile des Untersuchungsgebiets erstrecken.

Teilräumliche Maßnahmen

Teilräumliche Maßnahmen umfassen schließlich alle Maßnahmen, die sich auf einen räumlich klar abgrenzbaren Teilbereich des Untersuchungsgebietes konzentrieren. Diese entsprechen den Vertiefungsbereichen beispielsweise rund um die Porta Nigra, die Fußgängerzone, den Rautenstrauchpark, den Augustinerhof oder dem südlichen Moselufer.

Die definierten 20 Maßnahmen sind wiederum in einzelne Teilmaßnahmen untergliedert, die sich teilweise in räumlicher Hinsicht aber auch bezogen auf den zeitlichen Horizont und die Finanzierung trennen lassen. Dies kann bspw. die vorgezogene Umsetzung von Impulsprojekten aus einer Maßnahme heraus ermöglichen, während die Gesamtheit der Umsetzungsschritte zunächst nicht angegangen wird.

Neben den neuen Maßnahmen, die sich aus den Analyseergebnissen sowie den Beteiligungsformaten herausgebildet haben oder bereits auf bestehenden Konzeptansätzen und Vorüberlegungen beruhen, werden unter den drei Maßnahmekategorien auch die gesetzten Maßnahmen integriert. Auch hier ist das Urbane Sicherheitskonzept zu nennen oder der in Vorbereitung befindliche Gestaltungsleitfaden Stadtmöblierung.

** Vertiefende Informationen zu den jeweiligen Maßnahmen, deren Inhalte und Zielsetzungen sowie den hinterlegten Gesamtkosten und Finanzierungsansätzen sind unter Kapitel 5 - Die Maßnahmen im Detail (S.158 ff.) und unter Kapitel 6 - Maßnahmenumsetzung (S.196 ff.) zu finden.*

Strategische Maßnahmen

S.01 Erstellung ISEK
LZ Innenstadt

S.02 Gestaltungsleitfaden
Stadtmöblierung

S.03 Unterstützung
Klimaangep. Städtebau

S.04 Innenstadt für Alle
> Nutzungs- Pool

S.05 Nutzung Nachverdichtungs-
potenziale

S.06 Qualifizierung Umgang
Antikes Erbe

- Beratungsangebote etablieren (Veranstaltungen, Infomaterialien, Erstberatung technische Machbarkeit durch Experten)
- Analyse und Strategie zur Hebung der Potenziale Dach- und Fassadenbegrünung
- Förderung Pilotprojekt(e) Dach- und Fassadenbegrünung
- Förderung Pilotprojekt(e) Wärmewende (Sanierung/ Dämmung)
- Aufbau Netzwerk, Beratungs- und Informationssystem, Zwischennutzungskonzepte
- Anschubfinanzierung/ Unterstützung Zwischen-, Neu- und Umnutzungen
- KuBiQ Zentral – Ein Künstler:innenatelier für Kulturelle Bildung im Innenstadtbereich
- Konzept Nachverdichtungsmöglichkeiten Bestand (Aufstockung)
- Konzept Flächenpotenziale (bspw. Parkplatzareale)
- Standortsuche Welterbezentrum
- Gesamtkonzept „Antikes Erbe“
- Aufbau Archäologisches Stadtkataster

Gesamträumliche Maßnahmen

G.01 Umsetzung Urbanes
Sicherheitskonzept

G.02 Umsetzung Konzept
öffentliche Toiletten

G.03 Umsetzung
Lichtmasterplan

G.04 Stärkung
Umweltverbund

G.05 Öffnung und Vernetzung
Freiräume

G.06 Stärkung Tourismus &
Kultur

- Planung & Umsetzung Zone 2/10
- Planung & Umsetzung Zone 1/4/9
- Planung & Umsetzung Zone 5/6/7/8
- Infrastruktur Hintergrundsteuerung
- Notwendige flankierende Straßenbaumaßnahmen
- Umsetzung Projekt Fokusraum Hauptmarkt
- weitere Umsetzungsschritte
- Umsetzung Pilotprojekt i.Z. mit Fokusräumen
- weitere Umsetzungsschritte
- Förderung Einrichtung Mobilitätspunkte
- Infrastrukturen zur Unterstützung Mikromobilität
- Planung und Konzepterstellung
- gestalterische und klimatische Inwertsetzung Straßenräume
- Pilotprojekt Umgestaltung "neuer" Räume
- Vernetzung der Welterbestätten durch analogen Welterbepfad
- Optimierung der Innenstadtbeschilderung für Fußgänger
- Einrichtung Kulturmeile
- mobile Infrastruktur für Veranstaltungen

Teilräumliche Maßnahmen

T.01	Neugestaltung Umfeld Porta Nigra	<ul style="list-style-type: none"> -Planung/ Vorbereitung -Neugestaltung Vorplatz Süd (kurzfristig) -Aufwertung Übergang Fußgängerzone (mittelfristig) -Neugestaltung Vorplatz Nord mit Fokus Querung und Aufenthaltsqualität -Neugestaltung Übergang Christophstraße (Busbereich) -Gedenkstätte für die Opfer der Amokfahrt (Standort und Umfeld) -Mobile Infrastruktur Klimaanpassung
T.02	Gest. & klim. Aufwertung Fußgängerzone	<ul style="list-style-type: none"> -Planung/ Vorbereitung -Ergänzung Möblierung gemäß S.2 -mobile Infrastruktur Klimaanpassung -gestalterische Aufwertung Brotstraße -Austausch des Asphaltbelages in der Fleischstraße durch einen Pflasterbelag -Aufwertung Liebfrauenstraße mit Verknüpfungsbereich An der Meerkatz -Aufwertung Konstantinstraße/ Johann-Philipp- Straße
T.03	Neugestaltung Rindertanzplatz	<ul style="list-style-type: none"> -Konzept/ Vorbereitung/ Wettbewerbsverfahren -Erstmaßnahme und Intervention -Neugestaltung Platzfläche und Verkehrsraum Rindertanzstraße und Sieh um Dich -Möblierung gemäß S.2
T.04	Rautenstrauchpark & Umfeld Frankenturm	<ul style="list-style-type: none"> -Konzepterstellung -Neugestaltung Rautenstrauchpark gem. Konzept -PocketPark und Umfeld Frankenturm gem. Konzept -Möblierung gemäß S.2 -ggf. Grundstückserwerb
T.05	Bürgergarten Augustinerhof	<ul style="list-style-type: none"> -Wettbewerbsverfahren/ Mehrfachbeauftragung -Umgestaltung öffentlicher Raum -Möblierung gemäß S.2 -Bau Quartiersgarage -Realisierung Energiekonzept EQTI
T.06	Neugestaltung Moselufer	<ul style="list-style-type: none"> -Planung/ Vorbereitung -Ausbau Fuß- und Radwegeverbindung entlang östl. Moselufer -Zugänglichkeit und gestalterische Aufwertung Uferbereich -Inwertsetzung Römerbrücke (Oberfl., Geländer etc.) -Umgestaltung östlicher Brückenkopf mit verbesserter Verkn. Fuß- und Radverkehr
T.07	Aufwertung nördlicher Alleenring	<ul style="list-style-type: none"> -Planung/ Vorbereitung -Neugestaltung des Alleenbereichs (Bepflanzung, Wegeführung) -Möblierung gemäß S.2, ergänzt durch punktuelle Spielgeräte
T.08	Umgestaltung Bahnhofsvorplatz	<ul style="list-style-type: none"> -Vorbereitung/ Konzepterstellung für Teilbereich Bahnhofstraße -Umgestaltung Bahnhofstraße -Platzgestaltung Bahnhofsvorplatz -Erneuerung und Umorganisation Bussteige (inkl. gestalterischer Aufwertung) -Umgestaltung Fabrikstraße/ Verkehrsfläche Bahnhofstraße

Abb. 87 : Katalog aus 20 Maßnahmen mit den jeweiligen Teilmaßnahmen

4.1.3 DIE MASSNAHMENMATRIX

Der Weg zu den Maßnahmen wird anhand der auf folgender Seite dargestellten Maßnahmenmatrix verdeutlicht und ablesbar.

Hierbei wird die eingangs beschriebene Systematik (vgl. Kap 1.3.1, S.19) hinsichtlich ihrer Relevanz für den erarbeiteten Maßnahmenkatalog nochmals konkretisiert. Ausgehend von den im Rah-

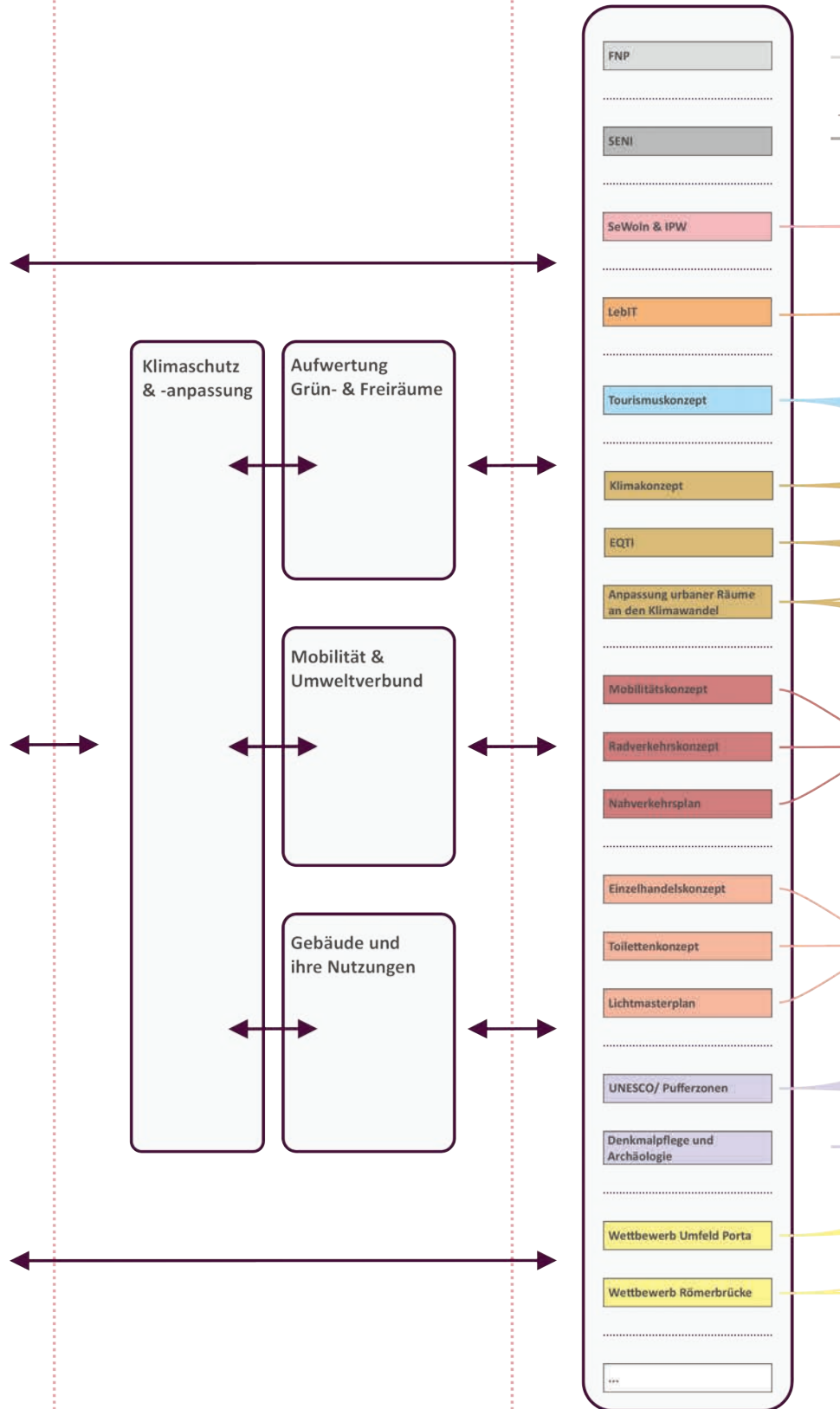
men der Analyse- und Inputphase gewonnenen Erkenntnissen wurden Prinzipien und Entwicklungsziele abgeleitet, welche in vorhergehender und nachfolgender Rückkopplung mit bestehenden Planungen und Konzepten schließlich zu den 20 Maßnahmen strategischer, gesamtträumlicher und teilräumlicher Natur führten.



#perspektiveinnenstadt
Fokus Aufwertung

Integration/
Abgleich

Integration/
Abgleich



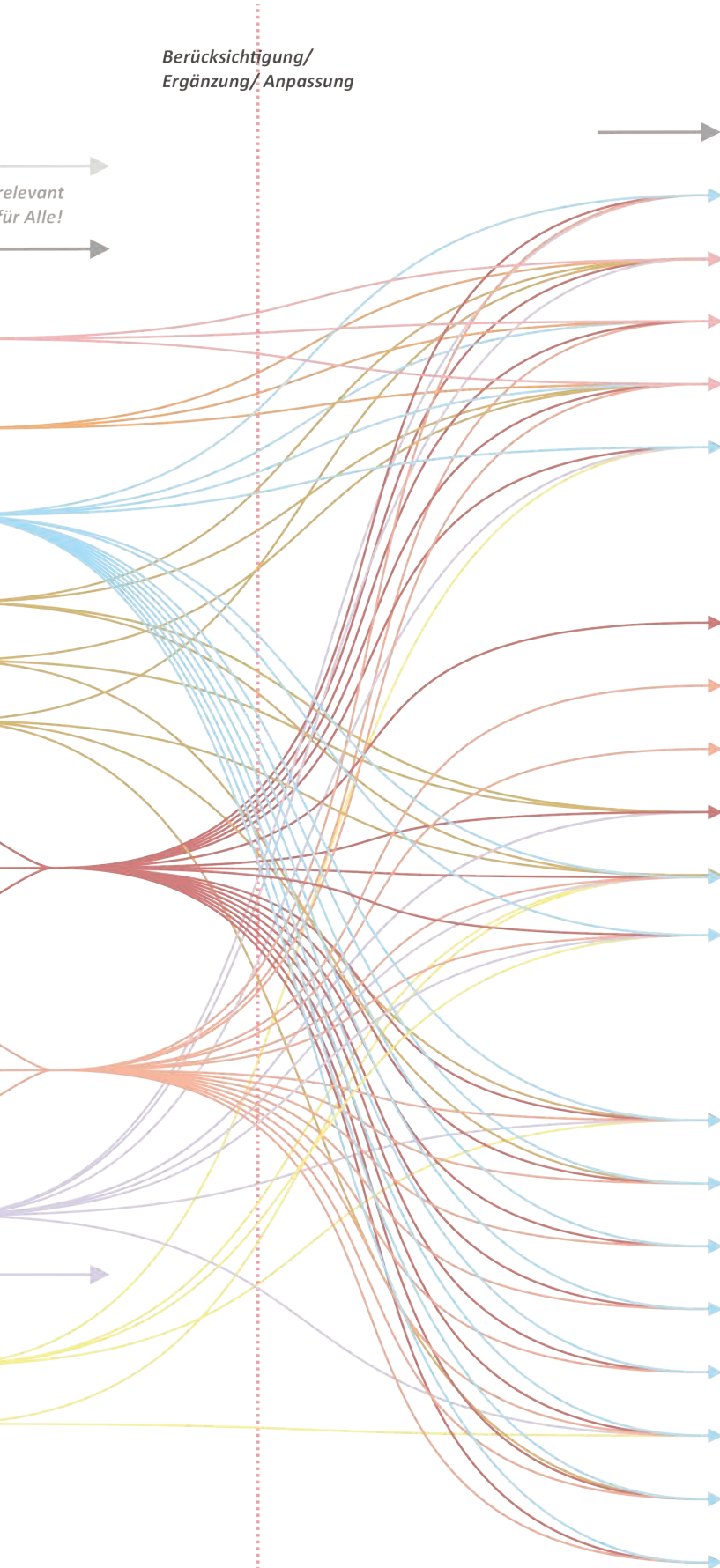
Analyse &
Input

Prinzipien &
Entwicklungsziele

best. Planungen &
Konzepte

Berücksichtigung/
Ergänzung/Anpassung

relevant
für Alle!



Strategische Maßnahmen

S.01 Erstellung ISEK
LZ Innenstadt

S.02 Gestaltungsleitfaden
Stadtmöblierung

S.03 Unterstützung
klimaangep. Städtebau

S.04 Innenstadt für Alle
> Nutzungs- Pool

S.05 Nutzung Nachverdichtungs-
potenziale

S.06 Qualifizierung Umgang
Antikes Erbe

- a) Beratungsangebote etablieren (Veranst., Infomaterialien)
- b) Analyse Potenziale PV, Dach- und Fassadenbegrünung
- c) Förderung Pilotprojekte Dach- und Fassadenbegrünung

- a) Netzwerk, Beratung/ Informat., Zwischennutzungskonz.
- b) Anschub/ Unterst. Zwischen-, Neu- und Umnutzungen
- c) KuBiQ Zentral – Ein Künstler:innenatelier

- a) Konzept Nachverdichtungsmögl. Bestand (Aufstockung)
- b) Konzept Flächenpotenziale (bspw. Parkplatzaeale)

- a) Standortanalyse UNESCO- Welterbezentrum & Weinwelt
- b) Gesamtkonzept „Antikes Erbe“
- c) Aufbau Archäologisches Stadtkataster

Gesamträumliche Maßnahmen

G.01 Umsetzung Urbanes
Sicherheitskonzept

G.02 Umsetzung Konzept
öffentliche Toiletten

G.03 Umsetzung
Lichtmasterplan

G.04 Stärkung
Umweltverbund

G.05 Öffnung und Vernetzung
Freiräume

G.06 Stärkung Tourismus &
Kultur

- a) Umsetzung Konzept Fokusraum Hauptmarkt
- b) weitere Umsetzungsschritte

- a) Umsetzung bestehendes Konzept i.Z. mit Fokusräumen
- b) weitere Umsetzungsschritte

- a) Förderung Einrichtung Mobilitätspunkte
- b) Infrastrukturen zur Unterstützung Mikromobilität

- a) Planung
- b) gest. und klimat. Inwertsetzung Straßenräume
- c) Pilotprojekt Umgestaltung und Pflege „neuer“ Räume

- a) Vernetzung durch Welterbepfad
- b) Optimierung Innenstadtbilderung f. Fußgänger
- c) Einrichtung Kulturmeile
- d) Mobile Infrastrukturen für Veranstaltungen

Teilräumliche Maßnahmen

T.01 Neugestaltung
Umfeld Porta Nigra

T.02 Gest. & klim. Aufwertung
Fußgängerzone

T.03 Neugestaltung
Rindertanzplatz

T.04 Rautenstrauchpark &
Umfeld Frankenturm

T.05 Bürgergarten
Augustinerhof

T.06 Neugestaltung Moselufer

T.07 Aufwertung
nördlicher Alleering

T.08 Umgestaltung
Bahnhofsvorplatz

- a) Planung/ Vorbereitung
- b) - e) Umsetzung Teilmaßnahmen

- a) Planung/ Vorbereitung
- b) - f) Umsetzung Teilmaßnahmen

- a) Planung/ Vorbereitung
- b) - c) Umsetzung Teilmaßnahmen

- a) Konzepterstellung
- b) - d) Umsetzung Teilmaßnahmen

- a) Planung/ Vorbereitung/ Wettbewerbsverfahren
- b) - e) Umsetzung Teilmaßnahmen

- a) Planung/ Vorbereitung
- b) - d) Umsetzung Teilmaßnahmen

- a) Planung/ Vorbereitung
- b) - d) Umsetzung Teilmaßnahmen

- a) Planung/ Vorbereitung
- b) Umsetzung

Maßnahmenkatalog ISEK

4.2 Maßnahmenpriorisierung

4.2.1 BESTIMMUNGSFAKTOREN MASSNAHMENUMSETZUNG

Der Maßnahmenkatalog stellt ein möglichst umfassendes Maßnahmenbündel dar, das als Gesamtstrategie eine große thematische Bandbreite abdeckt, unter der die Trierer Innenstadt fit für die Zukunft gemacht werden kann. Um die Maßnahmenumsetzung zielgerichtet und effektiv angehen zu können, muss zunächst die Auseinandersetzung mit den wesentlichen Bestimmungsfaktoren stehen, unter denen die Umsetzung stattfinden muss.

Besagte Bestimmungsfaktoren hierbei sind die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, der Zeitrahmen bzw. die Programmlaufzeit sowie die personellen Ressourcen der für die Umsetzung zuständigen Verwaltungseinheiten/ Ämter.

Finanzen*

Seitens des Fördermittelgebers stehen für die Innenstadt Triers im Rahmen der Fördermaßnahme Lebendige Zentren 15 bis 20 Mio. € (Bund/Land) Fördermittel zur Verfügung. Zusammen mit dem städtischen Eigenanteil von 10% ergibt sich ein Gesamtvolumen von 16,5 bis 22 Mio. € (Bund/Land/Stadt).

Die Gesamtkosten aller im ISEK definierten Maßnahmen belaufen sich gleichzeitig aber auf ca. 60 Mio. €. Neben dem möglichst umfangreichen Einsatz weiterer öffentlicher und privater Mittel (bspw. weitere Förderprogramme, priv. Investoren) bedeutet dies, dass die zur Verfügung stehenden Städtebaufördermittel nur für ausgewählte Maßnahmen eingesetzt werden können.

Eine besondere Rolle spielt in diesem Zusammenhang die gesetzte Maßnahme des „Urbanen Sicherheitskonzepts“, das Stand Juni 2023 alleine 13,05 Mio. € der Fördermittel beansprucht.

Zeiträumen

Die Laufzeit des Städtebauförderprogramms beträgt 12 Jahre, welche mit der Aufnahme der Innenstadt als Fördergebiet im März 2022 begann. Nach Vergabe, ISEK- Erstellung und angestrebtem Beschluss durch den Stadtrat im Dezember 2023 bleiben somit noch 10 Jahre bis zum offiziellen Programmende 2033. Hierbei können im Jahr 2033 letztmalig Fördermittel beantragt werden, die Umsetzung muss dann bis spätestens 2 (max.3) Jahre danach erfolgen, in diesem Falle also 2036.

Personelle Ressourcen

Die Umsetzung der im ISEK definierten Maßnahmen obliegt den jeweils zuständigen Fachämtern der Stadt Trier. Dies muss im bestehenden Personalumfang geschehen, da seitens des Fördermittelgebers bzw. der Bestimmungen des Städtebauförderprogramms keine personellen Mittel bspw. zur Schaffung zusätzlicher Stellen möglich sind. Vor dem Hintergrund der ohnehin angespannten Personalsituation in der Stadtverwaltung generell sowie in den federführenden Ämtern (Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, StadtRaum Trier), stellt dies eine große Herausforderung dar und muss bei der weiteren Umsetzung berücksichtigt werden.

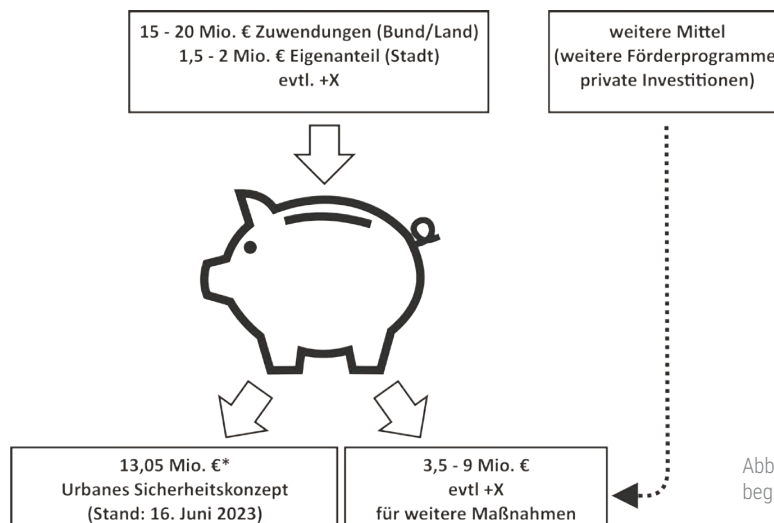


Abb. 89 : Mittelverfügbarkeit und begrenzte finanzielle Spielräume

* weitere 0,75 Mio. € gefördert durch „Strukturprogramm - Verbesserung der kommunalen Infrastruktur“ des Landes

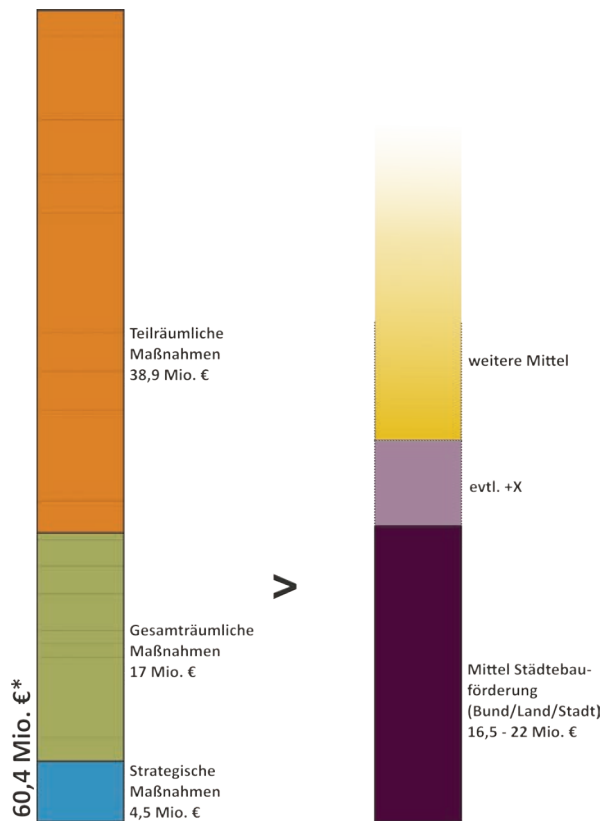


Abb. 90 : Kostenschätzung Maßnahmen und verfügbare Fördermittel in der Gegenüberstellung

** Vertiefende Informationen zu den jeweiligen Maßnahmen, deren Inhalte und Zielsetzungen sowie den hinterlegten Gesamtkosten und Finanzierungsansätzen sind unter Kapitel 5 - Die Maßnahmen im Detail (S.158 ff.) und unter Kapitel 6 - Maßnahmenumsetzung (S.196 ff.) zu finden.*

4.2.2 ANSATZ ZUM WEITEREN VORGEHEN

Vor den genannten Hintergründen der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen sowie dem gesteckten Zeitrahmen wird folgende weitere Vorgehensweise vorgeschlagen:

Priorisierung der Maßnahmen

Um den zielgerichteten und effektiven Einsatz der begrenzten Mittel und Kapazitäten zu gewährleisten, ist zunächst eine Priorisierung der Maßnahmen auf Basis einer einheitlichen Bewertung notwendig. Hierdurch kann der Mitteleinsatz gemäß den Priorisierungen objektiv gesteuert werden.

Vorschläge zur kurzfristigen Umsetzung (Teil-) Maßnahmen ab 2024

Bei entsprechender Priorität sollen auch kostenintensive Maßnahmen möglichst kurzfristig durch niedrigschwellige Impulsprojekte angegangen werden, die sowohl für sich alleine stehen als auch

als „Startschuss“ für die umfassenderen Gesamtmaßnahmen dienen können. Dies erhöht - in Kombination mit weiterer Beteiligung der Bevölkerung - sowohl die Sichtbarkeit als auch die generelle Akzeptanz des gesamten Maßnahmenpakets. Gleichzeitig können aus den Impulsprojekten wertvolle Schlüsse für das weitere Vorgehen durch fortlaufende Rückkopplung mit dem ursprünglichen Maßnahmenansatz gezogen werden.

Taktung der „großen“ Maßnahmen mit mittel- bis langfristigem Zeithorizont

Auch diejenigen Maßnahmen (-teile), die aufgrund niedriger Priorität zum heutigen Zeitpunkt noch nicht für die weitere Umsetzung gesetzt sind, sollen in ihrer Gesamtheit über die Programmlaufzeit getaktet werden. Dies erlaubt Flexibilität und Handlungsmöglichkeiten, bspw. im Falle der Bereitstellung zusätzlicher Mittel.

4.2.3 EXKURS: ERSTES MEINUNGSBILD MASSNAHMENKATALOG

Die Präsentation und Diskussion des Arbeitsstandes im Rahmen des Tages der Städtebauförderung am 13. Mai 2023 wurde auch genutzt, um einen ersten Eindruck davon zu bekommen, wie die Maßnahmen wahrgenommen werden und welche Prioritäten die interessierte Öffentlichkeit setzt.

Sowohl durch die analoge Abstimmung durch Klebpunkte direkt am Tag der Städtebauförderung als auch durch digitale Abstimmung über die neue Plattform „Mitgestalten Trier“ vom 13. bis 30. Mai konnten die Maßnahmen bewertet werden. Hierbei hatte jede Person die Möglichkeit, in jeder Kategorie (strategisch, gesamtträumlich, teilräumlich) für ihre favorisierte Maßnahme jeweils eine Stimme zu vergeben.

Zusammengenommen wurden über diese beiden quantitativen Wege der Beteiligung über 600 Punkte vergeben, auf deren Grundlage das erste Meinungsbild gewonnen werden konnte (vgl. Abb. 92):

- bei den strategischen Maßnahmen wurden 195 Punkte vergeben; die meisten Stimmen entfielen hierbei auf die Maßnahme „S.03 - Unterstützung klimangepasster Städtebau“
- bei den gesamtträumlichen Maßnahmen erhielt von 203 vergebenen Punkten die Maßnahme „G.05 - Öffnung und Vernetzung Freiräume“ mit 45% der Stimmen die höchste Bewertung
- bei den teilräumlichen Maßnahmen entfiel von 215 Punkten der mit 29% größte Anteil auf „T.2 - gestalterische und klimatische Aufwertung Fußgängerzone“



Abb. 91 : analoge Abstimmung über die vorgeschlagenen Maßnahmen am Tag der Städtebauförderung, 13.05.2023; Online- Abstimmung über das Portal „Trier mitgestalten!“ vom 13 - 30.05.2023

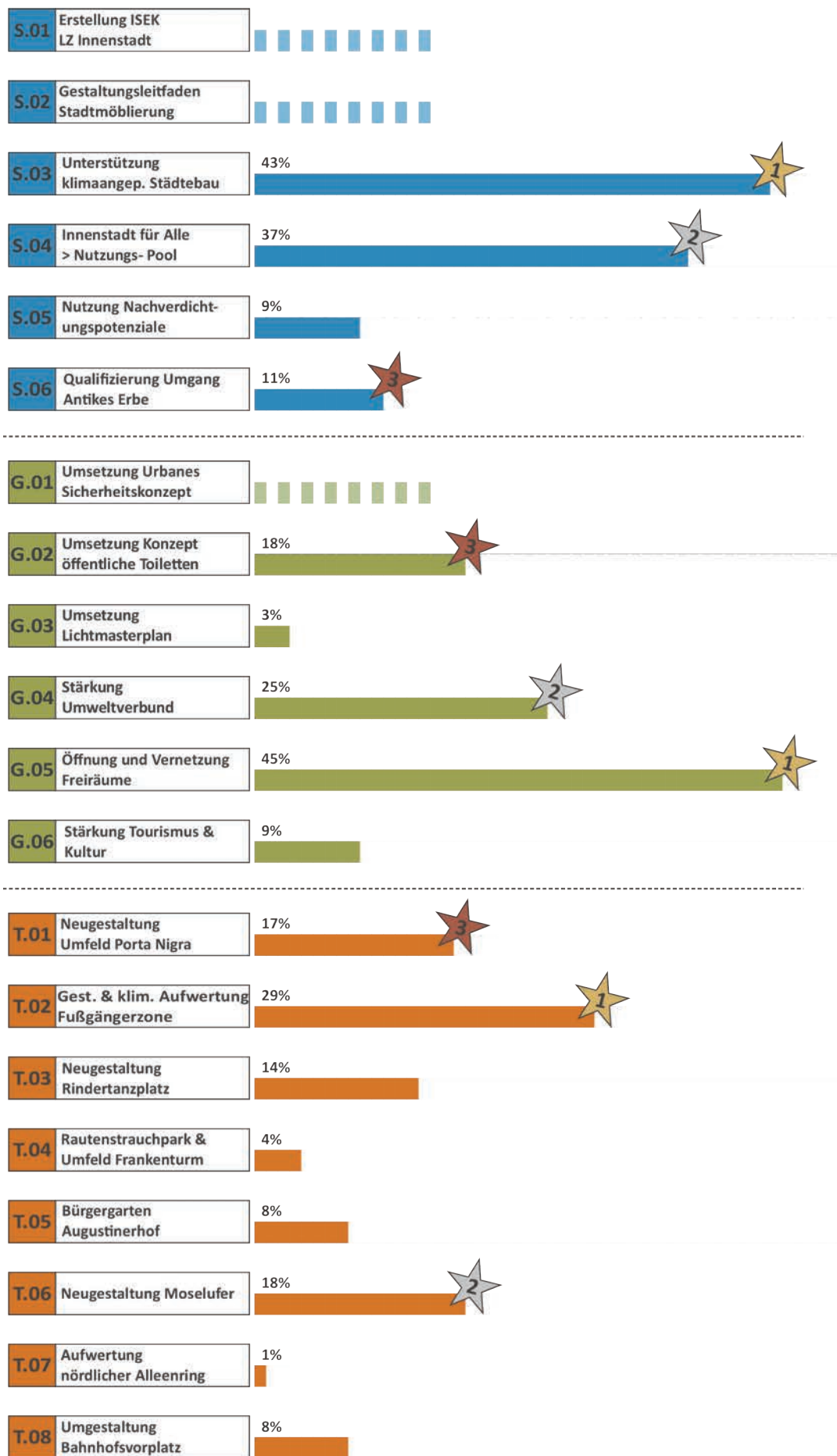


Abb. 92 : Abstimmungsergebnis Beteiligung

4.2.4 MASSNAHMENBEWERTUNG ANHAND KRITERIENLISTE

Das im vorangegangenen Exkurs dargestellten Meinungsbild aus der analogen und digitalen Bürgerbeteiligung im Mai 2023 bildet den Ausgangspunkt der Maßnahmenbewertung und -priorisierung.

Darüber hinaus spielen zahlreiche weitere Kriterien eine Rolle, welche eine sinnvolle Priorisierung und darauf aufbauende Umsetzung der Maßnahmen beeinflussen. Diese reichen von dem Beitrag der Maßnahme zur Erreichung der im ISEK formulierten Zielsetzungen, Fragen der Umsetzbarkeit in Teilschritten, der Möglichkeit zur Aktivierung weiterer Finanzierungsmöglichkeiten etc.

Vor diesem Hintergrund erfolgt die einheitliche Bewertung der jeweiligen Maßnahmen anhand folgender Kriterien:

erstes Meinungsbild (quantitativ)

Das Ergebnis der On- und Offlinebeteiligung, in deren Rahmen die Öffentlichkeit über die favorisierten Maßnahmen abstimmen konnten, bildet ein wichtiges Kriterium bei der Priorisierung

weitere Erkenntnisse Bürgerbet. (qualitativ)

Neben dem konkret abgefragten Meinungsbild spielen auch die bei den vorangegangenen Beteiligungsschritten gesammelten Erkenntnisse eine zentrale Rolle. So fließen auch die mittels Wort- und Textbeiträgen sowie Meinungskarten bei Veranstaltungen wie Spaziergängen geäußerten Wünsche und Ziele in die Bewertung mit ein

Beitrag zu Klimaschutz und Klimaanpassung

Maßnahmen zur Schaffung klimaangepasster Innenstädte sind ein zentrales Erfordernis sowie eine grundlegende Fördervoraussetzung der Gesamtmaßnahme. Die zentrale Bedeutung dieser Thematik hat sich auch über alle Beteiligungs- und Analyseschritte hinweg deutlich gezeigt.

Entsprechung weiterer Ziele Förderprogramm und ISEK

Neben der Klimathematik liegen die Ziele des Programms und des ISEK in den Themenfeldern

Gebäude und ihre Nutzungen, Mobilität und Umweltverbund sowie Grün- und Freiräume (vgl. Kapitel 3.2.2, S.120). Der Maßnahmenkatalog wurde unter der Prämisse entwickelt, den thematischen Zielsetzungen weitestmöglich Rechnung zu tragen. Jede Maßnahme trägt hierbei in unterschiedlicher Ausprägung zur Zielerreichung bei.

Umsetzbarkeit

Ein wichtiger Faktor bei der Bewertung ist die Umsetzbarkeit einer Maßnahme als Ganzes bzw. die kurzfristige Umsetzbarkeit erster Teilmaßnahmen zur Erhöhung der Sichtbarkeit und zum Aufzeigen der Wirksamkeit. Faktoren hierbei sind zum einen die vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen sowie zum anderen, dass möglichst wenige kritische Abhängigkeiten zu anderen Projekten bzw. anderen Akteuren bestehen.

Impulswirkung/ Synergieeffekte

Sowohl von ihrer unmittelbaren Wirkung in der Innenstadt als auch von ihrer Bedeutung für die Bevölkerung kann von einzelnen Maßnahmen eine große Impulswirkung ausgehen, die gleichzeitig auch weitere Entwicklungen in der Innenstadt anstoßen können. Insbesondere von konkret baulichen Maßnahmen kann hierbei eine Leuchtturmwirkung ausgehen, die als Impuls für weitere Entwicklungen und das Entstehen von Synergieeffekten gelten kann.

erhöhter Handlungsdruck

Handlungsdruck kann sich aus der Aktualität einer Themenstellung ergeben, auf die mittels einer Maßnahme reagiert werden kann. Gleichzeitig stehen einzelne Maßnahmen bzw. Teilaspekte einer Maßnahme bereits seit Langem in der öffentlichen Diskussion und/ oder stehen auf der entwicklungspolitischen Agenda der Stadt Trier weit oben.

Voraussetzung für Umsetzbarkeit von Folgeprojekten

Einige der Maßnahmen entfalten vorbereitenden oder grundlegenden Charakter auch für weitere, nachfolgende Maßnahmen. Durch sie sollen wichtige Entwicklungen angestoßen werden und können somit in einem größeren Wirkungszusammenhang gesehen werden.

ergänzende Finanzierungen

Für einige Maßnahmen bzw. darin enthaltene Teilmaßnahmen existieren ergänzende Finanzierungsmöglichkeiten bspw. aus anderen Förderprogrammen. Unter Berücksichtigung des geltenden Subsidiaritätsprinzips können hierbei Mittel zur

Ergänzung der begrenzten Städtebaufördermittel und somit zur Erreichung des Maßnahmenziels eingesetzt werden.

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Unter diesem Kriterium wird der notwendige Mitteleinsatz in Verhältnis gesetzt zum Beitrag, den die jeweilige Maßnahme für das Erreichen der im ISEK formulierten Ziele leistet.

Die vorangegangenen dargestellten Kriterien werden hinsichtlich ihrer Bedeutung unterschiedlich gewichtet:

- erstes Meinungsbild x2
- weitere Erkenntnisse Bürgerbeteiligung (Meinungskarten, Spaziergänge etc.) x2
- Beitrag zu Klimaschutz und Klimaanpassung (Fördervoraussetzung der Gesamtmaßnahme) x2
- Entsprechung weiterer Ziele Förderprogramm und ISEK x2
- Umsetzbarkeit x2
- Impulswirkung / Synergieeffekte x1
- erhöhter Handlungsdruck x1
- Voraussetzung für Umsetzbarkeit von Folgeprojekten x1
- ergänzende Finanzierungen (sonstige Förderprogramme und Mittel) x1
- Kosten-Nutzen-Verhältnis x1

Im Ergebnis beträgt die maximal zu erreichende Punktzahl 75. Hieran orientiert sich die Einordnung nach den drei Prioritätsstufen NIEDRIG (0-25 Punkte), MITTEL (25-50 Punkte) sowie HOCH (50-75 Punkte).

Zusammenfassend und zum besseren Verständnis wird die Bewertungsmatrix, die im Folgenden auf jede der 20 Maßnahmen angewendet wird, bildhaft dargestellt:

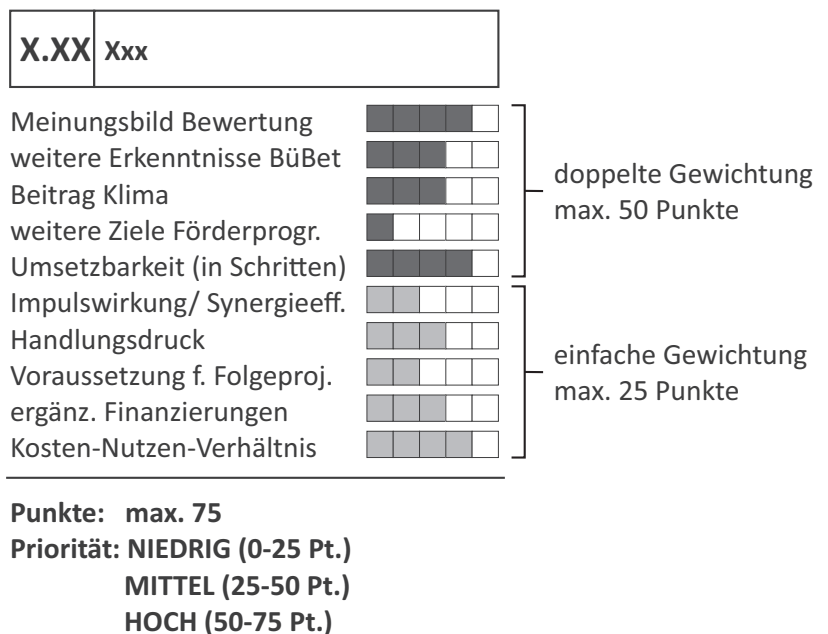


Abb. 93 : Bewertungsmatrix ISEK- Maßnahmen

S.01 Erstellung ISEK
LZ Innenstadt











gesetzte Maßnahme

S.02 Gestaltungsleitfaden
Stadtmöblierung

gesetzte Maßnahme

S.03 Unterstützung
klimaangep. Städtebau











Priorität:
HOCH

Meinungsbild Bewertung 
 weitere Erkenntnisse BüBet 
 Beitrag Klima 
 weitere Ziele Förderprogr. 
 Umsetzbarkeit (in Schritten) 
 Impulswirkung/ Synergieeff. 
 Handlungsdruck 
 Voraussetzung f. Folgeproj. 
 ergänz. Finanzierungen 
 Kosten-Nutzen-Verhältnis 

Punkte: 60

S.04 Innenstadt für Alle
> Nutzungs- Pool











Priorität:
HOCH

Meinungsbild Bewertung 
 weitere Erkenntnisse BüBet 
 Beitrag Klima 
 weitere Ziele Förderprogr. 
 Umsetzbarkeit (in Schritten) 
 Impulswirkung/ Synergieeff. 
 Handlungsdruck 
 Voraussetzung f. Folgeproj. 
 ergänz. Finanzierungen 
 Kosten-Nutzen-Verhältnis 

Punkte: 54

S.05 Nutzung Nachverdichtungs-
potenziale











Priorität:
MITTEL

Meinungsbild Bewertung 
 weitere Erkenntnisse BüBet 
 Beitrag Klima 
 weitere Ziele Förderprogr. 
 Umsetzbarkeit (in Schritten) 
 Impulswirkung/ Synergieeff. 
 Handlungsdruck 
 Voraussetzung f. Folgeproj. 
 ergänz. Finanzierungen 
 Kosten-Nutzen-Verhältnis 

Punkte: 32

S.06 Qualifizierung Umgang
Antikes Erbe

Priorität:
MITTEL

Meinungsbild Bewertung 
 weitere Erkenntnisse BüBet 
 Beitrag Klima 
 weitere Ziele Förderprogr. 
 Umsetzbarkeit (in Schritten) 
 Impulswirkung/ Synergieeff. 
 Handlungsdruck 
 Voraussetzung f. Folgeproj. 
 ergänz. Finanzierungen 
 Kosten-Nutzen-Verhältnis 

Punkte: 34

G.01 Umsetzung Urbanes Sicherheitskonzept

gesetzte Maßnahme

G.02 Umsetzung Konzept öffentliche Toiletten

Priorität:
MITTEL

Meinungsbild Bewertung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weitere Erkenntnisse BüBet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beitrag Klima	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weitere Ziele Förderprogr.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umsetzbarkeit (in Schritten)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Impulswirkung/ Synergieeff.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handlungsdruck	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voraussetzung f. Folgeproj.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ergänz. Finanzierungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Punkte: 42

G.03 Umsetzung Lichtmasterplan

Priorität:
NIEDRIG

Meinungsbild Bewertung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weitere Erkenntnisse BüBet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beitrag Klima	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weitere Ziele Förderprogr.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umsetzbarkeit (in Schritten)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Impulswirkung/ Synergieeff.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handlungsdruck	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voraussetzung f. Folgeproj.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ergänz. Finanzierungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Punkte 22

G.04 Stärkung Umweltverbund

Priorität:
HOCH

Meinungsbild Bewertung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weitere Erkenntnisse BüBet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beitrag Klima	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weitere Ziele Förderprogr.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umsetzbarkeit (in Schritten)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Impulswirkung/ Synergieeff.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handlungsdruck	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voraussetzung f. Folgeproj.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ergänz. Finanzierungen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Punkte: 53

G.05 Öffnung und Vernetzung Freiräume

Priorität:
HOCH

Meinungsbild Bewertung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weitere Erkenntnisse BüBet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beitrag Klima	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weitere Ziele Förderprogr.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umsetzbarkeit (in Schritten)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Impulswirkung/ Synergieeff.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handlungsdruck	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voraussetzung f. Folgeproj.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ergänz. Finanzierungen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Punkte: 59

G.06 Stärkung Tourismus & Kultur

Priorität:
MITTEL

Meinungsbild Bewertung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weitere Erkenntnisse BüBet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beitrag Klima	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weitere Ziele Förderprogr.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umsetzbarkeit (in Schritten)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Impulswirkung/ Synergieeff.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handlungsdruck	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voraussetzung f. Folgeproj.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ergänz. Finanzierungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Punkte: 36

T.01	Neugestaltung Umfeld Porta Nigra	Priorität: HOCH	Meinungsbild Bewertung	
			weitere Erkenntnisse BüBet	
			Beitrag Klima	
			weitere Ziele Förderprogr.	
			Umsetzbarkeit (in Schritten)	
			Impulswirkung/ Synergieeff.	
			Handlungsdruck	
			Voraussetzung f. Folgeproj.	
			ergänz. Finanzierungen	
			Kosten-Nutzen-Verhältnis	
Punkte: 50				

T.02	Gest. & klim. Aufwertung Fußgängerzone	Priorität: HOCH	Meinungsbild Bewertung	
			weitere Erkenntnisse BüBet	
			Beitrag Klima	
			weitere Ziele Förderprogr.	
			Umsetzbarkeit (in Schritten)	
			Impulswirkung/ Synergieeff.	
			Handlungsdruck	
			Voraussetzung f. Folgeproj.	
			ergänz. Finanzierungen	
			Kosten-Nutzen-Verhältnis	
Punkte: 59				

T.03	Neugestaltung Rindertanzplatz	Priorität: HOCH	Meinungsbild Bewertung	
			weitere Erkenntnisse BüBet	
			Beitrag Klima	
			weitere Ziele Förderprogr.	
			Umsetzbarkeit (in Schritten)	
			Impulswirkung/ Synergieeff.	
			Handlungsdruck	
			Voraussetzung f. Folgeproj.	
			ergänz. Finanzierungen	
			Kosten-Nutzen-Verhältnis	
Punkte: 52				

T.04	Rautenstrauchpark & Umfeld Frankenturm	Priorität: MITTEL	Meinungsbild Bewertung	
			weitere Erkenntnisse BüBet	
			Beitrag Klima	
			weitere Ziele Förderprogr.	
			Umsetzbarkeit (in Schritten)	
			Impulswirkung/ Synergieeff.	
			Handlungsdruck	
			Voraussetzung f. Folgeproj.	
			ergänz. Finanzierungen	
			Kosten-Nutzen-Verhältnis	
Punkte: 47				

T.05	Bürgergarten Augustinerhof	Priorität: MITTEL	Meinungsbild Bewertung	
			weitere Erkenntnisse BüBet	
			Beitrag Klima	
			weitere Ziele Förderprogr.	
			Umsetzbarkeit (in Schritten)	
			Impulswirkung/ Synergieeff.	
			Handlungsdruck	
			Voraussetzung f. Folgeproj.	
			ergänz. Finanzierungen	
			Kosten-Nutzen-Verhältnis	
Punkte: 42				

T.06	Neues Moselufer Süd	Priorität: MITTEL	Meinungsbild Bewertung	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			weitere Erkenntnisse BüBet	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Beitrag Klima	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
			weitere Ziele Förderprogr.	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Umsetzbarkeit (in Schritten)	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Impulswirkung/ Synergieeff.	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
			Handlungsdruck	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Voraussetzung f. Folgeproj.	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
			ergänz. Finanzierungen	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Punkte: 45	
T.07	Aufwertung nördlicher Alleeaning	Priorität: MITTEL	Meinungsbild Bewertung	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
			weitere Erkenntnisse BüBet	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Beitrag Klima	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			weitere Ziele Förderprogr.	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Umsetzbarkeit (in Schritten)	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Impulswirkung/ Synergieeff.	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
			Handlungsdruck	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Voraussetzung f. Folgeproj.	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
			ergänz. Finanzierungen	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Punkte: 35	
T.08	Umgestaltung Bahnhofsvorplatz	Priorität: MITTEL	Meinungsbild Bewertung	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			weitere Erkenntnisse BüBet	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Beitrag Klima	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
			weitere Ziele Förderprogr.	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Umsetzbarkeit (in Schritten)	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Impulswirkung/ Synergieeff.	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
			Handlungsdruck	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Voraussetzung f. Folgeproj.	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
			ergänz. Finanzierungen	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Punkte: 41	

Abb. 94 : Bewertung der jeweiligen Maßnahmen

FAZIT MASSNAHMENBEWERTUNG

Im Ergebnis der anhand gewichteter Kriterien erfolgten Maßnahmenbewertung haben sich deutliche Schwerpunkte hinsichtlich der prioritär anzugehenden Maßnahmen herausgebildet.

Neben den drei gesetzten Maßnahmen, die nicht Gegenstand der Priorisierung sind und für die der Mitteleinsatz bereits feststeht, wurden

- sieben Maßnahmen hoher Priorität,
- neun Maßnahmen mittlerer Priorität sowie
- eine Maßnahme niedriger Priorität identifiziert.

Bei den **strategischen Maßnahmen** stehen, analog zum Meinungsbild der Bevölkerung (vgl. Kapitel 4.2.3, S.146), die Maßnahmen „S.03 - Unterstützung klimaangepasster Städtebau“ und „S.04 - Innenstadt für Alle > Nutzungs-Pool“ ganz oben auf der Prioritätenliste.

Auch bei den **gesamträumlichen Maßnahmen** finden sich zwei Maßnahmen hoher Priorität. Zum einen „G.5 - Öffnung und Vernetzung Freiräume“ sowie zum anderen „G.04 - Stärkung Umweltverbund“. Auch hier spiegelt sich in den Platzierungen das Ergebnis des öffentlichen Meinungsbildes wieder.

Bei den **teilräumlichen Maßnahmen** kommt den Maßnahmen „T.2 - Gestalterische und klimatische Aufwertung Fußgängerzone“, „T.3 - Neugestaltung Rindertanzplatz“ sowie „T.1 - Neugestaltung Umfeld Porta Nigra“ hohe Priorität zu.

Die Priorisierung der Maßnahmen bildet die Grundlage für den zielgerichteten Einsatz der begrenzten Fördermittel. Hierbei wird angestrebt, neben den gesetzten Maßnahmen insbesondere die Maßnahmen hoher Priorität in Umsetzung zu bringen, wobei auch hier deutliche Einschränkungen getroffen werden müssen und es bspw. in einigen Fällen nur darum gehen kann, erste Impulsprojekte aus einzelnen Maßnahmenpaketen heraus zu finanzieren.

Die Maßnahmen mittlerer und insbesondere niedriger Priorität wandern bei dieser Herangehensweise zunächst in die zweite Reihe.

S.01	Erstellung ISEK LZ Innenstadt	<i>gesetzte Maßnahme</i>	T.01	Neugestaltung Umfeld Porta Nigra	HOCH (50 Punkte)
S.02	Gestaltungsleitfaden Stadtmöblierung	<i>gesetzte Maßnahme</i>	T.02	Gest. & klim. Aufwertung Fußgängerzone	HOCH (59 Punkte)
S.03	Unterstützung klimaangep. Städtebau	HOCH (60 Punkte)	T.03	Neugestaltung Rindertanzplatz	HOCH (52 Punkte)
S.04	Innenstadt für Alle > Nutzungs- Pool	HOCH (54 Punkte)	T.04	Rautenstrauchpark & Umfeld Frankenturm	MITTEL (47 Punkte)
S.05	Nutzung Nachverdichtungs- potenziale	MITTEL (32 Punkte)	T.05	Bürgergarten Augustinerhof	MITTEL (42 Punkte)
S.06	Qualifizierung Umgang Antikes Erbe	MITTEL (34 Punkte)	T.06	Neugestaltung Moselufer	MITTEL (45 Punkte)
G.01	Umsetzung Urbanes Sicherheitskonzept	<i>gesetzte Maßnahme</i>	T.07	Aufwertung nördlicher Alleenring	MITTEL (35 Punkte)
G.02	Umsetzung Konzept öffentliche Toiletten	MITTEL (42 Punkte)	T.08	Umgestaltung Bahnhofsvorplatz	MITTEL (41 Punkte)
G.03	Umsetzung Lichtmasterplan	NIEDRIG (22 Punkte)			
G.04	Stärkung Umweltverbund	HOCH (53 Punkte)			
G.05	Öffnung und Vernetzung Freiräume	HOCH (59 Punkte)			
G.06	Stärkung Tourismus & Kultur	MITTEL (36 Punkte)			

Abb. 95 : Gesamtübersicht Ergebnisse Maßnahmenbewertung

4.3 Mitteleinsatz Städtebauförderung

Wie vorangegangen bereits kurz dargestellt und in den kommenden Kapiteln näher konkretisiert*, haben die 20 Maßnahmen zusammengenommen ein Volumen von ca. 60 Mio. €. Die zur Verfügung stehenden Fördermittel umfassen nach aktuellem Stand maximal 22 Mio. € (inkl. städtischem Eigenanteil).

Ein Teil der Maßnahmen kann durch Mittel abseits der Städtebauförderung finanziert werden, solche Finanzierungen sind beispielsweise möglich durch das Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ mit dem Projekt LebIT für die Trierer Innenstadt (vgl. Kap. 2.5.3; S.71) oder durch Mittel aus dem „Kommunalen Investitionsprogramm Klimaschutz und Innovation (KIPKI)“ des Landes Rheinland-Pfalz.

Trotz dieser, über die Städtebauförderung hinausreichenden komplementären Finanzierungsmöglichkeiten, muss sich der Einsatz der Städtebaufördermittel auf wenige Maßnahmen konzentrieren.

gesetzte (Teil-)Maßnahmen

Dies umfasst zum einen die gesetzten Maßnahmen sowie zwei Teilmaßnahmen, deren Umsetzung zwingend an das Programm Lebendige Zentren gebunden ist (siehe nebenstehende Grafik). Den mit Abstand größten Posten stellt in diesem Zusammenhang die Maßnahme „G.01 - Umsetzung Urbanes Sicherheitskonzept“ mit einem Gesamtvolumen von 13,05 Mio. € dar.

Zusammengenommen beträgt die Summe der gesetzten Maßnahmen knapp 13,5 Mio. €.

weitere (Teil-) Maßnahmen

Nach aktuellem Stand bleiben nach Abzug der gesetzten (Teil-) Maßnahmen noch maximal ca. 8,5 Mio. € an Fördermitteln (inkl. städt. Eigenanteil) übrig, um weitere Maßnahmen gemäß ihrer

hohen Priorisierung und Dringlichkeit für die Innenstadtentwicklung in Umsetzung zu bringen. In vollem Umfang werden hierbei die Maßnahmen „S.03 - Unterstützung klimaangepasster Städtebau“ und „T.01 - Neugestaltung Umfeld Porta“ umgesetzt.

Bei allen weiteren Maßnahmen mit hoher Priorität werden nur Teilmaßnahmen in Umsetzung gebracht bzw. unter begrenztem finanziellen Einsatz Impulsbausteine angestoßen. Alles unter dem Ziel, möglichst kurzfristig Ergebnisse und Verbesserungen sehen zu können.

Eine Maßnahme, die trotz mittlerer Priorität teilweise in Umsetzung gebracht werden soll, ist „T.04 - Rautenstrauchpark und Umfeld Frankenturm“. Hier kann durch die Neugestaltung des Umfelds Frankenturm unter moderatem Mitteleinsatz dem bestehenden Handlungsdruck begegnet werden und gleichzeitig die klimatische und gestalterische Qualität, die Aufenthaltsqualität sowie die Inszenierung des historischen Erbes verbessert werden.

Nachrücker

Sollten im Zuge des weiteren Verfahrens Anpassungen und hierdurch mehr Fördermittel zur Verfügung stehen, als dies zum Zeitpunkt der ISEK- Erstellung der Fall ist, wurde ein Katalog an möglichen „Nachrückern“ definiert, anhand dessen schnell und flexibel auf derart veränderte Rahmenbedingungen reagiert werden kann.

Neben der mit 200.000 € veranschlagten Umsetzung eines Pilotprojektes der Maßnahme „G.02 - Umsetzung Konzept öffentliche Toiletten“ geht es hierbei vornehmlich um die Weiterführung der bereits angestoßenen Projekte hoher Priorität. Der konkrete Mitteleinsatz bzw. dessen Verteilung kann hierbei erst anhand der konkreten Mittelverfügbarkeit bestimmt werden.

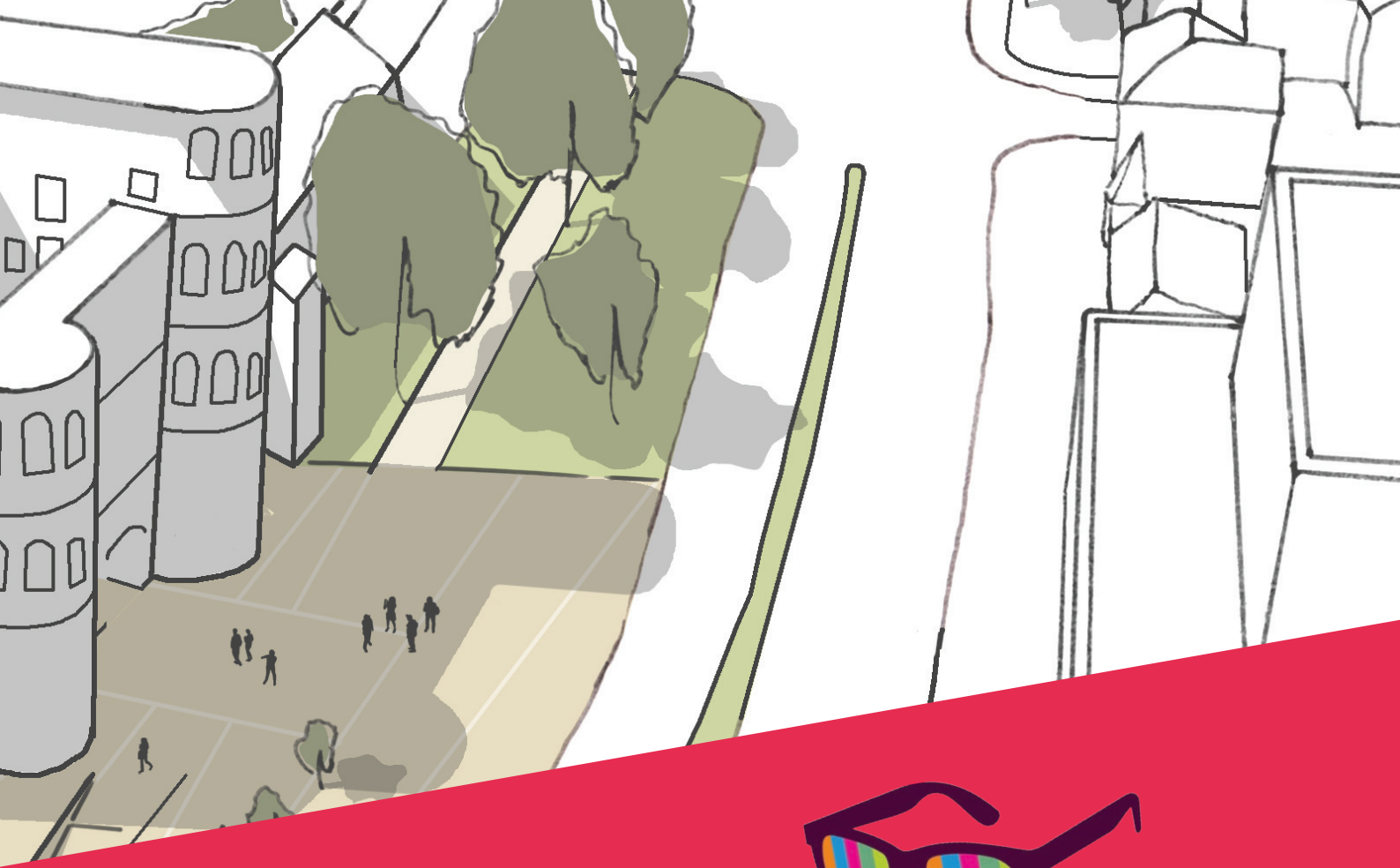
** Vertiefende Informationen zu den jeweiligen Maßnahmen, deren Inhalte und Zielsetzungen sowie den hinterlegten Gesamtkosten und Finanzierungsansätzen sind unter Kapitel 5 - Die Maßnahmen im Detail (S.158 ff.) und unter Kapitel 6 - Maßnahmenumsetzung (S.196 ff.) zu finden.*

		Priorität	Einsatz Städtebaufördermittel <i>Gesamtvolumen 18,5 - 22 Mio.€ (inkl. Eigenanteil Stadt)</i>		Nachrücker <i>im Falle Erhöhung verfügbarer Fördermittel</i>
			gesetzte (Teil-) Maßnahmen	weitere (Teil-) Maßnahmen	
S.01	Erstellung ISEK LZ Innenstadt	<i>gesetzte Maßnahme</i>	0,2 Mio. € <i>gesamte Maßnahme</i>		
S.02	Gestaltungsleitfaden Stadtmöblierung	<i>gesetzte Maßnahme</i>	0,05 Mio. € <i>gesamte Maßnahme</i>		
S.03	Unterstützung klimaangep. Städtebau	HOCH (60 Punkte)		0,14 Mio. € <i>Beratung und Strategie</i>	
S.04	Innenstadt für Alle > Nutzungs- Pool	HOCH (54 Punkte)		0,08 Mio. € <i>Unterstützung Gesamtkosten</i>	
S.05	Nutzung Nachverdichtungs- potenziale	MITTEL (32 Punkte)			
S.06	Qualifizierung Umgang Antikes Erbe	MITTEL (34 Punkte)			
G.01	Umsetzung Urbanes Sicherheitskonzept	<i>gesetzte Maßnahme</i>	13,05 Mio. € <i>gesamte Maßnahme</i>		
G.02	Umsetzung Konzept öffentliche Toiletten	MITTEL (42 Punkte)			0,2 Mio. € <i>Umsetzung Pilotprojekt</i>
G.03	Umsetzung Lichtmasterplan	NIEDRIG (22 Punkte)			
G.04	Stärkung Umweltverbund	HOCH (53 Punkte)		0,1 Mio. € <i>gesamte Maßnahme</i>	
G.05	Öffnung und Vernetzung Freiräume	HOCH (59 Punkte)		1,3 Mio. € <i>gesamte Maßnahme</i>	
G.06	Stärkung Tourismus & Kultur	MITTEL (36 Punkte)			
T.01	Neugestaltung Umfeld Porta Nigra	HOCH (50 Punkte)	0,14 Mio. € <i>Verhandlungsverf. (138/2023)</i>	6,13 Mio. € <i>weitere Teilmaßnahmen</i>	
T.02	Gest. & klim. Aufwertung Fußgängerzone	HOCH (59 Punkte)		0,39 Mio. € <i>mobile Infrastr. Klimaanpassung und Möblierung</i>	<i>weitere Umsetzung je nach Mittelverfügbarkeit bis maximal 8,4 Mio. €</i>
T.03	Neugestaltung Rindertanzplatz	HOCH (52 Punkte)		0,1 Mio. € <i>nur Planung und temp. Maßnahmen</i>	<i>weitere Umsetzung je nach Mittelverfügbarkeit bis maximal 3,5 Mio. €</i>
T.04	Rautenstrauchpark & Umfeld Frankenturm	MITTEL (47 Punkte)	0,03 Mio. € <i>Planung/ Konzept</i>	0,28 Mio. € <i>nur Umgest. Umfeld Frankenturm</i>	
T.05	Bürgergarten Augustinerhof	MITTEL (42 Punkte)			
T.06	Neugestaltung Moselufer	MITTEL (45 Punkte)			
T.07	Aufwertung nördlicher Alleenring	MITTEL (35 Punkte)			
T.08	Umgestaltung Bahnhofsvorplatz	MITTEL (41 Punkte)			
			Summe gesetzte Maßnahmen: 13,47 Mio. €	Summe weitere Maßnahmen 8,52 Mio. €	Summe Nachrücker maximal ca. 12 Mio. €
			Gesamtsumme: 21,99 Mio. €		

Abb. 96 : Übersicht Einsatz Städtebaufördermittel



5 Die Maßnahmen im Detail



#perspektiveinnenstadt

Wie vorangegangen unter Kapitel 4.2 dargestellt, umfasst der Maßnahmenkatalog gemäß aktuellem Stand (22.09.2023) eine Gesamtsumme von ca. 60,5 Mio. € (davon Strategische Maßnahmen ca. 4,53 Mio. €, Gesamträumliche Maßnahmen ca. 16,95 Mio. € und Teilräumliche Maßnahmen von ca. 39,03 Mio. €)

Nach abgeschlossener Maßnahmenbewertung und -priorisierung sowie den damit verknüpften Überlegungen zur Verteilung der Fördermittel schließt nun die zusammenfassende Darstellung der jeweiligen Maßnahmen in Form von 20 Projektbögen an.

Besagte Bögen beinhalten neben Aussagen zur Ausgangslage und Zielsetzung der jeweiligen Maßnahme auch konkrete Informationen zu Status, Priorität, den jeweiligen Teilmaßnahmen bzw. Umsetzungsschritten, Zuständigkeiten sowie Finanzierung und Zeithorizont.

5.1 Strategische Maßnahmen

S.01

S.01: ERSTELLUNG ISEK LZ INNENSTADT

Status/ Priorität	gesetzte Maßnahme (in Umsetzung)
Zieldimension(en)	Klimaschutz und -anpassung / Gebäude und ihre Nutzungen / Mobilität und Umweltverbund / Grün- und Freiräume
Zeithorizont	2022 - 2023
Federführung	Amt für Stadt- und Verkehrsplanung
weitere Akteure	kontinuierliche Beteiligung aller relevanten Ämter, externe Büros, Bevölkerung, weitere
Kosten	200.000 € (eingestellt im Haushalt 2022)
Finanzierung	komplett finanziert durch Mittel der Städtebauförderung

AUSGANGSLAGE

- Anhaltender Strukturwandel in der Trierer Innenstadt.
- Gesamtkonzeption für die zukünftige Entwicklung gefragt.
- Vielzahl bestehender Planungen und Konzepte für die Innenstadt, aber Umsetzungsdefizit
- Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ im März 2023.
- Das Untersuchungsgebiet umfasst einen ca. 80ha großen Teilbereich der Innenstadt, der zentrale Räume und Strukturen mit hohem Handlungsbedarf einschließt.

ZIELE

- Ziel des Förderprogramms „Lebendige Zentren“ ist es, die Innenstädte „als multifunktionale und identitätsstiftende Standorte für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur zu stärken“.
- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) als planerischer Rahmen für die weiteren Entwicklungen in der Innenstadt.
- ISEK als informelles Konzept, legitimiert durch Stadtratsbeschluss.
- Definition von Zielen und Handlungserfordernissen für den Gesamtraum unter Integration bestehender Planungen sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit.
- Empfehlungen zum zielgerichteten Einsatz der verfügbaren Fördermittel sowie zur Umsetzung der definierten Maßnahmen.

MASSNAHMENUMSETZUNG

- ISEK- Erstellung als gesetzte Maßnahme, die aktuell in Bearbeitung ist.
- Erarbeitung des ISEK durch beauftragte ARGE.
- Begleitendes Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung.
- Ziel: Stadtratsbeschluss im Dezember 2023.
- ISEK als Basis für die weitere Maßnahmenumsetzung bis zum Ende der Programmlaufzeit.



Abb. 97 : Titelblatt ISEK Lebendiges Zentrum

S.02: GESTALTUNGSLEIFADEN STADTMÖBLIERUNG

Status/ Priorität	gesetzte Maßnahme (in Vorbereitung)
Zieldimension(en)	Grün- und Freiräume
Zeithorizont	2023 - 2024
Federführung	Amt für Stadt- und Verkehrsplanung
weitere Akteure	StadtRaum Trier, kontinuierliche Beteiligung aller relevanten Ämter, externes Büro, weitere
Kosten	50.000 €(eingestellt im Haushalt 2023)
Finanzierung	komplett finanziert durch Mittel der Städtebauförderung

AUSGANGSLAGE

- Geringe Aufenthaltsqualität in der Innenstadt.
- Mangelndes Angebot an konsumfreiem Aufenthalt.
- Fehlende Stadtmöblierung in zentralen Bereichen der Innenstadt.
- Bestehende Möblierungen teilweise in schlechtem Zustand und mit hohem Erneuerungsbedarf.
- Bislang keine einheitliche Linie der Möblierung erkennbar.

- Ein einheitlicheres und qualitativteres Gesamtbild der Möblierung in den öffentlichen Räumen soll geschaffen werden.
- Erarbeitung eines Leitfadens als Orientierungs- und Arbeitshilfe bei der Wiederherstellung, Sanierung und Neugestaltung.
- Gewährleistung der unkomplizierten und schnellen Umsetzung von Maßnahmen.
- Grundlage für effiziente und wirtschaftliche Beschaffung, Unterhaltung und Erneuerung schaffen.

ZIELE

- Dem aktuellen „Potpourri“ an Materialien, Farben, Ausstattungs- und Gestaltungselementen in der Stadt soll entgegenwirkt werden.

MASSNAHMENUMSETZUNG

- aktuell Vorbereitung/ Konzeptvergabe
- Erstellung Leitfaden durch externes Büro
- Berücksichtigung Schnittmengen mit Konzepten aus LebIT, SENI

ERSETZEN...

**... UND
WEITERDENKEN!**



Abb. 98 : Ansatz Leitfaden Stadtmöblierung

S.03: UNTERSTÜTZUNG KLIMAANGEPASSTER STÄDTEBAU

Status/ Priorität	neue Maßnahme; Priorität HOCH
Zieldimension(en)	Klimaschutz und -anpassung / Gebäude und ihre Nutzungen / Mobilität und Umweltverbund / Grün- und Freiräume
Teilmaßnahmen	S.03 a - Beratungsangebote etablieren (Veranst., Infomaterialien, Erstberatung technische Machbarkeit durch Experten) S.03 b - Analyse und Strategie zur Hebung Potenziale Dach- und Fassadenbegr. S.03 c - Förderung Pilotprojekt(e) Dach- und Fassadenbegrünung S.03 d - Förderung Pilotprojekt(e) Wärmewende (Sanierung/ Dämmung) S.03 e - Konzept zur Anp. der Innenstadt an die klimatischen Veränderungen/ resiliente Innenstadt (aus LeBIT) S.03 f - Klima- und Resilienzgutachten „Wohnen in der Innenstadt“ (aus LeBIT) S.03 g - Grüne Mobilität und Verkehrskonzept Fußgängerzone (aus LeBIT)
Zeithorizont	2026 ff. Analyse Potenziale und Etablierung Beratungsangebote (S.03 a und b); LeBIT- Teilmaßnahmen gemäß eigener Zeitplanung
Federführung	Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, Stabsstelle Klima und Umweltschutz (S.03 a und b)
weitere Akteure	Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung (S.03 c - g)
Kostenschätzung*	Stabsstelle Klima- und Umweltschutz, weitere
Finanzierung**	460.000 € 140.000 € Städtebauförderung (S.03 a - b), 320.000 € LeBIT- Mittel (S.03 e - f) ggf. KIPKI- Mittel

AUSGANGSLAGE

- Untersuchungsgebiet mit hoher Bebauungsdichte und hohem Versiegelungsgrad.
- Hitzeproblematik und weitere klimatische Herausforderungen mit dringendem Handlungsbedarf.
- Große Potenziale für Verbesserungen in den Bereichen Klimaschutz und -anpassung im innerstädtischen Bereich (insb. Verschattung und Entsiegelung)

- Analyse tatsächlicher Potenziale bezüglich Dach- und Fassadenbegrünung notwendig.
- Energieraumplanung (EQTl) als Strategie für Teilbereich > Ansätze für Untersuchungsbe- reich weiterdenken.
- Weitere Finanzierungsmöglichkeiten (Darlehensbereich) prüfen.

ZIELE

- Klimaschutz und Klimaanpassung als großes Zukunftsthema platzieren.
- Potenziale klimagerechte Stadtentwicklung kommunizieren.
- Unterstützung und Eigentümerinformation als zentrale Aufgabe. Anstoß privater Projekte zur klimagerechten Stadtentwicklung.

MASSNAHMENUMSETZUNG

- Analyse und Strategie zur Hebung Potenziale Dach- und Fassadenbegrünung ab 2026 (S.03 b)
- Parallel Vorbereitung und Start Beratungsangebote (S.03 a)
- LeBIT- Maßnahmen: Umsetzung bis Ende 2025
- Berücksichtigung Schnittmengen: Klimakonzept, EQTI, LokaleAgenda, Denkmalschutz, SeWoIn/IPW etc.

* S.03 a - b: 140.000 € (Grobschätzung ARGE und Amt für Stadt- und Verkehrsplanung); S.03 e - g 320.000 € (Kalkulation Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung); ** siehe Maßnahmen- und Finanzierungsplan Kapitel 6.2.7, S. 212

S.04: INNENSTADT FÜR ALLE > NUTZUNGS- POOL

S.04

Status/ Priorität	neue Maßnahme; Priorität HOCH
Zieldimension(en)	Gebäude und ihre Nutzungen
Teilmaßnahmen	S.04 a - Aufbau Netzwerk, Beratungs- und Informationssystem S.04 b - Anschubfinanzierung/ Unterstützung Zwischen-, Neu- und Umnutzungen S.04 c - KuBiQ Zentral – Ein Künstler:innenatelier für Kulturelle Bildung im Innenstadtbereich S.04 d - Temp. und saisonale Nutzungen und „Wohnen in der Innenstadt“ (LeBIT) S.04 e - Erhebung Nutzungsmix Innenstadt (LeBIT)
Zeithorizont	2024 ff.; LeBIT- Teilmaßnahmen gemäß eigener Zeitplanung
Federführung	Amt für Stadtkultur und Denkmalschutz (S.04 a - c), Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung (S.04 a - e)
weitere Akteure	Jugendamt, Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, Amt für Immobilien, Innenstadt und Digitalisierung (S.04 a - c),
Kostenschätzung*	182.000 €
Finanzierung**	75.000 € Städtebauförderung (S.04 a -b; S.04 c nur anteilig) weitere Mittelverfügbarkeit (für S.04 c) noch zu prüfen! 60.000 € LeBIT- Mittel (S.04 d - e)

AUSGANGSLAGE

- Fehlende Angebote in der Innenstadt für zahlreiche Nutzergruppen (Jugend, Alte etc.).
- Hohe Nachfrage nach Freizeitnutzungen sowie nach Möglichkeiten zum informellen, konsumfreien Aufenthalt.
- Nachfrage sowohl nach Aufenthaltsmöglichkeiten sowohl Draußen als auch innerhalb von Gebäuden (insb. während Hitze- und Kälteperioden).
- Entwicklungspotenziale bspw. durch leerstehende Einzelhandelsflächen.

ZIELE

- Der langjährigen und aktuell schwindenden Dominanz des Einzelhandels begegnen.
- Potenziale hin zu einer nachhaltigeren Nutzungsmischung im Innenstadtbereich nutzen.
- Verstärkt (temporäre) Nutzungsmöglichkeiten in Leerständen schaffen.

- Räume für bislang unterrepräsentierte Gruppen in der Innenstadt schaffen (Jugendliche, Treffpunkte für Ältere etc.).
- Idee „Bündelimmobilie“ mit untersch. Nutzungen mitdenken.
- Möglichkeiten zum niedrigschwelligen, konsumfreien Aufenthalt.
- Barrierefreiheit gewährleisten.

MASSNAHMENUMSETZUNG

- „Startschuss“ und Impulsgeber kurzfristig anstoßen (S.04 a - b)
- Netzwerkaufbau und Unterstützung auf mehrere Jahre anlegen (S.04 a - b)
- S.04 e (LeBIT) bereits erarbeitet
- Berücksichtigung Schnittmengen: Projektlupen LeBIT, SENI, SeWoIn/IPW, Sozialraumplanung, Jugendparlament, Beiräte, Ergebnisse Bürgerbeteiligung Amt12, Modellvorhaben Innenstadt-Impulse, TTM etc.

* S.04 a - b: je 30.000 € (Grobschätzung ARGE und Amt für Stadt- und Verkehrsplanung); S.04 c: 62.000 € (Amt für Stadtkultur und Denkmalschutz, TTM); S.04 d -e: 60.000 € (Kalkulation Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung); ** siehe Maßnahmen- und Finanzierungsplan Kapitel 6.2.7, S. 212

S.05: NUTZUNG NACHVERDICHTUNGSPOTENZIALE

Status/ Priorität	neue Maßnahme; Priorität MITTEL
Zieldimension(en)	Gebäude und ihre Nutzungen
Teilmaßnahmen	S.05 a - Konzept Nachverdichtungsmöglichkeiten Bestand (Aufstockung) S.05 b - Konzept Flächenpotenziale (bspw. Parkplatzareale) S.05 c - Städtebauliches Entwicklungskonzept „Kaufhof, Karstadt, Treviris-Passage“ - Projektlupe 1 (LeBIT) S.05 d - Städtebauliches Entwicklungskonzept „Brotstraße/ Gangolfstraße/ Fleischstraße“ rechts des Kornmarkts - Projektlupe 4 (LeBIT) S.05 e - Städtebauliches Entwicklungskonzept „Nagelstraße/ Brotstraße/ Fleischstraße links des Kornmarkts“ - Projektlupe 5 (LeBIT) S.05 f - Gutachten Potenziale Wohnen im Quartier/ (Re-)aktivierungsmöglichkeiten von Wohnraum im Bestand, Ausbau- und Aufstockungspotenziale (Bereich Projektlupen 1,4,5) (LeBIT)
Zeithorizont	S.05 a - b mittel bis langfristig angehen; LeBIT- Teilmaßnahmen gemäß eigener Zeitplanung
Federführung	Amt für Stadt- und Verkehrsplanung (S.05 a - b), Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung (S.05 c - f)
Kostenschätzung*	535.000 €
Finanzierung	keine Mittel Städtebauförderung (S.05 a - b), andere Finanzierungsmöglichkeiten prüfen! 435.000 € LeBIT- Mittel (S.05 c - f)

AUSGANGSLAGE

- Vielfältige Nutzungsansprüche an den innerstädtischen Raum, so bspw. der Wunsch nach breiterem Wohnungsangebot.
- Untergenutzte Flächen und Aufstockungsmöglichkeiten im Innenstadtbereich sollen zielgerichtet genutzt werden.
- Gemeinsam mit bestehenden Konzepten (SENI, LeBIT) weitere Voruntersuchungen notwendig, um tatsächliche Potenziale zu bestimmen.

ZIELE

- Chancen durch schwindende Dominanz Einzelhandel und Konzentration auf EG- Zonen der vergangenen Jahrzehnte nutzen.
- Vielfältige Nutzungsansprüche stärker als bisher im Innenstadtbereich abbilden

- Nachhaltige Nutzungsmischung anstreben.
- Entwicklungsmöglichkeiten sowohl in erster als auch in zweiter Reihe ermitteln und nutzen.
- Ausgleich zwischen Wunsch nach mehr Urbanität und bereits existierender hoher Dichte.

MASSNAHMENUMSETZUNG

- Konzepte S.05 a und b erst mittel- bis langfristig angehen - auch auf Basis bis dahin bestehender LeBIT- Konzepte (S.05 c - f)
- LeBIT- Maßnahmen umsetzen gemäß Zeitplan Dez.V (2024 - 2025)

- Berücksichtigung Schnittmengen: SENI, SeWoIn/IPW, Denkmalschutz, Klimakonzepte, Konzepte zur Freiraumentwicklung etc.

* S.05 a - b: 100.000 € (Grobschätzung ARGE und Amt für Stadt- und Verkehrsplanung); S.05 c - f: 435.000 € (Kalkulation Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung)

S.06: QUALIFIZIERUNG UMGANG ANTIKES ERBE

S.06

Status/ Priorität	neue Maßnahme unter Aufgreifen best. Ansätze; Priorität MITTEL
Zieldimension(en)	Gebäude und ihre Nutzungen / Grün- und Freiräume
Teilmaßnahmen	S.06 a - Standortsuche Welterbezentrum S.06 b - Gesamtkonzept „Antikes Erbe“ S.06 c - Aufbau Archäologisches Stadtkataster S.06 d - Kulturelles Erbe und „Wohnen in der Innenstadt“ (LeBIT)
Zeithorizont	S.06 a - c mittelfristig angehen LeBIT- Teilmaßnahmen gemäß eigener Zeitplanung
Federführung	Amt für Stadtkultur und Denkmalschutz (S.06 a - c) Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung (S.06 d)
weitere Akteure	in Zusammenarbeit mit TTM, GDKE, Amt für Stadt- und Verkehrsplanung
Kostenschätzung*	3.015.000 € keine Mittel Städtebauförderung (S.06 a -c) andere Finanzierungsmöglichkeiten prüfen! 85.000 € LeBIT- Mittel (S.06 d)

AUSGANGSLAGE

- Wahrnehmbarkeit und Inszenierung der historischen Stätten und Sehenswürdigkeiten mit Verbesserungsbedarf.
- Insbesondere Wein als prägender Faktor Stadt und Mosel- Region zu wenig sichtbar.
- Archäologische Spuren als großes Potenzial aber auch Hemmnis bei der Entwicklung der Innenstadt.

- Potenziale zur besseren Sichtbarkeit/ Vermarktung identifizieren.
- Standort für Welterbezentrum im Innenstadtbereich suchen.
- Kataster zur besseren Sichtbarkeit, Klarheit und einfacheren Klärung der Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit archäologischen Spuren.

ZIELE

- Bauwerke mit Welterbestatus und historische Spuren in Ihrer Gesamtheit inszenieren und erlebbar machen.
- Rolle Triers als weltweit bekanntes Reiseziel stärken.
- Alleinstellungsmerkmal und Chance im Wettbewerb der Städte und Regionen nutzen.

MASSNHAMENUMSETZUNG

- LeBIT- Maßnahme mit Umsetzung in 2024 - 2025
- Umsetzung weiterer Maßnahmen perspektivisch anzugehen, Finanzierungsmöglichkeiten sind zu prüfen
- Berücksichtigung Schnittmengen: Tourismuskonzept, GDKE, TTM, Pufferzonenkonzept, etc.

* S.06 a - b: 140.000 € (Grobschätzung ARGE und Amt für Stadt- und Verkehrsplanung); S.06 c: 2.790.000 € (GDKE); S.06 d: 85.000 € (Kalkulation Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung)

5.2 Gesamträumliche Maßnahmen

G.01

G.01: UMSETZUNG URBANES SICHERHEITSKONZEPT

Status/ Priorität	gesetzte Maßnahme (in Umsetzung)
Zieldimension(en)	Mobilität und Umweltverbund / Grün- und Freiräume
Teilmaßnahmen	G.01 a - Planung 2022 – Umsetzung 2023: Zone 2/10 G.01 b - Planung 2023 – Umsetzung 2024: Zone 1/4/9 G.01 c - Planung 2024 – Umsetzung 2025 und 2026: Zone 5/6/7/8 G.01 d - flankierende Straßenbaumaßnahmen
Zeithorizont	2021 - 2026
Federführung	Dez. V - Stabsstelle Koordination Urbane Sicherheit
weitere Akteure	StadtRaumTrier, Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, Externe (Polizei, Feuerwehr etc.), weitere
Kostenschätzung	13.800.000 € (Stand 16. Juni 2023)
Finanzierung	750.000 € über Strukturförderung des Landes (2021) 13.050.000 € über Städtebaufördermittel (2022 - 2026)

AUSGANGSLAGE

- Erhöhtes Sicherheitsbedürfnis in Reaktion auf die Amokfahrt 2020.
- Konzept zur Sicherung der Innenstadt mit einem System aus Pollern und festen Barrieren wurde erstellt.
- Das Konzept umfasst insgesamt 10 Zonen mit jeweils unterschiedlichen Schwerpunkten.
- Umsetzungsbeginn des Konzeptes war 2021 (vorzeitiger Maßnahmenbeginn für Zone 3 „Domfreihof“; Förderung über Strukturprogramm STR)

ZIELE

- Weitere Umsetzung des Konzeptes.
- Besserer Schutz der Innenstadt vor Amok- und Terrorfahrten, indem die Befahrbarkeit der Fußgängerzone und innerstädtischer Plätze weiter reduziert wird.
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit in der Innenstadt Trier
- Weitere Realisierung in Phasen (2023: Zonen 2/10; 2024: Zonen 1/4/9; 2025 und 2026: Zonen 5/6/7/8)

MASSNAHMENUMSETZUNG

- gesetzte Maßnahme, aktuell in Umsetzung
- Umsetzung weiterer Phasen unter Federführung Dez. V - Stabsstelle Koordination Urbane Sicherheit
- fortlaufende Abstimmung und Koordination mit weiteren Ämtern und Institutionen (StadtRaum Trier, Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, TTM, Denkmalschutz etc.)

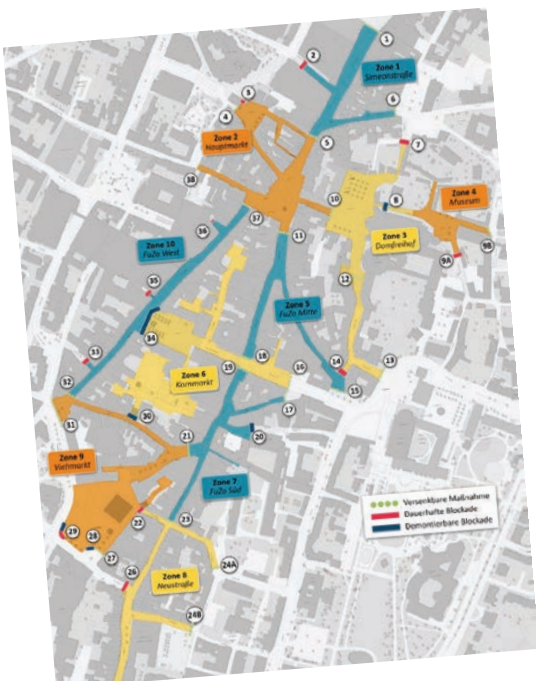


Abb. 99 : Urbanes Sicherheitskonzept Innenstadt Trier, Quelle: Stadt Trier

G.02: UMSETZUNG KONZEPT ÖFFENTLICHE TOILETTEN

G.02

Status/ Priorität	neue Maßnahme auf Basis bestehendem Konzept; Priorität MITTEL
Zieldimension(en)	Gebäude und ihre Nutzungen / Grün- und Freiräume
Teilmaßnahmen	G.02 a - Umsetzung Projekt Fokusraum Hauptmarkt G.02 b - Unterstützung weitere Umsetzungsschritte
Zeithorizont	G.02 a: Nachrücker im Falle Erhöhung verfügbarer Fördermittel, 2028 ff. G.02 b: ggf. perspektivische Umsetzung im Zusammenhang mit Qualifizierung öff. Räume
Federführung	Hochbauamt
weitere Akteure	Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, StadtRaum Trier
Kostenschätzung*	450.000 €
mögl. Finanzierung**	ggf. 200.000 € Städtebauförderung für G.02 a im Falle Erhöhung verfügbarer Fördermittel; mögliche Förderkulissen sind weiterhin zu prüfen

AUSGANGSLAGE

- Mangel an öffentlichen Toilettenanlagen in der stark frequentierten Innenstadt.
- Sanierungs- bzw. Erweiterungsbedarf bestehender Anlagen.
- Neue barrierefreie Toilettenanlage im Umfeld Porta Nigra wird umgesetzt im Zeitraum 2023 - 2024.

ZIELE

- Einheitliche Weiterentwicklung innerstädtischer Bereiche.
- Versorgung bislang unterversorgter Bereiche (bspw. westliche Innenstadt Richtung Moselufer).
- Schaffung weiterer barrierefreier Toilettenanlagen an zentralen Stellen der Innenstadt.
- Erhöhung Aufenthaltsqualitäten und einheitliche Gestaltung Stadträume/ Infrastrukturen.
- Konzentration Mitteleinsatz zunächst auf Pilotprojekt G.02 a.
- Hauptmarkt als wichtiger Standort für weitere barrierefreie Toilettenanlage.
- Hauptmarkt als hochfrequenter Bereich, bestehende Anlage mit Sanierungsbedarf und fehlender Barrierefreiheit.

MASSNAHMENUMSETZUNG

- Aufgrund Priorisierung als Nachrücker- Maßnahme im Falle zusätzlicher Verfügbarkeit Fördermittel eingeordnet
- Hauptmarkt als Suchraum gesetzt
- fortlaufende Abstimmung mit Einzelhandel, Tourismus, Denkmalschutz etc.

Abb. 100 : Fokusraum Hauptmarkt,
Quelle: Toilettenkonzept Stadt Trier



* G.02 a: 200.000 € (Grob-schätzung Hochbauamt); G.02 b: 250.000 € (Grob-schätzung ARGE und Amt für Stadt- und Verkehrsplanung), ** siehe Maßnahmen- und Finanzierungsplan Kapitel 6.2.7, S. 212

G.03

G.03: UMSETZUNG LICHTMASTERPLAN

Status/ Priorität	neue Maßnahme (auf Basis bestehendem Konzept); Priorität NIEDRIG
Zieldimension(en)	Gebäude und ihre Nutzungen / Grün- und Freiräume
Teilmaßnahmen	G.03 a - Umsetzung Pilotprojekt i.Z. mit Fokusräumen G.03 b - weitere Umsetzungsschritte
Zeithorizont	Umsetzung Pilotprojekt mittelfristig anstreben
Federführung	StadtRaum Trier
weitere Akteure	SWT, Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, Amt für Stadtkultur und Denkmalschutz, weitere
Kostenschätzung*	200.000 €
Finanzierung	keine Mittel Städtebauförderung weitere Finanzierungsmöglichkeiten prüfen

AUSGANGSLAGE

- Defizite hinsichtlich Beleuchtung öffentlicher Räume, Angsträume mit schlechter Beleuchtung
- gleichzeitig keine einheitliche Beleuchtung/ Inszenierung der Sehenswürdigkeiten
- Leitbild zur Erneuerung der Straßenbeleuchtung in der Innenstadt existiert

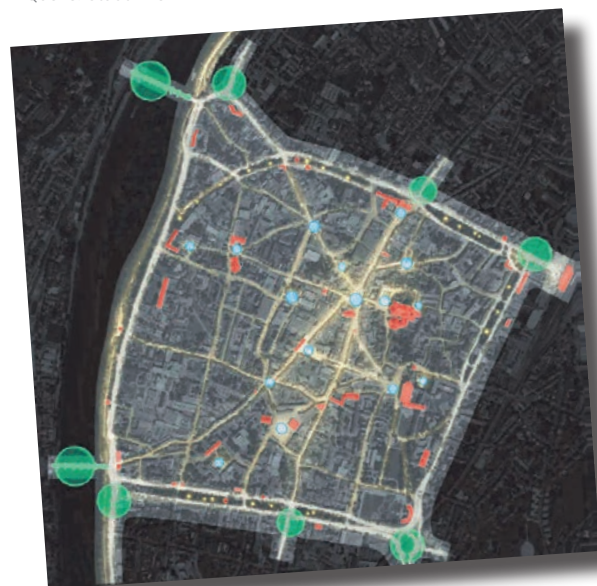
ZIELE

- bessere nächtliche Präsentation der Plätze und Baudenkmäler durch Akzentbeleuchtung
- Energie- und Kosteneinsparungen
- Schaffung von „Lichtbrücken“ Richtung Moselufer
- einheitliche Weiterentwicklung innerstädtischer Bereiche
- Erhöhung Aufenthaltsqualitäten und einheitliche Gestaltung Stadträume/ Infrastrukturen
- Verbesserung Sicherheit

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

- aufgrund niedriger Priorität kein Mitteleinsatz Städtebauförderung
- Umsetzung Pilotprojekt i.Z. mit Fokusräumen mittelfristig anstoßen, sobald Finanzierungsmöglichkeit besteht
- weitere Umsetzungsschritte perspektivisch andenken
- fortlaufende Abstimmung mit Einzelhandel, Tourismus, Denkmalschutz, GDKE, Behindertenbeirat etc.

Abb. 101 : Lichtmasterplan Innenstadt Trier,
Quelle: Stadt Trier



* G.03 a - b: jeweils 100.000 € (Grobschätzung ARGE und Amt für Stadt- und Verkehrsplanung)

G.04: STÄRKUNG UMWELTVERBUND

Status/ Priorität	neue Maßnahme; Priorität HOCH
Zieldimension(en)	Klimaschutz und -anpassung / Mobilität und Umweltverbund
Teilmaßnahmen*	G.04 a - Förderung Einrichtung Mobilitätspunkte G.04 b - Infrastrukturen zur Unterstützung Mikromobilität
Zeithorizont	2025 - 2028
Federführung	Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, StadtRaum Trier
weitere Akteure	SWT, private Mobilitätsdienstleister
Kostenschätzung**	300.000 €
Finanzierung***	100.000 € (jeweils 50.000 € G.04 a und b) Mittel Städtebauförderung, 200.000 € private Investoren/ Mobilitätsdienstleister; Finanzierung noch zu prüfen (ggf. ergänzender Einsatz KIPKI- Mittel)

AUSGANGSLAGE

- MIV mit nach wie vor hohem Stellenwert bei der Erreichbarkeit der Innenstadt.
- Zielsetzung, die Bedeutung und Notwendigkeit des MIV im Untersuchungsgebiet zu reduzieren.
- Weniger Oberflächenparken zugunsten neuer Grün-, Frei- und Platzräume ebenfalls als Ziel.
- Alternative Mobilitätsangebote im Umweltverbund mit Ausbaubedarf.

ZIELE

- Berücksichtigung Forderung nach weniger MIV im Innenstadtbereich und Reduzierung des Oberflächenparkens
- Gleichzeitig Schaffung alternative Mobilitätsangebote und alternative Parkieranlagen im Randbereich der Innenstadt
- Reduzierung durch intensive Förderung Mikromobilität und Stärkung Umweltverbund
- Ausbau Netz an Radparkplätzen und Rad- Service- Points auf Grundlage Radverkehrskonzept
- Perspektivischer Umbau Parkhäuser zu Mobilitätshäusern
- enge Verknüpfung mit bestehenden ÖPNV- Angeboten

- barrierefreie und behindertengerechte Mobilitätsangebote

MASSNAHMENUMSETZUNG

- Unterstützung privater oder öffentlicher Investoren/ Mobilitätsanbietern bei der Einrichtung von Mobilitätspunkten
- Forcierung des Ausbaus von Infrastrukturen zur Unterstützung der Mikromobilität.
- **Schwerpunkt 01: Ausbau Netz an Radparkplätzen und Rad- Service- Points (auf Basis und in Weiterführung Radverkehrskonzept; idealerweise im Verbund mit Umgestaltungen bspw. im Bereich Fahrstraße Viehmarkt, Rautenstrauchpark/ Treviris, Rindertanzplatz, Umfeld Porta Nigra)**
- **Schwerpunkt 02: Ergänzung und Verknüpfung dieser Infrastruktureinrichtungen mit weiteren Angeboten der Mikromobilität (Leihfahräder, Lastenradverleih, E-Scooter, e-Ladesäulen etc.).**
- fortlaufende Abstimmung mit Mobilitätskonzept, Radverkehrskonzept, SWT, private Anbieter, KIPKI, Behindertenbeirat etc.

** auf Basis Karte „Entwicklungsziele Mobilität und Umweltverbund“ (Kap. 3.4.2; S.132)*

** G.04 a 200.000 € und G.04 b 100.000 € (Annahme ARGE und Amt für Stadt- und Verkehrsplanung), ***siehe Maßnahmen- und Finanzierungsplan Kapitel 6.2.7, S. 212

G.05: ÖFFNUNG UND VERNETZUNG FREIRÄUME*

Status/ Priorität	neue Maßnahme; Priorität HOCH
Zieldimension(en)	Klimaschutz und -anpassung / Grün- und Freiräume
Teilmaßnahmen	G.05 a - Planung G.05 b - gestalterische und klimatische Inwertsetzung Straßenräume G.05 c - Pilotprojekt Umgestaltung „neuer“ Räume
Zeithorizont	2025 ff.
Federführung	StadtRaumTrier
weitere Akteure	Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, Lokale Agenda, weitere
Kostenschätzung**	1.300.000 €
Finanzierung***	Mittel der Städtebauförderung ggf. Einsatz KIPKI- Mittel prüfen

AUSGANGSLAGE

- Mangel an Grün- und Freiräumen innerhalb des Untersuchungsgebietes.
- Anbindung und Verknüpfung bestehende Grün- und Freiräume im Umfeld des Untersuchungsgebietes verbesserungswürdig.
- Zielsetzung, die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum zu Erhöhen.
- Klimaangepasste Straßen- und Platzräume als wichtige Zukunftsaufgabe.
- Vernetzung und Anbindung Freiräume als große Herausforderung.

ZIELE

- Nutzung Potenziale zur Behebung des Mangels an Grün- und Freiflächen in der Innenstadt.
- Schaffung Angebot multifunktionaler Räume.
- Inwertsetzung bestehender Räume in gestalterischer und klimatischer Hinsicht.
- Einbindung in Netz aus klimaangepassten Stadträumen.
- Barrierefreie Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten schaffen
- Einbindung Plätze für Spiel und Sport, Schulhöfe etc..

MASSNAHMENUMSETZUNG

- **Möglichst kurzfristige Erstellung eines Konzepts/ Gutachtens, welches Schwerpunkte-reiche zur Umsetzung sowie die Realisierbarkeit von „festem“ Grün, mobilem Grün und auch technischen Verschattungselementen ermittelt (ggf. über LeBIT).**
- Bioklimatisches Entlastungssystem Klimaanpassung (vgl. Kap. 3.3.2, S.128 f.) als Grundlage.
- Konzentration auf Flächen und Straßenräume innerhalb Programmgebiet (vgl. Kapitel 6.2.2; Seite 200). Prüfung, wo Umsetzungsschritte auch über die Grenzen des Programmgebiets hinaus sinnvoll und förderwürdig sind.
- Pilotprojekte (bspw. Öffnung und Neugestaltung Schulhof) kurzfristig umsetzen als Impuls
- fortlaufende Abstimmung mit LeBIT, weiteren Klimakonzepten (EQTI etc.), privaten und öffentlichen Eigentümern und Trägern, Schul- und Sportentwicklungsplanung, Wettbewerb Schulhöfe etc.

* auf Basis Karten „Bioklimatisches Entlastungssystem Klimaanpassung“ (Kap. 3.3.2; S.128 f.)

** G.05 a 50.000 €; G.05 b 1.00.000 € und G.05 c 250.000 € (Schätzung ARGE und Amt für Stadt- und Verkehrsplanung in Abstimmung mit StadtRaum Trier); *** siehe Maßnahmen- und Finanzierungsplan Kapitel 6.2.7, S. 212

G.06: STÄRKUNG TOURISMUS & KULTUR

G.06

Status/ Priorität	neue Maßnahme (auf Basis Vorüberlegungen und Planungen in unterschiedlichen Konkretisierungsstufen); Priorität MITTEL
Zieldimension(en)	Gebäude und ihre Nutzungen / Grün- und Freiräume
Teilmaßnahmen	G.06 a - Vernetzung der Bauwerke mit Welterbestatus durch analogen Welterbepfad G.06 b - Optimierung der Innenstadtbeschilderung für Fußgänger G.06 c - Einrichtung Kulturmeile G.06 d - mobile Infrastruktur für Veranstaltungen
Zeithorizont	Umsetzung mittel- bis langfristig anstreben
Federführung	Amt für Stadtkultur und Denkmalschutz
weitere Akteure	in Zusammenarbeit mit TTM, GDKE, Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, weitere
Kostenschätzung*	900.000 €
Finanzierung	kein Einsatz Mittel Städtebauförderung, weitere Finanzierungsmöglichkeiten prüfen!

AUSGANGSLAGE

- Mangelnde Vernetzung und Inszenierung BAUwerke mit Welterbestatus und weitere kulturelle Highlights
- Belebung der Innenstadt durch niedrigschwellige Kultur- und Freizeitangebote ist gewünscht.
- Bestehende Überlegungen zu den jeweiligen Teilmaßnahmen seitens TTM, Amt für Stadtkultur und Denkmalschutz etc.

ZIELE

- Historisches Erbe in seiner Gesamtheit inszenieren und erlebbar machen.

- Begegnung bestehender Handlungsbedarfe und Missstände bezüglich Erreichbarkeiten, Vernetzung, Beschilderung.
- Erweiterung kulturelle Angebote (Schwerpunkt niedrigschwellige Angebote im öff. Raum).

MASSNAHMENUMSETZUNG

- Aufgreifen bestehender Überlegungen und deren Weiterführung
- Finanzierungsmöglichkeiten außerhalb Städtebauförderung prüfen
- Im Zusammenhang mit strategischer Maßnahme S.06 sehen
- fortlaufende Abstimmung mit Tourismuskonzept, TTM, GDKE, Pufferzonenkonzept, Kulturschaffende etc.

* G.06 a 500.000 €; G.06 b 200.000 €; G.06 c 100.000 € und G.06 d 100.000 € (Schätzung ARGE und Amt für Stadt- und Verkehrsplanung auf Grundlage von Kalkulationen TTM)

5.3 Teilräumliche Maßnahmen

T.01

T.01: NEUGESTALTUNG UMFELD PORTA NIGRA

Status/ Priorität	neue Maßnahme (auf Basis zahlreicher bestehender Planungen in unterschiedlichen Konkretisierungsstufen); Priorität HOCH
Zieldimension(en)	Mobilität und Umweltverbund / Grün- und Freiräume
Teilmaßnahmen	T.01 a - Verhandlungsverfahren Wettbewerb inkl. Lph 2 sowie gestalterische Begleitplanung & weitere Planungskosten T.01 b - Neugestaltung Vorplatz Süd und Nord (kurzfristig) T.01 c - Aufwertung Übergang Fußgängerzone Siemonstraße, Margarethengässchen und Porta-Nigra-Platz; Neugestaltung Übergang Christophstraße (Busbereich) (mittelfristig) T.01 d - Grünfläche Alleenbereich T.01 e - Gedenkstätte für die Opfer der Amokfahrt (Standort und Umfeld) T.01 f - Mobile Infrastruktur Klimaanpassung
Zeithorizont	Verhandlungsverfahren 2023 - 2025; weitere Schritte T.01 a im Anschluss; T.01 e Baubeginn 2023; T.01 b 2025 - 2027; weitere Teilmaßnahmen im Anschluss
Federführung	Amt für Stadt- und Verkehrsplanung (T.01 a); StadtRaum Trier (T.02 b-f)
weitere Akteure	Amt für Stadtkultur und Denkmalschutz, GDKE, TTM, weitere
Kostenschätzung*	6.268.464 €
Finanzierung**	Finanzierung gesamte Maßnahme über Mittel der Städtebauförderung 140.000 € (Kosten Verhandlungsverfahren) bereits im Haushalt 2023 gesetzt KAG- Beiträge: Beitragsschätzung aktuell nicht möglich; weitere Prüfung bezüglich betroffener Teilräume und Beitragsfähigkeit notwendig

AUSGANGSLAGE

- Porta Nigra als das Wahrzeichen Triers - touristisch und für die Identität der Trierer von höchster Bedeutung.
- große gestalterische Defizite im Umfeld, insbesondere Vorplatz und Übergang zur Fußgängerzone mit Handlungsbedarf.
- Hitze und wenig Verschattung im Sommer.
- zahlreiche Planungen in der Vergangenheit (Wettbewerb) und aktuell (Verlagerung ÖPNV etc.) > großer Handlungsdruck.
- gewählter Standort der Gedenkstätte für die Opfer der Amokfahrt.

- Realisierung der Gedenkstätte für die Opfer der Amokfahrt.
- Übergang in den nördlichen Alleenring aufwerten.
- Neuordnung Busverkehre, Schaffung barrierefreier Halte- und Umsteigebereiche.
- Ausbau und Umgestaltung umliegende Wegeverbindungen mit Schwerpunkt Fuß- und Radverkehre.
- Aufwertung Übergang Fußgängerzone.
- Temporäre Entlastungselemente prüfen („grüne Wände“, technische Verschattung durch Sonnensegel, Wasservernebelung etc.)
- Verminderung der Aufheizung durch Entsiegelung und Begrünung (Beete / Grünstreifen) + Wasserspeicherung (Verdunstungsbeete)

ZIELE

- Gestalterische Aufwertung Vorplätze Nord und Süd auf Grundlage des kommenden Verhandlungsverfahrens.

MASSNAHMENUMSETZUNG

- Verhandlungsverfahren gesetzt

* T.01 a 450.000 €; T.01 b 2.209.350 €; T.01 c 3.073.725 € und T.01 d 311.584 € (Kalkulation Amt für Stadt- und Verkehrsplanung in Abstimmung mit StadtRaum Trier etc.); T.01 e 173.805 € (Amt für Stadt- und Verkehrsplanung); T.01 f 50.000 € (Annahme ARGE und Amt für Stadt- und Verkehrsplanung); ** siehe Maßnahmen- und Finanzierungsplan Kapitel 6.2.7, S. 212

- kurzfristig: Neugestaltung Vorplätze Süd und Nord (auf Basis Ergebnis Verhandlungsverfahren und weiterer Schritte T.01 a)
- kurzfristig: Realisierung Gedenkstätte Opfer der Amokfahrt (T.01 e)
- weitere Schritte mittelfristig angehen, gemeinsam mit Neuordnung ÖPNV
- fortlaufender Abgleich bzw. Abstimmung mit Ergebnissen Verhandlungsverfahren, Denkmalfachbehörde, Sicherheitskonzept, Pufferzonenkonzept, Programm Anpassung Urbaner Räume an den Klimawandel, ÖPNV, Behindertenbeirat etc.

Abb. 103 : Umfeld Porta Nigra heute - Vorplatz Nord und Süd



Abb. 102 : Zonierungsskizze Neugestaltung Umfeld Porta Nigra

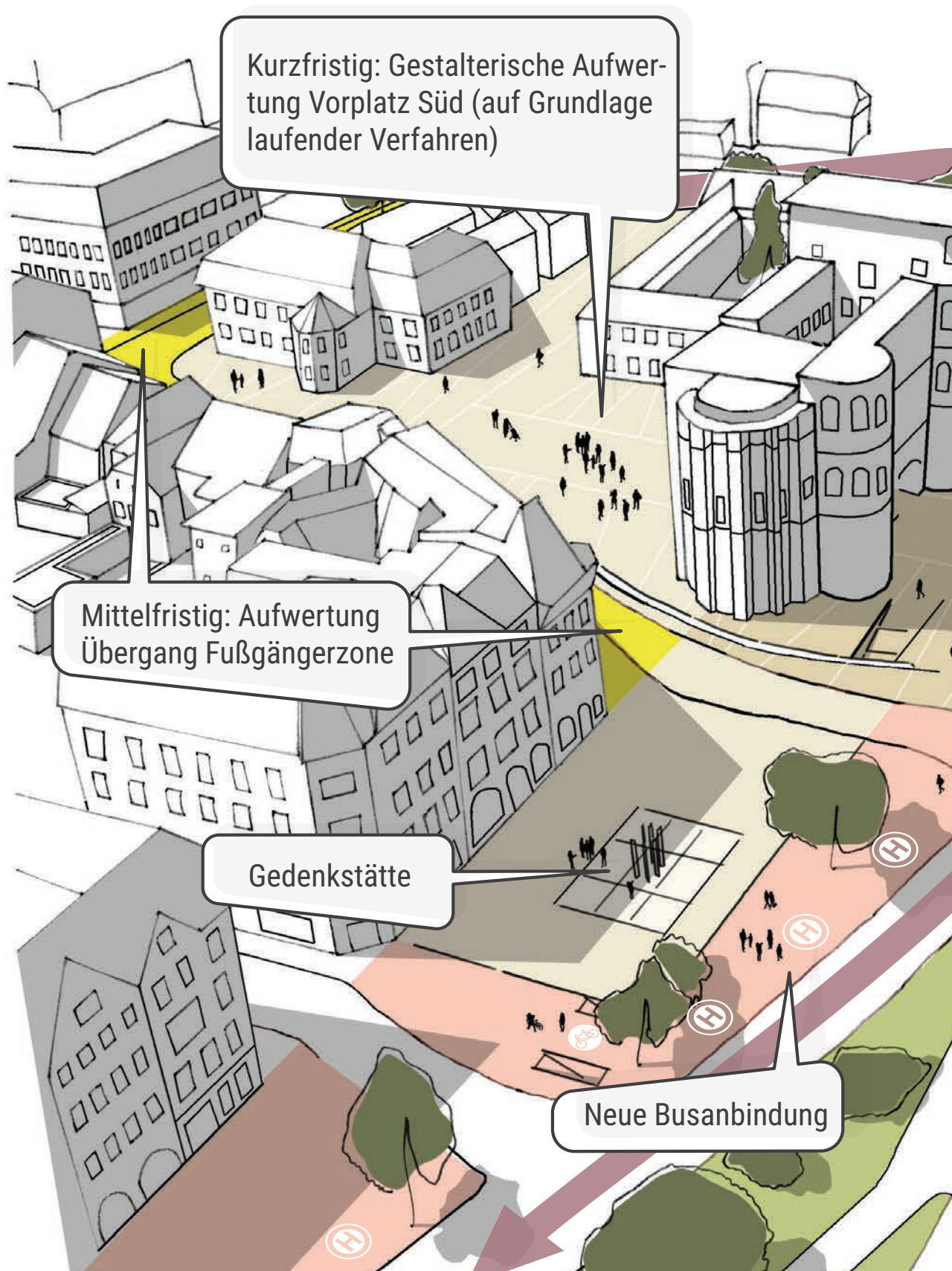


Abb. 104 : Perspektivskizze Neugestaltung Umfeld Porta Nigra

Aufwertung
Alleenring Nord

Mittelfristig: Neugestaltung
Vorplatz Nord (auf Grundlage
laufender Verfahren)

Gestalterische und funktionale
Aufwertung der Querungsmög-
lichkeiten für Fußgänger und
Radfahrer Richtung Innenstadt

T.02

T.02: GESTALTERISCHE & KLIMATISCHE AUFWERTUNG DER FUSSGÄNGERZONE

Status/ Priorität	neue Maßnahme (auf Basis bestehender Vorüberlegungen); Priorität HOCH
Zieldimension(en) Teilmaßnahmen	Klimaschutz und -anpassung / Grün- und Freiräume T.02 a - Ergänzung Möblierung gemäß S.2 T.02 b - mobile Infrastruktur Klimaanpassung T.02 c - gestalterische Aufwertung Brotstraße T.02 d - Austausch des Asphaltbelages in der Fleischstraße durch einen Pflasterbelag T.02 e - Aufwertung Liebfrauenstraße mit Verknüpfungsbereich An der Meerkatz T.02 f - Aufwertung Konstantinstraße/ Johann-Philipp- Straße
Zeithorizont	2024 - 2025: T.02 b umsetzen mit Mitteln der Städtebauförderung weitere Teilmaßnahmen: mittelfristige Umsetzung anstreben, insbesondere im Falle Erhöhung verfügbarer Fördermittel (Nachrücker)
Federführung weitere Akteure	StadtRaumTrier Stabsstelle Klima und Umweltschutz, Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, weitere
Kostenschätzung* Finanzierung**	8.533.130 € T.02 a: 90.000 € und T.02 b: 300.000 € Mittel Städtebauförderung; weitere Teil- maßnahmen im Falle Erhöhung verfügbarer Fördermittel (Nachrücker); weitere Finanzierungsmöglichkeiten prüfen! KAG- Beiträge: aktuell noch keine verlässliche Beitragsschätzung möglich; Sat- zung zu wiederkehrenden Ausbaubeiträgen in Kraft; werden Straßenbaumaßnah- men in dieser Abrechnungseinheit als Vollausbau realisiert, erfolgt eine spätere Beitragserhebung für die Grundstückseigentümer innerhalb der kompletten Abrechnungseinheit „Innenstadt“ in Höhe von 70 % der beitragsfähigen Kosten.

AUSGANGSLAGE

- Fußgängerzone als prägender, hoch frequen-
tierter Stadtraum.
- Gestalterische Defizite in zahlreichen Stra-
ßenräumen, Bodenbeläge teilw. in schlechtem
Zustand.
- Mangel an konsumfreien Sitz- und
Aufenthaltsgelegenheiten.
- Keine einheitliche Möblierung öff. Raum.
- Hitzeproblematik in den Sommermonaten.

ZIELE

- Fußgängerzone als attraktiven Stadtraum mit
hoher Aufenthaltsqualität qualifizieren.
- Hitzeproblematik in den Sommermonaten
entgegenwirken.

- Aufenthaltsqualität erhöhen durch Sitzgelegen-
heiten/ Möblierung des öff. Raumes.
- Gestalterische Defizite beseitigen (Aufwertung
Bodenbeläge).
- Barrierefreie Gestaltung gewährleisten.

MASSNAHMENUMSETZUNG

- kurzfristig: mobile Infrastrukturen zur Klima-
anpassung in hitzebelasteten Bereichen der
Fußgängerzone realisieren (T.02 b) sowie Möb-
lierung (T.02 a)
- mittelfristig: Aufwertung Bodenbeläge und wei-
tere Schritte
- fortlaufende Abstimmung/ Berücksichtigung
Einzelhandelskonzept, Lebit, SENI, Gestaltungs-
konzept Stadtmöblierung, Denkmalschutz etc.

* T.02 a 430.000 €; T.02 b 300.000 €; T.02 c 1.700.000 €; T.02 d 2.500.000 €; T.02 e 903.130 €; T.02 f 2.700.000 (Kal-
kulation Amt für Stadt- und Verkehrsplanung in Abstimmung mit StadtRaum Trier etc.); ** siehe Maßnahmen- und
Finanzierungsplan Kapitel 6.2.7, S. 212



Abb. 105 : Teilbereiche im Fokus Maßnahme T.02



Abb. 106 : Bodenbelag Fleischstraße



Abb. 107 : Konstantinstraße mit Aufwertungsbedarf



Abb. 108 : Hitzeinsel Viehmarktplatz

T.03

T.03: NEUGESTALTUNG RINDERTANZPLATZ

Status/ Priorität	neue Maßnahme; Priorität HOCH
Zieldimension(en)	Klimaschutz und -anpassung / Mobilität und Umweltverbund / Grün- und Freiräume
Teilmaßnahmen	T.03 a - Konzept/ Vorbereitung/ Wettbewerbsverfahren T.03 b - Erstmaßnahme und Intervention T.03 c - Neugestaltung Platzfläche und Verkehrsraum Rindertanzstraße sowie Sieh-um-Dich T.03 d - Möblierung gemäß S.2
Zeithorizont	ab 2025 T.03 b; T.03 a ab 2027; T.03 c und d im Falle Erhöhung verfügbarer Fördermittel (Nachrücker) daran anschließend
Federführung weitere Akteure	Amt für Stadt- und Verkehrsplanung (T.03 a); StadtRaumTrier (T.03 b-d) Amt für Stadtkultur und Denkmalschutz; Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung; Lokale Agenda, weitere
Kostenschätzung* Finanzierung**	3.595.000 € T.03 a und b: Mittel Städtebauförderung; T.03 c und d: Nachrücker- Teilmaßnahmen im Falle Erhöhung verfügbarer Fördermittel; ggf. Einsatz KIPKI- Mittel (Entsiegelung, Schaffung Mehrgenerationenplätze); weitere Finanzierungsmöglichkeiten in Prüfung; voraussichtlich keine KAG- Beiträge zu erwarten

AUSGANGSLAGE

- Mangel an Grün- und Freiräumen im Untersuchungsgebiet.
- Vielfach geäußerter Wunsch nach Quartiersplatz mit Spielmöglichkeiten.
- Zielsetzung, Oberflächenparken zugunsten Freiräumen und klimagerechten Bereichen zu reduzieren.
- Rindertanzplatz nahezu vollständig als Parkplatzfläche genutzt, hoher Versiegelungsgrad und geringe Aufenthaltsqualität.
- Gleichzeitig aber sehr großes Potenzial durch Lage und umgebende Nutzungen.

ZIELE

- Neugestaltung und Neuordnung der Platzfläche Rindertanzplatz und angrenzende Straßenräume inklusive gestalterische Aufwertung Sieh-um-dich.
- Reduzierung Parken zugunsten Aufenthalt.
- Schwerpunkt Aufenthaltsqualität Bewohnerschaft
- Idee: Quartiersplatz mit Spielmöglichkeiten, Fläche für Veranstaltungen/ Feste.

- Bebauung der Fläche als mögliche Option > Gegenstand weiterer Überlegungen im Rahmen Wettbewerbsverfahren etc.
- Betonung und Inwertsetzung Domimunität, *Klimaanpassung*:
 - Pocket Park / Cool Spot entwickeln mit hoher Aufenthaltsqualität
 - Baumbestand sichern, Biodiversität und Grünvolumen erhöhen
 - Entsiegelung fokussieren, auf bestehender Parknutzung Teilentsiegelung
 - Wasserspeicherung und Zuführung des Wassers zu den Pflanzen erhöhen; Fläche als Retentionsraum nutzbar machen

MASSNAHMENUMSETZUNG

- kurzfristig: Teilbereich frei von Parken, Erstmaßnahmen und Intervention (temporäre Möblierung, Veranstaltungen etc.)
- mittelfristig: dauerhafte Um- und Neugestaltung Rindertanzplatz
- fortlaufende Abstimmung/ Berücksichtigung Beiräte, TTM, Kulturschaffende, Spielraumleitung, Jugendparlament, Denkmalschutz, KIPKI etc.



Abb. 109 : Zonierungsskizze Neugestaltung Rindertanzplatz

Abb. 110 : heutiger Rindertanzplatz bis in die 1960er- Jahre zum Großteil bebaut - eine Option für die Zukunft?



Abb. 111 : Rindertanzplatz heute

* T.03 a 75.000 €; T.03 b 20.000 €; T.03 c 3.300.000 €; T.03 d 200.000 € (Grobkalkulation ARGE und Amt für Stadt- und Verkehrsplanung in Abstimmung mit StadtRaum Trier etc.); ** siehe Maßnahmen- und Finanzierungsplan Kapitel 6.2.7, S. 212

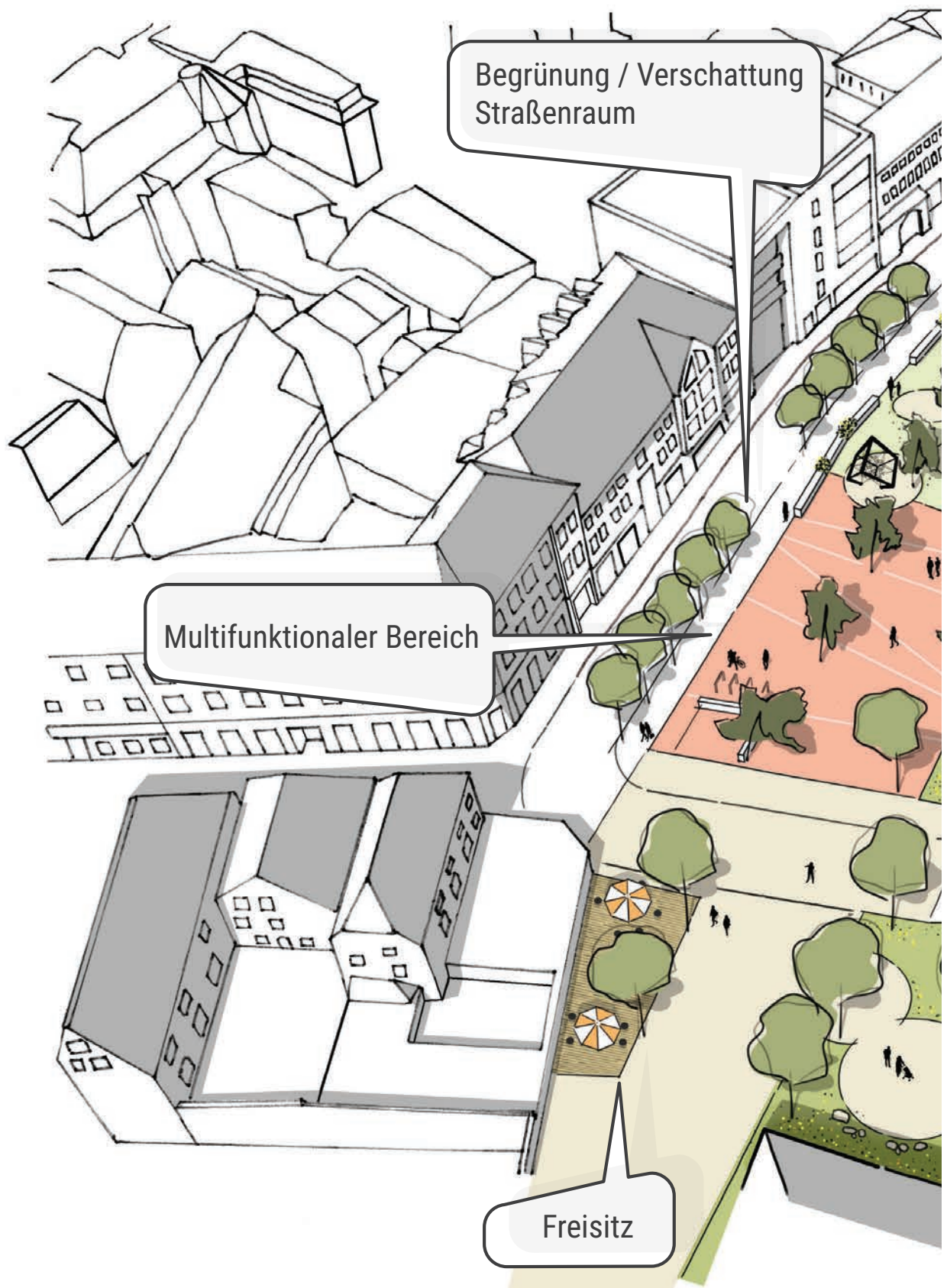
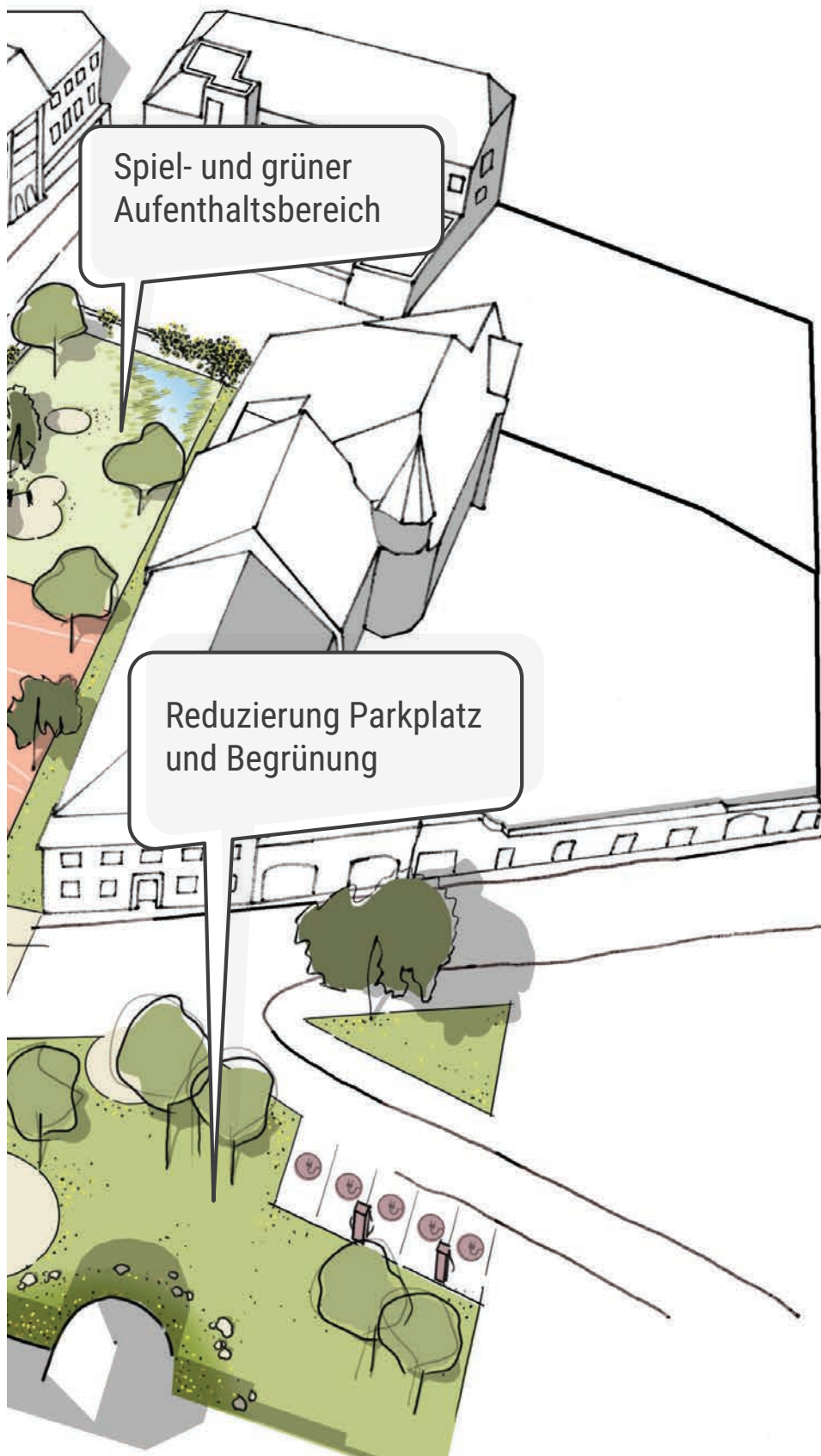


Abb. 112 : Perspektivskizze Neugestaltung Rindertanzplatz



Spiel- und grüner
Aufenthaltsbereich

Reduzierung Parkplatz
und Begrünung

T.04

T.04: RAUTENSTRAUCHPARK & UMFELD FRANKENTURM

Status/ Priorität	Konzepterstellung gesetzt; weitere Schritte neue Maßnahme; Priorität MITTEL
Zieldimension(en) Teilmaßnahmen	Klimaschutz und -anpassung / Grün- und Freiräume T.04 a - Planung T.04 b - Neugestaltung Rautenstrauchpark gem. Planung T.04 c - PocketPark und Umfeld Frankenturm gem. Planung (T.05 e - ggf. Grundstückserwerb)
Zeithorizont	2024 T.04 a Konzepterstellung; 2025 - 2026 T.04 c (Umfeld Frankenturm); Neugestaltung Rautenstrauchpark mittelfristig angehen
Federführung weitere Akteure	StadtRaumTrier Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, Amt für Soziales und Wohnen, Jugendamt, Amt für Stadtkultur und Denkmalschutz, weitere
Kostenschätzung* Finanzierung**	730.000 € T.04 a: bereits beantragt aus Mitteln der Städtebauförderung (30.000 €) T.04 b: Mittel noch zu klären! (420.000 €) T.04 c: Mittel Städtebauförderung (280.000 €)

AUSGANGSLAGE

- Mangel an Grün- und Freiflächen für unterschiedliche Nutzergruppen.
- Ungestaltetes Umfeld Frankenturm > bestehender Zustand wird Bedeutung Frankenturm und Potenzialen der Fläche nicht gerecht.
- Rautenstrauchpark als bestehende Grünfläche im Untersuchungsgebiet, aber mit großen gestalterischen Defiziten und Problemen hinsichtlich Nutzern und Nutzbarkeiten.

- Einbindung in umfassenden Prozess der Bürgerbeteiligung (alle Nutzergruppen).

Klimaanpassung:

- Pocket Park / Cool Spot entwickeln
- Baumbestand sichern, Biodiversität und hitzeangepasstes Grünvolumen erhöhen
- Fassadenbegrünung
- Attraktive Entlastungsmöglichkeiten integrieren (bspw. Wasserspiel)
- Wasserspeicherung und Zuführung des Wassers zu den Pflanzen erhöhen

ZIELE

- Freiraumangebot und -qualität in der Innenstadt verbessern
- Einbindung und Inszenierung Frankenturm
- Impulsgeber für die weitere Entwicklung
- Rautenstrauchpark: Umgestaltung und Aufwertung als klimafunktionaler Aufenthaltsraum; multifunktional nutzbar, u.a. Stärkung Spielen
- Frankenturm: Aufwertung des Umfelds / Schaffung Pocket Park/ Teilentsiegelung und Gestaltung durch Grünelemente / Parklets

MASSNAHMENUMSETZUNG

- 30.000 € bereits beantragt für T.04 a (Planung)
- auf Basis des Konzeptes Umgestaltung Umfeld Frankenturm mit Mitteln der Städtebauförderung
- fortlaufende Abstimmung/ Berücksichtigung Sozialraumplanung, Spielraumleitplanung, Klimaschutzkonzept, TTM, Jugendparlament, Beiräte, Denkmalschutz, etc.

* T.04 a 30.000 €; T.04 b 420.000 €; T.04 c 280.000 €; (T.02 d n.n.) (Kalkulation Amt für Stadt- und Verkehrsplanung in Abstimmung mit StadtRaum Trier etc.); ** siehe Maßnahmen- und Finanzierungsplan Kapitel 6.2.7, S. 212

Abb. 114 : Umfeld Frankenturm und Rautenstrauchpark heute



Abb. 113 : Zonierungsskizze Neugestaltung Umfeld Frankenturm und Rautenstrauchpark

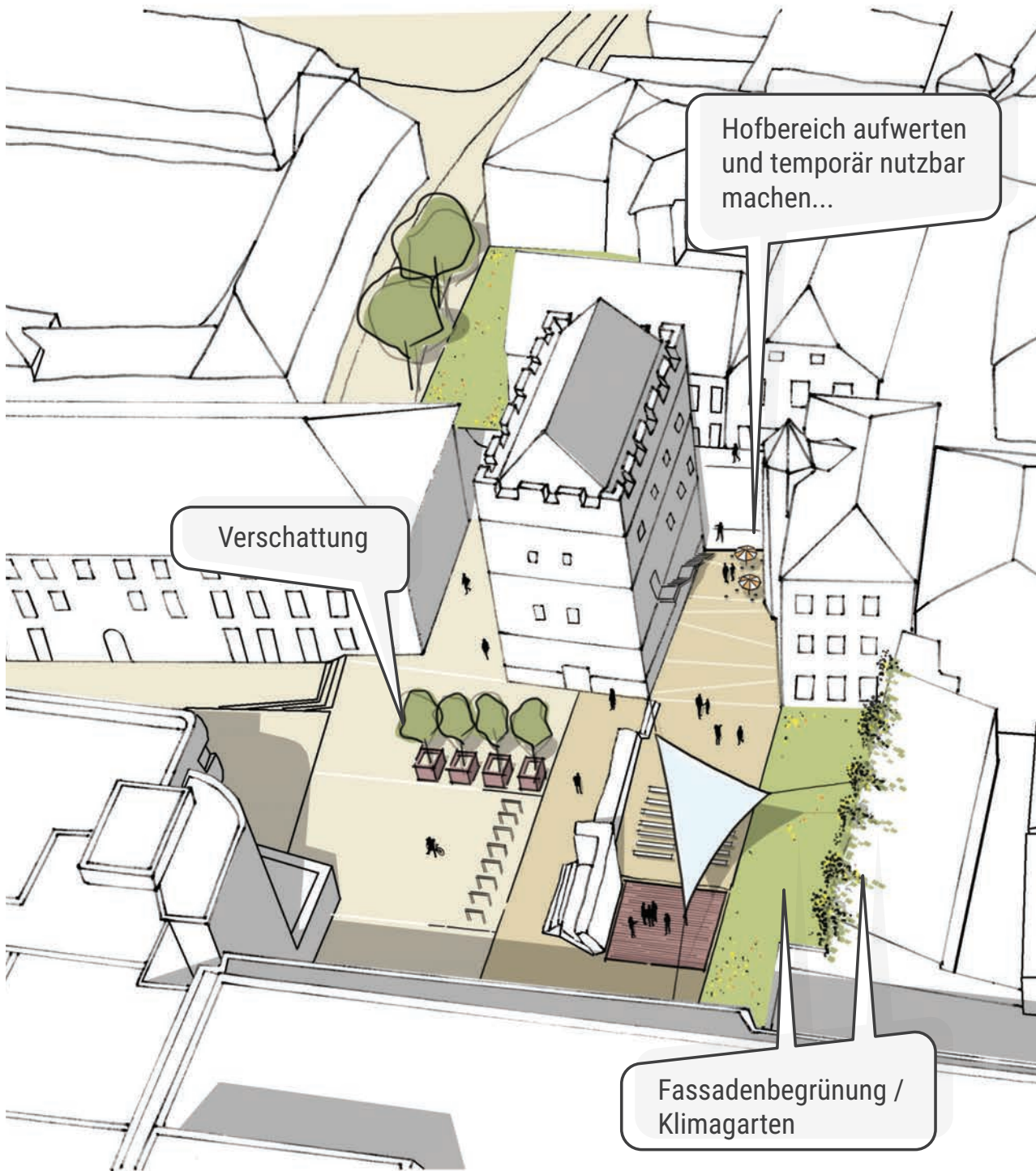


Abb. 115 : Perspektivskizze Neugestaltung Umfeld Frankenturm

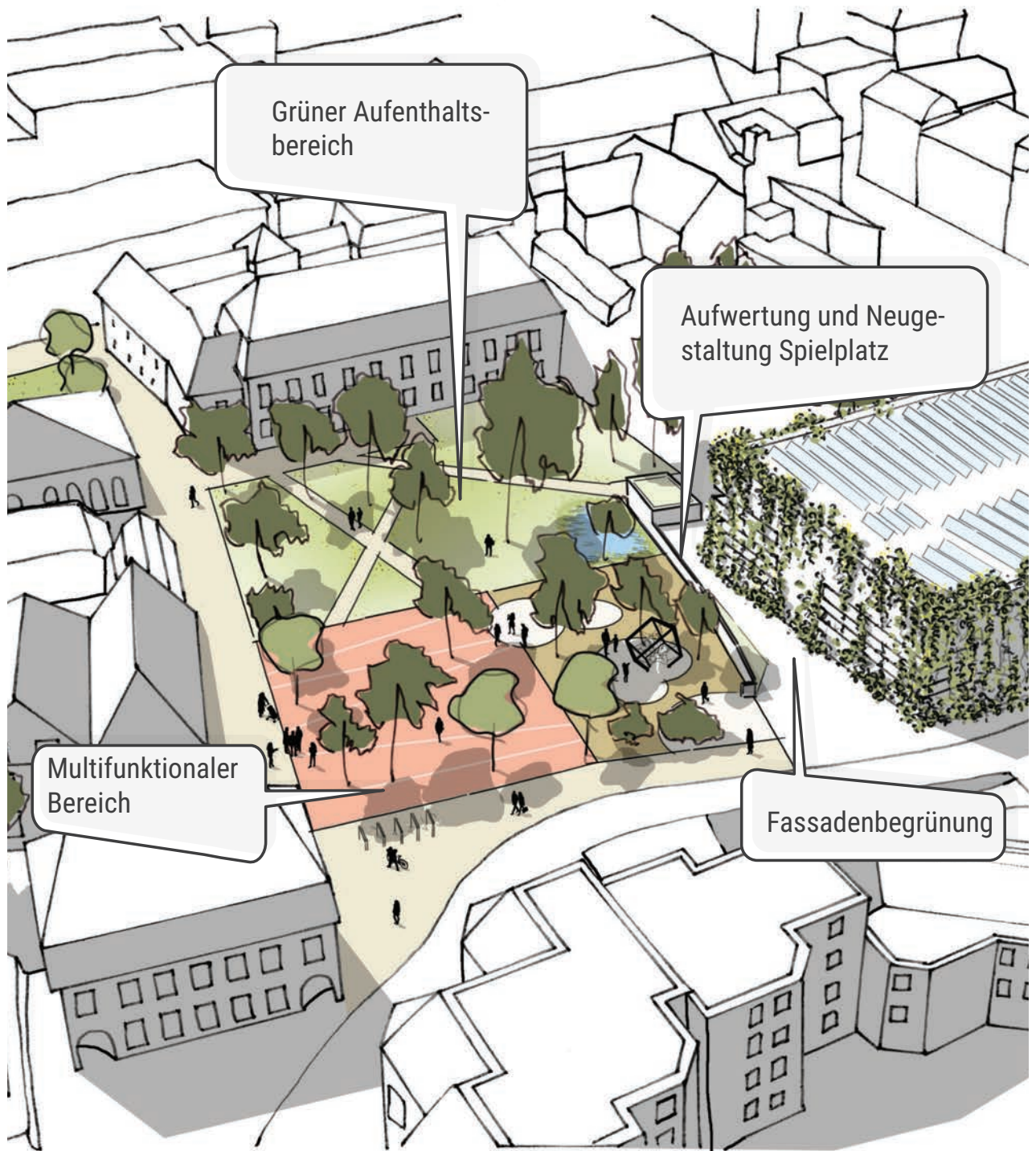


Abb. 116 : Perspektivskizze Neugestaltung Rautenstrauchpark

T.05: BÜRGERGARTEN AUGUSTINERHOF

Status/ Priorität	neue Maßnahme; Priorität MITTEL
Zieldimension(en)	Klimaschutz- und Anpassung / Gebäude und ihre Nutzungen / Mobilität und Umweltverbund / Grün- und Freiräume
Teilmaßnahmen	T.05 a - Wettbewerbsverfahren/ Mehrfachbeauftragung T.05 b - Umgestaltung öffentlicher Raum T.05 c - Möblierung gemäß S.2 T.05 d - Bau Quartiersgarage (T.05 e - Realisierung Energiekonzept EQTI)
Zeithorizont	„Impulsprojekt“ (bspw. Aufwertung Bolzplatz oder Neugestaltung zentraler Innenbereich zwischen den Bäumen) kurzfristig umsetzen umfassende Umgestaltung mittel- bis langfristig anstreben
Federführung	Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, StadtRaum Trier
weitere Akteure	Amt für Stadtkultur und Denkmalpflege, GDKE, weitere
Kostenschätzung*	6.000.000 €
Finanzierung	kein Mitteleinsatz Städtebauförderung weitere Mittel (bspw. für Initialprojekt Bolzplatz) noch zu klären!

AUSGANGSLAGE

- Augustinerhof als große innerstädtische Platzfläche.
- Vielfältiger Nutzungsmix am Platz mit Verwaltung, Schule, Theater, Gastro etc..
- Aktuell zum allergrößten Teil als Parkplatzfläche genutzt.
- Seit langem bestehende Überlegungen, den Platz umzunutzen, Parken zu reduzieren

ZIELE

- Neuordnung und Neugestaltung Platzfläche.
- Einbindung angrenzender Nutzungen wie Theater, Rathaus, Schule.
- Reduzierung Parkplatzfläche zugunsten Grünflächen/ Bereichen zum Aufenthalt.
- Einbeziehung der unmittelbaren Umgebung (bspw. Straßenraum Gerty-Spies-Straße bis Viehmarkt).
- Ausbildung Verbindungsachse Bollwerkstraße bis Platz am Herkulesbrunnen/ Sankt Antonius
- In umfassenden Prozess der Bürgerbeteiligung (alle Nutzergruppen) einbinden.

Klimaanpassung:

- Park / bioklimatischen Entlastungsraum entwickeln mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Baumbestand sichern, Biodiversität und Grünvolumen erhöhen.
- Entsiegelung fokussieren, auf bestehender Parkplatznutzung Teilentsiegelung.
- Wasserspeicherung und Zuführung des Wassers zu den Pflanzen erhöhen; Fläche als Retentionsraum nutzbar machen.
- Straßenräume und Wegeverbindungen durch Bäume verschatten.

MASSNAHMENUMSETZUNG

- kurzfristig mit Aufwertung Bolzplatz starten
- weitere Teilmaßnahmen mittel- bis langfristig anstreben (bspw. i.V.m. Neuordnung Theater und Umfeld)
- fortlaufende Abstimmung/ Berücksichtigung Theaterplanung/Workshop, Spielraumleitplanung, Sozialraumplanung, Beiräte, KMV, EQTI, Denkmalschutz, GDKE etc.

* T.05 a - d 6.000.000 € (grobe Kostenschätzung über alle Teilmaßnahmen hinweg auf Basis Kalkulation 2021 des Amts für Stadt- und Verkehrsplanung); T.05 e (keine Kosten hinterlegt)



Abb. 118 : Augustinerhof heute



Abb. 117 : Zonierungsskizze Bürgergarten Augustinerhof

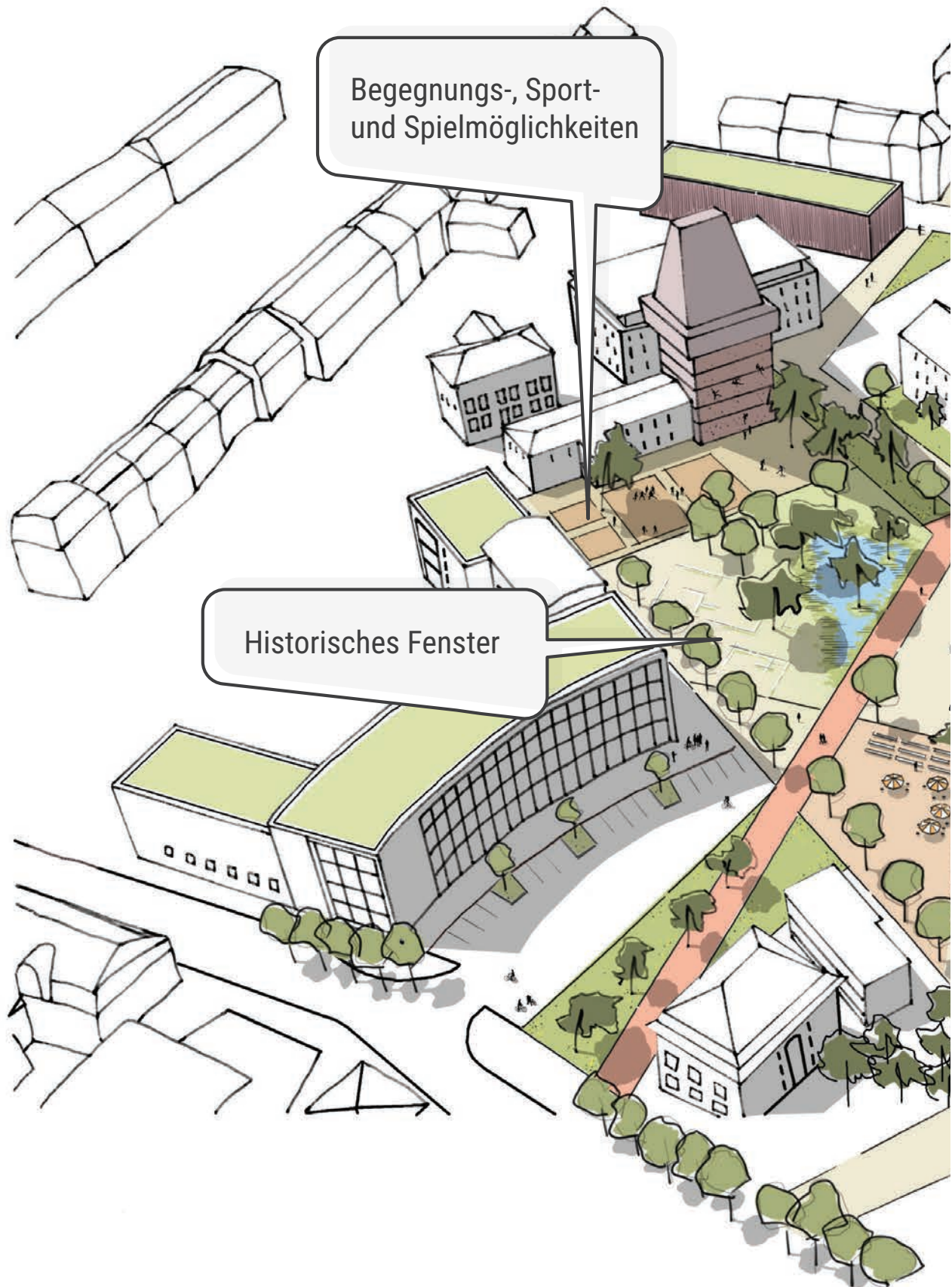
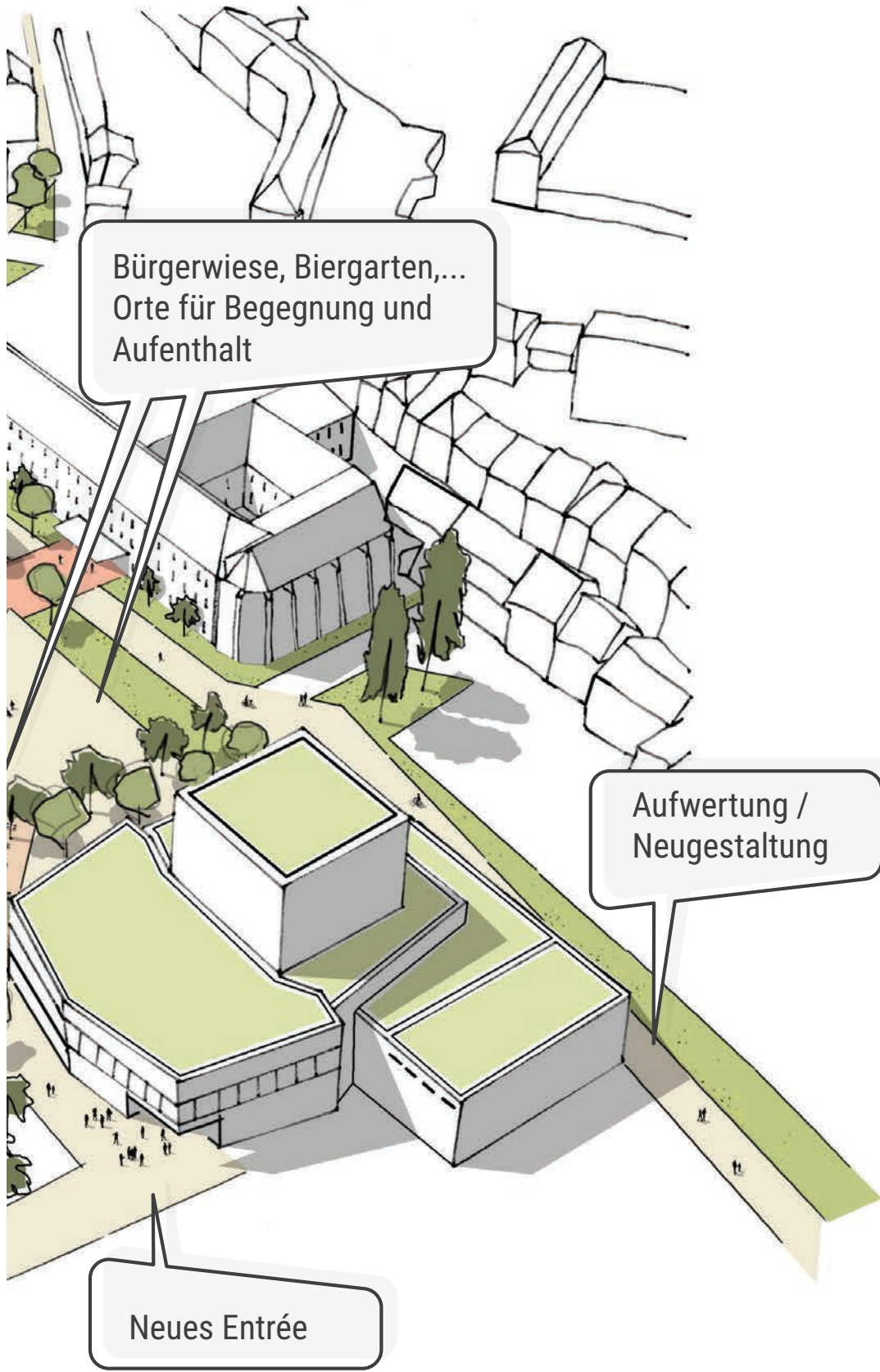


Abb. 119 : Perspektivskizze Bürgergarten Augustinerhof



Bürgerwiese, Biergarten,...
Orte für Begegnung und
Aufenthalt

Aufwertung /
Neugestaltung

Neues Entrée

T.06

T.06: NEUGESTALTUNG MOSELUFER

Status/ Priorität	neue Maßnahme im Zusammenspiel mit bestehenden Konzepten; Priorität MITTEL
Zieldimension(en)	Klimaschutz und -anpassung / Mobilität und Umweltverbund / Grün- und Freiräume
Teilmaßnahmen	T.06 a - Planung/ Vorbereitung T.06 b - Ausbau Fuß- und Radwegeverbindung entlang östl. Moselufer T.06 c - Zugänglichkeit und gestalterische Aufwertung Uferbereich T.06 d - Inwertsetzung Römerbrücke (Oberfl., Geländer etc.) T.06 e - Umgestaltung östlicher Brückenkopf mit verbesserter Verknüpfung Fuß- und Radverkehr
Zeithorizont	2024 ff. (T.06 b); weitere Schritte noch zu terminieren
Federführung weitere Akteure	StadtRaumTrier, Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, Amt für Stadtkultur und Denkmalschutz, weitere
Kostenschätzung*	3.000.000 €
Finanzierung	kein Einsatz Städtebaufördermittel, Ausbau Fuß- und Radwegeverbindung entlang östl. Moselufer über Mittel für Pendlerradroute,

AUSGANGSLAGE

- Südliches Moselufer mit Gestaltungsdefiziten.
- Nutzbarkeit und Erlebbarkeit der Uferzone nicht gegeben.
- Zuwegungen mit Sanierungsbedarf.
- Neuer, breiterer Uferweg kommt (Fuß- und Radwegeverbindung).
- Kreuzungsbereich Römerbrücke mit Handlungsbedarf.

ZIELE

- Um- und Neugestaltung Moselufer „Süd“ bis hist. Kranen.
- Weiterdenken Wettbewerbsergebnisse (durchgeführt 2011, keine Bindung mehr).
- Neugestaltung Promenade (Schwerpunkte Beleuchtung, Möblierung, Grünflächen).
- Punktuelle Verbesserung Zugänglichkeiten Uferbereich (Nutzbar für Alle, Barrierefreiheit als Herausforderung).
- Umgestaltung Kreuzungsbereich östlicher Brückenkopf.

- Wegebeziehungen in Richtung Innenstadt verbessern.

- Temporäre Maßnahmen zur Besspi- lung des Uferbereichs (Gastro etc. in den Sommermonaten).

Klimaanpassung:

- verschattete Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen durch bspw. begrünte Pergolen und technische Verschattung.
- Zugang zum Wasser qualifizieren und Erlebbarkeit erhöhen > bioklimatische Entlastung.
- Baumbestand sichern, Biodiversität und hitze- angepasstes Grünvolumen erhöhen.

MASSNAHMENUMSETZUNG

- im Zusammenhang mit Neubau Fuß- und Rad- weg punktuelle Verbesserungen gemäß Kon- zept andenken
- weitere Teilmaßnahmen perspektivisch angehen
- fortlaufende Abstimmung/ Berücksichtigung Mobilitätskonzept, Radverkehrskonzept, Ver- kehrsplanung, Denkmalschutz etc.

* T.06 a - e (grobe Kostenschätzung über alle Teilmaßnahmen hinweg auf Basis Kalkulation 2021 des Amts für Stadt- und Verkehrsplanung)



Abb. 121 : Moselufer heute



Abb. 120 : Zoneierungsskizze Moselufer

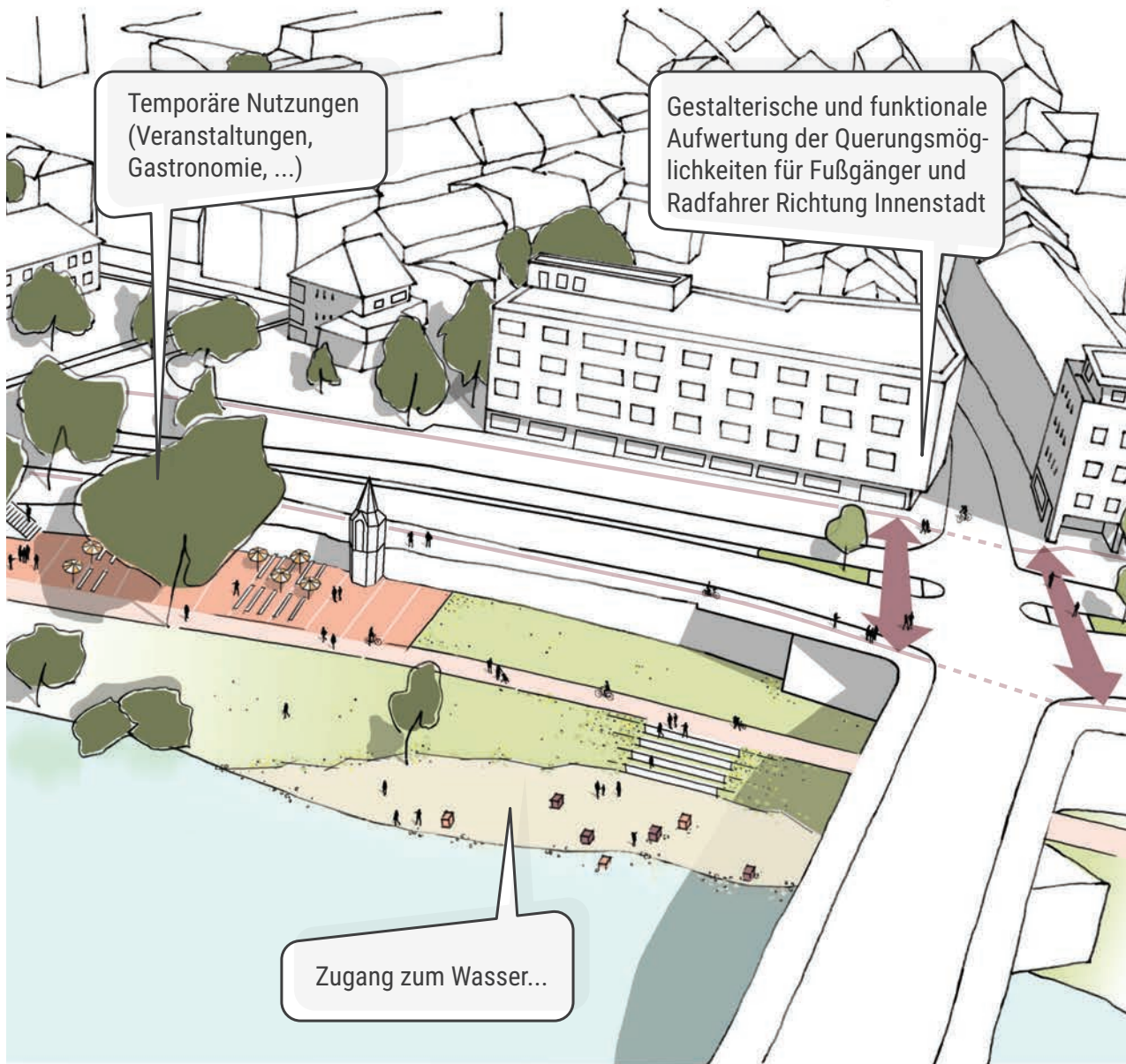


Abb. 122 : Perspektivskizze südliches Moselufer

T.07: AUFWERTUNG NÖRDLICHER ALLEENRING

Status/ Priorität	neue Maßnahme; Priorität MITTEL
Zieldimension(en)	Klimaschutz und -anpassung / Grün- und Freiräume
Teilmaßnahmen	T.07 a - Planung/ Vorbereitung T.07 b - Neugestaltung des Alleenbereichs (Bepflanzung, Wegeführung) T.07 c - Möblierung gemäß S.2, ergänzt durch punktuelle Spielgeräte
Zeithorizont	2024 ff.
Federführung	StadtRaumTrier
weitere. Akteure	Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung, Amt für Stadt- und Verkehrsplanung
Kostenschätzung*	2.280.000 €
Finanzierung	kein Einsatz Städtebaufördermittel angestrebt: Mittel „Anpassung Urbaner Räume an den Klimawandel“

AUSGANGSLAGE

- Nördlicher Alleenring als wertvoller Grünzug und zentrale Verbindung zwischen HBF und Innenstadt/ Porta Nigra.
- Alleenring als denkmalgeschützte historische Parkanlage im Sinne des § 5 Abs.5 DSchG.
- Große gestalterische Defizite und hohe Lärmbelastung durch fließenden Verkehr.
- Spielplätze/ -bereiche fehlen bzw. haben großen Sanierungsbedarf
- Verbindungsfunktion/ Übergänge Innenstadt zu weiteren Stadtbereichen verbesserungswürdig.

ZIELE

- Verbindungsfunktion Bahnhof – Innenstadt/ Porta Nigra/Fußgängerzone stärken.
- Aufenthaltsqualität durch neue Sitzgelegenheiten und punktuelle Spielgeräte erhöhen.
- Sicherung des denkmalpflegerischen und freiraumbezogenen Werts der Anlage (Parkpfliegewerk).
- Erhalt des wertvollen Baumbestands.
- Querungsmöglichkeiten verbessern.

MASSNAHMENUMSETZUNG

- Schwerpunkt Finanzierung über Mittel des Programms „Anpassung Urbaner Räume an den Klimawandel“ geplant; Aufnahme ist erfolgt, Mittelzusage steht noch aus
- aufgrund Priorisierung kein Einsatz Städtebaufördermittel geplant
- Konkretisierung und Umsetzung in enger Kooperation und Abstimmung mit genannten Akteuren, Denkmalfachbehörde sowie bestehenden Konzepten (Spieleitplanung, Mobilitätskonzept, Radverkehrskonzept, Gestaltungsleitfaden Stadtmöblierung etc.)



* T.07 a 270.000 €; T.07 b 1.950.000 €; T.07 c 60.000 € (Kalkulation Amt für Stadt- und Verkehrsplanung in Abstimmung mit StadtRaum Trier etc.)

T.08: UMGESTALTUNG BAHNHOFSVORPLATZ

Status/ Priorität	neue Maßnahme (auf Basis zahlreicher bestehender Planungen in unterschiedlichen Stufen); Priorität MITTEL
Zieldimension(en)	Mobilität und Umweltverbund / Grün- und Freiräume
Teilmaßnahmen	T.08 a - Vorbereitung/ Konzepterstellung für Teilbereich Bahnhofstraße T.08 b - Umgestaltung Bahnhofstraße T.08 c - Platzgestaltung Bahnhofsvorplatz T.08 d - Erneuerung und Umorganisation Bussteige (inkl. gest. Aufwertung) T.08 e - Umgestaltung Fabrikstraße/ Verkehrsfläche Bahnhofstraße
Zeithorizont	2024 ff.
Federführung	StadtRaumTrier
weitere Akteure	Amt für Stadt- und Verkehrsplanung, Deutsche Bahn, SWT, VRT, weitere
Kostenschätzung*	8.503.921 €
Finanzierung	kein Einsatz Städtebaufördermittel Vorwiegend Einsatz LVFG- Mittel Weitere Mittel aus Programm „Anpassung Urbaner Räume an den Klimawandel“, Deutsche Bahn, SWT, VRT, weitere?

AUSGANGSLAGE

- Hauptbahnhof als Tor zur Stadt/ Innenstadt.
- Zusammen mit Busbahnhof wichtiger Knotenpunkt des ÖPNV.
- Große gestalterische Defizite und geringe Aufenthaltsqualität.
- Insbesondere in den späteren Abendstunden wird der Bereich als Angstraum wahrgenommen.

ZIELE

- Gestalterische Aufwertung des Vorplatzes/ Umfeldes Hauptbahnhof unter Beibehaltung der Funktion als ZOB mit Teilbereichen.
- Bestehende Planungen zur Gestaltung unmittelbarer Vorplatz und Umorganisation Bussteige.
- Städtebauförderung zur Ergänzung zur gestalterischen Aufwertung in Teilbereichen.

- Erhöhung Aufenthaltsqualität insb. auch für Kinder und Jugendliche.
- Erhöhung der Sicherheit.

MASSNAHMENUMSETZUNG

- unterschiedliche Zonen mit jeweils eigener Zuständigkeit/ Verantwortung (unmittelbarer Vorplatz Bahnhof im Eigentum DB etc.)
- aufgrund Priorisierung kein Einsatz Städtebaufördermittel geplant
- Konkretisierung und Umsetzung in enger Kooperation und Abstimmung mit genannten Akteuren und bestehenden Konzepten (Mobilitätskonzept, Gestaltungsleitfaden Stadtmöblierung etc.)

* T.08 a 20.000 €; T.08 b 1.051.888 €; T.08 c 428.321 €; T.08 d 6.220.000 €; T.08 e 783.712 € (Kalkulation Amt für Stadt- und Verkehrsplanung in Abstimmung mit StadtRaum Trier etc.)



Abb. 124 : Bahnhofsvorplatz heute

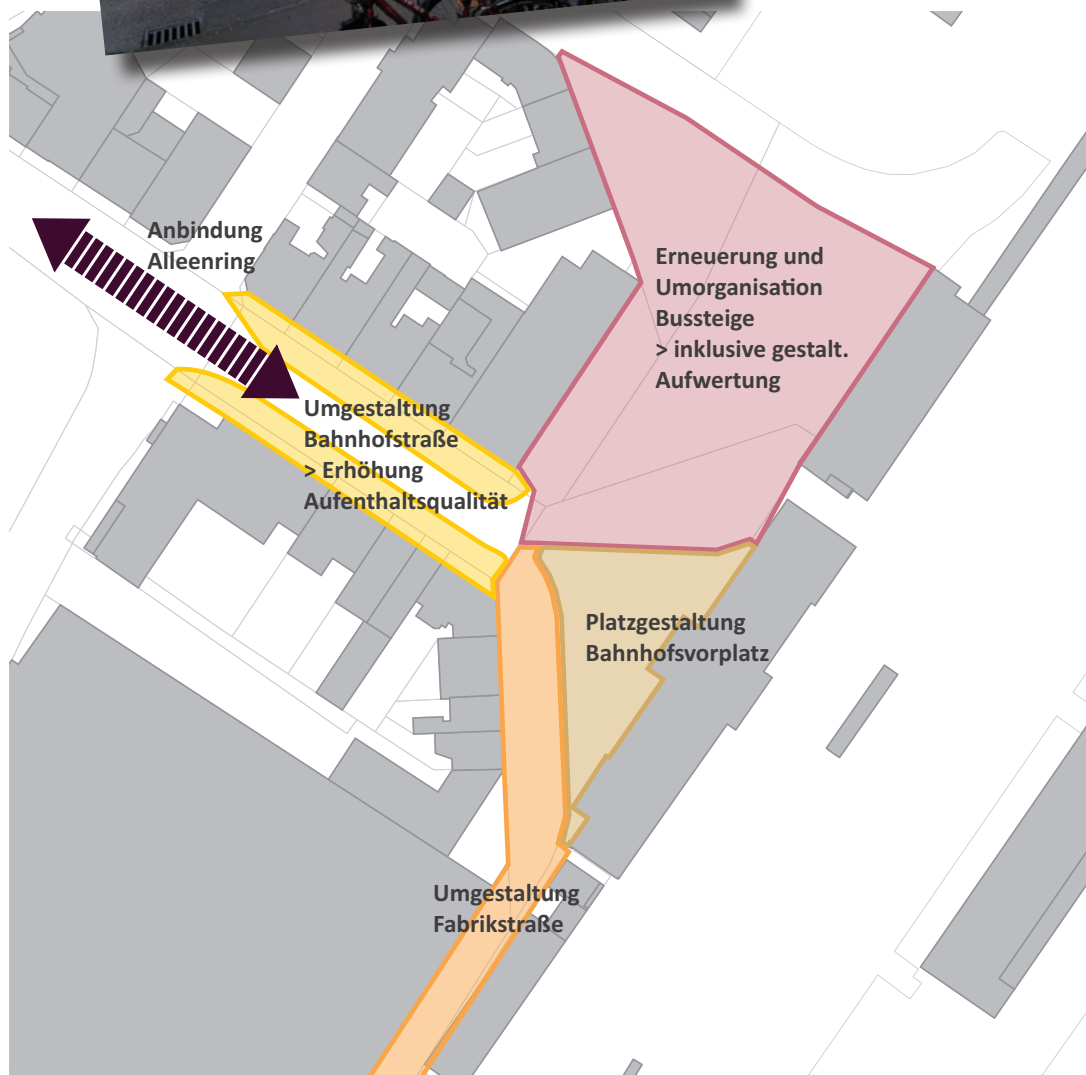
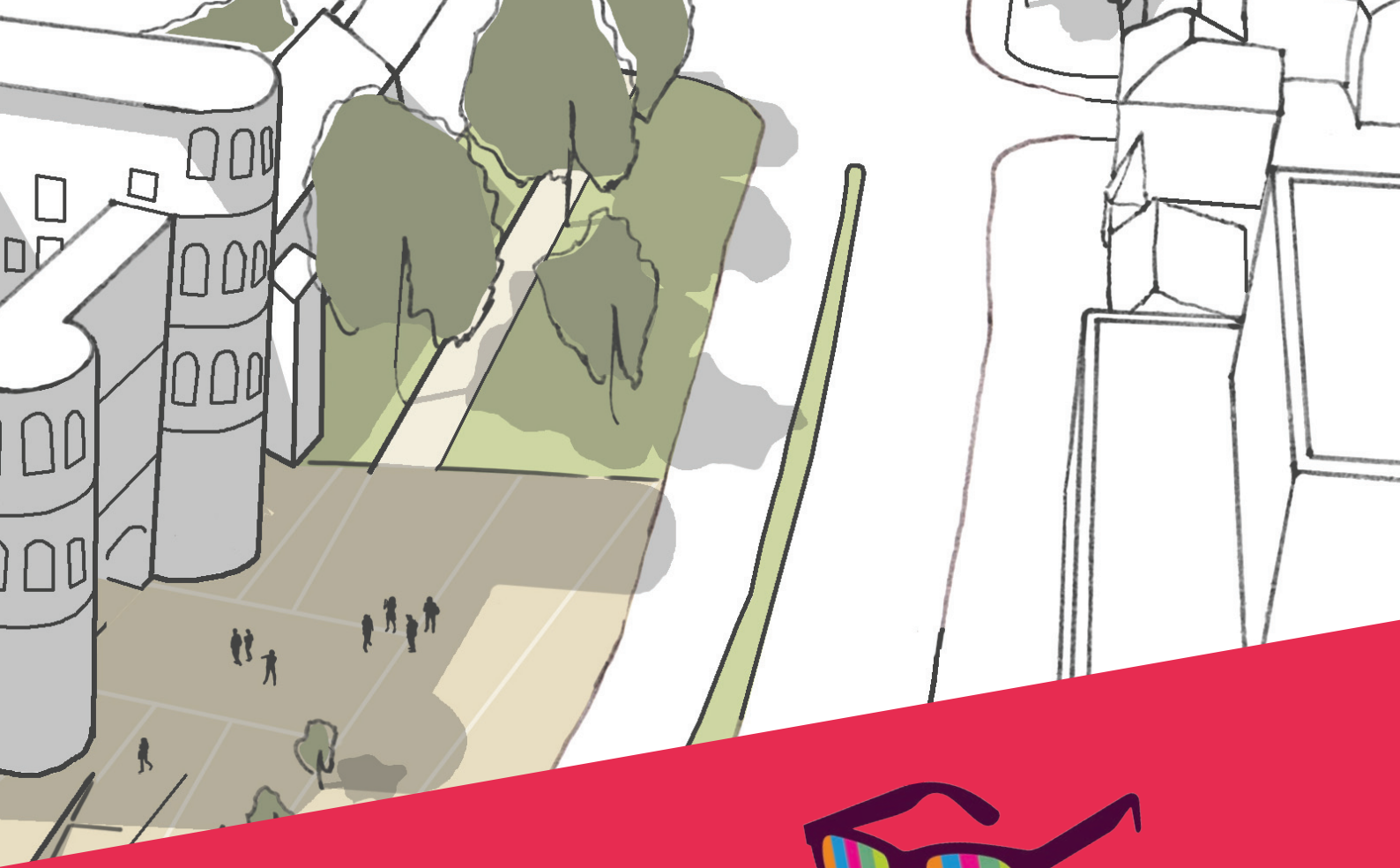


Abb. 123 : Zonierungsskizze Neugestaltung Bahnhofsvorplatz



6 Maßnahmen- umsetzung



#perspektiveinnenstadt

Die Umsetzung der im Rahmen des vorliegenden ISEKs definierten Maßnahmen gemäß ihrer Priorisierungen und dem damit verknüpften Mitteleinsatz obliegt den beteiligten Fachämtern. Die Federführung liegt hierbei beim Dezernat IV - Amt für Stadt- und Verkehrsplanung.

Als Programmgebiet wird hierbei der Schwerpunktbereich der priorisierten Maßnahmen und damit der nordöstliche Teil des Unteruschungsgebiets vorgeschlagen. Ergänzend wird ein Sanierungsgebiet in der nördlichen Innenstadt zwischen Trevisis und Rindertanzstraße vorgeschlagen, um den teilräumlich identifizierten städtebaulichen Problemlagen begegnen zu können.

In fortlaufender Abstimmung mit dem Fördermittelgeber erfolgt die Umsetzung gemäß der dargestellten Zeitschiene sowie dem Maßnahmen- und Finanzierungsplan über die Programmlaufzeit bis 2033. Der Kosten- und Finanzierungsplan bildet gleichzeitig die Grundlage für die städtische Kosten- und Finanzierungübersicht.

6.1 Gebietskulisse/ Programmgebiet

6.1.1 AUSGANGSLAGE

Eine wesentliche Aufgabe des vorliegenden integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts ist die begründete Abgrenzung eines Gebiets, innerhalb dessen sich die priorisierten Maßnahmen zweckmäßig umsetzen lassen.

Die grundlegende Auseinandersetzung mit der Innenstadt Triers sowie die vertiefende Untersuchung seiner Teilbereiche erfolgte anhand der im Vorfeld definierten Abgrenzung des ca. 80 ha umfassenden Untersuchungsgebiets nach städtebaulichen und nutzungsbezogenen Kriterien. Es wurde als das Gebiet identifiziert, innerhalb dessen sich die Handlungsbedarfe sowie die wesentlichen Herausforderungen sowohl im Umgang mit der historischen Bausubstanz als auch mit den Straßen-, Platz- und Freiräumen konzentrieren. Im Umkehrschluss wurden innerstädtische Bereiche ausgeklammert, in denen entweder keine offensichtlichen Handlungsbedarfe bzw. auch keine Handlungsmöglichkeiten über dieses Programm der Städtebauförderung gesehen wurden.

Nach erfolgter Analysephase, Maßnahmendefinition und -bewertung sowie darauf aufbauender Definition der prioritär umzusetzenden Maßnahmen steht nun die Überprüfung der Zweckmäßigkeit der vorab definierten Gebietsabgrenzung im Fokus. Die Maßnahmen müssen sich sinnvoll und zielführend umsetzen lassen. Ist es notwendig, das gesamte Untersuchungsgebiet als Programmgebiet ausweisen oder bietet sich vielmehr die Konzentration auf einen Teilbereich besonderer Bedeutung an, in dem sich die räumlich verortbaren Teilmaßnahmen konzentrieren?

Neben der räumlichen Abgrenzung stellt sich auch die Frage nach der Art der Gebietskulisse, welche das Programmgebiet förmlich festsetzt und ebenfalls die effektive Umsetzung der Maßnahmen

gewährleisten soll. In diesem Zusammenhang wird die Eignung und Anwendbarkeit des Instrumentariums des besonderen Städtebaurechts geprüft.

So wird unter anderem geprüft, ob und in welchen Teilen der Innenstadt städtebauliche Problemlagen und Missstände vorliegen, die z.B. mit Hilfe einer Sanierungssatzung zur Ausweisung eines einfachen Sanierungsgebietes nach § 142 Abs. 4 BauGB deutlich verbessert werden können.

Hierzu wurde im Analyseteil eine Ersteinschätzung zur Bausubstanz durchgeführt (vgl. Kapitel 2.3.5 „Baulicher Zustand und Leerstandssituation - Einschätzung durch Inaugenscheinnahme“; S. 44 ff.). Die Ersteinschätzung erfolgte im Zuge einer Inaugenscheinnahme aller Gebäude von öffentlichen Straßen aus. Die Inaugenscheinnahme dient der groben Erhebung von Gebäudemerkmalen wie Modernisierungsstand, Nutzungsdefizite, Baufälligkeit. Sie wurde dokumentiert mittels Karte und Fotos. Auffällige Ballungen von problematischen Gebäuden wurden identifiziert.

Sowohl die Ergebnisse der Inaugenscheinnahme als auch die zur Umsetzung anstehenden priorisierten Maßnahmen (siehe nebenstehende Abb. 125) bilden die Grundlage für den Vorschlag zur Abgrenzung des Programmgebiets.

	Priorität	Einsatz Städtebaufördermittel <i>Gesamtvolumen 18,5 - 22 Mio.€ (inkl. Eigenanteil Stadt)</i>		Nachrücker <i>im Falle Erhöhung verfügbarer Fördermittel</i>
		gesetzte (Teil-) Maßnahmen	weitere (Teil-) Maßnahmen	
S.01 Erstellung ISEK LZ Innenstadt	<i>gesetzte Maßnahme</i>	0,2 Mio. € <i>gesamte Maßnahme</i>		
S.02 Gestaltungsleitfaden Stadtmöblierung	<i>gesetzte Maßnahme</i>	0,05 Mio. € <i>gesamte Maßnahme</i>		
S.03 Unterstützung klimaangep. Städtebau	HOCH (60 Punkte)		0,14 Mio. € <i>Beratung und Strategie</i>	
S.04 Innenstadt für Alle > Nutzungs- Pool	HOCH (54 Punkte)		0,08 Mio. € <i>Unterstützung Gesamtkosten</i>	
G.01 Umsetzung Urbanes Sicherheitskonzept	<i>gesetzte Maßnahme</i>	13,05 Mio. € <i>gesamte Maßnahme</i>		
G.02 Umsetzung Konzept öffentliche Toiletten	MITTEL (42 Punkte)			0,2 Mio. € <i>Umsetzung Pilotprojekt</i>
G.04 Stärkung Umweltverbund	HOCH (53 Punkte)		0,1 Mio. € <i>gesamte Maßnahme</i>	
G.05 Öffnung und Vernetzung Freiräume	HOCH (59 Punkte)		1,3 Mio. € <i>gesamte Maßnahme</i>	
T.01 Neugestaltung Umfeld Porta Nigra	HOCH (50 Punkte)	0,14 Mio. € <i>Verhandlungsverf. (138/2023)</i>	6,13 Mio. € <i>weitere Teilmaßnahmen</i>	
T.02 Gest. & klim. Aufwertung Fußgängerzone	HOCH (59 Punkte)		0,39 Mio. € <i>mobile Infrastr. Klimaanpassung und Möblierung</i>	<i>weitere Umsetzung je nach Mittelverfügbarkeit bis maximal 8,4 Mio. €</i>
T.03 Neugestaltung Rindertanzplatz	HOCH (52 Punkte)		0,1 Mio. € <i>nur Planung und temp. Maßnahmen</i>	<i>weitere Umsetzung je nach Mittelverfügbarkeit bis maximal 3,5 Mio. €</i>
T.04 Rautenstrauchpark & Umfeld Frankenturm	MITTEL (47 Punkte)	0,03 Mio. € <i>Planung/ Konzept</i>	0,28 Mio. € <i>nur Umgest. Umfeld Frankenturm</i>	

Abb. 125 : Priorisierte Maßnahmen zur Umsetzung sowie mögliche „Nachrücker“

6.1.2 VERORTUNG MASSNAHMEN

Die priorisierten Maßnahmen zur Umsetzung sowie mögliche „Nachrücker“ (vgl. Abb. 117 auf vorhergehender Seite) umfassen zusammengefasst zwölf Maßnahmen, die im Zuge der Umsetzungsphase angegangen werden.

Neben den klar verortbaren Maßnahmen

- G.02 Umsetzung Konzept öffentliche Toiletten
- T.01 Neugestaltung Umfeld Porta Nigra,
- T.02 Gestalterische und klimatische Aufwertung Fußgängerzone,
- T.03 Neugestaltung Rindertanzplatz sowie
- T.04 Rautenstrauchpark und Umfeld Frankenturm

sind hierbei auch zahlreiche Maßnahmen mit grundsätzlicher Relevanz für das gesamte Untersuchungsgebiet enthalten. Diese Maßnahmen sind:

- S.01 Erstellung ISEK- Innenstadt
- S.02 Gestaltungsleitfaden Stadtmöblierung
- S.03 Unterstützung klimaangepasster Städtebau
- S.04 Innenstadt für Alle > Nutzungs- Pool
- G.04 Stärkung Umweltverbund
- G.05 Öffnung und Vernetzung Freiräume

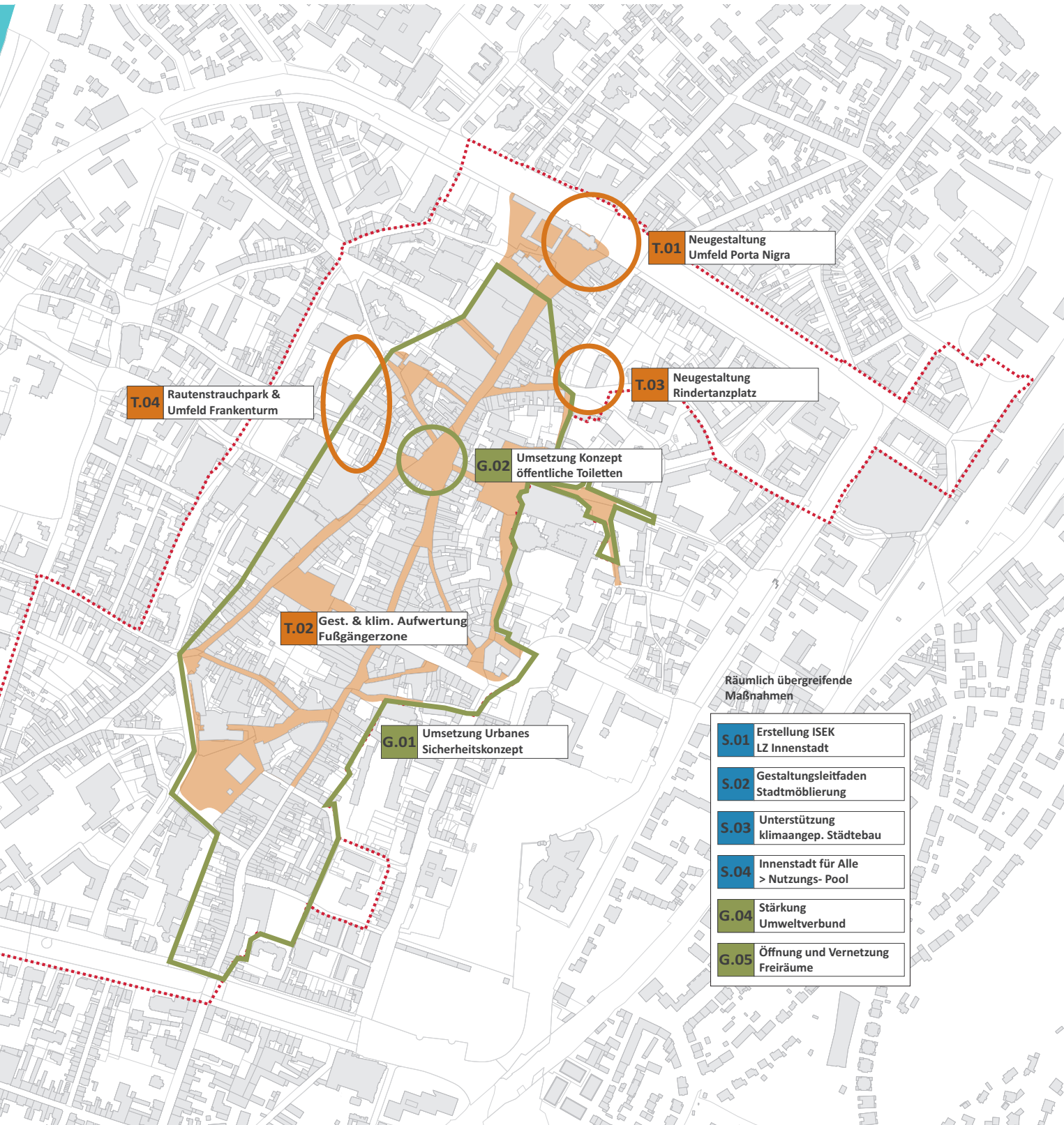
Trotz des weiteren räumlichen Umgriffs lassen sich auch hier räumliche Schwerpunkte identifizieren, in denen die Maßnahmen vornehmlich umgesetzt werden sollen. Generell bildet der Bereich Fußgängerzone und unmittelbar angrenzende Räume den zentralen Fokus für den Einsatz der begrenzten Fördermittel.

So wird bspw. für die Maßnahme „G.04 - Stärkung Umweltverbund“ (vgl. Kapitel 5.2, S.169) ein Schwerpunkt im Ausbau des Netzes an Radparkplätzen und Rad- Service- Points idealerweise im Verbund mit Umgestaltungen bspw. in den Bereichen Viehmarktstraße/ Viehmarkt, Rautenstrauchpark/ Treviris, Rindertanzplatz sowie Umfeld Porta Nigra gesehen.

Die Maßnahme „G.05 - Öffnung und Vernetzung Freiräume“ (vgl. Kapitel 5.2, S.170) hat das „Bioklimatische Entlastungssystem Klimaanpassung“ (vgl. Kapitel 3.3.2, S. 128) als Grundlage. Auch hier wird zunächst die Konzentration auf Flächen und Straßenräume innerhalb des nachfolgend vorgeschlagenen Programmgebiets (vgl. Kapitel 6.1.3; Seite 202) angeregt. Gleichzeitig sollte geprüft werden, wo Umsetzungsschritte auch über die Grenzen des Programmgebiets hinaus sinnvoll und förderwürdig sind.



Abb. 126 : räumliche Verortung der priorisierten Maßnahmen zur Umsetzung sowie mögliche „Nachrücker“



T.04 Rautenstrauchpark & Umfeld Frankenturm

T.01 Neugestaltung Umfeld Porta Nigra

T.03 Neugestaltung Rindertanzplatz

G.02 Umsetzung Konzept öffentliche Toiletten

T.02 Gest. & klim. Aufwertung Fußgängerzone

G.01 Umsetzung Urbanes Sicherheitskonzept

Räumlich übergreifende Maßnahmen

- S.01** Erstellung ISEK LZ Innenstadt
- S.02** Gestaltungsleitfaden Stadtmöblierung
- S.03** Unterstützung klimaangep. Städtebau
- S.04** Innenstadt für Alle > Nutzungs- Pool
- G.04** Stärkung Umweltverbund
- G.05** Öffnung und Vernetzung Freiräume

6.1.3 EMPFEHLUNG PROGRAMMGEBIET SOWIE VORSCHLAG ERGÄNZENDES SANIERUNGSGEBIET

Aufgrund der im Zuge der Inaugenscheinnahme getroffenen Einschätzungen sowie der auf Basis der Maßnahmenpriorisierung gesetzten räumlichen Schwerpunkte (vgl. Kapitel 6.1.2; vorherige S. 200 f.) lässt sich nebenstehender Vorschlag zur Abgrenzung eines Programmgebiets ableiten.

Der eindeutige räumliche Schwerpunkt der priorisierten Maßnahmen liegt im nordöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes im Bereich der Fußgängerzone, der Porta Nigra und ihrem Umfeld, dem Rindertanzplatz etc.. Vor diesem Hintergrund wird eine räumliche und inhaltliche Konzentration auf diesen Bereich als sinnvoll erachtet. Vor diesem Hintergrund wird der Beschluss eines Programmgebiets der Städtebauförderung für den besagten nordöstlichen Teil des Untersuchungsgebiets vorgeschlagen. Das vorgeschlagene Programmgebiet umfasst hierbei 52 ha.

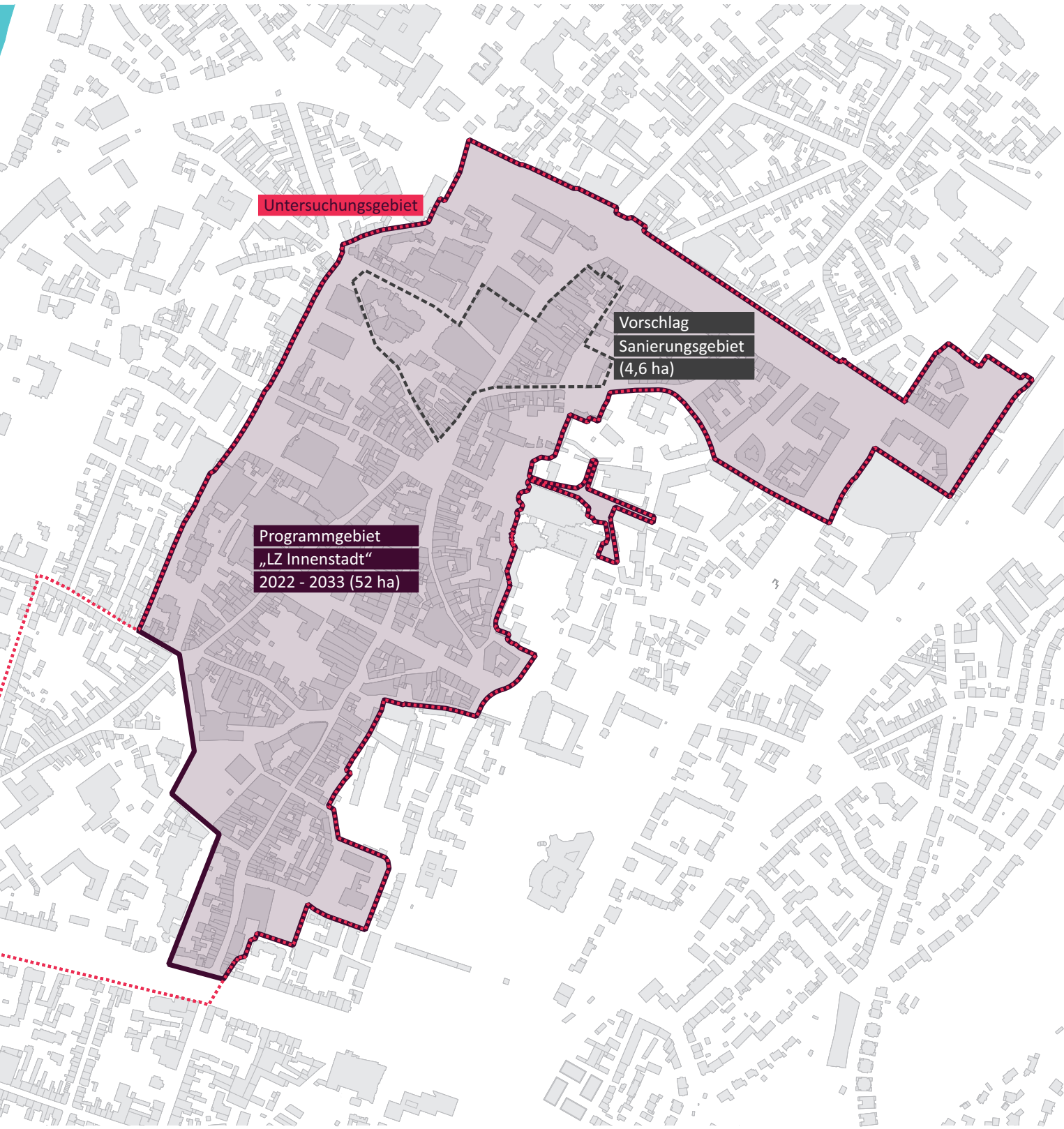
Eine Sonderrolle kommt hierbei der Nordalle und dem Bahnhofsvorplatz zu. Dieser Stadtbereich vereint großen Handlungsbedarf hinsichtlich Vernetzung und Aufenthaltsqualität mit großer Bedeutung als Eingangstor in die Innenstadt. Für diesen Bereich werden aller Voraussicht nach Mittel aus dem Programm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“ (vgl. Kapitel 2.5.7; S. 77) zur Verfügung stehen. Da hierzu zum aktuellen Zeitpunkt (September 2023) noch keine Mittelzusage erfolgt ist und derzeit noch nicht absehbar ist, wie sich die Maßnahmen im Bereich Bahnhofsvorplatz, Nordalle bis hin zur Umfeldgestaltung Porta Nigra hininsichtlich räumlichem Umgriff und Mitteleinsatz entwickeln und ob ggfs. ergänzender Mittelbedarf notwendig ist, wird dieser Bereich im vorgeschlagenen Programmgebiet gehalten.

Zur zielführenden Umsetzung der im Rahmen des ISEK definierten Maßnahmen wird die Ausweisung des vorgeschlagenen Programmgebiets als Stadtumbaugebiet gemäß § 171b BauGB empfohlen. Zudem wird der Beschluss einer Sicherungssatzung gemäß §171d BauGB („Sicherung von Durchführungsmaßnahmen“) empfohlen.

Für einen Teilbereich des Untersuchungsgebiets wird ergänzend ein Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebiets im vereinfachten Verfahren gemäß § 142 Abs.4 BauGB gemacht. Es handelt sich hierbei um den 4,6 ha großen Bereich um die Trevisir-Passage, den ehemaligen Karstadt, den aktuell noch genutzten, aber ebenfalls mit erwartbaren Sanierungsbedarfen in städtebaulich herausragender Lage stehende Kaufhof bis hinüber zur Rindertanzstraße. In diesem zentralen und prägenden Stadtraum sind die bestehenden städtebaulichen Missstände bereits heute deutlich erkennbar und die Gefahr einer weiteren Verschlechterung der Situation ist gegeben.



Abb. 127 : Vorschlag Gebietskulisse Städtebauförderung



Untersuchungsgebiet

Vorschlag
Sanierungsgebiet
(4,6 ha)

Programmgebiet
„LZ Innenstadt“
2022 - 2033 (52 ha)

6.1.4 PERSPEKTIVISCHES WEITERES PROGRAMM- GEBIET 2034 FF.

Die räumliche Eingrenzung des vorgeschlagenen Programmgebiets sowie die Konzentration des Fördermitteleinsatzes auf den nordöstlichen Bereich des Untersuchungsgebietes mit der Fußgängerzone als Hauptbezugsraum liegt insbesondere in der notwendigen Priorisierung der für das gesamte Untersuchungsgebiet vorgeschlagenen Maßnahmen begründet.

In perspektivischer Hinsicht stellt auch der südwestliche Teil des Untersuchungsraumes ein wichtiges innerstädtisches Handlungsfeld dar, dem im Zuge der Zieldimensionen auch weiterhin große Bedeutung zukommt.

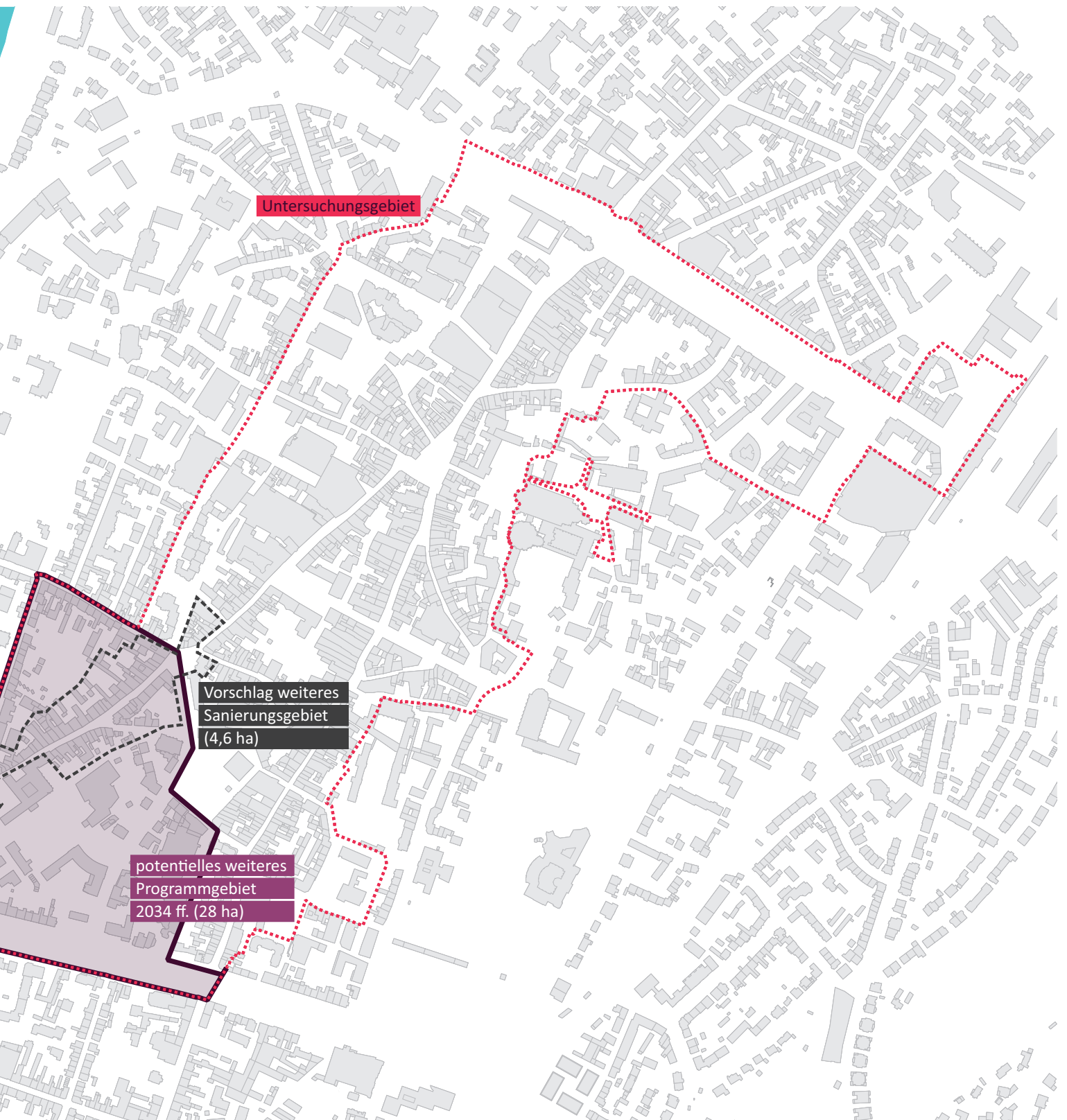
Vor diesem Hintergrund wird an dieser Stelle ein perspektivisches weiteres Programmgebiet vorgeschlagen, welches den südwestlichen Teil des Untersuchungsgebiets umfasst und im Rahmen einer weiteren Förderperiode ab 2034 ausgewiesen werden könnte. Das Gebiet umfasst hierbei 28 ha.

Auch innerhalb dieses perspektivischen Programmgebiets wird die ergänzende Ausweisung eines Sanierungsgebiets im vereinfachten Verfahren gemäß § 142 Abs.4 BauGB vorgeschlagen. Es handelt sich hierbei um einen weiteren identifizierten Bereich, in dem sich die städtebaulichen Problemlagen konzentrieren und eine weitere Verschärfung zu befürchten ist.

Es umfasst auf einer Fläche von 6 ha den Bereich entlang der Karl-Marx-Straße, ausgehend vom Platz am südlichen Ende der Fleischstraße bis zum Moselufer bzw. östlichen Brückenkopf der Römerbrücke.



Abb. 128 : Vorschlag weiteres Programmgebiet ab 2034



6.2 Durchführungsmodalitäten

6.2.1 PROGRAMMMANAGEMENT

Die Programmsteuerung für die verbleibenden 10 Jahre der Programmlaufzeit liegt seitens der Stadt Trier beim Amt für Stadt- und Verkehrsplanung.

Dies wird hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung und Projektsteuerung unterstützt durch Stadt-Raum Trier (SRT), Stabsstelle Klima und Umweltschutz, Amt für Stadtkultur und Denkmalschutz sowie das Hochbauamt, in deren Händen die Federführung bei der Umsetzung/ der Projektsteuerung zahlreicher Maßnahmen des ISEK liegt.

Darüber hinaus ist das Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung in vielfältiger Weise eingebunden. Nicht zuletzt ist es insbesondere für die Umsetzung der LeBIT- (Teil-) Maßnahmen verantwortlich und zuständig.

Neben weiteren kontinuierlich beteiligten Fachämtern aus den Bereichen Soziales, Klimaschutz, Denkmalschutz etc. und Institutionen wie beispielsweise der Generaldirektion Kulturelles Erbe, kommt insbesondere der Aktivierung und Einbindung der Bürger, der Gewerbetreibenden sowie der privaten Eigentümer eine wichtige Rolle zu. Sie sind die wesentlichen Träger der angestrebten Weiterentwicklungen in der Trierer Innenstadt.

Gemäß der zum zielführenden Einsatz der verfügbaren Fördermittel notwendigen Priorisierung der Maßnahmen (vgl. Kapitel 4.2 und 4.3; S.144 ff.) stehen im Rahmen des Programmanagements zunächst diejenigen Maßnahmen im Fokus, in deren Rahmen Städtebaufördermittel zum Einsatz kommen. Hierzu dienen die Maßnahmenbögen des Kapitels 5 (S.158 ff.), die nachfolgende Zeitschiene (vgl. Kapitel 6.2.3, S.210) sowie der Maßnahmen- und Finanzierungsplan (vgl. Kapitel 6.2.4, S.212) als Orientierungsrahmen und Richtschnur.

Neben der fortlaufenden Abstimmung zwischen dem für die Programmsteuerung zuständigen Amt für Stadt und Verkehrsplanung mit den für

Maßnahmenumsetzung und Projektsteuerung zuständigen Ämtern sowie der zielgerichteten Einbindung der weiteren Akteure der Innenstadtentwicklung, stellt die regelmäßige Kontrolle des Projektfortschritts einen wichtigen Aspekt des Managements dar.

Hierzu bietet sich, neben einem fortlaufenden Monitoring und der punktuellen Evaluation (vgl. nachfolgendes Kapitel 6.2.2, S.208), die Einrichtung einer Lenkungsgruppe „Projektfortschritt“ an. Analog zur Lenkungsgruppe, die im Rahmen der ISEK- Erstellung regelmäßig zusammenkam, werden besagte Lenkungsgruppen einmal jährlich unter Mitwirkung aller beteiligten Ämter sowie weiterer, in der jeweiligen Projektphase relevanter, Akteure durchgeführt

Fragestellungen, die in diesem Kontext adressiert werden sollen, lauten:

- In welchem Umsetzungsstand befinden sich die angegangenen Maßnahmen und entsprechen diese der Zeitplanung?
- Trägt die Maßnahme zur Erreichung der Ziele des ISEK (Abgleich mit Zieldimensionen unter Kapitel 3, S.116 ff. sowie den Zielsetzungen der jeweiligen Maßnahmen gemäß Kapitel 5, S.158 ff.) bei?
- Erzielt die Maßnahme die erwünschte Wirkung oder sind ggfs. Anpassungen notwendig?
- Gibt es Optimierungsmöglichkeiten bei der Umsetzung?
- Lohnt sich der Ressourceneinsatz für das Ergebnis?

Ziel ist es, etwaige geänderte Handlungserfordernisse sichtbar zu machen und bei Erforderlichkeit während der Programmumsetzung kurzfristig nachsteuern zu können.

Die hier dargestellten Ansätze zum fortlaufenden Monitoring sowie zur Erfolgskontrolle des Projektfortschritts bilden gleichzeitig auch die Grundlage für das unter folgendem Kapitel 6.2.2 anschließende Monitoring- und Evaluierungskonzept.



Abb. 129 : Aufbau und Zuständigkeiten Projektmanagement

6.2.2 MONITORING UND EVALUIERUNG

Ein fortlaufendes Monitoring sowie die regelmäßige Evaluierung der Fortschritte bezüglich Maßnahmenumsetzung sind wesentliche Bestandteile des ISEK- Prozesses über die verbleibende Laufzeit bis 2033 (vgl. nachfolgende Zeitschiene Kapitel 6.2.3, S.210).

Das fortlaufende Monitoring zur Überprüfung des Programmfortschritts, der Zielerreichung und der Ergebnisse der durchgeführten Fördermaßnahmen dient zum einen den für das Programmmanagement verantwortlichen Personen zur laufenden Erfolgskontrolle. Es besteht aus der durchgehenden Dokumentation der jeweiligen Arbeitsschritte sowie der zielgerichteten Abbildung der jeweiligen Arbeitsstände bspw. auf Zeitschienen und Prozessdiagrammen.

Zum anderen bildet das Monitoring die Grundlage sowohl für die jährliche Lenkungsrunde „Projektfortschritt“ als auch für die punktuelle Evaluation des Projekts sowie der Berichterstattung gegenüber den Fördermittelgebern.

Die unter vorangegangenem Kapitel 6.2.1 dargestellte jährliche Sitzung der Lenkungsrunde „Projektfortschritt“ behandelt auf informeller Ebene die zentralen Fragestellungen nach Umsetzungsstand, Zielerreichung etc. (vgl. Kapitel 6.2.1, S.206). Hier sollen die erreichten Ergebnisse diskutiert und hinsichtlich Mitteleinsatz und erzielte

Ergebnisse sowie der Zielerreichung im Abgleich mit den Zieldimensionen und den Zielsetzungen des jeweiligen Maßnahmenkatalogs bewertet werden. Ebenfalls sollen Zielkonflikte insbesondere im Verhältnis zu weiteren innerstädtischen Planungen und Konzepten benannt und diskutiert werden sowie die Maßnahmen an gewandelte Rahmenbedingungen angepasst werden können.

Darüber hinaus findet nach zentralen Phasen des Umsetzungsprozesses nach drei (Ende 2026) und sechs (Ende 2029) Jahren eine umfassende Evaluation auch im engen Benehmen mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion über Programmfortschritt und Zielerreichung statt.

Im Rahmen der Evaluation sollen die durchgeführten Maßnahmen anhand der im ISEK formulierten Programmziele detailliert überprüft und ggf. angepasst werden. So soll der Programmfortschritt anhand indikatorengestützter Bewertungen

- Umfang und Effektivität Mitteleinsatz,
- Stand und Umsetzungsgrad (Teil-)maßnahmen,
- Grad der Zielerreichung,
- Erfolgsfaktoren und Hindernisse im Zuge der Maßnahmenumsetzung,
- Wechselwirkungen mit weiteren innerstädtischen Entwicklungen
- Aufbau Netzwerke und Bürgeraktivierung
- etc.

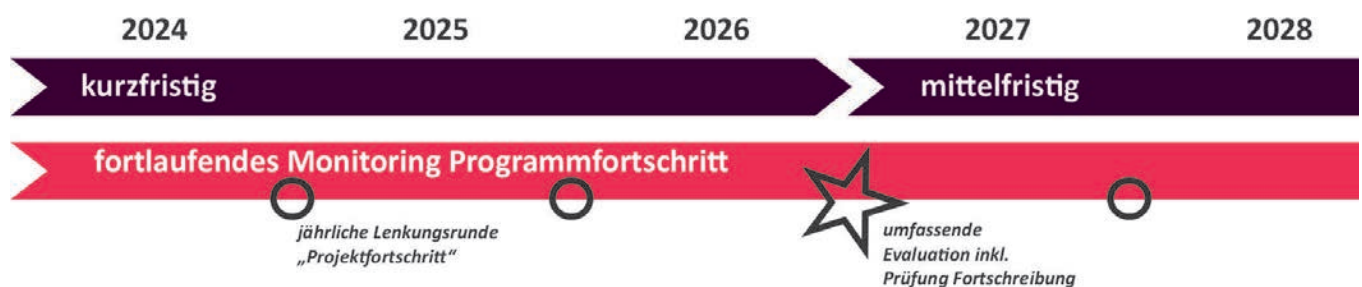


Abb. 130 : fortlaufendes Monitoring sowie regelmäßige Evaluierung des Programmfortschritts

sowie qualitativer Kriterien

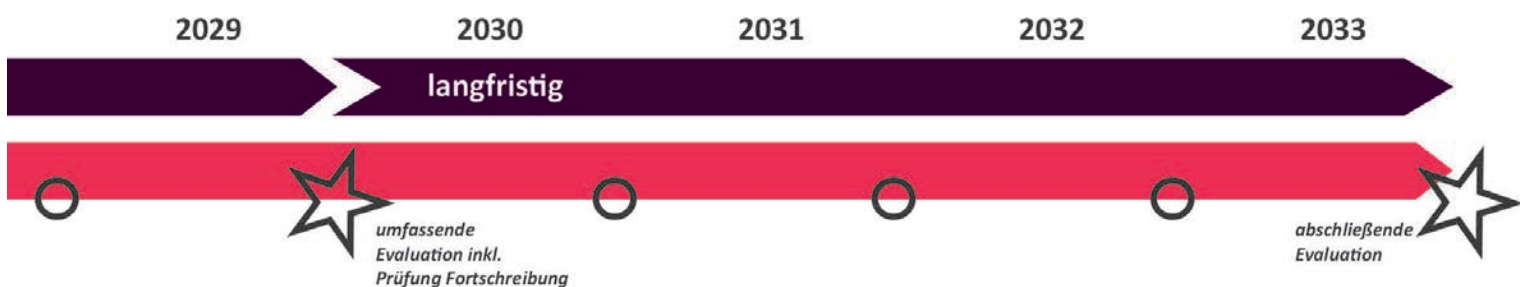
- Wirkung und Wahrnehmung der umgesetzten (Teil-)Maßnahmen (mittels Befragungen, Interviews)
- Angemessenheit der Umsetzungsschritte und -strategien
- Erfolge und Hindernisse innerhalb des Projektmanagements
- etc.

erfolgen.

Neben der Kontrolle über den Stand und die Fortschritte des Programms können hierdurch auch zielgerichtet Nejustierungen hinsichtlich Mitteleinsatz, Mittelverfügbarkeit und Maßnahmenausrichtung vorgenommen werden.

Diese umfassenden Evaluationen sollen darüber hinausgehend auch zur Einschätzung der Notwendigkeit einer Fortschreibung genutzt werden. Dies ist der Fall, wenn sich zeigt, dass sich grundlegende Rahmenbedingungen geändert haben bzw. eine grundlegende Neuausrichtung mehrerer Maßnahmen in finanzieller oder inhaltlicher Sicht notwendig erscheint. Hierdurch kann bereits innerhalb des Prozesses flexibel auf Änderungen reagiert werden.

In Ergänzung des Monitoring- und Evaluierungskonzepts nimmt die Stadt Trier regelmäßig an einer fortlaufenden Studie des Instituts für Handelsforschung (IFH) aus Köln Teil. Die Studie unter dem Titel „Vitale Innenstädte“ ermittelt in regelmäßigen Abständen die Bewertung der Innenstädte mittels Passantenbefragungen. Die nächste Befragung erfolgt 2024.



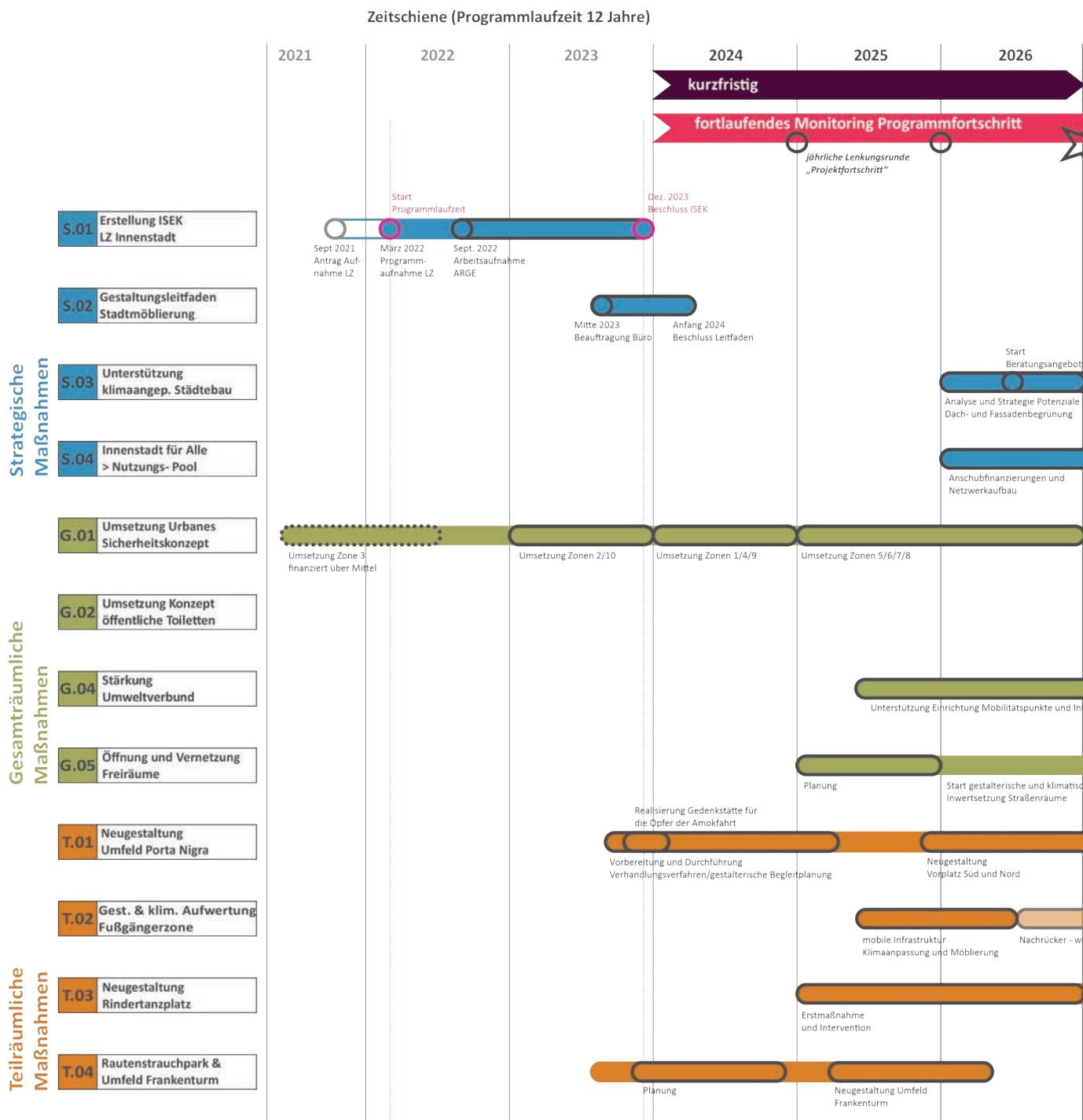
6.2.3 ZEITSCHIENE UMSETZUNGSVORSCHLAG

Die 12 Maßnahmen, auf welche die verfügbaren Mittel der Städtebauförderung im Programm „Lebendige Zentren“ aufgeteilt werden, sollen aufgrund hoher Priorisierung und festgestellter Dringlichkeit möglichst kurzfristig angegangen werden.

Die erfolgreiche Umsetzbarkeit einer Maßnahme wird aber nicht zuletzt durch die Kapazitäten des jeweils federführenden Amtes bestimmt, alle erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten und

zu begleiten. Vor diesem Hintergrund ist die sinnvolle und realistische Taktung der Maßnahmen von höchster Bedeutung.

Die Laufzeit des Programms beträgt 12 Jahre. Der Programmstart lag mit der Aufnahme des Untersuchungsgebiets in das Programm „Lebendige Zentren“ im März 2022. Somit reicht der Zeithorizont zur weiteren Umsetzung der Maßnahmen ab Beschluss des vorliegenden ISEK im Dezember 2023 noch 10 Jahre bis 2033.

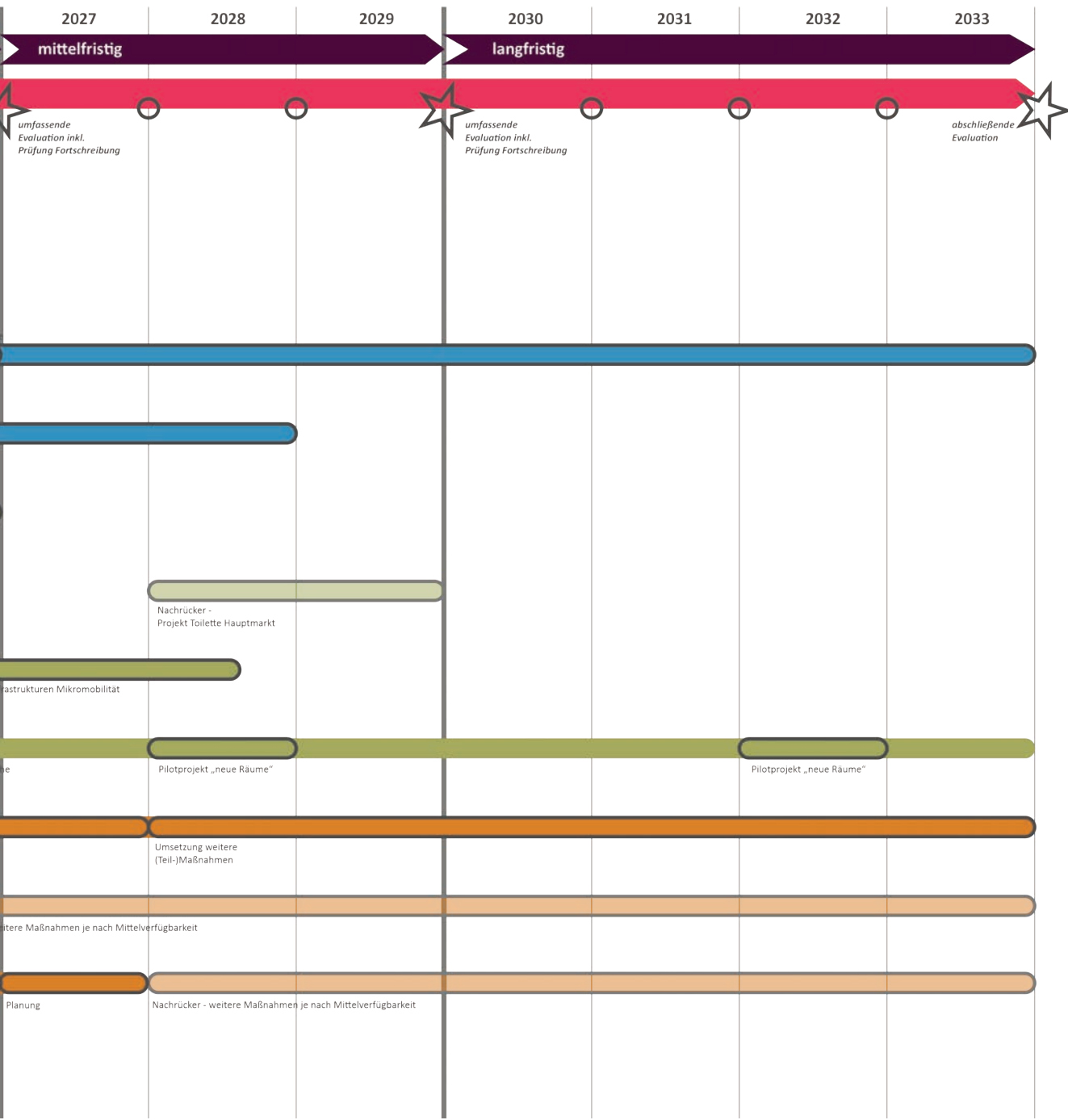


Folgende Zeitschiene gliedert die durch Mittel der Städtebauförderung geförderten Maßnahmen in zeitlicher Hinsicht. Die Bezugnahme erfolgt hierbei nur auf (Teil-)maßnahmen der Städtebauförderung, nicht auf (Teil-)maßnahmen des LeBIT.

Die Zeitschiene bildet gleichzeitig eine Grundlage für den anschließenden Maßnahmen- und Finanzierungsplan (vgl. Kapitel 6.2.4 auf folgender Seite), der für alle als prioritär eingestuftten Projekte zu erstellen ist.

Der Maßnahmen- und Finanzierungsplan ist wiederum Basis für die Erstellung einer Kosten- und Finanzierungsübersicht, die sich an der Grundlage des Landes Rheinland-Pfalz orientiert und durch die Stadt Trier erstellt wird. Die Kosten- und Finanzierungsübersicht ist Grundlage und Voraussetzung für die Beantragung von Fördermitteln.

Abb. 131 : Zeitschiene Maßnahmenumsetzung



6.2.4 MASSNAHMEN- UND FINANZIERUNGSPLAN

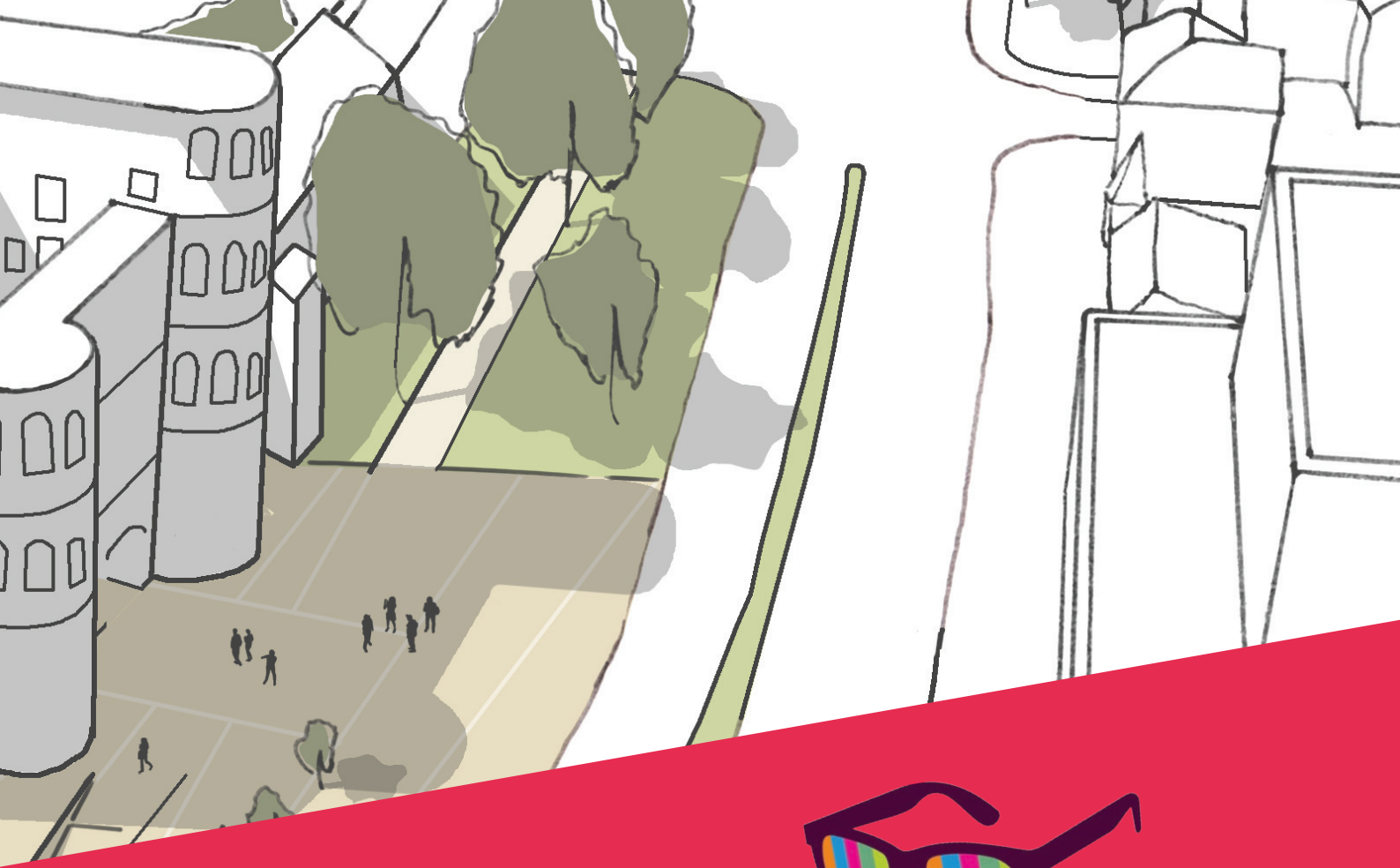
Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Kosten- gruppe*	Gesamtkosten	Mittel der Städtebauförderung		Nachrücker (im Falle ergänzend frei werdender Fördermittel)
				Gesetzte (Teil-) Maßnahmen	weitere (Teil-) Maßnahmen	
			(Schätzung; ohne Teilmaßnahmen LebIT)			
Strategische Maßnahmen mit Einsatz Städtebaufördermittel			602.000 €	250.000 €	215.000 €	0 €
S.1	Erstellung ISEK LZ Innenstadt	1	200.000 €	200.000 €	0 €	0 €
S.2	Gestaltungsleitfaden Stadtmöblierung	1	50.000 €	50.000 €	0 €	0 €
S.3	Unterstützung klimaangepasster Städtebau	1,3,4	230.000 €	0 €	140.000 €	0 €
S.3 a	Beratungsangebote etablieren (Veranst., Infomaterialien, Erstberatung technische Machbarkeit durch Experten)	4	70.000 €		70.000 €	
S.3 b	Analyse und Strategie zur Hebung Potenziale Dach- und Fassadenbegrünung	1	70.000 €		70.000 €	
S.3 c	Förderung Pilotprojekt(e) Dach- und Fassadenbegrünung	3	30.000 €			
S.3 d	Förderung Pilotprojekt(e) Wärmewende (Sanierung/ Dämmung)	3	60.000 €			
S.4	Innenstadt für Alle > Nutzungs- Pool	4	122.000 €	0 €	75.000 €	0 €
S.4 a	Aufbau Netzwerk, Beratungs- und Informationssystem, Zwischennutzungskonzepte	4	30.000 €		30.000 €	
S.4 b	Anschubfinanzierung/ Unterstützung Zwischen-, Neu- und Umnutzungen	4	30.000 €		30.000 €	
S.4 c	KuBiQ Zentral – Ein Künstler:innenatelier für Kulturelle Bildung im Innenstadtbereich	4	62.000 €		15.000 €	
Gesamträumliche Maßnahmen mit Einsatz Städtebaufördermittel			15.850.000 €	13.050.000 €	1.400.000 €	200.000 €
G.1	Umsetzung Urbanes Sicherheitskonzept	1,3	13.800.000 €	13.050.000 €		0 €
G.1 a	Planung 2022 – Umsetzung 2023: Zone 2/10	1,3				
G.1 b	Planung 2023 – Umsetzung 2024: Zone 1/4/9	1,3				
G.1 c	Planung 2024 – Umsetzung 2025 und 2026: Zone 5/6/7/8	1,3				
G.1 d	flankierende Straßenbaumaßnahmen	3				
G.2	Umsetzung Konzept öffentliche Toiletten	3	450.000 €	0 €	0 €	200.000 €
G.2 a	Umsetzung Projekt Fokusraum Hauptmarkt	3	200.000 €			200.000 €
G.2 b	weitere Umsetzungsschritte	3	250.000 €			
G.4	Stärkung Umweltverbund	3	300.000 €	0 €	100.000 €	
G.4 a	Förderung Einrichtung Mobilitätspunkte	3	200.000 €		50.000 €	
G.4 b	Infrastrukturen zur Unterstützung Mikromobilität	3	100.000 €		50.000 €	
G.5	Öffnung und Vernetzung Freiräume	1,3	1.300.000 €	0 €	1.300.000 €	0 €
G.5 a	Planung und Konzepterstellung	1	50.000 €		50.000 €	
G.5 b	gest. und klimat. Inwertsetzung Straßenräume	3	1.000.000 €		1.000.000 €	
G.5 c	Pilotprojekt Umgestaltung "neuer" Räume	3	250.000 €		250.000 €	
Teilräumliche Maßnahmen mit Einsatz Städtebaufördermittel			19.126.594 €	170.000 €	6.893.464 €	11.643.130 €
T.1	Neugestaltung Umfeld Porta Nigra	1,3	6.268.464 €	140.000 €	6.128.464 €	0 €
T.1 a	Verhandlungsverfahren Wettbewerb inkl. Lph 2 sowie gestalterische Begleitplanung & weitere Planungskosten	1	450.000 €	140.000 €	310.000 €	
T.1 b	Neugestaltung Vorplatz Süd und Nord (kurzfristig)	3	2.209.350 €		2.209.350 €	
T.1 c	Aufwertung Übergang Fußgängerzone (mittelfristig) Neugestaltung Übergang Christophstr. (Busbereich)	3	3.073.725 €		3.073.725 €	
T.1 d	Grünfläche Alleenbereich	3	311.584 €		311.584 €	
T.1 e	Gedenkstätte für die Opfer der Amokfahrt (Standort und Umfeld)	3	173.805 €		173.805 €	
T.1 f	Mobile Infrastruktur Klimaanpassung	3	50.000 €		50.000 €	
T.2	Gestalterische und klimaangepasste Aufwertung Fußgängerzone	1,3	8.533.130 €	0 €	390.000 €	8.143.130 €
T.2 a	Ergänzung Möblierung gemäß S.2	3	430.000 €		90.000 €	340.000 €
T.2 b	Mobile Infrastruktur Klimaanpassung	3	300.000 €		300.000 €	
T.2 c	Gestalterische Aufwertung Brotstraße	3	1.700.000 €			1.700.000 €
T.2 d	Austausch des Asphaltbelages in der Fleischstraße durch einen Pflasterbelag	3	2.500.000 €			2.500.000 €
T.2 e	Aufwertung Liebfrauenstraße mit Verknüpfungsbereich An der Meerkatz	3	903.130 €			903.130 €
T.2 f	Aufwertung Konstantinstraße/ Johann-Philipp- Straße	3	2.700.000 €			2.700.000 €
T.3	Neugestaltung Rindertanzplatz & Sieh-um-Dich	1,3	3.595.000 €	0 €	95.000 €	3.500.000 €
T.3 a	Planung/ Vorbereitung/ Wettbewerbsverfahren	1	75.000 €		75.000 €	
T.3 b	Erstmaßnahme und Intervention	4	20.000 €		20.000 €	
T.3 c	Neugestaltung Platzfläche und Verkehrsraum	3	3.300.000 €			3.300.000 €
T.3 d	Möblierung gemäß S.2	3	200.000 €			200.000 €
T.4	Rautenstrauchpark & Umfeld Frankenturm	1,3	730.000 €	30.000 €	280.000 €	0 €
T.4 a	Konzepterstellung	1	30.000 €	30.000 €		
T.4 b	Neugestaltung Rautenstrauchpark gem. Konzept	3	420.000 €			
T.4 c	PocketPark und Umfeld Frankenturm gem. Konzept	3	280.000 €		280.000 €	
Gesamtsummen			35.578.594 €	13.470.000 €	8.508.464 €	11.843.130 €

Abb. 132 : Maßnahmen- und Finanzierungsplan

Weitere Mittel		Einnahmen	Zeithorizont					Federführung
Weitere Mittel (andere öff. oder private Mittel)	Quelle weitere Mittel			bereits erfolgt bzw. laufend	kurzfristig (2024 - 2026)	mittelfristig (2027 - 2029)	langfristig (2030 - 2033)	
47.000 €		0 €						
0 €		0 €	2022 - 2023	●				Amt für Stadt- und Verkehrsplanung
0 €		0 €	2023 - 2024	●	●			Amt für Stadt- und Verkehrsplanung
0 €		0 €	2025 - 2033		●	●	●	Amt für Stadt- und Verkehrsplanung
			2026 - 2033		●	●	●	
			2026		●			
			n.n.					
			n.n.					
47.000 €		0 €	2026 - 2028		●	●		Amt für Stadtkultur und Denkmalschutz
			2026 - 2028		●	●		
			2026 - 2028		●	●		
47.000 €	noch zu prüfen!		2026 - 2028		●	●		
1.200.000 €		0 €						
750.000 €	Strukturprogramm 2021	0 €	2021 - 2026	●	●			Dez. V - Stabsstelle Koordination Urb. Sich.
			2023	●				
			2024		●			
			2025 - 2026		●			
			n.n.					
250.000 €		0 €	2028 - 2029			●		Hochbauamt
			2028 - 2029			●		
250.000 €	noch zu prüfen!		n.n.					
200.000 €		0 €	2025 - 2028		●	●		Amt für Stadt- und Verkehrsplanung
150.000 €	noch zu prüfen!		2025 - 2028		●	●		
50.000 €	noch zu prüfen!		2025 - 2028		●	●		
0 €		0 €	2025 - 2033		●	●	●	StadtRaum Trier
			2025		●			
			2026 - 2033			●	●	
			2028 & 2023			●	●	
420.000 €		0 €						
0 €		0 €	2023 - 2033	●	●	●	●	Amt für Stadt- und Verkehrsplanung
			2023 - 2025	●	●			
			2025 - 2026		●			
			2027 - 2033			●	●	
			2027 - 2033			●	●	
			2023 - 2024	●	●			
			2027			●		
0 €		0 €	2025 - n.n.		●	→		StadtRaum Trier
			2025 - 2026		●			
			2025 - 2026		●			
			n.n. (Nachrücker)					
			n.n. (Nachrücker)					
			n.n. (Nachrücker)					
			n.n. (Nachrücker)					
0 €		0 €	2025 - n.n.		●	→		StadtRaum Trier
			2027			●		
			2024 - 2025		●			
			n.n. (Nachrücker)					
			n.n. (Nachrücker)					
420.000 €		0 €	2023 - 2025	●	●			StadtRaum Trier
			2023 - 2024	●	●			
420.000 €	noch zu prüfen!		n.n.		●			
			2025 - 2026		●			
1.667.000 €		0 €						



7 Anhang



#perspektiveinnenstadt

– Abbildungsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis*

Seite

10	Abb. 1: Trier im regionalen Kontext
11	Abb. 2: Stadtgebiet Trier und Lage der Innenstadt
13	Abb. 3: Innenstadt Trier und Teilbereich Untersuchungsgebiet
14	Abb. 4: Das Untersuchungsgebiet mit seinen Schwerpunktbereichen
20	Abb. 5: Der ISEK- Prozess
25	Abb. 6: Start in die Analysephase
25	Abb. 7: Die Innenstadt- Brilen für eine geschärfte „Perspektive Innenstadt“
27	Abb. 8: Bewohner- Brille: innerstädtisches Wohnen mit vielfältigen Angeboten und Eirichtungen in unmittelbarer Nähe
27	Abb. 9: Bewohner- Brille: Nachteile hohe Bebauungsdichte, geringer Grün- und Freiflächenanteil, gestalterische Defizite
29	Abb. 10: Besucher - Brille: Vorteile hohe Nutzungs- und Angebotsdichte in engem räumlichen Zusammenhang
29	Abb. 11: Besucher- Brille: Nachteile geringe Aufenthaltsqulitäten in Teilbereichen und eingeschränkte Erreichbarkeiten
31	Abb. 12: Touristenbrille: Stärken Vielzahl historischer Sehenswürdigkeiten und ergänzender Angebote in räumlicher Nähe
31	Abb. 13: Touristenbrille: Nachteile fehlende Vernetzung touristische Highlights und gestalterische Defizite an zentralen Stellen
33	Abb. 14: Geschäftliche Brille: Vorteile stark frequentierte Innenstadt mit historischer Kulisse und vielfältigen Synergieeffekten
33	Abb. 15: Geschäftliche Brille: Nachteile Leerstände und gestalterische Defizite
35	Abb. 16: Klima-Brille: Vorteile Alleering, erste Maßnahmen Klimaschutz- und Klimaanpassung
35	Abb. 17: Klima- Brille: Nachteile Dichte, Versiegelung und Hitze; rechts oben: Thermo grafische Messung Aufheizung Viehmarktplatz im Sommer (Quelle: Energetisches Quartierskonzept Innenstadt - EQTI; Stadt Trier 2021; S.65)
36	Abb. 18: Stadtbezirk Altstadt (schwarze Linie) und Teilbereich Untersuchungsgebiet (rosa Fläche)
36	Abb. 19: Bevölkerungsdichte im Stadtbezirk Altstadt; Stand: 31.12.2020
37	Abb. 20: Altersstruktur im Stadtbezirk Altstadt; Stand: 31.12. 2019
38	Abb. 21: Karte Flächenkulisse; o.M.
40	Abb. 22: Analysekarte Klima; o.M.
44	Abb. 23: Karte Inaugescheinnahme Baustruktur und Leerstandssituation; o.M.
46	Abb. 24: Randbebauung Bahnhofsvorplatz mit Aufwertungsbedarf
46	Abb. 25: Umfeld Rindertanzplatz; Gebäude mit Sanierungsbedarf
46	Abb. 26: Umfeld Porta- Nigra; Gebäude mit Sanierungsbedarf
47	Abb. 27: Treviris- Passage mit hoher Leerstandsquote und Sanierungsbedarf
47	Abb. 28: Karstadt- Gebäude als prägende Großkubatur mit ungewisser Zukunft
47	Abb. 29: Judengasse und Randbebauung in insgesamt schlechtem Zustand
48	Abb. 30: Brotstraße mit Ecksituation Kontantinstraße; Sanierungsbedarfe
48	Abb. 31: Eingang Konstantinstraße Richtung Fußgängerzone und Innenhof Block zwi schen Kornmarkt und Hauptmarkt mit Handlungsbedarf
48	Abb. 32: Fleischstraße bis Viehmarktplatz; vereinzelte Leerstände und Sanierungsbedarfe
49	Abb. 33: Augustinerhof und Umfeld mit Handlungsbedarfen

Seite	
49	Abb. 34: Bollwerkstraße und Karl-Marx-Straße
49	Abb. 35: „Auftakt“ zur Innenstadt am Moselufer mit Handlungsbedarf
50	Abb. 36: Analysekarte Kultur-, Einkaufs- und Wohnstandort; o.M.
52	Abb. 37: Analysekarte Grün- und Freiräume; o.M.
54	Abb. 38: Analysekarte Mobilität und Umweltverbund; o.M.
56	Abb. 39: Die Innenstadt im FNP 2030 (Abgrenzung Untersuchungsgebiet durch Verfasser ergänzt); Quelle: Flächennutzungsplan der Stadt Trier, 2019
57	Abb. 40: Titelblatt Aktionsplan Inklusion, Quelle: Stadt Trier
59	Abb. 41: Titelblatt Aktionsplan Inklusion, Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept Trier; Stadt Trier 2022; S.82
60	Abb. 42: Zeitstrahl des Klima- Coachings in Trier; Quelle: Abschlussdokumentation im Projekt KlimawandelAnpassungsCOACH RLP, Stadt Trier 2021, S.6
61	Abb. 43: Titelblatt Mobilitätskonzept; Quelle: Stadt Trier
62	Abb. 44: angestrebtes Radroutennetz Trier 2025 mit Hauptradrouten (rot), Alternativrouten über Hauptstraßennetz (orange), Schulstandorten (blaue Punkte) etc.; Quelle: Radverkehrskonzept; Stadt Trier 2015; S.52
63	Abb. 45: Titelblatt Nahverkehrsplan - Teilfortschreibung 2021; Quelle: Stadt Trier
64	Abb. 46: Titelblatt Tourismus- und Hotelkonzept, Quelle: TTM GmbH
65	Abb. 47: Strategiehaus“ des zukünftigen touristischen Marketings; Quelle: Quelle: Tourismus- und Hotelkonzept Trier 2030+; TTM 2021; S.11
67	Abb. 48: Identifizierte Profilierungslagen in der Innenstadt; Quelle: Einzelhandelskonzept Trier 2025; Stadt Trier und CIMA Beratung + Management GmbH 2015; S.207
70	Abb. 49: Strategie SeWohn
72	Abb. 50: Struktur und Bausteine des LebIT- Projektes (Quelle: Amt für Immobilien, Innenstadt, Handel, Bau- und Umweltordnung
73	Abb. 51: Urbanes Sicherheitskonzept; Quelle: Stadt Trier
75	Abb. 52: Geltungsbereich EQTI und mögliche dezentrale Nahwärmenetze; Quelle: EQTI; Stadt Trier 2021; 38
75	Abb. 53: Energie-Bunker“ am Augustinerplatz zur Nahwärmeversorgung; Quelle: EQTI; Stadt Trier 2021; 39
76	Abb. 54: „Trier begrünt!“ als Projekt der Lokalen Agenda 21; Quelle: trier.begruent.de; Zugriff:16.06.2023
77	Abb. 55: Der Alleinring - das zentrale Handlungsfeld im Zuge des Projekts
78	Abb. 56: Analysekarte und Suchraum Hauptmarkt, Quelle: Konzept Öffentliche Toiletten Trier
79	Abb. 57: Titelblatt und Zielkarte Lichtmasterplan; Quelle: Büro Licht-Raum-Stadtplanung GmbH, Wuppertal, Karlsruhe 2014
80	Abb. 58: Pufferzonenkonzept der Stadt Trier und Schutzgebiet; Quelle: Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz GDKE
81	Abb. 59: Innenstadt und Untersuchungsgebiet mit vollständiger Abdeckung als Grabungsschutzgebiet; Quelle: Geoinformationssystem der Stadt Trier; nicht genordet
83	Abb. 60: Die vier Preisträger des Wettbewerbes Umfeld Porta Nigra
83	Abb. 61: südl. Vorplatz gemäß Siegerentwurf; Quelle: Atelier LOIDL Landschaftsarchitekten und Stadtplaner PartG
83	Abb. 62: nördl. Vorzone und Platzdetails gemäß Siegerentwurf; Quelle: Atelier LOIDL Landschaftsarchitekten und Stadtplaner PartG
85	Abb. 63: westliche Vorzone Porta Nigra mit Gedenkstätte im Übergang zur Christophstraße

85	Abb. 64: Axonometrie einer Stele; Quelle: Künstler Clas Steinmann, Trier, 2022
85	Abb. 65: 3D- Simulation Gedenkstätte; Quelle: Künstler Clas Steinmann, Trier, 2022
87	Abb. 66: Gestaltungskonzept Siegerentwurf; Quelle: lohrer.hochrein landschaftsarchitekten
87	Abb. 67: Ansichten Uferpromenade; Quelle: lohrer.hochrein landschaftsarchitekten
87	Abb. 68: Umfeld Römerbrücke; Quelle: lohrer.hochrein landschaftsarchitekten
89	Abb. 69: Auftaktveranstaltung in den Viehmarktthermen mit Diskussionsrunden vor Ort sowie Online- Beteiligung über sli.do und youtube- Livechat
91	Abb. 70: Die ausgefüllten Meinungskarten
94	Abb. 71:Übersicht zehn Gespräche mit Innenstadt- Experten
102	Abb. 72: Routen der drei Stadtpaziergänge am 25. März 2023
103	Abb. 73: Stationen Bahnhofsvorplatz, nördlicher Alleenring und Vorplatz Porta Nigra im Rahmen des ersten Stadtpaziergangs
104	Abb. 74: Stationen in der Fußgängerzone und am Frankenturm im Rahmen des zweiten Stadtpaziergangs
105	Abb. 75: Stationen Herkulesbrunnen und Augustinerhof im Rahmen des dritten Stadtpaziergangs
106	Abb. 76: Routen der beiden Spaziergänge am 12. und 13. Mai
108	Abb. 77: Information und Diskussion über die vorgeschlagenen Maßnahmen des ISEK
109	Abb. 78: Abstimmung offline und online zu den vorgeschlagenen Maßnahmen und Inhalten
111	Abb. 79: Räume mit dringendem Handlungsbedarf gemäß Expertengruppe: Judengasse und Rindertanzstraße
119	Abb. 80: Prozessbezogene Zieldimensionen des ISEK
121	Abb. 81: Inhaltliche Zieldimensionen des ISEK
128	Abb. 82: Bioklimatisches Entlastungssystem Klimaanpassung; o.M.
130	Abb. 83: Entwicklungsziele Gebäude und ihre Nutzungen; o.M.
132	Abb. 84: Entwicklungsziele Mobilität und Umweltverbund; o.M.
134	Abb. 85: Entwicklungsziele Grün- und Freiräume; o.M.
138	Abb. 86: Herausforderung Maßnahmenfindung
141	Abb. 87: Katalog aus 20 Maßnahmen mit den jeweiligen Teilmaßnahmen
142	Abb. 88: Die Maßnahmenmatrix
144	Abb. 89: Mittelverfügbarkeit und begrenzte finanzielle Spielräume
145	Abb. 90: Kostenschätzung Maßnahmen und verfügbare Fördermittel in der Gegenüberstellung
146	Abb. 91: analoge Abstimmung über die vorgeschlagenen Maßnahmen am Tag der Städtebauförderung, 13.05.2023; Online- Abstimmung über das Portal „Trier mitgestalten!“
147	Abb. 92: Abstimmungsergebnis Beteiligung
149	Abb. 93: Bewertungsmatrix ISEK- Maßnahmen
153	Abb. 94: Bewertung der jeweiligen Maßnahmen
155	Abb. 95: Gesamtübersicht Ergebnisse Maßnahmenbewertung
157	Abb. 96: Übersicht Einsatz Städtebaufördermittel
160	Abb. 97: Titelblatt ISEK Lebendiges Zentrum
161	Abb. 98: Ansatz Leitfaden Stadtmöblierung
166	Abb. 99: Urbanes Sicherheitskonzept Innenstadt Trier, Quelle: Stadt Trier
167	Abb. 100: Fokusraum Hauptmarkt; Quelle: Toilettenkonzept Stadt Trier
168	Abb. 101: Lichtmasterplan Innenstadt Trier, Quelle: Stadt Trier
173	Abb. 102: Zonierungsskizze Neugestaltung Umfeld Porta Nigra
173	Abb. 103: Umfeld Porta Nigra heute - Vorplatz Nord und Süd
174	Abb. 104: Perspektivskizze Neugestaltung Umfeld Porta Nigra

177	Abb. 105: Teilbereiche im Fokus Maßnahme T.02
177	Abb. 106: Bodenbelag Fleischstraße
177	Abb. 107: Konstantinstraße mit Aufwertungsbedarf
177	Abb. 108: Hitzeinsel Viehmarktplatz
179	Abb. 109: Zonierungsskizze Neugestaltung Rindertanzplatz
179	Abb. 110: heutiger Rindertanzplatz bis in die 1960er- Jahre zum Großteil bebaut - eine Option für die Zukunft?
179	Abb. 111: Rindertanzplatz heute
180	Abb. 112: Perspektivskizze Neugestaltung Rindertanzplatz
183	Abb. 113: Zonierungsskizze Neugestaltung Umfeld Frankenturm und Rautenstrauchpark
183	Abb. 114: Umfeld Frankenturm und Rautenstrauchpark heute
184	Abb. 115: Perspektivskizze Neugestaltung Umfeld Frankenturm
185	Abb. 116: Perspektivskizze Neugestaltung Rautenstrauchpark
187	Abb. 117: Zonierungsskizze Bürgergarten Augustinerhof
187	Abb. 118: Augustinerhof heute
188	Abb. 119: Perspektivskizze Bürgergarten Augustinerhof
191	Abb. 120: Zonierungsskizze Moselufer
191	Abb. 121: Moselufer heute
192	Abb. 122: Perspektivskizze südliches Moselufer
195	Abb. 123: Zonierungsskizze Neugestaltung Bahnhofsvorplatz
195	Abb. 124: Bahnhofsvorplatz heute
199	Abb. 125: Priorisierte Maßnahmen zur Umsetzung sowie mögliche „Nachrücker“
200	Abb. 126: räumliche Verortung der priorisierten Maßnahmen zur Umsetzung sowie mögliche „Nachrücker“
202	Abb. 127: Vorschlag Gebietskulisse Städtebauförderung
204	Abb. 128: Vorschlag weiteres Programmgebiet ab 2034
207	Abb. 129: Aufbau und Zuständigkeiten Projektmanagement
208	Abb. 130: fortlaufendes Monitoring sowie regelmäßige Evaluierung des Programmfortschritts
210	Abb. 131: Zeitschiene Maßnahmenumsetzung
212	Abb. 132: Maßnahmen- und Finanzierungsplan

