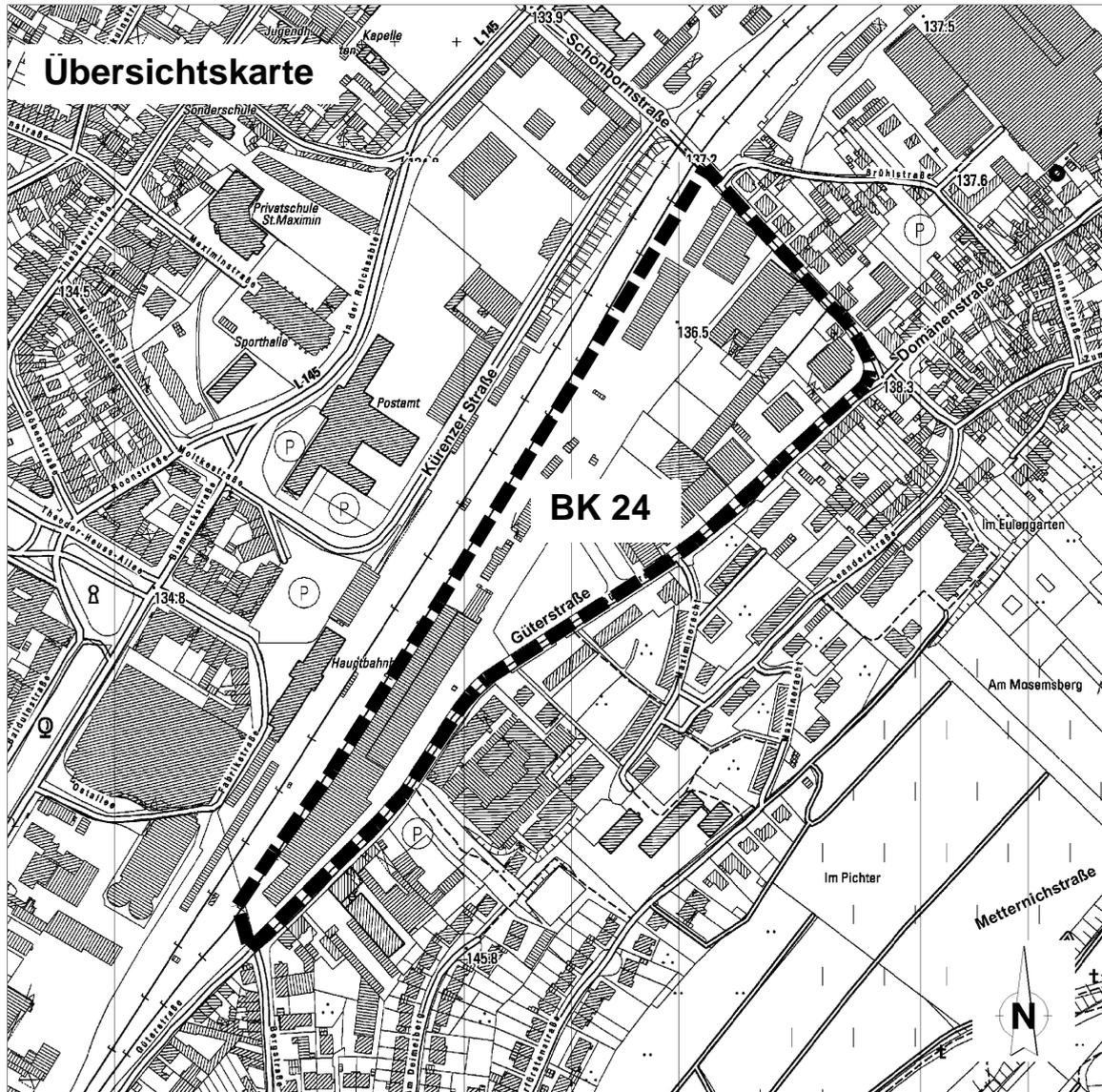


**STADT TRIER****BEBAUUNGSPLAN  
BK 24 „ZWISCHEN SCHÖNBORNSTRASSE UND GÜTERSTRASSE“****Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB  
(Teil 1: Städtebaulicher Teil)**

Stand: 29. Januar 2019 (Vorentwurf)

Bearbeitung:

FIRU Koblenz GmbH  
Schloßstraße 5  
56068 Koblenz

# INHALT

<b>1</b>	<b>Einführung .....</b>	<b>1</b>
1.1	<i>Anlass und Erforderlichkeit der Planung .....</i>	1
1.2	<i>Lage und räumlicher Geltungsbereich des Plangebietes.....</i>	2
<b>2</b>	<b>Ausgangssituation .....</b>	<b>3</b>
2.1	<i>Bebauung und Nutzung.....</i>	3
2.1.1	<i>Vorhandene Bebauung und Nutzungen im Plangebiet .....</i>	3
2.1.2	<i>Vorhandene Bebauung und Nutzungen in der Nachbarschaft des Plangebietes ....</i>	3
2.2	<i>Verkehrliche Erschließung.....</i>	4
2.3	<i>Ver- und Entsorgung .....</i>	4
2.4	<i>Immissionsbelastungen.....</i>	5
2.5	<i>Natur und Landschaft .....</i>	5
<b>3</b>	<b>Verfahrenshinweise.....</b>	<b>5</b>
3.1	<i>Art des Bebauungsplanes .....</i>	5
3.2	<i>Ablauf des Verfahrens .....</i>	5
<b>4</b>	<b>Planungsvorgaben .....</b>	<b>6</b>
4.1	<i>Raumordnung- und Landesplanung.....</i>	6
4.2	<i>Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan .....</i>	10
4.3	<i>Planungsrechtliche Ausgangssituation.....</i>	11
4.4	<i>Informelle Planungen.....</i>	12
4.4.1	<i>Stadtteilrahmenplan .....</i>	12
4.4.2	<i>Einzelhandelskonzept.....</i>	13
4.4.3	<i>Workshop „Perspektiven für den Bahnhofsbereich Trier“ .....</i>	13
4.5	<i>Fachplanungen und sonstige Fachbelange .....</i>	13
4.5.1	<i>Landschaftsplan.....</i>	13
4.5.2	<i>Denkmalschutz .....</i>	14
4.5.3	<i>Schutzgebiete und -objekte .....</i>	14
4.5.4	<i>„Petrisberg-Aufstieg“ (ÖPNV-Querachse) / Mobilitätskonzept Trier 2025+ .....</i>	15
4.5.5	<i>Gewidmete Bahnflächen.....</i>	15
<b>5</b>	<b>Planungsziele .....</b>	<b>16</b>
5.1	<i>Ziele und Zwecke der Planung.....</i>	16
5.2	<i>Städtebauliches Konzept.....</i>	17
5.3	<i>Standort- und Planungsalternativen .....</i>	18
<b>6</b>	<b>Planinhalte, wesentliche Abwägungsgesichtspunkte und Begründung.....</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>Auswirkungen der Planung .....</b>	<b>20</b>
7.1	<i>Prüfung der Geschlechtergerechtigkeit (Gender-Check).....</i>	20
7.2	<i>Städtebauliche Auswirkungen .....</i>	20
7.3	<i>Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung .....</i>	20

7.4	<i>Auswirkungen auf den Verkehr</i> .....	21
7.5	<i>Ver- und Entsorgung</i> .....	28
7.6	<i>Eigentumsverhältnisse / Bodenordnung</i> .....	28
7.7	<i>Kosten der Planung</i> .....	28
7.8	<i>Flächenbilanz</i> .....	28
<b>8</b>	<b>Rechtsgrundlagen, DIN-Vorschriften, Regelwerke</b> .....	<b>29</b>
<b>9</b>	<b>Verzeichnis der berücksichtigten Gutachten und Fachplanungen</b> .....	<b>30</b>
<b>10</b>	<b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis:</b> .....	<b>31</b>
<b>Anlagen</b>		

# 1 Einführung

## 1.1 Anlass und Erforderlichkeit der Planung

Anlass der Planung ist die Nachnutzung von Teilflächen des ehem. Güterbahnhofs Trier-Nord. Auf den Flächen im Stadtteil Kürenz soll im Bereich der Ecke Schönbornstraße / Domänenstraße / Güterstraße eine neue großflächige Einzelhandelsnutzung zur Nahversorgung angesiedelt werden. Durch diese soll die Nahversorgungsfunktion in den Stadtteilen Kürenz, Alt-Kürenz sowie Gartenfeld-Mitte nachhaltig gestärkt und gesichert werden. Die geplante Einzelhandelsnutzung ergänzt einen vorhandenen Einzelhandelsbestand mit derzeit überwiegend nicht-zentrenrelevanten Warengruppen.

Zur Vorbereitung der geplanten Nachnutzung soll ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Grundlage ist für den Bereich der geplanten Einzelhandelsnutzung das städtebauliche Konzept der TRIWO AG als Teilflächeneigentümerin und Vorhabenträgerin der Einzelhandelsansiedlung.

Im Umfeld des o.g. Vorhabens soll für die im Bestand gewerblich genutzten Grundstücke die Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen sowie ggf. weiteren Nutzungen bspw. Vergnügungsstätten gesteuert bzw. eingeschränkt werden.

Das Plangebiet gliedert sich in einen „Kerngeltungsbereich“ für die geplanten Einzelhandelsnutzungen sowie in einen „erweiterten Geltungsbereich“, der die bestehenden gewerblich genutzten Grundstücke umfasst.

Die Festsetzungsqualität im „Kerngeltungsbereich“ für die geplante Einzelhandelsansiedlung entspricht der Regelungstiefe eines qualifizierten Bebauungsplans. Für diesen Teilbereich wird eine Umweltprüfung durchgeführt und ein Umweltbericht erstellt.

Für den „erweiterten Geltungsbereich“ im Umfeld sollen nur Regelungen zur Art der baulichen Nutzung getroffen werden. Die Regelungstiefe entspricht damit der eines einfachen Bebauungsplanes. Da dieser Teilbereich bereits baulich genutzt wird und sich durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes der Zulässigkeitsmaßstab nach § 34 BauGB nicht wesentlich ändert, kann für diesen Teilbereich auf die Durchführung einer Umweltprüfung verzichtet werden.

## 1.2 Lage und räumlicher Geltungsbereich des Plangebietes



**Abbildung 1: Luftbild mit Darstellung des Plangebietes Bebauungsplan BK 24**

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Kürenz und schließt südöstlich an die Flächen der Bahnstrecke Trier-Koblenz an. Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden durch die Schönbornstraße.
- Im Süden und Osten durch die Güterstraße.
- Im Westen durch die Eisenbahnstrecke Trier-Koblenz.

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 5,6 ha. Der genaue Geltungsbereich ergibt sich aus der zugehörigen Planurkunde.

## **2 Ausgangssituation**

### **2.1 Bebauung und Nutzung**

#### **2.1.1 Vorhandene Bebauung und Nutzungen im Plangebiet**

Die Bebauung innerhalb des Kerngeltungsbereiches des Bebauungsplans ist durch überwiegend großformatige Bebauung geprägt. Zu den ansässigen Nutzungen zählen eine Autovermietung, ein Fachgeschäft für Babyausstattung sowie ein Fachgeschäft für Werkzeuge.

Südlich angrenzend an den Kerngeltungsbereich wird der erweiterte Geltungsbereich durch zwei- bis dreigeschossige Gewerbebebauung geprägt. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Großhandelsunternehmen und Dienstleistungsbetriebe. Teilweise befinden sich in den Erdgeschosebenen Beratungs- / Verkaufsräume der ansässigen Unternehmen.

Zwischen diesen Betrieben sowie dem Paket- und Briefverteilzentrum im südlichen Teil des Plangebietes befindet sich an der Güterstraße ein Hotel mit 122 Zimmern.

Im Süden des Plangebietes ist außerdem ein Handwerksbetrieb für Fenster und Türen ansässig.

#### **2.1.2 Vorhandene Bebauung und Nutzungen in der Nachbarschaft des Plangebietes**

Westlich an das Plangebiet grenzen die Betriebsflächen der Bahn. Diese umfassen die Gleisstrasse der Strecke Trier-Koblenz und einige Betriebsgebäude. Die Betriebsgebäude werden von der Güterstraße aus erschlossen. Soweit die Nutzung nicht mehr bahnbetrieblichen Zwecken dient, ist im weiteren Verfahren die einsenbahnrechtliche Entwidmung zu klären. Westlich der ca. 40 m breiten Gleisstrasse befindet sich der Trierer Hauptbahnhof.

Nördlich des Plangebietes befinden sich entlang der Schönbornstraße sowohl Wohn- als auch gewerbliche Nutzungen. Bei den gewerblichen Nutzungen handelt es sich u.a. um Dienstleistungsunternehmen (Druckerei) sowie eine Kfz-Werkstatt. Die gewerblichen Nutzungen befinden sich im Nahbereich des Kreuzungspunktes Schönbornstraße / Domänenstraße / Güterstraße. Hieran schließt in westliche Richtung überwiegend zweigeschossige Wohnbebauung in Form von Mehrfamilienhäusern an. Die Wohngebäude weisen traufständige Satteldächer auf. Im Erdgeschoss eines Wohnhauses befindet sich zudem ein Ladengeschäft mit Lotto, Paketannahme, etc.

Die östlich und südöstlich an das Plangebiet angrenzenden Flächen werden überwiegend zu Wohnzwecken aber auch zu gewerblichen Zwecken genutzt.

Im Nahbereich des Kreuzungspunktes Schönbornstraße / Domänenstraße / Güterstraße befinden sich zweigeschossige Wohngebäude mit Satteldach und zu Wohnzwecken ausgebautem Dachgeschoss.

Ca. 60 m südlich des Knotenpunktes wird die durch Wohnen geprägte Nutzungsstruktur durch einen metallverarbeitenden Betrieb unterbrochen.

Südlich hieran schließt sich wieder Wohnnutzung in Form von überwiegend dreigeschossigen Geschosswohnungsbauten mit Satteldach an. Lediglich ein 2014/2015 errichtetes Wohngebäude weist 5 Vollgeschosse mit Flachdach auf.

Gegenüber dem Paketverteilzentrum befinden sich im Erdgeschoss der Wohnbebauung gastronomische Nutzungen (Bistro und Lieferservice) sowie ein kleinflächiger Lebensmittelhandel.

## **2.2 Verkehrliche Erschließung**

### **Verkehrliche Anbindung**

Erschlossen ist das Plangebiet durch die umlaufenden Straßen im Bestand – Schönbornstraße und Güterstraße. Über diese ist das Plangebiet an die westlich gelegene Trierer Innenstadt angebunden. Eine plangebietsinterne Erschließung erfolgt im Bestand über private Grundstücksflächen, die an die oben genannten Straßen anbinden.

Die vorhandene / geplante Einzelhandelsnutzung verfügt im Bestand über zwei Zufahrten von der Schönbornstraße.

In nördliche Richtung bindet die Güterstraße über die Domänenstraße das Plangebiet an die Avelsbacher Straße / Wasserweg und damit an den Trierer Norden sowie die B 49 an.

### **Fuß- und Radwege**

Sowohl beidseitig der Schönbornstraße als auch der Güterstraße verlaufen separate Gehwege. Separate Radwege sind nicht ausgewiesen. Die Radverkehrsteilnehmer müssen die Fahrbahnen der Straßen mitbenutzen.

### **ÖPNV**

In der Nähe zur Kreuzung Schönbornstraße / Domänenstraße befinden sich die nächstgelegenen Bushaltestellen zum Plangebiet.

Über diese Haltestellen ist das Plangebiet mit der Linie 3, 30 und 83 tagsüber im 10-Minuten-Takt sowohl an den Trierer Hauptbahnhof als auch an die Stadtteile Feyen/Grafschaft und Tarforst/Universität als auch u.a. die Ortsgemeinden Pluwig, Bonerath, Morscheid angebunden.

## **2.3 Ver- und Entsorgung**

In den umliegenden Straßen bestehen Ver- und Entsorgungsanlagen zu Strom, Gas, Wasser und Abwasser. Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes erfolgt über Anschlüsse an die bestehenden Ver- und Entsorgungsanlagen.

Mit Umsetzung der Planung ist im weiteren Verfahren zu prüfen, ob und welche Auswirkungen auf die technische Infrastruktur zu erwarten sind.

## **2.4 Immissionsbelastungen**

Aufgrund der angrenzenden Eisenbahnstrecke sowie aufgrund der Verkehrsbelastungen sowohl der Schönbornstraße als auch der Güterstraße liegen im Plangebiet bereits erhebliche Vorbelastungen durch Verkehrslärm vor.

Die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmsituation im Plangebiet und der Umgebung werden in einer schalltechnischen Untersuchung ermittelt und im Umweltbericht berücksichtigt und dargestellt.

Weiterhin werden die Auswirkungen der Einzelhandelsnutzung auf die Umgebung ermittelt.

## **2.5 Natur und Landschaft**

Im Plangebiet sind neben den Gebäuden und versiegelten Flächen wie Hofflächen und Zufahrten nur in sehr geringem Umfang unversiegelte Freiflächen vorhanden. Die Grundstücke im Plangebiet sind überwiegend vollständig versiegelt.

Bei den unversiegelten Freiflächen handelt es sich im Wesentlichen um Brachflächen der ehem. Gleisanlagen sowie um Randstreifen von Grundstücken. Die Brachflächen sind teilweise mit Sträuchern und Bäumen bestanden.

Die möglichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft werden im Rahmen der Umweltprüfung ermittelt und im Umweltbericht dargelegt.

# **3 Verfahrenshinweise**

## **3.1 Art des Bebauungsplanes**

Die Aufstellung des Bebauungsplans BK 24 erfolgt nach §§ 2 ff. BauGB mit Durchführung einer Umweltprüfung. Im vorliegenden Fall wird die Umweltprüfung auf den Kerngeltungsbereich (vgl. Kap. 6) beschränkt. Die Belange des Umweltschutzes werden im Umweltbericht dargelegt, der der Begründung als gesonderter Teil beiliegt.

## **3.2 Ablauf des Verfahrens**

Der Stadtrat der Stadt Trier hat am 25.09.1997 erstmals die Aufstellung des Bebauungsplans BK 24 beschlossen. Anlass war der hier festgestellte Neuordnungsbedarf in der Folge der Aufgabe von Nebenflächen des Hauptbahnhofs durch die Deutsche Bahn AG. Zielsetzung war seinerzeit die planungsrechtliche Vorbereitung einer flächenextensiven Nutzungsmischung für die Bereiche Gewerbe/Handwerk und in untergeordnetem Umfang auch Einzelhandel zur Versorgung des Gebietes.

Aufgrund seit der Fassung des Aufstellungsbeschlusses veränderter Flächenentbehrlichkeiten seitens der Deutsche Bahn AG sowie zwischenzeitlich veränderter Planungsziele wurde am 03.06.2009 ein erneuter Aufstellungsbeschluss gefasst.

Zielsetzung war die Festsetzung des Plangebietes als Gewerbegebiet und eine Einschränkung der zulässigen Betriebe hinsichtlich des Störgrades, u.a. vor dem Hintergrund damals vorliegender Nutzungsabsichten. Weiterhin sollten die Ziele des

Einzelhandelskonzeptes der Stadt Trier umgesetzt und innenstadtrelevante Nutzungen ausgeschlossen werden.

Im Jahr 2013 entschied der Stadtvorstand, im Bereich der Schönbornstraße südöstlich der Gleisanlagen ein neues Nahversorgungszentrum zur Verbesserung der Versorgungssituation in den Stadtbezirken Alt-Kürenz und Gartenfeld zu entwickeln. Diese fortgeschriebene Zielsetzung wurde zwischenzeitlich auch in das Einzelhandelskonzept 2025+ der Stadt Trier übernommen, wobei das geplante Zentrum an der Schönbornstraße als Ziel-3-Zentrum mit der Funktion eines Nahversorgungszentrums definiert wurde. Diese Zielsetzung des Einzelhandelskonzeptes ist nach der Diskussion in der Verwaltung und im Runden Tisch Einzelhandel um einen möglichen Alternativstandort im Bereich des Walzwerks Kürenz auch in den Flächennutzungsplan 2030 übernommen worden. Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan wurde auf dieser Grundlage im Jahr 2017 erneuert.

Eine weitere Fortschreibung dieses Beschlusses wurde erforderlich, da die Einzelhandelsprogrammierung für den Standort nun statt der Ansiedlung eines Lebensmittel-Vollsortimenters mit 1.100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche sowie eines Lebensmittel-Discounters mit 1.100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche die Ansiedlung eines einzigen Lebensmittel-Vollsortimenters mit maximal 2.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vorsieht.

*(Im weiteren Verfahren zu ergänzen.)*

## 4 Planungsvorgaben

### 4.1 Raumordnung- und Landesplanung

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Grundsätze der Raumordnung sowie in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung sind als sonstige Erfordernisse der Raumordnung in der Abwägung zu berücksichtigen.

Für die Aufstellung des Bebauungsplanes bedeutende Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung bestehen in Form

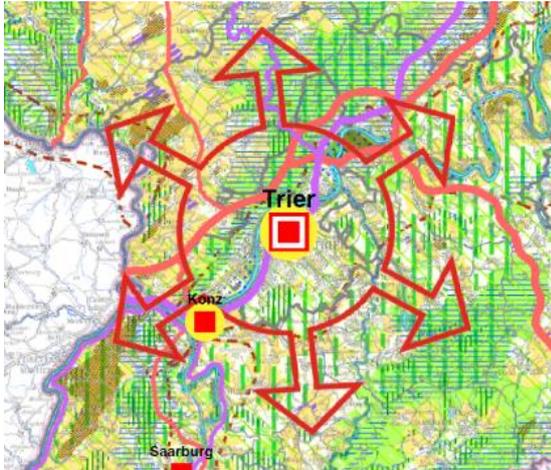
- des Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV 2008 – Stand 3. Teilfortschreibung 2017) und
- des Regionalen Raumordnungsplans für die Region Trier (RROP – Stand 1985 / Teilfortschreibung Einzelhandel 1995).

Weiterhin sind die Grundsätze der Raumordnung sowie in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung als sonstige Erfordernisse im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Insofern wird der Entwurf zur Fortschreibung des regionalen Raumordnungsplans (RROPE) mit Stand Januar 2014<sup>1</sup> abwägend berücksichtigt.

---

<sup>1</sup> Planungsgemeinschaft Region Trier (01/2014): Regionaler Raumordnungsplan Region Trier – Entwurf Januar 2014, Trier.

## Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV)



**Abbildung 2: Ausschnitt LEP IV (ohne Maßstab)**

Trier stellt gemäß LEP IV (Teil B: Ziele und Grundsätze der Landesentwicklung; Entwicklung) als Oberzentrum den Kern eines sogenannten Entwicklungsschwerpunktes mit oberzentraler Ausstrahlung dar. Als solches hat Trier die Region mit hochwertigen Einrichtungen des spezialisierten höheren Bedarfs zu versorgen. In den Oberzentren soll insbesondere durch geeignete Maßnahmen im Bereich der Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen die Tragfähigkeit überörtlich bedeutsamer Einrichtungen sichergestellt werden.

Folgende Ziele und Grundsätze des LEP IV sind bei der vorliegenden Planung zu beachten bzw. zu berücksichtigen:

Nach Z 31 zu Kapitel 2.4.2 „Nachhaltige Siedlungsentwicklung“ ist die quantitative Flächenneuinanspruchnahme bis zum Jahre 2015 landesweit zu reduzieren sowie die notwendigen Flächeninanspruchnahmen über ein Flächenmanagement qualitativ zu verbessern und zu optimieren. Dabei ist der Innenentwicklung ein Vorrang vor der Außenentwicklung einzuräumen.

Nach G 56 soll die Sicherung einer wohnortnahen und qualitativen Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen und privaten Einrichtungen und Dienstleistungen durch die zentralen Orte in den Mittelbereichen und in Aufgabenteilung in den mittelzentralen Verbänden wahrgenommen werden.

Die Errichtung und Erweiterung von Vorhaben des großflächigen Einzelhandels ist nach Z 57 nur in zentralen Orten zulässig (Zentralitätsgebot). Betriebe mit mehr als 2.000 qm Verkaufsfläche kommen nur in Mittel- und Oberzentren in Betracht.

Z 58 gibt vor, dass die Ansiedlung und Erweiterung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit innenstadtrelevanten Sortimenten nur in städtebaulich integrierten Bereichen, das heißt in Innenstädten und Stadt- sowie Stadtteilzentren, zulässig ist (städtebauliches Integrationsgebot). Die städtebaulich integrierten Bereiche („zentrale Versorgungsbereiche“ im Sinne des BauGB) sind von den zentralen Orten in Abstimmung mit der Regionalplanung verbindlich festzulegen und zu begründen. Diese Regelungen müssen auch eine Liste innenstadtrelevanter und nicht-innenstadtrelevanter Sortimente umfassen.

In der Begründung des Ziels wird die Herleitung der zentralen Versorgungsbereiche, der Sortimentsliste und der Ergänzungsstandorte aus einem kommunalen Einzelhandelskonzept empfohlen. Nach Z 59 ist die Ansiedlung und Erweiterung großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit nicht-innenstadtrelevanten Sortimenten auch an Ergänzungsstandorten der zentralen Orte zulässig. Diese sind ebenfalls von den Gemeinden in Abstimmung mit der Regionalplanung festzulegen und zu begründen. Innenstadtrelevante Sortimente sind als Randsortimente auf eine innenstadtverträgliche Größenordnung zu begrenzen.

Durch die Ansiedlung und Erweiterung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben dürfen nach Z 60 weder die Versorgungsfunktion der städtebaulich integrierten Bereiche der Standortgemeinde noch die der Versorgungsbereiche (Nah- und Mittelbereiche) benachbarter zentraler Orte wesentlich beeinträchtigt werden (Nichtbeeinträchtigungsgebot). Dabei sind auch die Auswirkungen auf Stadtteile von Ober- und Mittelzentren zu beachten.

Z 61 gibt vor, dass der Bildung von Agglomerationen nicht großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit innenstadtrelevanten Sortimenten außerhalb der städtebaulich integrierten Bereiche durch Verkaufsflächenbegrenzungen in der Bauleitplanung entgegenzuwirken ist (Agglomerationsverbot). Haben sich bereits Agglomerationsbereiche außerhalb der städtebaulich integrierten Bereiche gebildet, so sind diese als Sondergebiete des großflächigen Einzelhandels in der Bauleitplanung auszuweisen und in ihrem Bestand festzuschreiben.

Das Ziel der nachhaltigen Siedlungsentwicklung (Z 31) wird durch die vorliegende Planung durch die Nachnutzung einer innerörtlich mindergenutzten Fläche erfüllt.

Die Ziele und Grundsätze der Daseinsvorsorge (Z 57 bis Z 61) werden durch die Planung berücksichtigt bzw. erfüllt. Eine Beurteilung der möglichen Auswirkungen der geplanten Einzelhandelsansiedlung wurde im Rahmen einer gutachterlichen Auswirkungsanalyse durch das Büro GMA, Ludwigsburg erbracht. Ergebnis des Gutachtens ist, dass sowohl das Zentralitätsgebot (Z 57), das städtebauliche Integrationsgebot (Z 58) als auch das Nichtbeeinträchtigungsgebot (Z 60) erfüllt werden und damit durch die geplanten Einzelhandelsbetriebe keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind (vgl. Kap. 7.3).

#### Regionaler Raumordnungsplan Region Trier (RROP) / Entwurf RROPE

Die Stadt Trier ist im RROP als Oberzentrum mit den besonderen Funktionen für Erholung, Wohnen und Gewerbe dargestellt.

In der Gesamtkarte des RROP sowie RROPE werden für das Plangebiet Siedlungsflächen Gewerbe dargestellt. Die an das Plangebiet angrenzenden Flächen sind als Siedlungsflächen Wohnen dargestellt.



**Abbildung 3: Ausschnitte RROP (links) / Entwurf RROPE (rechts) (ohne Maßstab)**

Ergänzend zum LEP IV sind u.a. folgende Grundsätze und Ziele bei der Planung zu berücksichtigen:

Gemäß Grundsatz G 8 des RROPE soll die städtebauliche Innenentwicklung vor der Entwicklung in bisher unbebauten Außenbereichen erfolgen. Dieser Grundsatz wird durch die vorliegende Planung erfüllt.

Gemäß Grundsatz 39 und Ziel 40 sind die Gemeinden mit der besonderen Funktion Gewerbe die Schwerpunkort der gewerblichen Entwicklung. Es ist eine zielgerichtete Gewerbeflächenvorsorge zu betreiben. Dazu zählt u.a. auch die Aufstellung von Bebauungsplänen für vorhandene Gewerbeflächen. Dies wird durch vorliegende Planung umgesetzt.

Nach den Grundsätzen 78 bis 81 soll der Bestand an Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben in den zentralen Orten, insbesondere in den zentralen Versorgungsbereichen gesichert und gefördert werden. Die Deckung des täglichen Bedarfs soll wohnstandortnah möglich sein und die zentralen Versorgungsbereiche in die ÖPNV-Netze eingebunden sein.

Die Planung ist an die Ziele der Raumordnung angepasst.

## 4.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan



**Abbildung 4: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan 2030 der Stadt Trier**

Der Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1982 wurde nun zwischenzeitlich durch den aktuellen Flächennutzungsplan 2030 ersetzt. Die Genehmigung dieses FNP 2030 seitens der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord in Koblenz liegt vor und die Bekanntmachung ist am 05.02.2019 erfolgt. Der Plan ist somit rechtswirksam.

Darin (s. Abbildung 4 rechts) werden die Flächen des Plangebietes lediglich im Westen als Flächen für den Bahnverkehr dargestellt. Die Flächen zur Ansiedlung der geplanten Einkaufsbetriebe werden als Sonderbauflächen mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel-Nahversorgung“ (EZH 1) überlagert als zentraler Versorgungsbereich „Nahversorgungszentrum“ (NVZ) dargestellt.

Die östlich und südlich angrenzenden Flächen (erweiterter Geltungsbereich) werden als gewerbliche Bauflächen dargestellt.

Der Flächennutzungsplan 2030 enthält darüber hinaus die informelle Darstellung des Petrisbergaufstiegs im Sinne einer langfristigen Freihaltung der Trasse.

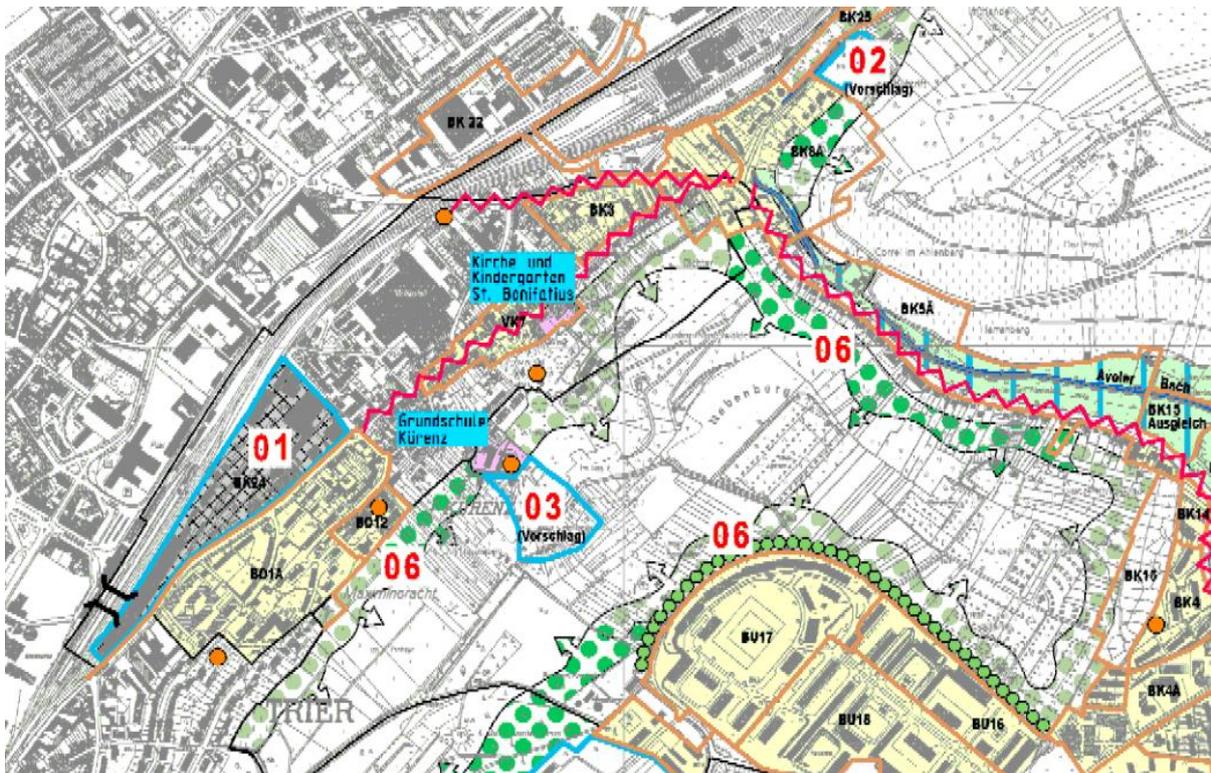
Der Bebauungsplan entspricht somit den Darstellungen des Flächennutzungsplans 2030. Somit ist der Bebauungsplan gem. § 8 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.



Aufstellungsbeschluss wurde am 29.11.2016 ortsüblich bekannt gemacht. Eine frühzeitige Beteiligung gem. §§ 3 und 4 BauGB hat bisher nicht stattgefunden.

## 4.4 Informelle Planungen

### 4.4.1 Stadtteilrahmenplan



**Abbildung 6: Auszug Übersichtsplan Leitziele Siedlungsraum / Nutzung des Stadtteilrahmenplan Kürenz**

Im Stadtteilrahmenplan für den Stadtteil Kürenz werden zum Plangebiet die Leitziele formuliert, das Areal des ehem. Güterbahnhofs entweder für eine gewerbliche Nutzung (Alternative 1) oder für innenstadtnahes Wohnen i.V.m. Dienstleistung (Alternative 2) nach zu nutzen.

Weitere Schlüsselprojekte und Leitziele aus dem Stadtteilrahmenplan Kürenz im Plangebiet sowie in dessen Umfeld (Stand Oktober 2006) sind:

- Bau einer Fuß- und Radwegeverbindung über den Hauptbahnhof (evtl. i.V.m. Trasse für Sonderverkehrsmittel) (Schlüsselprojekt / vgl. Kap. 4.5.4).
- Bau einer Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahntrasse (Südseite).
- Ausbildung eines Portals zum Ortskern / Gestalterische Aufwertung des Kreuzungsbereiches (Kreuzungspunkt Schönbornstraße / Güterstraße / Domänenstraße).

#### **4.4.2 Einzelhandelskonzept**

Für den Bebauungsplan BK 24 sind die Vorgaben aus der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes 2025+<sup>2</sup> aus dem Jahr 2014 zu berücksichtigen. Dieses wurde vom Stadtrat am 13.03.2015 als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen.

Ein wesentliches für den Bebauungsplan relevantes Ziel des Einzelhandelskonzeptes ist die nachhaltige Sicherung attraktiver Stadtteil- / Nahversorgungszentren. Entsprechend des Einzelhandelskonzeptes Trier 2025+ wird zur Ergänzung der Nahversorgung in Kürenz, Alt-Kürenz und Gartenfeld für das Plangebiet ein neues Nahversorgungszentrum mit umfassender Stadtteilversorgung ausgewiesen, um die bestehenden Versorgungsdefizite innerhalb der Stadtteile langfristig zu decken.

Nach Ziel 3 des Einzelhandelskonzeptes wird für die Nahversorgung die Kombination eines Vollsortimenters und eines Lebensmitteldiscounters mit einer Gesamtverkaufsfläche zwischen 1.500 bis 3.500 qm angestrebt. Über den Bestandsschutz hinaus sollen keine konsumigen Fachmärkte angesiedelt werden.

Die Ziele des Einzelhandelskonzeptes sind im Rahmen des Bebauungsplanes zu berücksichtigen.

#### **4.4.3 Workshop „Perspektiven für den Bahnhofsbereich Trier“**

Im Jahr 2006 fand ein Workshop statt, in dem Perspektiven und künftige Entwicklungsmöglichkeiten für das Bahnhofsumfeld erarbeitet wurden.

Für die Flächen des Plangebietes BK 24 plädierte die Arbeitsgruppe aufgrund der Lage zwischen Bahn und dem Gewerbegebiet an der Güterstraße für eine gewerbliche Nutzung dieser Flächen, in Anlehnung an die vorhandenen Betriebe in der unmittelbaren Nachbarschaft. Die verfügbaren Flächen könnten als Erweiterungs- oder Verlagerungsangebot genutzt werden.

Neben der Entwicklung des östlichen Bahnhofszugangs und damit zugleich der Stadtteilverbindung schlägt das damals erarbeitete räumliche Konzept eine gewerbliche Entwicklung der im Eigentum der aurelis Real Estate befindlichen Flächen im Winkel von Güterstraße und Schönbornstraße vor. Damit sollen die bereits vorhandenen gewerblichen Strukturen ergänzt und fortgesetzt werden. Durch die Orientierung und Gestaltung der Gebäude sollte eine gestalterisch befriedigende Lösung insbesondere in den zu den öffentlichen Verkehrsflächen und zur Bahnlinie exponierten Bereichen sichergestellt werden.

### **4.5 Fachplanungen und sonstige Fachbelange**

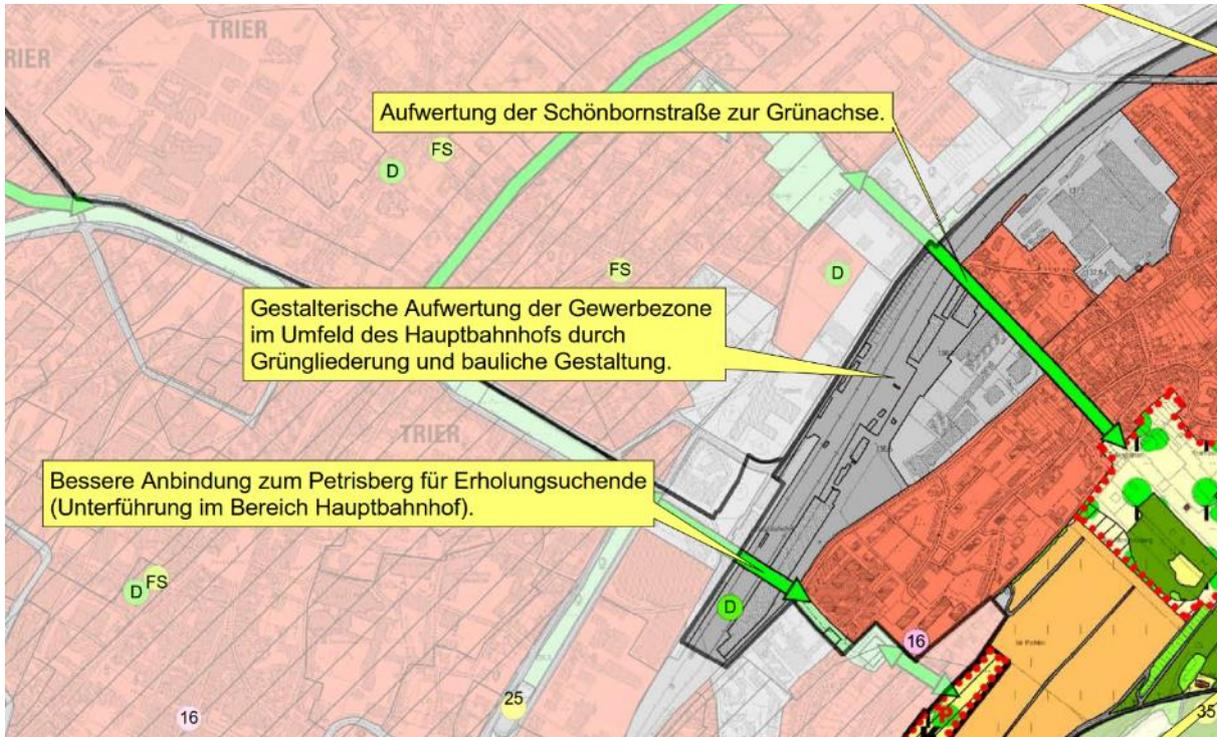
#### **4.5.1 Landschaftsplan**

Im Entwicklungskonzept zum Landschaftsplan für den Stadtteil Kürenz (Stand Oktober 2011) ist das Plangebiet als Fläche für Industrie- und Gewerbegebiete dargestellt. Leitbild ist die

---

<sup>2</sup> CIMA (September 2013): Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Trier 2025+, Köln.

gestalterische Aufwertung der Gewerbezone im Umfeld des Hauptbahnhofes durch Grüngliederung und bauliche Gestaltung sowie eine bessere Anbindung zwischen Hauptbahnhof und Petrisberg für die Erholungssuchenden. Weitergehende Maßnahmen sind für das Plangebiet nicht benannt.



**Abbildung 7: Ausschnitt aus dem Stadteillandschaftsplan Kürenz**

#### 4.5.2 Denkmalschutz

Das Plangebiet liegt größtenteils innerhalb des Grabungsschutzgebietes „Archäologisches Trier der römischen Zeit und seine bauliche Entwicklung bis in die frühe Neuzeit“ der Stadt Trier. Eine entsprechende Rechtsverordnung ist am 23. März 2011 in Kraft getreten.

Das Plangebiet liegt innerhalb der Zone 3 des Grabungsschutzgebietes mit der Bezeichnung „Nördliches und südliches Gräberfeld“. Nach § 4 der Rechtsverordnung bedürfen Vorhaben im Grabungsschutzgebiet, die verborgene Kulturdenkmäler gefährden können, insbesondere alle Erd- und Bauarbeiten gemäß § 22 Abs. 3 Denkmalschutzgesetz (DSchG) der Genehmigung der unteren Denkmalschutzbehörde. Sie trifft die Entscheidung im Einvernehmen mit der Denkmalfachbehörde.

#### 4.5.3 Schutzgebiete und -objekte

Im Rahmen von „Natura 2000“ benannte Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) sowie europäische Vogelschutzgebiete sind nicht betroffen.

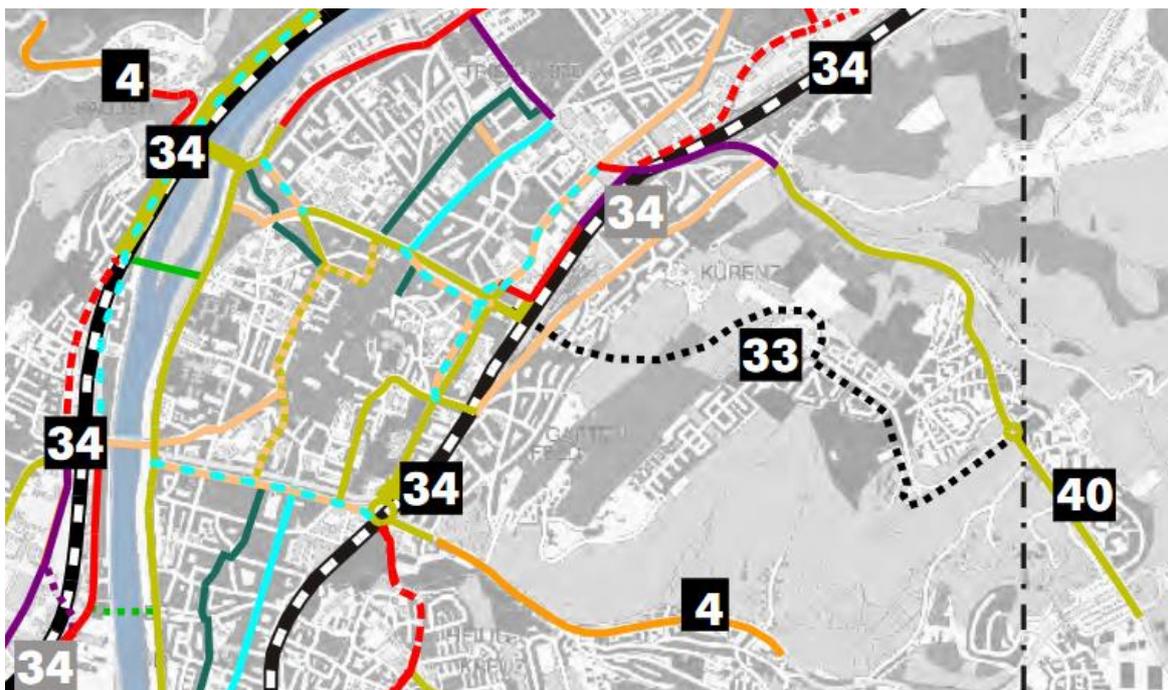
Sonstige Schutzgebiete oder Schutzobjekte wie insbesondere Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Wasserschutzgebiete oder gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geschützte Biotop sind innerhalb des Geltungsbereiches nicht vorhanden.

#### 4.5.4 „Petrisberg-Aufstieg“ (ÖPNV-Querachse) / Mobilitätskonzept Trier 2025+

Ziel des sogenannten „Petrisberg-Aufstiegs“ ist die Schaffung einer ÖPNV-Querachse zwischen der Trierer Innenstadt und dem Petrisberg / Tarforster Plateau. Die Planung geht bereits ins Jahr 1972 zurück. Zielsetzung der Planung war bereits damals u.a. die Anbindung eines neuen Stadtteils an die Trierer Innenstadt sowie die Lösung verkehrstechnischer Probleme.

In den Folgejahren wurden, zuletzt im Jahr 2010, verschiedene Studien zu unterschiedlichen Varianten zur Umsetzung dieser ÖPNV-Verbindung, u.a. als Seilbahn- oder Bus-Konzept, hinsichtlich Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit / Folgekostenrechnung erstellt.

Nach den Ergebnissen dieser Studien ist zwar die grundsätzliche Machbarkeit gegeben, jedoch lassen die Rahmenbedingungen für eine Förderung derzeit eine wirtschaftliche Umsetzung der Maßnahme nicht zu. Wann eine Realisierbarkeit gegeben sein wird, kann derzeit nicht abschließend eingeschätzt werden. Der „Petrisberg-Aufstieg“ ist gemäß dem Mobilitätskonzept Trier 2025 nicht Bestandteil des Planungshorizonts bis 2025. Dennoch sollen zur Sicherung einer langfristigen Umsetzung dieser direkten ÖPNV-Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Petrisberg / Wissenschaftspark / Universität die vorgesehenen Trassen in verbindlichen Planungen gesichert und frei gehalten werden.



**Abbildung 8: Ausschnitt Mobilitätskonzept Trier 2025 (Nr. 33: Freihaltetrasse „Petrisberg-Aufstieg“)**

Die Trasse des geplanten „Petrisberg-Aufstiegs“ verläuft im Bereich der südlichen Flächen des Plangebietes. Die Planung ist bei den Festsetzungen des Bebauungsplanes zu berücksichtigen.

#### 4.5.5 Gewidmete Bahnflächen

Die im Plangebiet gelegenen Flurstücke 54/196 und 54/200 befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG.

Die Flurstücke sollen zukünftig sowohl der Erschließung der an das Plangebiet angrenzenden Bahnflächen als auch der geplanten Einzelhandelsnutzungen von der Güterstraße aus dienen. Im weiteren Verfahren ist zu klären, ob es sich um eine private oder öffentliche Straße handeln soll. (vgl. Kap. 5.2).

## **5 Planungsziele**

### **5.1 Ziele und Zwecke der Planung**

Wesentliche Ziele und Zwecke der Planung sind:

- Nachnutzung von nicht mehr benötigten Teilflächen des ehem. Güterbahnhofs Trier Nord.
- Planungsrechtliche Vorbereitung zur Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten.
- Festsetzung eines Gewerbegebietes im südlichen Teil des Geltungsbereiches insbesondere mit Steuerung von Einzelhandelsnutzungen, Vergnügungstätten und Bordellen.
- Verbesserung und Sicherung der Nahversorgung in den Stadtteilen Gartenfeld und Kürenz.
- Beschränkung der Immissionen für gewerbliche Nutzungen durch Festsetzung einer Geräuschkontingentierung zur Sicherung eines verträglichen Nebeneinanders von Wohnen und Gewerbe.
- Sicherung der Freihaltetrasse des „Petrisbergaufstiegs“.

## 5.2 Städtebauliches Konzept



**Abbildung 9: Städtebauliches Konzept (Stand Dezember 2018 /unmaßstäblich)<sup>3</sup>**

Das Baukonzept (Abbildung 9) für die geplante Handelsnutzung umfasst im Norden des Plangebietes die Errichtung eines großflächigen Lebensmitteleinzelhandelsbetriebs sowie die Sicherung der vorhandenen kleinflächigen als auch großflächigen Einzelhandelsbetriebe.

Auf dem Grundstück der geplanten Einzelhandelsansiedlung sieht das Konzept die Erhaltung der angrenzend an die Schönbornstraße bestehenden Halle vor. Die Halle dient sowohl im Bestand als auch zukünftig im Wesentlichen der Unterbringung von Einzelhandelsnutzungen.

<sup>3</sup> TRIWO AG

Nordwestlich der Bestandshalle ist ein 3-geschossiger, gestaffelter Neubau geplant. Dieser beinhaltet im Erdgeschoss die Räumlichkeiten des geplanten großflächigen Lebensmittel-Einzelhandelsbetriebs sowie eine Bankfiliale. Die oberen Geschosse sind in ihrer Grundfläche gegenüber der Grundfläche des Erdgeschosses reduziert und sollen vorrangig durch Büro- und Dienstleistungsnutzungen mit geringem Kundenverkehrsaufkommen belegt werden.

Die in der Mitte des geplanten Sondergebietes grenzständig vorhandenen eingeschossigen Gebäude sollen ebenfalls erhalten bleiben und weiterhin durch die Bestandsnutzungen (Werkzeughandel) belegt werden.

Die Erschließung der geplanten Einzelhandelsansiedlung erfolgt nach dem derzeitigen Konzept des Vorhabenträgers über zwei vorhandene Zufahrten sowie eine neu geplante Tiefgaragenzufahrt von der Schönbornstraße im Norden des Plangebietes. Im weiteren Verfahren ist die verkehrliche Funktionalität der Zufahrten näher zu untersuchen.

Weiterhin ist eine noch herzustellende Erschließungsstraße von der Güterstraße aus vorgesehen, die sowohl der Erschließung der Einzelhandelsbetriebe als auch der angrenzenden Bahnflächen dient. Im weiteren Verfahren ist zu klären, ob es sich um eine private oder öffentliche Straße handeln soll. Auch eine fußläufige Anbindung über diese Straße ist sicherzustellen.

Die Anlieferung der Lebensmittel-Einzelhandelsbetriebe ist im Westen des geplanten Neubaus auf der Gebäudeseite zur Bahnstrecke geplant.

Im Bereich der Gewerbegebiete geht es um die Sicherung des vorhandenen Bestandes sowie insb. der Beschränkung von Einzelhandelsnutzungen zur Umsetzung der Ziele des Einzelhandelskonzeptes.

### **5.3 Standort- und Planungsalternativen**

Da es sich bei dem vorliegenden Bebauungsplan um eine Bestandsüberplanung und die Nachnutzung einer brachliegenden Fläche im Siedlungsgefüge handelt, ergeben sich keine zu bevorzugenden Standortalternativen. Weiterhin wird durch die Planung dem Grundsatz der Innen- vor Außenentwicklung entsprochen.

In der Einzelhandelsuntersuchung zum Planstandort wurden 3 Varianten der Belegung mit Lebensmitteleinzelhandelsbetrieben untersucht (vgl. Kap. 7.3).

## **6 Planinhalte, wesentliche Abwägungsgesichtspunkte und Begründung**

Für den „Kerngeltungsbereich“ des vorliegenden Bebauungsplanes sind Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen sowie die öffentlichen Verkehrsflächen geplant. Der Bebauungsplan für den „Kerngeltungsbereich“ erfüllt somit die Anforderungen an einen „qualifizierten Bebauungsplan“ gemäß § 30 Abs. 1 BauGB.

Für den „erweiterten Geltungsbereich“ sind lediglich Festsetzungen über die Art der baulichen Nutzung geplant. Für den „erweiterten Geltungsbereich“ erfüllt der Bebauungsplan

damit die Anforderungen gemäß § 30 Abs. 1 BauGB an einen qualifizierten Bebauungsplan nicht. Im erweiterten Geltungsbereich, der den Anforderungen eines „einfachen Bebauungsplan“ entspricht, richtet sich damit die Zulässigkeit von Vorhaben im Übrigen nach § 34 BauGB.

Folgende Festsetzungen sind u.a. vorgesehen:

#### *Kerngeltungsbereich*

- Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung als sonstiges Sondergebiet „Einzelhandel“ bzw. „Einkaufszentrum“ gem. § 11 Abs. 3 BauNVO mit Zulässigkeit u.a. folgender Nutzungen / Betriebstypen und Verkaufsflächen:
  - Ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb mit dem Kernsortiment Lebensmittel mit einer Verkaufsfläche (VK) von insgesamt bis zu 2.200 qm (Planung)
  - Ein Fachgeschäft mit dem Kernsortiment Babybedarf / Babyausstattung (Baby-Markt) mit einer Verkaufsfläche von bis zu 250 qm (Bestand).
  - Sonstige Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten und nicht nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten mit einer Verkaufsfläche von insgesamt bis zu 2.000 qm. Die Verkaufsfläche eines Einzelhandelbetriebs darf 1.500 qm nicht überschreiten (Bestand, u.a. Werkzeughandel und Küchenstudio).
  - Bankfiliale.
  - Büro- und Dienstleistungsnutzungen mit 4.000 qm Geschossfläche.
- Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung, insb. Grundflächenzahl, Zahl der Vollgeschosse und Höhe baulicher Anlagen.
- Festsetzung zu überbaubaren Grundstücksflächen und zur Bauweise.
- Festsetzung einer Erschließungsstraße zur Sicherung der südlichen Anbindung an die Güterstraße und Erschließung weiterer gewerblicher Grundstücke.
- Grünordnerische Maßnahmen zur gestalterischen Aufwertung, insb. Vorgaben zur Stellplatzbegrünung, je 8 Stellplätze ein den Stellplätzen unmittelbar zugeordneter Baum.
- Bauordnungsrechtliche Festsetzungen insb. zu Werbeanlagen.

#### *Erweiterter Geltungsbereich*

- Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung als Gewerbegebiet gem. § 8 BauNVO mit insb. Einschränkung der Einzelhandelsnutzungen, Ausschluss von insb. Vergnügungsstätten und Bordellen / bordellartigen Betrieben.
- Festsetzungen zu Werbeanlagen
- Sicherung der Trasse des Petrisbergaufstiegs.

*(Im weiteren Verfahren zu ergänzen.)*

## 7 Auswirkungen der Planung

Auf die umweltrelevanten Auswirkungen der Planung wird an dieser Stelle nicht weiter eingegangen, da diese im Umweltbericht gesondert und umfassend behandelt werden.

### 7.1 Prüfung der Geschlechtergerechtigkeit (Gender-Check)

*(Im weiteren Verfahren zu ergänzen.)*

### 7.2 Städtebauliche Auswirkungen

Mit der vorliegenden Planung wird die Nachnutzung einer brachliegenden / mindergenutzten Fläche im Siedlungsgebiet der Stadt Trier vorbereitet. Durch die Planung wird das Plangebiet nachhaltig städtebaulich entwickelt und hierdurch die Nahversorgung innerhalb der Stadtteile Kürenz und Gartenfeld langfristig gesichert.

*(Im weiteren Verfahren zu ergänzen.)*

### 7.3 Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung

Die Auswirkungen einer möglichen Einzelhandelsansiedlung innerhalb des Plangebietes wurden im Rahmen einer Auswirkungsanalyse<sup>4</sup> in Varianten untersucht.

Folgende Varianten wurden betrachtet:

1. Neuansiedlung Lebensmitteldiscounter mit einer Verkaufsfläche (VK) von 1.100 qm oder 1.400 qm.
2. Verlagerung / Erweiterung Lebensmittelvollsortimenter mit 1.800 qm VK und Neuansiedlung Lebensmitteldiscounter mit 1.100 m VK.
3. Neuansiedlung Lebensmittelvollsortimenter mit 1.000 qm VK und Neuansiedlung Lebensmitteldiscounter mit 1.100 qm VK.

Zur Beurteilung der möglichen Auswirkungen wurden unter Berücksichtigung der für die drei Varianten ermittelten Umsatzleistungen sowie der Kaufkraft innerhalb der Einzugsgebiete die wirtschaftlichen Auswirkungen der Planung (potentielle Umsatzumverteilungen) betrachtet und bewertet. Weiterhin wurden die möglichen städtebaulichen Auswirkungen der Planung abgeschätzt.

Für alle drei Varianten kommt die Auswirkungsanalyse zu dem Fazit, dass eine Verträglichkeit mit bestehenden zentralen Versorgungsbereichen vorliegt. Gegen Variante 2 sprach nach Ansicht des Gutachters jedoch, dass aufgrund der Verlagerung eines bestehenden Vollsortimenters komplexe Implikationen im Hinblick auf einen sachgerechten Umgang mit dem perspektivischen Altstandort verbunden wären. In der Folge empfahl der Gutachter die Variante 3 (Präferenz) oder die Variante 1.

Die Einzelhandelsprogrammierung sieht nun jedoch dennoch die Verlagerung des derzeit in den denkmalgeschützten Gebäuden an der Schönbornstraße ansässigen Lebensmittelvollsortimenters Edeka an den Standort BK 24 vor. Den im Einzelhandelsgutachten

---

<sup>4</sup> GMA mbH (November 2016): Auswirkungsanalyse zur Einzelhandelsprogrammierung BK 24 in Trier – Endbericht; Ludwigsburg.

genannten „komplexen Implikationen im Hinblick auf einen sachgerechten Umgang mit dem perspektivischen Altstandort“ soll nun durch Aufstellung eines weiteren Bebauungsplanes für den Altstandort des Edeka Marktes (Ecke Schönbornstraße/ Schöndorfer Straße) entgegengewirkt werden. Dieser hat zum Ziel, hier künftig insbesondere weiteren innenstadtrelevanten und nahversorgungsrelevanten Einzelhandel auszuschließen.

Im Ergebnis wird somit durch die Planungen der Stadt die Verlagerung eines Lebensmittelvollsortimenters vorbereitet und die Folgenutzung des Altstandortes planungsrechtlich gesichert. Erhebliche, negative Auswirkungen durch die Planung auf zentrale Versorgungsbereiche in der Stadt Trier oder die Versorgung der Bevölkerung sind demnach nicht zu erwarten.

Mit der geplanten Beschränkung von Einzelhandelsnutzungen in den Gewerbegebieten trägt die Planung zusätzlich den Zielen des Einzelhandelskonzeptes Rechnung.

## **7.4 Auswirkungen auf den Verkehr**

### **Verkehrliche Anbindung und Erschließung des Plangebietes**

Die Erschließung der geplanten Einzelhandelsansiedlung erfolgt nach dem derzeitigen Konzept des Vorhabenträgers über zwei vorhandene Zufahrten sowie eine neu geplante Tiefgaragenzufahrt von der Schönbornstraße im Norden des Plangebietes. Im weiteren Verfahren ist die verkehrliche Funktionalität der Zufahrten näher zu untersuchen.

Weiterhin ist eine noch herzustellende Erschließungsstraße von der Güterstraße aus vorgesehen, die sowohl der Erschließung der Einzelhandelsbetriebe als auch der angrenzenden Bahnflächen dient.

Für die geplanten als auch die bestehenden Nutzungen ist ein gemeinsames Stellplatzangebot geplant. Die Stellplätze für die Büronutzung sollen in der Tiefgarage untergebracht werden.

### **Inhalte und Methodik der Verkehrsuntersuchung**

Um die Belange des Verkehrs ausreichend zu berücksichtigen, wurde eine Verkehrsuntersuchung<sup>5</sup> erstellt. In dieser werden sowohl die durch die Planung verursachten Verkehre und deren Verteilung auf das Straßennetz sowie die Leistungsfähigkeit von betroffenen Knotenpunkten betrachtet und beurteilt.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Entwicklung im Plangebiet wurden anhand von Verkehrsmodellrechnungen auf den betroffenen Straßenabschnitten ermittelt, bewertet sowie vergleichend gegenübergestellt. Zur Bewertung der Auswirkungen der Planung auf die verkehrliche Situation wurden folgende Planfälle betrachtet.

- Ist Zustand (Analyse-Nullfall) u.a. ermittelt anhand von Verkehrserhebung am 24.11.2016 an den Knotenpunkten „Schöndorfer Straße / Schönbornstraße“,

---

<sup>5</sup> R+T Verkehrsplanung (Januar 2019): Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan BK 24 – Trier – Vorabzug; Darmstadt.

„Domänenstraße / Zum Schloßpark / Güterstraße / Schönbornstraße“, „Avelsbacher Straße / Nellstraße“ und „Schönbornstraße / Brühlstraße.“

- Prognose-Nullfall 2025: Berücksichtigung von Siedlungstätigkeiten in Trier (Baulücken und Wohnbauflächen gemäß der Flächennutzungsplanfortschreibung) sowie von Siedlungstätigkeiten im Umland; Berücksichtigung des neuen Hotels in der Güterstraße, des neuen Parkhauses an der Kürenzer Straße sowie Entfall des im Plangebiet ansässigen Getränkemarkts.
- Prognose-Mitfall 2025: Zusätzlich zum Prognose-Nullfall Berücksichtigung der neu geplanten Einzelhandelsansiedlung und der geplanten Büro- und Dienstleistungsnutzungen.

Die Planungen zum Moselbahndurchbruch wurden in den Prognoseberechnungen nicht berücksichtigt, da es sich dabei nicht um hinreichend verfestigte Planungen im rechtlichen Sinne handelt.

### Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen im Plangebiet

Auf Grundlage folgender geplanter Nutzungen wurde das durch die geplanten neu hinzutretenden Nutzungen zu erwartende Verkehrsaufkommen abgeschätzt:

- Lebensmitteleinzelhandel (Vollsortimenter) mit einer Verkaufsfläche von ca. 2.200 qm.
- Bankfiliale mit einer Bruttogeschossfläche von ca. 150 qm.
- Büronutzungen mit geringem Kundenaufkommen und einer Bruttogeschossfläche von ca. 4.000 qm.

Für die neu geplanten Nutzungen wurde insgesamt ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 2.175 Kfz/24 Stunden, bezogen auf einen normalen Werktag (DTVw), ermittelt. Dieses wird im Prognose-Mitfall als zusätzliches Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Die im Bestand vorhandenen Einzelhandelsnutzungen sind bereits in den Verkehrserhebungen zum Ist-Zustand enthalten und daher nicht als Zusatzaufkommen zu berücksichtigen.

**Tabelle 1      Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen**

Nutzung	ca. Kfz-Fahrten pro 24 h (DTVw) (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen)
Lebensmittel-Vollsortimenter	1.745
Bankfiliale	86
Büronutzung	344
<b>Summe</b>	<b>2.175</b>

## Verkehrliche Belastung des Straßennetzes

Die verkehrlichen Auswirkungen der Entwicklung im Plangebiet auf relevante Straßenabschnitte wurden anhand von Verkehrsmodellrechnungen auf Straßenabschnitten im Umfeld ermittelt, bewertet sowie vergleichend gegenübergestellt.

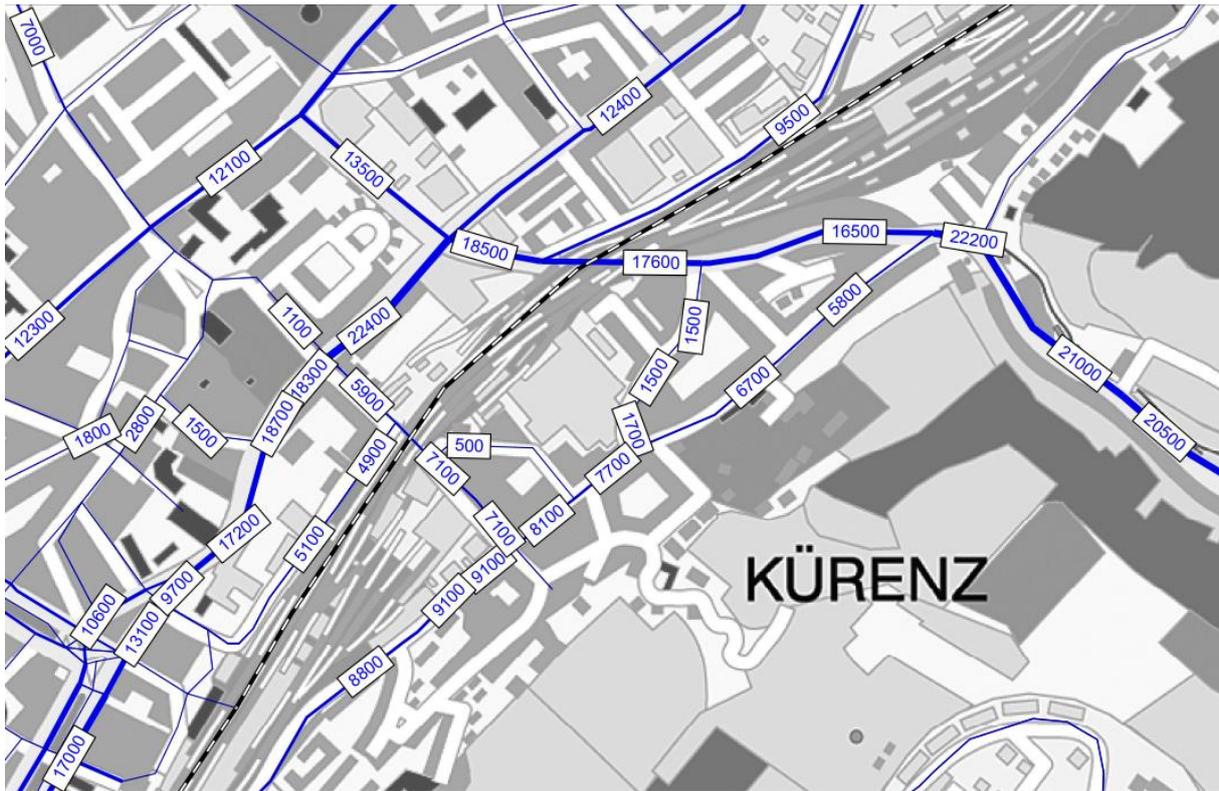
Im Ist-Zustand ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen des Straßennetzes:



**Abbildung 10: Kfz-Verkehrsmengen im Ist-Zustand (DTVw)**

Auf der Güterstraße beträgt die Kfz-Verkehrsmenge ca. 8.400 Kfz/24 h und auf der Schönbornstraße im Bereich des Plangebietes ca. 7.500 Kfz/24 h.

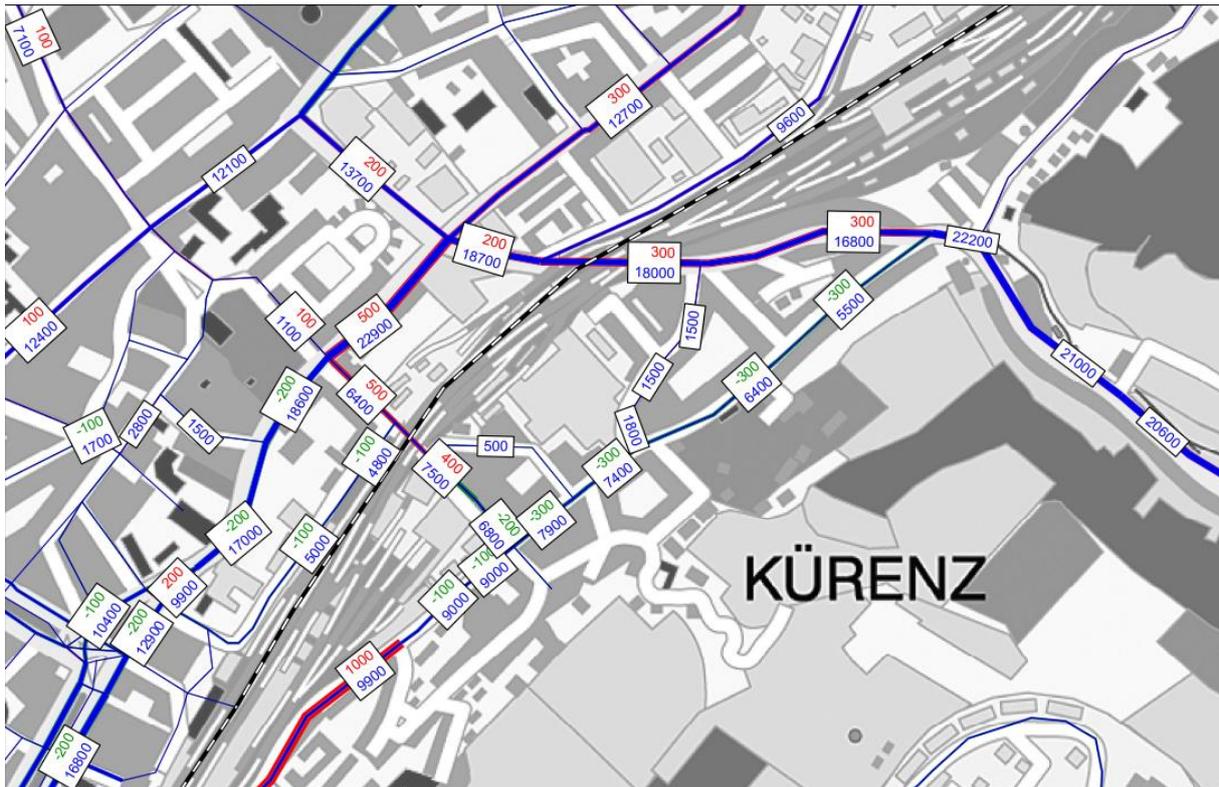
Im Prognose-Nullfall 2025 kommt es unter Berücksichtigung einer allgemeinen Verkehrssteigerung, des neuen Hotels in der Güterstraße, des neuen Parkhauses an der Kürenzer Straße und der Schließung eines Getränkemarkts u innerhalb des Plangebietes zu Veränderungen der Verkehrsbelastungen (vgl. Abbildung 11).



**Abbildung 11: Kfz-Verkehrsmengen im Prognose-Nullfall (DTVw)**

Im Prognose-Nullfall beträgt die Verkehrsbelastung auf der Güterstraße ca. 9.100 Kfz/24 h (+ 700 Kfz/24h) und auf der Schönbornstraße im Bereich des Plangebietes ca. 7.100 bis 7.200 Kfz/24 h (- 300 bis - 400 Kfz/24 h).

Im Prognose-Mitfall treten die Verkehrsmengen der neu geplanten Nutzungen zu den Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls hinzu. Gleichzeitig wird die Schließung des Marktes an der Schöndorfer Straße und eine (gewerbliche?) Folgenutzung berücksichtigt. Dadurch kommt es neben den Zusatzverkehren durch die Planung auch zu Verlagerungen bestehender Verkehrsaufkommen. Im Prognose-Mitfall ergibt sich folgendes Verkehrsaufkommen auf den Straßenabschnitten im Umfeld des Plangebietes:



**Abbildung 12: Kfz-Verkehrsmengen im Prognose-Mitfall (DTVw)**

Unter Berücksichtigung dessen ergibt sich auf der Güterstraße ein Verkehrsaufkommen von ca. 9.000 bis 9.900 Kfz/24 h (- 100 bis + 1.100 Kfz/24 h gegenüber dem Prognose-Nullfall) und auf der Schönbornstraße südöstlich der Bahn ein Verkehrsaufkommen von ca. 6.800 bis 7.500 Kfz/24 h (- 300 bis +400 Kfz/24h gegenüber dem Prognose-Nullfall). Insgesamt nimmt der Verkehr auf der Güterstraße und der Schönbornstraße um bis zu 10 % zu.

Gegenüber dem Prognose-Nullfall sind durch Verdrängungseffekte weiterhin geringe Verkehrszuwächse u.a. auf den Hauptverkehrsstraßen Avelsbacher Straße, Schöndorfer Straße, Reichsabtei aber auch auf der Paulinstraße und kleineren Straßen in Trier-Nord zu erwarten.

### Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

Für die maßgeblich von Veränderungen betroffenen Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet wurden sowohl für den Prognose-Nullfall (tlw.) als auch den Prognose-Mitfall Leistungsfähigkeitsbetrachtungen erstellt, um die Auswirkungen der Planung beurteilen zu können. Ein Knotenpunkt gilt als leistungsfähig, wenn auf den nicht vorfahrtberechtigten Strömen maximal die Qualitätsstufe D (ausreichende Leistungsfähigkeit) auftritt.

Im Prognose-Nullfall weist der Knotenpunkt „Schöndorfer Straße / Schönbornstraße“ sowohl in der vormittäglichen als auch der nachmittäglichen Spitzenstunde eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Alle Knotenströme weisen in beiden Spitzenstunden mindestens die Qualitätsstufe D auf.

Im Prognose-Mitfall ergibt sich ebenfalls eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Voraussetzung für das Erreichen der Qualitätsstufe D ist eine weitere Anpassung des Signalprogramms an die veränderten Kfz-Verkehrsströme (s. Verkehrsuntersuchung R+T).

Der Knotenpunkt „Avelsbacher Straße / Nellstraße“ weist im Prognose-Nullfall in der vormittäglichen Spitzenstunde eine Qualitätsstufe D auf. In der Spitzenstunde erreicht die Zufahrt der Nellstraße sowohl im Prognose-Nullfall als auch im Prognose-Mitfall nur die Qualitätsstufe E. Demnach ist der Knoten bereits ohne die Planung nur eingeschränkt leistungsfähig, durch die Planung ergeben sich jedoch keine maßgeblichen Veränderungen.

Nachfolgende Knotenpunkte wurden lediglich im Prognose-Mitfall betrachtet. Eine vergleichende Gegenüberstellung mit dem Prognose-Nullfall ist aufgrund der ausreichenden Leistungsfähigkeit im Mitfall nicht erforderlich:

- Alle Grundstückszufahrten weisen unter Berücksichtigung des bestehenden Ausbaus, d.h. ohne zusätzliche Abbiegespuren, mindestens eine Qualitätsstufe B auf.
- Für die Knotenpunkte „Schönbornstraße / Kürenzer Straße“ und „Schönbornstraße / Brühlstraße“ ist im bestehenden Ausbau eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe B) gegeben.
- Der Knotenpunkt „Schönbornstraße / Domänenstraße / Güterstraße“ weist im Prognose-Mitfall mindestens die Qualitätsstufe B auf.
- Am Knotenpunkt „Gartenfeldstraße / Güterstraße“ wird im Prognose-Mitfall auf allen Zufahrten die Qualitätsstufe A erreicht, so dass die Anbindung in Richtung Alleering eine sehr gute Verkehrsqualität aufweist.

### **Verkehrliche Auswirkungen im Zusammenhang mit dem B-Plan BK 30 Walzwerk**

Die Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen erfolgte bisher ohne Berücksichtigung der Planungen im Bereich Walzwerk, da das Nutzungskonzept hier noch nicht ausreichend konkretisiert ist. Es ist jedoch absehbar, dass für eine Nachnutzung des Walzwerks zusätzliche verkehrliche Anpassungsmaßnahmen erforderlich werden.

### **Stellplatzbedarf / -nachweis**

Die Anzahl der notwendigen privaten Stellplätze nach Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) richtet sich für die jeweiligen Nutzungen nach der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen Rheinland-Pfalz vom 24. Juli 2000. Die für die geplanten Nutzungen erforderlichen Stellplätze sind auf den privaten Grundstücken unterzubringen und nachzuweisen.

Im öffentlichen Straßenraum stehen zudem entlang der Güterstraße öffentliche Parkplätze zur Verfügung.

### **Fuß- und Radwege**

Sowohl entlang der Güterstraße als auch der Schönbornstraße sind im Bestand beidseitig straßenbegleitende Fußwege vorhanden. Hieran wird durch die Planung unverändert festgehalten.

Entlang der geplanten zusätzlichen Zufahrt von der Güterstraße soll mindestens einseitig ein separater Fußweg angelegt werden. Hierdurch wird die fußläufige Vernetzung der geplanten Einzelhandelsnutzungen zu den entlang der Güterstraße bestehenden Siedlungslagen verbessert.

Zur fußläufigen Erreichbarkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen aus den angrenzenden Wohngebieten müssen sowohl die Güterstraße als auch die Schönbornstraße überquert werden. Hierfür stehen am Kreuzungspunkt Schönbornstraße / Domänenstraße / Güterstraße Fußgängerüberwege zur Verfügung.

Separate Radwege sind nicht ausgewiesen. Die Radverkehrsteilnehmer müssen die Fahrbahnen der Straßen mitbenutzen.

Gemäß des Radverkehrskonzepts (RVK) der Stadt Trier sind jedoch sowohl Güterstraße, Domänenstraße und Schönbornstraße Teil des radialen Hauptradroutennetzes. Sie sind für den Radverkehr (potenziell) sehr wichtig. Als Maßnahmen schlägt das RVK für den Straßenzug Güterstraße – Domänenstraße kurzfristig die Anordnung von Tempo 30 vor, da keine sonstige Radführung umgesetzt werden kann, (langfristig: umfassende Neugestaltung des Straßenraums). Maßnahme 202A des RVK.

Für die Schönbornstraße ist laut RVK die beidseitige Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zu prüfen. Da der Platzbedarf sehr begrenzt ist, sollte alternativ dort ebenfalls Tempo 30 geprüft werden. Ggf. sollte zumindest bergauf ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen markiert werden, da bergauf ein erhöhter Platzbedarf der Radfahrenden im Wiegetritt besteht (erhöhtes Sicherheitsgefühl).

## **ÖPNV**

Das Plangebiet ist über die in der Umgebung des Plangebietes vorhandenen Bushaltestellen an das städtische ÖPNV-Netz angebunden.

In der Nähe der Kreuzungen Schönbornstraße / Domänenstraße sowie Schönbornstraße / Kürenzer Straße befinden sich die nächstgelegenen Bushaltestellen zum Plangebiet.

Über diese Haltestellen ist das Plangebiet mit den Linien 3 (tagsüber im 10-Minuten-Takt) und 83 sowohl an den Trierer Hauptbahnhof als auch an die Stadtteile Feyen/Grafschaft und Tarforst/Universität als auch u.a. die Ortsgemeinden Pluwig, Bonerath, Morscheid angebunden. Hinzu kommen in der Vorlesungszeit an der Haltestelle Kürenzer Straße zusätzlich noch die Busse der Linie 13, die ebenfalls im 10-Minuten-Takt zur Uni verkehren und zusammen mit der Linie 3 einen 5-Minuten-Takt bilden. Darüber hinaus verkehren an dieser Haltestelle auch Regionalbusse, wie insbesondere die Linie 30 ins Ruwertal sowie die R200, die Hermeskeil anbindet.

Entsprechend den Darstellungen des Flächennutzungsplanes und bestehender vertraglicher Vereinbarungen mit dem Eigentümer des Paketverteilzentrums ist in den Bebauungsplan die Trasse des Petrisbergaufstiegs aufzunehmen.

## 7.5 Ver- und Entsorgung

(Im weiteren Verfahren zu ergänzen.)

## 7.6 Eigentumsverhältnisse / Bodenordnung

Die Grundstücke innerhalb des Plangebietes befinden sich sowohl im Eigentum verschiedener Privater als auch im Eigentum der Stadtwerke Trier (SWT AöR / Flurstück 54/175) als auch der Deutschen Bahn AG (Flurstücke 54/196 und 54/200). Letztere sind im Fall der die Herstellung einer öffentlichen Verkehrsfläche an die Stadt zu übertragen.

Die Flächen des Sondergebietes befinden sich im Eigentum der GbR Schönbornstraße als Investorin für das geplante Einkaufszentrum (Flurstücke 54/150, 54/156, 54/158, 54/183, 54/185 und 54/201).

Einer Aufstellung des Bebauungsplanes stehen die heutigen Eigentumsverhältnisse nicht entgegen.

## 7.7 Kosten der Planung

Im Zusammenhang mit der Bauleitplanung entstehen der Stadt Trier Kosten für die Erstellung des Bebauungsplanes sowie der erforderlichen Gutachten.

Die anteiligen Planungskosten für die Einzelhandelsnutzung sollen vom Vorhabenträger übernommen werden.

Etwaige Anpassungsmaßnahmen der Erschließung im Umfeld durch die Entwicklung im Plangebiet sind im weiteren Verfahren zu prüfen. Gegebenenfalls werden Anpassungen der Ver- und Entsorgung erforderlich.

Die geplanten Hochbaumaßnahmen im geplanten Sondergebiet werden durch den privaten Investor getragen.

## 7.8 Flächenbilanz

Aus dem Bebauungsplan werden im Einzelnen folgende Flächengrößen ermittelt:

**Tabelle 2: Flächenbilanzierung entsprechend der zeichnerischen Festsetzungen (ca. Angaben, gerundet)**

Art der Nutzung	Flächenanteil [ca. m <sup>2</sup> ]
Sondergebiet	18.590
Gewerbegebiet	35.610
Straßenverkehrsfläche	1.650
<b>Geltungsbereich / Summe</b>	<b>55.850</b>

Alle Flächenmaße sind dem Amtlichen Liegenschaftskataster im UTM Koordinatensystem entnommen, hierbei handelt es sich um projizierte, nicht um tatsächliche Flächen.

## 8 Rechtsgrundlagen, DIN-Vorschriften, Regelwerke

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), Neugefasst durch Bek. v. 3.11.2017 I 3634.

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786); Neugefasst durch Bek. v. 21.11.2017 I 3786.

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (PlanzV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057).

Gemeindeordnung für Rheinland-Pfalz (GemO) vom 31. Januar 1994 (GVBl. S. 153), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 02.03.2017 (GVBl. S. 21).

Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24. November 1998 (GVBl. S. 365), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15.06.2015 (GVBl. S. 77).

Die in den textlichen Festsetzungen angegebenen DIN-Vorschriften sind zu beziehen über den Beuth Verlag, Beuth Verlag GmbH, Burggrafenstraße 6, 10787 Berlin. Die entsprechenden DIN-Vorschriften bzw. Regelwerke werden auch im Verfahren gem. § 10 Abs. 3 BauGB zu jedermanns Einsicht bei der Stadt Trier bereitgehalten.

## **9 Verzeichnis der berücksichtigten Gutachten und Fachplanungen**

1. GMA GmbH: Auswirkungenanalyse zur Einzelhandelsprogrammierung BK 24 in Trier – Endbericht; Ludwigsburg, 28. November 2016.
2. R + T Verkehrsplanung: Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan BK 24 – Trier – Vorabzug; Darmstadt, Januar 2019.

## 10 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis:

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Luftbild mit Darstellung des Plangebietes Bebauungsplan BK 24.....	2
Abbildung 2:	Ausschnitt LEP IV (ohne Maßstab) .....	7
Abbildung 3:	Ausschnitte RROP (links) / Entwurf RROPE (rechts) (ohne Maßstab).....	9
Abbildung 4:	Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan 2030 der Stadt Trier .....	10
Abbildung 5:	Übersichtskarte rechtskräftiger Bebauungspläne .....	11
Abbildung 6:	Auszug Übersichtsplan Leitziele Siedlungsraum / Nutzung des Stadtteilrahmenplan Kürenz .....	12
Abbildung 7:	Ausschnitt aus dem Stadtteillandschaftsplan Kürenz .....	14
Abbildung 8:	Ausschnitt Mobilitätskonzept Trier 2025 (Nr. 33: Freihaltetrasse „Petrisberg-Aufstieg“) .....	15
Abbildung 9:	Städtebauliches Konzept (Stand Dezember 2018 /unmaßstäblich) .....	17
Abbildung 10:	Kfz-Verkehrsmengen im Ist-Zustand (DTVw) .....	23
Abbildung 11:	Kfz-Verkehrsmengen im Prognose-Nullfall (DTVw) .....	24
Abbildung 12:	Kfz-Verkehrsmengen im Prognose-Mitfall (DTVw) .....	25

### Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen .....	22
Tabelle 2:	Flächenbilanzierung entsprechend der zeichnerischen Festsetzungen (ca. Angaben, gerundet) .....	28

Anlage: Grafik der Planzeichnung – Stand: Vorentwurf

