

# Stellungnahme der BI „WalzwerkQuartier Kürenz“ zur Vorlage 049/2019 Güterbahnhof – BK24

## 1. Verfahren (Beteiligung Kinder und Jugendliche, zeitliche Abfolge)

### a. Beteiligung von Kindern und Jugendlichen:

Laut Baugesetzbuch und Gemeindeordnung RLP sind bei der Bürgerbeteiligung ausdrücklich auch Kinder und Jugendliche zu beteiligen:

*Baugesetzbuch § 3 Beteiligung der Öffentlichkeit*

*(1) Die Öffentlichkeit ist möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihr ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben. **Auch Kinder und Jugendliche sind Teil der Öffentlichkeit im Sinne des Satzes 1.** Von der Unterrichtung und Erörterung kann abgesehen werden, wenn*

- 1. ein Bebauungsplan aufgestellt oder aufgehoben wird und sich dies auf das Plangebiet und die Nachbargebiete **nicht oder nur unwesentlich auswirkt** oder*
  - 2. die Unterrichtung und Erörterung bereits zuvor auf anderer Grundlage erfolgt sind.*
- An die Unterrichtung und Erörterung schließt sich das Verfahren nach Absatz 2 auch an, wenn die Erörterung zu einer Änderung der Planung führt.*

*A. Gemeindeordnung (Rheinland-Pfalz)*

*§ 16 c Beteiligung von Kindern und Jugendlichen*

*Die Gemeinde soll bei Planungen und Vorhaben, die die Interessen von Kindern und Jugendlichen berühren, diese in angemessener Weise beteiligen. **Hierzu soll die Gemeinde über die in diesem Gesetz vorgesehene Beteiligung der Einwohner hinaus geeignete Verfahren entwickeln und durchführen.***

Wie und wann hat diese Beteiligung im Sinne der Gemeindeordnung mit „geeigneten Verfahren, die über die gesetzlich vorgeschriebene allgemeine Öffentlichkeitsbeteiligung hinausgehen“, beim Bebauungsplan BK24 stattgefunden? Da die Auswirkungen des Bebauungsplanentwurfs auf Kinder und Jugendliche nicht zu übersehen sind (z.B. Schulwegsicherheit vs. Zusätzliche Verkehrsaufkommen, ausreichende Berücksichtigung von Fußgängern und Radfahrern bei der Erreichbarkeit des neuen Edekamarktes, Berücksichtigung von Spielräumen und Angsträumen, Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen bzgl. der Nutzung der überplanten Flächen etc.), ist die Umsetzung der vorgeschriebenen Beteiligung zwingend einzufordern.

#### b. Zeitliche Abfolge:

- wichtige, inzwischen auch in der frühzeitigen Beteiligung befindliche Projekte, wie BU24 (Burgunderviertel) und die Altenwohnanlage in der Domänenstraße finden in den Begründungen zu BK24 keine Berücksichtigung. Vermutlich ist das rechtlich nicht vorgeschrieben, weil die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung für BU24 eine Woche(!) nach BK24 eröffnet wurde. Inhaltlich sind Auswirkungen -vor allem in Bezug auf die zu erwartende Verkehrsbelastung – aber eindeutig feststellbar! Deshalb müssten diese definitiv zu erwartenden Mehrbelastungen auch im Verkehrsgutachten für BK24 in den Prognose-Nullfall mit einfließen. Dies betrifft auch noch weitere (teils private) größere Bauvorhaben, die im Zeitraum zwischen der Verkehrszählung und dem Prognose-Planfall zusätzliche Verkehrsmengen erzeugen. Es ist nicht ersichtlich, dass bei der Anpassung der Zahlen von Verkehrszählung hin zum Prognose-Nullfall neben den genannten (B+B-Hotel etc.) auch die großen Bauvorhaben der Höhenstadtteile berücksichtigt wurden. Diese erzeugen jedoch zusätzlichen Durchgangsverkehr in der Avelsbacher- und der Domänenstraße in beträchtlicher Größenordnung. Alleine durch das Burgunderviertel soll die Verkehrsbelastung im Aveler Tal (damit auch in Alt-Kürenz) um 3,2% steigen. Es ist davon auszugehen, dass die zahlreichen (meist privaten) Bauvorhaben im Bereich Petrisberg und Höhenstadtteile, die nach der Verkehrszählung stattgefunden haben, noch mindestens die doppelte Verkehrsbelastung obendrauf bedeutet. Es ist also von einer zusätzlichen Erhöhung der Verkehrsbelastung im Aveler Tal, Avelsbacher und Domänenstraße von mindestens 10% zusätzlich auszugehen.
- Alternativ zur Anpassung der Zahlen für den Prognose-Nullfall müsste eine aktuelle Verkehrszählung stattfinden.
- Verfahrenstechnisch ist zu prüfen, ob durch die zeitliche Abfolge der Bebauungspläne BK24, BU24 und BK30 tatsächliche Verkehrsbelastungen unter den Tisch fallen (das heißt, ob evtl. die Verkehrsbelastung durch BU24 in das Verkehrsgutachten für BK24 nicht einfließt, weil das Verfahren für BU24 zeitlich kurz danach begonnen hat?) So oder so sind alle absehbaren zusätzlichen Verkehrsbelastungen einzubeziehen, um von realen Grundlagen auszugehen. Dies muss in jedem Fall vollumfänglich angepasst werden.

## 2. Anlass und Ziele des Bebauungsplans

- In der Begründung heißt es treffend: „Der Anlass ... ist die Nachnutzung von Teilflächen des ehem. Güterbahnhofs Trier-Nord.“ Auch der festgestellte Bedarf an besserer Nahversorgung wird erst an zweiter Stelle genannt.
- *Der Anlass zur Aufstellung eines Bebauungsplanes sollte immer die Umsetzung einer funktionalen/gestalterischen städtebaulichen Zukunftsperspektive unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bevölkerung sein. Stadtplanung sollte allgemein einen Beitrag zur ökologischen Zukunftsfähigkeit einer Stadt leisten, indem z.B. unnötige zusätzliche Verkehrsaufkommen durch Neubaugebiete im Außenbereich wo immer möglich, vermieden werden. Der Grundsatz*

*„Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ sollte konsequent umgesetzt werden. Stadtplanung als die Umsetzung einer Ansammlung von Investorenwünschen zu betreiben, kann nicht im Sinne der Bürger sein. Stadtplanung sollte aktiv gestaltend Zukunftsperspektiven entwickeln und deren Umsetzung ermöglichen.*

### **3. Geänderte Rahmenbedingungen – fehlende Aktualität der Planungsgrundlagen**

- *Grundlage für die Aufstellung der Bebauungspläne BK24 wie auch BK30 muss eine Rahmenplanung sein, die diese beiden, wie auch angrenzende Bereiche betrachtet.*
- *Die einzige vorhandene Planung, die sich detaillierter als der Flächennutzungsplan mit dem Stadtteil Kürenz beschäftigt, ist der „Stadtteilrahmenplan“ aus dem Jahr 2006. Dieser ging noch von einem Fortbestand des Walzwerkbetriebes aus, eine Fußgängerquerung am Hauptbahnhof war in weiter Ferne. Es haben sich also entscheidende Randbedingungen geändert, so dass schon die damaligen Zielsetzungen nicht mehr aktuell sind.*
- *Ein „Innenentwicklungskonzept“, wie es z.B. für Trier-Nord erstellt wurde, fehlt für Kürenz gänzlich.*
- *Der „Bahnhofsworkshop“, der ebenfalls 2006 stattfand, forderte im Ergebnis eine Neuordnung des Güterbahnhofareals mit „Gewerbehöfen“ bzw. einer Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe. Eine weitergehende Betrachtung unter Einschluss des Walzwerkareals war auch hier, aufgrund des damals erwarteten Fortbestands des Walzwerkbetriebs, natürlich kein Thema. Ein „Nahversorgungszentrum“ wurde hier nicht in Betracht gezogen, und kam erst später (durch den Investor) in die Diskussion.*
- *Im Gegenteil wurde zuvor noch das Konzept des Investors des Alleencenters (TRIWO), das eine Überbauung der Gleise mit weiteren Handels-/Gewerbeflächen vorsah, mit Verweis auf die Nicht-Konformität mit dem Einzelhandelskonzept abgelehnt. Mit dem Konzept verbunden gewesen wäre auch die private Finanzierung der Querungsmöglichkeit der Gleise.*
- *Es ist nicht ersichtlich, weshalb ein Edekamarkt auf dem Gelände nun so deutlich geringere negative Auswirkungen auf die bestehende Einzelhandelssituation der angrenzenden Ortsteile haben soll, als die Erweiterung des Alleencenters. Zumindest ist es im Vergleich für die östlichen Stadtteile nachteilig, wenn ohne Not der Verkehr von den Hauptverkehrsachsen, an denen das Alleencenter-Parkhaus, aber auch der jetzige Edeka ideal angeordnet sind, in die Nebenstraßen der östlichen Stadtteile verlagert wird.*
- *Die beiden unmittelbar aneinander angrenzenden Bebauungspläne BK24 und BK30 beeinflussen sich gegenseitig in einem Maße, dass eine getrennte Aufstellung nicht sinnvoll sein kann. Sowohl städtebaulich-funktional, als auch verkehrstechnisch gibt es sehr enge Verflechtungen.*

#### 4. Flächennutzungsplan und Einzelhandelskonzept berücksichtigen wichtige Grundsätze für nachhaltige Stadtplanung sehr unzureichend

- *Die Vorgaben des Flächennutzungsplans sind vor dem Hintergrund der neuen Entwicklungen auf dem Walzwerkareal und am Güterbahnhof (geplante Fußgängerquerung am Hbf) neu zu bewerten.*
- *Beides wurde bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans nicht berücksichtigt. Auch die Potentiale für innenstadtnahen Wohnungsbau in urbanen Mischquartieren auf den Arealen Güterbahnhof und Walzwerk finden im Flächennutzungsplan keine Berücksichtigung.*

Aus FNP2030:

„In Alt-Kürenz und im benachbarten Gartenfeld soll die bisher unzureichende Versorgungssituation mit der Planung eines Nahversorgungsbereiches verbessert werden. Hierzu ist im Flächennutzungsplan die Darstellung einer Sonderbaufläche für den großflächigen Lebensmitteleinzelhandel vorgesehen. **Die im Vorentwurf dargestellte Planungsalternative, welche eine Ergänzung und Stärkung der vorhandenen Versorgungseinrichtungen in der Domänenstraße durch die Ansiedlung eines kleinflächigen Lebensmittelmarktes im Bereich des Walzwerkes vorgesehen hat, wurde somit verworfen.**“

- *Eine **öffentliche Diskussion über die Streichung der im Vorentwurf dargestellten Planungsalternative**, die von der Bürgerinitiative „Walzwerkquartier“ und vielen Bürgern als die klar bessere angesehen wird, **fand meines Wissens nicht statt**. Diese sehr weitreichende Entscheidung wurde deshalb von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt getroffen, so dass sicher auch kritische Stellungnahmen dazu weitgehend ausblieben.*
- Die zahlreichen und meist sehr klar begründeten Einwände zum FNP2030 gegen die Aufnahme des „Nahversorgungszentrums“ am Güterbahnhof werden von der Stadt im Allgemeinen immer mit diesem Satz beantwortet:  
**„Der Anregung wird insofern gefolgt, als dass der Versorgungsbereich in der Gartenfeldstraße/Agritiusstraße als Stadtteillage mit ergänzenden Nahversorgungsangeboten dargestellt wird. Eine Beeinträchtigung der Funktion des zentralen Versorgungsbereichs in der Gartenfeldstraße/Agritiusstraße soll durch die verträgliche Entwicklung von Einzelhandelseinrichtungen am Standort Güterstraße/Schönbornstraße auf der nachfolgenden Planungsebene ausgeschlossen werden.“**
- *Dieser Nachweis steht aber vollständig aus, und ist ergänzend auch für den Ortskern von Alt-Kürenz, einschl. Walzwerkareal in Bezug auf dort wünschenswerte echte Nahversorgung zu führen! Auch dieser Ortskern müsste **perspektivisch als „Stadtteillage mit ergänzenden Nahversorgungsangeboten“** dargestellt werden.*

## **5. Zu viele Abhängigkeiten zwischen BK24 und BK30, um die Gebiete getrennt voneinander betrachten zu können**

- *Die Kaufkraft der neuen Bewohner des Walzwerkareals ist in der Bewertung schon eingerechnet, da der Standort ohne die vielen neuen Kunden des Walzwerkareals nicht als geeignet eingestuft werden könnte.*
- *Die dadurch entstehende Verkehrsbelastung wird aber außen vor gelassen, weil die Bebauung des Walzwerkareals erst (kurz) nach der Entwicklung BK24 kommt. Dies ist ein eklatanter Widerspruch. Würde die Verkehrsbelastung durch die Bebauung des Walzwerkareals realistischerweise ebenso mit einbezogen, wäre der Nachweis der Verträglichkeit nochmals schwieriger zu führen oder nicht mehr möglich. Andererseits bescheinigt das Gutachten der GMA dem Standort ausdrücklich nur unter Berücksichtigung der neuen Bewohner eine Eignung als Nahversorgungszentrum.*
- *Die vielen aufeinanderfolgenden Abfahrten/Kreuzungen in der Schönbornstraße Richtung Walzwerk und BK24 sind ebenso, wie die entstehenden Verkehrsströme nicht abgestimmt*
- *Fuß- und Radwegeverbindungen (z.B. Hbf-Walzwerkquartier) fehlen in der Planung für BK24 noch weitgehend, obwohl die Gutachter der GMA dies als wichtige Voraussetzung der Eignung des Standorts betrachten.*
- *Das geplante „Nahversorgungszentrum“ erzeugt zu viel Verkehr, und lässt die Ortsmitten von Gartenfeld und (perspektivisch) auch von Alt-Kürenz ausbluten*

## **6. Eine zusammenhängende Neuplanung der Areale Güterbahnhof und Walzwerk bietet große Chancen für die Stadtteile und die Gesamtstadt**

- *Flächennutzungsplan und Einzelhandelskonzept sind erst kürzlich beschlossen worden, und von daher nicht „völlig veraltet“. Andererseits sind aber trotz der Frische der Beschlüsse wichtige neuere Parameter nicht berücksichtigt.*
- *Eine komplett neue Überplanung des Güterbahnhofsareals bietet im Zuge einer Fußgängerquerung am Hbf die Chance, hier mittelfristig ein urbanes Wohn-/Mischquartier entstehen zu lassen. Ein Bestandsschutz für die bestehenden Betriebe wäre selbstverständlich zu gewährleisten, die mögliche drastische Aufwertung des Gebietes würde aber sicher auch die jetzigen Eigentümer zu baldigen Nutzungsänderungen bewegen. Größter Eigentümer ist die TRIWO-AG, die- ähnlich, wie im früheren Konzept der Erweiterung Alleencenter- über einen städtebaulichen Vertrag als Gegenleistung für die Aufwertung ihrer Liegenschaften die Fußgängerquerung finanzieren könnte. Diese Chance für eine private Finanzierung darf nicht ohne eingehende Prüfung verworfen werden.*
- *Ein urbanes Mischquartier auf dem Güterbahnhofsareal würde städtebaulich die Funktion eines Bindeglieds zu den stadtnahen Wohnquartieren (Trier-Ost, Gartenfeld, Maximiner Acht und Walzwerk) erfüllen, wo jetzt, und nach den vorliegenden Planungen, eine stark trennende Gewerbefläche existiert. Dies war bisher wegen der ebenfalls stark trennenden Funktion der Gleisanlagen nie möglich, durch den geplanten Bau der Fußgängerquerung würde diese Barriere jedoch wegfallen und das Gewerbegebiet als einzige störende Trennung wahrgenommen werden.*

7. **Zur Bebauungsplan-Begründung (Stadt Trier/Büro Firu):** Die Erfüllung von wichtigen geforderten Grundsätzen und Zielen nach Landesentwicklungsprogramm (LEP) ist nicht nachgewiesen bzw. nicht erkennbar

- **Ziel 31 (nachhaltige Stadtentwicklung)** wird laut Begründung „durch die Nachnutzung einer innerörtlich mindergenutzten Fläche erfüllt“. *Diese Einschätzung muss intensiv geprüft und hinterfragt werden: zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung gehören vielmehr eine ressourcenschonende Planung, die keinen unnötigen zusätzlichen Autoverkehr erzeugt, ebenso, wie die zur Verfügung stehenden Flächen ihrer Lage entsprechend optimal zu entwickeln.*
- Auch der besonders wichtige **Grundsatz G8 (Innenentwicklung vor Außenentwicklung)** soll laut Begründung „durch die Nachnutzung einer innerörtlich mindergenutzten Fläche erfüllt“ sein. - *Dies ist eindeutig in Frage zu stellen. Hier müssten weitgehende Überprüfungen und Begründungen erfolgen. Allein, dass eine Verbesserung der unwirtschaftlichen Bestandssituation erfolgen soll, ist noch keine Erfüllung des Grundsatzes „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“. Freilich sind schon im Flächennutzungsplan hierzu keine ausreichenden Begründungen angeführt. Der alleinige Verweis auf im FNP getroffene Festsetzungen ist als Begründung aber nicht genügend.*
- *Es bedarf hier auch der vergleichenden Abwägung der Entwicklung von Flächen im Außenbereich (wie Tarforst, Brubacher Hof etc.) - mit den bekannten Problembereichen Verkehr und Naturschutz - mit Optionen, wie der sehr zentral im Innenbereich gelegenen Flächen BK24 und BK30.*
- Nach **Grundsatz G78-81** soll der „Bestand an Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten in den zentralen Orten gesichert und gefördert werden. Die Deckung des täglichen Bedarfs soll möglichst wohnstandortnah möglich sein und die zentralen Versorgungsbereiche in die ÖPNV-Netze eingebunden sein.“ *Auch diese Forderung wird mit dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf nicht erfüllt – im Gegenteil: durch die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels zwischen den Stadtteilen Alt-Kürenz und Gartenfeld wird der Bestand bzw. die Entwicklungschancen in den Ortskernen beider Stadtteile gefährdet.*

## 8. Zum Gutachten GMA: Auswirkungsanalyse zur Einzelhandelsprogrammierung

- Das **Zentralitätsgebot (Z57)** wird allgemein für eine Ansiedlung großflächigen Einzelhandels in der Stadt Trier erfüllt. *Eine Bewertung des Standorts wird damit nicht getroffen.*
- **Städtebauliches Integrationsgebot (Z58)**
  - Das Gutachten verzeichnet als „positive Bewertungsfaktoren“ u.a.:
    - das Interesse namhafter Anbieter – *nachdem REWE und Aldi abgesprungen sind, trifft das wohl nicht mehr zu*
    - der kleinräumige Verkehr sei „gestaltbar“ – *wie, bleibt offen, weder das Verkehrsgutachten, noch der Bebauungsplanentwurf liefern befriedigende Antworten*
    - Stellplätze und Anlieferung problemlos möglich – *die Fläche für Stellplätze ist zweifellos vorhanden, ob dies nachhaltige Stadtentwicklung ist, bleibt fraglich, die Anlieferung über Gartenfeld und Güterbahnhof bleibt höchst problematisch*
  - Als negative Standortfaktoren werden u.a. genannt:
    - **Die derzeit ausgeprägten Verkehrsachsen in der Trierer Kernstadt gehen am Standort vorbei(=Verkehrsschatten), gleiches gilt für Zufahrten aus den Stadtteilen** – *dem ist nichts hinzuzufügen, ein wichtiger Punkt!*
    - Die Zufahrt zum Planstandort insbesondere aus westlicher Richtung ist über die Zufahrt Gartenfeld-/Güterstraße bzw. über die unattraktive Unterführung (Schönbornstraße) stark eingeschränkt - **!!!**
    - Die hohe Wettbewerbsschwelle in Richtung Innenstadt
    - Die Zu- und Abfahrt aus südöstlicher Richtung ist ebenfalls eingeschränkt – *auch das stimmt...*
    - **Die fußläufige Einbindung des Standortes durch sehr anspruchsvolle Überwege über Domänenstraße bzw. Güterstraße (keine Überwege) schränkt letztlich die Einbindung der vorhandenen Wohngebiete derzeit noch ein** – *im Planansatz sind keine deutlichen Verbesserungen für Fußgänger zu erkennen*

*Fazit aus dem GMA-Gutachten (S.23): „Zusammenfassend ist dem Standort aktuell nur eine eingeschränkte Nahversorgungsfunktion sowie eine verbesserungsfähige städtebauliche Integration zu attestieren. Dies ist über eine umfassende Aufwertung der Erreichbarkeitskriterien für Fußgänger, Radfahrer und den ÖV zu verbessern. Gleichmaßen sind die angesprochenen Herausforderungen an eine notwendige Erreichbarkeit per PKW zu lösen. Durch die geplante Wohnbebauung auf dem Walzwerk und im Umfeld wird der Planstandort und sein Umfeld ein erweitertes Kundenaufkommen im unmittelbaren Umfeld erschließen können.“*

- *Im Bebauungsplanentwurf sind weder „eine „umfassende Aufwertung der Erreichbarkeitskriterien für Fußgänger, Radfahrer und ÖV“ zu erkennen, noch werden die „Herausforderungen an die Erreichbarkeit per PKW“ gelöst!!*
- *Auf diesen Punkt wird im Weiteren nochmals ausdrücklich verwiesen:*

„Der Standort des Vorhabens befindet sich unmittelbar an Wohnbebauung (zumindest in eine Richtung) angrenzend und ist in seinem weiteren Umgriff als Nahversorgungslage einzuordnen. **Diesbezüglich ist jedoch eine deutliche Aufwertung sowohl hinsichtlich der fußläufigen Einbindung des Radwegenetzes als auch der ÖPNV-Wertigkeit vorzunehmen.**

Schlussfazit aus dem Gutachten:

- **„Zusammenfassend ist somit das städtebauliche Integrationsgebot erfüllt, wengleich die fußläufige Erreichbarkeit aus den umliegenden Wohngebieten zzgl. ÖV-Anbindung aufzuwerten ist.“**
- **Nichtbeeinträchtigungsgebot (Z60)**

„Durch die Ansiedlung und Erweiterung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben dürfen 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 die Stadtteile von Ober- und Mittelzentren zu beachten.“

  - *Die berechneten geringen Auswirkungen auf die Geschäfte im Gartenfeld sind nicht nachvollziehbar. Andererseits können schon Umsatzeinbußen in Höhe der prognostizierten +-10% für mache Einzelhändler das Aus bedeuten. Dies würde ein Ladensterben im Gartenfeld auslösen, wie man es seit Eröffnung von netto und REWE schon in Alt-Kürenz beobachten konnte. Aber auch andere Märkte und kleine Läden könnten durch geringe Verschiebungen in ihrer Existenz bedroht sein.*
  - **Die Auswirkungen auf die Potentiale in Alt-Kürenz, auf dem Walzwerkgelände oder in der Domänenstraße wieder kleinflächigen Einzelhandel wie im Gartenfeld ansiedeln zu können, werden überhaupt nicht untersucht. Es wird sich auf die - ohne öffentliche Beteiligung – gefällte Entscheidung, im Walzwerk keinen Einzelhandel anzusiedeln, bezogen. Eine solch weitreichende Entscheidung ist aber mit den betroffenen Bürgern unter dem Aspekt der optimalen Entwicklung des Stadtteils zu entwickeln. Investorenwünsche dürfen nicht die Stadtplanung bestimmen.**
  - Die Umsatzprognose für den Edeka geht je nach Konzept von 40-55% Umsatz aus den fußläufig erreichbaren Bereichen aus, das heißt, mindestens 45-60% des Umsatzes durch Autokunden!

## Fazit: Das „Nahversorgungszentrum“ behindert eine positive Entwicklung von Alt-Kürenz und bedroht bestehende Versorgungsstrukturen im Gartenfeld

- Die Bewertung der Einzelhandelszentralität des vorhandenen Nahversorgungsangebots orientiert sich an den Grenzen der Ortsteile Alt-Kürenz und Gartenfeld. Dies sind Gemarkungsgrenzen, die mit den Entfernungen zu nahegelegenen Einkaufsmöglichkeiten überhaupt nichts zu tun haben, und daher als Bewertungsgrundlage untauglich sind. So sind z.B. in Kürenz der netto-Markt, der REWE-Markt und der derzeitige Edeka-Markt in nächster Nähe fußläufig erreichbar, liegen aber „hinter“ der Stadtteilgrenze in Trier-Nord. Ebenso ist die Nähe des Stadtteils Gartenfeld zur Innenstadt überhaupt nicht berücksichtigt. Weiterhin ist nicht erfasst, wie sich die Wege zum Alleencenter- vor allem für Bewohner von Maximiner Acht bis zur Bergstraße - drastisch verkürzen, sobald die Fußgängerquerung am Hbf realisiert ist. **Die Behauptung, der Umzug des Edeka-Marktes könne eine schlechte Nahversorgung in Gartenfeld und Alt-Kürenz verbessern, ist zu überprüfen und an die Realitäten anzupassen. Eine rein statistische Bestandsaufnahme auf Basis der Ortsteilgrenzen hat mit dem Alltag wenig zu tun.**
- Durch die Vergrößerung und Verlagerung des bestehenden Edekamarktes wird das Angebot für die Bewohner von Alt-Kürenz und Gartenfeld an dieser Stelle sicher attraktiver. Dies wird aber negative Auswirkungen auf die bestehenden Geschäfte im Gartenfeld haben. Hier besteht noch ein weitgehend intaktes Ortszentrum mit einem beliebten Lebensmittelgeschäft, einem Café, Fachgeschäften, Dienstleistern, der Sparkasse und entlang der Gartenfeldstraße vielen weiteren Geschäften.
- Für Alt-Kürenz ist – bis auf die weiteren Wege für die Sparkassenkunden (durch den Umzug der Sparkasse) – aktuell keine grobe Auswirkung auf bestehende Geschäfte zu befürchten. Dies allerdings nur, weil es fast keine Geschäfte im Ortskern mehr gibt. **Nicht minder nachteilig ist jedoch die Verhinderung neuer Geschäfte in Domänenstraße, Ortskern und Walzwerkareal einzustufen.** Hier entsteht durch den Neubau von über 300 Wohnungen ein enormer Kaufkraftschub, der aber im GMA-Gutachten schon herhalten muss, um dem neuen Edeka-Standort eine gerade noch ausreichende Kaufkraft bzw. Wirtschaftlichkeit zu bescheinigen.
- **Eine Untersuchung der Auswirkung auf bestehende Geschäfte greift in Alt-Kürenz also zu kurz.** Hier wäre aufgrund der Umbrüche im Stadtteil durch die Bebauung des Walzwerkareals eine Untersuchung notwendig, wie sich Umzug und Erweiterung des Edekamarkts **perspektivisch** auf die Entwicklungsmöglichkeiten einer echten Nahversorgung im Stadtteil auswirken.
- Ein wichtiges Ziel nachhaltiger Stadtplanung ist die (wieder-) Belebung von verwahrlosten Ortskernen, wie Alt-Kürenz. Dies kann einerseits durch die Reduzierung des Autoverkehrs, andererseits durch eine konsequente Stadtplanung der kurzen Wege, eine Durchmischung auf engem Raum erreicht werden. **Mit der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel in der Nähe, aber außerhalb der Ortskerne, werden diese Ziele auf lange Zeit unerreichbar werden.**
- Auch bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit für den Standort wird nicht berücksichtigt, dass sich das Angebot für die Bewohner von Maximiner Acht/Gartenfeld durch die geplante Fußgängerquerung und die dadurch viel kürzeren Wege zum Alleencenter (u.a. mit Kaufland) drastisch verbessern wird. Für diese Bewohner wäre das Alleencenter dann zu Fuß oder mit dem Rad z.T. deutlich

schneller zu erreichen, als das geplante „Nahversorgungszentrum“, was für eine Verschiebung der Kundenströme sorgen wird. **Dadurch steht auch die im Gutachten bescheinigte Wirtschaftlichkeit des Standorts am Güterbahnhof in Frage und muss unter diesem Aspekt neu berechnet werden.**

## 9. Zur Verkehrsuntersuchung zu BK24, R+T: Verkehrliche Auswirkungen

### a. Wichtige Feststellungen im Verkehrsgutachten, die im Fazit keine Beachtung mehr finden:

- S. 10: Durch die neue Nutzung im Geltungsbereich des BK24 werden rund 2.200 neue KfZ-Fahrten pro Tag erzeugt – Das ist eine ganze Menge zusätzlicher Verkehr, der sich in der Praxis nicht in Luft auflösen wird.
- S.5: „Eine direkte Busverbindung zwischen dem Gartenfeld und dem Plangebiet existiert nicht, für die ÖPNV-Erreichbarkeit aus dem Gartenfeld ist ein Umstieg am Hauptbahnhof erforderlich.“ – Aufgrund der größeren Entfernung werden aus dem Gartenfeld viele Kunden mit dem Auto kommen, noch mehr, da es tatsächlich keine ÖPNV-Verbindung gibt, der im Gutachten genannte Umstieg am Hbf wird in der Praxis nicht vorkommen, da liegt das Alleencenter/Kaufland am „Umsteigepunkt“.
- S.6: „Das Plangebiet liegt außerhalb der Hauptverkehrsachsen des KfZ-Verkehrs. Schönbornstraße, Güterstr. Und Domänenstr. dienen in erster Linie der Anbindung von Alt-Kürenz an das übergeordnete Straßennetz. Auf Grund des hoch ausgelasteten Hauptverkehrsstraßennetzes und der direkten Verbindung zwischen Aveler Tal und Ostallee werden diese Straßen insbesondere in den Spitzenstunden auch vom Durchgangsverkehr zwischen dem Tarforster Plateau und der Innenstadt genutzt.“ – Eine wichtige kritische Feststellung: während der alte Edeka-Standort optimal an den Hauptverkehrsachsen gelegen war (ebenso wie Kaufland, netto, REWE und alle sonst bekannten Märkte über 1000m<sup>2</sup>), zieht dieser Markt den Verkehr auf viel zu enge Nebenstraßen, die ohnehin schon unter dem Ausweichverkehr leiden.

### b. Zu überprüfende/nachzuweisende Feststellungen im Verkehrsgutachten:

- S.11: Das zusätzliche Verkehrsaufkommen des BK24 führt dazu, dass Schönbornstraße und Güterstraße für den Durchgangsverkehr unattraktiver werden und ein Teil des in den Abschnitten 2.3 und 2.4 beschriebenen Ausweichverkehrs zurück in das Hauptverkehrsstraßennetz verlagert wird.
- Es ist nachzuweisen, dass die Annahme, alleine durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus BK24 würde der Ausweichverkehr von den Hauptverkehrslinien durch Güterstraße und Alt-Kürenz so stark zurück, dass unterm Strich für manche Straßen mit weniger Verkehr als zuvor zu rechnen ist, andere Straßen nur sehr geringe Zusatzbelastungen erfahren, realistisch ist. Die Erfahrungen der Anwohner können dies Annahme nicht bestätigen. Bisher kam es

durch neue Bauprojekte, vor allem solche mit viel Kundenverkehr, immer auch zu einer spürbaren Zunahme der Verkehrsbelastung.

- Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit wichtiger Knotenpunkte ergibt nur für den Knoten Nellstr.-Avelsbacher Str.
- **Für die Nellstraße wird ein Rückgang von 1900 auf 1500 Fahrzeuge/Tag prognostiziert, also um über 21%**, und das ohne, dass erklärt wird, durch welche Maßnahmen das zu erreichen ist!
- Zunächst aber sind die **Ausgangszahlen (Ist-Fall) zu prüfen**: kürzlich wurde vom Baudezernat als Antwort auf eine schriftliche Anfrage 2100 gezählte KfZ/Tag genannt. Also ist zunächst die Reduzierung von 2100 auf 1900 zu klären.
- Weiter ist dann ein exakter und nachvollziehbarer Beweis zu führen, wo der Rückgang von 2100/1900 auf 1500 KfZ/Tag beim Prognose-Nullfall (also vor Bau des neuen Edekamarktes) herrührt.
- Trotz der Prognose dieses Rückgangs wird für die Kreuzung Nellstr./Avelsbacher Str. nur die Qualitätsstufe E erreicht, Ziel ist maximal D. Es ist für uns Anwohner, die täglich das Chaos an diesem Knotenpunkt miterleben, auch kaum denkbar, dass dieser Knoten im Ist-Zustand einigermaßen funktionierend dargestellt werden kann. Auch die Zahlen von 2100 oder 1900 KfZ/Tag scheinen subjektiv zu niedrig.
- Wie im Kapitel 1b) „zeitliche Abfolge“ schon angesprochen, sind für den Ist-Zustand weitere Anpassungen im Vergleich zu der Verkehrszählung 2106 notwendig. Insbesondere auf dem Petrisberg, aber auch in Tarforst und weiteren Punkten sind seither zahlreiche, teils recht große (private) Bauvorhaben in Betrieb gegangen. Dies dürften zu einer deutlichen Zunahme der Zahlen im Aveler Tal, der Avelsbacher Straße und in der Domänen-/Güterstraße geführt haben. Dies wäre zu prüfen.
- Ebenso wichtig ist die Aufnahme bereits genehmigter oder in Aufstellung befindlicher Projekte, wie Kloster Bethanien Domänenstraße, private Bauvorhaben auf dem Petrisberg, sowie das ganze Burgunderviertel und die weitere Bautätigkeit in Tarforst in die Berechnungen für den Prognose-Nullfalls. Auch wenn formal nicht alle Bauvorhaben berücksichtigt werden müssen, ist dies für eine realistische Beurteilung absolut notwendig!

### c. Fehlende Aspekte

- **Parkplätze in der Güterstraße**: nicht Teil des Gutachtens, aber in der Bürgerbeteiligung als „wahrscheinlich notwendige“ Maßnahme kommuniziert, ist der Wegfall der Parkplätze in der Güterstraße im Bereich zwischen Bergstraße und Gartenfeldstraße. In diesem Bereich ist zurzeit kein durchgehender Begegnungsverkehr möglich, seit die Parkplatzmarkierungen statt wie früher halb auf dem Gehsteig, nun vollständig auf der Fahrbahn angeordnet sind. Hier muss nun immer wieder auf den Gegenverkehr gewartet werden, ein Ausweichen auf den bahnseitigen Gehweg ist wegen der hohen Bordsteine hier (im Gegensatz zu Nell- und Domänenstraße) kaum möglich. Die positiven Auswirkungen dieser Maßnahme sind bis nach Alt-Kürenz spürbar, zumindest subjektiv ging der Ausweichverkehr auf der Route Gartenfeld-Güterstraße-Domänenstraße spürbar zurück. Eigentlich ein sehr gelungenes Beispiel dafür, wie mit einfachsten Mitteln nicht gewünschter Ausweichverkehr wieder auf die dafür vorgesehenen

Hauptverkehrsrouten zurückverlagert werden kann. Wenn nun für die Güterstraße prognostizierten 1000 zusätzlichen Fahrzeuge/Tag und der noch näher zu quantifizierende Lieferverkehr zum Nahversorgungszentrum diese Strecke fährt, wird dies wahrscheinlich nicht ohne eine „Erhöhung der Leistungsfähigkeit“ der Güterstraße an diesem „Engpass“ funktionieren. Dies bedeutet aber, dass die Leistungsfähigkeit der gesamten Ausweichroute Gartenfeld-Güterstraße-Domänenstraße wieder zunimmt, damit also auch wieder (unabhängig vom Quell-Ziel-Verkehr des Nahversorgungszentrums) zusätzlichen Ausweichverkehr auf diese Route zieht. Dies ist im vorliegenden Gutachten nicht berücksichtigt, und ist mit einzuarbeiten.

- **Es sind im Gutachten also zusammenfassend viele seit der Verkehrszählung bereits faktisch entstandene, aber auch weitere mit Sicherheit zusätzlich entstehende Zusatzbelastungen im Straßennetz nicht berücksichtigt.**
- **Andererseits fehlen Vorschläge für Maßnahmen, mit denen die zu erwartende Mehrbelastung tatsächlich reduziert, auf die Hauptrouten zurückverlagert, oder gar vermieden werden kann. Die im GMA-Gutachten mehrfach als Grundlage für eine noch positive Bewertung des Standorts angemahnte Verbesserung der Anbindung für Fußgänger und Radfahrer, aber auch für den ÖPNV, findet im Verkehrsgutachten keinerlei Berücksichtigung. Ebenso fehlt die Umsetzung im Bebauungsplanentwurf vollständig! Hier ist, für den Fall, dass das Vorhaben trotz aller bekannten Nachteile weiterverfolgt wird, dringend nachzubessern.**