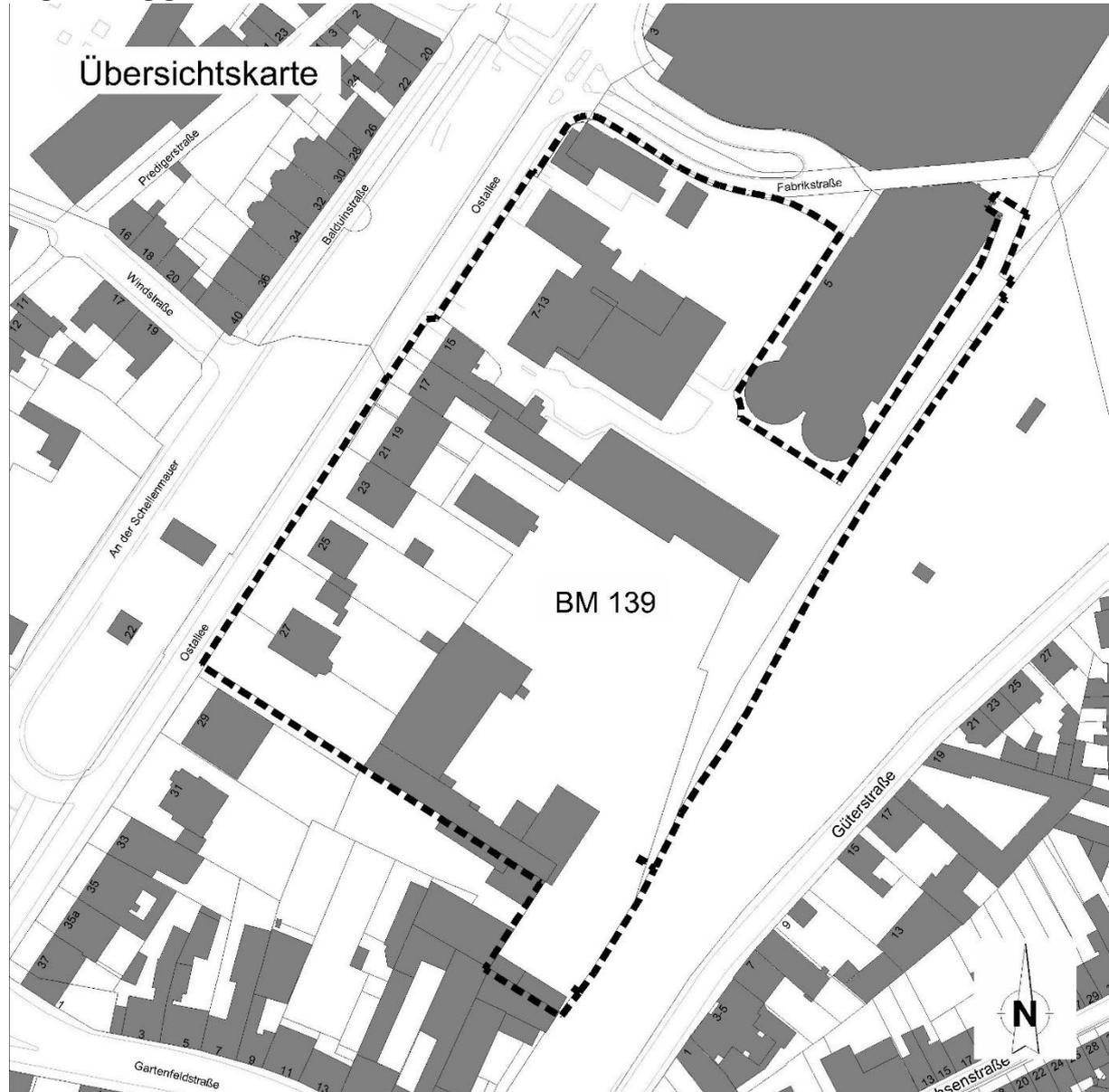


STADT TRIER • BEBAUUNGSPLAN BM 139

„Innenentwicklung Ostallee“

Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB



Amt für Stadt- und Verkehrsplanung



Stand: Februar 2024



Bearbeitung:

FIRU Koblenz GmbH

Schloßstraße 5
56068 Koblenz

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	1
1.1	Anlass und Erforderlichkeit der Planung	1
1.2	Lage und räumlicher Geltungsbereich des Plangebietes	1
2	Ausgangssituation	3
2.1	Bebauung und Nutzung	3
2.1.1	Vorhandene Bebauung und Nutzung im Plangebiet	3
2.1.2	Vorhandene Bebauung und Nutzungen in der Nachbarschaft des Plangebietes	3
2.2	Verkehrliche Erschließung	4
2.3	Ver- und Entsorgung	5
2.4	Immissionsbelastungen	5
2.5	Boden	5
2.5.1	Baugrund	5
2.5.2	Altstandort	6
2.5.3	Kampfmittel	8
3	Verfahrenshinweise	8
3.1	Art des Verfahrens	8
3.2	Hinweise zur Erforderlichkeit der Umweltprüfung (Prüfumfang)	9
3.3	Ablauf des Verfahrens	9
4	Planungsvorgaben	9
4.1	Planungsrechtliche Ausgangssituation	9
4.2	Raumordnung- und Landesplanung	11
4.2.1	Länderübergreifender Raumordnungsplan für den Hochwasserschutz	11
4.2.2	Landesentwicklungsprogramm LEP IV	12
4.2.3	Regionaler Raumordnungsplan (RROP 1985, mit Teilfortschreibung 1995)	15
4.3	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	17
4.4	Landschaftsplan	18
4.5	Informelle Planungen	18
4.5.1	Stadtteilrahmenplan Mitte - Gartenfeld	18
4.5.2	Einzelhandelskonzept	19
4.5.3	Konzept zur bauplanungsrechtlichen Steuerung von Vergnügungsstätten – Schwerpunkt Spielhallen und Wettbüros	19
4.5.4	Konzept zur bauplanungsrechtlichen Steuerung von Bordellen und bordellartigen Betrieben	19
4.5.5	Mobilitätskonzept Trier 2025	20
4.5.6	Radverkehrskonzept	20
4.5.7	Klimanotstand	20
4.5.8	Rahmenplan Außenwerbung / Werbeanlagensatzung	21
4.5.9	Spielraumleitplanung	22
4.6	Fachplanungen und sonstige Belange	22
4.6.1	Schutzgebiete / -objekte	22
4.6.2	Denkmalschutz	22

4.6.3	Bahnflächen	23
5	Planungsziele	24
5.1	Ziele und Zwecke der Planung	24
5.2	Planungskonzept	25
5.2.1	Städtebaulicher Realisierungswettbewerb	25
5.2.2	Städtebauliches Konzept	27
5.3	Planungs- und Standortalternativen	30
5.3.1	Standortalternativen	30
5.3.2	Planungsalternativen	30
6	Planinhalte, Wesentliche Abwägungsgesichtspunkte und Begründung	34
6.1	Art der baulichen Nutzung	34
6.1.1	Urbanes Gebiet (MU)	34
6.2	Maß der baulichen Nutzung	38
6.3	Höhenlage / Lichte Höhe	43
6.4	Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen	43
6.5	Differenzierende Bestandsschutzfestsetzung	43
6.6	Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen, Nebenanlagen	44
6.7	Abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen	48
6.8	Verkehrsflächen	50
6.9	Versorgungsflächen	51
6.10	Öffentliche Grünflächen	51
6.11	Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Flächen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Anpflanzungen	51
6.12	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	61
6.13	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)	62
6.14	Örtliche Bauvorschriften	66
6.14.1	Bauordnungsrechtliche Festsetzungen	66
6.14.2	Stellplatzsatzung für Kraftfahrzeuge	69
6.14.3	Stellplatzsatzung für Fahrräder	70
6.15	Festsetzungen aufgrund wasserrechtlicher Vorgaben	75
6.16	Nachrichtliche Übernahmen	77
6.17	Hinweise und Empfehlungen ohne Festsetzungscharakter	78
7	Auswirkungen der Planung	83
7.1	Städtebauliche Auswirkungen / Nutzungen	83
7.2	Auswirkungen auf / durch den Verkehr	83
7.2.1	Erschließung	83
7.2.2	Verkehrsuntersuchung	85
7.2.3	Ruhender Verkehr / Tiefgaragenzu- / -ausfahrten	89
7.2.4	Quartiersbezogenes Mobilitätskonzept	90
7.3	Ver- und Entsorgung	91
7.3.1	Energiekonzept (Wärmeversorgung / Kühlung)	92

7.3.2	Entwässerung	94
7.4	Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung / soziale Infrastruktur.....	96
7.5	Gender Mainstreaming.....	97
7.6	Umwelt	99
7.7	Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch	99
7.7.1	Auswirkungen durch Lärmemissionen.....	99
7.7.2	Auswirkungen durch Luftschadstoffe	104
7.7.3	Auswirkungen durch Elektromagnetische Felder	104
7.7.4	Auswirkungen durch Lichtabstrahlung	105
7.7.5	Auswirkungen durch Potentielle Radonbelastung	105
7.7.6	Auswirkungen auf die Erholungseignung	106
7.8	Klimaschutz / Klimaanpassung	106
7.9	Städtebaulicher Vertrag.....	110
7.10	Eigentumsverhältnisse.....	110
7.11	Bodenordnerische Maßnahmen.....	110
7.12	Flächenbilanz	110
8	Verzeichnisse	112
9	Rechtsgrundlagen, DIN-Vorschriften, Regelwerke	113
10	Anlage 1 - Planungsalternativenprüfung.....	1
10.1	Zielstellung für das Quartier	3
10.2	Entwicklungsabschnitte.....	3
10.3	Planungsalternativenprüfung	6
10.4	Bewertungsmatrix:	19
10.5	Fazit 21	
	Anlage 2 -.....	1
11	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach UVPG und LUVPG	1

1 Einführung

1.1 Anlass und Erforderlichkeit der Planung

Die Stadtwerke Trier (SWT) haben ihren Hauptsitz an der Ostallee Trier, in unmittelbarer Nähe zur historischen Altstadt und der Innenstadt Triers. Das Areal wird gegenwärtig für die Verwaltung der Stadtwerke, als Lagerhallen und -flächen, für Parkplätze und ein Kundenzentrum genutzt. Aufgrund der Verlegung der technischen Einheiten der SWT in den Energie- und Technikpark werden Flächen frei, die Ausgangspunkt für die Neuentwicklung des gesamten SWT-Areals (rd. 2,2 ha) zu einem gemischt-genutzten, integrierten Stadtquartier sind. Zur Umgestaltung des Standortes Ostallee setzen die SWT eine gemeinsame Projektentwicklung mit der Volksbank Trier um und haben hierzu die Projektentwicklungs- und Betreibergesellschaft „Quartier Ostallee GmbH & Co. KG“ (Investor) gegründet.

Der Entwicklung des Grundstücks an der Ostallee kommt aufgrund des immer wichtiger werdenden Themas der Nachverdichtung eine besondere Bedeutung zu. Die Fläche ist aufgrund ihrer innerstädtischen Lage für eine qualitätvolle städtebauliche Entwicklung prädestiniert. Die aktuelle Umstrukturierung der SWT bietet die Chance, in dieser zentralen Lage, in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof, ein lebendiges, Nutzungsdurchmischtes, urbanes und vor allem nachhaltiges Innenstadtquartier zu entwickeln.

Im Rahmen eines nicht offenen städtebaulichen Realisierungswettbewerbes wurde ein städtebauliches Konzept erarbeitet, welches als Grundlage für das Bauleitplanverfahren herangezogen wird. Auf dieser Grundlage werden nunmehr die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Quartiers geschaffen, welches eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten, sozialer Infrastruktur und ergänzenden Dienstleistungen, kombiniert mit qualitativ gestalteteten Außenanlagen, beinhaltet.

1.2 Lage und räumlicher Geltungsbereich des Plangebietes

Das Plangebiet liegt am Rande des innerstädtischen Bereiches der Stadt Trier und wird dem Ortsbezirk Trier-Mitte/Gartenfeld zugeordnet. Es schließt im Süden an den Bahnhof und das Alleen Center an.

Das Plangebiet besitzt eine Größe von ca. 2,7 ha und umfasst den Bereich der Betriebseinheiten der SWT, die im Norden befindliche Erdgasübergabestation sowie Bestandsbebauung entlang der Ostallee.

Das Plangebiet

- grenzt im Norden an die Fabrikstraße (Alleencenter Trier) sowie an das Parkhaus Ostallee an;
- grenzt im Osten an die Bahngleise des Trier Hauptbahnhofes an;
- grenzt im Süden an die bestehende Bebauung der Ostallee an,
- grenzt im Westen an die Ostallee an.

Die Lage und Abgrenzung des Plangebietes sind in Abbildung 1 dargestellt.

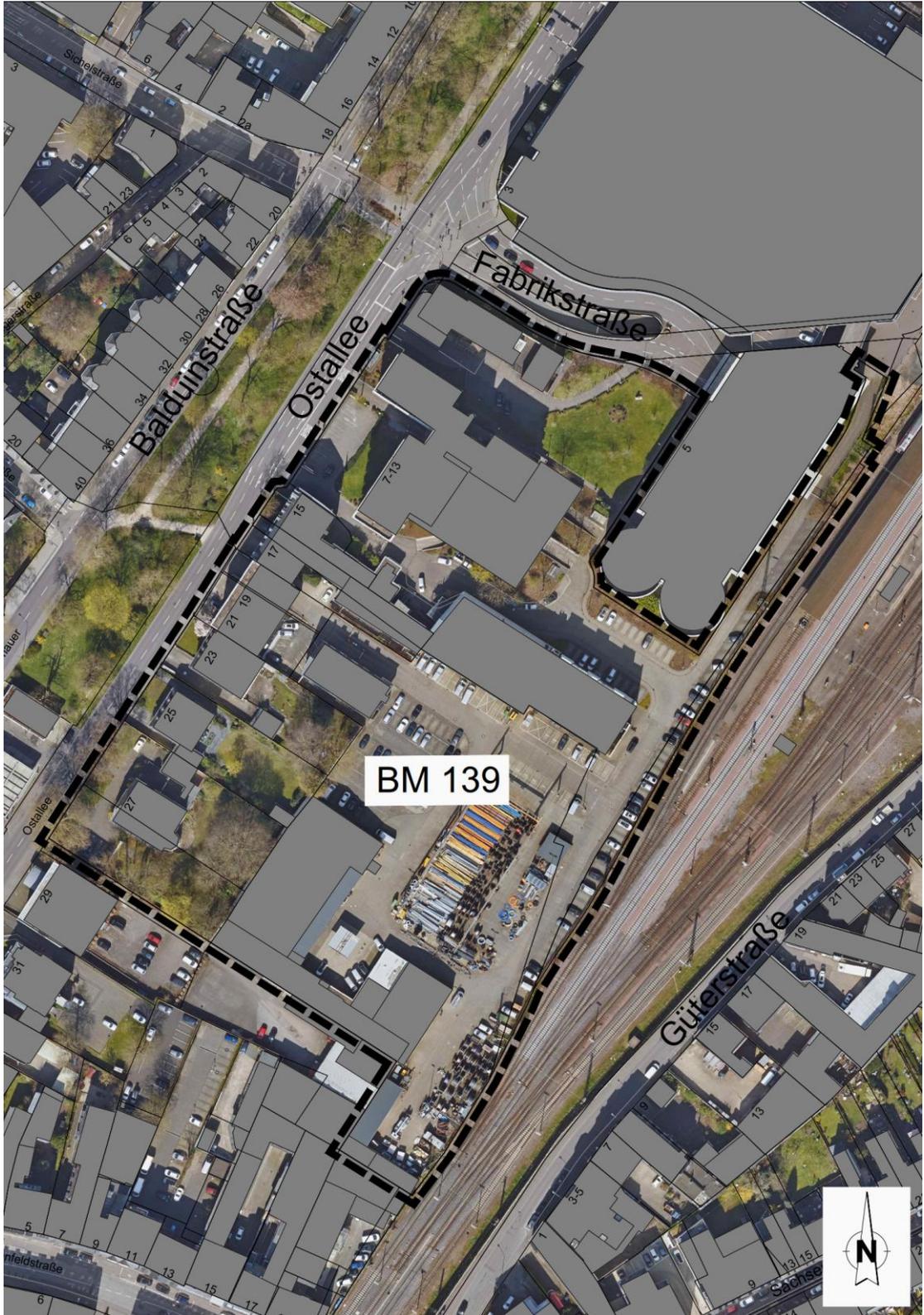


Abbildung 1: Luftbild¹ mit Darstellung des Plangebietes Bebauungsplan BM 139 (ohne Maßstab)

¹ Stadt Trier, Amt für Bodenmanagement und Geoinformation (2023): GeoBasis _ DE / LVermGeoRP (2023)

2 Ausgangssituation

2.1 Bebauung und Nutzung

2.1.1 Vorhandene Bebauung und Nutzung im Plangebiet

Der Geltungsbereich umfasst die Betriebseinheiten der SWT (Verwaltung und Kundenzentrum, Lagerhallen und -flächen, Lehrwerkstatt, Parkplätze), eine Erdgasübergabestation im Norden sowie die Wohn- und gemischt genutzten Gebäude entlang der Ostallee (Nr. 19 - 27). Die Erschließung erfolgt von der Ostallee. Die Zufahrt zum Betriebsgelände der SWT erfolgt über Tor 1 (Durchfahrt durch das Gebäude Ostallee Nr. 19 im Erdgeschoss) und Tor 2 und verläuft U-förmig um den mittleren Gebäuderiegel (vgl. Abbildung 2). Beide Einfahrten sind mit Zufahrtskontrollsystemen versehen und sind damit für den öffentlichen Verkehr nicht freizugänglich. Ebenfalls befindet sich über die Fabrikstraße eine Zuwegung insbesondere auch zur Erdgasübergabestation und eine weitere nicht frei zugängliche Zufahrt befindet sich zwischen dem Parkhaus Ostallee und den Bahngleisen. Eine Grünfläche befindet sich zwischen dem Verwaltungsgebäude und dem Parkhaus, die als Rasenfläche ausgebildet ist. Auf dieser befinden sich vereinzelt kleinere Bäume. Teilweise erfolgt eine randliche Eingrünung des SWT-Verwaltungsgebäudes. Ansonsten wird das Gelände überwiegend durch Erschließungs-, Lager- und Parkplatzflächen dominiert. Parkplätze verteilen sich gleichmäßig über das gesamte Grundstück.

Entlang der Ostallee befindet sich im Bestand eine 5-geschossige sowie 2 – 3-geschossige Bebauung, die teilweise gewerblich und teilweise zum Wohnen genutzt wird. Die Erschließung erfolgt jeweils von der Ostallee. Die hinteren Grundstücksbereiche der Hausnummern 23 – 25 sind dabei durch Gartennutzungen und teilweise alten Baumbestand geprägt. Dieser prägt auch insbesondere vor dem Haus Ostallee Nr. 27 die Straßenansicht sowie den südlichen und hinteren Grundstücksbereich aufgrund des bemerkenswerten und alten Baumbestandes im Garten (vgl. „Begründung Teil 2 – Umweltbelange“).

2.1.2 Vorhandene Bebauung und Nutzungen in der Nachbarschaft des Plangebietes

Der Geltungsbereich befindet sich in einem Gebiet mit gemischter Nutzungsstruktur (Wohnen, Dienstleistungen, großflächiger Einzelhandel etc.). Die unmittelbar angrenzende Bebauung im Süden und Westen, entlang der Ostallee bzw. Balduinstraße, ist von überwiegend 3 - 4-geschossigen Gebäuden geprägt. Im Bereich der Gartenstraße befinden sich überwiegend 3-geschossige Bebauungsstrukturen entlang der Straße. Die hinteren Grundstücksbereiche der Bebauung entlang Ostallee und Gartenfeldstraße werden überwiegend gewerblich, durch Stellplätze bzw. sonstige Nebenanlagen genutzt. Räumlich wirkt die Ostallee / Balduinstraße aufgrund ihrer Breite und Ausgestaltung mit dem mittig liegenden, breiten Grünstreifen als Trennung zum westlich angrenzenden Innenstadtbereich.

Nordöstlich befindet sich das Parkhaus Ostallee mit 5 oberirdischen Parkebenen. Im Norden grenzt neben der Zu- und Abfahrt zum Parkhaus Ostallee, direkt das Alleen Center Trier als 4-geschossige Bebauung an. Hinter dem Einkaufszentrum befindet sich der Trierer Hauptbahnhof, der auch fußläufig bzw. mit dem Fahrrad über einen Durchgang beim Parkhaus über die Fabrikstraße erreichbar ist.

Östlich des Geltungsbereichs verläuft auf ganzer Grundstückslänge die Hauptbahnstrecke und trennt das Plangebiet räumlich von der Bebauung im Bereich Gartenfeld.

2.2 Verkehrliche Erschließung

Verkehrliche Anbindung

Das Plangebiet ist derzeit über die Ostallee erschlossen. Da sich der südliche Teil des Plangebiets nicht unmittelbar an der zu erschließenden Straße, sondern in zweiter Reihe befindet, erfolgt die Hauptzufahrt derzeit als Durchfahrt über ein Fremdgrundstück (grüner Pfeil). Der Erwerb des Grundstücks ist zumindest kurz- bis mittelfristig nicht zu erwarten. Derzeit existieren mehrere Zufahrtsmöglichkeiten in kurzen Abständen von der Ostallee in das Plangebiet (grüner Pfeil und blaue Pfeile). Der hellblaue Pfeil markiert eine untergeordnete Zufahrt, die derzeit nur als Umfahrung der Kundencenters und nicht der Gebietserschließung dient.

Über die Fabrikstraße befindet sich vor dem Parkhaus noch eine untergeordnete Zufahrt zum SWT-Verwaltungsgebäude (roter Pfeil). Ebenfalls ist zwischen der Gleisanlage und dem Parkhaus eine untergeordnete Zufahrt vorhanden (roter Pfeil). Diese dienen der Anlieferung bzw. Anfahrbarkeit von Stellplätzen und auch für Rettungsfahrzeuge.



Abbildung 2: Aktuelle Einfahrtsmöglichkeiten von der Ostallee (Quelle SWT 2021)

Fuß- und Radwege

Entlang der Ostallee führt ein einseitiger Gehweg, entlang der Plangebietsgrenze. Zudem führt ein Gehweg durch die Grünfläche zwischen der Ostallee und der Balduinstraße / An d. Schellenmauer. Ebenso verläuft ein einseitiger Gehweg entlang der Balduinstraße / An d. Schellenmauer. Auf beiden Straßen sind keine separaten Radwege ausgewiesen. Die Radverkehrsteilnehmer müssen die Fahrbahnen der Straßen mitbenutzen.

Unter Berücksichtigung der Lage des Plangebietes sind die Innenstadt, sowie der Hauptbahnhof und Nahversorgungs- und Einkaufsmöglichkeiten fußläufig und mit dem Fahrrad in

wenigen Minuten erreichbar. Eine Netzlücke für Fahrradfahrende besteht zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt als direkte Verbindung.

ÖPNV

Die nächstgelegene Bushaltestelle befindet sich am westlichen Rand des Plangebietes, an der Kreuzung Ostallee / Fabrikstraße. Die Haltestelle wird von den Buslinien 2, 4, 7, 30, 31, 81, 84 und 88 angefahren. Der Trier Hauptbahnhof befindet sich lediglich in ca. 5 Minuten (300 m) Fußweg entfernt. Somit ist das Plangebiet verkehrsgünstig 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. Die Entsorgung des Plangebietes hinsichtlich des Abwassers erfolgt aktuell über Anbindung an einen in der öffentlichen Straße vorhandenen Kanal.

2.4 Immissionsbelastungen

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

Die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmsituation in der Umgebung sowie die Einwirkungen des Verkehrslärms auf die geplanten Nutzungen im Plangebiet werden in einer schalltechnischen Untersuchung ermittelt und unter dem Kapitel Auswirkungen der Planung berücksichtigt und dargestellt.

2.5 Boden

Detaillierte Aussagen zum Schutzgut Boden sind der „Begründung Teil 2 – Umweltbelange“ zu entnehmen.

2.5.1 Baugrund

Für die Planungen auf dem ehemaligen SWT-Gelände wurden bereits erste Baugrunduntersuchungen² durchgeführt.

Für den nördlichen Teil wird empfohlen Gründungen über die gut tragfähigen Terrassenablagerungen abzutragen sowie Restbestände der Auffüllungen am Gründungsplenum auszutauschen. Ebenfalls ist aufgrund beengter Platzverhältnisse ein Verbau erforderlich.

Für den Bereich der neu geplanten Verwaltungsgebäude der SWT und Volksbank wurden in gründungsrelevanten Tiefen quartäre Sande angetroffen. Diese sind gemäß gutachterlicher Beurteilung nach ausreichenden Verdichtungsarbeiten als zum Lastabtrag geeignet eingestuft. Die Baugrubensicherung kann hier auch mit freien Böschungen gesichert werden.

² Sakosta GmbH (Juli 2023): Orientierende geo- und umwelttechnische Untersuchung BV Quartier Ostallee Trier, Dreieich.
 Sakosta GmbH (November 2023): Orientierende geo- und abfalltechnische Untersuchung Neubau Wohnquartiere mit Tiefgarage Ostallee 7-13, 54290 Trier, Dreieich.
 Sakosta GmbH (November 2023): Orientierende geo- und abfalltechnische Untersuchung Neubau Kita inkl. Tiefgarageneinfahrt Ostallee 27, 54290 Trier, Dreieich.

Für den Teilbereich Ostallee Nr. 27 sind die vorhandenen Auffüllungen für die Gründung eines Gebäudes nicht geeignet. Es wird die Bauwerkslastabtragung über Brunnenfundamente in die gut tragfähigen Terrassenablagerungen empfohlen. Ebenfalls ist aufgrund beengter Platzverhältnisse ein Verbau erforderlich.

Vor der Durchführung von Baumaßnahmen wird eine Prüfung der Tragfähigkeit des Baugrundes mittels Baugrunduntersuchungen empfohlen. Die bisherigen Baugrunduntersuchungen ergeben ein Bild der punktförmigen Ausschlüsse und sind insofern ggf. zu ergänzen.

Bei Eingriffen in den Baugrund sind grundsätzlich die einschlägigen Regelwerke (u.a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054) zu berücksichtigen. Für Neubauvorhaben werden objektbezogene Baugrunduntersuchungen empfohlen. Der Umfang der erforderlichen Gründungsarbeiten ist durch Bodengutachten bei Beachtung der DIN 1054 festzulegen.

Erdarbeiten, Bau- und Pflanzmaßnahmen im Bereich von Ver- und Entsorgungsleitungen sind mit dem jeweiligen Ver- und Entsorgungsträger im Voraus abzustimmen und die entsprechenden Auskünfte und Leitungspläne sind bei dem jeweiligen Ver- und Entsorgungsträger einzuholen. Grundsätzlich dürfen die Versorgungsleitungen nicht überbaut werden. Es wird auf die jeweils gültigen DIN-Normen, Bestimmungen, Vorschriften und Merkblätter verwiesen.

2.5.2 Altstandort

Anhand der der SGD Nord vorliegenden Akten hat diese eine historische Recherche durchgeführt und kommt zu dem Ergebnis, *„dass unterhalb des zum Abriss vorgesehenen Gebäudes keine altlastrelevanten Nutzungen aus dem ehemaligen Gaswerksbetrieb bekannt sind. Die Fläche unterhalb des Gebäudes kann deshalb auf dem derzeitigen Erkenntnisniveau als nicht altlastverdächtig eingestuft werden, so dass im Zuge des Bebauungsplanes keine speziellen Vorabprüfungen im Hinblick auf die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse notwendig werden.“*³

Es verbleibt jedoch ein Erkundungsrisiko, wobei bei Baumaßnahmen bisher unentdeckte Schadstoffe angetroffen werden könnten.

Unter Berücksichtigung der Abstimmungen mit der SGD Nord wird im Plangebiet kein größeres Konfliktpotential hinsichtlich des bestehenden Altstandortes erwartet.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde 2021 eine Bodenuntersuchung⁴ und 2023 eine ergänzende Stellungnahme zur schutzgutbezogen Bewertung⁵ erstellt. Die Beprobung und Untersuchung des Oberbaus sowie des Untergrundes erfolgten mittels folgender Verfahren und an folgenden Stellen:

³ SGD Nord – Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier, Besprechungsvermerk 08.11.2022.

⁴ Sbt Paul Simon & Partner: Untersuchungsbericht Nr. 21-1363-1Standortentwicklung der Stadtwerke Trier, 05.07.2021, Kenn.

⁵ Sbt Paul Simon & Partner: Untersuchungsbericht Nr. 21-1363-1Standortentwicklung der Stadtwerke Trier, 18.10.2023, Kenn.

Schichtquerschnitt	Probenahme- und Untersuchungsverfahren	Erkundungsstellen
Pflasterdecke	Aufstemmen	3 - 7
Tragschicht ohne Bindemittel	Handscharf	3 – 7
Oberboden	Kleinrammbohrung Ø 50 – 80 mm	1, 2, 3
Oberboden / Untergrund	Rammsondierung, DPH	1 - 7
Untergrund	Kleinrammbohrung Ø 50 – 80 mm	

Abbildung 3: Erkundungsverfahren (Darstellung: sbt Paul Simon & Partner 2021)

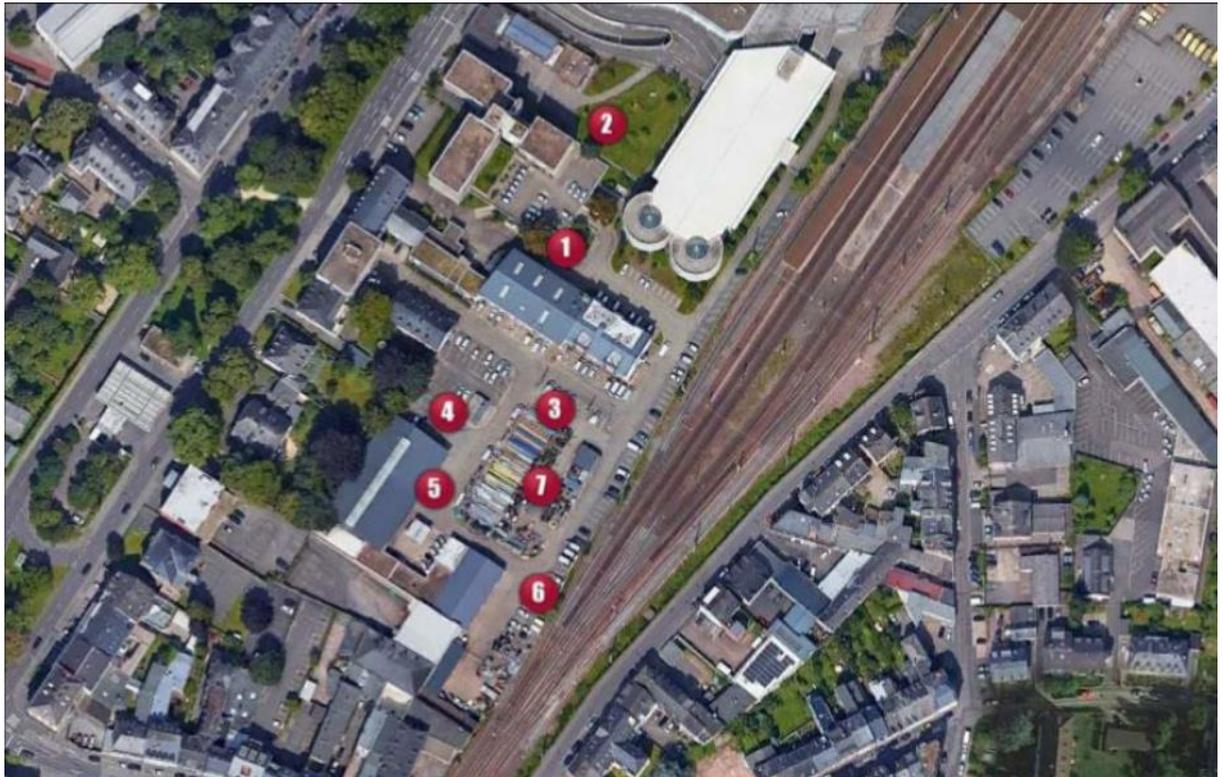


Abbildung 4: Lage der Erkundungsstellen (Darstellung: sbt Paul Simon & Partner 2021)

Die stichpunktartige Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass insbesondere hinsichtlich des Wirkungspfades Boden – Mensch bezüglich aller anvisierter Nutzungen (Spielplatz, Wohnen und Gewerbe) stellenweise Grenzwertüberschreitungen vorliegen, die insbesondere hinsichtlich des Spielplatzes einen Bodenaustausch erforderlich machen können. Dies gilt auch für den Wirkungspfad Boden – Grundwasser in einer Mischprobe. Aufgrund der lediglich stichpunktartigen Untersuchung empfiehlt der Gutachter jedoch vertiefende Untersuchungen vor baueingreifenden Maßnahmen.

Ebenfalls ist beim Aushub für die Bebauung mit Material zu rechnen, dass ggf. nicht mehr verwertet werden kann.

Während der Bauphase sind die gesetzlichen Vorgaben nach § 202 BauGB bzw. DIN 18915 (z.B. Einschränkung des Baufeldes, Schutz der verbliebenen Randflächen mit intakten Böden, sachgemäße Bodenlagerung, schichtgerechtes Lagern und Wiedereinbauen v.a. der natürlichen Böden) zu beachten.

2.5.3 Kampfmittel

In der Stadt Trier ist aufgrund von Kampfhandlungen und Bombenabwürfen im Krieg weiträumig als gefährdeter Bereich hinsichtlich des möglichen Fundes von Kampfmitteln einzustufen. Daher ist vor einer Baufeldfreimachung bzw. vor Eingriffen in den Boden, insbesondere auf den Flächen ohne bisherige tiefergehende Bodeneingriffe, eine Sondierung hinsichtlich des Vorhandenseins von Kampfmitteln durchzuführen. Die Generaldirektion Kulturelles Erbe – Landesdenkmalpflege ist zu beteiligen.

Im Südöstlichen Teil des Plangebietes wurde bereits eine erste elektromagnetische Messung⁶ hinsichtlich des Vorhandenseins auf Kampfmittel auf den Flächen ohne Gebäudebestand durchgeführt. Aufgrund festgestellter Anomalien sind weitere Untersuchungen vor erdeingreifenden Maßnahmen im Bereich dieser erforderlich.

3 Verfahrenshinweise

3.1 Art des Verfahrens

Der Bebauungsplan wird im Verfahren gem. § 13a BauGB aufgestellt. Die Voraussetzungen zur Anwendung des Verfahrens nach § 13a BauGB liegen wie nachfolgend dargelegt vor:

- § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB: Der Bebauungsplan dient der Nachnutzung von disponiblen Fläche und der Neustrukturierung von bereits bebauten Grundstücken im Innenbereich. Es handelt sich somit um eine Maßnahme der Innenentwicklung.
- § 13a Abs. 1 Satz 2 BauGB: Die maximal zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO beträgt gemäß den Festsetzungen im Plangebiet ca. 12.800 m². Damit bleibt die zulässige Größe der Grundflächen hinter der Grenze von 20.000 m² gemäß § 13 a Abs. 1 Nr. 1 BauGB zurück.
- Ein enger sachlicher, räumlicher und zeitlicher Zusammenhang mit der Aufstellung anderer Bebauungspläne besteht nicht.
- § 13a Abs. 1 Satz 4 BauGB: Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes wird nicht die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegen, begründet. Es wurde hinsichtlich der erstmaligen Anlage eines Fuß- und Radweges eine UVP-Vorprüfung mit dem Ergebnis durchgeführt, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist (vgl. Anlage 2).
- § 13a Abs. 1 Satz 5 BauGB: Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung oder von Vogelschutzgebieten im Sinne des Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bestehen nicht.
- § 13a Abs. 1 Satz 5 BauGB: Anhaltspunkte zur Beachtung von Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bestehen nicht.

⁶ Consulting-Engineers Göttig GmbH (12.12.2022): Kampfmitteldetektierung, Worms.

3.2 Hinweise zur Erforderlichkeit der Umweltprüfung (Prüfumfang)

Von der Durchführung einer Umweltprüfung sowie der Erstellung eines Umweltberichtes wird gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 13 Abs. 3 BauGB abgesehen. Im Verfahren nach § 13a BauGB sind gleichwohl die relevanten Umweltbelange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB (u.a. Lärmschutz, Artenschutz) zu berücksichtigen (vgl. Kap. 7.6).

3.3 Ablauf des Verfahrens

Am 14.07.2022 erfolgte eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen einer Informationsveranstaltung. Anschließend konnten Stellungnahmen bis einschließlich 15.08.2022 vorgebracht werden.

Im Rahmen der Informationsveranstaltung wurden insbesondere die folgenden Themen angesprochen:

- Radwegeanbindung, insb. zwischen Hauptbahnhof und Ostallee über das neu geplante Quartier.
- Entwicklung eines „autoarmen“ Quartiers.
- Angebotsmöglichkeit einer Kita.

Im weiteren Verfahren ist vorgesehen den Aufstellungs- und Offenlagebeschluss durch den Stadtrat fassen zu lassen.

4 Planungsvorgaben

4.1 Planungsrechtliche Ausgangssituation

Für den Großteil des Planungsgebietes liegt bis zum aktuellen Zeitpunkt kein rechtskräftiger Bebauungsplan vor. Aufgrund der Lage innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteils ist die Zulässigkeit von Vorhaben gemäß § 34 BauGB zu beurteilen.

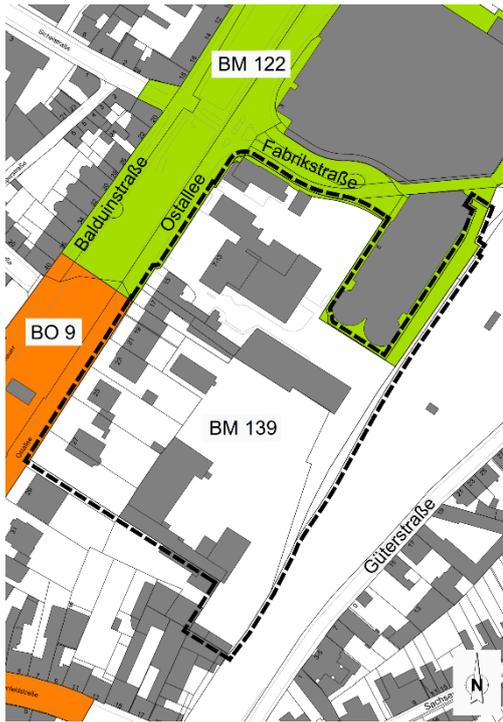


Abbildung 5: Übersichtskarte rechtskräftiger Bebauungspläne (ohne Maßstab)

BM 122

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans BM 122 besitzt eine Größe von ca. 3,2 ha und beinhaltet ein Kerngebiet sowie umliegende Verkehrs- und Grünflächen.

Im Nordosten des Plangebietes wird der Randbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans BM 122 „Einkaufszentrum Ostallee“ überplant. Dabei handelt es sich ausschließlich um die Überplanung der privaten und öffentlichen Verkehrsflächen. Überplant wird dies durch die Festsetzung eines Urbanen Gebietes und einer öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“. Der überplante Bereich besitzt eine Fläche von ca. 440 m². Eine exakte Flächenangabe ist auf Grund der vorliegenden Plankarte des Bebauungsplanes BM 122 im Gaus-Krüger-Koordinatensystem nicht möglich. Gleichwohl ist die Abgrenzung des vorliegenden Bebauungsplans so getroffen worden, dass diese den aktuellen Parzellengrenzen des Katasters entspricht und somit die Grenzen nachvollzogen werden können.

BO 9

Westlich des Plangebietes schließt der Bebauungsplan BO 9 „Ostallee, Mustor- Gartenfeldstraße“ an. Dieser beinhaltet insbesondere die Neuordnung des Knotenpunktes Ostallee, Mustor - Gartenfeldstraße in Bezug auf öffentliche und private Flächen sowie die Einhaltung von Gebäudefluchte über Baulinien. Der Bebauungsplan trifft keine Aussage zum vorliegende Plangebiet.

4.2 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

- Länderübergreifender Raumordnungsplan für den Hochwasserschutz
- des Landesentwicklungsprogramms IV (LEP IV 2008 – Stand 3. Teilfortschreibung 2017) und
- des Regionalen Raumordnungsplans für die Region Trier (RROP 1985 mit Teilfortschreibung 1995 – Stand 3. Teilfortschreibung Teilbereich Windenergie 2019).

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 2014⁷ abwägend berücksichtigt.

4.2.1 Länderübergreifender Raumordnungsplan für den Hochwasserschutz

Z 1.1.1 Prüfung des Hochwasserrisikos

Gemäß den vorliegenden Daten aus dem Wasserportal Rheinland-Pfalz⁸ befindet sich im Plangebiet kein amtlich ausgewiesenes Überschwemmungsgebiet.

Hinsichtlich des Umgangs bzgl. Starkregen siehe unter Ziel Z 1.2.1 sowie Kap. I 7.8.

Z 1.2.1 Prüfung der Auswirkungen des Klimawandels auf Hochwasserereignisse durch oberirdische Gewässer, durch Starkregen oder durch in Küstengebiete eindringendes Meerwasser

Gemäß dem Geoportal Wasser Rheinland-Pfalz⁹ gibt es im Plangebiet kein amtlich ausgewiesenes Überschwemmungsgebiet bzw. Risikogebiet / HQextrem, die zur Analyse der Auswirkungen des Klimawandels herangezogen werden könnten.

Aus der Karte „Gefährdungsanalyse – Sturzflut nach Starkregen“ der Stadt Trier geht hervor, dass es sich um einen potenziell überflutungsgefährdeten Bereich entlang von Tiefenlinien handelt. In der Verkehrsfläche, der Ostallee, und den Bahngleisen werden vereinzelt kleine Bereiche mit geringen bis mäßigen Abflusskonzentrationen bei Sturzfluten nach Starkregenereignissen dargestellt.

Die zum Bebauungsplan erstellte Starkregenuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Planung so ausgebildet werden kann, dass Starkregenereignisse nicht weitergehend zur Erhöhung der Gefährdung für Nachbarn führen wird sowie objektschutzbezogene Baumaßnahmen diese Ereignisse und deren Auswirkungen berücksichtigen können.

⁷ Planungsgemeinschaft Region Trier (01/2014): Regionaler Raumordnungsplan Region Trier – Entwurf Januar 2014, Trier.

⁸ Starkregenkarte - Wasserportal (rlp-umwelt.de) aufgerufen am 02.08.2023.

⁹ [Geoexplorer - Wasserportal \(rlp-umwelt.de\)](http://Geoexplorer-Wasserportal(rlp-umwelt.de)) aufgerufen am 02.08.2023.

Z II.1.2 Freihaltung von Flächen für die Verstärkung der Hochwasserschutzanlagen und für Deichrückverlegungen

Flächen für die Verstärkung der Hochwasserschutzanlagen und für Deichrückverlegungen sind von der Planung nicht betroffen. Eine inhaltliche Betroffenheit des Ziels wird durch die Planung nicht gesehen.

Z II.1.3 Erhaltung des natürlichen Wasserversickerungs- und Wasserrückhaltevermögens des Bodens

Aufgrund der hohen Bestandsversiegelung ist nur von einer sehr geringen Versickerung und somit auch geringen bestehenden Wasserrückhaltung des Bodens auszugehen. Der Erhalt des natürlichen Wasserkreislaufs wurde im Rahmen der Planung über eine Wasserhaushaltsbilanz geprüft. Entsprechend der Entwässerungskonzeption sind über die anteilige Begrünung von Dachflächen sowie die Herstellung von tlw. offenen Rückhalteinrichtungen die Belange dahingehend berücksichtigt. Ebenfalls wird berücksichtigt, dass im Vergleich auch zur hohen Bestandsversiegelung keine darüber hinausgehende Versiegelung erfolgt und über die festgesetzten Ausnutzungsmöglichkeiten der Grundstücke, die Festsetzungen zu wasserdurchlässigen Befestigungen, auch weiterhin ein teilweiser Bodenanschluss verbleibt.

II.2.3 Freihaltung von Überschwemmungsgebieten von Infrastrukturmaßnahmen

Das Plangebiet liegt nicht in einem Überschwemmungsgebiet. Kritische Infrastrukturen der europäischen Verkehrsinfrastruktur und der europäischen Energieinfrastruktur, Infrastrukturen nach der BSI-Kritisverordnung, Anlagen oder Betriebsbereiche nach der SEVESO-III-Richtlinie sind nicht Gegenstand der Planung.

4.2.2 Landesentwicklungsprogramm LEP IV

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.

Dem Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) aus dem Jahr 2008 lässt sich lediglich entnehmen, dass sich die Projektfläche in einem Siedlungsgebiet befindet. Zudem führt eine großräumige Schienenverbindung am Plangebiet entlang. Das gesamte Gebiet in und um Trier ist zudem als ein bedeutsamer Bereich für Erholung und Tourismus gekennzeichnet. Außerdem liegt ein großer Bereich in Trier und Umgebung in einem bedeutsamen Bereich für eine historische Kulturlandschaft. Im Südosten grenzt das Plangebiet an einen bedeutsamen Bereich für Hochwasserschutz und im Nordwesten an einen bedeutsamen Bereich für Forstwirtschaft und Grundwasserschutz. Der nordwestlich gelegene Meulenwald ist darüber hinaus als Bereich für großräumig bedeutsamen Freiraumschutz ausgewiesen.

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

G 20

Die Nutzung der Potenziale der militärischen und zivilen Konversionsflächen wird die Landesregierung durch Schaffung geeigneter und innovativer Rahmenbedingungen der Beratung und Förderung unterstützen und damit eine flexible und zielgerichtete Umsetzung von Maßnahmen ermöglichen. Konversionsstandorte, deren Entwicklungspotenzial mit überörtlich relevanten Effekten verbunden ist, sollen im Rahmen der Standort- und Raumkonversion vorrangig als sonstige projektbezogene Entwicklungsschwerpunkte berücksichtigt und weiterentwickelt werden.

Der Grundsatz wird dahingehend erfüllt, dass für die vorliegende angestrebte Entwicklung zum überwiegenden Teil auf die potenzielle Konversionsfläche des Betriebsgeländes der SWT zurückgegriffen wird.

Z 31

Die quantitative Flächenneuanspruchnahme ist bis zum Jahr 2015 landesweit zu reduzieren sowie die notwendige Flächenanspruchnahme über ein Flächenmanagement qualitativ zu verbessern und zu optimieren. Dabei ist der Innenentwicklung ein Vorrang vor der Außenentwicklung einzuräumen. Die regionalen Planungsgemeinschaften und die Gebietskörperschaften leisten hierzu einen – an den regional unterschiedlichen Ausgangsbedingungen orientierten – Beitrag.

Z-31 Neu

a) In Z 31 erhalten die Sätze 2 und 3 folgende Fassung.

Die Innentwicklung hat Vorrang vor der Außenentwicklung. Bei einer Darstellung von neuen, nicht erschlossenen Bauflächen im planerischen Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB ist durch die vorbereitende Bauleitplanung nachzuweisen, welche Flächenpotenziale im Innenbereich vorhanden sind und aus welchen Gründen diese nicht genutzt werden können, um erforderliche Bedarfe zu decken.

Die Ziele Z 31 und Z 31 Neu werden dahingehend erfüllt, dass es sich bei der Ansiedlung von gemischter Nutzung und Wohnnutzung um keine Neuausweisung von Flächen handelt, sondern diese bereits auf Ebene des Flächennutzungsplanes (Trier 2030) als gemischte Bauflächen dargestellt werden. Weiterhin handelt es sich bei der Planung um die Nachnutzung einer potenziellen Konversionsfläche (Betriebsgelände SWT).

Das Ziel der nachhaltigen Siedlungsentwicklung wird durch die vorliegende Planung durch die Nachnutzung einer innerörtlich mindergenutzten Fläche erfüllt. Die Überplanung der Bestandsbereiche im Plangebiet trägt der insbesondere der bauplanungsrechtlichen Regelung im Siedlungsraum Rechnung.

Z 34

Die Ausweisung neuer Wohnbauflächen sowie Gemischter Bauflächen (gemäß BauNVO) hat ausschließlich in räumlicher und funktionaler Anbindung an bereits bestehende Siedlungseinheiten zu erfolgen. Dabei ist eine ungegliederte, insbesondere bandartige Siedlungsentwicklung zu vermeiden.

Das Ziel Z 34 wird dahingehend erfüllt, dass es sich bei der Fläche um ein Innenentwicklungspotenzial handelt, welches sich in zentraler Lage im Stadtgefüge befindet.

G 50

Die Versorgung mit ausreichendem und angemessenem Wohnraum für alle Teile der Bevölkerung soll insbesondere durch die Erhaltung und Umgestaltung der vorhandenen Bausubstanz und die Förderung neuer Bauformen gesichert werden.

Dem Grundsatz G 50 wird durch die Herstellung eines Angebotes unterschiedlicher Wohnformen Rechnung getragen. Die Umsetzung des Stadtratsbeschlusses vom 18.02.2014 (Drucksache Nr. 046/2014) und 22.09.2020 (Drucksache Nr. 440/2020) zur Umsetzung eines Anteils von 33 % öffentlich gefördertem Mietwohnungsbau (inkl. barrierefreier Herstellung) erfolgt über Regelung in einem städtebaulichen Vertrag.

G 51

Ein barrierefreier Zugang zu Einrichtungen der Grundversorgung in einer auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen zumutbaren Entfernungen soll durch die günstige Zuordnung des Wohnraumes zur sozialen Infrastruktur und zu den Haltepunkten des Bus- und Schienenpersonennahverkehrs sichergestellt werden.

Dem Grundsatz 51 wird dahingehend Rechnung getragen, dass sich eine Bushaltestelle direkt angrenzend an das Plangebiet befindet und der Hauptbahnhof ca. 300 m entfernt ist. Zudem befinden sich Nahversorgungseinrichtungen in unmittelbarer Nähe des Plangebietes.

G 80

Den Ansprüchen der Bevölkerung an Freizeit, Erholung und Sport soll durch eine bedarfsgerechte Ausweisung und Gestaltung geeigneter Flächen sowie von Einrichtungen Rechnung getragen werden. Hier sind altersstruktur- und geschlechtsbedingte Nachfrageveränderungen zu berücksichtigen.

Nach Grundsatz G 80 soll den Ansprüchen der Bevölkerung an Freizeit, Erholung und Sport durch eine bedarfsgerechte Ausweisung und Gestaltung geeigneter Flächen sowie von Einrichtungen Rechnung getragen werden, wobei die altersstruktur- und geschlechtsbedingte Nachfrageveränderung zu berücksichtigen ist. Mit der öffentlichen Grünfläche im Plangebiet sowie der Zweckbestimmungen und der Gestaltung der „halböffentlichen“ Freibereiche können Bedarfe abgedeckt werden.

Z 111

Niederschlagswasser ist, wo immer aufgrund der natürlichen, technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und aufgrund einer geringen Verschmutzung möglich, vor Ort zu belassen und zu versickern.

Die anstehenden Böden sind grundsätzlich für eine Versickerungsfähigkeit geeignet. Mit dem Entwässerungskonzept wurde eine Konzeption gewählt und mit den Behörden abgestimmt, die berücksichtigt, dass das bestehende Kanalsystem nicht mehr als zuvor belastet wird. Über Maßnahmen wie Dachbegrünung und offene Rückhaltemulden kann das Wasser zunächst zurückgehalten werden sowie auch anteilig einer Verdunstung zugeführt werden kann, bevor es zu einer Ableitung kommt.

G 137

Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sollen der nicht motorisierte Verkehr und der öffentliche Personenverkehr gestärkt werden. Insbesondere die Verlagerung des Gütertransports auf Schiene und Wasserstraße trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung in stärkerem Maße bei.

G 159

Die Bedürfnisse des Fahrrad- und Fußwegeverkehrs sind im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsplanung insbesondere durch die Sicherung und Entwicklung umweg- und barrierefreier Fuß- und Radwegenetze zu berücksichtigen.

Die beiden Grundsätze finden dahingehend Berücksichtigung, dass im Zuge der Planung vorhandene Fuß- und Radwegeverbindungen gestärkt und neue Verbindungen geschaffen werden sowie ein Mobilitätskonzept erstellt wird.

4.2.3 Regionaler Raumordnungsplan (RROP 1985, mit Teilfortschreibung 1995)

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

Der Regionale Raumordnungsplan weist der Stadt Trier die Funktion eines Oberzentrums, Wohn- und gewerblichen Entwicklungsstandorts zu. Im Plangebiet ist sowohl ein Industrie- und Gewerbegebiet als auch Wohngebiet dargestellt. Die regionalplanerischen Funktionszuweisungen für Trier beziehen sich sowohl auf die Bereiche Erholung (E) und Wohnen (W) als auch auf Gewerbe (G). Weiterhin wird die Schienentrasse Trier-Saarburg als mehrgleisige Eisenbahnstrecke elektrifiziert dargestellt.

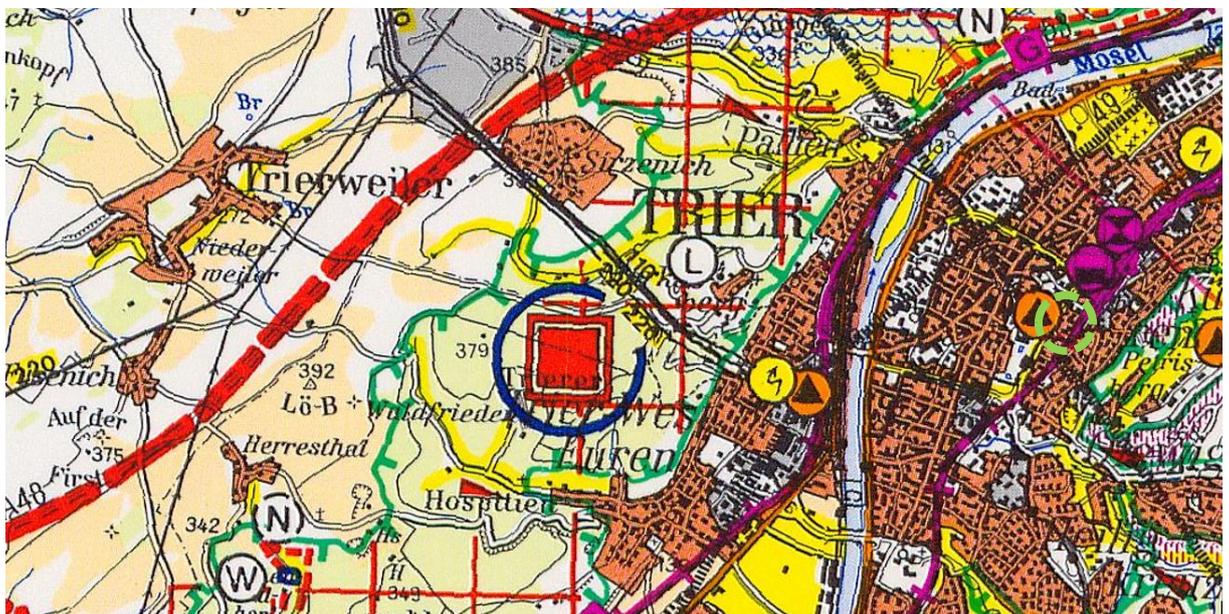


Abbildung 6: Ausschnitt aus dem RROP 1985 (ohne Maßstab)¹⁰ mit Kennzeichnung der Lage des Plangebietes (grün umkreist)

¹⁰ Homepage der Planungsgemeinschaft, aufgerufen unter: https://www.plg-region-trier.de/images/Regionalplan/rop1985_blatt3.jpg, Stand 11.11.2023.

Das Plangebiet liegt im Raumordnungsplan im Siedlungsgebiet, der Stadt Trier, umgeben von Wohngebietsflächen, jedoch wird die Flächendarstellung mit Symbolen überlagert und ist daher nicht eindeutig einzuordnen.

Darüber hinaus grenzt das Plangebiet an eine mehrgleisige Eisenbahnstrecke sowie an eine offenzuhaltendes Wiesentalfläche an.

Nach Kapitel 2.2.2.3.1 soll sich die künftige Siedlungsentwicklung vorrangig in Siedlungsschwerpunkten (W-Gemeinden) vollziehen. Die Ausweisung von Wohnbau- / Mischbauflächen soll in diesen Gemeinden künftig über den Eigenbedarf hinaus erfolgen. Dies entspricht der Planung in der Stadt Trier als Oberzentrum. Mit der Planung wird dem Ziel Rechnung getragen.

Aus dem Entwurf aus dem Jahre 2014 wird die Projektfläche unverändert dargestellt.

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

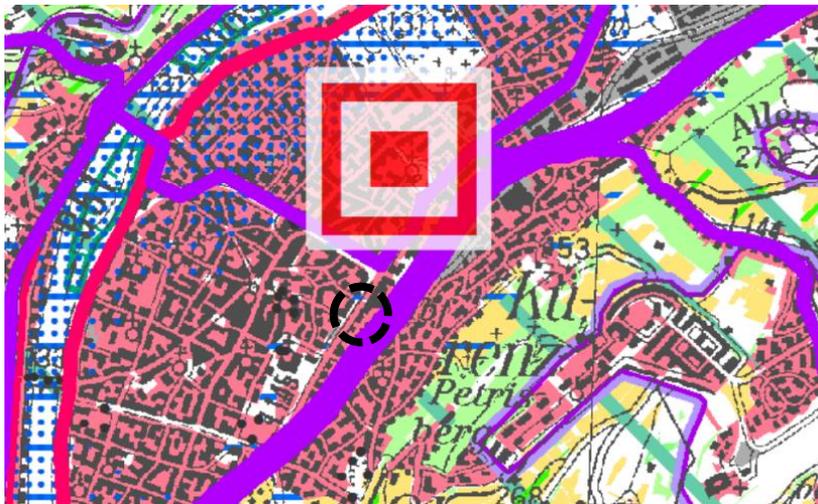


Abbildung 7: Entwurfsfassung regionaler Raumordnungsplan Stadt Trier, VG Trier-Land, VG Schweich an der röm. Weinstraße (ohne Maßstab) mit Kennzeichnung der Lage des Plangebietes (schwarz umkreist)

Die Darstellung der Flächen im Plangebiet hat sich vom RROP 1985, mit Teilfortschreibung 1995 zum RROPE aus 2014 nicht verändert.

Kapitel 4.3.1.1 RROP fordert, dass die Versorgung der Bevölkerung mit bedarfsgerechten Wohnungen in allen Teilen der Region sicherzustellen ist. Dabei soll sich nach Kapitel 4.3.1.3 der Wohnungszuwachs im Einklang mit den siedlungsstrukturellen Zielen verstärkt in den zentralen Orten und darüber hinaus in den Gemeinden mit der besonderen Funktion Wohnen und deren Beirten vollziehen. Bei der Planung von Neubaugebieten sind gemäß Kapitel 4.3.2.2. insbesondere topographische Gegebenheiten, Flächenverbrauch und Erschließungsstruktur, Verkehrsberuhigung, Spielmöglichkeiten, Grünflächen, usw. zu berücksichtigen. Diesen Aspekten wird mit der Planung Rechnung getragen.

Die Grundsätze unter Kap. II.3.1.7 RROPE weisen auf die klimaökologischen Funktionen und Ausgleichsräume hin. Die Grundsätze des RROPE hinsichtlich klimaökologischer Funktionen und Ausgleichsräume werden mit der Planung berücksichtigt. Es werden keine Kaltluftleitbahnen mit wesentlicher Bedeutung in Anspruch genommen (vgl. Kap. 7.6). Dies wurde in der zum Bebauungsplan durchgeführten klimaökologischen Untersuchung geprüft.

Gemäß Grundsatz G 173 RROPE sollen die speziellen Mobilitätsanforderungen und Sicherheitsbedürfnisse spezieller Personengruppen, z.B. Familien, mobilitätseingeschränkte Personengruppen, bei der Verkehrsplanung gesondert berücksichtigt werden. Diesem Grundsatz wird dahingehend Rechnung getragen, dass die Erschließung soweit möglich barrierefrei ausgebildet werden sollen.

In der Bauleitplanung sollen nach Grundsatz G 227 RROPE frühzeitig die Rahmenbedingungen für eine energetisch optimale Siedlungsplanung berücksichtigt und festgelegt werden. Hierbei sollen zur Reduzierung des PKW bezogenen Individualverkehrs Neubaugebiete vorzugsweise in Gebieten mit Anbindung an den ÖPNV oder in Gebieten, für die eine Anbindung herstellbar ist, entstehen. Diesem Grundsatz wird durch Nähe zu ÖPNV-Verbindungen Rechnung getragen. Weiterhin wurde bereits ein Mobilitätskonzept zur Förderung des Umweltverbundes erstellt.

Gemäß Grundsatz G 231 RROPE sind die Voraussetzungen für die optimale Nutzung der Solarenergie im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Der Grundsatz wird dahingehend berücksichtigt, dass durch die mögliche Ausrichtung der Gebäude sowie die überwiegende Festsetzung von Flachdächern die Festsetzungen des Bebauungsplans dem Grundsatz nicht entgegenstehen.

4.3 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der aktuell wirksame Flächennutzungsplan 2030 (FNP) aus dem Jahr 2019 stellt den Geltungsbereich als gemischte Baufläche dar. Zudem ist am nördlichen Rand des Plangebietes die Position einer Gasregelstation verortet.



Abbildung 8: Stadt Trier 2019: Flächennutzungsplan Trier 2030 (ohne Maßstab) mit Abgrenzung des Plangebietes (schwarz gestrichelt)

Die geplanten Festsetzungen eines urbanen Gebietes und einer Fläche für Versorgungsanlagen entsprechen den Darstellungen des Flächennutzungsplans. Der Bebauungsplan ist somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

4.4 Landschaftsplan

Im Landschaftsplan – Stadtteilplan Trier-Mitte / Gartenfeld wird im Bereich des Plangebiets die Fläche als Fläche ein vorhandenes Wohn- bzw. Mischgebiet dargestellt. Darüber hinaus sind angrenzend eine Verkehrsfläche mit mittlerem Grünstreifen sowie geplante Wohn- bzw. Mischgebiete dargestellt. Zusätzlich wird für den Bereich der Ostallee die Prüfung von Möglichkeiten der Verkehrslenkung zur Entlastung und Aufwertung von Teilen des Alleenrings angegeben. Ebenfalls werden als Ziel die „Gestalterische Aufwertung der Gewerbezone im Umfeld des Hauptbahnhofs durch Grüngliederung und bauliche Gestaltung“ benannt.

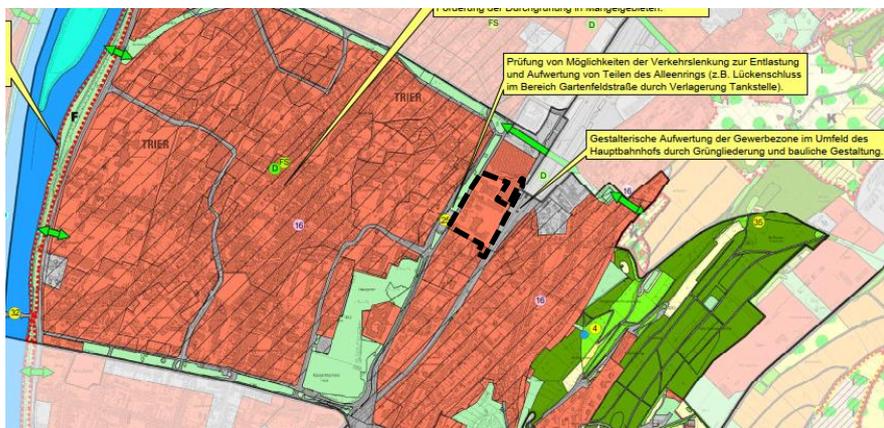


Abbildung 9: Ausschnitt Stadtteil Landschaftsplan Trier Mitte/Gartenfeld, 2011 (ohne Maßstab) mit Abgrenzung des Plangebietes (schwarz gestrichelt)

Die Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen den Zielen des Landschaftsplans.

4.5 Informelle Planungen

4.5.1 Stadtteilrahmenplan Mitte - Gartenfeld

Im Entwurf des Stadtteilrahmenplans Mitte – Gartenfeld (September 2006) werden raumbezogene und gestalterische Entwicklungsansätze für die zukünftige Entwicklung des Stadtteils Mitte – Gartenfeld aufgezeigt.

Leitziele des Stadtteilrahmenplans, die das Plangebiet betreffen sind insbesondere:

- die Erhaltung und Entwicklung der Stadtqualität in Tradition der europäischen Stadt sowie Erhalt und Förderung des urbanen Wohnens.
- Schließung des Wegesystems innerhalb der Alleebereiche. Ein das Plangebiet betreffendes Schlüsselprojekt ist dabei die Gestaltung des Bahnhofsbereichs in Verbindung mit der Neukonzeptionierung der Ostallee / Balduinstraße und Nordallee / Christophstraße unter Attraktivierung der Rad- und Fußwegeverbindung allgemein zwischen Bahnhof – Porta Nigra – Innenstadt.

Entlang der Ostallee werden erhöhte Lärmbelastungen in Wohnnutzungsnähe dargestellt.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans stehen der Umsetzung der Ziele des Stadtteilrahmenplans nicht entgegen. Durch die geplante Nutzungsmischung im urbanen Gebiet sowie eine zukünftig mögliche Wegeverbindung zwischen Bahnhof durch das Gebiet in Richtung Ostallee werden die Ziele berücksichtigt.

4.5.2 Einzelhandelskonzept

Für den Bebauungsplan BM 139 sind die Vorgaben des Einzelhandelskonzeptes 2025+¹¹¹², welches vom Stadtrat am 13.03.2015 beschlossen und im Jahr 2020 fortgeschrieben wurde, zu berücksichtigen.

Zur Umsetzung des Einzelhandelskonzeptes wurde dieses durch den Stadtrat der Stadt Trier im Sinne eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen.

Wesentliches, für den Bebauungsplan relevantes, Ziel des Einzelhandelskonzeptes ist die nachhaltige Sicherung attraktiver Stadtteil-/Nahversorgungszentren. Das Plangebiet befindet sich an der Grenze zur „City“ (Hauptzentrum Innenstadt). Daher wird lediglich die Bestandseinzelhandelsnutzung gesichert und kein weiterer Einzelhandel im Bebauungsplan zugelassen.

4.5.3 Konzept zur bauplanungsrechtlichen Steuerung von Vergnügungsstätten – Schwerpunkt Spielhallen und Wettbüros

In dem Konzept zur bauplanungsrechtlichen Steuerung von Vergnügungsstätten - Schwerpunkt Spielhallen und Wettbüros¹³ aus dem Jahr 2016 ist das Plangebiet zunächst als Suchraum und schließlich als verbleibende, weniger geeignete Fläche für Vergnügungsstätten gekennzeichnet. Vorrangige Potentialflächen lassen sich überwiegend im Innenstadtbereich wiederfinden.

Entsprechend erfolgt mit dem Bebauungsplan eine Steuerung über die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung mit dem Ausschluss von Vergnügungsstätten, auch unter Berücksichtigung der angestrebten qualitativen Neuentwicklung des Quartiers im urbanen Raum (vgl. Kap. 6.1).

4.5.4 Konzept zur bauplanungsrechtlichen Steuerung von Bordellen und bordellartigen Betrieben

Des Weiteren liegt ein städtisches Konzept zur bauplanungsrechtlichen Steuerung von Bordellen und bordellartigen Betrieben in der Stadt Trier (Beschluss des Stadtrates vom 12.05.2016) vor. Mit dem Konzept sollen im Trierer Stadtgebiet die Voraussetzungen zur einheitlichen Steuerung und der städtebaulichen Ordnung und Entwicklung für Bordelle und bordellartige Betriebe geschaffen werden. Mit dem Konzept erfolgt die Steuerung dieser auf insgesamt 10 Standorte im Stadtgebiet. Außerhalb dieser sollen weitere Betriebe bauplanungsrechtlich ausgeschlossen werden. Dieser Anforderung kommt der Bebauungsplan mit Ausschluss der Nutzungen im urbanen Gebiet nach (vgl. Kap. 6.1).

11 CIMA (September 2013): Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Trier 2025+, Köln.

12 GMA (Februar 2020): Fortschreibung Einzelhandelskonzept Trier 2025+. Beschlussvorlage, Ludwigsburg.

¹³ Stadtplanungsamt Trier (2016): Konzept zur bauplanungsrechtlichen Steuerung von Vergnügungsstätten - Schwerpunkt Spielhallen und Wettbüros, Trier.

Im Bestand befindet sich im Plangebiet kein künftig bauplanungsrechtlich zu sichernder Bordellbetrieb.

4.5.5 Mobilitätskonzept Trier 2025

Das Plangebiet befindet sich laut dem Mobilitätskonzept¹⁴ an einer wichtigen Hauptverkehrsstraße, der Ostallee, die zum Alleenring gehört. Das Mobilitätskonzept sieht Handlungsbedarf bei den Themen Radverkehr und KFZ-Verkehr bezüglich der Verkehrssicherheit und Fahrkomfort, dem Themenfeld Immissionsschutz bezüglich Umfeldverträglichkeit, Immissionsschutz (Lärmaktionsplanung) und der Straßenraumgestaltung sowie dem Themenfeld Tourismusverkehr bezüglich Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr und Aufenthaltsqualität.

Die Aspekte wurden mit dem Bebauungsplan u. a. dahingehend berücksichtigt, dass ein plangebietsbezogenes Mobilitätskonzept zur Neukonzeptionierung des Quartiers entwickelt wurde, ebenso wie eine Fahrrad- und Stellplatzsatzung in den Bebauungsplan aufgenommen wurden. Weitergehend wurden Lärmschutzmaßnahmen mit dem Bebauungsplan festgesetzt und eine Durchwegung des Quartiers berücksichtigt.

4.5.6 Radverkehrskonzept

Das im November 2015 beschlossene Radverkehrskonzept Trier 2025¹⁵ hat das Ziel die Rahmenbedingungen zu schaffen, um den Radverkehrsanteil auf 15 % zu erhöhen. Das Plangebiet und die unmittelbare Umgebung betreffende Aspekte werden mit der radverkehrlichen Optimierung des Alleenrings sowie mit der Darstellung einer sonstigen Radroute zwischen Bahngleisen und Parkhaus Ostallee über das Gelände der SWT zur Schließung einer Netzlücke aufgezeigt.

Die Berücksichtigung des Aspektes erfolgt im Bebauungsplan über die Festsetzung einer öffentlichen Wegeverbindung von der Fabrikstraße in das Plangebiet für die Fußgänger- und Radverkehr. Die weitere Durchwegung in Richtung Ostallee über das Privatgelände der SWT wird über eine Regelung im städtebaulichen Vertrag mit der Stadt Trier und der SWT getroffen. Ebenfalls berücksichtigt wird die Förderung des Radverkehrsanteils dadurch, dass durch die im Bebauungsplan aufgenommene Fahrradstellplatzsatzung das Plangebiet hinsichtlich der Nutzung des Fahrrades über die Infrastruktur attraktiver wird.

4.5.7 Klimanotstand

Der Rat der Stadt Trier hat am 29.08.2019 den Klimanotstand erklärt. Mit der vorliegenden Planung werden die Aspekte des Klimaschutzes insbesondere dahingehend berücksichtigt, dass durch die unterschiedlichen Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit in räumlicher Nähe sowie der innerstädtischen Lage und Lage zum Hauptbahnhof Trier eine Reduzierung des Autoverkehrs stattfindet. Entsprechend ist auch berücksichtigt, dass der Standort fußläufig und mit dem ÖPNV gut in das städtische Umfeld vernetzt ist. Dies erwirkt insbesondere auch positive Effekte auf die CO₂-Bilanz. Darüber hinaus reagiert der Bebauungsplan mit seinem Festsetzungskatalog auf diesen Umstand (s. hierzu auch Kapitel 6.11 und 7.6). Ebenfalls wurde eine klimaökologische Untersuchung zum Bebauungsplan

¹⁴ R+T TOPP Huber-Erlar, Hagedorn (2013): Stadt Trier Mobilitätskonzept 2025 Schlussbericht.

¹⁵ AB Stadtverkehr GbR (Oktober 2015): Mobilitätskonzept Trier 2025 – Radverkehrskonzept, Trier.

durchgeführt, in der nachgewiesen werden konnte, dass die Planung klimaökologisch verträglich ausgestaltet werden kann.

4.5.8 Rahmenplan Außenwerbung / Werbeanlagensatzung

Für die Stadt Trier besteht ein Rahmenkonzept zur Steuerung von Außenwerbeanlagen¹⁶ sowie die Werbeanlagensatzung der Stadt Trier.

Die Werbeanlagensatzung der Stadt Trier bezieht die unmittelbar am Alleenring liegenden Grundstücke entlang der Ostallee in die Satzung mit ein. Der Osten des Plangebietes liegt nicht mehr im Steuerungsbereich dieser Satzung. Über die Werbeanlagensatzung werden allgemeine Anforderungen an Werbeanlagen zur Steuerung deren stadtbildprägender Wirkung formuliert.



Abbildung 10: Ausschnitt aus der Werbeanlagensatzung der Stadt Trier (ohne Maßstab) mit Abgrenzung des Plangebietes (schwarz gestrichelt)

Gemäß Rahmenplan Außenwerbung liegt der Bereich des Plangebietes, der nicht durch die Werbeanlagensatzung der Stadt Trier gesteuert wird, in der Raumsequenz des eingeschränkt geeigneten Stadtraums (Zone 3). In diesem sind Werbeanlagen funktionaler und dominierender Bestandteil der Raum- und Gebäudetypen.

Aufgrund der nur teilweisen Steuerungswirkung der Werbeanlagensatzung im Plangebiet sowie der qualitativen Neuausrichtung im Osten des Plangebietes mit der angestrebten Neubebauung werden zur weitergehenden Steuerung bauordnungsrechtliche Festsetzungen aufgenommen, die eine einheitliche Gestaltung von Werbeanlagen unter Berücksichtigung der Vorgaben der Werbeanlagensatzung auch im hinteren, der Ostallee abgewandten Quartiersbereich, berücksichtigen.

Die Abgrenzung der Werbesatzung ist in der Planurkunde nachrichtlich übernommen.

¹⁶ Stadt Trier (Oktober 2020): Rahmenplan Außenwerbung, Trier.

4.5.9 Spielraumleitplanung

Gemäß Spielraumleitplanung¹⁷, der von der mobile spielaktion e.V. (1995) in Zusammenarbeit mit der AG-Spielraum (ein ämterübergreifendes Gremium der Stadtverwaltung) ständig fortgeschrieben wird, bestehen für die Altstadt und das Plangebiet selbst teilweise Lücken in einzelnen Spielbereichen. Aus diesem Grund wird im Rahmen des Bebauungsplans ein öffentlicher Spielplatz festgesetzt, um einen Lückenschluss zu erreichen.

4.6 Fachplanungen und sonstige Belange

4.6.1 Schutzgebiete / -objekte

Rechtsverordnungen zu naturschutzrechtlich relevanten Gebieten liegen für das Plangebiet nicht vor.

4.6.2 Denkmalschutz

Grabungsschutzgebiet

Das Plangebiet liegt innerhalb der Zone 2 des Grabungsschutzgebietes „Archäologisches Trier der römischen Zeit und seine bauliche Entwicklung bis in die frühe Neuzeit“ mit der Bezeichnung „Antikes Stadtgebiet“. Eine entsprechende Rechtsverordnung ist am 23. März 2011 in Kraft getreten.

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.

Es wird darauf hingewiesen, dass es durch evtl. erforderliche archäologische Ausgrabungen zu zeitlichen Verzögerungen im Bauablauf kommen kann. Ein entsprechender zeitlicher Vorlauf ist vor Baubeginn einzuplanen.

Der Aspekt wird nachrichtlich im Bebauungsplan berücksichtigt.

Kulturdenkmal

Im Plangebiet selbst sind keine Kulturdenkmäler vorhanden.

Als Kulturgut erhaltenswert sind die beiden Gebäude Ostallee Nr. 15 und Nr. 17 mit ihren Gründerzeitfassaden. In diesen Bereichen ist durch die Planung keine Änderung vorgesehen. Ebenfalls als Kulturgut ist der Alleenring zu betrachten, der den Verlauf der mittelalterlichen Stadtmauer nachzeichnet. In diesem sind einzelne Bäume als Naturdenkmal geschützt. Der Alleenring mit Baumbestand wird durch die Planung nicht weitergehend berührt.

In der weiteren Umgebung zum Geltungsbereich befinden sich das Kulturdenkmal „Bahnhofplatz 1 (Hauptbahnhof)“, Ostallee Nr. 3 sowie Ostallee Nr. 31. Für Vorhaben in der Umgebung ist insofern ggf. der Umgebungsschutz zum Kulturdenkmal zu berücksichtigen. Derzeit sind durch die Planung keine Auswirkungen zu erwarten.

¹⁷ mobile spielaktion e.V., Trier (2016): Spielraumplan Stadtteil 103: Altstadt, S. 7 ff

Das Plangebiet befindet sich teilweise innerhalb von Pufferzonen des unesco-Welterbes Trier. Eine Sichtachse ergibt sich vom Kreuzweg am Petrisberg auf die Welterbestätten, insb. den Trier Dom und die Liebfrauenkirche. Gegenüber dem Gebäudebestand ergeben sich im Teilbaugebiet MU 1.2 sowie MU 1.5 und MU 1.6 höhere Höhen der baulichen Anlagen. In den übrigen Teilbaugebieten orientieren sich die Höhenfestsetzungen am Bestand (MU 1.3 bis MU 1.4) bzw. sind im Teilbaugebiet MU 1.1 bis auf eine Punktbebauung mit höherer Höhe nicht höher als der Bestand der derzeitigen SWT-Verwaltungsgebäude. Ebenfalls wird im Teilbaugebiet MU 1.2 sowie MU 1.5 und MU 1.6 die Höhenentwicklung orientiert an den Höhen des Bestands in der näheren Umgebung beschränkt. In Teilbereichen ergeben sich jedoch höhere Höhen unter Berücksichtigung der akzentuierten Bebauung. Insofern sind im MU 1.2 punktuelle Höhenentwicklungen bis zu 160,5 m ü.NHN und im MU 1.1 punktuell bis zu 162,5 m ü.NHN zulässig.

Im Bestand bestehen bereits vor dem Dom und der Liebfrauenkirche Gebäude, die diese aus Richtung der Sichtachse verdecken. Unter Berücksichtigung der Höhe der Aussichtspunkte (ca. 205 bzw. 212 m ü.NHN), die ca. 40 m höher gelegen sind als die Bestandshöhe im Plangebiet mit ca. 136 m ü.NHN sowie der neu geplanten Bebauung, ist davon auszugehen, dass über die neu geplante Bebauung hinweg auch weiterhin Richtung Dom und Liebfrauenkirche geschaut werden kann und es zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung kommen wird.

4.6.3 Bahnflächen

Das Plangebiet grenzt unmittelbar an bahngewidmete Flächen an. Ebenfalls befinden sich mit den Flurstücken 70/33 und 70/40 Flächen innerhalb des Plangebietes bei denen es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen handelt. Diese unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes. Entsprechend dürfen keine der Zweckbestimmung der als Bahnanlagen gewidmeten Flächen widersprechende Nutzungskonflikte oder Einschränkungen des Bahnbetriebes verursacht werden.

Im Bebauungsplan werden die Flächen entsprechend als bahngewidmet nachrichtlich dargestellt. Überlagerungen von Fachplanungen und der Bauleitplanung sind grundsätzlich möglich, sofern daraus nicht die besondere Zweckbestimmung der Anlagen oder Flächen berührt wird. Die Flächen werden im Bebauungsplan als urbanes Gebiet festgesetzt. Weitergehend werden Beschränkungen dahingehend aufgenommen, dass keine Baugrenzen innerhalb dieser Flächen festgesetzt sind, so dass keine baulichen Hauptanlagen errichtet werden. Ebenfalls werden ergänzende Festsetzungen getroffen, die innerhalb der Schutzstreifen der Oberleitungen keine höhere Bebauung über Nebenanlagen von 5 m sowie keine Baumanpflanzungen vorsehen. Die SWT ist bereits Eigentümerin der Fläche und hat mit der DB Netz AG vertragliche Vereinbarungen hinsichtlich der Rechte und Pflichten bei Übergang dieser Flächen aus dem Eigentum der Bahn auf die SWT übernommen. Weitergehend wurden im Grundbuch beschränkt persönliche Dienstbarkeiten für die DB Netz AG hinsichtlich Geh- und Fahrrechte, Oberleitungsrechte und Baubeschränkungen eingetragen, so dass auch bereits über diese gesichert ist, dass die entsprechenden Flächen auch weiterhin uneingeschränkt den Widmungszwecken und dem Bahnbetrieb zur Verfügung stehen können. Für die eingetragenen Grunddienstbarkeiten, z. B. hinsichtlich Zugänglichkeiten, Oberleitungsrechten, etc., ergeben sich durch den Bebauungsplan keine Änderungen. Diese sind auch weiterhin zu berücksichtigen.

Die Vereinbarkeit der Planung mit den bahngewidmeten Zwecken wird unter Festsetzung des urbanen Gebietes auf den bahngewidmeten Flächen als vereinbar angesehen.

Innerhalb des Plangebietes liegen zudem Abstandsflächen von 4 m bzw. tlw. 5 m um Oberleitungsmastfundamente, in deren Bereich keine Abgrabungen oder Auffüllungen vorgenommen werden dürfen. Im nordöstlichen Randbereich befinden sich zudem zwei Oberleitungsmaste innerhalb des Plangebietes. Ebenfalls liegen Schutzstreifen von 5 m für die oberirdischen Speiseleitungen (15 kV) der Bahn im Osten des Plangebietes. In diesen Schutzstreifen um die Mastfundamente sowie die Oberleitungen ist eine Bebauung nicht bzw. eingeschränkt möglich, weshalb in diesem Bereich die Baugrenze zurückgenommen wurde. Innerhalb des Schutzstreifens ist u. a. auch die Höhe von baulichen Nebenanlagen sowie die Wuchshöhe von Pflanzungen begrenzt. Entsprechende Festsetzungen sind mit dem Bebauungsplan vorgesehen, die die Höhe von Nebenanlagen in den Schutzbereichen der Oberleitungen auf 5 m sowie keine Anpflanzung von Bäumen in diesem Bereich vorsehen, so dass die Planung insofern mit den Belangen der Bahn in den Schutzbereichen als vereinbar angesehen wird.

Bei Baumaßnahmen und im nachgelagerten Zulassungsverfahren ist zu überprüfen, ob bei Errichtung von Vorhaben bahnbetrieblichen Zwecke zu berücksichtigen sind, z. B. Einfriedungen, Bahnerdungen. Die Standsicherheit sowie Funktionsfähigkeit der Bahnanlagen ist auch weiterhin zu gewährleisten. Alle Baumaßnahmen in unmittelbarer Nähe zu Bahnbetriebsanlagen sind mit der DB Netz AG abzustimmen. **Planungsziele**

5.1 Ziele und Zwecke der Planung

Ziel des Bebauungsplans ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines nachhaltigen, Nutzungsdurchmischten Innenstadtquartiers sowie die Bestandssicherung vorhandener baulicher Strukturen an der Ostallee.

Mit der Planung werden die folgenden konkreten städtebaulichen Ziele verfolgt:

- Schaffung eines Quartiers, welches eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten und ergänzenden Dienstleistungsangeboten beinhaltet;
- Umsetzung der Wohnungsbaumaßnahmen mit einem Anteil von mindestens 33 % im öffentlich geförderten Mietwohnungsbau;
- Schaffung von qualitätvollen Freiflächen für Begegnungen im Quartier,
- Schaffung von Angeboten der sozialen Infrastruktur,
- Schaffung von Wegeverbindungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr durch das Quartier,
- Sicherung einer geordneten Erschließung und Entwässerung für die Neuentwicklung,
- Sicherung der Bestandsbebauung an der Ostallee mit Schaffung von umgebungsverträglichen Entwicklungsmöglichkeiten
- Behutsamer Umgang mit erhaltenswerter Bausubstanz;
- Behutsamer Umgang mit wertvollem Baumbestand.

5.2 Planungskonzept

5.2.1 Städtebaulicher Realisierungswettbewerb

Zur Entwicklung des Gebietes des ehemaligen SWT-Geländes wurde ein offener städtebaulicher Realisierungswettbewerb mit 4 teilnehmenden Büros durchgeführt. Im Zusammenhang mit diesem Wettbewerb wurden Planungsalternativen erarbeitet und gegeneinander abgewogen.



Abbildung 11: Siegerentwurf des Realisierungswettbewerbs des Büros agn (Stand Mai 2022)

Der Siegerentwurf des Büros agn (vgl. Abbildung 11) diente als Grundlage für den Bebauungsplan und wurde mit dem städtebaulichen Konzept (vgl. Kap. 5.2.2) im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens weiterentwickelt. Im Vergleich zwischen Realisierungswettbewerb und städtebaulichem Konzept ergaben sich insbesondere folgende Änderungen:

- Mit Zugriff auf das Grundstück Ostallee Nr. 27 wurde das Plangebiet erweitert und es konnte eine mögliche Kita-Nutzung zur Ostallee hin angeordnet werden, um Verkehr aus dem Quartier heraus zu halten.

- Unter Berücksichtigung der Verlagerung des Kita-Gebäudes konnte ein Bestandsgebäude erhalten werden sowie ein Spielplatz im Plangebiet südlich des Parkhauses Ostallee angeordnet werden.
- Gemäß Realisierungswettbewerb war eine Tiefgaragenein- / -ausfahrt ins Plangebiet vorgesehen. Mit Erweiterung des Plangebietes durch die Ostallee Nr. 27 konnte eine weitere Zufahrt im städtebaulichen Konzept eingeplant werden, wodurch die Verkehre der nördlichen sowie südlichen Quartiersentwicklung entsprechend in die Bereiche der Tiefgaragen gelenkt werden können.
- Die im Süden des Plangebietes in der gemäß Realisierungswettbewerb vorgesehene Nutzung für Seniorenwohnen wurde in den Norden verlagert und im Süden eine Dienstleistungsnutzung zur Bündelung der gewerblichen Nutzungen im südlichen Plangebiet vorgenommen.

5.2.2 Städtebauliches Konzept

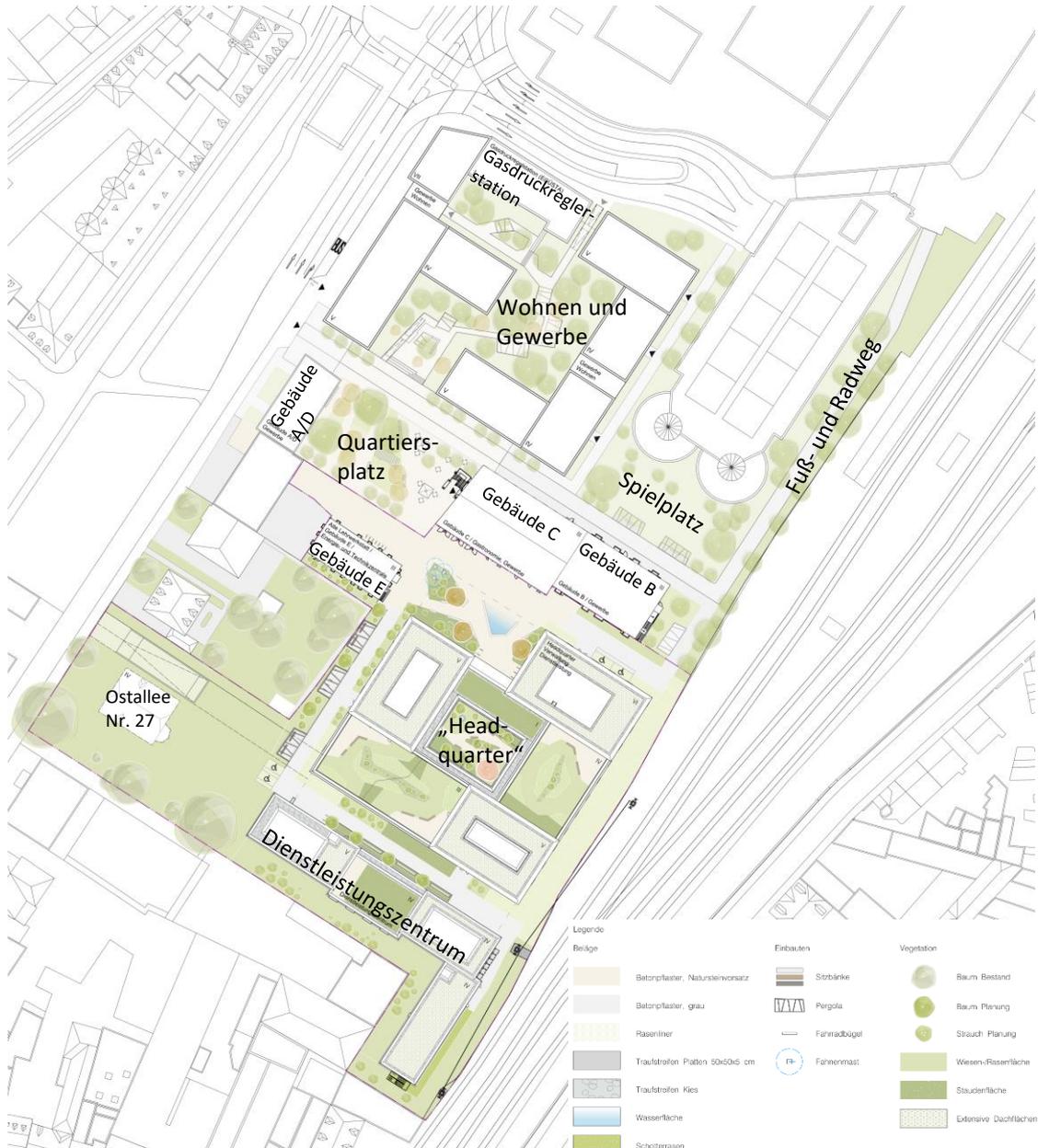


Abbildung 12: Städtebauliches Konzept (agn, Stand: Februar 2024)

Konzeptidee

Die Grundidee der städtebaulichen Konzeption ist den angrenzenden Straßenraum im Sinne einer beruhigenden Blockrandbebauung in einem heterogenen Umfeld neu zu fassen und entsprechend der neuen Nutzungen Fokusbereiche für diese auszubilden. Unterschiedlich große Freiräume verbinden dabei die einzelnen Bereiche miteinander.

Vorgesehen ist eine abschnittsweise Entwicklung aufgrund der derzeit von in Betrieb befindlichen Bestandsgebäude auf dem Gelände der SWT. Zuerst soll die Entwicklung im Süden des

Plangebietes vollzogen werden, so dass ein Umzug der Nutzungen (SWT) aus dem Norden in diesen Abschnitt zunächst erfolgen kann, bevor der nördliche Teilbereich im Plangebiet entwickelt wird.

Nutzungsstruktur

Im Süden des Plangebietes soll der neue Verwaltungssitz („Headquarter“) für die Verwaltung der Volksbank Trier sowie der SWT entstehen. Neben dieser Verwaltungsnutzung ergänzen Dienstleistungsnutzungen das Angebot an gewerblichen Nutzungsstrukturen.

Im Südwesten des Quartiers ist in räumlicher Nähe und Anbindung zur Ostallee die mögliche Entwicklung einer Kindertagesstätte, jedoch auch eine gewerbliche Nutzung oder Wohnnutzung möglich.

In der Mitte des Quartiers werden die Bestandsgebäude (Gebäude B, C, E) berücksichtigt und erhalten bleiben. Diese werden zukünftig neuen Nutzungen zugeführt, wobei der Gebäudebestand entlang der Ostallee Nr. 15 / 17 (Gebäude A/D) auch weiterhin in der Funktion als Bürogebäude erhalten wird. Die Lehrwerkstatt soll zukünftig als Energie- und Technikzentrale genutzt werden. Die beiden alten Werkstattgebäude sollen einer möglichen gastronomischen Nutzung sowie für Verwaltungsnutzungen der SWT zur Verfügung stehen. Zudem ist hier bei gastronomischer Nutzung Außenbestuhlung angedacht und die Funktion eines Eingangs ins Quartier soll über die Ausgestaltung eines zentralen Quartiersplatzes übernommen werden.

Der Norden des Quartiers wird insbesondere durch einen Schwerpunkt an Wohnnutzungen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen (u. a. auch Seniorenwohnen) geprägt. Hierbei ist entsprechend der bestehenden Stadtratsbeschlüsse (18.02.2014 sowie 22.09.2020) vorgesehen ein Anteil von mindestens 33 % im öffentlich geförderten Mietwohnungsbau anzubieten. In den publikumswirksamen Lagen der Erdgeschosse sollen jedoch auch gewerbliche bzw. Dienstleistungsnutzungen etabliert werden.

Weiterhin wird die vorhandene Gasdruckreglerstation erhalten bleiben.

Für die Bestandsbebauung entlang der Ostallee Nr. 19 bis 25 ist derzeit keine Änderung der bestehenden Nutzungen absehbar. Diese sollen unter Berücksichtigung der geplanten gemischt genutzten Strukturen auch weiterhin zulässig sein.

Bebauungsstruktur

Der Süden des Plangebiets wird von dem Verwaltungsgebäude dominiert, welches zugleich als bauliche Schallschutzmaßnahme für dessen angrenzenden Freiraum fungiert. Das Gebäude ist als Block mit innenliegendem Hof konzipiert. Es soll zur Bahn hin einen repräsentativen VI-geschossigen Gebäudeteil erhalten. Die sonstigen Gebäudeteile werden gestaffelt mit III bis V Geschossen ausgebildet werden.

Im Süden des Plangebiets ist eine IV bis V-geschossige Bebauung für geplante Dienstleistungsnutzungen vorgesehen.

Im Südwesten des Quartiers (Ostallee Nr. 27) ist ein freistehender Gebäudekörper mit bis zu IV Geschossen vorgesehen, dessen Ausrichtung und Zugänglichkeit zur Ostallee orientiert wird.

Der geplante zentral gelegene Quartiersplatz wird über die III-geschossigen Bestandsgebäude (A/D, C und E) und die neu geplanten Bebauungsstrukturen baulich eingefasst werden.

Im nördlichen Teil des Plangebiets gruppieren sich drei L-förmige Baukörper umeinander und generieren so unterschiedlich große Innenhöfe. Zur Akzentuierung der Ecke Ostallee/Fabrikstraße wird das Kopfgebäude aus der Flucht herausgerückt und als Hochpunkt mit bis zu sieben Geschossen konzipiert. Die sonstigen Gebäudeteile des nördlichen Quartiersteils sind überwiegend IV bzw. V-geschossig geplant.

Die bestehende Bebauung der Gasdruckreglerstation wird im Bestand I-geschossig erhalten bleiben.

Derzeit sind keine baulichen Änderungen im Bereich Ostallee Nr. 19 bis Nr. 25 bekannt. Diese bleiben in ihren Bebauungsstrukturen erhalten, sollen jedoch auch Entwicklungsmöglichkeiten zur innerstädtischen Nachverdichtung zum einen horizontal in rückwärtige Grundstücksbereiche und zum anderen vertikal erhalten.

Erschließung / Ruhender Verkehr

Um das neu geplante Quartier auf dem SWT-Gelände möglichst autofrei zu gestalten, sind zwei Anbindungspunkte an die Ostallee vorgesehen, über die der ruhende Verkehr möglichst schnell in Tiefgaragen abgeleitet wird. Über eine Anbindung im Norden werden die ruhenden Verkehre des geplanten Wohnquartiers in einer Tiefgarage unterhalb und zwischen den Gebäudekörpern untergebracht. Ebenfalls erfolgt im Süden eine Anbindung zu einer Tiefgarage über die Ostallee Nr. 27. In dieser unterhalb des Dienstleistungszentrums und Verwaltungsgebäudes angeordneten Tiefgarage wird der ruhende Verkehr des Gewerbes gebündelt unterirdisch untergebracht.

Oberirdische Stellplätze bzw. Zufahrtmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr sollen lediglich für mobilitätseingeschränkte Personen sowie zur Ver- und Entsorgung / Anlieferung und für Rettungsdienste bestehen.

Über das gesamte Quartier verteilt sowie in den Untergeschossen der Gebäude sind Fahrradstellanlagen vorgesehen. Ebenfalls ist geplant eine Fahrradstation in Erweiterung der bestehenden Fahrradgarage nördlich des Plangebietes entlang der Gleisanlagen zur Fabrikstraße unterzubringen.

Die Bestandsbebauung entlang der Ostallee wird ohne Änderung weiterhin über die Ostallee erschlossen werden.

Der Fußgänger- und Radverkehr soll über eine Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof in Richtung Innenstadt auch über das neue Quartier gelenkt werden können. Entsprechend ist eine Wegführung zwischen Parkhaus und Bahnanlagen sowie weitergehend in Richtung Ostallee über die privaten Quartiersflächen vorgesehen.

Grün- und Freiraum

Das Quartier wird in sich durch unterschiedliche Freibereich / Freiräume gegliedert. Im Norden des Gebietes wird ein „Innenhofbereich“ für den Bewohnern des Wohnquartiers zur Verfügung stehen. Hierbei erhält das Tiefgaragendach eine ausreichende Dachbegrünung, so dass eine dauerhafte Begrünung und auch schattenspendende Baumpflanzungen dort erfolgen können und die Aufenthaltsqualität erhöhen.

In der Mitte des Plangebietes wird ein zentraler Quartiersplatz angeordnet, der durch die bestehende sowie geplante Bebauung eingefasst wird. Die Aufenthaltsqualität und Funktion des

Platzes als zentraler Treffpunkt wird durch die Anordnung gastronomischer Nutzungen mit der Möglichkeit zur Außenbestuhlung sowie die Gestaltung mit Grünbereichen und Pflanzung von Bäumen gefördert.

Im Bereich Ostallee Nr. 27 soll der vorhandene und wertgebende sowie stadtbildprägende Baumbestand soweit möglich erhalten werden. Die Anordnung möglicher Freibereiche kann nach Osten ins Quartier hinein erfolgen.

Die Gestaltung der sonstigen Freiflächen im neu geplanten Quartier erfolgt über eine Begrünung mit teilweise Stauden- und Baumpflanzungen. Weitergehend können in diesen Bereichen Entwässerungsmulden aufgenommen werden.

Darüber hinaus besteht auch die Möglichkeit, dass Dachflächen teilweise als begehbare Dachterrassen ausgeführt werden, wodurch sie in Kombination mit Dachbegrünung eine sehr hohe Nutzungs- und Aufenthaltsqualität bieten.

Um das Quartier mit öffentlichen Grünflächen zu versorgen und ein Angebot an Spielmöglichkeiten zu etablieren, wird ein Spielplatz vorgesehen.

Die Grün- und Freibereiche der Bestandsbebauung Ostallee Nr. 19 bis Nr. 25 sollen auch weiterhin erhalten bleiben.

Klimaanpassung und Energiekonzept

Die Belange der Klimaanpassung und der Energieeffizienz- und Versorgung werden in der Planung umfassend berücksichtigt. Dazu wurde ein Energiekonzept erstellt (vgl. Kap. 7.3). Neben der Begrünung der sonstigen privaten Freiflächen ist Dachbegrünung sowie die Etablierung von PV-Flächen auf dem Dach vorgesehen. Weitergehend können Fassadenflächen mit PV-Modulen bestückt werden. Ebenfalls kann eine Fassadenbegrünung, sofern keine PV-Module bestehen, erfolgen. Ebenfalls berücksichtigt wurde die Gestaltung der Flächen zur Lenkung von Starkregen über entsprechende Profilierungen der Höhengestaltung sowie die mögliche Anhebung der Erdgeschosebene.

5.3 Planungs- und Standortalternativen

5.3.1 Standortalternativen

Es handelt sich um die Überplanung eines vorhandenen innerstädtischen Standortes. Das Areal wird gegenwärtig für die Verwaltung der Stadtwerke, als Lagerhallen und -flächen, für Parkplätze und ein Kundenzentrum genutzt. Aufgrund der Verlegung der technischen Einheiten der SWT und der damit freiwerdenden Fläche in innerstädtischer Lage ergibt sich kein Erfordernis Standortalternativen für die Entwicklung in Betracht zu ziehen, da dieser Standort sich aufgrund der Mindernutzung zur Nachverdichtung anbietet.

5.3.2 Planungsalternativen

Städtebaulicher Realisierungswettbewerb

Hinsichtlich der Struktur der Bebauung wurden im Rahmen eines nicht offenen städtebaulichen Realisierungswettbewerbs mit integriertem freiraumplanerischen und hochbaulichen Realisierungsteil umfassende städtebauliche Planungsalternativen auf Basis eines vorgegebenen Nutzungsmixes in einem einstufigen Verfahren diskutiert und der vorgenannte Siegerentwurf als Grundlage der städtebaulichen Entwicklung beschlossen.

Im Nachgang des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs konnte noch das Grundstück Ostallee Nr. 27 ins Eigentum der SWT übernommen werden, wodurch sich eine optimierte Anordnung der Nutzungen mit Zuordnung einer möglichen Kita zur Ostallee sowie der Möglichkeit einer 2. Anbindung zur Tiefgarage (Entzerrung der Verkehre) ergab.

Nutzungszuordnung

Die Nutzungsverteilung innerhalb des Quartiers ergab sich u. a. aus den verschiedenen Varianten des Wettbewerbs sowie der Zuordnung und Bündelung der unterschiedlichen Nutzungen innerhalb des Quartiers. So wurde gemäß der Planungsziele zur Unterbringung der zentralen Verwaltung von SWT und Volksbank eine Bündelung der Verwaltungs- und Dienstleistungsnutzungen in einem Teilbereich des Quartiers vorgesehen, der entsprechend den angestrebten Funktionen und Flächen- / Raumbedarfe die entsprechenden Gestaltungsmöglichkeiten im Süden des Plangebietes bot. Im Norden des Plangebietes wurden gemäß der städtebaulichen Zielsetzung zur Etablierung eines gemischt genutzten, urbanen Stadtquartiers und unter Berücksichtigung der Lagegunst sowie zur Wohnraumversorgung in Trier insbesondere Wohnen räumlich konzentriert.

Betreffend das Gebäude der Ostallee Nr. 27 wurde im Verlauf der Planung geprüft, ob und wie das Bestandsgebäude in die Planung integriert werden kann bzw. welche Nutzungen in diesem Bereich städtebaulich sinnvoll angeordnet werden könnten. Aufgrund der Lage und Anbindung zur Ostallee können in diesem Bereich auch Kita-Nutzungen untergebracht werden, die somit eine Anfahrt ins Quartier hinein verhindern. Darüber hinaus sind auch Wohnnutzungen sowie gewerbliche Nutzungen nicht ausgeschlossen, da diese u. a. auch die Bebauung entlang der Ostallee mitprägen und zu einer Nutzungsmischung im Quartier beitragen.

Kfz-reduziertes Quartier

Unter Berücksichtigung der innerstädtischen Lage und der sehr guten Verkehrsanbindung an den ÖPNV wurde sich dafür entschieden ein „autoarmes“ Quartier und insbesondere oberirdisch quasi autofreies Quartier zu gestalten. Die oberirdische Freiheit von Kfz unterstützt dabei den angestrebten hochwertigen Charakter des Quartiers als repräsentativen Ort für die Verwaltungsnutzungen, jedoch auch als Ort des Aufenthalts und für die Bewohner im Quartier. Ebenfalls werden unter Berücksichtigung der mit dem Kfz-Verkehr verbundenen Emissionen und Störungen diese gebündelt unterhalb der Erde gebracht und somit eine Wohn- und Aufenthaltsqualität im Quartier geschaffen, die frei von Kfz-Nutzungen ist.

Erschließungsalternativen unter Berücksichtigung des Baumbestandes

Auf dem im Südwesten des Plangebietes gelegenen Grundstück Ostallee Nr. 27 befindet sich ein umfassender Baumbestand, dessen Bäume neben den klimatischen und natur- und artenschutzrelevanten Aspekten u. a. auch stadtgestalterische Aspekte hinsichtlich der Begrünung entlang der Ostallee und im Plangebiet selbst erfüllen.

Zur Berücksichtigung dieses Baumbestandes wurde daher ein Baumgutachten¹⁹ zur Abschätzung der Vitalität und Zukunftsfähigkeit der Bäume erstellt. Unter Berücksichtigung dieser

¹⁹ Forstbüro Matt (September 2023): Baumgutachten zur Ostallee Nr. 27, Trier.

Aspekte wurde zudem eine Standort- und Planungsalternativenprüfung für die Tiefgaragenzu- / -ausfahrt²⁰ durchgeführt. Ergebnis dieser beiden Prüfungen ist, dass soweit möglich der Baumbestand auf dem Grundstück Ostallee Nr. 27 erhalten bleiben soll, jedoch auch die Möglichkeit zur Erschließung über eine Tiefgaragenzu- / -abfahrt über das Teilbaugebiet MU 1.6 zu dem Teilbaugebiet MU 1.2 ermöglicht werden soll. Daher wurde sich unter Abwägung der Gesichtspunkte dafür entschieden den zusammenhängenden Baumbestand im südlichen Grundstücksbereich aufgrund der Anzahl und des Wertes der Bäume zu erhalten. Entsprechend wird es jedoch zu einem Verlust, insbesondere der prägenden Blutbuche, im hinteren Grundstücksbereich kommen. Dieser Variante wird vor dem Hintergrund der nicht so guten Prognose für die Blutbuche und der Möglichkeit des Erhalts der gesunden Roßkastanie jedoch der Vorzug eingeräumt. Auf die Planungsalternativenprüfung im separaten Teil zur Begründung BGHplan (Februar 2024): Darlegung der Umweltbelange als Teil der Begründung, Trier, hinsichtlich der wesentlichen Umweltbelange wird hierbei verwiesen.

Die Verkehrserschließung und Zu- / -Abfahrten des neu geplanten Stadtquartiers auf dem SWT-Gelände betreffend, wurden unterschiedliche Erschließungsvarianten mit der städtebaulichen Konzeption geprüft. Als Eckpfeiler der Prüfung und der Auswahl der untersuchten Varianten wurden zudem folgende Aspekte eingestellt:

Hinsichtlich der Fragestellung ober- bzw. unterirdischer Stellplätze wird aus den o. g. Gründen und der städtebaulichen Zielsetzung eines quasi oberirdisch „autofreien“ Quartiers in der Variantenbetrachtung lediglich die Möglichkeit von Tiefgaragen näher betrachtet.

Weitergehender Aspekt der Anordnung von Zu- und Abfahrten ist, dass möglichst der Kreuzungsbereich „Ostallee / Fabrikstraße“ freigehalten wird, um den Verkehrsfluss nicht zu beeinträchtigen. Ebenfalls wird hier verkehrsgutachterlich empfohlen sich möglichst außerhalb des Rückstaubereichs des Knotenpunktes zu bewegen, um nicht weitergehende Erschwernisse hinsichtlich des Verkehrsflusses sowie einen weiteren Rückstau in Bezug auf die Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage ins neue Quartier hinein zu erzeugen.

Ebenfalls berücksichtigt wird, dass eine Zufahrtsmöglichkeit zum Quartier zwischen dem Parkhaus Ostallee und den Bahngleisen aufgrund der Abstände zu Bahnanlagen sowie der entfallenden Feuerwehrezufahrt nicht möglich ist und ebenfalls der Verkehr nicht über den Bahnhof und die Fabrikstraße gelenkt werden soll.

Für die Planungsalternativenprüfung hinsichtlich der Zufahrt Ostallee Nr. 27 wird auf Kap. 5.4 des Fachbeitrags der Umweltbelange (Teil 2 der Begründung) verwiesen. In der Planungsalternativenprüfung wird hinsichtlich der Anbindung Ostallee Nr. 27 lediglich die nördliche Zufahrtsmöglichkeit berücksichtigt, da sich diese unter Berücksichtigung der Abwägung und des Vorzugs des Baumerhalts (u. a. wegen Natur- und Artenschutzfunktionen, jedoch auch wegen des Stadtbildes und der kleinklimatischen Funktionen) herauskristallisiert hat.

Hinsichtlich der Planungsalternativen der unterschiedlichen Erschließung der Teilbaugebiete MU 1.1 und MU 1.2 ergeben sich unter Prüfung der städtebaulich sinnvollen Varianten folgende Varianten und Aspekte der Prüfung:

²⁰ Quartier Ostallee GmbH Co.KG (Februar 2024): Quartier Ostallee – Variantenbetrachtung Zu- / Abfahrten -, Trier.

- Variante 1: eine Zu- und Abfahrt in eine Tiefgarage ins Plangebiet zum neuen Quartier zur Erschließung des Quartiers (wie im Wettbewerbsverfahren vorgesehen). Interims-lösungen aufgrund der angestrebten Bauabschnitte und einer Zufahrtmöglichkeit.
- Variante 2: zwei Anbindungspunkte zu Zu- und Abfahrten zur Tiefgarage bzw. zu zwei Tiefgaragen ins Plangebiet.
- Variante 2a: eine räumlich getrennte Tiefgaragenzu- / -abfahrt im bisherigen Bereich über die Zufahrt Tor 1 sowie über eine Durchfahrt im Gebäude Ostallee Nr. 19 (privat) sowie die Zu- / Abfahrt über Ostallee Nr. 27.
- Variante 2b: eine gemeinsame Tiefgaragenzu- / -abfahrt über eine Durchfahrt im Gebäude Ostallee Nr. 19 (privat) sowie die Zu- / Abfahrt über Ostallee Nr. 27.
- Variante 2c: eine gemeinsame Tiefgaragenzu- / -abfahrt (Tor 2) zwischen SWT-Verwaltungsgebäude und Gebäude A (Haus Ostallee Nr. 15) sowie die Zu- / Abfahrt über Ostallee Nr. 27.
- Variante 3: eine gemeinsame Tiefgaragenzu- / abfahrt über die bestehende Zufahrt Fabrikstraße zum Alleecenter und zum Parkhaus der SWT (durch einen Abzweig von der Einfahrt ins Untergeschoss des Alleencenters oder von der Parkhaus-Zufahrt als zusätzliche Zu- / Abfahrt über die Ostallee Nr. 27 sowie als alleinige Zufahrt).

(Die Erläuterungsskizzen befinden sich in Anlage 1).

Die verschiedenen Varianten wurden u. a. hinsichtlich der nachfolgenden Abwägungskriterien geprüft und beurteilt:

- Städtebauliche / baugestalterische Aspekte / Adressbildung.
- Neubau / Erhalt Kita-Gebäude für die Ostallee Nr. 27.
- Aspekte der Verkehrssicherheit / des Verkehrsflusses.
- Lärm (Betroffenheiten).
- Naturschutz- und artenschutzfachliche Aspekte: Erhalt / Fällung der Bäume.
- Eigentumsverhältnisse, Erfordernisse bzgl. Dienstbarkeiten.
- Wirtschaftliche Aspekte.

Ergebnis der Planungsalternativenprüfung gemäß Anlage 1 ist Variante 2c als Vorzugsvariante der Planung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Abwägungskriterien. Diese wurde auch bei den Festsetzungen des Bebauungsplans berücksichtigt.

Fazit für die Festsetzungen des Bebauungsplans hinsichtlich der Anbindung über Tiefgaragenzu- / -abfahrten

Unter Abwägung der naturschutz- und artenschutzfachlichen Belange betreffend das Grundstück Ostallee Nr. 27 wurde sich im Bebauungsplanverfahren dafür entschieden Zu- und Ausfahrten im südlichen Bereich zur Begünstigung des Baumerhalts auszuschließen und den Erhalt des wertgebenden Baumbestandes im Süden (unter Bevorzugung der nördlichen Zu- / Abfahrtmöglichkeiten einer Tiefgarage) festzusetzen.

Für die weiteren Teilbereiche entlang der öffentlichen Erschließungsstraße der Ostallee bzw. der privaten Straße Fabrikstraße führen die jeweils einschränkenden Teilaspekte z. B. hinsichtlich eigentumsrechtlicher oder wirtschaftlicher Gesichtspunkte nicht dazu, dass eine städtebaulich eindeutige Lösung umgesetzt werden kann, die ein Steuerungserfordernis im Bebauungsplanverfahren abschließend bedürfte. Ebenfalls ergeben sich hinsichtlich verkehrsplanerischen sowie unter lärmtechnischen Aspekten keine wesentlichen Einschränkungen, die ein Steuerungserfordernis über Festsetzungen bedingen, dass nicht auch im späteren Zulassungsverfahren (z. B. Abstand zum Kreuzungsbereich oder Einhausungserfordernisse von zu- / Abfahrten) gelöst und berücksichtigt werden kann. Daher wurden weitergehend keine einschränkenden Festsetzungen getroffen, um zukünftig flexible Anbindungsmöglichkeiten für eine zweite Tiefgaragenzu- / -abfahrt zu belassen.

6 Planinhalte, Wesentliche Abwägungsgesichtspunkte und Begründung

Den folgenden Begründungen der Festsetzungen ist jeweils zunächst die Festsetzung in kursiver Schrift vorangestellt.

6.1 Art der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

6.1.1 Urbanes Gebiet (MU)

Festsetzung

1.1 *Urbanes Gebiet (§ 6a BauNVO)*

1.1.1 *Im Urbanen Gebiet sind gemäß § 6a Abs. 2 BauNVO folgende Arten von Nutzungen allgemein zulässig:*

- *Geschäfts- und Bürogebäude,*
- *Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
- *sonstige Gewerbebetriebe, mit Ausnahme der unter Nr. 1.1.2 genannten,*
- *Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.*
- *in den Teilbaugebieten MU 1.1, MU 1.3, MU 1.4, MU 1.5 und MU 1.6: Wohngebäude.*

1.1.2 *Im Urbanen Gebiet sind folgende Nutzungen nicht zulässig:*

- *Gewerbebetriebe, die der Prostitution dienen, insbesondere Bordelle und bordellartige Betriebe, und ähnliche auf sexuelle Handlungen ausgerichtete Betriebe (Eros-Center, Peep-Shows, Privat-Clubs, Dirnenunterkünfte u. ä.) (gem. § 1 Abs. 5 und Abs. 9 BauNVO).*
- *Vergnügungsstätten (§ 1 Abs. 6 BauNVO).*
- *Tankstellen (gem. § 1 Abs. 6 BauNVO).*
- *Im Teilbaugebiet MU 1.1: Wohnnutzungen im Erdgeschoss an der Straßenseite (§ 6a Abs. 4 Nr. 1 BauNVO).*

- *im Teilbaugebiet MU 1.2: Wohngebäude (§ 1 Abs. 5 BauNVO).*
 - *Einzelhandelsbetriebe – ausgenommen hiervon sind die unter Nr. 1.1.4 benannten Zulässigkeiten (§ 1 Abs. 5 i. V. m. Abs. 9 BauNVO).*
 - *Eigenständige gewerbliche Anlagen der Fremdwerbung (gem. § 1 Abs. 5 i. V. m. Abs. 9 BauNVO).*
- 1.1.3 *Im Teilbaugebiet MU 1.1 sind mindestens 50 % der Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden (§ 6a Abs. 4 S. 3 BauNVO).*
- 1.1.4 *Im Teilbaugebiet MU 1.4 sind abweichend von Nr. 1.1.2 Erneuerungen und Änderungen des im Erdgeschoss vorhandenen Einzelhandelsbetriebes mit nahversorgungsrelevanten Kern-sortimenten gemäß Trierer Sortimentsliste (siehe Nr. 1.2) zulässig, sofern die Verkaufsfläche von 155 m² nicht überschritten wird. Zentrenrelevante Randsortimente sind maximal auf 10 % der Verkaufsfläche zulässig.*
- Nutzungsänderungen in andere Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungs-, zentren- oder nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten, als der vorhandene Bestand umfassende nah-versorgungsrelevante Kernsortimente, sind nicht zulässig.*
- Ausnahmsweise sind geringfügige Erweiterungen des vorhandenen Einzelhandelsbetriebes zulässig, sofern die Verkaufsfläche von 175 m² nicht überschritten wird. (§ 1 Abs. 10 BauNVO).*

1.2 Trierer Sortimentsliste

Nahversorgungsrelevante Sortimente:

- *Nahrungs- und Genussmittel (inkl. Lebensmittelhandwerk und Tabakwaren,*
- *Getränke)*
- *Drogeriewaren (inkl. Hygiene-, Wasch- und Putzmittel)*
- *Pharmazeutische Artikel / Arzneimittel*
- *Reformwaren*
- *Schnittblumen*
- *Tierfutter*
- *Zeitungen, Zeitschriften.*

Zentrenrelevante Sortimente:

- *Baby-, Kinderartikel (Kleinteile wie Schnuller, Flaschen, Zubehör)*
- *Bastelartikel*
- *Bekleidung, Wäsche*
- *Bücher*
- *Elektro-Haushaltsgeräte (Kleinteile wie Mixer, Bügeleisen; außer Elektrogroßgeräte)*
- *Haushaltswaren, Glas, Porzellan, Keramik, Korbwaren*

- *Heimtextilien, Bettwäsche inkl. Meter-, Kurz- und Handarbeitswaren*
- *Medizinisch-orthopädische Artikel, Sanitätswaren*
- *Musikinstrumente, Musikalien (sofern im Instrumentenkoffer transportierbar)*
- *Optik / Akustik*
- *Papier- und Schreibwaren, Schulbedarf*
- *Sammelbriefmarken, Numismatik*
- *Schuhe, Lederwaren, Reisegepäck*
- *Spielwaren, Bastelbedarf, Modellbau*
- *Sportartikel, Sportkleingeräte*
- *Sportbekleidung (inkl. Sportschuhe)*
- *Uhren, Schmuck (inkl. Modeschmuck)*
- *Unterhaltungs-, Kommunikationselektronik, Computer, Foto / Video*
- *Ton- und Bildträger*
- *Waffen, Jagdbedarf.*

Begründung

Die Planung sieht ein gemischt genutztes innerstädtisches Quartier vor. Die Festsetzung des urbanen Gebietes erfolgt mit Untergliederung in Teilbaugebiete entsprechend unterschiedlicher Maße der baulichen Nutzung sowie zur Steuerung der Art der baulichen Nutzung innerhalb der Teilbaugebiete.

Im Urbanen Gebiet erfolgt eine interne Gliederung und Steuerung der Nutzungen innerhalb der Teilbaugebiete. Im Norden des urbanen Gebietes wird ein Schwerpunkt mit Wohnnutzungen vorgesehen. Daher werden im Teilbaugebiet MU 1.1 Wohnnutzungen allgemein zugelassen sowie ein Anteil von mindestens 50 % der Geschossfläche für diese vorgeschrieben. Um straßenseitig im Erdgeschoss einen Anteil gewerblicher Nutzungen im Teilbaugebiet MU 1.1 zu gewährleisten, erfolgt die Festsetzung, dass an den Straßenseiten des Teilbaugebietes MU 1.1 Wohnnutzungen nicht zulässig sind. Als Straßenseiten gelten die Seiten zur Ostallee sowie zur Fabrikstraße. Somit sind an den Seiten zur Ostallee sowie zur Fabrikstraße Wohnnutzungen im Erdgeschoss nicht zulässig und damit kann die publikumswirksame Prägung im Erdgeschoss zum öffentlichen Raum hin durch gewerbliche Nutzungen erfolgen.

Im Süden des Plangebietes, das vorwiegend Dienstleistungs- und Verwaltungsnutzungen vorbehalten werden soll, werden Wohngebäude im Teilbaugebiet MU 1.2 ausgeschlossen. Entsprechend wird auch unter schalltechnischen Gesichtspunkten eine Gliederung über die Nutzungszuordnung vorgenommen werden, da für die näher an der Bahn liegende Flächen des Teilbaugebietes MU 1.2 kein Wohnen zugelassen wird. In den Teilbaugebieten MU 1.3 bis MU 1.5, die zur Ostallee orientiert sind, befinden sich teilweise Wohnnutzungen und teilweise gewerbliche Nutzungen. Entsprechend sind in diese beide Nutzungsarten vorgesehen und es erfolgt kein Ausschluss der Wohnnutzung. Ebenfalls erfolgt dies im Teilbaugebiet MU 1.6, dass

bei einer Neuordnung der Nutzung die entsprechenden Nutzungen entlang der Ostallee fortführen kann und gemäß der städtebaulichen Konzeption eine mögliche Kita-Nutzung, ebenso wie gewerbliche, Dienstleistungs- oder Wohnnutzungen aufnehmen kann.

Im Urbanen Gebiet werden Gewerbebetriebe, die der Prostitution dienen, insbesondere Bordelle und bordellartige Betriebe, und ähnliche auf sexuelle Handlungen ausgerichtete Betriebe (Eros-Center, Peep-Shows, Privat-Clubs, Dirnenunterkünfte u. ä.) ausgeschlossen, da diese aufgrund der angestrebten städtebaulichen Neuordnung und des hochwertigen Charakters im Plangebiet die Umsetzung der Planungsziele erschweren können. Ebenfalls sind diese im Konzept zur bauplanungsrechtlichen Steuerung von Bordellen und bordellartigen Betrieben an diesem Standort nicht vorgesehen, so dass damit auch das Konzept über den Ausschluss berücksichtigt wird.

Im Urbanen Gebiet werden Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Gemäß dem Konzept zur bauplanungsrechtlichen Steuerung von Vergnügungsstätten - Schwerpunkt Spielhallen und Wettbüros aus dem Jahr 2016 – sind an diesem Standort Spielhallen und Wettbüros nicht vorgesehen und würden auch der angestrebten Zielrichtung der städtebaulichen Planung entgegenstehen. Zusätzlich sind alle weiteren Arten von Vergnügungsstätten ausgeschlossen, da diese dem angestrebten hochwertigen Charakter des Quartiers in der städtebaulichen Zielrichtung entgegenstünden (Stichworte Umfeldqualität, Trading-Down-Effekte, Nachbarschaftskonflikte).

Ebenfalls werden eigenständige gewerbliche Anlagen der Fremdwerbung ausgeschlossen, um den angestrebten Charakter des Gebietes zukünftig zu wahren.

In direkter Nähe in der Ostallee besteht das Angebot einer Tankstelle. Dieses ist ausreichend und da Tankstellen aufgrund des Flächenbedarfs und des Gebietscharakters nicht der städtebaulichen Zielrichtung des Quartiers entsprechen, werden diese mit der Planung ausgeschlossen.

Aufgrund der Nähe zum Alleencenter und unter Berücksichtigung der Steuerung gemäß dem Einzelhandelskonzept der Stadt Trier werden Einzelhandelsbetriebe im Urbanen Gebiet ausgeschlossen. Abweichend davon wird eine bestandsschützende Festsetzung aufgenommen. Im Bestand befindet sich in der Ostallee Nr. 19 im Erdgeschoss ein kleiner nahversorgungsrelevanter Einzelhandel mit Verkauf asiatischer Produkte überwiegend im Bereich des nahversorgungsrelevanten Kernsortimentes. Da dieser Einzelhandelsbetrieb bereits seit Jahren etabliert ist – insofern keine negativen städtebaulichen oder versorgungsstrukturellen Auswirkungen bei einem Erhalt zu erwarten sind - und gemäß der Festsetzungen des Bebauungsplans zukünftig nicht mehr zulässig wäre, wird zur Berücksichtigung der Interessen des Eigentümers eine bestandsschützende Festsetzung über § 1 Abs. 10 BauNVO aufgenommen. Diese ermöglicht es auch weiterhin langfristig die vorhandene Nutzung mit 155 m² Verkaufsfläche zu betreiben und gewährt unter Berücksichtigung der Interessen des Eigentümers, des Einzelhandelskonzeptes und der Nähe zum Alleencenter ausnahmsweise mäßige Erweiterungsmöglichkeiten für ggf. zukünftig wirtschaftlich notwendige Anpassungen. Nutzungsänderungen in anderen Einzelhandel als den vorhandenen Bestand sind nicht zulässig. Insofern besteht eine Beschränkung auf nahversorgungsrelevante Kernsortimente und die Randsortimente werden in Anlehnung an das Einzelhandelskonzept auf maximal 10 % der Verkaufsfläche beschränkt. Unter

Berücksichtigung des langfristigen Bestands des etablierten kleinen Nahversorgers mit spezialisiertem Sortiment sowie des geringfügigen Umfangs der Änderungs- und Erweiterungsmöglichkeiten sind keine Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche oder Nahversorgungsstandorte der Stadt Trier zu erwarten.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Festsetzung

2.1 Grundflächenzahl / zulässige Grundfläche (§ 19 BauNVO)

In den nachfolgend bezeichneten Teilbaugebieten darf abweichend von § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO die festgesetzte Grundflächenzahl durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bis zu den nachfolgend festgesetzten Obergrenzen überschritten werden (§ 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO):

- *MU 1.1 und MU 1.2: 0,9.*
- *MU 1.3: 0,8.*
- *MU 1.4: 1,0.*
- *MU 1.6: 0,65.*

2.2 Geschossflächenzahl / zulässige Geschossfläche (§ 20 BauNVO)

In den Teilbaugebieten MU 1.1, MU 1.2 und MU 1.6 sind die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen, einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände, ganz auf die festgesetzte Geschossfläche mitzurechnen. (§ 20 Abs. 3 S. 2 BauNVO)

2.3 Höhe baulicher Anlagen (§ 18 BauNVO)

2.3.1 *Die Höhe baulicher Anlagen wird gemäß Planeintrag als Höchstmaß über Normalhöhennull (ü. NHN) festgesetzt. Festgesetzt wird die Oberkante baulicher Anlagen (Oberkante der Dachkonstruktion).*

2.3.2 *Überschreitungen der zulässigen Höhe der Oberkante baulicher Anlagen durch Kamine, Schornsteine, Abluft- und Abgasrohre sind um bis zu 1,5 m zulässig. Dies gilt auch für an die Außenwand angebaute Kamine / Schornsteine (§ 16 Abs. 5 BauNVO).*

2.3.3 *Überschreitungen der zulässigen Höhe der Oberkante baulicher Anlagen durch sonstige Dachaufbauten für haustechnische Anlagen (einschließlich Photovoltaik-/Solaranlagen) sind um bis zu 1,5 m zulässig, wenn die Dachaufbauten um mindestens 1,5 m von der Gebäudeaußenwand des darunterliegenden Geschosses zurücktreten (§ 16 Abs. 5 BauNVO).*

Abweichend davon sind im Teilbaugebiet MU 1.1 Überschreitungen durch haustechnische Lüftungsanlagen / die Dachaufbauten bis zu 3,0 m auf maximal 25 % der Dachfläche des Gebäudes zulässig, wenn diese um mindestens 1,5 m von der Gebäudeaußenwand des darunterliegenden Geschosses zurücktreten (§ 16 Abs. 5 BauNVO).

Abweichend davon sind im Teilbaugebiet MU 1.2 Überschreitungen durch haustechnische Lüftungsanlagen / die Dachaufbauten bis zu 4,5 m auf maximal 25 % der Dachfläche des Gebäudes zulässig, wenn diese um mindestens 1,5 m von der Gebäudeaußenwand des darunterliegenden Geschosses zurücktreten (§ 16 Abs. 5 BauNVO).

2.3.4 Überschreitungen der zulässigen Höhe der Oberkante baulicher Anlagen durch Bauteile, die der Absturzsicherung dienen, sind um bis zu 1,5 m zulässig (§ 16 Abs. 5 BauNVO).

2.3.5 Überschreitungen der zulässigen Höhe der Oberkante baulicher Anlagen durch Aufzugsanlagen / -überfahrten sind um bis zu 3,0 m zulässig (§ 16 Abs. 5 BauNVO).

Begründung

Grundfläche / Grundflächenzahl

Die Grundflächenzahl (GRZ) wird im Plangebiet differenziert nach den jeweiligen Teilbaugebieten festgesetzt und entspricht der vorgesehenen städtebaulichen Dichte für das Quartier. Grundsätzlich verbleibt die festgesetzte GRZ überwiegend unterhalb der Orientierungswerte der BauNVO für urbane Gebiete u. a. zugunsten gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Entwicklung eines innerstädtisch vertikal verdichteten Quartiers.

Für die Teilbaugebiete MU 1.3 bis MU 1.5 entspricht die festgesetzte GRZ auch den Bestandsstrukturen und belässt Entwicklungsspielraum. In den mit neuer Bebauung vorgesehenen Teilbaugebieten MU 1.1 und MU 1.2 ermöglicht die festgesetzte GRZ die Umsetzung der städtebaulichen Konzeption. Ebenfalls ermöglicht die im Teilbaugebiet Mu 1.6 festgesetzte GRZ den Erhalt des Bestandes, jedoch auch eine Neubebauung unter Berücksichtigung ähnlicher Ausnutzungsmöglichkeiten entsprechend dem Bestand entlang der Ostallee.

Die Überschreitungsmöglichkeiten der zulässigen Grundfläche gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO berücksichtigen:

- in den Teilbaugebieten MU 1.1 und MU 1.2 insbesondere die geplante Unterbringung der erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen und damit eine Freihaltung des Quartiers von oberirdischen Stellplätzen in diesem Bereich.
- im Teilbaugebiet MU 1.3 die Überschreitungsmöglichkeit entsprechend der Orientierungswerte des § 17 BauNVO bis zu 0,8, die Lage im innerstädtischen Raum und die gegebenen geringen Grundstückstiefen und angestrebten baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten.
- im Teilbaugebiet MU 1.4 den Bestand mit geringen Grundstückstiefen und der bereits vorhandenen Vollversiegelung des Grundstücks.
- im Teilbaugebiet MU 1.6 die Beschränkung der Überschreitungsmöglichkeit unter Berücksichtigung des in diesem Teilbaugebiet angestrebten Baumerhalts. Der südliche Grundstücksbereich soll zum Schutz der Bäume bauliche nicht genutzt werden können, damit auch der Wurzelraum dieser geschützt bleibt und die Bäume langfristig erhalten werden können. Dadurch ergibt sich die Einschränkung der baulichen Ausnutzbarkeit auch in Bezug auf die GRZ. Eine weitergehende Ausnutzbarkeit wird zudem

über die Begrenzung der räumlichen Lage von Nebenanlagen, Stellplätzen und Garagen entsprechend nicht gegeben sein. Eine Erschließung des hinterliegenden Teilbaugebietes MU 1.2 wird hierdurch nicht eingeschränkt.

Im MU 1.5 ist unter Berücksichtigung der festgesetzten GRZ von 0,4 eine Überschreitung gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO bis 0,6 zulässig. Eine weitergehende Überschreitung wird aufgrund der Bestandsstrukturen, der Entwicklungsmöglichkeiten auf den bestehenden großen Grundstückstiefen und dem Erhalt der hinteren unversiegelten Freibereiche, unter Berücksichtigung der Zuordnung der Hauptnutzung über die Baugrenzen zur Ostallee, nicht festgesetzt.

Geschossfläche / Geschossflächenzahl

Für die Teilbaugebiete MU 1.1, MU 1.2 und MU 1.6 in denen ein neues innerstädtisches Quartier entstehen wird und eine Neubebauung angeordnet wird, wird die Geschossflächenzahl unter Berücksichtigung der städtebaulichen Konzeption und der in diesen Bereich angestrebten städtebaulichen Dichte der zukünftigen Bebauung festgesetzt. Hierbei erfolgt die Festsetzung zur Anrechnung von Aufenthaltsräumen gemäß § 20 Abs. 3 BauNVO in Nicht-Vollgeschossen, um die angestrebte städtebauliche Dichte in diesem Zusammenhang zu begrenzen und somit auch die Auswirkungen, die sich aufgrund des Kfz-Verkehrs ergeben, zu beschränken. Auf diese Festsetzung wird unter Berücksichtigung des Bestands und der Möglichkeiten zur innerstädtischen Nachverdichtung im Bestand in den Teilbaugebieten MU 1.3 bis MU 1.5 verzichtet. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Möglichkeit der innerstädtischen Nachverdichtung, um z. B. innerstädtischen Wohnraum auch über Nachverdichtung im Bestand ermöglichen zu können, sich relevant hinsichtlich des Verkehrs etc. auswirken wird, weshalb auf eine solche Festsetzung verzichtet werden kann.

Die Festsetzungen der Geschossflächenzahl erfolgen im Bestand in den Teilbaugebieten MU 1.3 bis MU 1.5 unter Berücksichtigung der vorhandenen Ausnutzung, der festgesetzten GRZ und der vorhandenen Anzahl der Vollgeschosse sowie der Möglichkeit zur Nachverdichtung, z. B. im „Dachgeschoss“.

Im MU 1.3 erfolgt unter Berücksichtigung der städtebaulichen Konzeption und Entwicklungszielrichtung die Bebauung entlang der Ostallee zu erhalten, jedoch den hinteren Gebäudekörper des Bestands abzureißen, die Festsetzung der Geschossfläche. Unter Berücksichtigung des Bestandes ist somit eine GFZ von 1,2 ausreichend für die vorhandene 4-geschossige Bebauung. Bei einer zukünftig neuen Bebauung soll die Nutzungsdichte nicht weiter intensiviert werden, jedoch die Möglichkeiten zur Änderung der Anzahl der Vollgeschosse bestehen, die sich auch angrenzend widerspiegeln.

Im Teilbaugebiet MU 1.4 besitzt das bestehende Wohn- und Geschäftshaus 5 Vollgeschosse und im Bestand eine GFZ knapp unter 2,0. Mit der durch die Festsetzungen zulässigen GFZ von 2,0 wird der Bestand berücksichtigt. Aufgrund der bereits bestehenden 5-geschossigen Bebauung und der zulässigen Höhe baulicher Anlagen sind keine weitergehenden Erweiterungsmöglichkeiten vorgesehen.

Im Teilbaugebiet MU 1.5 ergeben sich durch die Gebäudestrukturen auf tiefen Grundstücken im Bestand Ausnutzungskennziffern der GFZ, die deutlich unter einer GFZ von 1,0 liegen. Entsprechend wird mit der festgesetzten GFZ von 0,8 der Bestand abgedeckt sowie zukünftig,

unter Berücksichtigung der Baugrenzen sowie der festgesetzten Höhe baulicher Anlagen, ein Entwicklungsspielraum für eine innerstädtische Nachverdichtung gegeben.

Höhe baulicher Anlagen / zulässige Vollgeschosse

Zur Umsetzung der städtebaulichen Konzeption und der städtebaulichen Entwicklungszielrichtung werden die Bebauungsstrukturen über die Festsetzungen der zulässigen Vollgeschosse sowie der Höhe baulicher Anlagen weitergehend gesteuert. Über die Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen und der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse wird ein dem innerstädtischen Raum und der zentralen Lage im Stadtgebiet entsprechendes Quartier entwickelt, das hinsichtlich der angestrebten städtebaulichen Dichte und der Bebauungsstrukturen sich in der Höhe entwickeln kann.

Die Höhe baulicher Anlagen wird über die Oberkante baulicher Anlagen festgesetzt. Hierbei wird die Oberkante baulicher Anlagen als Höchstmaß über Normalhöhennull (ü.NHN) festgesetzt.

Im Teilbaugebiet MU 1.1 wird ein städtebaulich angestrebter „Hochpunkt“, im Kreuzungsbereich der Ostallee und Fabrikstraße über eine Bebauung mit VII zulässigen Vollgeschossen gegenüber dem Alleencentener ermöglicht. Um die angestrebte Bebauung als städtebaulichen Punkt gegenüber dem Alleencentener weitergehend sicherzustellen, wird neben der Baulinie auch eine Mindestzahl der zulässigen Vollgeschosse festgesetzt, so dass in diesem Bereich eine städtebauliche Raumkante im Äquivalent zum Alleencentener entsteht.

Zur Verwirklichung der städtebaulichen Konzeption sind für die weitere Bebauung in MU 1.1 bis zu V Vollgeschosse zulässig. Die festgesetzten Oberkanten baulicher Anlagen ermöglichen über dem Bestandsgelände eine Bebauung von ca. 27 m bzw. 18 m und damit heutigen Baustandards entsprechenden Geschosshöhen über 3,0 m auch in Wohngebäuden.

Im Teilbaugebiet MU 1.2 wird für die vorgesehene Erhaltung von Bestandsgebäuden die zulässige Anzahl der Vollgeschosse mit III Vollgeschossen sowie die zulässige Höhe baulicher Anlagen unter Ableitung des Bestandes festgesetzt, so dass dieser zukünftig weiterhin zulässig ist. Für die vorgesehenen neuen Bebauungsstrukturen wird eine gemäß der städtebaulichen Konzeption vorgesehene Geschossigkeit von VI Vollgeschossen im Nordosten mit angrenzend V Vollgeschossen festgesetzt. Entsprechend heutigen Baustandards werden zudem Geschosshöhen über 3 m berücksichtigt, womit sich bei der festgesetzten Oberkante baulicher Anlagen bei der VI-geschossigen Bebauung eine Gebäudehöhe über dem Bestandsgelände von ca. 24 m und bei der V-geschossigen Bebauung von ca. 20 m ergibt. Im Süden der Teilbaugebietes MU 1.2 wird eine gestaffelte Bebauung gemäß der städtebaulichen Konzeption mit V Vollgeschossen bzw. IV Vollgeschossen festgesetzt. Die dabei festgesetzten Oberkanten baulicher Anlagen ermöglichen über dem Bestandsgelände Gebäudehöhen von ca. 20 m und ca. 17 m.

Im Teilbaugebiet MU 1.3 wird der Bestand berücksichtigt, der IV Vollgeschosse und mit dem Satteldach eine Höhe von ca. 18 m besitzt. Entsprechend dessen und als bauliche Entwicklungsoption werden V Vollgeschosse bei einer Höhe von ca. 18 m zulässig festgesetzt. Somit kann sich bei einer neuen Entwicklung im Teilbaugebiet MU 1.3 unter Berücksichtigung der angrenzenden V geschossigen in MU 1.4 sowie geplanten V geschossigen Bebauung in

MU 1.1 eine entsprechende bauliche Gestaltung ergeben. Ebenfalls wird im Teilbaugebiet MU 1.4 der Bestand auch weiterhin mit vorhandenen sowie zulässigen V Vollgeschossen und einer Höhe baulicher Anlagen von bis zu ca. 18 m festgesetzt.

Die Festsetzungen im Teilbaugebiet MU 1.5 umfassen den Bestand (2 Vollgeschosse + Dachgeschoss), belassen jedoch einen größeren Entwicklungsspielraum mit einer Entwicklung von IV Vollgeschossen, der darin begründet ist, dass entsprechend der vorgesehenen sonstigen Entwicklung im Plangebiet auch in diesem Teilbaugebiet zukünftig eine innerstädtische Verdichtung und vertikale Höhenentwicklung erfolgen kann, die der angrenzenden Neuplanung entspricht. Entsprechend erfolgt auch die Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen, die eine Höhenentwicklung von ca. 15 m ermöglicht.

Für das Teilbaugebiet MU 1.6 wird eine zulässige Anzahl der Vollgeschosse mit IV Vollgeschossen sowie eine zulässige Höhenentwicklung von ca. 15 m festgesetzt. Diese ermöglicht eine Bebauung entlang der Ostallee, die sich entsprechend an dem nördlich und südlich angrenzenden Bestand orientiert und eine ähnliche Höhenentwicklung entlang der Ostallee ermöglicht. Unter Berücksichtigung dieser Höhenfestsetzungen und Vollgeschossigkeiten kann die vorgesehene städtebauliche Konzeption entwickelt werden.

Bei den Höhenfestsetzungen im urbanen Gebiet wird zudem berücksichtigt, dass eine mögliche Erhöhung des Erdgeschosses gegenüber den geplanten bzw. bestehenden Gelände erfolgen kann, so dass über den Objektschutz eine Starkregenvorsorge gewährleistet werden kann.

Um in den Teilbaugebieten MU 1.1, MU 1.2 und MU 1.6 gemäß der städtebaulichen Konzeption Tiefgaragen- / Untergeschosse außerhalb der Hauptgebäude bzw. außerhalb der für die Hauptgebäude zulässigen Baugrenzen unterhalb der Geländeoberfläche zu entwickeln und somit die Bebauungsstrukturen im Gebiet zu steuern, so dass erkennbare „Freibereiche“ zwischen den Gebäuden entstehen, wird eine Oberkante für Tiefgaragen- / Untergeschosse auf bestehendem Geländeniveau festgesetzt.

Überschreitungen der zulässigen Oberkante baulicher Anlagen durch Kamine, Schornsteine, Abluft- und Abgasrohre, durch sonstige Dachaufbauten für sonstige haustechnische Anlagen (einschließlich Photovoltaik-/ Solaranlagen), durch Bauteile, die als Absturzsicherung dienen, sowie durch Treppenhäuser und Aufzugsüberfahrten sind zulässig, um die Umsetzung dieser Anlagen, die für die Funktionsfähigkeit der Gebäude erforderlich sind, zu ermöglichen. Die Festsetzung der expliziten Überschreitungsmöglichkeiten erfolgt, um nicht noch eine höhere Oberkante baulicher Anlagen zuzulassen, als es der städtebaulichen Zielsetzung entspricht. Die zulässigen Überschreitungen werden auf das erforderliche Maß entsprechend der jeweiligen Anlage begrenzt. Eine weitere Überschreitung ist hinsichtlich der damit verbundenen Höhenentwicklung aus städtebaulichen Gründen, insb. unter Bezug auf die umgebende Bebauung, nicht gewünscht. Für die Teilbaugebiete MU 1.1 und MU 1.2 werden unter Berücksichtigung der städtebaulichen Konzeption weitergehende Überschreitungsmöglichkeiten aufgenommen, um die Planung gemäß der städtebaulichen Konzeption umsetzen zu können.

6.3 Höhenlage / Lichte Höhe

Festsetzung

(§ 9 Abs. 3 BauGB)

Im Teilbaugebiet MU 1.4 ist die als „Durchgang / -fahrt“ festgesetzte Fläche mit einer lichten Höhe von mindestens 3,5 m herzustellen. Maßgebender unterer Bezugspunkt ist die Höhe 136,0 m ü.NHN.

Begründung

Die Festsetzung der Höhenlage für den bestehenden Durchgang bzw. Durchfahrt im Teilbaugebiet MU 1.4 erfolgt unter Berücksichtigung des Bestandes. Hier besteht über die Höhe des Erdgeschosses, die einer Höhe von ca. 3,5 m entspricht, ein Durchgang / eine Durchfahrt zur Erschließung der hinterliegenden Grundstücksbereiche. Diese soll auch zukünftig weiterhin erhalten bleiben sowie eine Option zur fußläufigen Anbindung bzw. Anbindung für den Radverkehr in Richtung Ostallee über das urbane Gebiet zwischen festgesetztem öffentlichem Fuß- und Radweg, bieten können. Ebenfalls kann diese als Zufahrt für Rettungsfahrzeuge dienen. Entsprechend wird die lichte Höhe zur Durchfahrbarkeit unter Berücksichtigung des Bestandes und der bestehenden Geländehöhe mit mindestens 3,5 m festgesetzt.

6.4 Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen

Festsetzung

(§ 21a BauNVO)

- 4.1 *Garagengeschosse sind in sonst anders genutzten Gebäuden auf die Zahl der zulässigen Vollgeschosse nicht anzurechnen (§ 21a Abs. 1 BauNVO).*
- 4.2 *Bei der Ermittlung der Geschossfläche bleiben unberücksichtigt die Flächen von Garagengeschossen nach § 21a Abs. 1 BauNVO und von Stellplätzen und Garagen in Vollgeschossen (§ 21a Abs. 4 BauNVO).*

Begründung

Die Festsetzung zur Nicht-Anrechnung von Garagengeschossen bei der Anzahl von Vollgeschossen sowie von Garagengeschossen, Stellplätzen und Garagen auf die zulässige Geschossfläche erfolgt, da sich durch die Unterbringung von Stellplätzen und Garagen im Gebäude keine zusätzlichen städtebaulichen Auswirkungen bzgl. der Nutzungsdichten, der Einwohnerzahl oder des Verkehrsaufkommens ergeben. Dadurch kann dahingegen auf jeden Fall sichergestellt werden, dass auch die erforderliche Anzahl an Stellplätzen bei einer Entwicklung untergebracht werden kann und für diese nicht zwingendermaßen die Flächen außerhalb der Gebäude genutzt werden müssen.

6.5 Differenzierende Bestandsschutzfestsetzung

Festsetzung

Gemäß § 16 Abs. 6 BauNVO sowie § 23 Abs. 2 S. 3 BauNVO wird im Teilbaugebiet MU 1.5 festgesetzt, dass Erweiterungen, Änderungen, Nutzungsänderungen sowie die

Erneuerung vorhandener Gebäude / baulicher Anlagen, die zum Zeitpunkt der Bekanntmachung des Bebauungsplans Bestandsschutz genießen, ausnahmsweise zulässig sind, soweit das Maß der baulichen Nutzung und die überbaute Grundstücksfläche der bestandsgeschützten Gebäude / Anlagen nicht mehr als nur geringfügig erhöht bzw. überschritten sowie die Lage des Gebäudes nicht wesentlich verändert wird. Ausgenommen von der ausnahmsweisen Zulässigkeit für geringfügige Erweiterungen bestandsgeschützter Gebäude / baulicher Anlagen ist dabei die Erhöhung der Zahl der Vollgeschosse.

Begründung

Um durch die zukünftige Beschränkung derzeit ausgeübter Rechte keine unbillige Härte zu erzeugen, wird für zulässigerweise errichtete Bestandsgebäuden im Teilbaugebiet MU 1.4 über die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung sowie zur Lage und der überbaubaren Grundstücksfläche ein erweiterter Bestandsschutz eingeräumt. Der erweiterte Bestandsschutz ermöglicht es insofern, dass das in den 1950er Jahren errichtete „Atelier und Büro“ im hinteren Grundstücksbereich des Flst. 427/24 auch weiterhin entsprechend genutzt werden kann und dass untergeordnete Anpassungen, Ergänzungen und Erweiterungen sowie Erneuerungen der zum Zeitpunkt der Bekanntmachung des Bebauungsplans bestandsgeschützten Gebäude ausnahmsweise zugelassen werden können, sofern hierdurch die vom Bestandsschutz umfassten überbauten Grundstücksflächen und Maße (gemäß § 16 und § 23 BauNVO) nicht mehr als nur geringfügig überschritten werden. Dies berücksichtigt, dass durch die Festsetzungen des Bebauungsplans das Gebäude im hinteren Grundstücksbereich nicht mehr zulässig wäre und auf den „reinen Bestandsschutz“ der zulässigen Anlage beschränkt wäre.

Die Zahl der Vollgeschosse ist bei geringfügigen Erweiterungsmöglichkeiten von der Ausnahme der vom Bestandsschutz umfassten Gebäude ausgenommen, da eine Erhöhung der Zahl der Vollgeschosse gegenüber dem Bestand immer außerhalb des Rahmens der Geringfügigkeit liegt.

6.6 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen, Nebenanlagen

Festsetzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i. V. m. § 23 BauNVO, § 9 Abs. 1 Nr. 4, Nr. 11 und Nr. 22 BauGB sowie § 12 BauNVO)

- 6.1 *Im Teilbaugebiet MU 1.1 ist ein Zurücktreten von der festgesetzten Baulinie um bis zu 0,5 m ausnahmsweise zulässig, wenn mindestens auf einer Gesamtlänge von 2/3 der jeweiligen Außenwand des Gebäudes zur Ostallee und der jeweiligen Außenwand des Gebäudes zur Fabrikstraße keine Vor- oder Rücksprünge erfolgen (§ 23 Abs. 2 S. 3 BauNVO).*
- 6.2 *Im Teilbaugebiet MU 1.1 sowie MU 1.3 bis MU 1.5 darf die festgesetzte Baugrenze durch Balkone und Terrassen um bis zu 1,5 m auf einer Länge von jeweils höchstens 4 m überschritten werden. Dabei darf die Summe der Überschreitungen durch Terrassen und Balkone höchstens 50 % der jeweiligen Fassadenlänge betragen. (§ 16 Abs. 5 BauNVO).*

- 6.3 *Im urbanen Gebiet sind Tiefgaragen und Garagen, die ganz oder teilweise unterhalb der Geländeoberfläche liegen, – mit Ausnahme ihrer Zufahrten – sowie bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche (i. S. v. § 19 Abs. 4 BauNVO) nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und / oder der für sie festgesetzten Baugrenze für Tiefgaragen / Untergeschosse zulässig (§ 23 Abs. 5 BauNVO).*
- 6.4 *Im Teilbaugebiet MU 1.1, MU 1.2 und MU 1.6 sind Stellplätze für Kraftfahrzeuge nur in Garagengeschossen oder in sonst anders genutzten Geschossen zulässig. Davon ausgenommen sind oberirdische Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen (§12 Abs. 5 und 6 BauNVO).*
- 6.5 *Im Teilbaugebiet MU 1.1, MU 1.2 sowie MU 1.6 sind oberirdische Garagen und überdachte Stellplätze für Kraftfahrzeuge nicht zulässig (§12 Abs. 6 BauNVO).*
- 6.6 *Im Teilbaugebiet MU 1.6 sind Nebenanlagen sowie Garagen und Stellplätze nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bzw. der überbaubaren Grundstücksflächen für Tiefgaragen / Untergeschosse zulässig. Ausgenommen hiervon sind nach Festsetzung Nr. 1 8.7 wasserdurchlässig befestigte Wegeflächen (§ 12 Abs. 6 und § 23 Abs. 5 BauNVO).*
- 6.7 *Im Teilbaugebiet MU 1.1 und MU 1.2 sind Nebenanlagen innerhalb des Sicherheitsabstandes zur Bahnoberleitung gemäß Planeintrag nicht zulässig. Ausgenommen hiervon sind notwendige Feuerwehrum- und -zufahrten sowie ebenerdige Bewegungs- und Rangierflächen (§ 23 Abs. 5 BauNVO).*

Begründung

Bauweise

Im Urbanen Gebiet wird auf die Festsetzung einer Bauweise verzichtet, da über die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen eine ausreichende Steuerung hinsichtlich der angestrebten städtebaulichen Strukturen erfolgen kann. Im Urbanen Gebiet gelten daher die Abstandsflächenvorschriften gemäß Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBO). Unter Berücksichtigung dieser kann beispielsweise auch eine Grenzbebauung im Süden des Teilbaugebietes MU 1.2 ermöglicht werden.

Überbaubare Grundstücksflächen

Die Festsetzungen der überbaubaren Grundstücksflächen orientieren sich an den Gebäudekubaturen des städtebaulichen Konzeptes und gewähren zusätzlichen Spielraum für die Errichtung der Gebäude sowie im Bereich der Bestandsbebauung für die zukünftige Entwicklung der Bestandsbebauung über z. B. Erweiterungen.

Im Teilbaugebiet MU 1.1 ermöglichen die festgesetzten Baugrenzen gemäß der städtebaulichen Konzeption die Entwicklung einer Blockrandstruktur entlang der Ostallee und innerhalb des Quartiers als aufgelockerte Blockstruktur mit Innenbereich. Die festgesetzten Baugrenzen ermöglichen mit überwiegend 16 m ausreichende Gebäudetiefen sowie die nötige Flexibilität zur Lage auf dem Grundstück. Ebenfalls wird gewährleistet, dass entlang der Ostallee über die festgesetzten Baugrenzen eine Zuordnung zum öffentlichen Straßenraum erfolgt. Gegenüber des Parkhauses Ostallee werden tiefere überbaubare Grundstücksflächen festgesetzt, um

einerseits flexibel in der Lage des Gebäudes zu sein und vor dem Hintergrund von Abstandsflächen sowie des vom Parkhaus ausgehenden Gewerbelärms weiter in Richtung Westen abrücken zu können. Über die festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen wird ein „Blockinnenbereich“ von der baulichen Hauptanlage freigelassen, der einerseits auch einen „sozialen“ Abstand zwischen den Gebäuden gewährleistet und andererseits die Entwicklung der Freibereiche gemäß städtebaulicher Konzeption und deren Begrünung, insbesondere auch innerhalb der Pflanzflächen, ermöglicht.

Im Nordwesten wird durch die Baulinie eine Bebauung zu den angrenzenden Verkehrsflächen festgesetzt, um die besondere Bedeutung der Ecksituation auch als städtebaulichen Hochpunkt gegenüber dem Alleencenter auszubilden und den Straßenraum in diesem Bereich städtebaulich zu fassen.

Im Teilbaugebiet MU 1.2 erfolgt die Festsetzung der Baugrenzen um die Bestandsgebäude orientiert an diesen und ermöglicht geringfügige Anpassungen des Bestandes. Für die geplante Entwicklung von neuen Büro-, Verwaltungs- und Dienstleistungsgebäuden erfolgt die Festsetzung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Konzeption in der Mitte des Gebietes als zusammenhängendes Karree und im Süden anhand der geplanten Gebäudestrukturen entlang der Grundstücksgrenzen. So kann im Südosten des Teilbaugebietes eine Grenzbebauung unter Berücksichtigung der Anforderungen der LBO Rheinland-Pfalz ermöglicht werden. Innerhalb des Teilbaugebietes werden die angestrebten städtebaulichen Strukturen über die unterschiedlichen Höhen und Geschossigkeiten auch über Baugrenzen gefasst und innerhalb des Quartiers geordnet. Dadurch werden von baulichen Hauptanlagen freizuhaltende Bereiche ermöglicht, die neben der Aufnahme von Nebenanlagen auch zur Begrünung und Gestaltung von Aufenthaltsräumen im Quartier zur Verfügung stehen.

Im Teilbaugebiet MU 1.6 wird zur flexiblen Entwicklung ein in den hinteren Grundstücksbereich, aus Sicht der Ostallee, weiter hineinragendes, größeres Baufeld festgesetzt, das Erweiterungen des Bestandsgebäudes sowie Abriss und Neubau auch im Zusammenhang mit der hinterliegenden baulichen Quartiersentwicklung ermöglicht. Ebenfalls wird in diesem Bereich über die Baugrenzen der erhaltenswerte Baumbestand mit einem Abstand zum diesem über den Kronenbereich zzgl. 1,5 m berücksichtigt. Um die teilweise bestehenden Grenzbebauungen entlang der Ostallee auch in diesem Bereich zu ermöglichen, wird die Baugrenze bis zur nordöstlichen Grundstücksgrenze Ostallee Nr. 25 festgesetzt. Die Anforderungen der LBO Rheinland-Pfalz sind bei einer Grenzbebauung zu berücksichtigen. Die festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche ermöglicht in diesem Teilbaugebiet eine Entwicklung auch im hinteren Grundstücksbereich zu städtebaulichen Nachverdichtung unter Berücksichtigung der Einschränkungen der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten im Süden des Grundstücks aufgrund des zu erhaltenden Baumbestandes sowie unter Berücksichtigung der sich im dahinterliegenden Teilbaugebiet entwickelnden Bebauung gemäß städtebaulicher Konzeption, so dass hier eine Verzahnung der unterschiedlichen Bereiche entstehen kann.

Die festgesetzten Baugrenzen entlang der Ostallee in den Teilbaugebieten MU 1.3 bis MU 1.5 ermöglichen eine Anordnung der Neu- sowie Bestandsbebauung mit Zuordnung zum öffentlichen Straßenraum der Ostallee unter Berücksichtigung der bestehenden Gebäudefluchten und der städtebaulichen Konzeption der neu geplanten Gebäude. Entsprechend werden die Tiefe der überbaubaren Grundstücksflächen so gewählt, dass eine Zuordnung der Bebauung zur

Ostallee erfolgt, jedoch auch eine Flexibilität zur Anordnung der Gebäude auf den Grundstücken besteht, die den Straßenraum weiterhin fassen, jedoch auch eine abgerückte Bebauung, z. B. aus Lärmaspekten bzw. der Privatheit, zulassen oder im hinteren Grundstücksbereich für den Bestand Erweiterungsmöglichkeiten bieten. Ebenfalls wird berücksichtigt, dass sich aufgrund der Bestandsbebauung über die überbaubaren Grundstücksflächen eine Anbaumöglichkeit mit Grenzbebauung, jedoch auch eine freistehende Gestaltung von Gebäuden, entsprechend dem Bestand auch weiterhin ergibt.

Im urbanen Gebiet werden über die Festsetzungen der überbaubaren Grundstücksflächen der Erhalt von Bäumen berücksichtigt, indem ein ausreichender Abstand (Krone zzgl. 1,5 m) zu den zum Erhalt festgesetzten Bäumen über die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen erfolgt.

Überschreitung der Baugrenzen durch Terrassen / Balkone

Die Überschreitungsmöglichkeit von Terrassen und Balkonen, die Bestandteil des Hauptgebäudes gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO sind, werden über die festgesetzten Baugrenzen hinaus, berücksichtigt. Im Teilbaugebiet MU 1.1 erfolgt die Festsetzung der relativ „eng“ gezogenen überbaubaren Grundstücksflächen zur Anordnung der baulichen Hauptanlagen und damit der räumlichen Steuerung der raumbildenden Hauptbaukörper. Jedoch sollen hinsichtlich der Wohn- und Aufenthaltsqualität Außenwohnbereiche über Terrassen und Balkone in einer ausreichenden Größe und Tiefe ermöglicht werden. Um dies umsetzen zu können, werden Überschreitungsmöglichkeiten der Baugrenzen festgesetzt, die die angestrebten Bebauungsstrukturen auch im Geschosswohnungsbau berücksichtigen. Ebenfalls berücksichtigt wird, dass für die Bestandsbebauung in den Teilbaugebiet MU 1.3 bis MU 1.5 entsprechende Überschreitungsmöglichkeiten für Terrassen und Balkone aufgenommen werden, so dass neben den baulichen Erweiterungsoptionen auch noch weitergehende Flexibilität für die Anordnung dieser „Außenwohnbereiche“ besteht, jedoch insbesondere die hinteren Grundstücksbereiche nicht weitergehend über die Gebäudekörper an sich geprägt werden.

Baugrenze für Tiefgaragen- / Untergeschosse / Steuerung von Nebenanlagen

Durch die Festsetzung einer Baugrenze für Anlagen, die ganz oder teilweise unterhalb der Geländeoberfläche liegen, hier insofern Tiefgaragen / Garagen und Untergeschosse der baulichen Anlagen, soll in Verbindung mit weiteren Festsetzungen zur Anordnung der Stellplätze, insbesondere die Unterbringung wesentlicher Teile der erforderlichen Stellplätze auf den privaten Grundstücksflächen gelenkt werden. Zur Schaffung der erforderlichen Stellplätze sowie zur Steuerung und Lenkung des Kfz-Verkehrs im neu geplanten Quartier in den Teilbaugebieten MU 1.1 und MU 1.2 sowie MU 1.6, ist die Errichtung von Tiefgaragen erforderlich. Um deren Lage und Ausmaß zu begrenzen und zu steuern, sind Tiefgaragen / Untergeschosse nur innerhalb der Baugrenzen und der für sie festgesetzten Baugrenzen, die sich an der städtebaulichen Konzeption orientieren, zulässig. Über die Steuerung der Unterbauung mit Hauptanlagen sowie der Hauptanlagen über die Baugrenzen, kann ein Anteil nicht unterbauter Fläche, auch vor dem Hintergrund der Begrünungsanforderungen und des Bodenanschlusses in Randbereichen gewährleistet werden. Es wird klargestellt, dass die Zu- und Abfahrten zu Tiefgaragen nicht über diese Festsetzung eingeschränkt sind und insofern auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen liegen können. Eine Einschränkung ergibt sich hier lediglich im

Teilbaugebiet MU 1.6, in dem über die Festsetzung der Ein- und Ausfahrtsbereiche bereits eine Lenkung erfolgt.

Im Teilbaugebiet MU 1.1 und MU 1.2 sowie MU 1.6 erfolgt in Kombination mit der Festsetzung der Baugrenzen sowie zum Ausschluss von oberirdischen Stellplätzen und Garagen und dem Ausschluss von Kfz-Stellplätzen außerhalb von Gebäuden die Steuerung des Parkverkehrs zur Schaffung eines oberirdisch quasi „autofreien“ Quartiers zur Berücksichtigung von Störungsfreiheit sowie Gestaltungsqualität gemäß der städtebaulichen Konzeption und städtebaulichen Zielsetzung. Ausgenommen hiervon sind erforderliche Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen.

Bei Garagengeschossen i. S. d. Festsetzung handelt es sich um Geschosse, die nur Stellplätze oder Garagen nebst zugehöriger Nebenanlagen enthalten dürfen.

Im Teilbaugebiet MU 1.6 werden Nebenanlagen und Garagen sowie Stellplätze außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen ausgeschlossen. Die Festsetzung dient in Kombination mit der Festsetzung zum Baumerhalt und der Beschränkung der GRZ dem Schutz und langfristigen Erhalt der Bäume, indem in den Grundstücksbereichen, in denen auch von einer Durchwurzelung auszugehen ist, keine baulichen Haupt- bzw. Nebenanlagen, Garagen oder Stellplätze zugelassen werden. Bei der Anlage von Wegeflächen ist davon auszugehen, dass diese keinen tiefen Eingriff in den Untergrund und somit auch Eingriff in den Wurzelraum bedeuten würden, weshalb diese vom Ausschluss ausgenommen werden, wenn sie wasserdurchlässig ausgebildet sind. Somit kann z. B. eine fußläufige Zuwegung zum Gebäude bzw. Umwegung auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen ermöglicht werden.

Eine weitergehende Festsetzung zur räumlichen Zulässigkeit von Nebenanlagen betrifft den Bereich des Sicherheitsabstandes zu den vorhandenen Bahnoberleitungen. Da in diesem Bereich eine Einschränkung der baulichen Nutzbarkeit des Grundstücks aufgrund der Belange der Bahn besteht, werden hier Nebenanlagen, mit Ausnahme von notwendigen Feuerzu- und -umfahrungen sowie ebenerdigen Bewegungs- und Rangierflächen ausgeschlossen, um weiterhin einen ausreichenden Abstand zu den Bahnoberleitungen zu gewährleisten.

6.7 Abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Festsetzung

Im Teilbaugebiet MU 1.2 beträgt die Tiefe der Abstandsflächen an den in der nachfolgenden Abbildung pink markierten Seiten 0,25 H, jedoch mindestens 3 m.

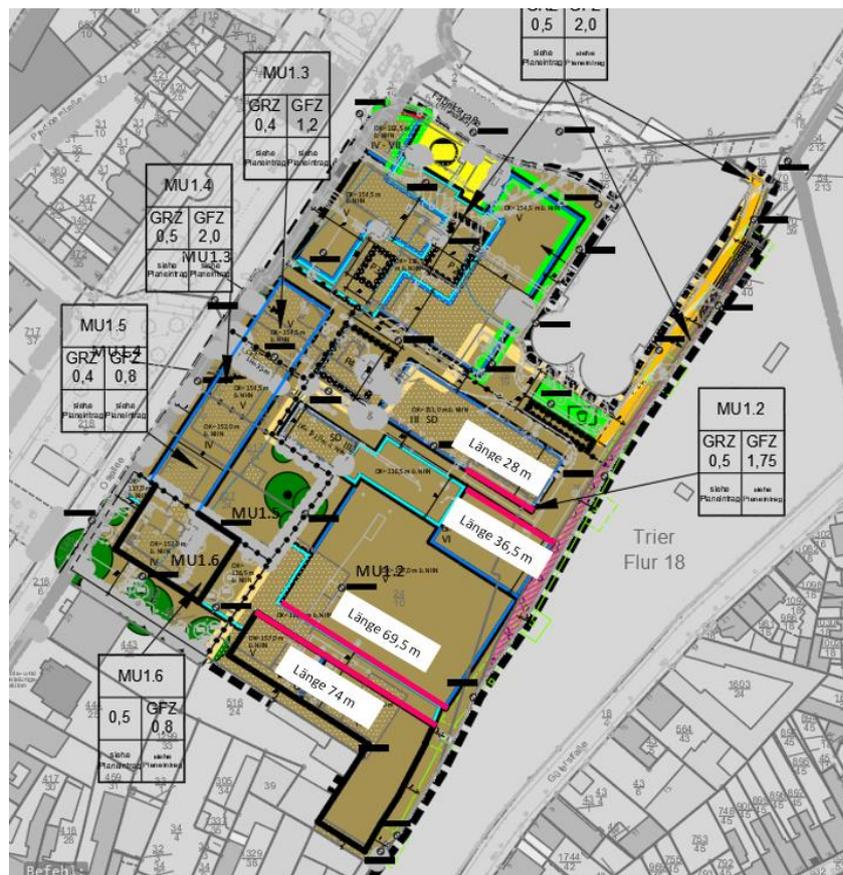


Abbildung 1: Pinke Markierung der Seiten mit abweichenden Tiefen der Abstandsflächen

Begründung

Aufgrund der geplanten Höhenentwicklung und der Anordnung der Gebäude zueinander lassen sich gegenüber der einzelnen Bebauung im Teilbaugebiet MU 1.2 innerhalb des Teilbaugebietes die Abstandsflächen von $0,4 H$ nicht vollständig einhalten, wenn die vorgesehene städtebauliche Verdichtung des Quartiers im Innenbereich erfolgen soll. Insbesondere kann es bei einer Ausnutzung der Baugrenzen mit gegenüberliegender hoher Vollgeschossigkeit zur Überschneidung von Abstandsflächen kommen.

Gemäß § 8 Abs. 6 Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBO) kann in Kerngebieten eine geringere Tiefe der Abstandsflächen als $0,4$ zugelassen werden, wenn die Nutzung der Gebiete dies rechtfertigt, wobei mindestens 3 m einzuhalten sind.

Das im Plangebiet vorgesehene neue, innerstädtische Quartier entspricht in seiner Lage sowie städtebaulich angestrebten Dichte der Qualität eines innerstädtischen Kerngebietes. Unter Berücksichtigung, dass in diesem Teilbaugebiet Wohnnutzungen ausgeschlossen sind und die sonstigen Nutzungen auch in einem Kerngebiet zulässigerweise etabliert werden könnten, ist zu erwarten, dass die mit den Abstandsflächen verfolgten Ziele ähnlich einem Kerngebiet vergleichbar sind. Ebenfalls können diese Nutzungen innerhalb eines Gewerbegebietes

zugelassen werden, für das in der LBO eine Tiefe der Abstandsflächen von 0,25 H vorgesehen ist.

Daher wird im Teilbaugebiet MU 1.2 eine abweichende Tiefe der Abstandsflächen mit 0,25 in Anlehnung einer Abstandsflächentiefe der Landesbauordnung in Gewerbegebieten und der Reduzierungsmöglichkeiten in Kerngebieten in Teilbereichen gegenüberliegender Bebauung festgesetzt. Dies ermöglicht gemäß der städtebaulichen Konzeption die Entwicklung einer städtebaulichen Dichte in die Höhe unter Berücksichtigung engerer Abstandsflächen in einem innerstädtischen Quartier. Dabei kann von einer ausreichenden Besonnung, Belüftung und Belichtung bei reduzierter Abstandsflächentiefe unter Berücksichtigung der Zulässigkeiten der Nutzungen vergleichbar, wie in Gewerbe- und Kerngebieten, ausgegangen werden.

Zur klarstellenden Erläuterung wird angeführt, dass im Teilbaugebiet MU 1.2 an die festgesetzten Baugrenzen mit der festgesetzten zulässigen Gebäudehöhe und Geschossigkeit herangebaut werden darf, auch wenn dadurch die erforderlichen Abstandsflächentiefen gemäß Landesbauordnung Rheinland-Pfalz nicht eingehalten werden. Diese sind unter Berücksichtigung der o. g. Festsetzung jedoch bauordnungsrechtlich nachzuweisen.

Zur Berücksichtigung der im Plangebiet liegenden bzw. an das Plangebiet angrenzenden Bahnreste wurden die Baugrenzen von den Fundamenten gemäß den Anforderungen der Bahn um 4 m bzw. 5 m abgerückt.

6.8 Verkehrsflächen

Festsetzung

Siehe Planeintrag.

Begründung

Fuß- und Radweg

Im Nordosten des Plangebietes wird eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt, um einerseits eine öffentliche Zugänglichkeit der Spielplatzfläche zu gewährleisten und andererseits eine direkte öffentliche Anbindung aus Richtung Bahnhof in das urbane Gebiet zu ermöglichen. Im urbanen Gebiet selbst wird über vertragliche Regelungen zwischen Stadt und Vorhabenträger eine Durchwegung sichergestellt, die eine weitere Anbindung in Richtung Ostallee ermöglicht (vgl. Kap. 7.2.1).

Bereiche ohne Ein- / Ausfahrt

Im Südwesten des Plangebietes (Ostallee Nr. 27) werden Regelungen zur Beschränkung der Ein- und Ausfahrt von der Ostallee getroffen. Dies dient u. a. der möglichen Anordnung der Zu- und Abfahrt zu Tiefgaragen sowie zum Schutz der auf dem Grundstück befindlichen erhaltenswerten Bäume im südlichen Grundstücksbereich.

Durchgang / Durchfahrt

Der bestehende Durchgang bzw. Durchfahrt in dem Teilbaugebiet MU 1.4 soll auch weiterhin erhalten bleiben und eine Zugänglichkeit zwischen den Teilbaugebieten und der Ostallee ermöglichen. Diese Festsetzung erfolgt in Kombination mit der Festsetzung zur lichten Höhe sowie einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht.

6.9 Versorgungsflächen

Festsetzung

Siehe Planeintrag.

Begründung

Im Norden des Plangebietes wurde die vorhandene Erdgasübergabestation 1 der Stadtwerke Trier Versorgungs-GmbH im Plangebiet berücksichtigt und eine Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung Gas festgesetzt.

6.10 Öffentliche Grünflächen

Festsetzung

Siehe Planeintrag.

Begründung

Die im Plangebiet festgesetzte öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ besitzt eine Größe von ca. 300 m² und dient dem Angebot eines öffentlichen Spielplatzes im Quartier. Die Fläche ist so angeordnet, dass sie im Quartier und auch von außerhalb kommend fußläufig und mit dem Fahrrad gut erreichbar ist. Entsprechend wurde auch unter Berücksichtigung der Spielraumleitplanung ein Lückenschluss im Stadtgebiet geschaffen.

6.11 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Flächen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Anpflanzungen

Festsetzung

(§9 Abs. 1 Nr. 20 und 25 BauGB)

8.1 Allgemeine Anforderungen an Gehölze

8.1.1 Für alle anzupflanzenden Gehölze im Plangebiet – sofern in den Festsetzungen nicht Näheres bestimmt ist – gilt:

- *Für Gehölzpflanzungen sind Laubgehölze zu verwenden. Nadelgehölze sind ausnahmsweise zulässig, wenn es sich nicht um baumartige Nadelgehölze, Großsträucher und Nadelgehölze als Einfriedungen handelt.*
- *Bei der Gehölzauswahl sind standortgerechte, vorrangig heimische Arten zu verwenden. Dabei sind vogelfreundliche oder insektenfördernde Baum- und Straucharten zu bevorzugen, z. B. kursiv gesetzte Arten gemäß Pflanzliste A und B.*
- *Bäume müssen folgende Mindestqualitäten aufweisen:*
 - *Bäume 1. oder 2. Ordnung (z. B. gemäß Pflanzliste A): Solitäre oder Hochstämme, 4 x verpflanzt, mit Drahtballierung, Mindeststammumfang für Solitäre 30 – 35 cm und für Hochstämme 20 - 25 cm, gemessen in 1 m Höhe, Mindestdurchmesser der Krone 8 m ausgewachsen.*

- *Kleinbäume (z. B. gemäß Pflanzliste B): Solitäre, 4 x verpflanzt, mit Drahtballierung, Mindeststammumfang 20 - 25 cm, gemessen in 1 m Höhe, Höhe 250 - 300, Breite 100 – 150 cm).*
 - *Großsträucher / Heister (z. B. gemäß Pflanzliste B): Mindestqualität 3 x verpflanzt, 3-5 Triebe, Höhe 100 - 125 cm.*
 - *Sonstige Sträucher: 2 x verpflanzt, Höhe 80 - 100 cm.*
- *Die Pflanzung von Laubbäumen hat in offenen Baumscheiben mit mindestens 12 m² Fläche oder Baumquartieren von mindestens 16 cbm Volumen, aus RAL-zertifiziertem Baums substrat, zu erfolgen. Für Baumpflanzungen 1. oder 2. Ordnung auf unterbauten Flächen ist ein verfügbares Wurzelvolumen von mindestens 50 m³ (auch auf unterbauten Flächen) vorzuhalten.*
 - *Folgende Pflanzabstände sind zwischen den Bäumen mindestens einzuhalten: Bäume 1. Ordnung: 8 m; Bäume 2. Ordnung: 5 m; Kleinbäume und Großsträucher: 3 m.*
 - *Die Gehölze sind fachgerecht anzupflanzen, dauerhaft zu pflegen und zu erhalten u.a. in Trockenphasen ausreichend zu wässern.*
 - *Im Bereich von Leitungstrassen und deren Schutzstreifen sind zum Schutz vor Wurzelschäden durch Bepflanzungen nur flachwurzeln de Sträucher zulässig.*
 - *Zu den Gleisanlagen bzw. deren Oberleitungen ist bei Neupflanzungen mindestens ein Abstand entsprechend der Endwuchshöhe einzuhalten.*
 - *Die festgesetzten Maßnahmen und Pflanzungen auf den privaten Baugrundstücken sind spätestens im ersten Jahr nach Bezugsfähigkeit des jeweiligen Gebäudes, durchzuführen.*
 - *Abgängige Pflanzungen und Gehölze sind gemäß den Anforderungen der jeweiligen Festsetzung und der Mindestqualitäten innerhalb eines Jahres, spätestens jedoch in der folgenden Pflanzperiode, zu ersetzen.*

8.2 Begrünung von Grundstücksfreiflächen

8.2.1 *Im urbanen Gebiet sind die Grundstücksfreiflächen (nicht überbaute bzw. nicht unterbaute und nicht befestigte Grundstücksflächen) zu begrünen, gärtnerisch anzulegen und dauerhaft zu unterhalten. Die Kombination mit naturnah gestalteten Regenrückhaltemulden ist zulässig.*

Die zu begrünenden Grundstücksfreiflächen sind zu mindestens 25 % der Fläche als Blühfläche mit Wildblumen oder heimischen Hochstauden unter Verwendung regionalen Saatgutes sowie mehrjähriger und insektenfördernder Arten zu bepflanzen.

8.2.2 *Die Anlage von unbegrüntem oder wasserundurchlässigen, flächigen Schotter- oder Steinschüttungen auf den Grundstücksfreiflächen ist nicht zulässig. Ebenfalls unzulässig ist der Einbau von Folien zur Aufwuchsverdümmung auf den Grundstücksfreiflächen.*

8.2.3 *Wege, Zufahrten o. ä., die zur Befahrung aus Brandschutzgründen dienen, sind bei Befestigung, als begrünte Fläche anzulegen (z. B. Rasengittersteine, Schotterrassen).*

- 8.2.4 *In den Teilbaugebieten MU 1.1, MU 1.2, MU 1.3, MU 1.5 und MU 1.6 ist je angefangene 800 m² Grundstücksfläche mindestens 1 Laubbaum 1. oder 2. Ordnung, z. B. gemäß Pflanz-liste A, anzupflanzen und dauerhaft zu unterhalten. Säulenwüchsige Sorten werden 2 : 1 auf die Pflanzpflicht angerechnet. Auf unterbauten Grundstücksflächen kann die Anrechnung von je 3 Großsträuchern oder Kleinbäumen anstelle eines Laubbaums 1. oder 2. Ordnung erfolgen, soweit gemäß sonstigen Festsetzungen keine Großbäume zu pflanzen sind.*
- 8.2.5 *Im Teilbaugebiet MU 1.1 und MU 1.2 sind Baumpflanzungen innerhalb des Sicherheitsabstandes zur Bahnoberleitung nicht zulässig.*
- 8.2.6 *Anpflanzungen aufgrund sonstiger Festsetzungen, zum Erhalt festgesetzte Bestandsbäume sowie sonstige vorhandene Großgehölze, die erhalten werden, können auf die Anzahl der geforderten Anpflanzungen angerechnet werden.*
- 8.3 *Begrünung von Dachflächen*
- 8.3.1 *Im Urbanen Gebiet sind Flachdächer und flachgeneigte Dächer mit einer Neigung von bis zu 15° auf mindestens 75 % der Dachfläche mit einer Substratschicht von mindestens 10 cm Stärke extensiv zu begrünen.*
- 8.3.2 *Bei intensiver Begrünung - mit einer Substratschicht von mindestens 20 cm und Bepflanzung mit Sträuchern und Hochstauden - ist eine Nutzung als Dachgarten zulässig, wobei maximal 20 % der Dachfläche befestigt werden dürfen; dies ausschließlich mit wasserdurchlässigen Belägen bei wasserspeicherndem Unterbau. Ein Abflussbeiwert von <0,6 ist dabei einzuhalten. Dies gilt auch für Nebenanlagen.*
- 8.3.3 *Die Überstellung durch aufgeständerte Anlagen für die Nutzung der Sonnenenergie ist zulässig. Die retentionswirksame Vegetations- und Drainschicht ist dabei auch unter den aufgeständerten Anlagen weiterzuführen.*
- 8.4 *Begrünung von Tiefgaragen und unterbauten Flächen*
- Im Plangebiet sind die Dachflächen von Tiefgaragen, Kellergeschossen oder durch sonstige bauliche Anlagen unterbaute Flächen, die nicht überbaut sind, nicht befestigt sind und soweit sie nicht als Terrassen, als Zuwegung oder als Feuerwehr- und Rettungszufahrt dienen, mit einer Substratschicht von mindestens 50 cm Stärke, im Bereich von Retentionsmulden mindestens 30 cm Stärke, flächig, extensiv zu begrünen, gärtnerisch anzulegen und dauerhaft zu unterhalten.*
- Für Baumpflanzungen auf diesen Flächen ist eine Vegetationstragschicht für Bäume 2. Ordnung von mindestens 150 cm und für Bäume 3. Ordnung von mindestens 100 cm herzustellen. Diese können durch Aufhügelungen hergestellt werden. Dabei sind die Vorgaben gemäß Festsetzung Nr. I 8.1 zu berücksichtigen.*
- 8.5 *Fassadenbegrünung*
- Fassadenseiten mit einer Flächengröße über 100 m² sind, sofern sie einen Anteil von weniger als 10 % der Öffnungen aufweisen (hierzu zählen z. B. Fenster, Türen, Tore, Lüftungsöffnungen) und soweit sie nicht mit Photovoltaik-Modulen bestückt sind, durch Fassadenbegrünung zu gliedern und mit Schling- oder Kletterpflanzen, z. B.*

gemäß Pflanzliste C, zu begrünen. Die hierfür zu schaffenden bautechnischen Voraussetzungen sind zu berücksichtigen. Es sind entsprechende Kletter- und Rankgerüste, Spanndrähte, o.ä. vorzusehen.

An den betreffenden Wandflächen ist mindestens alle 2 m eine Pflanze zu setzen.

Die Ausführung der Fassadenbegrünung hat innerhalb von 3 Jahren nach Fertigstellung des Gebäudes zu erfolgen.

8.6 Außenbeleuchtung

Im Plangebiet sind nur „insektenfreundliche“ Straßen- und Außenbeleuchtungen mit einem geringen UV-Anteil am Lichtspektrum (z. B. Amber LED-Leuchtmittel) mit einer Farbtemperatur bis zu 2.700 Kelvin, einer Wellenlänge über 540 nm und einer Oberflächentemperatur < 60°C in geschlossenen Gehäusen zulässig. Die Ausleuchtung soll durch Abschirmungen / Blenden in den unteren Halbraum in einem Strahlungswinkel bis maximal 70 Grad erfolgen. Eine nach oben gerichteter Beleuchtung ist nicht zulässig.

Abweichungen von der Festsetzung sind zulässig, sofern Belange der Verkehrssicherheit dies erforderlich machen.

8.7 Verwendung wasserdurchlässiger Flächenbefestigungen

Im urbanen Gebiet sind zur Befestigung von Zufahrten, Stellplätzen, Platz- und Hofflächen sowie von Fußwegen, Radwege und sonstigen Wegen, die ausschließlich als Feuerwehr- und Rettungszufahrt dienen, sowie für die Fläche des festgesetzten öffentlichen Fuß- und Radweges nur versickerungsfähige Materialien (z. B. offenfugiges Pflaster, Rasengittersteine, Schotterrasen etc.) mit einem Abflussbeiwert von höchstens 0,6 (gemäß DWA Arbeitsblatt 138) zulässig. Auch der Unterbau ist entsprechend wasserdurchlässig herzustellen.

8.8 Materialien für die Dachdeckung und Fassadenflächen

8.8.1 Dacheindeckungen oder Fassadenflächen aus Blei, Kupfer und anderen Materialien, bei denen durch Auswaschungen Schadstoffe in den Untergrund gelangen können, sind im urbanen Gebiet nur dann zulässig, wenn sie korrosionsresistent beschichtet sind.

8.8.2 Im urbanen Gebiet sind für besonnte Oberflächen von Gebäudefassaden, von Nebenanlagen oder von befestigten Flächen helle Beläge bzw. Farbtöne mit einem Hellbezugswert nicht kleiner als 45 (im Neuzustand) zu verwenden. Wird der Hellbezugswert unterschritten, können die Beläge bzw. Farbtöne bei Nachweis eines hohen Rückstrahlwertes von mindestens 45 (TSR-Wert – „Total Solar Reflectance“) trotzdem verwendet werden. Ausnahmen gelten für Oberflächen aus natürlichen Baustoffen wie Kies, Sand, Naturstein, Backstein oder Holz sowie bei Verwendung von PV-Modulen. Außerdem kann zur Vermeidung einer Blendwirkung auf Plätzen mit Aufenthaltsfunktion sowie bei untergeordneten oder gliedernden Fassadenelementen, bis max. 20% der jeweiligen Fassade bzw. 20 % der Platzfläche, aus gestalterischen Gründen hiervon abgewichen werden.

8.9 Bepflanzung der Pflanzflächen

In den in der Planzeichnung festgesetzten Anpflanzflächen „P 1“ bis „P 4“ sind Bäume 1. und 2. Ordnung in folgender Mindestanzahl zu pflanzen:

- „P 1“: mindestens 3 Laubbäume 1. Ordnung.
- „P 2“: mindestens 2 Laubbäume mindestens 2. Ordnung.
- „P 3“: mindestens 1 Laubbaum mindestens 2. Ordnung.
- „P 4“: mindestens 4 Laubbäume 1. Ordnung.

Die Pflanzquartiere der Bäume sind durch Bodenaustausch oder Bodenauftrag entsprechend der Festsetzung Nr. I 8.1 herzurichten. Die Anpflanzflächen sind ansonsten als Grünfläche gärtnerisch anzulegen und vor Bodenverdichtung zu schützen.

8.10 Erhalt von Bäumen und Sträuchern

8.10.1 Die als zu erhaltend festgesetzten Bäume sind bei Baumaßnahmen unter Hinzuziehung eines anerkannten Baumgutachters zu schützen und auf Dauer zu erhalten. Unmittelbar an Verkehrsflächen oder Kfz-Stellplätzen stehende Bäume sind mit einem Anfahrtschutz gemäß DIN 18 920 zu versehen. Unter dem Kronendach ist belebter Boden zu erhalten. Aufschüttungen, Abgrabungen oder bodenverdichtende Maßnahmen im Traufbereich der zu erhaltenden Bäume sind nicht zulässig.

8.10.2 Im urbanen Gebiet sind abgängige bzw. zu fällende Bäume spätestens in der folgenden Pflanzperiode bzw. bei andauernden Bautätigkeiten spätestens im ersten Jahr nachdem die Fläche nicht mehr für die Bautätigkeit genutzt wird, wie folgt durch standortgerechte Laubbäume zu ersetzen:

Bestandsbaum (Stammumfang / Brusthöhendurchmesser)	Ersatzpflanzung
<100 cm / <30 cm	1 Laubbaum 1. oder 2. Ordnung
>100 – 200 cm / >30 – 65 cm	3 Laubbäume 1. oder 2. Ordnung
>200 – 250 cm / >65 – 80 cm	4 Laubbäume 1. oder 5 Laubbäume 2. Ordnung
>250 – 300 cm / >80 – 95 cm	5 Laubbäume 1. oder 7 Laubbäume 2. Ordnung
>300 – 350 cm / >95 – 110 cm	6 Laubbäume 1. oder 9 Laubbäume 2. Ordnung

Die erforderlichen Ersatzpflanzungen können im gesamten urbanen Gebiet umgesetzt werden und sind nicht auf das jeweilige Teilbaugebiet beschränkt.

8.11 Angebot an Nistkästen

8.11.1 Am gemäß der Planzeichnung zu erhaltendem Baumbestand im Teilbaugebiet MU 1.6 sind je zu erhaltendem Baum 3 Nistkästen für Siedlungsvögel an Bäumen anzubringen.

8.11.2 *Im urbanen Gebiet ist an jedem neu zu pflanzenden Baum 1. oder 2. Ordnung je 1 Nistkasten für Siedlungsvögel anzubringen.*

8.11.3 *An baulichen Anlagen i. S. v. § 19 Abs. 2 BauNVO ist je angefangene 100 m² Grundfläche je 1 Nistkasten für Siedlungsvögel in Nordost- bis Südostexposition sowie je 1 Fledermauskasten in unterschiedlicher Exposition anzubringen. Die Nistkästen und Fledermauskästen sind in einer Mindesthöhe von 3 m, bevorzugt unterhalb eines Dachüberstandes, anzubringen. Die Nistkästen sind mit unterschiedlichen Einflug-Durchmessern und Größen auszugestalten, so dass sie für die Arten Haussperling, Star, Amsel und Hausrotschwanz geeignet sind. Zwischen den Nistkästen ist ein Abstand von mindestens 0,5 m einzuhalten. Es sind jeweils mehrere Fledermauskästen bzw. Nistkästen für Koloniebrüter in unmittelbar räumlichem Zusammenhang zueinander anzubringen.*

8.12 *Fällung von Höhlenbäumen mit Fledermausquartieren*

Wenn Höhlenbäume mit (potenziellen) Fledermausquartieren unvermeidlich, z. B. aus Verkehrssicherungsgründen, gefällt werden müssen, ist das Stammstück mit dem unbesetzten Fledermausquartier auszusägen und an benachbarten Bäumen oder an Mauern in unmittelbarer Nachbarschaft zum Baumbestand anzubringen.

8.13 *Reptilienschutzzaun*

Vor baulichen Eingriffen und vor der Baufeldfreimachung ist entlang der Gleisanlagen ein lückenloser Reptilienschutzzaun mit einer Höhe von mindestens 60 cm und einer Einbindung von mindestens 10 cm ins Erdreich aufzustellen, der ein Einwandern der Eidechsen ins Baufeld / Plangebiet verhindert. Die Befestigungspfähle sind auf der baustellenzugewandten Seite anzubringen und durch Sandhaufen oder Bretter als Übersteigmöglichkeit zu ergänzen, damit Tiere aus dem Baufeld heraus gelangen können.

Begründung

Zur Berücksichtigung der naturschutzfachlichen und -rechtlichen Schutzziele wurden die Umweltbelange zum Bebauungsplan ermittelt und bewertet (vgl. Kap. 7.6). Hierbei wurden u. a. die umweltbezogenen Auswirkungen zu Fauna, Pflanzen und Biotopen ermittelt und bewertet sowie die Eingriffserheblichkeiten berücksichtigt und Maßnahmenvorschläge erarbeitet, um die Auswirkungen zu vermeiden bzw. zu minimieren. Die dabei vorgeschlagenen Maßnahmen sowie artenschutzfachliche Maßnahmen werden innerhalb des Plangebietes als Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen.

Insgesamt dienen die Festsetzungen zur Anpflanzung sowie dem Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen der Zielsetzung zur Schaffung einer Mindestbegründung im Quartier (stadtökologische Funktion) sowie zur Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes, Herstellung von siedlungsnahen Lebensräumen für siedlungsbewohnende Tiere, Verbesserung des Kleinklimas und Berücksichtigung der Boden- und Wasserhaushaltsfunktionen. Ebenfalls wird damit ein Mindestmaß an Begründung im Stadtbild erzeugt bzw. erhalten. Zur Sicherung einer Mindestqualität der Bepflanzung wurden Vorgaben zu den Pflanzqualitäten getroffen.

Damit Bäume auch unter Berücksichtigung des Klimawandels langfristig ihre Funktionen innerhalb des Stadtraumes erfüllen können, soll sich die Arten- und Standortwahl an stadtklimatischen Verhältnissen orientieren. Es sollen klimaangepasste Bäume gepflanzt werden, die insofern hinsichtlich Überwärmung, Trockenstress, Luftverschmutzung, klimabedingter Zunahme von Schadorganismen, etc. besser geeignet sind, langfristig ihre Funktionen im Stadtraum zu erfüllen. Ebenfalls sollen heimische Arten verwendet werden, die dem Standort angepasst dem Naturraum entsprechen sowie insektenfördernd oder vogelfreundlich sind und somit die Fauna als Lebens- und Nahrungsraum weiter unterstützen.

Bestandsbäume sowie aufgrund anderer Festsetzungen zu pflanzende oder zu erhaltende Bäume können auf die jeweiligen Bepflanzungsvorgaben angerechnet werden, sofern dies in der Festsetzung entsprechend angegeben ist.

Sofern im Bestand z. B. nicht-versickerungsfähige Befestigungen vorhanden sind oder keine Fassaden- bzw. Dachbegrünung bei entsprechender Dachneigung, etc., genießen diese Bestandsschutz, sind aber bei einer Änderung oder Erneuerung derselben entsprechend der Anforderungen in der Festsetzung auszugestalten.

Begrünung von Grundstücksfreiflächen

Die anteilige Anpflanzung von Laubbäumen bzw. alternativ Großsträuchern auf den begrünten Grundstücksfreiflächen erfolgen zur Durchgrünung des Plangebietes. Die gewählte Anzahl berücksichtigt die Lage und angestrebte städtebauliche Dichte eines innerstädtischen Quartiers, gewährleisten zugleich jedoch eine Mindestbegrünung im innerstädtischen Raum zur Erfüllung stadtoökologischer Funktionen. Weitergehend sollen durch die Neuanpflanzungen die Auswirkungen auf das Kleinklima vermindert und durch die vorrangige Verwendung heimischer Gehölze die Beeinträchtigungen von Lebensraumfunktionen gemindert werden. Ebenfalls besitzen sie eine stadtgestalterische Wirkung. Um eine Bepflanzung auch nahe an den Gebäuden zu ermöglichen, werden auch säulenförmige Sorten zugelassen.

Durch einen Mindestanteil von 25 % der zu begrünenden Grundstücksfreiflächen mit Gestaltung als Blühflächen werden insbesondere insektenfördernde Lebensraumstrukturen im innerstädtischen Bereich zur Verfügung gestellt.

Zudem ist das Anlegen von Schotter-, Splitt-, Kies- und Schieferflächen sowie das Abdichten des Untergrunds mit Folien nicht zulässig, um die natürlichen Versickerungsmöglichkeiten weiterhin zu erhalten sowie die Biotop- und Artenvielfalt im Plangebiet zu erhöhen, da in „Kies- / Schottergärten“ die Artenvielfalt stark eingeschränkt ist. Es wird darauf hingewiesen, dass darunter nicht Anforderungen für Terrassen oder sonstige bauliche Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO umfasst sind, da die Festsetzung sich auf die unbebauten Grundstücksfreiflächen bezieht.

Im Teilbaugebiet MU 1.4 erfolgt keine Festsetzung zur Begrünung von Grundstücksfreiflächen, da in diesem eine vollständige Versiegelung über die GRZ II ermöglicht wird.

Dachbegrünung / Tiefgaragenbegrünung

Begrünte Dachflächen stellen in begrenztem Maße Ersatzlebensräume für trockenes Offenland liebende Pflanzen- und Tierarten bereit. Als weitere ökologische Funktion der Dachbegrünung ist auf die Verbesserung des Lokalklimas durch den Ausgleich von Temperaturextremen sowie

durch die Erhöhung der Luftfeuchtigkeit im Vergleich zu einer frei bewitterten oder bekiesten Dachbedeckung hinzuweisen. Während sich versiegelte Flächen im Sommer aufheizen und somit das Stadtklima negativ beeinflussen, tragen begrünte Dachflächen zur Abkühlung bei, was sich nicht zuletzt positiv auf die Lebens- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet auswirkt. Hierdurch wird auch ein Teilausgleich für den Bodenverlust sowie den Wasserhaushalt erreicht, indem die begrünten Dachflächen ebenfalls Rückhaltefunktionen erfüllen. Eine Dachbegrünung trägt auch zur Verbesserung des Landschaftsbildes bei. Ferner ermöglichen begrünte Dächer eine Verringerung der Beanspruchung des Dachaufbaus und insb. der Dachabdichtung durch Ausgleich von Temperaturextremen. Als weitere ökonomische Funktion verbessert eine Dachbegrünung den winterlichen und sommerlichen Wärmeschutz. Daher wird festgesetzt, dass Flachdächer bzw. flachgeneigte Dächer bis 15°, auf denen eine Dachbegrünung gut umsetzbar ist, anteilig zu begrünen sind.

Die Tiefgaragendachbegrünung erfüllt wie die Dachbegrünung vergleichbare ökologische und stadtklimatische Funktionen. Begrünte Tiefgaragendächer stellen Ersatzlebensräume für Pflanzen- und Tierarten bereit. Als weitere ökologische Funktion ist auf die Verbesserung des Lokalklimas durch den Ausgleich von Temperaturextremen sowie durch die Erhöhung der Luftfeuchtigkeit im Vergleich zu einer versiegelten Fläche hinzuweisen. Die Begrünung trägt ferner zur Verbesserung des Landschaftsbildes bei. Durch das Einbringen von Grünelementen als Gestaltungselemente erfüllt eine Tiefgaragenbegrünung ebenfalls stadtgestalterische Funktionen. Ebenfalls wird damit auch die Zielsetzung des oberirdisch „autoarmen“ Quartiers und der damit verbundenen Unterbauung der Tiefgaragen dahingehend unterstützt, dass eine ausreichende und qualitätvolle Begrünung oberirdisch im Plangebiet sichergestellt wird.

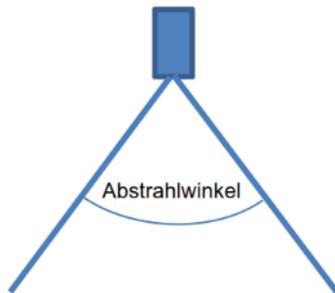
Für die Begrünung der Dachflächen und Tiefgaragen wird eine erforderliche Mindeststärke des Substrats bzw. der Erdüberdeckung festgesetzt, um eine ausreichende Qualität und damit eine Dauerhaftigkeit der Begrünung sicherzustellen. Ebenfalls erfolgen Vorgaben, die eine Anpflanzung von Bäumen sowie die Anlage von Retentionsmulden, hinsichtlich des Abweichens von der Substratstärke, auf dem Tiefgaragendach ermöglichen.

Fassadenbegrünung

Ähnlich der Dachbegrünung bietet auch eine Fassadenbegrünung zahlreiche positive Wirkungen auf das Gebäude sowie die unmittelbare Umgebung bzw. das Mikroklima. Die Effekte auf Luftfeuchtigkeit, Schadstoffgehalt sowie Artenvielfalt sind aufgrund des größeren Pflanzenhabitus und des gesamten Wachstums deutlich besser als bei einer einfachen Dachbegrünung, weshalb eine Festsetzung zur Begrünung von Fassaden aufgenommen wird. Ebenfalls trägt die Fassadenbegrünung zur Gliederung großflächiger Fassaden sowie zur Aufwertung des Stadtbildes bei. Die Festsetzung wird so getroffen, dass diese sich auf größere Fassadenflächen, die sich für diese Begrünung insbesondere eignen, bezieht. Dies jedoch vorbehaltlich der Möglichkeit diese Fassadenflächen auch für Photovoltaikmodulen zu nutzen, die ebenfalls durch die Erzeugung regenerativer Energien die Auswirkungen des Klimawandels berücksichtigen. Mit den Festsetzungen wird somit den Bauherren genügend Gestaltungsspielraum gegeben und gleichzeitig den klimatischen Anforderungen Rechnung getragen.

Außenbeleuchtung

Die Festsetzung zur Verwendung eines bestimmten Lichtspektrums der Beleuchtung mit einem uv-armen Lichtspektrum erfolgt zum Schutz nachtaktiver Fluginsekten. Ebenso werden die Auswirkungen der Lichtaufhellung („Lichtverschmutzung“) mit der Festsetzung zur Begrenzung der Lichtausstrahlung auf den unteren Halbraum im Plangebiet gemindert. Da insbesondere im Bereich öffentlicher Flächen aus Verkehrssicherheitsgründen ggf. ein anderes Lichtspektrum bzw. ggf. eine andere Lichtabstrahlung erforderlich wird, ist eine Abweichung für diese Erfordernisse aufgenommen.



Versickerungsfähige Befestigungen

Die Verwendung versickerungsfähiger Befestigungen wurde im Plangebiet festgesetzt, um die Abflussmengen des anfallenden Niederschlagswassers zu reduzieren, diese vor Ort dem natürlichen Wasserkreislauf wieder zuzuführen und die Belastung des bestehenden Kanalsystems zu reduzieren. Die erforderlichen und festgesetzten Versiegelungen innerhalb des urbanen Gebietes werden somit in ihren boden- und wasserhaushaltsbezogenen Auswirkungen abgemildert.

Materialien für die Dachdeckung und Fassadenflächen

Durch die Festsetzung korrosionsresistenter Beschichtungen können Schadstoffausspülungen im Bereich der metallischen Materialien und somit Schadstoffeinträge, insbesondere in Boden und Grundwasser, verhindert werden.

Unter Berücksichtigung des Hellbezugswertes bzw. des TSR-Wertes werden die Farb- und Materialauswahl dahingehend gesteuert, dass für Oberflächen, Fassaden, etc. entsprechende Werte einzuhalten sind, so dass eine geringere Aufheizung entsteht. Entsprechend dient die Festsetzung der Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Klimawandel und dem Klimaschutz. Weitergehend werden Ausnahmen festgesetzt, die die Materialwahl natürlicher Baustoffe bzw. gestalterische Aspekte berücksichtigen, für die kein TSR-Wert besteht. Holz an den Fassaden oder als Bodenbelag heizt sich wenig auf, und kann deshalb generell verwendet werden. Bei sonstigen Naturmaterialien, wie Sand, Kies, Splitt, Natursteinpflaster etc., ist die Rückstrahlung nicht bekannt. Sie sollen aber aus gestalterischen Gründen nicht ausgeschlossen werden. Als Fassadenelemente kommen natürlich auch Rockpanel u.ä. in Frage. Da diese Elemente jedoch eingefärbt sind oder nachträglich verputzt werden, ist der Nachweis eines hohen TSR-Wertes für die Oberfläche zu erbringen (durch den Hersteller). Ebenfalls ausgenommen vom Nachweis werden PV-Module, die z. B. als Fassadenbekleidung genutzt werden, da diese auch zur Minderung der Auswirkungen auf den Klimawandel beitragen.

Anpflanzung von Bäumen

Südlich der geplanten Spielplatzfläche wird eine Pflanzfläche zur Anpflanzung von mindestens 3 Bäumen festgesetzt. Die Verortung und Lage dieser Pflanzfläche erfolgt unter Berücksichtigung der verschattenden und kleinklimatischen Wirkungen in Bezug auf die Spielplatzfläche.

Mit den Pflanzflächen „P 2“ bis „P 4“ wird ebenso wie mit der Pflanzfläche „P 1“ dem kleinklimatischen Aspekt im Quartier Rechnung getragen sowie ein Angebot an Bäumen als Lebensraum für siedlungsbewohnende Tierarten und die Stärkung der stadtoökologischen Funktion über Bäume geschaffen.

Erhalt von Bäumen

Zum Erhalt wertgebenden Baumbestandes im Plangebiet, der zum einen das Straßenbild der Ostallee mitprägt, zum anderen stadtoökologische und artenschutzrelevante Funktionen erfüllt, werden Festsetzungen für einzelne Bäume aufgenommen. In der Plankarte wurden dabei insbesondere die Bäume festgesetzt, die neben dieser wertgebenden Funktion auch mit den geplanten Vorhaben vereinbar sind.

Auf den Flurstücken 617/24 sowie 427/24 wird eine Baumgruppe aus drei Altbäumen mit einer Blutbuche, einem Bergahorn und einer Rosskastanie aufgrund des Alters und der wertgebenden stadtoökologischen Funktionen zum Erhalt festgesetzt. Ebenfalls erfolgt diese Festsetzung für einen Bergahorn auf dem Flst. 427/24 aufgrund dessen Alters, Stammumfangs und wertgebender stadtoökologischer Funktion.

Der vorhandene Einzelbaum im Bereich Ostallee Nr. 15 soll aufgrund seiner stadtbildprägenden Wirkung im Zusammenhang mit auch dem Erhalt im Bereich Ostallee Nr. 27 im vorderen Grundstücksbereich erhalten werden.

Bei den zum Erhalt festgesetzten Bäumen im Teilbaugebiet MU 1.6 handelt es sich bei den Bäumen entlang der Ostallee um eine das Stadtbild in der Ostallee prägende Platane sowie Linde. Diese können aufgrund ihrer Wertigkeit und der Vereinbarkeit mit der Planung auch weiterhin erhalten werden. Unter Berücksichtigung einer Planungsalternativenprüfung wurde ebenfalls der im Teilbaugebiet MU 1.6 im südlichen Bereich gelegene wertgebende Baumbestand zum Erhalt festgesetzt und darauf verzichtet an dieser Stelle beispielsweise Zufahrten oder bauliche Hauptanlagen zuzulassen. Daher wurden die, ebenfalls im nordwestlichen Bereich zur Ostallee vorhandenen beiden Linden, nicht zum Erhalt festgesetzt, um hier eine Anfahrbarkeit des Grundstücks bzw. hinterliegender Grundstücke gewährleisten zu können und den Baumbestand dafür im Süden zu sichern. Bei den Bäumen im südlichen Grundstücksbereich handelt es sich um eine Linde, eine Rosskastanie und eine Magnolie, die auch gemäß Baumgutachten eine höhere Wertigkeit besitzen. Ebenfalls wurde daher die Rosskastanie im hinteren Grundstücksbereich zum Erhalt festgesetzt.

Aufschüttungen, Abgrabungen oder bodenverdichtende Maßnahmen im Traufbereich der zu erhaltenden Bäume sind nicht zulässig. Hierbei ist der Traufbereich / das Kronendach als Senkrechtpjektion der Krone anzusehen.

Für Bäume, die nicht als zu erhaltend festgesetzt wurden, oder falls diese künftig abgängig werden, ist ein Ersatz zu schaffen, der sich an der Größe des verloren gehenden Baumes orientiert. Mit dieser Festsetzung kann zumindest eine Verringerung des Verlustes der

stadtökologischen, kleinklimatischen und ggf. ortsbildprägenden Funktionen erfolgen und zukünftig mit Wachstum der Neuanpflanzungen diese immer weiter aufgebaut werden.

Nistkästen für siedlungsbewohnende Vögel und Fledermäuse

Um ein Angebot für siedlungsbewohnende Vögel sowie für Fledermäuse für den möglichen Entfall potentieller Gebäude- und Baumquartiere zu schaffen und über diese Maßnahme auch ein dauerhaftes Angebot an Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Plangebiet vorhalten zu können, werden anteilig in Bezug auf bauliche Hauptanlagen Nisthilfen für Siedlungsvögel und Fledermauskästen festgesetzt.

Ebenfalls wird, um das Angebot dieser Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Plangebiet weitergehend im Siedlungszusammenhang zu fördern festgesetzt, dass anteilig am zu erhaltenden Baumbestand im Teilbaugebiet MU 1.6 sowie im gesamten urbanen Gebiet bei Baumneupflanzungen Nistkästen für siedlungsbewohnende Vögel anzubringen sind.

Artenschutzrechtlich relevante Maßnahmen

Aus artenschutzrechtlichen Gründen ist die Umsetzung von Maßnahmen erforderlich, die im Plangebiet selbst umgesetzt werden können.

Fällung von Höhlenbäumen mit Fledermausquartieren

Im Plangebiet befindet sich Baumbestand, in dem aufgrund des Alters und der Struktur potentiell Fledermausquartiere anzutreffen sind. Um ein Eingriff in artenschutzrechtlich relevante Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zu vermeiden wird festgesetzt, dass bei einem unvermeidbaren Abgang entsprechender, potentieller Baumquartiere das jeweilige relevante Stammstück mit dem unbesetzten Fledermausquartier an einen benachbarten Baum oder eine Mauer in unmittelbarer Nähe zum gefälltten Baumbestand anzubringen ist.

Reptilienschutzzaun

Zum Schutz vorhandener Eidechsen, die sich insbesondere im Bereich der Bahngleise und deren Umgebung aufhalten, wird vor baulichen Eingriffen ein Reptilienschutzzaun aufgestellt, um ein weiteres Einwandern der Eidechsen in das Plangebiet zu verhindern und somit eine potentielle Tötung während der Bauarbeiten zu vermeiden.

6.12 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Festsetzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

9.1 *Die mit „GFL“ festgesetzte Fläche ist mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten . Zudem ist sie mit einem Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger zu belasten.*

9.2 *Die mit „L“ festgesetzte Fläche ist mit einem Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger zu belasten.*

Begründung

Im Teilbaugebiet MU 1.3 besteht eine Durchfahrt bzw. Durchgang durch das Gebäude in den hinteren Grundstücksbereich. Diese wird über die Festsetzung des Geh-, Fahr- und

Leitungsrechtes „GFL“ auch weiterhin zur Erreichbarkeit der hinterliegenden Grundstücke gesichert. Dies dient u. a. als Möglichkeit für die Öffentlichkeit zwischen dem im Plangebiet festgesetzten Fuß- und Radweg und der Ostallee eine Verbindung herzustellen sowie zur Erreichbarkeit aus brandschutztechnischen Gründen. Ebenfalls wird zur Sicherstellung von Leitungsführungen ein Leitungsrecht für die Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt.

Der im nordöstlichen Plangebiet bestehende Anschluss an den Mischwasserkanal soll auch weiterhin erhalten bleiben. Entsprechend wird für die Ver- und Entsorgungsträger ein Leitungsrecht „L“ festgesetzt.

6.13 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Festsetzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

10.1 Baulicher Schallschutz nach DIN 4109

Im urbanen Gebiet sind für Außenbauteile von Aufenthaltsräumen die Anforderungen der Luftschalldämmung nach DIN 4109-1 „Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen“, Ausgabe Januar 2018, einzuhalten. Die erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile sind gemäß DIN 4109-1 (Januar 2018) aufgrund des maßgeblichen Außenlärmpegels für das jeweilige Geschoss gemäß Planeintrag in der Planzeichnung - Teilplan 2 und der unterschiedlichen Raumarten nach folgender Gleichung (Gleichung 6) zu bestimmen:

$$R'_{w,ges} = L_a - K_{Raumart}$$

Dabei ist

$K_{Raumart} = 25 \text{ dB}$ für Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien;

$K_{Raumart} = 30 \text{ dB}$ für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und Ähnliches;

$K_{Raumart} = 35 \text{ dB}$ für Büroräume und Ähnliches;

L_a der Maßgebliche Außenlärmpegel nach Punkt 4.5.5 der DIN 4109-2 (Januar 2018).

Mindestens einzuhalten sind:

$R'_{w,ges} = 35 \text{ dB}$ für Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien;

$R'_{w,ges} = 30 \text{ dB}$ für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume, Büroräume und Ähnliches.

Für gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße von $R'_{w,ges} > 50 \text{ dB}$ sind die Anforderungen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen.

Die erforderlichen gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße $R'_{w,ges}$ sind in Abhängigkeit vom Verhältnis der vom Raum aus gesehenen gesamten Außenfläche eines Raumes S_s zur Grundfläche des Raumes S_G nach DIN 4109-2 (Januar 2018),

Gleichung 32 mit dem Korrekturwert K_{AL} nach Gleichung 33 zu korrigieren. Für Außenbauteile, die unterschiedlich zur maßgeblichen Lärmquelle orientiert sind, siehe DIN 4109-2 (Januar 2018), 4.4.1.

Wenn Aufenthaltsräume in Wohnungen und sonstige Räume, die vorwiegend dem Schlafen dienen, ausschließlich über offenbare Fenster in einem Bereich mit maßgeblichen Außenlärmpegeln von mehr als 63 dB(A) liegen, ist eine fensterunabhängige Belüftung durch schallgedämmte Lüftungseinrichtungen bei geschlossenen Fenstern sicher zu stellen.

Ausnahmen von der Festsetzung können zugelassen werden, wenn durch ein schalltechnisches Gutachten niedrigere als die im Plan festgesetzten maßgeblichen Außenlärmpegel nachgewiesen werden.

10.2 Schutz von Außenwohnbereichen

Im urbanen Gebiet sind für Außenwohnbereiche (Balkone, Loggien, Terrassen) mit Sicht-Verbindung zur Ostallee, zur Fabrikstraße und zur Bahn Maßnahmen zur Lärminderung (z. B. verglaste Loggien, Prallscheiben, erhöhte geschlossene Brüstungen) erforderlich, so dass in der Mitte der Außenwohnbereiche in 1,5 m über der (Roh-)Fußbodenhöhe ein Beurteilungspegel nach 16. BImSchV von 62 dB(A) am Tag gutachterlich nachgewiesen wird. Hierauf kann verzichtet werden, soweit die Wohnung über mindestens einen weiteren Außenwohnbereich verfügt, an dem der Beurteilungspegel nach 16. BImSchV von 62 dB(A) am Tag eingehalten wird.

10.3 Grundrissorientierung

Bei Wohnungen im Teilbaugebiet MU 1.1, MU 1.3, MU 1.4, MU 1.5 und MU 1.6, die zur Ostallee oder im Bereich der Baulinie zur Fabrikstraße orientiert sind, ist eine Grundrissorientierung in der Art vorzusehen, dass mindestens ein schutzbedürftiger Aufenthaltsraum gemäß DIN 4109 (z. B. Wohnraum oder Schlafzimmer) je Wohnung so anzuordnen ist, dass er über mindestens ein offenes Fenster an der lärmabgewandten Fassaden- / Gebäudeseite, d. h. ohne Sichtverbindung zur Straße Ostallee oder Fabrikstraße, anzuordnen ist.

Ausnahmen von der Festsetzung können zugelassen werden, soweit im bauordnungsrechtlichen Verfahren durch ein schalltechnisches Gutachten nachgewiesen wird, dass je Wohnung vor dem offenen Fenster mindestens eines schutzbedürftigen Aufenthaltsraums durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen (z. B. Prallscheiben, Doppelfassaden oder verglaste Vorbauten, Balkone, Loggien oder Wintergärten) die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) am Tag und in der Nacht eingehalten werden.

10.4 Ausschluss offener Fenster

An Fassaden / Fassadenabschnitten, die an den in der Planzeichnung – Teilplan 2 mit grün markierten Baugrenzen errichtet werden oder zu diesen Baugrenzen orientiert sind, sind offene Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen gemäß DIN 4109, Ausgabe Januar 2018, nicht zulässig. Durch den Einbau von

Lüftungseinrichtungen ist eine ausreichende Belüftung sicherzustellen, soweit die Räume nicht über andere zulässige öffentbare Fenster oder Türen verfügen.

Zusätzlich muss jede Wohnung dabei jedoch über mindestens einen schutzbedürftigen Aufenthaltsraum gemäß DIN 4109 (z. B. Wohnraum oder Schlafzimmer) mit zumindest einem öffentbaren Fenster verfügen.

Ausnahmen von der Festsetzung können zugelassen werden, wenn im bauordnungsrechtlichen Verfahren durch ein schalltechnisches Gutachten nachgewiesen wird, dass 0,5 m vor der Mitte der betreffenden Fenster die Beurteilungspegel durch Gewerbelärm die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Urbane Gebiete nicht überschreiten.

Begründung

Eine umfassende Darstellung der ermittelten Lärmeinwirkungen, der geprüften Lärmschutzalternativen sowie Abwägung der ausgewählten Lärmschutzkonzeption enthält Kap. 7.7. Um Wiederholungen zu vermeiden, werden nachfolgend nur die festgesetzten Maßnahmen erläutert.

Baulicher Schallschutz nach DIN 4109

Wegen der teilweisen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Urbane Gebiete im Plangebiet aufgrund des Verkehrslärms durch die Ostallee sowie von der Bahn ist die Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen erforderlich, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten.

Zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen werden im urbanen Gebiet passive Schallschutzmaßnahmen über Lärmpegel und damit die Anforderungen an die Ausgestaltung der Außenbauteile festgesetzt. Die Anforderungen an die passiven Schallschutzmaßnahmen werden durch die festgesetzten maßgeblichen Außenlärmpegel nach DIN 4109 definiert. Die Ermittlung der maßgeblichen Außenlärmpegel erfolgte dabei geschossweise ohne Berücksichtigung der Abschirmung durch die vorhandene Bebauung entlang der Ostallee bzw. der Bestandsbebauung der SWT. Die Abschirmung der neu geplanten Gebäude im Plangebiet wurde ebenfalls nicht berücksichtigt, insofern berücksichtigen die maßgeblichen Außenlärmpegel jeweils die ungünstigste Ausbreitungssituation.

Die differenzierte Darstellung nach Geschossen ist notwendig, da sich in den unterschiedlichen Geschossen teilweise deutlich höhere Lärmpegel ergeben als in darunter- bzw. darüberliegenden Geschossen. Die Festsetzung ermöglicht einen Mindestschutz zum Schutz vor Verkehrslärm. Da auf lärmabgewandten und -abgeschirmten Gebäudeseiten der neu geplanten Bebauung geringere Pegel zu erwarten sind, können Ausnahmen von der Festsetzung zugelassen werden, wenn ein entsprechender gutachterlicher Nachweis des ausreichenden Schallschutzes vorliegt.

In Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, ist eine fensterunabhängige Belüftung durch schallgedämmte Lüftungseinrichtungen bei geschlossenen Fenstern sicher zu stellen. Ausnahmen von der Festsetzung zu Lüftungseinrichtungen können zugelassen werden,

wenn durch ein schalltechnisches Gutachten die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für urbane Gebiete mit 63 dB(A) nachgewiesen wird.

Räume, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, sind insbesondere Schlafzimmer und Kinderzimmer, Bettenräume in Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen sowie Übernachtungsräume in Beherbergungsbetrieben.

Schutz von Außenwohnbereichen und Grundrissorientierung aufgrund von Verkehrslärm

Um einer entsprechenden Wohnqualität des geplanten Quartiers trotz der bestehenden Verkehrslärmbelastungen im Bestand Rechnung zu tragen und ein attraktives Quartier in innerstädtischer Lage zu verwirklichen, wird festgesetzt, dass über eine Grundrissorientierung sowie über die Anordnung von Außenwohnbereichen ein weitergehender Schutz der zukünftigen Bewohner vor den Verkehrslärmeinwirkungen bestehen wird. Daher werden zum Schutz der Außenwohnbereiche Lärminderungsmaßnahmen festgesetzt. Diese Maßnahmen können verglaste Loggien, Prallscheiben oder erhöhte geschlossene Brüstungen umfassen. Die Zielsetzung besteht darin, in der Mitte des Außenwohnbereichs in 1,5 Metern über der Fußbodenhöhe einen Beurteilungspegel von 62 dB(A) am Tag zu erreichen. Von dieser Festsetzung kann abgesehen werden, wenn eine Wohnung über mindestens einen weiteren Außenwohnbereich verfügt, den dem der Beurteilungspegel 62 dB(A) am Tag eingehalten wird. Damit ist sichergestellt, dass jede Wohnung über mindestens einen Außenwohnbereich verfügt, der eine noch akzeptable Aufenthaltsqualität und eine „ungestörte Kommunikation“ in Anlehnung an den „Berliner Leitfaden – Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021“²¹ ermöglicht. Im Bestand ist ein Balkon zur Ostallee bei der Ostallee Nr. 17 vorhanden. Dieser genießt Bestandsschutz.

Es wird eine Grundrissorientierung für Wohnungen in den Bereichen entlang der Ostallee bzw. Eckbereich zur Fabrikstraße festgesetzt in denen eine zukünftige Bebauung im Bereich der Überschreitung der Zumutbarkeitsschwellen der Gesundheitsgefährdung mit 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts entlang der Ostallee in den Teilbaugebieten MU 1.1 sowie MU 1.3 bis MU 1.6 liegen. Die Festsetzung der Grundrissorientierung berücksichtigt, dass zur Sicherung einer Mindestqualität jede Wohnung über mindestens einen Aufenthaltsraum mit Fenster zur lärmabgewandten Seite verfügen muss. Ausnahmen von der Festsetzung können zugelassen werden, wenn durch ein schalltechnisches Gutachten die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für urbane Gebiete mit 64 dB(A) nachgewiesen wird.

Ausschluss öffentlicher Fenster und Grundrissorientierung aufgrund von Gewerbelärm

Aufgrund der Gewerbelärmeinwirkungen, die sich durch die Fabrikstraße und das Parkhaus Ostallee ergeben und der daraus resultierenden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm für urbane Gebiete, werden an Fassadenabschnitten (grün markiert in Plankarte 2) im Teilbaugebiet MU 1.1 öffentliche Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen ausgeschlossen, die zu den maßgeblichen Lärmquellen - der Fabrikstraße und zum Parkhaus Ostallee - zugewandt sind. Durch die Unzulässigkeit von öffentlichen

²¹ Gemäß „Berliner Leitfaden – Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021“ liegt der Schwellenwert, bei dem eine „noch akzeptable Aufenthaltsqualität“ und eine „ungestörte Kommunikation“ möglich ist, bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A).

Fenstern werden die Anforderungen der TA Lärm erfüllt. Für eine ausreichende Belüftung ist hierbei zu sorgen. Wenn bestimmte Anforderungen zur Lärminderung durch bauliche Maßnahmen, wie verglaste Balkone oder eine vorgesetzte Fassade, erfüllt werden, oder durch Maßnahmen an der Schallquelle (Abschirmung / Schließung von Öffnungen des Parkhauses Ostallee), der Immissionsrichtwert der TA Lärm für urbane Gebiete tags und nachts eingehalten wird, können öffentbare Fenster auch ausnahmsweise an den vom Gewerbelärm betroffenen Fassadenteilen errichtet werden.

Die in der Planzeichnung festgesetzte Linie bzgl. der Fassadenabschnitte nicht öffentbarer Fenster ist zur Verdeutlichung der Fassadenabschnitte zu verstehen und nicht als lagegenaue Verortung der Fassade. Von dieser Linie vor- oder zurückspringende Fassaden / -abschnitte sind ebenso von der Festsetzung umfasst.

Für eine ausreichende Belüftung ist gesorgt, wenn durch den Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die zum Schlafen genutzt werden, ein ausreichender Luftwechsel – mindestens 20 m³/h pro Person – während der Nachtzeit gewährleistet wird. Dabei müssen die Lüftungseinrichtungen die jeweiligen Schalldämmanforderungen einhalten.

Um zusätzlich eine attraktive Wohnqualität im neu geplanten Quartier zu gewährleisten, wird eine Grundrissgestaltung für die Wohnungen der durch Gewerbelärmimmissionen betroffenen Fassadenbereiche festgesetzt. Über diese wird gewährleistet, dass eine selbstständige Wohnung untergebracht werden kann, die über mindestens einen Aufenthaltsraum mit Fenster zu einer lärmabgewandten Seite verfügt.

6.14 Örtliche Bauvorschriften

6.14.1 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Festsetzung

§ 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 88 Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBO)

1.1 Äußere Gestaltung baulicher Anlagen – Dachform / -neigung (§ 88 Abs. 1 Nr. 1 und 7 LBO)

Im Teilbaugebiet MU 1.1 und MU 1.2 sind nur Flachdächer oder flachgeneigte Dächer, Pultdächer mit einer Neigung bis zu 15° zulässig. Für die in der Planzeichnung mit „SD“ gekennzeichneten Bereiche innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sind zusätzlich Satteldächer zulässig.

Die festgesetzten Dachformen gelten für alle Hauptgebäude, d. h. Gebäude, die weder Nebengebäude noch Garagen sind.

1.2 Einfriedungen (§ 88 Abs. 1 Nr. 3 LBO)

Einfriedungen an den Grundstücksgrenzen zur öffentlichen Verkehrsfläche der Ostallee bzw. zur privaten Verkehrsflächen der Fabrikstraße sind nur in Form von Laubgehölzhecken oder mit Laubgehölzen umpflanzten Zäunen, als Mauer nur aus Naturstein oder Backstein oder als Metallzaun zulässig. Geschlossene Wandscheiben sind nur in Verbindung mit einer Begrünung durch z. B. Rankpflanzen zulässig.

Kombinationen aus Stützmauern und den im Übrigen zulässigen Einfriedungen sowie Kombinationen der unterschiedlichen Einfriedungselemente sind zulässig.

1.3 Gestaltung von Stellflächen für Müll- / Abfallbehälter (§ 88 Abs. 1 Nr. 1 LBauO)

Stellflächen für Müll- / Abfallbehälter sind durch Strauchpflanzungen, intensiv begrünte Einfriedungen oder geschlossene Einfriedungen optisch abzuschirmen.

1.4 Werbeanlagen (§ 88 Abs. 1 Nr. 1 und 2 LBauO)

1.4.1 Im Teilbaugebiet MU 1.2

- *sind Anlagen der Außenwerbung (Werbeanlagen) nur an der Stätte der Leistung als Eigenwerbung für ansässige Einrichtungen und Betriebe zulässig.*
- *sind Skybeamer, Billboards oder sonstige Werbung mit bewegtem, laufendem, blendendem oder blinkendem Licht, Bildern usw. nicht zulässig.*
- *sind Fahnenmasten mit einer Höhe von bis zu maximal 145 m ü.NHN zulässig.*
- *dürfen Werbeanlagen die Elemente der Fassadengliederung, z. B. Bauteile wie Gesimse, Pilaster, Risalite, Rahmungen, Fenster, historische Hauszeichen oder Inschriften, nicht überdecken.*
- *ist das Anbringen von Werbeanlagen an Zäunen und Grundstücksmauern nicht zulässig.*
- *sind Werbeanlagen und Firmenaufschriften vollflächig (fassadenbündig) auf bzw. innerhalb der Fassade unterzubringen und bis zu einer Größe von maximal 5 % der jeweiligen Fassadenfläche zulässig.*
- *ist das Anbringen von Werbeanlagen oberhalb der Oberkante baulicher Anlagen nicht zulässig.*
- *sind selbstständige Werbeanlagen nur bis zu einer Größe von maximal 4 m² zulässig.*

Hinweis: Auf die Werbeanlagensatzung der Stadt Trier wird hingewiesen.

Begründung

Dachgestaltung / Dachform

Gemäß der städtebaulichen Konzeption sollen im Gebiet der geplanten Neubebauung Flachdächer bzw. flachgeneigte Dächer etabliert werden und somit eine stadtgestalterisch einheitliche Dachlandschaft vorgesehen werden. Daher erfolgt in den Teilbaugebieten MU 1.1 und MU 1.2 die Festsetzung mit Einschränkung der zulässigen Dachformen. Diese berücksichtigt zudem die Integration begrünter Dächer als Retentionsräume, der Einbindung in das Stadtbild über begrünte Dächer und zur Überstellungsmöglichkeit mit Anlagen für erneuerbare Energien. Die Festsetzung wirkt sich auch auf die mikroklimatischen Bedingungen und die Wasserhaushaltsbilanz aus, im Sommer wird zu starkes Aufheizen der Oberflächen verhindert, im Winter ein zu starkes Abkühlen. Zur Berücksichtigung der Bestandsbebauung im Teilbaugebiet MU 1.2, die auch weiterhin erhalten bleiben soll, wird festgesetzt, dass auch weiterhin Satteldächer zulässig sind.

Für die Teilbaugebiete MU 1.3 bis MU 1.6 entlang der Ostallee wird vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Dachformen, die hier das Straßenbild prägen, auf eine Festsetzung zur Steuerung der Dachformen verzichtet.

Einfriedungen

Die baugestalterischen Festsetzungen zu Einfriedungen regeln ein einheitliches Bild von Einfriedungen an Grundstücksgrenzen zum öffentlichen sowie privaten Straßenraum der Ostallee und der Fabrikstraße. Sie berücksichtigt den vorhandenen und prägenden Bestand auch im Bereich der Ostallee (insb. Steinmauern, Kombination aus Steinmauern und aufgesetzten Zäunen), so dass diese Form von Einfriedungen weiterhin zulässig ist. Geschlossene Wände, die eine abschottende Wirkung im Straßenbild erzeugen, werden ausgeschlossen, außer die erhalten eine Begrünung und tragen damit zur Aufwertung durch Begrünung bei..

Die Festsetzung von Einfriedungen in Form von Hecken aus Laubgehölzarten trägt zur Durchgrünung bei und bietet zudem einen Lebensraum für Kleintiere..

Gestaltung von Stellflächen für Müll- / Abfallbehälter

Mit der Festsetzung zur Gestaltung von Müll- und Abfallbehältern wird dem Ortsbild zur optischen Abschirmung insbesondere von Müllsammelplätzen mit Ansichtsmöglichkeiten aus dem Straßenraum und von Nachbargrundstücken Rechnung getragen. Hierbei handelt es sich um die Gestaltung von ortsfesten und permanenten Stellplätzen. Müllauffstellflächen, auf die die Mülltonnen am Tag der Abholung gestellt werden, sind von der Festsetzung nicht erfasst.

Werbeanlagen

Die Festsetzungen zu Werbeanlagen erfolgen unter Berücksichtigung der bestehenden Werbeanlagensatzung der Stadt Trier (Zone 2), die sich jedoch nur auf die Bereiche entlang der Ostallee beschränkt und nicht das gesamte Plangebiet umfasst (vgl. Abbildung 10). Daher wird eine Festsetzung aufgenommen, die den Teilbereich betrifft, der nicht Bestandteil dieser Satzung ist – MU 1.2, um die einheitliche Gestaltung von Werbeanlagen zu regeln.

Stadtgestalterisch nicht beabsichtigte Wirkungen, die durch eine Vielzahl unterschiedlicher Werbeanlagen oder eine unangemessene Höhe oder Lage von Werbeanlagen entstehen können, werden im Teilbaugebiet MU 1.2 durch die Vorgaben zur Gestaltung von Werbeanlagen vermieden.

Es sind Werbeanlagen nur als Eigenwerbung an der Stätte der Leistung zulässig. Außenwerbeanlagen für Fremdwerbung sind unzulässig. Eine weite Sichtbarkeit und Dominanz der Werbeanlagen wird beispielsweise durch die Höhenbeschränkung und den Ausschluss von Werbeanlagen oberhalb der Dachflächen vermieden. Ebenso werden störende Einflüsse, die durch ständig bewegte bzw. beleuchtete Werbung entstehen können, mit der Festsetzung ausgeschlossen. Ebenfalls wird die Zulässigkeit selbstständiger Werbeanlagen zur Begrenzung deren Anzahl, Höhe und deren Ansichten unter Berücksichtigung des städtischen Rahmenplanes „Außenwerbung“ auf ein städtebaulich verträgliches Maß beschränkt und damit Auswirkungen auf das Ortsbild begrenzt. Ebenfalls erfolgt die Einschränkung der Höhe von Fahnenmasten, um deren Wirkung im Stadtbild und mögliche negative Auswirkungen durch eine weite Sichtbarkeit zu minimieren.

6.14.2 Stellplatzsatzung für Kraftfahrzeuge

Festsetzung

2 *Zahl der notwendigen Stellplätze nach § 88 Abs. 3 LBauO Rheinland-Pfalz i. V. m. der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24.07.2000 über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge*

(§ 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 88 Abs. 3 LBauO Rheinland-Pfalz)

Stellplatzsatzung - Stellplätze für Kraftfahrzeuge (§ 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 88 Abs. 3 LBauO)

2.1 *Die Satzung gilt für die Teilbaugebiete MU 1.1 bis MU 1.3 sowie MU 1.6*

2.2 *Für Stellplätze und Garagen zur Unterbringung von Kraftfahrzeugen gilt § 47 LBauO in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift des Landes Rheinland-Pfalz zur Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge.*

2.3 *Die Zahl der gem. Nr. II 2.2 notwendigen Stellplätze wird in den Teilbaugebieten MU 1.1 bis MU 1.3 sowie MU 1.6 für Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen und gewerbliche Anlagen gemäß Anlage 1 Nr. 2 und Nr. 9 der Verwaltungsvorschrift des Landes Rheinland-Pfalz zur Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge sowie für Wohngebäude gemäß Anlage 1 Nr. 1 der Verwaltungsvorschrift des Landes Rheinland-Pfalz zur Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge um 30 v. H. reduziert.*

2.4 *Die Zahl der gemäß Nr. II 2.2 notwendigen Stellplätze kann in den Teilbaugebieten MU 1.1 bis MU 1.3 sowie MU 1.6 nach einer Reduzierung gemäß Festsetzung Nr. II 2.3 um weitere bis zu 20 v. H. bezogen auf die Gesamtanzahl erforderlicher Stellplätze reduziert werden, wenn das Grundstück im Bereich eines Mobilitätskonzeptes mit dem Ziel einer Reduzierung der Anzahl und der Nutzung privateigener Kraftfahrzeuge liegt und der Antragsteller sich zur Umsetzung der damit verbundenen Ziele schriftlich verpflichtet (teilweise Aussetzung der Stellplatzpflicht).*

Begründung

Die für den Bebauungsplan aufgenommene Stellplatzsatzung für den Kfz-Verkehr umfasst die Teilbaugebiete MU 1.1, MU 1.2 und Mu 1.6, da es hier zu wesentlichen Änderungen in Bezug auf die städtebauliche Entwicklung mit Neugestaltung eines innerstädtischen Quartiers kommt. Im Bestandsbereich MU 1.3 bis MU 1.5 sind keine wesentlichen Änderungen vorgesehen und es stellen sich andere Grundstücksstrukturen, mitunter verschiedener Einzeleigentümer dar, die entsprechend von der Stellplatzsatzung ausgenommen werden.

Ein wesentlicher Aspekt der Entwicklung des neu geplanten Quartiers ist aufgrund der innerstädtischen Lage, der Nähe zu Nahversorgungsangeboten mit dem Alleecenter direkt nördlich angrenzend sowie der Nähe zu öffentlichen Nahverkehrseinrichtungen die Möglichkeit zur Gestaltung eines kfz-reduzierten Angebotes. Dieses Ziel soll durch die Stellplatzsatzung im Bebauungsplan dahingehend unterstützt und gefördert werden. Angestrebt wird ein autoarmes, quasi oberirdisch „autofreies“, Quartier mit reduziertem Kfz-Besitz und einer reduzierten Nutzung von Kraftfahrzeugen unter gleichzeitiger Förderung des Mobilitätsverbundes.

Der Anspruch auf ein autoreduziertes Quartier mit dem teilweisen Verzicht auf PKW-Besitz setzt jedoch gleichzeitig voraus, dass die für ein konventionelles Quartier gesetzlich definierten Anforderungen zum Nachweis von Stellplätzen modifiziert werden.

Vor diesem Hintergrund wurde in den Bebauungsplan eine Stellplatzsatzung für den Kfz-Verkehr auf Grundlage von § 88 Abs. 3 LBO integriert. Hiernach gilt u. a., dass die Gemeinden für abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets oder für bestimmte Fälle durch Satzung auf die Herstellung von Stellplätzen ganz oder teilweise verzichten können. Voraussetzung ist, dass die Bedürfnisse des Verkehrs nicht entgegenstehen oder ein Bedarf an Stellplätzen nicht besteht, insbesondere weil die Benutzerinnen und Benutzer der baulichen Anlagen öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch nehmen können. Dies ist aufgrund der Lage des Plangebietes der Fall, so dass nicht davon auszugehen ist, dass mit den hier erfolgten Satzungsregelungen Parkdruck für die Umgebung zu erwarten ist.

Grundsätzlich gelten die Anforderungen gem. § 47 LBauO in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift (VV) des Landes Rheinland-Pfalz zur Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge. Hierbei kommen üblicherweise in Trier jeweils die Mittelwerte der in der VV angegebenen Spannen für die Zahl der notwendigen Stellplätze zur Anwendung.

Die im Bebauungsplan integrierte Stellplatzsatzung eröffnet unter Berücksichtigung der o. g. Aspekte eine Reduzierung der Anzahl und Nutzung von Kfz um 30 % für gewerbliche, Büro-, Verwaltungs-, Dienstleistungs- und Wohnnutzungen.

Zusätzlich kann die Zahl der notwendigen Stellplätze unter Berücksichtigung der Lage des Grundstücks im Bereich eines Mobilitätskonzeptes sowie der Verpflichtung zur Umsetzung der Ziele des Mobilitätskonzeptes um weitere 20 % reduziert werden, da hierdurch die Nutzung anderer Verkehrsmittel gefördert wird. Dies wurde u. a. im Rahmen der Verkehrsuntersuchung mit Zuordnung von Stellplätzen zu den Tiefgaragen berücksichtigt.

Die konkrete Umsetzung mit Berücksichtigung einer zusätzlichen 20 %-igen Reduktionsmöglichkeit der notwendigen Stellplatzanzahl wird zwischen der Stadt Trier und der Quartier Ostallee GmbH & Co. KG in einem städtebaulichen Vertrag geregelt, so dass auch davon auszugehen ist, dass die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes umgesetzt werden.

6.14.3 Stellplatzsatzung für Fahrräder

Festsetzung

Stellplatzsatzung - Stellplätze für Fahrräder (§ 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 88 Abs. 3 LBauO)

2.5 Allgemeines

Die Satzung gilt für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans.

Bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Fahrrad zu erwarten ist, sind gemäß § 47 Abs. 1 LBauO Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplätze) in ausreichender Anzahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit gemäß dieser Satzung herzustellen.

Fahrradabstellplätze sind Flächen, die dem Abstellen von Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen. Notwendige Fahrradabstellplätze müssen spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen fertiggestellt sein. Sie dürfen nicht zweckentfremdet benutzt werden.

2.6 Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze

2.6.1 Die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze ergibt sich aus der nachstehenden Richtwerttabelle.

2.6.2 Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der nachstehenden Richtwerttabelle nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Tabelle für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Richtwerte heranzuziehen.

2.6.3 Bei der Ermittlung der Gesamtzahl der herzustellenden notwendigen Fahrradabstellplätze ist auf ganze Zahlen auf- bzw. abzurunden (ab 0,5 aufrunden).

2.7 Lage, Größe, und Beschaffenheit der Fahrradabstellplätze

2.7.1 Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. Ist dies nicht möglich, können sie auf einem anderen Grundstück in zumutbarer Entfernung hergestellt und müssen dauerhaft unterhalten werden. Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung von maximal 50 Metern zum Baugrundstück (Grundstücksgrenze). Die Benutzung ist öffentlich-rechtlich (z.B. durch Baulast) zu sichern und vor Baubeginn nachzuweisen. Wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, kann im Einzelfall bestimmt werden, dass die Fahrradstellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind.

2.7.2 Als Herstellung auf einem anderen Grundstück gilt auch die Beteiligung an einer vorhandenen Anlage, wenn diese die Voraussetzungen nach Nr. II 2.6.1 erfüllt und die betreffenden Stellplätze nicht bereits als Fahrradabstellplätze eines anderen Vorhabens nachgewiesen sind.

2.7.3 Fahrradabstellplätze müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig, leicht und verkehrssicher erreichbar sein. Alternativ ist eine Anordnung max. ein Geschoss unter oder über der öffentlichen Verkehrsfläche zulässig, sofern die Erreichbarkeit über Rampen (Neigung max. 15 %) oder Treppen mit Rampen oder Schieberillen oder ausreichend große Aufzüge leicht und verkehrssicher sichergestellt ist. Im Falle von Aufzügen/ Schiebemöglichkeiten sind (sofern diese nicht für Lastenräder / Fahrradgespanne geeignet ausgeführt werden) für diese Fahrradtypen die nach dieser Satzung notwendigen Abstellmöglichkeiten an ebenerdiger Stelle zu schaffen.

2.7.4 Für Fahrradabstellplätze ist eine Fläche von mindestens 1,5 m² (2,00 m x 0,75 m) pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche vorzuhalten. Eine Unterschreitung dieser Fläche ist möglich, wenn durch ein Ordnungssystem eine benutzergerechte Handhabe nachgewiesen wird. Je 10 Fahrradabstellplätze ist mindestens eine Fläche von mindestens 2,5 m² für Fahrräder mit Anhänger,

Lastenräder oder ähnliches vorzusehen und entsprechend zu kennzeichnen. Länge und Breite der Flächen sind jeweils an die Abmessungen handelsüblicher Lastenräder / Fahrradgespanne anzupassen (z.B. 3,00 m x 0,83 m).

- 2.7.5 Sofern die Platzverhältnisse es erlauben, sollen grundsätzlich alle Fahrradabstellanlagen großemäßig für alle Nutzeransprüche (Fahrräder, Lastenfahrräder, Fahrradgespanne mit Anhänger etc.) ausgestaltet werden. Auf eine spezielle Kennzeichnung der Lastenradstellplätze kann verzichtet werden, wenn grundsätzlich aufgrund der Abmessungen eine Wahl-freiheit besteht.
- 2.7.6 Fahrradabstellplätze sind grundsätzlich mit fest verankerten Einstell- oder Anlehnavrichtungen auszustatten, die es ermöglichen, den Fahrradrahmen anzuschließen. Reine Laufradhalter sind unzulässig.
- 2.7.7 Bei Fahrradabstellplätzen für Besucherinnen und Besucher ist in besonderem Maße auf ei-ne gute Auffindbarkeit und leichte Zugänglichkeit zu achten. Sie sind daher in der Nähe der Eingangsbereiche anzuordnen und müssen direkt von der öffentlichen Verkehrsfläche und auf gleichem Niveau zu erreichen sein. Auf Türen bzw. Tore soll verzichtet werden.
- 2.7.8 Fahrradabstellplätze müssen einzeln zugänglich, ausreichend beleuchtet und witterungsgeschützt sein. Für Besucherstellplätze kann auf einen Witterungsschutz verzichtet werden.
- 2.7.9 Die relevanten technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), insbesondere die „Hinweise zum Fahrradparken“ sind bei der Planung und Ausführung von Fahrradabstellplätzen zu beachten.

Richtwerttabelle für Fahrradabstellplätze

Nr.	Bauvorhaben	Richtwert Fahrrad (Mindestwerte)	Hiervon für Besucher*innen
1 Wohngebäude			
1.1	Wohngebäude (sowohl im Einfamilien- als auch Mehrfamilienhausbau)	1 Stpl./ angefangene 35 m ² Wohnfläche	
1.2	Altenwohnungen	1 Stpl./5 WE mind. 2 Stpl. (nicht einzelnen WE zugeordnet)	1 Stpl. je 25 Wohnungen (nicht einzelnen WE zugeordnet)
1.3	Seniorenwohnheime	1 Stpl./25 Betten mind. 2 Stpl.	1 Stpl./ 10 Betten mind. 2 Stpl.
1.4	Wohnheime für Studierende	1 Stpl./Bett mind. 2 Stpl.	1 Stpl. / 4 Betten
2 Pflegeeinrichtungen			
2.1	Altenpflegeheime		1 Stpl. / 10 Betten, mind. 2 Stpl.
3 Bildungseinrichtungen			

3.1	Kindergärten, -tagesstätten	10 Stpl./ Gruppe (9 davon Kinderfahräder)	1 Stpl. / 2 Gruppen, mind. 2 Stpl.
4 Gewerbliche Anlagen			
4.1	Gewerbe- und Handwerksbetriebe	1 Stpl./100 m ² NF	20 %
4.2	Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 Stpl./100 m ² NF	50 %
4.3	Lagerräume, -plätze	1 Stpl./1.000 m ² NF	-
4.4	Kfz-Werkstätten	2 Stpl.	-
4.5	Automatische Kfz-Waschstraßen	2 Stpl.	-
4.6	Kfz-Waschplätze zur Selbstbedienung	-	-
5 Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen			
5.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1 Stpl./70 m ² NF	50 %
5.2	Büro- und Verwaltungsräume mit erheblichem Besucherverkehr (z.B. Arztpraxen)	1 Stpl./35 m ² NF	75 %
6 Verkaufsstätten			
6.1	Läden, Geschäftshäuser (< 800 m ² Verkaufsfläche)	1 Stpl./50 m ² VK, mind. 3 Stpl., davon mind. 1 für Lastenrad	75 %
6.2	Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr	1 Stpl./50 m ² VK, mind. 3 Stpl., davon mind. 1 für Lastenrad	75 %
6.3	Großflächige Einzelhandelsbetriebe (> 800 m ² Verkaufsfläche)	1 Stpl. / 100m ² VK, mind. 2 Stpl. für Lastenräder	90 %
6.4	Großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten	1 Stpl./ 300 m ² VK mind. 2 Stpl. für Lastenräder	90%
7 Versammlungsstätten			
7.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung	1 Stpl./ 25 Sitze	90 %
7.2	Sonstige Versammlungsstätten	1 Stpl./ 25 Sitze	90 %
7.3	Gemeindekirchen	1 Stpl./ 25 Sitze	90 %
7.4	Kirchen von überörtlicher Bedeutung	1 Stpl./ 25 Sitze	90 %
8 Sportstätten			
8.1	Sporthallen ohne Besucherplätze	1 Stpl./ 50 m ² Hallenfläche	90 %
8.2	Sporthallen mit Besucherplätzen	1 Stpl./ 50 m ² Hallenfläche zzgl. 1 Stpl. /10 Besucherplätze	90 %
8.3	Kegel- und Bowlingbahnen	2 Stpl. /Bahn	90 %
8.4	Fitnesscenter, Saunen, Solarien	1 Stpl./ 50 m ² NF	90 %
9 Gaststätten und Beherbergungsbetriebe			
9.1	Gaststätten, Imbiss und Kiosk mit Sitzgelegenheiten	1 Stpl. / 10 m ² Gastraumfläche	90 %

9.2	Biergärten	1 Stpl. / 25 m ² Freiraumfläche	90 %
9.3	Tanzlokale, Diskotheken	1 Stpl. / 10 m ² Gastraumfläche	90 %
9.4	Hotels, Pensionen, andere im Gewerbegebiet zulässige Beherbergungsbetriebe	1 Stpl. /5 Zimmer, mind. 4 Stpl.	25 %
9.5	Jugendherbergen	1 Stpl. / 10 Betten	25 %

Abkürzungen: Stpl.: Stellplatz, NF: Nutzfläche, VK: Verkaufsfläche

Begründung

Die Bau- und Genehmigungspraxis zeigt, dass das Thema Stellplätze in den letzten Jahren und Jahrzehnten primär unter dem Aspekt der Unterbringung von Kfz betrachtet und berücksichtigt wurde. § 47 der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz sagt hierzu, dass bauliche Anlagen sowie andere Anlagen, bei denen ein Zugangs- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, nur errichtet werden dürfen, wenn Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden (notwendige Stellplätze). Der Vollzug dieser Vorschrift wird durch die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24. Juli 2000 zur Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge geregelt, in der Richtzahlen für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs für unterschiedliche Nutzungen aufgeführt werden.

Bezüglich Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern heißt es in § 47 LBauO jedoch lediglich, dass Abstellplätze für Fahrräder herzustellen sind, soweit ein Zugangs- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist und Bedürfnisse des Verkehrs es erfordern. Eine entsprechende Verwaltungsvorschrift analog zu den Kfz-Stellplätzen existiert nicht. Dementsprechend wurde das Thema bisher insbesondere im Rahmen der Genehmigung privater Bauvorhaben eher „stiefmütterlich“ behandelt.

Die verkehrspolitischen und v.a. auch klimaökologischen Diskussionen der letzten Zeit zeigen jedoch, dass hier ein Umdenken unumgänglich ist. Das im Jahr 2015 beschlossene Radverkehrskonzept 2025 als Teilbaustein des Mobilitätskonzeptes 2025 der Stadt Trier führt hierzu bereits aus, dass „im Bereich privatwirtschaftlich betriebener Einzelziele (...) die Stadt Trier nach § 88 (2) der LBauO „die Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder verlangen (kann), wenn Bedürfnisse des Verkehrs dies erfordern; die erforderliche Größe, die Lage und die Ausstattung können in der Satzung festgelegt werden. (...) Hier sollte in jedem Fall ein Kriterienkatalog für die Ausstattungsmerkmale solcher Abstellanlagen erarbeitet werden“.

Im Jahr 2019 hat die Stadt Trier den sog. „Klimanotstand“ erklärt (Vorlage 352/2019). Im entsprechenden Beschluss des Stadtrates wird die Anerkennung gefordert, dass die „Klimakrise eine existentielle Bedrohung ist und deswegen schnell und konsequent gehandelt werden muss.“ Auch unter diesem Aspekt ist ein Handeln gefordert, dass die Belange des Radverkehrs weiter fördert und stärkt. Die Dringlichkeit und Präsenz des Themas Fahrradabstellanlagen wurde zwischenzeitlich auch durch einen Antrag der FDP Fraktion vom Januar 2022 deutlich. Der Rat der Stadt Trier hat daraufhin im Februar 2022 den Arbeitskreis Radverkehr damit beauftragt, sich mit der Erstellung eines Konzeptes für den Ausbau der Fahrradabstellanlagen zu befassen und die Ergebnisse zu gegebener Zeit dem Stadtrat vorzulegen. Insbesondere die Frage, wie der Ausbau von Abstellanlagen auch auf überwiegend privaten Flächen unterstützt werden kann und welche Standards seitens der Stadt in diesem Zusammenhang von den

Bauherren erwartet werden wurde als Arbeitsauftrag gegeben. Ebenso die Frage, wie der verstärkten Nutzung von teuren Spezialfahrrädern sowie E-Bikes und Pedelecs durch erhöhte Sicherheit von Abstellanlagen Rechnung getragen werden kann (Vorlage 034/2022).

Die nun in den Bebauungsplan aufgenommene Satzung „Fahrradstellplätze“ erfolgt auf Basis der vorgenannten Rahmenbedingungen und definiert die Anforderungen an Lage, Anzahl und Beschaffenheit der Fahrradabstellanlagen für unterschiedliche, im Plangebiet zulässige Nutzungen.

Definiert werden dabei die Bedarfe, die durch die jeweilige Nutzung selbst ausgelöst werden, ergänzt um den jeweiligen Besucheranteil. An die Besucherstellplätze werden weitergehende Anforderungen bzgl. leichter Zugänglichkeit und Auffindbarkeit definiert. Jeder Bauherr muss im Bauantragsverfahren den Nachweis erbringen, dass er die entsprechende Anzahl an Fahrradstellplätzen gem. der in der Satzung definierten Richtwerte erfüllt. Auch die in der Satzung definierten „Qualitätsstandards“ (Größe, Lage, Beschaffenheit) sind nachzuweisen.

Mit diesen Regelungen wird ein auch im Stadtraum sichtbares Zeichen einer umweltfreundlichen Nahmobilität gesetzt und weitere Anreize zur Verschiebung des Modalsplit (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel) zugunsten des Radverkehrs geschaffen.

6.15 Festsetzungen aufgrund wasserrechtlicher Vorgaben

Festsetzung

§ 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 58 Abs. 2 Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz (LWG RLP)

1 *Niederschlagswasserbewirtschaftung – Umgang mit anfallendem, nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser*

Die Entwässerung des anfallenden, nicht schädlich verunreinigten Niederschlagswassers wird in den Teilbaugebieten MU 1.1, MU 1.2 und MU 1.6 wie folgt geregelt:

Das anfallende, nicht schädlich verunreinigte Niederschlagswassers ist in den Teilbaugebieten MU 1.1, MU 1.2 und MU 1.6 so zu bewirtschaften, dass ein Abflussbeiwert von 0,6 bei Anschluss an die Kanalisation nicht überschritten wird.

Zur Ermittlung der abflusswirksamen Fläche werden alle bebauten und befestigten Flächen des Baugrundstückes herangezogen. Die Verringerung der abflusswirksamen Fläche durch begrünte Dächer oder wasserdurchlässig befestigte Beläge, ist nach den Abflussbeiwerten der jeweils aktuellen DIN 1986-100 zu ermitteln (Bebaute / befestigte Fläche [m²] x Abflussbeiwert [-] (nach DIN 1986-100) = Abflusswirksame Fläche [m²]). Die Berechnung des erforderlichen Retentionsvolumens erfolgt nach Abzug aller abflussmindernden Maßnahmen.

Zur Rückhaltung, Versickerung und Verdunstung des von den Grundstücksflächen anfallenden, nicht schädlich verunreinigten Niederschlagswassers durch die belebte Bodenzone sind

- bis zu 30 cm tiefe, dauerhaft begrünte Versickerungsmulden (Rasenmulden / Wiesenmulden)

oder

- bis zu 30 cm tiefe, dauerhaft begrünte Versickerungsmulden (Rasenmulden / Wiesenmulden) mit darunter eingebauten Rigolen

oder

- Rigolen nach Vorbehandlung des zu versickernden Wassers gemäß Anforderungen des Merkblattes DWA-M 102-4

zulässig.

Zusätzlich können zur Rückhaltung des Niederschlagswassers, technische Rückhalteanlagen mit einem kontinuierlichen Drosselabfluss zugelassen werden.

Zugelassene Anlagen sind

- Rigolen und Mulden-Rigolen mit Drosselschacht
- Retentionsdächer
- Retentionszisternen ggf. mit zusätzlichem Brauchwasseranteil (der Speicheranteil von Brauchwasserzisternen ohne kontinuierlichen Drosselabfluss ist auf den erforderlichen Regenwasserrückhalt nicht anrechnungsfähig)
- Stauraumkanäle oder Rückhaltebecken.

Der Drosselabfluss ist mindestens so weit zu begrenzen, dass der Abflussbeiwert von 0,6 nicht überschritten wird.

Im Plangebiet ist die Sammlung von Niederschlagswasser in Zisternen und Verwertung als Brauchwasser zulässig.

Die Anlagen zur Niederschlagswasserbewirtschaftung sind hinsichtlich des erforderlichen Mindestvolumens und der Betriebssicherheit auf Dauer funktionsfähig zu erhalten.

Der Überlauf und der Drosselabfluss der Rückhalteanlagen ist über den Grundstücksanschluss an den öffentlichen Kanal anzuschließen.

Alle privaten Anlagen zur Niederschlagswasserbewirtschaftung sind so anzulegen, dass Nachbargrundstücke durch deren Abfluss nicht beeinträchtigt werden. Die Mindestabstände zu Gebäuden sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik einzuhalten.

Der Nachweis über die Anlagen zur Niederschlagswasserbewirtschaftung ist im Entwässerungsantrag zu erbringen.

Begründung

Zur Sicherung der Entwässerungskonzeption und um die Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu minimieren sowie das bestehende Kanalsystem nicht weitergehend zu belasten, werden Festsetzungen zum Umgang mit dem nicht schädlich verunreinigten

Niederschlagswasser in den Teilbaugebieten MU 1.1, MU 1.2 und MU 1.6 aufgenommen, in denen es zu wesentlichen städtebaulichen Änderungen kommen wird. Da es gemäß Entwässerungskonzeption zu keiner Änderung der Anschlüsse im Bestand kommt und die Entwässerung in diesem Bereich auch weiterhin im Bestand funktionsfähig erfolgen kann, werden keine Festsetzungen für die Teilbaugebiete MU 1.3 bis MU 1.5 getroffen. Sofern erforderlich, sind für diese Teilbaugebiete die entsprechenden Nachweise im Zulassungsverfahren zu führen.

Aufgrund der der geplanten Bauungsstrukturen und vorgesehenen innerstädtischen Nachverdichtung mit eingeschränktem Platz für Versickerungsanlagen, werden keine Festsetzungen zum Versickerungszwang o. ä. aufgenommen. Es wird über die Beschränkung des Abflussbeiwertes mit maximal 0,6 in den Teilbaugebieten MU 1.1, MU 1.2 und MU 1.6 jedoch sichergestellt, dass das Kanalsystem nicht zusätzlich belastet wird. Ebenfalls sind über die Beschränkung des Abflussbeiwertes insofern Maßnahmen in den Teilbaugebieten MU 1.1, MU 1.2 und MU 1.6 erforderlich, die beispielsweise in Kombination mit der anteiligen Dachbegrünung, der Möglichkeit zum Rückhalt, Versickerung und Verdunstung von Niederschlagswasser über Mulden, etc. die Einhaltung dieser Begrenzung sicherstellen. Über diese Maßnahmen wird der natürliche Wasserhaushalt gefördert und unterstützt und Auswirkungen durch die Verringerung abflusswirksamer Flächen gemindert.

Zur Ermittlung der abflusswirksamen Fläche werden alle bebauten und befestigten Flächen des Baugrundstückes herangezogen. Die Verringerung der abflusswirksamen Fläche durch begrünte Dächer oder wasserdurchlässig befestigte Beläge, ist nach den Abflussbeiwerten der jeweils aktuellen DIN 1986-100 zu ermitteln.

6.16 Nachrichtliche Übernahmen

1. Grabungsschutzgebiet

Das Plangebiet befindet sich in Zone 2 des Grabungsschutzgebietes „Archäologisches Trier der römischen Zeit und seine bauliche Entwicklung bis in die frühe Neuzeit“.

Die Rechtsverordnung zur Erklärung abgegrenzter Gebiete der Stadt Trier zum Grabungsschutzgebiet gemäß § 22 des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) ist zu beachten.

Sollten Funde (z. B. Mauern, Erdverfärbungen, Ziegel, Scherben, Münzen usw.) zutage kommen, sind diese gem. § 17 Denkmalschutzgesetz (DSchG) unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen.

Das Plangebiet liegt innerhalb der Zone 2 des Grabungsschutzgebietes „Archäologisches Trier der römischen Zeit und seine bauliche Entwicklung bis in die frühe Neuzeit“ mit der Bezeichnung „Antikes Stadtgebiet“. Eine entsprechende Rechtsverordnung ist am 23. März 2011 in Kraft getreten.

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.

2. Widmung zu Bahnbetriebszwecken

Bei den in der Planzeichnung gekennzeichneten Flächen Flst. 70/33 und 70/40, Flur 18, Gemarkung Trier, handelt es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsflächen. Diese unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes. Es wird darauf hingewiesen, dass keine der Zweckbestimmung als Bahnanlagen widersprechenden Nutzungskonflikte oder Einschränkungen des Bahnbetriebes verursacht werden dürfen.

Entsprechend sind Maßnahmen innerhalb dieser Flächen mit dem Eisenbahn-Bundesamt abzustimmen.

6.17 Hinweise und Empfehlungen ohne Festsetzungscharakter

1 DIN-Vorschriften und Regelwerke

Die in den textlichen Festsetzungen angegebenen DIN-Vorschriften und Regelwerke werden zu jedermanns Einsicht bei der Stadt Trier, Rathaus Am Augustinerhof, beim Stadtplanungsamt, bereitgehalten.

2 Altlasten / Altablagerungen – Flächen deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Bei Flächen im Plangebiet handelt es sich um einen ehemaligen Altstandort.

Soweit im Einzelfall, im Zuge der Umnutzung des Plangebietes, schädliche Bodenveränderungen festgestellt werden, ist die weitere Vorgehensweise mit den Fachbehörden (SGD Nord – obere Bodenschutzbehörde und Stadt Trier – untere Bodenschutzbehörde) abzustimmen.

3 Kampfmittel

Da das Plangebiet in einer ehemaligen Kampfzone liegt, können bei Ausschachtungsarbeiten noch untertägig vorhandene Bauwerksreste und militärische Fundgegenstände gefunden werden. In diesem Fall ist die Generaldirektion Kulturelles Erbe - Landesdenkmalpflege unmittelbar zu beteiligen.

Im Plangebiet wird vor erdeingreifenden Maßnahmen eine Sondierung der Flächen empfohlen.

4 Gasdruckreglerstation

Im Plangebiet befindet sich eine Gasdruckreglerstation. Auf den möglichen Gefahrenbereich wird hingewiesen (vgl. Explosionsschutzdokument 24.03.2016).

5 Baumerhalt

Bei Arbeiten im Bereich erhaltenswerter Altbäume (Kronentraufe + 1,5 m) wird eine Umweltbaubegleitung durch einen Baumgutachter empfohlen.

6 Artenschutz

Bei allen Maßnahmen im Plangebiet, insbesondere bei baulichen Eingriffen, Rodungs- und Abbruchmaßnahmen, ist der Artenschutz nach § 44 ff BNatSchG zu berücksichtigen. Ebenfalls wird auf die Berücksichtigung von § 24 Abs. 3 Landesnaturschutzgesetz Rheinland-Pfalz hingewiesen.

Fäll- und Rodungsarbeiten, Baufeldfreimachung und Gebäudeabbruch und -umbau

Vor dem Abriss oder Umbau von Gebäuden sowie bei der Fällung von Baumbestand > 50 cm Brusthöhendurchmesser (BHD) ist durch eine Kontrolle, durch einen anerkannten Fach-gutachter, sicherzustellen, dass keine Schädigung geschützter Tierarten eintritt. Bäume dürfen nur im gesetzlich zugelassenen Zeitraum (1.10 bis 28. / 29.2.) gefällt werden. Bei Bäumen > 50 cm BHD ist dabei eine Kontrolle auf Besatz von Baumhöhlen mit Fledermäusen durchzuführen. Bäume mit Fledermausbesatz dürfen nicht gefällt werden.

Erhebliche Störungen geschützter Tierarten während der Bauphase sind dadurch zu vermeiden, dass im Umfeld von Fledermausquartieren während der Nutzung als Wochenstube oder Winterquartier keine Bauarbeiten durchgeführt werden.

Fledermausquartiere in und an Gebäuden

Beim Umbau von Bestandsgebäuden mit potenziellen Fledermausquartieren (Ostallee Nr. 15, Nr. 17, Nr. 27 und Lehrwerkstatt der SWT / Gebäude E gemäß städtebaulicher Konzeption) ist im Vorfeld eine Begutachtung durch einen Experten erforderlich. Entweder sind Teile der Dachböden zugänglich zu halten oder in ausreichender Zahl Ersatzquartiere (z. B. durch Fledermauskästen) im näheren Umfeld zu schaffen. Potenzielle Spaltenquartiere, z. B. im Bereich der Dachgauben, an abstehenden Verkleidungsplatten etc., sind von Hand abzumontieren. Die Maßnahme ist durch eine ökologische Baubegleitung zu begleiten und sicherzustellen.

Ökologische Baubegleitung

Durch eine ökologische Baubegleitung ist der Schutz der artenschutzrechtlich relevanten Arten während der Bauphase sowie die fachliche und zeitliche Umsetzung der Maßnahmen des Arten- und Biotopschutzes, und damit die Vermeidung des Eintrittes von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG, sicherzustellen.

7 Vermeidung von Vogelschlag

Zur Vermeidung von Vogelschlag sind bei nicht unterbrochenen Glasflächen oder -fassaden mit einer Größe von mehr als 5 m² geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag auszuführen. Dafür kommen u. a. folgende Maßnahmen in Betracht:

- Einsatz mattierter, geriffelter, gerippter, sandgestrahlter, o. ä. Materialien.
- Einsatz transluzenter Gläser, z.B. Gussglas, Glasbausteine, Stegplatten.
- Einsatz eingefärbter, nicht spiegelnder Materialien.
- Einsatz reflexionsarmer Gläser mit einem Außenreflexionsgrad von maximal 15 %.
- Bedrucken der Glasoberfläche mit einer Bedeckung von mind. 25 % bei Punktraster und 15 % bei Streifenraster, horizontale Markierungen mit mindestens 3 mm Breite und einem Abstand von maximal 5 cm, vertikale Markierungen mit mindestens 5 mm Breite und einem Abstand von maximal 10 cm.

- Verzicht auf durchsichtige Übereckverglasungen oder beidseitig verglaste Treppen-häuser.
- Vorgelagerte Konstruktionen, z.B. Rankgitterbegrünungen oder Rahmenkonstruktionen.

8 Starkregenereignisse / -vorsorge

Bei einem seltenen oder außergewöhnlichen Regenereignis kann ein ungehindertes Abfließen des anfallenden Niederschlagswasser aus dem Plangebiet ggf. nicht gewährleistet werden. Besonders gefährdet sind dabei Grundstücks- und Tiefgaragenzufahrten, Fenster und Türöffnungen. Eine entsprechend angepasste Bauweise und ein baulicher Objektschutz werden empfohlen.

Mögliche Maßnahmen zur Reduzierung des Gefährdungspotentials von (Sach-)Schäden sind u. a.:

- Verbesserung der Wasserführung bei Starkregen, Berücksichtigung von Notabflusswegen,
- Verbesserung der Ableitung von Oberflächenwasser nach Starkregen,
- Vorhaltung von Flächen, die Starkregen aufnehmen können,
- Errichtung zukünftiger Gebäude oberhalb des Straßenniveaus,
- Anhebung des Erdgeschossniveaus,
- Herstellung von an bestehende und geplante Gebäude anschließende Freiflächen und -anlagen mit einem Gefälle von mindestens 2 % von Gebäuden weg,
- Vermeidung von bodengleichen, ebenen Eingänge bzw. Errichtung von Hauseingängen und Kelleraußentreppen mit Stufe,
- Überflutungssicher Ausbildung von Lichtschächten und Kellerabgängen sowie Verbau von Rückstausicherungen,
- Prüfung und Optimierung der Höhenlage der geplanten Grundstückszufahrten,
- Anlage von Überlaufschwelen an Straßen und Wegen in andere Bereiche, bspw. Grünflächen, um das Oberflächenwasser dort zu sammeln und zu versickern.

Informationen zu Starkregenereignissen können unter dem Stichwort „Starkregengefährdung“ dem Geoportal Rheinland-Pfalz entnommen werden: <https://geoportal-wasser.rlp-umwelt.de/> und die entsprechende Starkregengefahrenkarte kann bei der Stadtverwaltung Trier, beim Tiefbauamt eingesehen werden. Weitere Informationsmöglichkeiten bestehen unter <https://wasserportal.rlp-umwelt.de/servlet/is/10081/>, Informations- und Beratungszentrum Hochwasservorsorge Deutschhausplatz 1, 55116 Mainz Tel.: 06131/2398-0, „Leitfaden Starkregen – Objektschutz und bauliche Vorsorge –

Bürgerbroschüre“ des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).

9 *Bahnanlagen*

Alle Baumaßnahmen in unmittelbarer Nähe zu Bahnbetriebsanlagen sind mit der DB Netz AG abzustimmen.

In der Nähe des Plangebietes verlaufen Oberleitungen der Bahn mit einer Betriebsspannung von 15.000 Volt. Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung, muss von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Schutzabstand eingehalten werden bzw. sind Bauteile ggf. bahnzuerden.

Bei der Bepflanzung des Grundstücks zur Bahnseite hin sind die Belange der Sicherheit des Bahnbetriebes zu beachten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten.

Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B., Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahn-übergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signal-bildern nicht vorkommen.

10 *Pflanzliste als Empfehlung*

(Auswahl sollte unter Berücksichtigung des Standortes im Siedlungsraum sowie des Klimawandels erfolgen)

Pflanzliste A (Bäume 1. und 2. Ordnung)

Acer campestre – Feldahorn

Acer rubrum – Rotahorn

Castanea sativa – Esskastanie

Celtis australis – Zürgelbaum,

Corylus colurna - Baumhasel

Fraxinus ornus - Blumenesche

Fraxinus americana – Amerikan. Esche

Gingko biloba - Ginkgobaum

Gleditsia triacanthos - Dornenlose Gleditschie

Liliodendron tulipifera - Tulpenbaum

Liquidambar styraciflua – Amberbaum

Ostrya carpinifolia – Gemeine Hopfenbuche

Platanus acerifolia – Platane

Quercus cerris – Zerreiche

Quercus ilex – Steineiche

Quercus castaneifolia – Kastanienblättr. Eiche

Quercus petraea– Traubeneiche

Salix caprea - Salweide

Sophora japonica – Schnurbaum

Tilia tomentosa - Silberlinde

- und vergleichbare Arten, auch in Sorten

Pflanzliste B (Kleinbäume und Großsträucher)

Acer monspessulanum – Französischer Ahorn

Amelanchier arborea – Felsenbirne

Berberis vulgaris – Berberitze, Sauerdorn

Cornus mas - Kornelkirsche

Corylus avellana - Hasel

Crataegus monogyna - Eingrifflicher Weißdorn

Crataegus oxyacantha - Zweigrifflicher Weißdorn

Euonymus vulgaris – Pfaffenhütchen

Ligustrum vulgare – Liguster

Magnolia kobus - Baummagnolie

Malus sylvestris – Holzapfel

Pyracantha spec. – Feuerdorn

Rosa canina – Hundsrose

Sambucus nigra - Schwarzer Holunder

Sorbus aria – Mehlbeere

Syringia meyeri – Zwergflieder

- und vergleichbare Arten, auch in Sorten

Pflanzliste C – Fassadenbegrünung

Aristolochia macrophylla - Pfeifenwinde

Clematis vitalba - Waldrebe

Hedera helix - Efeu

Lonicera henrii - Jelängerjelieber
Parthenocissus spec. - Wilder Wein
Rosa spec. - Kletterrosen
- und vergleichbare Arten

7 Auswirkungen der Planung

7.1 Städtebauliche Auswirkungen / Nutzungen

Unter Berücksichtigung der Verlagerung der technischen Einheiten der SWT ergeben sich in direkter innerstädtischer Lage Nachnutzungs- und Entwicklungsoptionen zur nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und Verdichtung eines innerstädtischen Quartiers. Damit trägt die Maßnahme dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden und der Innenentwicklung Rechnung. Eine bislang baulich mindergenutzte Fläche kann nun insbesondere einer vertikalen Nachverdichtung zugeführt, städtebaulich aufgewertet und das Siedlungsbild verbessert werden.

Durch die geplante gemischte Nutzungsstruktur in zentraler innerstädtischer Lage werden auch Leitideen der Stadt der kurzen Wege umgesetzt. Die festgesetzte Nutzungsmischung ermöglicht ein langfristiges verträgliches Nebeneinander der geplanten sowie auch der im Bestand vorhandenen Nutzungen im Plangebiet und der Umgebung und ergänzt die innerstädtischen Strukturen. Ebenfalls wird damit zur Deckung des bestehenden Wohnraumbedarfs der Stadt Trier beigetragen. Hierbei ist entsprechend der bestehenden Stadtratsbeschlüsse (18.02.2014 sowie 22.09.2020) vorgesehen ein Anteil von mindestens 33 % im öffentlich geförderten Mietwohnungsbau anzubieten.

Über die Planung und Entwicklung in Entwicklungsabschnitten kann die Umsetzung und Umnutzung in räumlicher Nähe erfolgen.

In den Bestandsbereichen entlang der Ostallee wird der Bestand gesichert und zudem die Möglichkeit zu einer umfeldverträglichen Nachverdichtung geschaffen.

Erhebliche nachteilige städtebauliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

7.2 Auswirkungen auf / durch den Verkehr

7.2.1 Erschließung

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Ostallee, die den Verkehr als Einbahnstraße in nördlicher Fahrtrichtung abwickelt. Für das geplante neue Quartier in den Teilbaugebieten MU 1.1, MU 1.2 und MU 1.6 ist die Anbindung an die Ostallee über die Bündelung der Verkehre in Tiefgaragen vorgesehen, so dass die Zielsetzung eines möglichst oberirdisch „autofreien“ Quartiers erfüllt werden kann. Eine Erschließung über die Fabrikstraße wird aufgrund der Tatsache, dass es sich um eine Privatstraße handelt, dass der Knotenpunkt zur Ostallee nicht weiter belastet werden soll und auch, dass die Zu- und Abfahrt aus dem Parkhaus Ostallee nicht eingeschränkt werden soll, nicht verfolgt.

Unter verkehrsplanerischen Aspekten ist eine alleinige Zu- und Abfahrt zur Bündelung der Verkehre empfohlen, da insofern geringere Konflikte hinsichtlich Querungen im Fußgängerverkehr an der Ostallee entstehen. Jedoch ist auch zu berücksichtigen, dass durch diese Bündelung eine räumliche Konzentration und ggf. Rückstau für den Kfz-Verkehr auf der Ostallee erfolgen könnten. Um dies zu vermeiden, wird einer alleinigen Zufahrt nicht der Vorrang gegeben. Es wird dahingehend jedoch berücksichtigt, dass ein Abstand zwischen zwei Zu- / Abfahrten vom Verkehrsplaner empfohlen wird (vgl. Kap. 7.2.3). Ebenfalls kann städtebaulich eine klarere Adresszuordnung über 2 Tiefgaragen erfolgen sowie hinsichtlich der Lärmaspekte die Betroffenheit im Bereich nur einer Zu- / Abfahrt gemindert werden.

Die Bestandsbebauung entlang der Ostallee wird auch zukünftig weiterhin über diese direkt erschlossen sein.

Fuß- und Radwege

Die Ostallee und Balduinstraße / An der Schellenmauer besitzt straßenbegleitende Gehwege, aber keine Radverkehrsanlagen. Zwischen dem Knotenpunkt am Balduinsbrunnen und dem Plangebiet gibt es zusätzlich einen Fußweg in der Grünfläche des Straßenzugs. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Der guten Durchwegung und Vernetzung des Quartiers kommt eine hohe Bedeutung zu. Gemäß Radverkehrskonzept Trier 2025 wird eine Fuß- und Radwegeverbindung vom Hauptbahnhof zur Innenstadt über das Plangebiet als mittelfristige Maßnahme ausgewiesen. Diese wird über die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche eines Fuß- und Radweges sowie die weitergehende Durchwegung über das private Gelände der SWT zur Ostallee gewährleistet werden. Hierzu wird die weitere Durchwegung über den städtebaulichen Vertrag zwischen Stadt Trier und der SWT (bzw. Quartier Ostallee GmbH & Co. KG) geregelt und kann über Dienstbarkeiten gesichert werden. Im Bereich Ostallee / Balduinstraße / An der Schellenmauer bestehen keine Radverkehrsanlagen. Mit der Planung wird jedoch die Anbindung über die Fabrikstraße in Richtung Hauptbahnhof von der Ostallee, und damit der vielbefahrenen Straße, abgeleitet und dadurch in Bezug auf den Kfz-Verkehr sicherer gestaltet.

Ebenfalls wird über den im Bebauungsplan festgesetzten Fuß- und Radweg sichergestellt, dass der mit der Planung vorgesehene Spielplatz öffentlich erreichbar ist.

Entlang der Ostallee wird der straßenbegleitende Gehweg auch weiterhin bestehen bleiben. Aufgrund der geplanten auseinanderliegenden Lage der Tiefgaragenzufahrten wird der Fußgängerverkehr nicht direkt hintereinander behindert.

Im Bereich der Tiefgaragenzu- / -abfahrten zur Ostallee ist insbesondere auf eine ausreichende Sichtbeziehung zu achten, so dass auch hierdurch der Fußgängerverkehr durch auf dem Gehweg stehende Kfz nicht zusätzlich behindert wird. Ebenfalls wäre eine Verdeutlichung der Ein- / Ausfahrtsbereiche über beispielsweise einen Belagwechsel sinnvoll.

ÖPNV

Im öffentlichen Personennahverkehr ist das Plangebiet gut angebunden. Es liegt in fußläufiger Nähe zum Hauptbahnhof (300 m Wegestrecke) und ist damit über den zentralen ÖPNV-Knotenpunkt in Trier erschlossen. Ebenfalls liegt an der Ostallee die Bushaltstelle „SWT Stadtwerke“ mit der das Plangebiet an diverse ÖPNV-Linien angeschlossen ist.

7.2.2 Verkehrsuntersuchung

Um die Belange des Verkehrs ausreichend zu berücksichtigen, wurde eine Verkehrsuntersuchung²² 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 werden anhand von Verkehrsmodellrechnungen auf den betroffenen Straßenabschnitten ermittelt, bewertet sowie verglegend gegenübergestellt.

Zur Bewertung der Auswirkungen der Planung auf die verkehrliche Situation werden der Ist-Zustand (Analyse Nullfall), der Prognose-Nullfall 2035 sowie der Prognose-Planfall 2035 als Planfälle gegenübergestellt.

Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen

Bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens der neuen Nutzungen werden die Nutzungen in den Teilbaugebieten MU 1.1, MU 1.2 und MU 1.6 berücksichtigt. Für die sonstigen Teilbaugebiete MU 1.3 bis MU 1.5 ergeben sich aus dem Bestand heraus keine wesentlichen Änderungen der Nutzungen bzw. Entwicklungsabsichten. Dieser Bestand wird insofern im Prognose-Nullfall über das bestehende Verkehrsaufkommen abgedeckt und nicht weitergehend im Planfall berücksichtigt.

Auf Grundlage der städtebaulichen Kennwerte über den Rahmen, den der Bebauungsplan vorgibt, sowie unter Berücksichtigung der städtebaulichen Konzeption wurden folgende Ansätze zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens berücksichtigt:

- Wohnraum für ca. 190 Einwohner.
- Verwaltungs- / Büro- / Dienstleistungsnutzungen auf ca. 28.400 m² Geschossfläche.
- eine mögliche Kita-Nutzung im Südwesten des Plangebietes mit maximal 120 Kindern.²³
- Berücksichtigung des Mobilitätsverhaltens in der Stadt Trier, der Mitarbeiter der SWT / Volksbank sowie der innerstädtischen Lage beim ModalSplit.
- Ebenfalls berücksichtigt wird, dass das Plangebiet eine sehr gute ÖPNV-Anbindung besitzt, weshalb der MIV-Anteil auf 50 % reduziert wurde.
- Rückgriff auf das Verkehrsmodell der Stadt Trier.

Für die neu geplanten Nutzungen wurde insgesamt ein Verkehrsaufkommen von ca. 1.720 Kzfahrten / 24 Stunden ermittelt. Hiervon wurden ca. 1.360 Kzfahrten / 24 Stunden für die

²² R+T (Dezember 2023): Verkehrsuntersuchung B-Planverfahren Quartier Ostallee – Stadt Trier, Darmstadt.

²³ Diese stellt hinsichtlich der Verkehrsuntersuchung den ungünstigsten Fall im Teilbaugebiet MU 1.6 dar. Eine entsprechende Wohn- oder gewerbliche Nutzung in diesem Teilbaugebiet würde zu ähnlich induzierten täglichen Verkehrsmengen führen, wobei die Tagesspitzen weniger ausgeprägt sind, was insofern zu einer verbesserten Leistungsfähigkeitsbetrachtung führen würde.

gewerblichen Nutzungen, ca. 85 Kfz-Fahrten / 24 Stunden für die Kita-Nutzung und ca. 275 Kfz-Fahrten für den Verkehr aufgrund der Wohnnutzungen prognostiziert.

In der Verkehrsuntersuchung wurde berücksichtigt, dass zur Zeit der Verkehrsmengenerhebung das Gelände der Stadtwerke Trier von der Verwaltungsnutzung und von der technischen Einheit genutzt wurde. Die technische Einheit ist jedoch an einen anderen Standort umgezogen und wird auch zukünftig nicht mehr relevant für die vorgesehenen Nutzungen im Plangebiet heranzuziehen sein. In der Ostallee sind die weniger verkehrsintensiven Nutzungen der Verwaltung der SWT verblieben. Unter Abzug dieser Verkehrsmengen im Bestand (ca. 1.440 Kfz-Fahrten am Tag) im Rahmen der Bilanzierung zum prognostizierten Verkehr verbleibt ein tatsächlicher Neuverkehr von ca. 280 Kfz-Fahrten am Tag.

Bei der Verkehrsverteilung wurde zudem berücksichtigt, dass tlw. öffentliche Stellplätze im angrenzenden Parkhaus Ostallee durch Fahrten im Kunden- und Besucher sowie tlw. Wirtschafts- und Beschäftigtenverkehr aufgrund der geplant geringen Anzahl an Stellplätzen in Tiefgaragen, genutzt werden.

Verkehrliche Belastung des Straßennetzes

Maßgeblich für die verkehrlichen Auswirkungen der Planung sind insbesondere die vormittägliche sowie die nachmittägliche Spitzenstunde. In den Spitzenstunden wurden im Prognose-Planfall die folgenden Verkehrsmengen in den Spitzenstunden für die geplanten Nutzungen ermittelt:

- Zielverkehr vormittägliche Spitzenstunde: 157 Kfz/h
- Quellverkehr vormittägliche Spitzenstunde: 47 Kfz/h
- Zielverkehr nachmittägliche Spitzenstunde: 54 Kfz/h
- Quellverkehr nachmittägliche Spitzenstunde: 132 Kfz/h.

Von diesen prognostizierten Verkehrsmengen wurden die Bestandsmengen (s. o.) in Abzug gebracht, so dass das folgende zusätzliche Verkehrsaufkommen im Prognose-Planfall zu berücksichtigen ist:

- Zielverkehr vormittägliche Spitzenstunde: 63 Kfz/h
- Quellverkehr vormittägliche Spitzenstunde: 0 Kfz/h
- Zielverkehr nachmittägliche Spitzenstunde: 15 Kfz/h
- Quellverkehr nachmittägliche Spitzenstunde: 47 Kfz/h.

Aufgrund der neu geplanten Nutzungen ist nicht von einer wesentlichen Änderung der Bestandssituation der Ostallee auszugehen. Die dortigen Verkehrsmengen bleiben, unter Berücksichtigung der bereits bestehenden hohen Verkehrsbelastung, insofern weitgehend unberührt.

Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten

Für die maßgeblich von Veränderungen betroffenen Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet wurden sowohl teilweise für den Prognose-Nullfall als auch für den Prognose-Planfall Leistungsfähigkeitsbetrachtungen erstellt, um die Auswirkungen der Planung beurteilen zu

können. Für die Knotenpunkte wurde die Leistungsfähigkeit im bestehenden Ausbau untersucht. Zur detaillierten Beschreibung der relevanten Parameter siehe R+T (Dezember 2024): Verkehrsuntersuchung Kap. 2.4 und Kap. 4.2.

Folgende Knotenpunkte wurden untersucht:

K 1: Ostallee / Mustorstraße

K 2: Wendefahrt An der Schellenmauer / Ostallee

K 3: Balduinstraße / Sichelstraße

K 4: Ostallee / Fabrikstraße

K 5: Wendefahrt Ostallee / Balduinstraße

K 6: Balduinsbrunnen West – Ostallee / Bahnhofstraße / Bismarckstraße / Roonstraße / Theodor-Heuss-Allee / Christophstraße / Balduinstraße

K 7: Balduinsbrunnen Ost – Ostallee / Bahnhofstraße / Bismarckstraße / Roonstraße / Theodor-Heuss-Allee / Christophstraße / Balduinstraße

Gemäß der Berechnungen können im Prognose-Nullfall alle Knotenpunkte (mindestens mit der Qualitätsstufe D) leistungsfähig mit den vorhandenen Infrastrukturen in den maßgeblichen Spitzenstunden betrieben werden.

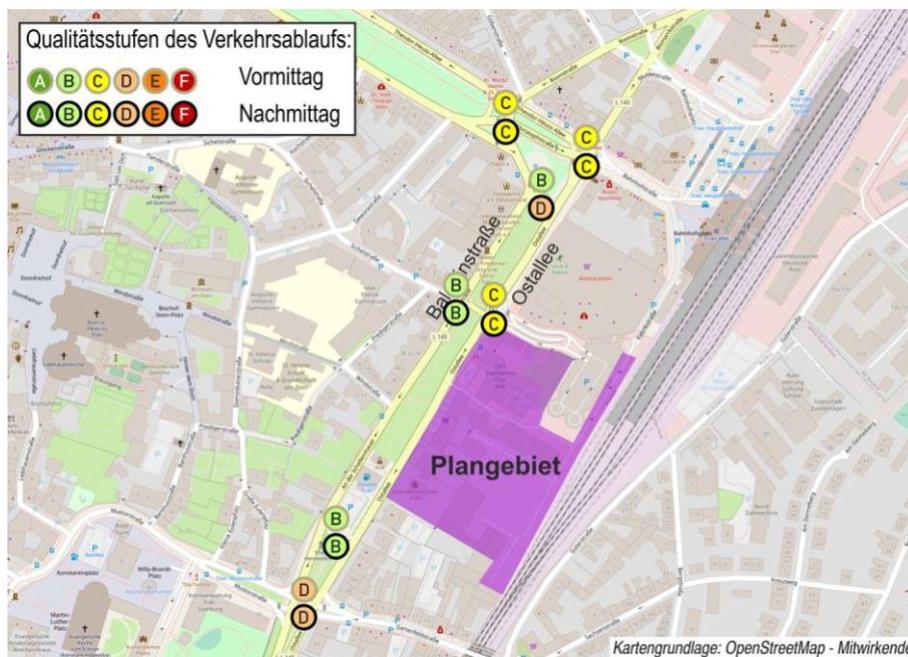


Abbildung 13: Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Prognose-Nullfall

Im Prognose-Planfall wurde überprüft, ob unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens der Planung die Knotenpunkte auch weiterhin leistungsfähig betrieben werden können.

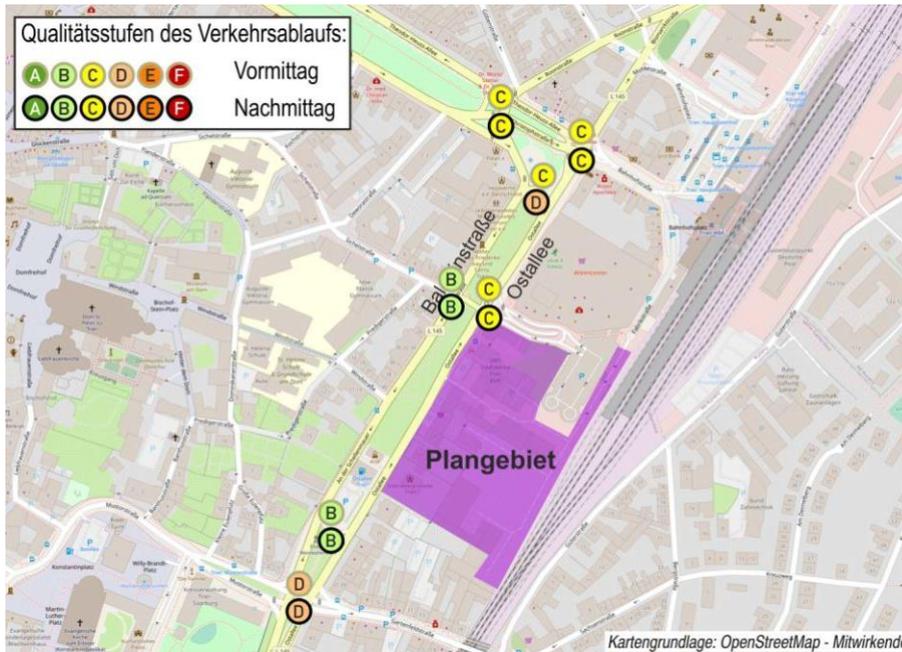


Abbildung 14: Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Prognose-Planfall

Ebenfalls wie im Prognose-Nullfall können im Prognose-Planfall alle Knotenpunkte weiterhin leistungsfähig betrieben werden und die Querschnitte und Knotenpunkte nur unwesentlich mehr belastet werden. Es kommt zu keiner Änderung der Verkehrsqualitäten.

Hinsichtlich der Tiefgaragenein- und -ausfahrten wird vom Gutachter berücksichtigt:

„Da der ausfahrende Verkehr vorfahrrechtlich dem Verkehr auf der Straße Ostallee untergeordnet ist, finden etwaige Rückstauungen auf dem Privatgelände statt und beeinflussen nicht die Leistungsfähigkeit des städtischen Verkehrs. Überschlägige Berechnungen zeigen zusätzlich auf, dass die ausfahrenden Verkehrsmengen mit einer sehr guten Verkehrsqualitätsstufe in den übergeordneten Verkehr einfließen können. [...] Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs verändert sich durch den Neuverkehr an keinem der Knotenpunkte, die durchschnittliche Wartezeit der kritischen Verkehrsströme steigen nur geringfügig.“²⁴

Ergänzende Stellungnahme

Da es im Teilbaugebiet MU 1.6 zu unterschiedlichen Varianten der Nutzungen ohne eine Kita-Nutzung kommen kann, wurde eine ergänzende verkehrliche Stellungnahme²⁵ eingeholt, um die Auswirkungen anderer Nutzungen auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen zu ermitteln. Es wurden die Varianten einer teilweisen Kita- und gewerblicher Nutzung, einer kompletten gewerblichen Nutzung sowie einer Wohnnutzung geprüft und die Verkehrserzeugungen ermittelt. Ergebnis ist, dass in allen 3 Varianten der Nutzungen gegenüber der in der Verkehrsuntersuchung eingestellten Kita-Nutzung, die Verkehrsmengen vergleichbar oder geringer sind, ebenso die Spitzenstunden. Somit weist die Verkehrsuntersuchung gegenüber diesen

²⁴ R+T (Dezember 2023): Verkehrsuntersuchung B-Planverfahren Quartier Ostallee, Darmstadt, S. 18.

²⁵ R+T (Februar 2024): Verkehrliche Stellungnahme vom 16.02.2024 zu unterschiedlichen Varianten der zukünftigen Bebauung, Darmstadt.

Varianten und den Leistungsfähigkeitsbetrachtungen der Knotenpunkte eine erhöhte Sicherheit bzgl. der leistungsfähigen Verkehrsabwicklung auf.

Ebenfalls wurde in der ergänzenden verkehrlichen Stellungnahme untersucht, wie sich eine veränderte Verkehrsmittelwahl, bei konsequenter Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept unter Unterberücksichtigung der Lage, auf die Verkehrserzeugung der Planung auswirkt. Insofern kann reduzierten Anteil im (MIV-Anteil) von 35 % anstatt 50 % ausgegangen werden kann. Unter Berücksichtigung des Ansatzes eines reduzierten MIV-Anteils (Anteil im motorisierten Individualverkehr) von 35 % ist im Prognose-Planfall mit einem gegenüber dem Bestand vergleichbaren Verkehrsaufkommen zu rechnen.

7.2.3 Ruhender Verkehr / Tiefgaragenzu- / -ausfahrten

Um das neu geplante Quartier auf dem SWT-Standort oberirdisch möglichst autofrei zu gestalten, werden zwei für das Gesamtquartier vorgesehene Tiefgaragen vorgesehen. Oberirdisch entsteht ein Angebot maximal für Kurzzeit-Parker bzw. mobilitätseingeschränkte Personen als ergänzendes Angebot. Damit kann ein, oberirdisch von Stellplätzen weitgehend befreites Quartier mit einer hohen Aufenthaltsqualität ausgebildet werden. Ebenfalls sollen alternative Mobilitätsangebote zur Reduzierung der Kfz-Nutzung beitragen. Unterstützt wird dies im Bebauungsplan hinsichtlich des erforderlichen Stellplatzangebots über den reduzierten Stellplatzbedarf und die Fahrradabstellplatzsatzung. Diese definiert die Anforderungen an Lage, Anzahl und Beschaffenheit der Fahrradabstellanlagen für unterschiedliche, im Plangebiet zulässige Nutzungen. Mit diesen Regelungen wird ein auch im Stadtraum sichtbares Zeichen einer umweltfreundlichen Nahmobilität gesetzt und weitere Anreize zur Verschiebung des Modalsplit (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel) zugunsten des Radverkehrs geschaffen.

Die angestrebte Konzeption zur Reduzierung und Steuerung des Kfz-Verkehrs kann im neu geplanten Quartier gemäß städtebaulicher Konzeption verwirklicht werden. Die Stellplatzanforderungen des ruhenden Verkehrs werden unter Anwendung eines Mobilitätskonzepts erfüllt. Die Fahrradstellplätze sind oberirdisch sowie in den Untergeschossen in zentralen Fahrradstationen nah zu den Haupterschließungen angeordnet. Damit wird auch der Förderung alternativer Mobilitätsformen Rechnung getragen.

Unter Berücksichtigung des Einrichtungsverkehrs auf der Ostallee sind für die Tiefgaragenzu- / -abfahrten klare Verkehrsabläufe geregelt und zu erwarten (Rechts-rein und Rechts-raus).

Aus Verkehrssicherheitsgründen wird empfohlen im Bereich der Ostallee die Einfahrtvorgänge von der Tankstelle und der Tiefgarage so zu organisieren, dass nur der jeweils angrenzende Fahrstreifen der Ostallee genutzt wird, z. B. durch durchgezogene Linie.

Im Bereich der südlich geplanten Tiefgaragenzu- / -abfahrt ist auf die Gestaltung und Querung im Hinblick auf eine mögliche Nutzung einer Kita zu achten.

Im Bereich der nördlich geplanten Tiefgaragenzu- / -abfahrt beginnt eine Busspur und Fahrstreifenaufteilungen für den Knotenpunkt Ostallee / Fabrikstraße. Die Lage der geplanten Zu- / Abfahrt wird aus verkehrsplanerischer Sicht, auch vor dem Hintergrund der bereits bestehenden Zu- / Abfahrt zum SWT-Gelände sowie der maximal 30 Fahrzeuge in der Spitzenstunde, als verkehrlich verträglich eingeschätzt.

Ebenfalls ist zu berücksichtigen, dass Tiefgaragenzu- / -abfahrten einen möglichst großen Abstand zueinander aufweisen, um einerseits den Verkehr auf der Ostallee sowie den Fußgängerverkehr nicht unmittelbar hintereinander zu stören. Zudem sind Zu- und Abfahrt zu einer Tiefgarage zu bündeln, so dass auch hierdurch geringere Störungen auftreten.

Unter Berücksichtigung der derzeitigen Planung wird insofern eine verträgliche Ausgestaltung der gemäß städtebaulicher Konzeption geplanten Anbindungen der Tiefgaragenzu- / -abfahrten möglich sein. Daher erfolgen im Bebauungsplan auch keine weitergehenden Regelungen, um zukünftig die Ausgestaltung und Flexibilität der Anordnung und Zuordnung dem Bauherren zu überlassen. Beispielsweise wäre auch nur eine Tiefgaragenzu- / -abfahrt denkbar und verträglich ausgestaltbar.

Die einzige Einschränkung wurde aus Abwägungsgesichtspunkten im Bereich Ostallee Nr. 27 dahingehend getroffen, dass dem zu erhaltenden Baumbestand im Süden des Grundstücks der Vorzug gewährt wurde und daher im südlichen Grundstücksbereich keine Ein- / Ausfahrtmöglichkeit von der Ostallee vorgesehen ist.

7.2.4 Quartiersbezogenes Mobilitätskonzept

Um den planbedingten Verkehr auf dem Gelände der SWT zu begrenzen und die Auswirkungen im Umfeld zu reduzieren sowie die Bedürfnisse zu berücksichtigen, auch ohne die Nutzung des eigenen Kfz das Plangebiet zu erreichen, wurde ein Mobilitätskonzept aufgestellt, das in der Verkehrsplanung sowie der städtebaulichen Konzeption bereits berücksichtigt wurde.

Zur Änderung des Modal Split und zur Förderung alternativer Mobilitätsformen wurden folgende Ziele und Maßnahmen geprüft und berücksichtigt:

- Gestaltung eines autoarmen Quartiers und Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen. Diese Maßnahme wird durch Festsetzungen zur Lenkung des Stellplatzangebotes im Plangebiet berücksichtigt.
- Gestaltung einer attraktiven Fußwegeverbindung zur Anbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt. Dies wird über die Festsetzung des öffentlichen Fuß- und Radweges sowie der weiteren vertraglichen Vereinbarung zwischen der Quartier Ostallee GmbH & Co. KG und Stadt zur Führung über das private Gelände berücksichtigt.
- Anordnung gut erreichbarer Fahrradabstellanlagen. In den Bebauungsplan wurde eine Fahrradstellplatzsatzung zur Förderung dieses Verkehrsmittels integriert.
- Im Rahmen der Reduzierungsmöglichkeit des Stellplatzbedarfs um bis zu 30 % im Bereich Wohnen und Gewerbe soll die Förderung anderer Mobilitätsformen weitergehend unterstützt werden. In den Bebauungsplan wurde eine entsprechende Stellplatzsatzung für den Kfz-Verkehr aufgenommen.
- Die Änderung im Modal-Split zu Gunsten des Umweltverbundes kann durch ein Sharing-Angebot für Kfz, Bike- und E-Bike-Sharing sowie Lastenradverleih ebenso wie durch ein Jobticket unterstützt werden. Ebenfalls können ergänzende Serviceangebote im Quartier über z. B. Paketstationen umgesetzt werden. Dies kann in der späteren Ausführungsplanung berücksichtigt werden. Die Maßnahmenumsetzung der

Mobilitätskonzeptes kann zudem dazu beitragen, dass der Stellplatzbedarf um weitere 20 % reduziert werden kann.

- Zusätzlich zu den infrastrukturellen Angeboten kann über Informations- und Kommunikationsangebote eine Vernetzung aller Angebote und über die Information hinsichtlich der Sensibilisierung für alternative Mobilitätsformen zu einer Reduzierung der Kfz-Nutzungen beigetragen werden, z. B. Informationsbroschüren, Veranstaltungen wie Mobilitätstage, digitales „schwarzes Brett“ mit Informationsangeboten zu alternativen Mobilitätsformen.

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes und der konsequenten Umsetzung dieser kann zudem von einem weitergehend reduzierten MIV-Anteil gegenüber dem mit 50 % angesetzten Anteil in der Verkehrsuntersuchung ausgegangen werden. Hierzu erfolgte eine ergänzende Stellungnahme des Verkehrsplaners²⁶ (vgl. Kap. 7.2.2).

7.3 Ver- und Entsorgung

Da es sich um ein innerstädtisches, bereits erschlossenes Gebiet handelt, ist von einem bestehenden Anschluss an die Trinkwasser- und Stromversorgung sowie an die Telekommunikationsleitungen auszugehen.

Trink- und Löschwasserversorgung

Die äußere Erschließung mit Trinkwasser ist über Anschlüsse an den Bestand in der Umgebung gesichert. Die Anbindung der Gebäude ist im Rahmen der Neuerschließung neu aufzubauen.

Für die Löschwasserversorgung ist der Grundsatz nach DVGW anzusetzen. Gemäß Arbeitsblatt W 405 Tabelle 1 sind demnach voraussichtlich 96 m³/h für 2 Stunden vorzuhalten. Die zuvor genannte Menge ist aus dem öffentlichen Trinkwassernetz in der Ostallee (Hydranten) gewährleistet.

Elektrizitätsversorgung / erneuerbare Energien

Die äußere Erschließung mit Elektrizität ist über Anbindung an den Bestand gesichert. Zur Nutzung erneuerbarer Energie werden auf die Ausführungen des Energiekonzeptes (vgl. 7.3.1) verwiesen.

Gasversorgung

Die äußere Erschließung mit Erdgas ist über Anbindung an den Bestand gesichert. Zur Anbindung einer Heizzentrale ist eine entsprechende Versorgungsstrasse im urbanen Gebiet vorzusehen.

Für die im Plangebiet befindliche Erdgasübernahmestation der Stadtwerke Trier Versorgungs-GmbH wird die Verlegung vorhandener Leitungen aus dem urbanen Gebiet heraus in die an das Plangebiet angrenzenden Erschließungsstraßen (Ostallee, Fabrikstraße) vorgesehen.

²⁶ Vgl. R+T (Februar 2024): Ergänzende Stellungnahme vom 16.02.2024 zu unterschiedlichen Varianten der zukünftigen Bebauung, Darmstadt.

Telekommunikation

Vorhandene Kommunikationsleitungen zum sowie der Kommunikationshauptverteiler des derzeit bestehenden Verwaltungsgebäudes der SWT sind neu zu errichten und vorhandene Kommunikationsleitungen umzuverlegen.

Entlang der östlichen Plangebietsgrenze verläuft eine Kommunikationsleitung des Wasser- und Schifffahrtsamtes. Erdarbeiten in diesem Bereich sind vorab mit Versorgungsträger abzustimmen.

Abfall / Entsorgung

Die Abfallentsorgung erfolgt durch den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger. Hierfür werden auf den privaten Grundstücksflächen entsprechende Sammelstandorte vorgesehen. Nach derzeitigem städtebaulichem Konzept ist für Feuerwehr und Müllfahrzeuge eine Umfahrung des neu geplanten Verwaltungsgebäudes der SWT vorgesehen.

Für die bestehende Bebauung entlang der Ostallee, die unverändert erhalten bleibt, erfolgt keine Änderung.

7.3.1 Energiekonzept (Wärmeversorgung / Kühlung)

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Quartiersenergiekonzept²⁷ für die geplante Neuentwicklung innerhalb der Teilbaugebiete MU 1.1 bis MU 1.3 sowie MU 1.6 erstellt. Darin wurden zum einen eine Prognose zum Energiebedarf erstellt. Zum anderen werden technische Varianten der Energieversorgung geprüft. Die Prüfkriterien waren CO₂-Emissionen, Investitionsbedarf, Wirtschaftlichkeit, Mieter- /Nutzerkosten und weitere qualitative Einschätzungen.

Der prognostizierte Energiebedarf wird in zwei Arten unterschieden. Zum einen in Wärmeleistung und zum anderen Kälteleistung. Die Wärmeleistung für das gesamte Gebiet liegt bei ca. 2.615 MWh. Die Kälteleistung für das gesamte Gebiet liegt bei ca. 650 MWh.

Die untersuchten technischen Varianten sind:

- Konzept 1: Biomethan-BHKW und Biomethan-Kessel
- Konzept 2: Biomethan BHKW mit Luftwasser-Wärmepumpe
- Konzept 3: Sole-Wasser-Wärmepumpe
- Konzept 4: Sole-Wasser und Luft-Wasser-Wärmepumpe

In der Gesamtbetrachtung stellt sich das Konzept 2 Biomethan BHKW mit Luftwasser-Wärmepumpe als die Vorzugsvariante heraus.

²⁷ Quartier Ostallee GmbH & Co. KG (2023): Quartier Ostallee -Energiekonzept-, Trier.

	Konzept 1 Biomethan-BHKW und Biomethan-Kessel	Konzept 2 Biomethan-BHKW mit Luft- Wasser-Wärmepumpe	Konzept 3 Sole-Wasser-Wärmepumpe	Konzept 4 Sole-Wasser- und Luft-Wasser- Wärmepumpe
CO ₂ -Emissionen	Wärme & Strom: 193 t/a mit Ökostrombezug: 0 t/a	Wärme & Strom: 298 t/a mit Ökostrombezug: 0 t/a	Wärme & Strom: 646 t/a mit Ökostrombezug: 0 t/a	Wärme & Strom: 646 t/a mit Ökostrombezug: 0 t/a
Investitionsbedarf (inkl. Planung und Einbindung, evtl. Gebäudespiele)	158 €/m ²	122 €/m ²	238 €/m ²	219 €/m ²
Wirtschaftlichkeit	Amortisation ca. 22,1 Jahre Nettoanwert 233 Tsd. €	Amortisation ca. 17,6 Jahre Nettoanwert 1.244 Tsd. €	Amortisation ca. 27,4 Jahre Nettoanwert -1.113 Tsd. €	Amortisation ca. 25,5 Jahre Nettoanwert -469 Tsd. €
Mieter-/Nutzerkosten	Wärmepreis: 1,15 €/m ² Strompreis:	Wärmepreis: 1,15 €/m ² Strompreis:	Wärmepreis: 1,15 €/m ² Strompreis:	Wärmepreis: 1,15 €/m ² Strompreis:
Weitere qualitative Einschätzungen	<ul style="list-style-type: none"> Abgas Biomethan-BHKW und -kessel Möglichst exakte Schornsteingutachten nötig 	<ul style="list-style-type: none"> Schallemissionen Luft-Wasser-WP Schallgutachten Abgas Biomethan-BHKW und -kessel Möglichst exakte Schornsteingutachten nötig 	<ul style="list-style-type: none"> Klärung Machbarkeit Erdwärme Geologie Gutachten 	<ul style="list-style-type: none"> Schallemissionen Luft-Wasser-WP Schallgutachten Klärung Machbarkeit Erdwärme Geologie Gutachten
		Empfehlung zur weiteren Betrachtung		

1 Wirtschaftlicher Betrieb bei positiver IRR

Abbildung 15: Bewertung der Konzepte (Darstellung: Quartier Ostallee GmbH Co. KG 2023)

Das Konzept 2 Biomethan-BHKW mit Luft-Wasser-Wärmepumpe funktioniert wie folgt:

Die geplante Wärmeversorgung des Quartiers basiert auf einer Kombination aus Wärmepumpe und Bioerdgas-BHKW. Bei mäßig kühlen Außentemperaturen deckt die Wärmepumpe den Grundwärmebedarf, wobei bis zu 80% Umweltwärme genutzt wird. Der erforderliche Strom für die Wärmepumpe stammt hauptsächlich aus Photovoltaikanlagen auf Dachflächen und Fassaden sowie aus erneuerbarem Strom (Wind/PV) aus der Region. In Zeiten mit geringer erneuerbarer Stromerzeugung und niedrigen Außentemperaturen übernimmt das Bioerdgas-BHKW die Wärmebereitstellung. Ein großer Wärmespeicher optimiert das Gesamtsystem und ermöglicht einen hohen Eigenversorgungsgrad mit lokalem grünem Strom. Die Kombination von Wärmepumpe und BHKW schafft zudem ein flexibles Regelkraftwerk, das je nach Bedarf Strom verbrauchen oder erzeugen kann. Diese Wärmeversorgung unterstützt das übergeordnete Ziel der SWT, ihre Kunden bis 2030 zu 100% mit grünem, regionalem Strom zu versorgen. Die Wärme wird über ein Nahwärmenetz verteilt, aber das Temperaturniveau und die Menge reichen nicht aus, um Warmwasser effizient in den Einheiten bereitzustellen. Daher wird das Warmwasser vorerwärmt und dann mit elektrischen Durchlauferhitzern auf die gewünschte Temperatur gebracht. Hybrid-Wohnungsübergabestationen gewährleisten die Einhaltung der Trinkwasserhygieneanforderungen. Da die Wärmeerzeugung in einer im Quartier gelegenen Wärmezentrale gebündelt wird, wird der Raumbedarf für Wärmeerzeuger in den Gebäuden minimiert. Dies ermöglicht eine flexible Anpassung an zukünftige Energieträger wie Wasserstoff. Die Nutzung des Areals wird dadurch nicht beeinträchtigt.

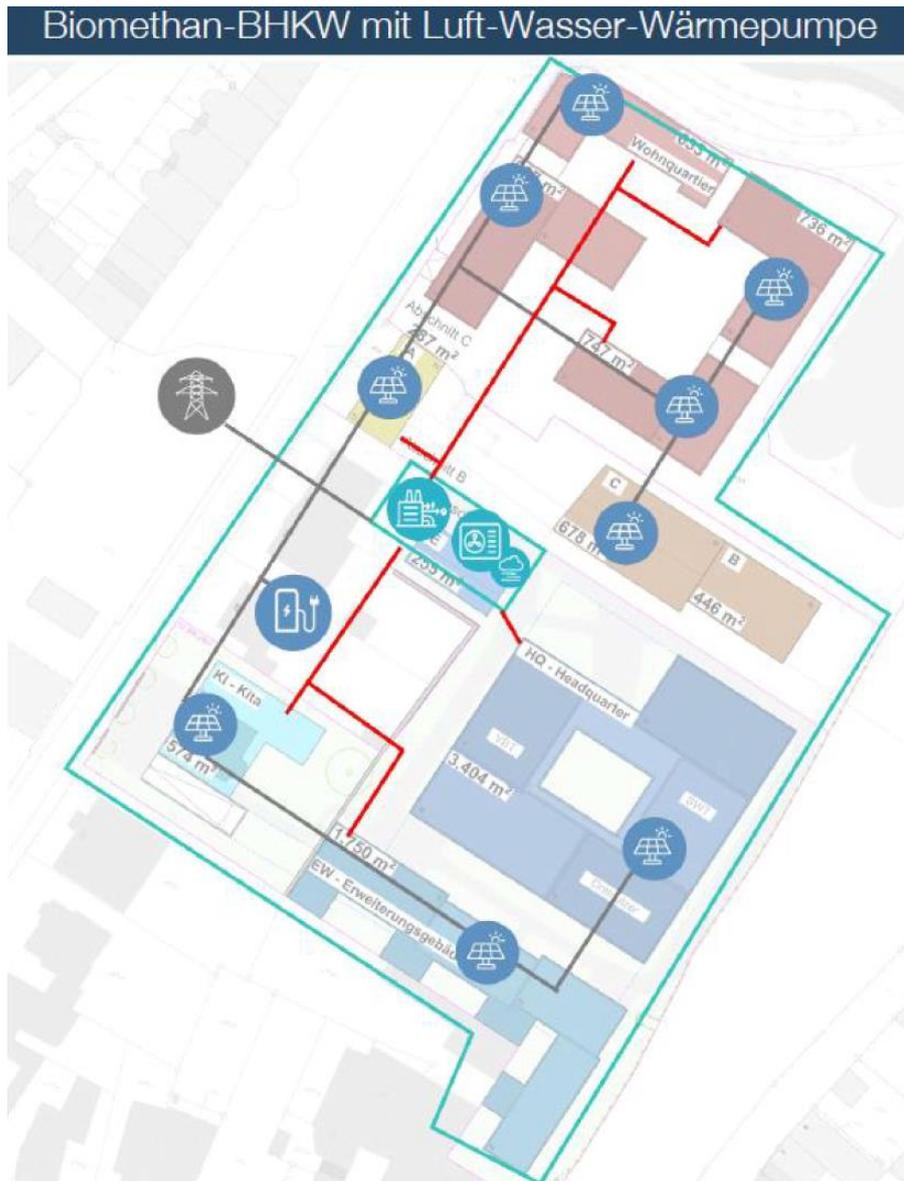


Abbildung 16: Konzept 2 Biomethan-BHKW mit Luft-Wasser-Wärmepumpe (Darstellung: Quartier Ostallee GmbH Co. KG 2023)

Zusätzlich wird es im Quartier das Angebot von Mieterstrom geben und es ist geplant 50 % der Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge herzustellen.

7.3.2 Entwässerung

Ziel der geplanten Regenwasserbewirtschaftung ist es, diese im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes möglichst naturnah und zukunftsorientiert zu gestalten sowie die bestehende Kanalisation nicht zusätzlich zu belasten. Entsprechend wurde eine Entwässerungskonzeption²⁸ im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erstellt.

²⁸ BFH Ingenieure GmbH (Januar 2024): Quartier Ostallee – Entwässerungskonzept, Trier.

Das Plangebiet entwässert im Bestand zum einen an den städtischen Mischwasserkanal in der Ostallee, zum anderen an den städtischen Mischwasserkanal zwischen Parkhaus und Bahngleisen. Beide Leitungsstränge sind gemäß den Angaben der SWT hydraulisch ausgelastet und weisen keine freien Kapazitäten auf.

Für den Bestand entlang der Ostallee (MU 1.3 bis MU 1.5), wo sich keine Veränderungen ergeben, ist vorgesehen die bestehenden Anschlüsse an den Mischwasserkanal in der Ostallee beizubehalten.

„Als separater Entwässerungsbereich wird der Bereich Haus-Nr. 27 Ostallee (Teilbaugebiet MU 1.6) angesehen. Im Zuge der Umbau- und Erweiterungsarbeiten zur KITA sind Maßnahmen zur Regenrückhaltung in Form von unterirdisch angeordnetem Regenrückhaltevolumen im Grundstücksbereich mit gedrosseltem Anschluss an den vorhandenen MW-Kanal in der Ostallee (gemeinsam mit dem Schmutzwasser) vorgesehen, wobei die geplante Zufahrt zur Tiefgarage zu berücksichtigen ist.“²⁹

Für die sonstigen Bereiche, bei denen es zu einer Änderung kommt (MU 1.1 und MU 1.2) ist eine getrennte Erfassung, Ableitung und ggf. Behandlung des Schmutz- und Niederschlagswassers vor Anschluss an die öffentlichen Mischwasserkanäle vorgesehen. Ein entsprechendes Leitungssystem im modifizierten Mischsystem soll auf den privaten Grundstücken ausgebaut werden. Bei der Entwicklung der Entwässerungskonzeption wurden weitergehend in einer worst-case-Betrachtung die Ausnutzung der möglichen Versiegelung gemäß festgesetzter GRZ im Bebauungsplan berücksichtigt.

„Gemäß dem vorliegenden Bodengutachten für den Bereich MU 1.2 ist für die Vorbemessung etwaiger Versickerungsanlagen ein Durchlässigkeitsbeiwert k_f von $9,0 \cdot 10^{-5}$ m/s angegeben, so dass grundsätzlich von einer Versickerungsfähigkeit berücksichtigt werden kann. Beim Anschluss von Versickerungsanlagen an das weiterführende Leitungssystem ist zu beachten bzw. dafür zu sorgen, dass ein Rückstau vom Mischsystem in die Versickerungsanlagen ausgeschlossen wird.“³⁰

Grundsätzlich ist in der Entwässerungskonzeption für die Teilbaugebiete MU 1.1 und MU 1.2 sowie MU 1.6 vorgesehen den Abflussbeiwert derart zu reduzieren, dass dieser maximal 0,6 beträgt, womit es zu keiner zusätzlichen Belastung des öffentlichen Kanalsystems kommen wird.

Im MU 1.1 und MU 1.2 ist ein modifiziertes Mischsystem vorgeschlagen. Bis zu den Übergabepunkten in die Mischwasserkanäle werden die getrennte Erfassung und Ableitung von Schmutz- und Niederschlagswasser erfolgen. Die Entwässerung sieht für das nicht-schädlich verunreinigte Niederschlagswasser dabei die Anlage möglichst breitflächiger Mulden in den nicht überbauten Freibereichen sowie von unterirdischen Rückhalteanlagen mit gedrosselter Weiterleitung des Regenwassers in Richtung Kanal vor. Ebenfalls kann berücksichtigt werden, dass über die anteilig begrünten Dachflächen bereits eine Rückhaltung und verzögerte Ableitung erfolgt.

²⁹ Ebenda, S. 8.

³⁰ Ebenda, S. 8.

Für die Entwässerung des öffentlichen Spielplatzes ist keine gesonderte entwässerungstechnische Maßnahme aufgrund der Größe erforderlich. Diese kann innerhalb der Grünfläche an sich erfolgen.

Für den öffentlichen Fuß- und Radweg, der eine befestigte Bestandstrasse nutzt, kann die vorhandene Entwässerung mit Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal in Richtung Fabrikstraße weiterhin genutzt werden.

Im Bebauungsplan sind Maßnahmen berücksichtigt, die den Versiegelungsgrad und damit auch den Abfluss von anfallendem Niederschlagswasser begrenzen bzw. zeitverzögert zurückhalten, hierzu gehören die extensive Dachbegrünung sowie die Verwendung versickerungsfähiger Flächenbefestigungen. Ebenfalls wird über die wasserwirtschaftliche Festsetzung gesichert, dass eine Ableitung unter Berücksichtigung eines maximalen Abflussbeiwertes von 0,6 begrenzt ist, so dass das öffentliche Kanalsystem nicht weiter belastet wird.

7.4 Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung / soziale Infrastruktur

Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung hinsichtlich Einzelhandelsnutzungen entstehen nicht durch den Ausschluss dieser im Bebauungsplan, da diese angrenzend im Alleen Center konzentriert werden. Die Sicherung des Bestandes des kleinen Nahversorgers an der Ostallee führt ebenfalls nicht zu wesentlichen Auswirkungen, da dieser seit Jahren etabliert ist.

Mit der Planung wird u. a. das städtebauliche Ziel zur Deckung des bestehenden Wohnraumbedarfs in der Stadt Trier mit Schaffung unterschiedlicher Wohnformen für verschiedene Nutzergruppen unterstützt.

Über den geplanten öffentlichen Spielplatz kann eine Lücke im innerstädtischen Angebot geschlossen sowie ein wohnortnahes Angebot für das Quartier geschaffen werden.

Die Möglichkeit zur Etablierung der Anlagen für soziale Nutzungen (z. B. Kita) ist in den Festsetzungen über die Art der baulichen Nutzungen berücksichtigt und kann – bei Bedarf – insofern gewährleistet werden. Derzeit ist zumindest die Etablierung einer betriebseigenen Kita vorgesehen, um Bedarfe abzudecken.

Ebenfalls kann im Plangebiet im Zuge der Ausführungsplanung ein Angebot im Bereich Wohnen für ältere Menschen geschaffen werden.

Öffentlich geförderter Mietwohnungsbau

Gemäß Stadtratsbeschluss (22.09.2020 – Drucksache Nr. 440/2020) ist bei neuen Bebauungsplänen mit Geschosswohnungsbau für das Wohnen ein Anteil von mindestens 33 % im öffentlich geförderten Mietwohnungsbau umzusetzen. Des Weiteren ist ein Anteil von 25 % im Geschosswohnungsbau barrierefrei herzustellen. Die Regelung gilt ausschließlich für Gebiete, in denen sich Mietwohnungsbau umsetzen lässt.

Dies wird durch entsprechende Regelungen im städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Trier und der Quartier Ostallee GmbH & Co. KG sichergestellt. Berücksichtigung findet dies insofern für die Grundstücke der SWT. Für alle sonstigen im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindlichen privaten Grundstücke, auf denen nach aktuellem Kenntnisstand keine konkreten Projekte geplant sind, ist eine Bindung an diese Quote insofern nicht vertraglich geregelt.

7.5 Gender Mainstreaming

Im Katalog der Belange, welche bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen sind, sieht das Baugesetzbuch gem. § 1 Abs. 6 Nr. 3 vor, dass die „sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer [...]“ als zu berücksichtigender Belang aufgenommen werden. Dadurch wird auch dem Anliegen des Gender Mainstreaming Nachdruck verliehen, durch die Berücksichtigung unterschiedlicher Auswirkungen auf Frauen und Männer auch bei der Bauleitplanung auf das Ziel der tatsächlichen Gleichstellung von Frauen und Männern hinzuwirken. Grundsätzlich werden im Rahmen der Aufstellung von städtebaulichen Planungen aller Art, die unterschiedlichen Belange aller Menschen von jeher berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle beinhaltet Kriterien, welche die Auswirkungen der Planung unter dem Thema „Geschlechtergerechtigkeit“ aufnehmen. In jedem Bauleitplanverfahren ist die Erfüllung der Kriterien zu überprüfen und zu bewerten. Aufgrund der Vielzahl an unterschiedlichen Planungs- und Standortfaktoren sind jedoch nicht in jedem Planverfahren alle Kriterien gleichermaßen anwendbar oder relevant.

Vor dem Hintergrund dieser Planungs- und Standortfaktoren können die grau dargestellten Prüfkriterien zu den benannten Punkten nicht betrachtet werden.

lfd. Nr.	Kriterium	erfüllt	nicht erfüllt
1.	Siedlungsstruktur und Funktionsmischung / kurze Wege		
1.1	Festsetzung von Flächen für wohnungsnahе Versorgung, soziale Infrastruktur, Dienstleistungen und Freiräume	X (MU)	
1.2	Festsetzungen ermöglichen Funktionsmischung horizontal und vertikal	X	
1.3	Festsetzung integrierter Gemeinbedarfsstandorte		X
1.4	Festsetzung von Bauflächen für unterschiedliche Wohnformen und Trägermodelle (z.B. Mischung von Einfamilienhäusern mit Geschosswohnungsbau) und von gewerblichen Bauflächen für unterschiedliche Gewerbebetriebe (Nutzungsflexibilität)	X (MU)	
2.	Sicherheit		
2.1	Übergeordnete Fußgänger- und Radfahrerführung in belebten Bereichen	X	

lfd. Nr.	Kriterium	erfüllt	nicht erfüllt
2.2	Festsetzung von ausreichenden Wegen und Erschließungsflächen am Siedlungsrand bzw. in Grünflächen als öffentliche Flächen (damit Beleuchtung ermöglicht ist)		X
2.3	Vermeidung von Bauflächenfestsetzungen und Pflanzfestsetzungen im öffentlichen Raum, die zu Sichtbarrieren führen		X
2.4	Bevorzugung raumbildender Bauweisen mit belebten Erdgeschosszonen in Misch-, Gewerbe- und Kerngebieten (z. B Blockrandstrukturen, Vermeidung blinder Fassaden)	X	
2.5	Begrenzung der Einfriedungshöhen gemäß landesrechtlicher Rahmenbedingungen	X	
3.	Freiräume		
3.1	Festsetzung von Flächen für öffentliche, wohnungsnaher Kleinkinderspielplätze sowie extensive Spiel- und Freiflächen	X	
3.2	Festsetzung von multifunktionalen, zentral gelegenen Aufenthaltsflächen (öffentliche Flächen nicht auf „Restflächen“)		X
4.	Wohnen		
4.1	Festsetzung von Begrenzungen zur max. zulässigen Zahl von WE pro Wohngebäude in Abhängigkeit vom Freiraumangebot und den Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr		X
4.2	Festsetzung von ausreichenden Flächen für Nebenanlagen zur Realisierung von Gemeinschaftsanlagen (z.B. Fahrräder, Kinderwagen, Abfallbehälter) und Kommunikation (z.B. Gemeinschaftsräume, Gäste, überdachte Freibereiche)	X	
4.3	Festsetzung von geeigneten Bauflächen, die auch eine Realisierung spezieller Wohnformen ermöglichen (z.B. betreutes Wohnen, generationsübergreifend, multikulturell)	X	
5.	Mobilität		
5.1	Direkte Wegenetze für Fußgänger und Radfahrer zu den wichtigsten Infrastruktureinrichtungen (z.B. Grünflächen, Naherholungsgebiete, Spiel- und Sportanlagen, Versorgungseinrichtungen, Gemeinbedarfseinrichtungen)	X	

lfd. Nr.	Kriterium	erfüllt	nicht erfüllt
5.2	Sicherung ausreichender Aufenthaltsqualitäten im Straßenraum durch Einplanung ausreichender Querschnitte für Gehwege, Plätze und Querungsmöglichkeiten)		X
5.3	Einbindung von ÖV-Trassen und ÖV-Haltestellen in das belebte städtebauliche Umfeld		X
5.4	Sicherung der barrierearmen Fuß- und Radwegeerschließung	X	
5.5	Einbindung von Fahrradabstellanlagen in das belebte städtebauliche Umfeld	X	
5.6	Anordnung von gendergerechten Stellplatzanlagen (kurze und sichere Wege vom Stellplatz zu den Gebäuden)		X

7.6 Umwelt

Die Aufstellung des Bebauungsplans BM 139 erfolgt im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB. Unter Berücksichtigung dessen wird von einer Umweltprüfung sowie einem Umweltbericht abgesehen. Zudem gelten im vorliegenden Fall nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Eingriffe [...] als im Sinne des § 1a Abs. 3 Nr. 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig, d. h. ein Ausgleich von Eingriffen ist nicht erforderlich.

Dennoch sind die Umweltbelange gemäß § 1 Abs. 6 Nr. z BauGB sowie die Auswirkungen der Planung zu berücksichtigen.

Diese wurden für die Schutzgüter Tiere / Pflanzen / Biotope, den Artenschutz, Boden / Fläche, Wasser, Klima / Luft, Orts- und Landschaftsbild sowie Erholungseignung, Kultur- und Sachgüter sowie Betrachtung der Eingriffe und Aufzeigen von Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und ggf. Ausgleich dieser, in einem separaten Teil zur Begründung BGHplan (Februar 2024): Darlegung der Umweltbelange als Teil der Begründung, Trier.

Im nachfolgenden Kapitel werden die Auswirkungen der Planung im Zusammenhang mit dem Schutzgut Mensch dargelegt.

7.7 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch

7.7.1 Auswirkungen durch Lärmemissionen

Soweit Maßnahmen zum Immissionsschutz erforderlich sind und im Plan festgesetzt werden, werden diese unter Kap. 6.13 erläutert. Nachfolgend erfolgt eine kurze Ergebnisdarstellung aus der schalltechnischen Untersuchung³¹ sowie eine Darstellung der planerischen Abwägung

³¹ FIRU GfI GmbH (Februar 2024): Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan BM 139 „Innenentwicklung Ostallee“, Kaiserslautern.

hinsichtlich unterschiedlicher Varianten des Lärmschutzes und zum Umgang mit Lärmkonflikten in Bereichen innerhalb und außerhalb des Plangebiets.

Gewerbelärm

Die auf das Plangebiet einwirkenden gewerblichen Geräuschemissionen durch die Anlieferung sowie haustechnische Anlagen des Einkaufszentrums Ostallee, des Parkhauses Ostallee, des Verkehrs auf der Fabrikstraße (Privatstraße) sowie der Erdgasübergabestation der egüsta wurden in der schalltechnischen Untersuchung beurteilt. Ergebnis der Beurteilung ist, dass im Tageszeitraum, insbesondere an den dem Parkhaus zugewandten Baugrenzen und zukünftigen Gebäudeseiten, Beurteilungspegel von bis zu 67 dB(A) und im Nachtzeitraum von bis zu 56 dB(A) erreicht werden. Unter Berücksichtigung der Immissionsrichtwertüberschreitungen der TA Lärm im urbanen Gebiet – insbesondere an der dem Parkhaus Ostallee zugewandten Baugrenze sowie der Baugrenzen entlang der Fabrikstraße – ist der Ausschluss von maßgeblichen Immissionsorten im urbanen Gebiet MU 1.1 erforderlich.

Aktive Schallschutzmaßnahmen zur Abschirmung der Gewerbelärmeinwirkungen, die von der Fabrikstraße und dem Parkhaus Ostallee ausgehen sind zum einen lärmtechnisch aufgrund der geplanten Höhe der Bebauung nicht in allen Geschossen wirksam und zum anderen bei einer entsprechenden Höhe aktiver Lärmschutzeinrichtungen städtebaulich und gestalterisch nicht sinnvoll anzuordnen.

Über die Festsetzungen im Bebauungsplan wird ein worst-case-Fall der heranrückenden Bebauung an die Lärmquelle zur Fabrikstraße sowie zum Parkhaus Ostallee berücksichtigt. Über diese kann mit dem Ausschluss öffentlicher Fenster und somit dem Ausschluss maßgeblicher Immissionsorte gemäß TA Lärm an den entsprechenden Fassadenabschnitten ein Nebeneinander der Nutzungen gewährleistet werden.

Unabhängig vom Bebauungsplanverfahren und dieser Sicherstellung der Mindestanforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird von der Quartier Ostallee GmbH & Co. KG geprüft, ob die tlw. Schließung der Fassade des Parkhauses Ostallee, insb. über Lamellen, die ggf. auch weiterhin eine ausreichende Belüftung gewährleisten könnten, möglich ist. Insofern wird geprüft, ob von der Lärmquelle ausgehend Schutzmaßnahmen getroffen werden können, damit im direkt angrenzenden urbanen Gebiet und unter Berücksichtigung der gemäß städtebaulicher Konzeption geplanten Wohnbebauung, eine höhere Qualität für die Nutzungen in diesem Bereich, z. B. über die Möglichkeit öffentlicher Fenster, erreicht werden kann. Entsprechend wurde auch eine Ausnahmevoraussetzung in der Festsetzung berücksichtigt.

Um die angestrebte städtebauliche und urbane Qualität mit neuen Wohnnutzungen in einem neuen Quartier, das durch Gewerbelärmbelastungen vorbelastet ist, zu erfüllen, werden ergänzend zum Ausschluss öffentlicher Fenster Grundrissorientierungen dahingehend festgesetzt, dass die betroffenen Wohnungen über zumindest ein öffentliches Fenster verfügen müssen und damit eine Wohnqualität auch über eigenständiges Lüften gewährleistet werden kann.

Verkehrslärm

Bei freier Schallausbreitung werden im urbanen Gebiet die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für urbane Gebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts durch den Bahnlärm sowie den Verkehrslärm der Ostallee tags und nachts überschritten. Ebenfalls werden die Orientierungswerte der DIN 18-005 für urbane Gebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts im gesamten Plangebiet überschritten. Am Tag sowie in der Nacht werden an der entlang der Bahnstrecke verlaufenden Plangebietsgrenze Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 75 dB(A) ermittelt. Entlang der nordwestlichen Plangebietsgrenze werden Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 65 dB(A) berechnet. Entlang der Plangebietsgrenze zur Ostallee werden tags bis zu 75 dB(A) ermittelt und nachts bis zu 66 dB(A). An der vorhandenen Bebauung entlang der Ostallee (Nr. 15 – 27) sind tags bis zu 70 dB(A) und nachts bis zu 61 dB(A) im Bestand berechnet. Insofern werden Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm erforderlich.

Ebenfalls wurde eine Berechnung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Konzeption und der geplanten Gebäude durchgeführt. Hierbei zeigt sich, dass für die Gebäude und Fassadenabschnitte in Ausrichtung zu den Schallquellen der Bahn und der Ostallee die Verkehrslärmeinwirkungen im urbanen Gebiet zu deutlichen Immissionsgrenzwertüberschreitungen gemäß 16. BImSchV sowie zu Orientierungswertüberschreitungen gemäß DIN 18-005 tags und nachts führen. Jedoch zeigt die Berechnung unter Berücksichtigung der Gebäude auch, dass an den lärmabgewandten und abgeschirmten Gebäudeseiten die Orientierungswerte der DIN 18-005 bzw. Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV weitgehend eingehalten werden können.

Auf die Festsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen beispielsweise in Form von Lärmschutzwänden wird aufgrund der erforderlichen Höhe zum Schutz aller Geschosse sowie der stadtgestalterischen Wirkung und dem städtebaulichen Erscheinungsbild verzichtet. Dies wäre auch unter Berücksichtigung der prägenden Straßenrandbebauung und der Vernetzung mit dem Umfeld nicht vereinbar.

In der städtebaulichen Konzeption und wieder gespiegelt in den Festsetzungen des Bebauungsplans über die Steuerung der Zulässigkeit von Wohnnutzungen wurden aufgrund des bestehenden Bahnlärms insbesondere lärmunempfindlichere Nutzungen im MU 1.2 zur Bahn angeordnet. Weiterhin können über die geplanten Baukörper, die sich innerhalb der Baugrenzen entwickeln beruhigte „Innenbereiche“ auf den lärmabgewandten Seiten entwickelt werden.

Die im urbanen Gebiet gewählten passiven Schallschutzmaßnahmen (bei freier Schallausbreitung) mit Festsetzung zu den Anforderungen an die Luftschalldämmung für Außenbauteile von Aufenthaltsräumen gemäß DIN 4109 gewährleisten ein Mindestmaß an Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm und stellen insofern gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicher. Da auf lärmabgewandten und -abgeschirmten Gebäudeseiten geringere Pegel zu erwarten sind, wird eine Ausnahmemöglichkeit von der Festsetzung festgesetzt, wenn ein entsprechender gutachterlicher Nachweis des ausreichenden Schallschutzes vorliegt. Insofern kann von den Anforderungen an das erforderliche Schalldämmmaß im Zulassungsverfahren abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird, dass zur Sicherstellung verträglicher Innenpegel geringere Maßnahmen ausreichen.

Insofern wird, über die Festsetzungen im Bebauungsplan mit passivem Schallschutz über die maßgeblichen Außenlärmpegel, die Berücksichtigung, dass im „Schallschatten“ gelegene Bereiche / lärmabgewandte Seite angemessene Pegel erreicht werden, die ein Wohnen und / oder Schlafen bei (gelegentlich) geöffnetem Fenster ermöglichen und der Ziele der Planung in innerstädtischer Lage Wohnen als Straßenrandbebauung anzubieten, die Entwicklung an diesem Standort, auch unter Berücksichtigung der Verkehrslärm Aspekte, als städtebaulich vertretbar angesehen. Zur Etablierung einer Straßenrandbebauung, die diesen Standort prägt, wurde insofern auch nicht die Planungsalternative gewählt mit der Bebauung weiter von der Ostallee oder der Bahn und somit den Schallquellen abzurücken.

Ebenfalls ist zu berücksichtigen, dass es sich im Bereich der Ostallee tlw. um Bestandsbebauung handelt, die überplant wird und die sich bereits an einer stark belasteten Straße befindet und durch die Festsetzungen ein Mindestmaß an passivem Schallschutz erhält.

Weitergehend werden aufgrund der angestrebten Wohnqualität des neuen innerstädtischen Quartiers, auch in einem bereits vorbelasteten innerstädtischen Bereich, Grundrissorientierungen sowie die Anordnung von Außenwohnbereichen festgesetzt. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes ermöglichen grundsätzlich eine entsprechende Grundrissgestaltung der Wohnungen und können insofern eine über die Mindestanforderungen der Schalldämmung hinausgehende Wohnqualität über zumindest ein offenes Fenster je Wohnung gewährleisten. Ebenfalls wird über die Anordnung von Außenwohnbereichen an lärmabgewandten und lärmabgeschirmten Gebäudeseiten, gewährleistet, dass bei Außenwohnbereichen eine Qualität erreicht wird, die noch eine „ungestörte“ Kommunikation ermöglicht.

Verkehrslärm-Fernwirkungen

Zur Ermittlung von Verkehrslärm-Fernwirkungen und der Auswirkungen auf die umliegende Bebauung werden die Prognose-Belastungen mit und ohne Durchführung der Planung verglichen.

Unter Berücksichtigung der Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung von R+T³² konnte aufgezeigt werden, dass bei konsequenter Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept von einer veränderten Verkehrsmittelwahl ausgegangen werden kann. Unter Berücksichtigung des Ansatzes eines reduzierten MIV-Anteils (Anteil im motorisierten Individualverkehr) von 35 % ist im Prognose-Planfall mit einem gegenüber dem Bestand vergleichbaren Verkehrsaufkommen zu rechnen.

„Somit ist auf den relevanten Straßenabschnitten (Ostallee/Balduinstraße) bis zu den Knotenpunkten Ostallee/Mustorstraße und Ostallee/Theodor-Heuss-Allee, an denen sich der planbedingte Verkehr mit dem übrigen Verkehr vermischt, nicht mit einer Erhöhung der Verkehrsmengen und daher auch nicht mit einer Erhöhung der Verkehrslärmpegel an den bestehenden Gebäuden entlang dieser Straßenabschnitte zu rechnen.“³³

³² R+T (Februar 2024): Verkehrliche Stellungnahme vom 16.02.2024 zu unterschiedlichen Varianten der zukünftigen Bebauung, Darmstadt.

³³ FIRU GfI GmbH (Februar 2024): Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan BM 139 „Innenentwicklung Ostallee“, Kaiserslautern.

Lärm durch Tiefgaragenein- / -ausfahrten

In der schalltechnischen Untersuchung wurde unter Berücksichtigung der städtebaulichen Konzeption auch die grundsätzliche Zulässigkeit / Machbarkeit der geplanten Tiefgaragenein- / -ausfahrten überprüft. Dazu wurden die Geräuscheinwirkungen der geplanten Tiefgaragen ermittelt und als Anlage gemäß der TA Lärm beurteilt. Die Berechnungen ergeben, dass an den maßgeblichen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für urbane Gebiete im Tageszeitraum eingehalten werden können.

Im Nachtzeitraum ergeben sich für die nördlichen Tiefgaragenein- / -ausfahrt Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm um bis zu 5 dB(A) mit 50 dB(A). Da aufgrund der städtebaulichen Konzeption zu erwarten ist, dass die Geräuschverursacher i. d. R. die Anwohner sind und es sich somit um Anwohnerverkehr handelt, kann davon ausgegangen werden, dass dieser sozialadäquat hinnehmbar ist, da es sich um eigenerzeugten Verkehr handelt. Zudem sind die Überschreitungen des Immissionsrichtwerts in der Nacht lediglich in der ungünstigsten Nachtstunde und somit in der Regel in den Nachtrandzeiten zu erwarten. In den übrigen Nachtstunden ist mit deutlich geringeren Geräuscheinwirkungen durch die Nutzung der geplanten Tiefgaragen-Stellplätze zu rechnen. Ebenfalls ist zu berücksichtigen, dass durch die städtebauliche Konzeption der ruhende Verkehr in der Tiefgarage untergebracht wird, was lediglich in dem Ein- / Ausfahrtsbereich zur Bündelung der Lärmbeeinträchtigungen führt. Dahingegen würden oberirdische Stellplätze sich wahrscheinlich wesentlich ungünstiger auswirken und für eine größere Betroffenheit führen. Im Rahmen des späteren Zulassungsverfahrens können weitergehende Maßnahmen, z. B. nicht-öffnbare Fenster, getroffen werden, um mit diesem Konflikt umzugehen.

Für die südliche Tiefgaragenzufahrt ergeben sich in der ungünstigsten Nachtstunde Immissionsrichtwertüberschreitungen von bis zu 11 dB(A) für urbane Gebiete. Hier ist mit bis zu 56 dB(A) zu rechnen (direkt über der Tiefgaragenzufahrt). Wenn gemäß städtebaulicher Konzeption die Unterbringung einer Kita im Bereich Ostallee Nr. 27 vorgesehen ist, sind keine maßgeblichen Immissionskonflikte zu erwarten, da keine schutzbedürftigen Nutzungen im Nachtzeitraum erfolgen. Dies trifft ebenfalls für den Fall zu, wenn gewerbliche oder Dienstleistungsnutzungen erfolgen, die zumeist keine Nachtarbeitszeiten besitzen. Bei einer Wohnnutzung wäre in diesen Bereichen für Schallschutzmaßnahmen zu sorgen, die z. B. über Einhausung der Zu- / Ausfahrt, nicht öffnbare Fenster, etc. erfolgen und im Rahmen des Zulassungsverfahrens nachgewiesen werden könnten.

Zudem ergeben sich auch am bestehenden Gebäude Ostallee Nr. 25 Immissionsrichtwertüberschreitungen der TA Lärm für urbane Gebiete um bis zu 7 dB(A) auf bis zu 52 dB(A). Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass nach der derzeitigen städtebaulichen Konzeption aufgrund der zu erwartenden Büro- und Dienstleistungsnutzungen und der damit verbundenen Öffnungs- bzw. Betriebszeiten für den Nachtzeitraum mit keiner bzw. einer geringeren Frequenz als der im Lärmgutachten angesetzten 7 Fahrten in der ungünstigsten Nachtstunde für die Tiefgarage zu rechnen wäre. Bereits bei maximal 5 Fahrten würden die Immissionsrichtwerte an der Ostallee Nr. 25 eingehalten werden. Zudem kann über bauliche Maßnahmen, z. B. Einhausung der Zu- / Abfahrt der Emissionspegel reduziert werden. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass

im Zulassungsverfahren bei konkreter Vorlage eines Vorhabens und der Ausgestaltung und Lage der Tiefgaragenein- / -ausfahrt eine solche hier zulässig sein kann.

Hinsichtlich der geplanten Lage und auch der Festsetzung zur Zulässigkeit von Tiefgaragen ein- / -ausfahrten im Südosten des Plangebietes wurde die Abwägungsentscheidung der möglichen Lage der Ein- / Ausfahrten auf dem Grundstück Ostallee Nr. 27 im Süden, in der Mitte oder im Norden, unter Berücksichtigung des Baumerhaltes getroffen. Auch wenn die Lage an der südlichen Grenze Ostallee Nr. 27 aus immissionsschutztechnischen Gründen günstiger wäre, wäre damit ein erheblicher Verlust an Baumbestand verbunden. Vor dem Hintergrund, dass baulichen Maßnahmen, z. B. Abschirmung des Zu- / Abfahrtsbereichs der Tiefgarage möglich sind und somit auch ein ausreichender Schutz der Nachbarbebauung und der eigenen Planung erreicht werden kann, wurde sich dahingehend entschieden Tiefgaragenein- / -ausfahrten im Süden der Ostallee Nr. 27 auszuschließen und diese nur im nördlichen Bereich des Grundstücks zuzulassen.

7.7.2 Auswirkungen durch Luftschadstoffe

Bedingt durch die zentrale Lage im Stadtgebiet sowie die umgebenden verschiedenartigen Verkehrswege ist das Plangebiet lufthygienischen Vorbelastungen ausgesetzt. Das Plangebiet liegt in der Nähe der Luftmessstation Trier Ostallee, an der die Luftmesswerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM₁₀) erfasst werden. Die Auswertung dieser Messstation zeigt für das Trierer Stadtgebiet einen günstigen Trend und die Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM₁₀) werden stets eingehalten bzw. sogar deutlich unterschritten³⁵. Aufgrund der räumlichen Nähe sind diese Werte auf das Plangebiet übertragbar und dort ebenfalls keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten.

Für erhebliche Luftschadstoffbelastungen im Plangebiet und der Umgebung bzw. auch nach Durchführung der Planung und u. a. des planbedingt geringfügigen Zusatzverkehrs, bestehen keine Anhaltspunkte. Zudem berücksichtigt die Planung die Leitziele der Stadtentwicklung zur Schaffung kurzer Wege im Quartier, der Förderung alternativer Fortbewegungsmittel zum Auto – auch aufgrund der Nähe zum öffentlichen Nahverkehr und zu Nahversorgungseinrichtungen – und somit zur Vermeidung von Verkehr.

7.7.3 Auswirkungen durch Elektromagnetische Felder

Aufgrund der Nähe zu Oberleitungsmasten der Bahn wurde eine elektromagnetische Untersuchung mit folgendem Ergebnis durchgeführt: ³⁶

„Die Anforderungen des § 3 der 26. BImSchV zur Einhaltung der Grenzwerte für die elektrische Feldstärke und für die magnetische Flussdichte in Gebäuden oder auf Grundstücken, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind (also auch Arbeitsplätze), werden eingehalten. Bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung und unter Berücksichtigung von Immissionen durch andere Niederfrequenzanlagen werden die Grenzwerte der 26.

³⁵ Internetauftritt der Stadt Trier: Bilanz Luftmesswerte 2021, aufgerufen unter: <https://www.trier.de/umwelt-verkehr/luft-laerm/luftreinhaltung/bilanz-2021/>, Stand: 17.10.2023.

³⁶ Fa. S. Kipper – EMV Service (20.07.2023): Prüfbericht der Messungen vom 20. Juli 2023, Messort: Areal Quartier Ostallee (Innenhof Ostallee 7-11, Trier).

BlmSchV eingehalten. Somit ist die Ausweisung von urbanen Gebietes unterhalb der Hochspannungsfreileitungen möglich.“

Insofern steht der Umsetzung des geplanten urbanen Gebietes und der darin zulässigen Nutzungen, aufgrund dieses Aspektes, nichts entgegen.

Die Untersuchung bezieht sich auf den südlichen Teil des Plangebietes, da im nördlichen Teil zu den überbaubaren Grundstücksflächen des Teilbaugebietes MU 1.1 sowie mit dem dazwischenliegenden Parkhaus sich kein Untersuchungserfordernis ergab.

7.7.4 Auswirkungen durch Lichtabstrahlung

Das Plangebiet befindet sich im Siedlungsraum und ist bereits durch diesen vorbelastet. Aufgrund der neu geplanten Nutzungen wird es zu Lichtemissionen kommen, die der Nutzung im Siedlungsraum entsprechen. Wesentliche Auswirkungen sind aufgrund der Vorbelastungen nicht zu erwarten.

Zur Reduzierung der Lichtabstrahlung soll der Abstrahlwinkel so ausgestaltet werden, dass die Lichtabstrahlung auf den unteren Halbraum beschränkt wird.

7.7.5 Auswirkungen durch Potentielle Radonbelastung

Das Plangebiet liegt innerhalb des vom Landesamt für Geologie und Bergbau definierten Bereiches mit einem Radonpotenzial von 31,4 bzw. einer Radonkonzentration von 42,6 kBq/m³³⁷.

Mit der Einstufung von 42,6 kBq / m³ ist davon auszugehen, dass mit großer Wahrscheinlichkeit im ungünstigsten Fall Werte bis zu 100.000 Bq/m³ vorhanden sein können. Die für diese Fälle geeigneten Vorkehrungen sind bauliche Maßnahmen am Gebäude. Diese entsprechen im Wesentlichen den nach aktuellem Stand der Technik ohnehin durchzuführenden und üblichen Maßnahmen. Hierzu zählen insbesondere die Herstellung einer konstruktiv bewehrten, durchgehenden Bodenplatte mit einer Dicke von mind. 15 cm, die Abdichtung von Böden und Wänden im erdberührten Bereich gegen von außen angreifende Bodenfeuchte in Anlehnung an DIN 18195 mit Materialien, die auch zur Radonabwehr geeignet sind.

Für einen Neubau empfehlen sich die folgenden einfachen vorbeugenden Maßnahmen, die ohnehin bereits im Wesentlichen dem Stand der Technik entsprechen:

- Die Bodenplatte sollte aus konstruktiv bewehrtem Beton mit einer Mindeststärke von 15 cm bestehen.
- Die Kellerwände sollten mit einer fachgerechten Bauwerksabdichtung nach DIN 18 195-4 gegen angreifende Bodenfeuchte geschützt werden. Das Dichtmaterial sollte radondicht sein und so elastisch, dass es auch kleine entstehende Risse überbrücken kann.
- Im Perimeterbereich des Gebäudes sollte eine komplett geschlossene durchgängige radondichte Sperrschicht eingebaut werden. Durchdringungen durch diese sind radondicht abzudichten.

³⁷ Internetauftritt des Landesamtes für Umwelt Rheinland-Pfalz – Geologische Radonkarte RLP, aufgerufen unter: <https://lfu.rlp.de/de/arbeits-und-immissionsschutz/radoninformationen/geologische-radonkarte-rlp/>, Stand: 17.10.2023.

- Die Hinterfüllung vor den Kellerwänden sollte mit einem nicht bindigen Material wie Kies oder Splitt erfolgen. An diese muss die kapillarbrechende Schicht unter dem Gebäude angeschlossen werden, sodass ein Teil des Radons unter dem Gebäude an die Oberfläche treten kann. Voraussetzung dafür ist aber, dass die Oberfläche dieser Drainage nicht verriegelt wird und Frostschürzen oder ähnliches die Gasmigration nicht behindern.
- Gegebenenfalls eine Gasdrainage, vor allem unter großflächigen Gebäuden.

Weiterführende Informationen zum Thema Radonschutz von Neubauten und Radonsanierungen können dem Radon-Handbuch des Bundesamtes für Strahlenschutz entnommen werden. Weiterhin stehen zu der Thematik Radon in Gebäuden bzw. in der Bodenluft die Radoninformationsstelle im Landesamt für Umwelt zur Verfügung.

Durch bauliche Vorsorgemaßnahmen (z. B. Mindeststärke der Bodenplatte) können die Belange mit Umsetzung der Planung ausreichend berücksichtigt werden. Weitergehende Untersuchungen werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht erforderlich.

7.7.6 Auswirkungen auf die Erholungseignung

Im Bestand ist eine öffentliche Erholungseignung im Plangebiet nicht gegeben. In den privaten Grundstücksbereichen der Grundstücke entlang der Ostallee bestehen über die Gärten private Flächen mit Erholungseignung. Diese können auch nach Umsetzung der Planung im Bestand weiterhin erhalten bleiben.

Hinsichtlich der Quartiersentwicklung in den Teilbaugebieten MU 1.1 und MU 1.2 wird es zu einer Verbesserung der Erholungseignung im privaten sowie öffentlichen Bereich kommen. Als öffentliches Angebot wird ein Spielplatz etabliert. Ebenfalls können gemäß der städtebaulichen Konzeption Aufenthaltsflächen und -Bereiche im neu zu entwickelnden Quartier geschaffen werden, die einerseits den Bewohnern und andererseits den Arbeitnehmern der zukünftigen Nutzungen sowie Besuchern dieser zugutekommen können. Ebenfalls könnte bei Etablierung einer Gastronomie über diese ein Angebot geschaffen werden, dass die Aufenthaltsqualität im neuen Quartier attraktiver gestaltet.

7.8 Klimaschutz / Klimaanpassung

Gemäß § 1a Abs. 5 BauGB soll „den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden“.

Die Berücksichtigung der Folgen des globalen Klimawandels und die Klimafolgenanpassung ist zum einen hinsichtlich des Beitrags der Planung zu sehen und zum anderen hinsichtlich der Auswirkungen des Klimawandels, die auf das Plangebiet einwirken, z. B. Hitze, Starkregenereignisse, etc.

Durch die Inanspruchnahme von Fläche, den Bau der Gebäude und Stellplatzflächen sowie der Erhöhung des Verkehrsaufkommens ist prinzipiell mit einem Ausstoß von Treibhausgasemissionen (v. a. CO₂) zu rechnen. Ebenfalls ist betriebsbedingt, insbesondere durch den Energiebedarf, mit Treibhausgasemissionen zu rechnen. Aufgrund der Angebotsplanung sind die Mengen jedoch nicht im Rahmen des Bebauungsplans abschätzbar.

Die Anzahl zusätzlicher Fahrten spiegelt jedoch nicht die Länge der zusätzlich gefahrenen Wegstrecken wider. Zudem ist in der Zukunft generell mit einem erhöhten Anteil an Elektromobilität zu rechnen, welcher den CO₂-Ausstoß bei den Anfahrten reduziert. Ansatzweise vollständige Bilanzierungsansätze, welche z. B. den CO₂-Ausstoß beim Bau durch (Beton-) Produktion, Transport, Energieverbrauch, etc. berücksichtigen oder auch die Einsparung durch Kfz-Fahrten aufgrund der Mobilitätskonzepte und der Planung eines gemischt genutzten Quartiers berücksichtigen, können hier aufgrund der Komplexität nicht abgeschätzt werden.

Was jedoch berücksichtigt werden kann, ist, dass folgende Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen der Planung auf diese Aspekte beitragen können:

- Es handelt sich um eine bereits vorgenutzte und hochversiegelte Fläche und nicht um eine Inanspruchnahme „neuer“ Flächen.
- Beim zusätzlichen Verkehrsaufkommen ist gegenüber dem ehemaligen Bestandsverkehrsaufkommen nicht mit einer wesentlichen Erhöhung zu rechnen (vgl. Kap. 7.2.2).
- Mit Festsetzung der Art der baulichen Nutzung wird ein gemischt genutztes Quartier in innerstädtischer Lage und sehr guter Anbindung an den ÖPNV entwickelt, was zu einer Verringerung von Wegen beiträgt.
- Das Maß der baulichen Nutzung wird auf das erforderliche Maß begrenzt und ermöglicht eine vertikale Verdichtung im innerstädtischen Bereich.
- Über die anteilige Begrünung, sowie Erhaltungs- und Anpflanzfestsetzungen von Bäumen werden kleinklimatische Wirkungen verringert und ausgleichende klimatische Wirkungen sowie eine Verschattung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum geschaffen. Es wird die Verwendung stadtklimaverträglicher Baumarten empfohlen.
- Über die Materialwahl kann ein Beitrag geleistet werden, dass sich Flächen geringer aufheizen.
- Die Umsetzung einer (anteiligen) Dachbegrünung besitzt u. a. isolierende Wirkung, führt zur Verringerung von Aufheizen darunterliegender Räume, Senkung der Oberflächentemperatur des Daches unter Berücksichtigung der Verdunstungswirkungen.
- Die Berücksichtigung der Starkregenereignisse im Entwässerungskonzept über Überflutungsprüfung und Aufzeigen von Maßnahmen, die die Auswirkungen reduzieren können, z. B. Vermeidung von Oberflächenabflüssen über wasserdurchlässige Flächenbefestigung, Baumquartiere / „Schwammstadt“, offene Mulden, Erhöhung des Erdgeschossniveaus, etc. trägt der Vorsorge Rechnung.
- Es wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, was zur Förderung eines klimafreundlichen Verkehrs (z. B. Elektromobilität über Ladestationsinfrastrukturen, Car-Sharing, etc.), unter Berücksichtigung einer Stellplatzsatzung zur Reduzierung von Kfz-Stellplätzen und Bereitstellung von Fahrradstellplätzen beiträgt.

- Ebenfalls wurde ein Energiekonzept erstellt.

Wesentliche Auswirkungen der Planung auf das Klima sind nicht zu erwarten. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine klimaökologische Untersuchung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kommt, dass das Projekt als stadtklimatisch vertretbar angesehen werden kann. Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen, wie anteilige Dachbegrünung, Fassadenbegrünung, etc., können die klimatischen Auswirkungen gemindert werden. Entsprechende Festsetzungen wurden im Bebauungsplan aufgenommen. Bei der Auswahl der Baumarten wurden insbesondere Arten vorgegeben, die sich den stadtklimatischen Rahmenbedingungen anpassen.

Die Festsetzungen stehen zudem einer Nutzung erneuerbarer Energien nicht entgegen. Mit der sonnenexponierten Ausrichtung des Plangebietes sowie der möglichen Bauausrichtung innerhalb des Plangebietes können dabei insbesondere auch Dachflächen oder Fassadenflächen für die Nutzung von Solaranlagen bzw. Photovoltaik günstig ausgerichtet werden.

Zur Reduzierung der Auswirkungen auf das Klima können zusätzlich im Rahmen der späteren Ausführungsplanung weitere Maßnahmen, z. B. Reduzierung des Energieverbrauchs, Umsetzung klimafreundlicher und effizienter Gebäudetechnik, berücksichtigt werden, die ebenfalls einen positiven Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung leisten können.

Wasserhaushaltsbilanz

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Wasserhaushaltsbilanz³⁸ durchgeführt. In dieser wurden auch die im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen zur Begrenzung des Versiegelungsgrades, z. B. anteilige Dachbegrünung, wasserdurchlässige Flächenbefestigungen, sowie die Entwässerungskonzeption berücksichtigt. Im Vergleich zum natürlichen Referenzzustand werden über die Komponenten Grundwasserneubildung und Verdunstung 10 %-ige Abweichungen eingehalten, lediglich der Direktabfluss besitzt eine Abweichung von 12 %. Vergleicht man dies jedoch mit dem derzeitigen Bestand wird eine deutliche Verbesserung erkennbar. Der Gesamtabfluss kann über die planerische Konzeption gegenüber dem Ist-Zustand um ca. 30 % reduziert werden. Hinsichtlich der deutlichen Verbesserung der bestehenden Situation, der Entwicklung im innerstädtischen, verdichteten und hoch versiegelten Bereich und den vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation des Wasserhaushaltes gegenüber dem Ist-Zustand, wird die Planung als ausreichend erachtet.

Starkregenereignisse

Die Abwasser- bzw. Niederschlagswasserbeseitigung berücksichtigt die erforderlichen Regeln der Technik und die entsprechenden Sicherheiten bzgl. des Ansatzes der Regenereignisse im Plangebiet. Jedoch sind damit extreme Starkregenereignisse nicht abgedeckt. Damit kann es zum Rückstau im Kanalnetz, einem Austreten von Wasser an den Tiefpunkten im Straßenraum, etc. kommen. Bei einem seltenen oder außergewöhnlichen Regenereignis kann ein

³⁸ BFH Ingenieure GmbH (Januar 2024): Quartier Ostallee – Entwässerungskonzept, Trier.

ungehindertes Abfließen des anfallenden Niederschlagswassers aus dem Plangebiet somit ggf. nicht gewährleistet werden.

Aus der Sturzflutgefahrenkarte des Landes Rheinland-Pfalz³⁹ geht hervor, dass im Plangebiet im Bemessungsfall eines 100-jährlichen Ereignisses (außergewöhnlicher Starkregen) mit einer Abflusskonzentration und Wassertiefen von größtenteils 30 – 50 cm, in kleinen Teilbereichen von 50 - 100 cm zu rechnen ist.

Im Bebauungsplanverfahren wurde eine Betrachtung der Überflutungssituation bei Starkregen⁴⁰. Bereits im Bestand kommt es teilweise zu Einstautiefen von bis zu 50 cm in Senken sowie einem Abfluss des Wassers teilweise in Richtung Bahnstrecke und teilweise in Richtung Ostallee. Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Konzeption wurde für die Teilbaugebiete MU 1.1, MU 1.2 und MU 1.6, in denen es zu einer Änderung gegenüber dem Bestand kommt, eine Höhenkonzeption entwickelt, so dass bei einer Überflutungssituation sich der Zustand für benachbarte Grundstücke nicht verschlechtert. Ebenfalls wurde berücksichtigt und empfohlen, dass die Erdgeschosshöhen der geplanten Gebäude im MU 1.1, MU 1.2 und MU 1.6 angehoben werden und das Wasser vom Gebäude wegfließen kann.

Zusätzliche Maßnahmen auf den Grundstücken können über z. B. Prüfung und Optimierung der Höhenlage der geplanten Grundstückszufahrten, Rückstausicherung der Anschlussleitungen, konstruktive Schutzmaßnahmen, Maßnahmen an Fenster- oder Türöffnungen sowie an Grundstückszufahrten oder Bodenöffnungen, die ein Volllaufen von Tiefgaragen- bzw. Kellergeschossen verhindern, Berücksichtigung von Notabflusswegen, Vorhaltung von Flächen, die Starkregen aufnehmen können, Errichtung zukünftiger Gebäude oberhalb des Straßenniveaus, berücksichtigt werden.

Im Bebauungsplan wurden insbesondere entsprechende Spielräume hinsichtlich der Gebäudehöhen gewährleistet, so dass durch ein erhöhtes Sockelgeschoss die Fenster- und Türöffnungen der Wohngeschosse erhöht angeordnet werden können. Es wird ein baulicher Objektschutz sowie die Berücksichtigung eines Starkregenvorsorgekonzeptes für die dem Bebauungsplanverfahren nachgelagerte Umsetzungsplanung empfohlen.

Informationen zu Starkregenereignissen können unter dem Stichwort „Starkregengefährdung“ dem Geoportal Rheinland-Pfalz entnommen werden: <https://geoportal-wasser.rlp-umwelt.de/> und die entsprechende Starkregengefahrenkarte kann bei der Stadtverwaltung Trier, beim Tiefbauamt eingesehen werden. Weitere Informationsmöglichkeiten bestehen unter <https://wasserportal.rlp-umwelt.de/servlet/is/10081/>, Informations- und Beratungszentrum Hochwasservorsorge Deutschhausplatz 1, 55116 Mainz Tel.: 06131/2398-0, „Leitfaden Starkregen – Objektschutz und bauliche Vorsorge – Bürgerbroschüre“ des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).

³⁹ Wasserportal des Landes Rheinland-Pfalz, aufgerufen unter: <https://wasserportal.rlp-umwelt.de/auskunftssysteme/sturzflutgefahrenkarten/sturzflutkarte>, Stand: 29.02.2024.

⁴⁰ BFH Ingenieure GmbH (Januar 2024): Quartier Ostallee – Entwässerungskonzept, Trier.

7.9 Städtebaulicher Vertrag

Ergänzend zur Aufstellung des Bebauungsplanes wird zwischen der Stadt Trier und der Quartier Ostallee GmbH & Co. KG ein städtebaulicher Vertrag geschlossen. Dieser beinhaltet die wesentlichen, zu sichernden Inhalte im Zuge der Planung und deren Ausführung. Wesentliche Eckpunkte bilden dabei die Festlegung eines Anteils barrierefreien und öffentlich geförderten Mietwohnungsbaus (33 %), Regelungen zur Herstellung und Kostenübernahme von Erschließungsanlagen und öffentlicher Grünflächen, Sicherung natur- und artenschutzfachlicher Belange, Regelungen zur Durchwegung des Gebietes für den Fußgänger- und Radverkehr, etc. Der städtebauliche Vertrag wird im weiteren Verfahren erarbeitet.

7.10 Eigentumsverhältnisse

Der größte Teil des Plangebietes befindet sich im Eigentum der SWT (Stadtwerke Trier). Lediglich westlich im Plangebiet befindlichen Wohn- und gemischt genutzte Gebäude sind im Eigentum privater Dritten.

7.11 Bodenordnerische Maßnahmen

Einer Aufstellung des Bebauungsplans stehen die heutigen Eigentumsverhältnisse nicht entgegen.

Bodenordnerische Maßnahmen sind hinsichtlich der öffentlichen Fläche des Spielplatzes sowie des öffentlichen Fuß- und Radweges erforderlich.

7.12 Flächenbilanz

Aus dem Bebauungsplan werden im Einzelnen folgende Flächengrößen ermittelt:

Art der Nutzung	Flächenanteil ca. in ha
Urbanes Gebiet	2,62 ha
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	0,04 ha
Versorgungsfläche	0,06 ha
Öffentliche Grünfläche	0,03 ha
Gesamtfläche	2,75 ha

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

8 Verzeichnisse

Abbildung 1:	Luftbild mit Darstellung des Plangebietes Bebauungsplan BM 139 (ohne Maßstab)	2
Abbildung 2:	Aktuelle Einfahrtsmöglichkeiten von der Ostallee (Quelle SWT 2021)	4
Abbildung 3:	Erkundungsverfahren (Darstellung: sbt Paul Simon & Partner 2021)	7
Abbildung 4:	Lage der Erkundungsstellen (Darstellung: sbt Paul Simon & Partner 2021)	7
Abbildung 5:	Übersichtskarte rechtskräftiger Bebauungspläne (ohne Maßstab)	10
Abbildung 6:	Ausschnitt aus dem RROP 1985 (ohne Maßstab) mit Kennzeichnung der Lage des Plangebietes (grün umkreist)	15
Abbildung 7:	Entwurfssfassung regionaler Raumordnungsplan Stadt Trier, VG Trier-Land, VG Schweich an der röm. Weinstraße (ohne Maßstab) mit Kennzeichnung der Lage des Plangebietes (schwarz umkreist)	16
Abbildung 8:	Stadt Trier 2019: Flächennutzungsplan Trier 2030 (ohne Maßstab) mit Abgrenzung des Plangebietes (schwarz gestrichelt)	17
Abbildung 9:	Ausschnitt Stadtteil Landschaftsplan Trier Mitte/Gartenfeld, 2011 (ohne Maßstab) mit Abgrenzung des Plangebietes (schwarz gestrichelt)	18
Abbildung 10:	Ausschnitt aus der Werbeanlagensatzung der Stadt Trier (ohne Maßstab) mit Abgrenzung des Plangebietes (schwarz gestrichelt)	21
Abbildung 11:	Siegerentwurf des Realisierungswettbewerbs des Büros agn (Stand Mai 2022)	25
Abbildung 12:	Städtebauliches Konzept (agn, Stand: Februar 2024)	27
Abbildung 13:	Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Prognose-Nullfall	87
Abbildung 14:	Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Prognose-Planfall	88
Abbildung 15:	Bewertung der Konzepte (Darstellung: Quartier Ostallee GmbH Co. KG 2023)	93
Abbildung 16:	Konzept 2 Biomethan-BHKW mit Luft-Wasser-Wärmepumpe (Darstellung: Quartier Ostallee GmbH Co. KG 2023)	94
Abbildung 17:	Schematische Darstellung der Entwicklung des Quartiers Ostallee; Stand jeweils zum 31.12. des Jahres.	5
Abbildung 18:	Schematische Darstellung der geplanten Tiefgaragen.	6

9 Rechtsgrundlagen, DIN-Vorschriften, Regelwerke

Baugesetzbuch (**BauGB**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist.

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – **BauNVO**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 03. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist.

Planzeichenverordnung (**PlanZV**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist.

Bundes-Immissionsschutzgesetz (**BImSchG**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I S. 202) geändert worden ist.

Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (**LBauO RLP**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. November 1998, die zuletzt durch Gesetz vom 07. Dezember 2022 (GVBl. S. 403) geändert worden ist.

Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz (**LWG RLP**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 2015 (GVBl. 2015, 127), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 08.04.2022 (GVBl. S. 118).

Rheinland-Pfälzische Gemeindeordnung (**GemO RLP**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.01.1994, die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Mai 2023 (GVBl. S. 133) geändert worden ist.

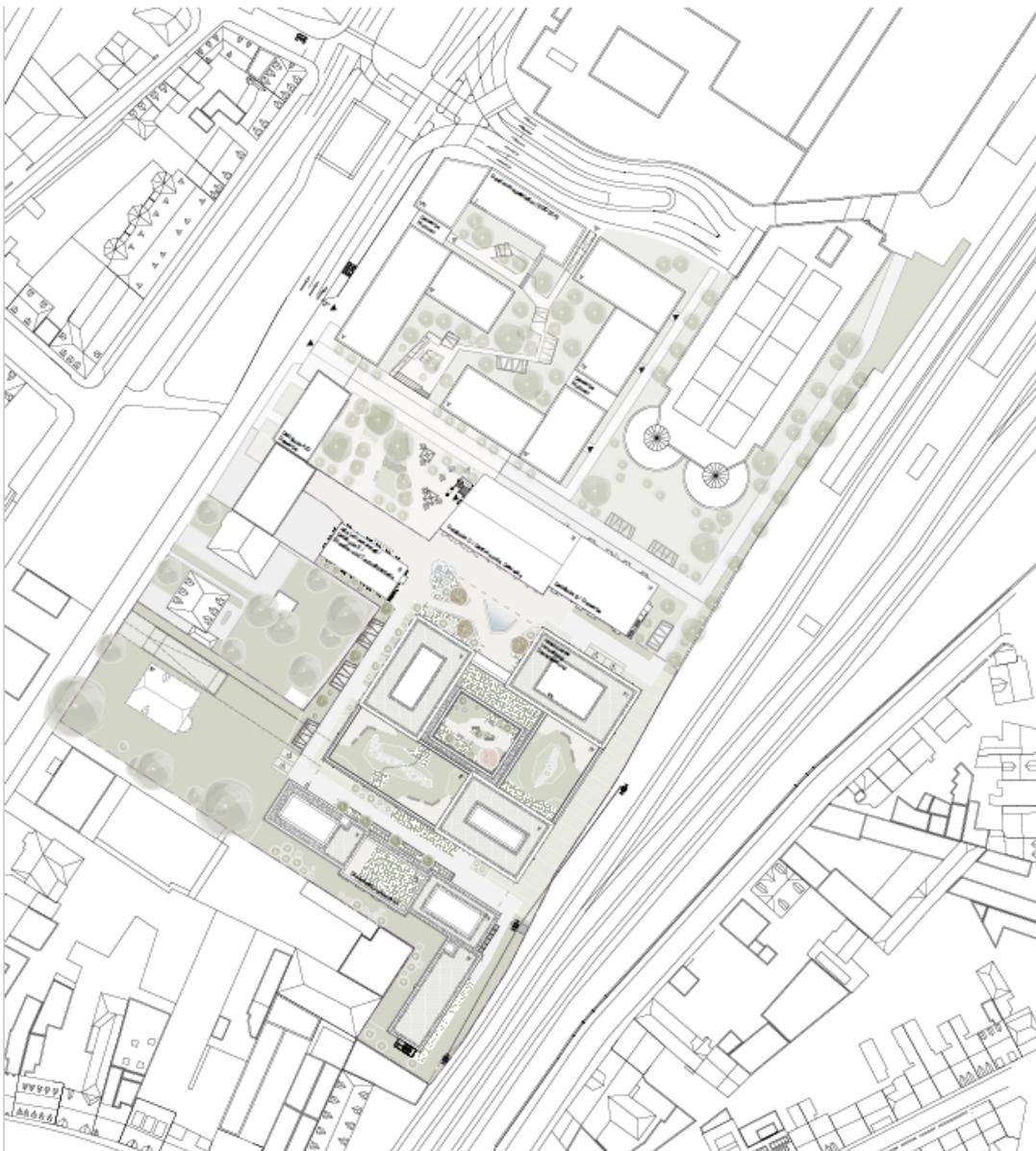
Trier, den xx.xx.xxxx

gez. Dr. Thilo Becker, Beigeordneter

10 Anlage 1 - Planungsalternativenprüfung

Quelle: Quartier Ostallee GmbH & Co. KG, Stand: 28.02.2024

QUARTIER OSTALLEE -Variantenbetrachtung Zu-/Abfahrten-



Bauherr:

Quartier Ostallee GmbH & Co. KG
Ostallee 7-13, 54290 Trier

10.1 Zielstellung für das Quartier

Der Entwicklung des Grundstücks an der Ostallee kommt aufgrund des immer wichtiger werdenden Themas der Nachverdichtung eine besondere Bedeutung zu. Die Fläche ist aufgrund ihrer innerstädtischen Lage für eine qualitätvolle städtebauliche Entwicklung prädestiniert. Die aktuelle Umstrukturierung der SWT bietet die Chance, in dieser zentralen Lage, in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof, ein lebendiges, Nutzungsdurchmischtes, urbanes und vor allem nachhaltiges Innenstadtquartier zu entwickeln.

Ziel ist es durch eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten, sozialer Infrastruktur und ergänzenden Dienstleistungen, kombiniert mit qualitativ gestalteteten Außenanlagen, besondere Qualitäten für Jung und Alt zu schaffen bzw. unterschiedlichste Zielgruppen anzusprechen.

Ziel ist es, für das gesamte Grundstück eine städtebaulich zusammenhängende Gesamtentwicklung als integriertes Stadtquartier zu schaffen. Zentraler Baustein soll dabei ein neues Headquarter für die beiden Projektpartner – Stadtwerke Trier und Volksbank Trier Eifel – sein, dass in seiner städtebaulichen Präsenz und Architektursprache den Charakter der beiden Projektpartner und den Nachhaltigkeitsgedanken des Gesamtquartiers aufgreift.

Die Identifikation späterer Nutzer und Bewohner mit dem Quartier und dessen Offenheit ist ein zentraler Faktor für die Zukunftsfähigkeit der neu geschaffenen räumlichen Strukturen. Dabei spielen die baulich-räumlichen Aspekte, Grün- und Freiräume sowie das soziale Gefüge eine Rolle.

Das Quartiersprofil ist daher auf alle Zielgruppen abgestimmt und soll allen Altersgruppen gerecht werden. Denn nur dadurch erleben die Menschen das neue Arbeiten, Wohnen und soziale Umfeld im Quartier als lebenswert.

Die Wahrnehmung eines Quartiers durch die Bevölkerung im direkten und indirekten Umfeld wird auch durch die Reichweite der Veränderung des gesamten Stadtviertels infolge des offenen und doch integrierten Quartiers positiv beeinflusst.

Die Gestaltung des Freiraums ist von entscheidender Bedeutung für die Qualität und das Erscheinungsbild des Quartiers. Innerhalb des Quartiers ist ein zusammenhängender Freiraum zu schaffen, der sowohl Raum für Begegnung als auch private Rückzugsmöglichkeiten bietet und sich in den städtebaulichen Kontext einfügt. Die durch Anordnung der Gebäude entstehenden Innenbereiche sollen als Begegnungsräume angelegt werden. Im zentralen Bereich des Quartiers ist zudem ein öffentlicher Quartiersplatz vorzusehen.

10.2 Entwicklungsabschnitte

Die Entwicklung des Quartiers Ostallee wird in 3 Abschnitten – A, B, C - vorgenommen.



Zunächst erfolgt die Planung und Bebauung des südlichen Entwicklungsabschnittes A u. a. mit Headquarter, Dienstleistungszentrum und Tiefgarage. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass zum einen der Mietvertrag des Mieters „Volksbank Trier“ für seine aktuellen Räumlichkeiten in der Herzogenbuscher Straße in 2026 ausläuft. Zum anderen müssen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtwerke Trier erst vom derzeitigen Verwaltungsgebäude und dem Gebäudetrakt zwischen Gebäude A/D und C auf dem Grundstück „Ostallee 7-13“ ins neue Headquarter ziehen, bevor ein Abbruch vorgenannter Gebäudekomplexe und der Neubau von Wohn- und Gewerbeeinheiten im Entwicklungsabschnitt C sowie der Errichtung des zentralen Quartiersplatzes im Entwicklungsabschnitt B erfolgen kann. Nachfolgend Grafik verdeutlicht die einzelnen Entwicklungsetappen auf Jahresbasis.

Mit Bezug des Headquarters und des Dienstleistungszentrums werden ca. 680 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus Trier und der Region am Standort arbeiten. Unter Nutzung von Mobilem Arbeiten, der Betrachtung von Krankheits- und Urlaubszeiten, werden rd. 70-80 % der Angestellten täglich im Büro anwesend sein. Insbesondere die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Umland, bspw. dem Eifelkreis Bitburg-Prüm oder Wittlich, werden mit dem eigenen Kfz an-/abreisen und, wenn auch wenige, Kfz-Stellplätze benötigen.

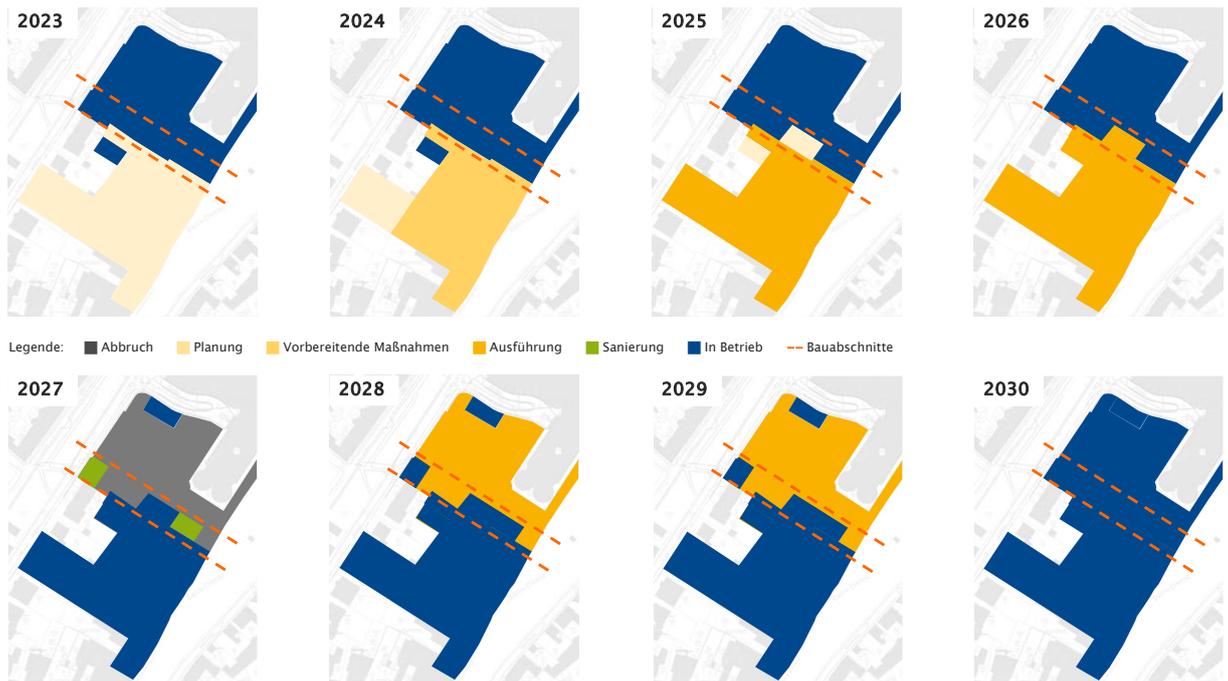


Abbildung 17: Schematische Darstellung der Entwicklung des Quartiers Ostallee; Stand jeweils zum 31.12. des Jahres.

Der Bauherr plant ein autoarmes Quartier. Dies bedeutet auch, dass der Kfz-Verkehr schon frühzeitig, idealerweise unmittelbar nach der Grundstücksgrenze, in Tiefgaragen abgeleitet werden muss. Eine Tiefgarage (Süd) ist im Entwicklungsabschnitt A, unter Headquarter und Dienstleistungszentrum, geplant. Eine weitere soll im Entwicklungsabschnitt C (Nord) für die dortigen Wohn- und Gewerbeeinheiten errichtet werden.

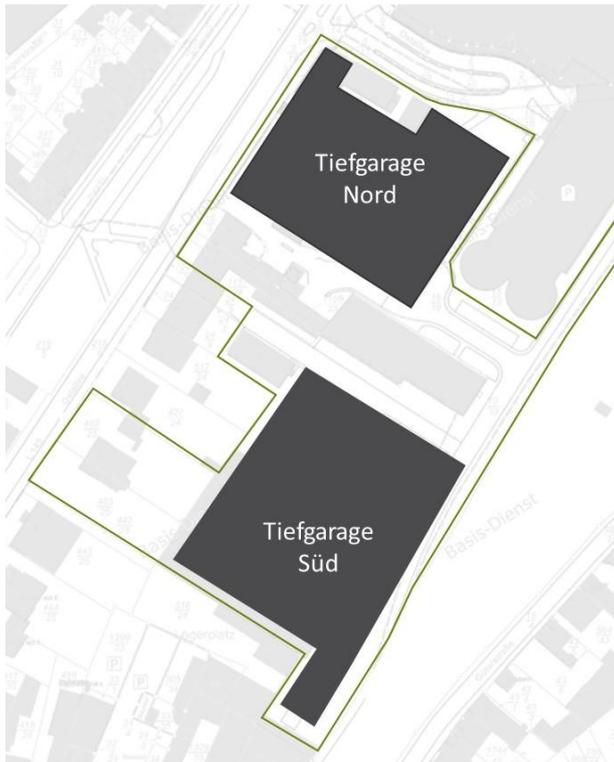


Abbildung 18: Schematische Darstellung der geplanten Tiefgaragen.

10.3 Planungsalternativenprüfung

Die Nutzungsverteilung innerhalb des Quartiers ergab sich u. a. aus den verschiedenen Varianten des Wettbewerbs sowie der Zuordnung und Bündelung der unterschiedlichen Nutzungen innerhalb des Quartiers. So wurde gemäß den Planungszielen, zur Unterbringung der zentralen Verwaltung von SWT und Volksbank, eine Bündelung der Verwaltungs- und Dienstleistungsnutzungen in einem Teilbereich des Quartiers vorgesehen, der entsprechend den angestrebten Funktionen und Flächen-/Raumbedarfe die entsprechenden Gestaltungsmöglichkeiten im Süden des Plangebietes bot. Im Norden des Plangebietes wurden gemäß der städtebaulichen Zielsetzung, zur Etablierung eines gemischt genutzten, urbanen Stadt-quartiers und unter Berücksichtigung der Lagegunst sowie zur Wohnraumversorgung in Trier, insbesondere Wohnen räumlich konzentriert.

Unter Berücksichtigung der innerstädtischen Lage und der sehr guten Verkehrsanbindung an den ÖPNV wurde sich dafür entschieden, ein verkehrssarmes Quartier und insbesondere oberirdisch autofreies Quartier zu gestalten. Die oberirdische Freiheit von Kfz unterstützt dabei den angestrebten hochwertigen Charakter des Quartiers als repräsentativen Ort für die Verwaltungsnutzungen, jedoch auch als Ort des Aufenthalts und für die Bewohner im Quartier. Ebenfalls werden unter Berücksichtigung der mit dem Kfz-Verkehr verbundenen Emissionen und Störungen diese gebündelt unterhalb die Erde gebracht und somit eine Wohn- und Aufenthaltsqualität im Quartier geschaffen, die frei von Kfz-Nutzungen ist.

Hinsichtlich der Entscheidung für Lärmfestsetzungen wird auf das Gutachten der FIRU Gfl mbH Kaiserlautern (Bericht: P22-028/1 vom 15.02.2024) verwiesen. Über das Mindestmaß hinaus wurden aufgrund der bestehenden Lärmbelastungen und unter Berücksichtigung der

Zielsetzung eines hochwertigen und attraktiven, innerstädtischen Quartiers weitergehende Festsetzungen getroffen, die dem Schutz vor Lärm sowie der Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität dienen.

Betreffend das Gebäude der Ostallee Nr. 27 wurde im Verlauf der Planung geprüft, ob und wie das Bestandsgebäude in die Planung integriert werden kann bzw. welche Nutzungen in diesem Bereich städtebaulich sinnvoll angeordnet werden könnten. Aufgrund der Lage und Anbindung zur Ostallee können in diesem Bereich verschiedene Nutzungen untergebracht werden, die somit eine Anfahrt ins Quartier hinein verhindern. Es wurde sich im Laufe des Planungsprozesses dagegen entschieden Wohnnutzungen auszuschließen, da diese u. a. auch die Bebauung entlang der Ostallee prägen und zu einer Nutzungsmischung im Quartier beitragen.

Die Verkehrserschließung des neu geplanten Stadtquartiers auf dem SWT-Gelände betreffend wurden unterschiedliche Erschließungsvarianten mit der städtebaulichen Konzeption geprüft.

Grundsätzlich ist durch die R+T Verkehrsplanung GmbH festgehalten, dass durch das neue Quartier Ostallee „[...] die Querschnitte und Knotenpunkte nur unwesentlich mehr belastet werden und keine Änderung der Verkehrsqualitäten zu erwarten sind. [...]“.⁴¹ „Eine geplante Trennung zwischen den beiden Tiefgaragenzufahrten für den gewerblichen Teil und den Wohnbereich wird nicht als kritisch erachtet. Aufgrund der Situation vor Ort ist eine solche Zweiteilung vertretbar. [...] Beide Zufahrten weisen einen Abstand von etwa 100 Metern zueinander auf, so dass für den Fußverkehr keine kurz aufeinanderfolgenden Querungssituationen entstehen. Allgemein werden bei solchen Situationen jeweils Entfernungen von 50 Metern angestrebt. [...] Eine alleinige Tiefgaragen-Zufahrt auf Höhe Ostallee 7-13 wird in der Abwägung als ungünstigere Variante beurteilt. Der Vorteil an dieser Variante ist, dass für den Fußverkehr eine Querungssituation weniger bestehen würde. Allerdings verschärft sich nun der Konflikt an der schon bestehenden SWT-Zufahrt. In diesem Bereich beginnt auf der Ostallee eine Busspur und es entwickeln sich die Fahrstreifenaufteilungen für den Knotenpunkt Ostallee / Fabrikstraße. Zusätzlich sind durch die bestehende Bebauung und Begrünung die Sichtbeziehungen nicht optimal. Während bei der zweigeteilten Tiefgaragenzufahrt diese Situation durch die geringeren Verkehrsbelastung ohne Bedenken zu tolerieren ist, wäre bei einer konzentrierten Verkehrsbelastung aller durch das Gebiet induzierten Verkehre diese Ausfahr-Situation deutlich kritischer zu bewerten.“⁴²

Als Eckpfeiler der Prüfung und der Auswahl der untersuchten Varianten wurden zudem folgende Aspekte eingestellt:

Hinsichtlich der Fragestellung ober- bzw. unterirdischer Stellplätze wird aus den o. g. Gründen und der städtebaulichen Zielsetzung eines quasi oberirdisch „autofreien“ Quartiers in der nachfolgenden Variantenbetrachtung lediglich die Möglichkeit von Tiefgaragen näher betrachtet.

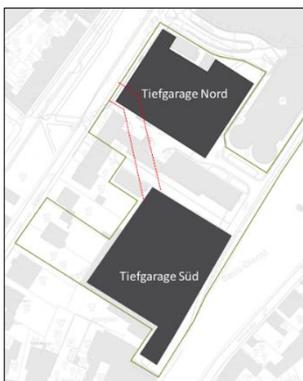
⁴¹ Vgl. Verkehrsuntersuchung B-Planverfahren Quartier Ostallee vom 11. Dezember 2023 der R+T Verkehrsplanung GmbH; S. 20.

⁴² Vgl. Stellungnahme vom 27.11.2023 zu den geplanten Tiefgaragenzufahrten der R+T Verkehrsplanung GmbH.

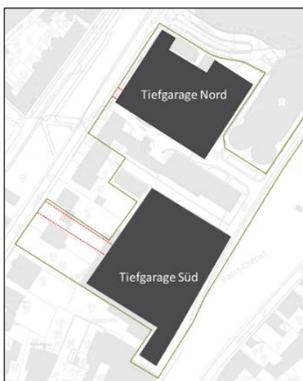
Weitergehender Aspekt der Anordnung von Zu- und Abfahrten ist, dass möglichst der Kreuzungsbereich „Ostallee / Fabrikstraße“ freigehalten wird, um den Verkehrsfluss nicht zu beeinträchtigen. Ebenfalls wird hier verkehrsgutachterlich empfohlen, sich möglichst außerhalb des Rückstaubereichs des Knotenpunktes zu bewegen, um nicht weitergehende Erschwernisse hinsichtlich des Verkehrsflusses sowie einen weiteren Rückstau in Bezug auf die Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage ins neue Quartier hinein zu erzeugen.

Für die Planungsalternativenprüfung hinsichtlich der Zufahrt Ostallee Nr. 27 wird auf Kap. 5.4 des Fachbeitrags der Umweltbelange verwiesen. Im nachfolgenden wird hinsichtlich der Anbindung Ostallee Nr. 27 lediglich auf die nördliche Zufahrtsmöglichkeit abgestellt, da sich diese unter Berücksichtigung der Abwägung und des Vorzugs des Baumerhalts (u. a. wegen Natur- und Artenschutzfunktionen, jedoch auch wegen des Stadtbildes und der kleinklimatischen Funktionen) positiv hervorgehoben hat.

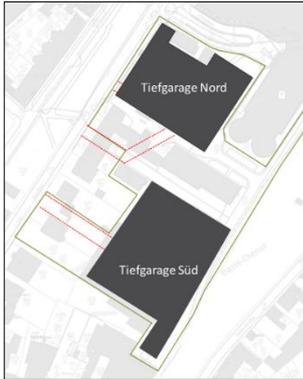
Hinsichtlich der Planungsalternativen der unterschiedlichen Erschließung der Teilbaugelände MU 1.1 und MU 1.2 ergeben sich unter der Prüfung der städtebaulich sinnvollen Varianten folgende Varianten und Aspekte der Prüfung:



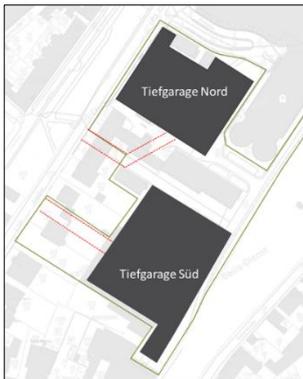
Variante 1: Eine Zu- und Abfahrt in eine Tiefgarage ins Plangebiet zum neuen Quartier zur Erschließung des Quartiers (wie im Wettbewerbsverfahren vorgesehen). Interimslösungen aufgrund der angestrebten Bauabschnitte und einer Zufahrtsmöglichkeit.



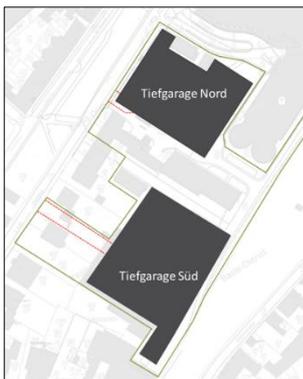
Variante 2: Zwei Anbindungspunkte zu Zu- und Abfahrten zur Tiefgarage bzw. zu zwei Tiefgaragen ins Plangebiet.



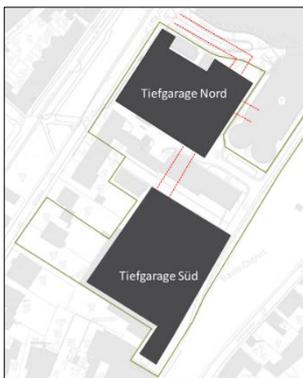
Variante 2a: Eine räumlich getrennte Tiefgaragenzu-/abfahrt im bisherigen Bereich über die Zufahrt Tor 1 sowie über eine Durchfahrt im Gebäude Ostallee Nr. 19 (privat) sowie die Zu-/Abfahrt über Ostallee Nr. 27.



Variante 2b: Eine gemeinsame Tiefgaragenzu-/abfahrt über eine Durchfahrt im Gebäude Ostallee Nr. 19 (privat) sowie die Zu- / Abfahrt über Ostallee Nr. 27.



Variante 2c: Eine gemeinsame Tiefgaragenzu- / -abfahrt (Tor 2) zwischen SWT-Verwaltungsgebäude und Gebäude A (Haus Ostallee Nr. 15) sowie die Zu- / Abfahrt über Ostallee Nr. 27.



Variante 3: Eine gemeinsame Tiefgaragenzu-/abfahrt über die bestehende Zufahrt Fabrikstraße zum Alleencentrum und zum Parkhaus der Stadtwerke Trier

Die verschiedenen Varianten wurden u. a. hinsichtlich der nachfolgenden Abwägungskriterien geprüft und beurteilt:

- Städtebauliche / baugestalterische Aspekte / Adressbildung.

- Neubau / Erhalt Gebäude Ostallee Nr. 27.
- Aspekte der Verkehrssicherheit / des Verkehrsflusses.
- Lärm (Betroffenheiten).
- Naturschutz- und artenschutzfachliche Aspekte: Erhalt / Fällung der Bäume.
- Eigentumsverhältnisse, Erfordernisse bzgl. Dienstbarkeiten.
- Wirtschaftliche Aspekte.



Variante 1: Eine Zu- und Abfahrt in eine Tiefgarage ins Plangebiet zum neuen Quartier zur Erschließung des Quartiers (wie im Wettbewerbsverfahren vorgesehen). Interimslösungen aufgrund der angestrebten Bauabschnitte und einer Zufahrtmöglichkeit.

Städtebaulich ist eine Grundstückszufahrt zu befürworten, da eine Unterbrechung der Bebauung und Prägung der Baugestalt durch zwei Anbindungen zu Tiefgaragenzu- / -abfahrten vermieden wird. Dagegen ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass durch eine Trennung der Tiefgaragenzu- und -abfahrten unter Berücksichtigung auch der räumlichen Trennung und Zuordnung der Nutzungen eine Adressbildung und

Zuordnung über die getrennten Nutzungen zur Vermeidung von Suchverkehren und einer klaren Zuordnung im Quartier der Vorrang zu geben ist. Die baugestalterische Ausführung zweier Zufahrten kann entlang der neu geplanten Bebauung an der Ostallee integriert werden.

Unter verkehrsplanerischen Aspekten ist eine alleinige Zu- und Abfahrt zur Bündelung der Verkehre zu bevorzugen, da insofern geringere Konflikte hinsichtlich Querungen im Fußgängerverkehr an der Ostallee entstehen. Jedoch ist auch zu berücksichtigen, dass durch diese Bündelung eine räumliche Konzentration und ggf. Rückstau für den Kfz-Verkehr auf der Ostallee erfolgen könnten. Dies könnte ggf. jedoch baulich unter Gestaltung der Tiefgaragenzu- / -abfahrt gelöst werden.

Eine alleinige Anbindung einer Tiefgarage im Bereich Ostallee Nr. 7-13 (Tor 2) zwischen SWT-Verwaltungsgebäude und Gebäude A (Haus Ostallee Nr. 15) wird unter Berücksichtigung der Lage als verkehrsplanerisch ungünstiger bewertet. In diesem Bereich beginnt auf der Ostallee eine Busspur und es entwickeln sich die Fahrstreifenaufteilungen für den Knotenpunkt Ostallee / Fabrikstraße. Während sich bei einer zweigeteilten Anbindung zu Tiefgaragen die Verkehre verteilen und die Belastung innerhalb dieses Bereichs somit verringert wäre, würde dies zu einer höheren Belastung und Konzentration in einem Bereich führen, der verkehrsplanerisch insofern unterschiedliche Funktionen bündelt und ggf. erhöhte Sicherungsmaßnahmen erfordern würde. Ebenfalls ist diese Anbindung aus wirtschaftlicher Sicht nicht der Vorzug gegeben, da Bestandsgebäude hinter der Ostallee Nr. 17 bzw. der Zwischentrakt zu Gebäude C für die bauliche Umsetzung dieser alleinigen Anbindung zurückgebaut werden müssten und es hier zu wesentlichen wirtschaftlichen Auswirkungen, unter Berücksichtigung eines längst möglichen Erhalts dieser Gebäude, führen würde. Daher wird diese Variante nicht weiterverfolgt.

Ebenfalls wird eine alleinige Anbindung der Tiefgaragenzu- und -abfahrt über die Durchfahrt Ostallee Nr. 19 aufgrund der privatrechtlich erforderlichen Anbindung über fremdes Eigentum sowie die damit einhergehende Belastung nicht als bevorzugte Lösung angesehen. Eine alleinige Tiefgaragenzu- und -abfahrt führt unter Berücksichtigung der Lärm Aspekte dazu, dass der Lärm in diesem Bereich gebündelt wird. Betroffenheiten würden somit punktuell lediglich an einer zentralen Stelle entstehen, die eine erhöhte Belastung gegenüber einer Entzerrung über zwei Zu- und Abfahrten darstellen würde. Ebenfalls würde hiermit insbesondere eine im Bestand vorhandene Bebauung und Nutzung auf fremdem Grundstück belastet werden, weshalb unter Berücksichtigung der Nachbarbelange ein alleiniger Anbindungspunkt an dieser Stelle nicht präferiert ist.

Einer alleinigen Anbindung der Tiefgarage/n über die Ostallee Nr. 27 wird zur Entzerrung der Verkehre und Vermeidung von Rückstau und räumlicher Konzentration auf der Ostallee Nr. 27 nicht der Vorzug gegeben. Ebenfalls würde unter Lärmaspekten die Nachbarbebauung in diesem Bereich zusätzlich höher belastet als es der Fall mit zwei Anbindungspunkten zu Tiefgaragenzu- / -abfahrten wäre. Diesem Aspekt kommt jedoch kein erhebliches Gewicht zu, da hier auch mit baulichen Lösungen, z. B. Einhausung der Zu- / Abfahrt, dieser Problemstellung begegnet werden könnte.

Bei dieser Variante sind folgende Aspekte positiv zu bewerten:

- Direkte Anbindung zur Ostallee.
- Kaum Kfz-Verkehr im Quartier.
- Gebäudebestand „Ostallee Nr. 27“ bleibt vollständig erhalten.
- Kaum Eingriffe in den Wurzelbereich aller Bäume auf dem Grundstück „Ostallee Nr. 27“, alle Bäume bleiben erhalten.

Negativ zu bewerten sind:

Option 1:

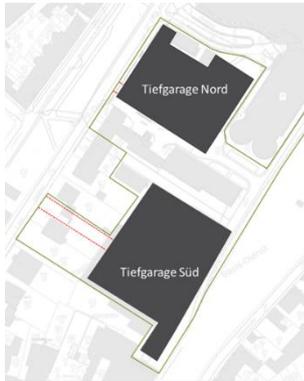
- Die Anbindung der Tiefgarage Süd kann mit der Inbetriebnahme des Entwicklungsabschnittes A nur erfolgen, wenn der Abriss der Gebäude im Entwicklungsabschnitt B und C in 2025 erfolgt und Ausweichräume gefunden werden. Zusätzlicher Kostenaufwand in Millionenhöhe.

Option 2:

- Tiefgarage Süd kann frühestens im 3. Jahr nach Fertigstellung von Entwicklungsabschnitt A genutzt werden. Bis dahin keine Parkmöglichkeiten auf dem Gelände für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Keine adäquaten Ausweichmöglichkeiten zum Parken vorhanden. Verlagerung auf das Parkhaus Ostallee. Dieses müsste in Teilbereichen als öffentlicher Parkraum geschlossen werden. Dadurch ist kein wirtschaftlicher Betrieb des Parkhauses über mehrere Jahre möglich.
- Stellplatznachweis als Voraussetzung einer Baugenehmigung für Entwicklungsabschnitt A nicht möglich.
- Erschwerte bzw. keine Baustellenlogistik für Entwicklungsabschnitt A südlicher Bereich gegeben.
- Flächenüberlagerung zwischen potentiellen Fuß- und Radweg (Quartiersquerung HBF-Innenstadt) und Tiefgarageneinfahrt.
- Rückstaumöglichkeit auf die Ostallee in Stoßzeiten möglich.
- Hohes Unfallrisiko.

Als KO-Kriterien sieht der Bauherr:

- Keine Anfahrtsmöglichkeiten zum Headquarter und Dienstleistungszentrum während Rückbau- und Bauphase Entwicklungsabschnitt B und C (2027 bis voraussichtlich Mitte 2030).
- Fehlende Feuerwehr- und Müllwagenumfahrt.



Variante 2: zwei Anbindungspunkte zu Zu- und Abfahrten zur Tiefgarage bzw. zu zwei Tiefgaragen ins Plangebiet.

Aus städtebaulicher bzw. baugestalterischer Sicht lassen sich zwei Anbindungspunkte zu Tiefgaragen von der Ostallee vereinbaren.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist eine Trennung in zwei Anbindungspunkte für Tiefgaragenzu- / -abfahrten bzw. zwei Tiefgaragen präferiert. Aufgrund des bestehenden Einrichtungsverkehrs auf der Ostallee ergeben sich klare Verkehrsabläufe zu den Zu- und Abfahrten. Bei dieser Variantenentscheidung wird u. a. als ausschlaggebender Abwägungs-

gesichtspunkt unter verkehrsplanerischen Aspekten berücksichtigt, dass diese soweit möglich voneinander getrennt angeordnet werden, damit der Verkehrsfluss auf der öffentlichen Straße Ostallee und auch der Fußgängerverkehr auf dem Gehweg entlang der Ostallee nicht direkt hintereinander durch Querungssituationen gestört wird und eine räumliche Entzerrung erfolgt. Aus verkehrsplanerischer Sicht werden insbesondere Entfernungen > 50 m angestrebt, um zu einer räumlichen Entzerrung beizutragen.

Unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse bietet es sich insofern an einen Anbindungspunkt zu den Tiefgaragen im Bereich Ostallee Nr. 27 anzuordnen und einen weiteren Anbindungspunkt in entsprechender räumlicher Entfernung nördlich entlang der Ostallee, jedoch außerhalb des Kreuzungsbereichs Ostallee / Fabrikstraße. Weitergehend ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der städtebaulichen Situation, der räumlichen Entfernung und der Eigentumsverhältnisse eine weitere Zu- / Abfahrt zu Tiefgaragen erst ab der Durchfahrt Ostallee Nr. 19 bzw. oberhalb, jedoch außerhalb des Kreuzungsbereichs zur Fabrikstraße angeordnet werden kann.

Unter Aspekten des Lärms sind zwei Anbindungspunkte zu Zu- und Abfahrten zu Tiefgaragen dahingehend vorteilhaft, weil es hierdurch die einer Entzerrung der Verkehre führt und somit auch die Lärmbelastungen nicht punktuell an einer Stelle erheblich erhöht ist.

Aus natur- und artenschutzfachlicher Sicht ergeben sich lediglich Einschränkungen hinsichtlich des Grundstücks Ostallee Nr. 27. Für einen sonstigen zweiten Anbindungspunkt entlang der Ostallee sind keine natur- bzw. artenschutzfachlichen Aspekte von Relevanz.

Wirtschaftlich entstehen durch zwei Anbindungspunkte für Tiefgaragen höhere Kosten. Jedoch ist dies vor dem Aspekt der erforderlichen bauabschnittsweisen Entwicklung auf dem SWT-Gelände zu vernachlässigen.

Unter Berücksichtigung der o. g. Aspekte der Variante einer Anbindung wird insofern einer 2. Anbindungsmöglichkeit für Tiefgaragen der Vorrang eingeräumt.

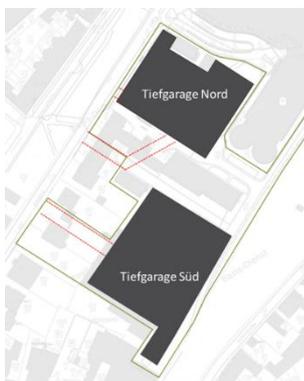
Bei dieser Variante sind folgende Aspekte positiv zu bewerten:

- 2 direkte Anbindung zur Ostallee mit großer Entfernung gemäß den Forderungen in der Stellungnahme der R+T Verkehrsplanung GmbH. Kein Rückstaupotential auf die Ostallee in Stoßzeiten.
- Kein Kfz-Verkehr im Quartier.
- Lärmauswirkungen auf das Quartier am geringsten.
- Gebäudebestand „Ostallee 27“ bleibt vollständig erhalten.
- Keine Bodeneingriffe, die zur merklichen Schädigung der erhaltenswerten Bäume führen könnten, außerhalb der Tiefgaragenzufahrt.
- Bau einer Zufahrt in Entwicklungsabschnitt A + C, dadurch keine Beeinträchtigungen im Betriebsablauf der Stadtwerke Trier (kritische Infrastruktur).

Negativ zu bewerten sind:

- Wegfall der Rotbuche (Baum Nr. 78), deren Zustandsentwicklung sehr ungewiss ist und die langfristige Perspektive für den Erhalt als „eher unwahrscheinlich“ eingestuft wird, und Linde (Baum Nr. 79, geringe Vorschäden).
- Erhöhte Verkehrssicherungspflicht auf dem Grundstück Ostallee Nr. 27 durch den Zustand der Rotbuche.

Der Bauherr sieht keine KO-Kriterien.



Variante 2a: eine räumlich getrennte Tiefgaragenzu- / -abfahrt im bisherigen Bereich über die Zufahrt Tor 1 sowie über eine Durchfahrt im Gebäude Ostallee Nr. 19 (privat) sowie die Zu- / Abfahrt über Ostallee Nr. 27

Unter verkehrsplanerischen Aspekten wird unbedingt die Bündelung von Zu- und Abfahrten zu einer Tiefgarage empfohlen, um kurz aufeinanderfolgende Querungssituationen sowie Gefährdungen im Fußgängerverkehr zu vermeiden. Daher kommt die Variante einer räumlichen Trennung der Zu- und Abfahrt zu einer Tiefgarage über Tor 1 der bisherigen SWT-Zufahrt sowie über die Durchfahrt unter Gebäude Ostallee Nr. 19 nicht in Betracht.

Bei dieser Variante sind folgende Aspekte positiv zu bewerten:

- 2 direkte Anbindung zur Ostallee.
- Kfz-Verkehr im Eingangsbereich des Quartiers.
- Lärmauswirkungen auf das Quartier gegeben.
- Gebäudebestand „Ostallee Nr. 27“ bleibt vollständig erhalten.
- Keine Bodeneingriffe im Bereich Ostallee NR. 27, die zur merklichen Schädigung der erhaltenswerten Bäume führen könnten, außerhalb der Tiefgaragenzufahrt.

Negativ zu bewerten sind:

- Zufahrt zur Tiefgarage Nord über fremdes (privates) Grundstück.
- Kollision mit Bestandsgebäuden (insb. Lehrwerkstatt/Gebäude E) durch Tiefgaragenzufahrt – städtebauliche Abwertung.
- Deutlich erhöhter Investitionsaufwand durch Schaffung von einer zusätzlichen Zu-/Abfahrt.
- Wegfall der Rotbuche (Baum Nr. 78), deren Zustandsentwicklung sehr ungewiss ist und die langfristige Perspektive für den Erhalt als „eher unwahrscheinlich“ eingestuft wird, und Linde (Baum Nr. 79, geringe Vorschäden).
- Erhöhte Verkehrssicherungspflicht auf dem Grundstück Ostallee 27 durch u.a. den Zustand der Rotbuche.

Der Bauherr sieht keine KO-Kriterien.



Variante 2b: eine gemeinsame Tiefgaragenzu- / -abfahrt über eine Durchfahrt im Gebäude Ostallee Nr. 19 (privat) sowie die Zu- / Abfahrt über Ostallee Nr. 27.

Unter Berücksichtigung des Querschnitts der bestehenden Durchfahrt sollte die bestehende Durchfahrt nur in geringem Umfang für die Gebietserschließung genutzt werden. Der Querschnitt von 8 m würde es zwar grundsätzlich erlauben in diesem Bereich eine Zu- und Abfahrt in eine Tiefgarage anzuordnen, jedoch sind hier auch die baustatischen Aspekte zu berücksichtigen, so dass der Verkehr erst innerhalb des Quartiers in eine Tiefgarage geführt werden könnte. Dies würde der städtebaulichen

Zielsetzung zur Gestaltung eines oberirdisch möglichst „autofreien“ Quartiers widersprechen, zudem Lärm in das Quartier hineinziehen und zusätzlich Flächen in Anspruch nehmen, die hinsichtlich der angestrebten Funktionen im Quartier - zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität – andernfalls als Freiraum zur Verfügung stehen könnten. Ebenfalls berücksichtigt werden muss, dass es sich hier um eine Bestandsbebauung handelt, die hinsichtlich der Auswirkungen des Verkehrs einer größeren Betroffenheit durch Lärm ausgesetzt wäre. Insofern wird unter Berücksichtigung des Lärmaspektes in Bezug auf die Nachbarschaft die Zuordnung der Tiefgaragenzu- und -abfahrt zum neuen Quartier aus Lärmaspekten sinnvollerweise der neuen Bebauung zugeordnet, da es sich hier um eigeninduzierten Verkehr handelt.

Für diese Variante spielen die Aspekte Natur- / Artenschutz keine abwägungsrelevante Rolle.

Aufgrund der Eigentumsverhältnisse bietet es sich zudem nicht an in diesem Bereich einen zentralen Anbindungspunkt zu einer Tiefgaragenzu- / -abfahrt auszugestalten. Es müssten erforderliche Rechte zur Nutzung und Überfahrt über das fremde Grundstück eingeräumt und langfristig gesichert werden. Da hier jedoch auch die Möglichkeit besteht für einen zweiten Anbindungspunkt das eigene Grundstück weiter nördlich zu nutzen, wird unter diesem Aspekt der privatrechtliche Belang hinsichtlich der Belastung fremder Grundstücke dahingehend eingestellt, dass bevorzugt eigene Grundstücke zur Anbindung zu verwenden sind.

Insofern wird diese Variante zurückgestellt.

Bei dieser Variante sind folgende Aspekte positiv zu bewerten:

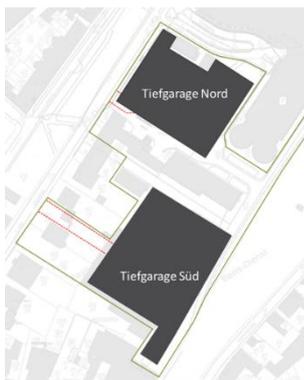
- 2 direkte Anbindung zur Ostallee.
- Kfz-Verkehr im Eingangsbereich des Quartiers.
- Lärmauswirkungen auf das Quartier gegeben.
- Gebäudebestand „Ostallee Nr. 27“ bleibt vollständig erhalten.
- Keine Bodeneingriffe im Bereich Ostallee Nr. 27, die zur merklichen Schädigung der erhaltenswerten Bäume führen könnten, außerhalb der Tiefgaragenzufahrt.

Negativ zu bewerten sind:

- Zufahrt zur Tiefgarage Nord über fremdes (privates) Grundstück. Grundbuchrechtliche Sicherung der Dienstbarkeiten.
- Kollision mit Bestandsgebäuden (insb. Lehrwerkstatt/Gebäude E) durch Tiefgaragenzufahrt – städtebauliche Abwertung.
- Wegfall der Rotbuche (Baum Nr. 78), deren Zustandsentwicklung sehr ungewiss ist und die langfristige Perspektive für den Erhalt als „eher unwahrscheinlich“ eingestuft wird, und Linde (Baum Nr. 79, geringe Vorschäden).
- Erhöhte Verkehrssicherungspflicht auf dem Grundstück Ostallee 27 durch u.a. den Zustand der Rotbuche.

Als KO-Kriterien sieht der Bauherr:

- Die Breite der Durchfahrt Ostallee Nr. 19 ist nicht ausreichend für 2 PKWs.



Variante 2c: eine gemeinsame Tiefgaragenzu- / -abfahrt (Tor 2) zwischen SWT-Verwaltungsgebäude und Gebäude A (Haus Ostallee Nr. 15) sowie die Zu- / Abfahrt über Ostallee Nr. 27.

Unter verkehrsplanerischen Aspekten sowie Lärmaspekten bestehen keine grundsätzlichen Bedenken zur Anordnung des 2. Anbindungspunktes einer Tiefgaragenzu- / -abfahrt in diesem Bereich. Hinsichtlich Lärmaspekten könnte eine Ausgestaltung der Zu- und Abfahrt baulich so erfolgen, dass gegenüber einer weiter nördlich, wie mit dem städtebaulichen Konzept vorgesehenen Anbindung, keine Vor- oder Zurückstellung des Belanges in Betracht kommt. Verkehrsplanerisch würde diese Anbindung, die heute schon besteht, auch bereits innerhalb des Bereichs der Busspur und somit in das Konfliktfeld der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer und des Kreuzungsbereichs zur Ostallee / Fabrikstraße hineinreichen und stellt insofern auch keine bevorzugte Lösung gegenüber einer weiter nördlich gelegenen Zufahrt zum Quartier dar.

Städtebaulich ist jedoch zu berücksichtigen, dass unter Zugrundelegung des städtebaulichen Konzeptes zur Gestaltung des Zugangs zum Quartier für den Fußgänger- und Fahrradverkehr

zu empfehlen ist, die Tiefgaragenzu-/abfahrt nördlich des Tors 2 anzuordnen, jedoch soweit möglich vom Kreuzungspunkt Ostallee / Fabrikstraße entfernt zu bleiben. Eine Leitung des Fußgänger- und Radverkehrs wird in diesem Bereich jedoch aus städtebaulichen Gründen nicht in das neue Wohnquartier hineingesehen, um eine „ungestörte“ Wohnruhe und Privatheit zu gewährleisten. Ebenfalls wird eine räumliche Nähe zum Kreuzungspunkt und der Überleitung an die Ostallee nicht weiter nördlich anzuordnen sein und nicht angestrebt.

Eine Lösung hinsichtlich der Fußgänger- und Radfahrerführung über das private Grundstück Ostallee Nr. 19 wäre hier jedoch möglich. Dieser wird aufgrund der Möglichkeit zur Führung über das Gelände der SWT jedoch nicht der Vorrang eingeräumt.

Für diese Variante spielen die Aspekte Natur- / Artenschutz keine abwägungsrelevante Rolle.

Unter Berücksichtigung der zuvor benannten Aspekte wird empfohlen eine 2. Anbindung zur Tiefgarage weiter nördlich als die bestehende Zufahrt Tor 2 anzuordnen.

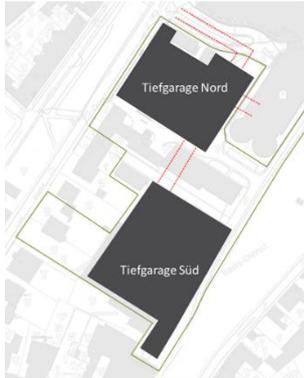
Bei dieser Variante sind folgende Aspekte positiv zu bewerten:

- 2 direkte Anbindung zur Ostallee mit großer Entfernung gemäß den Forderungen in der Stellungnahme der R+T Verkehrsplanung GmbH. Kein Rückstaupotential auf die Ostallee in Stoßzeiten.
- Kein Kfz-Verkehr im Quartier.
- Lärmauswirkungen auf das Quartier am geringsten.
- Gebäudebestand „Ostallee Nr. 27“ bleibt vollständig erhalten.
- Keine Bodeneingriffe, die zur merklichen Schädigung der erhaltenswerten Bäume führen könnten, außerhalb der Tiefgaragenzufahrt.
- Bau einer Zufahrt in Entwicklungsabschnitt A + C, dadurch keine Beeinträchtigungen im Betriebsablauf der Stadtwerke Trier (kritische Infrastruktur) und entsprechend der Entwicklungsabschnitte.

Negativ zu bewerten sind:

- Wegfall der Rotbuche (Baum Nr. 78), deren Zustandsentwicklung sehr ungewiss ist und die langfristige Perspektive für den Erhalt als „eher unwahrscheinlich“ eingestuft wird, und Linde (Baum Nr. 79, geringe Vorschäden).
- Erhöhte Verkehrssicherungspflicht auf dem Grundstück Ostallee 27 durch u.a. den Zustand der Rotbuche.

Der Bauherr sieht keine KO-Kriterien.



Variante 3: Anbindung über die Fabrikstraße

Unter Berücksichtigung der geplanten Bauabschnitte der SWT und dass es erforderlich wird die bestehenden Verwaltungsgebäude im Norden weiterhin zu erhalten, bis eine Nutzung der neu gebauten Verwaltungsgebäude im Süden erfolgen kann, ist die vorzeitige Herstellung einer Tiefgarage im nördlichen Bereich nicht möglich. Ein vorzeitiger Abriss der Verwaltungsgebäude der SWT mit erforderlicher übergangsweiser Unterbringung der Nutzungen an anderer Stelle würde einen erheblichen Kostenaufwand bedeuten und kommt aus wirtschaftlichen Aspekten nicht in Betracht.

Eine Interimslösung wäre es insofern eine oberirdische Durchwegung mit Anbindung an die Fabrikstraße über den nördlichen Bereich des SWT-Geländes mit Zufahrt in eine südlich gelegene Tiefgarage anzuordnen. Dies kommt jedoch aufgrund des zusätzlichen wirtschaftlichen Aufwandes mit Schaffung einer zusätzlichen Tiefgaragenzu- / -abfahrt, die lediglich als Interimslösung dient und anschließend zur Gestaltung des „autofreien“ Quartiers wieder zurückgebaut werden muss, nicht in Betracht.

Eine weitere Interimslösung wäre es bei zwei Anbindungspunkten die Zu- / Abfahrt zur Tiefgarage zunächst allein über die Ostallee Nr. 27 auszubilden (andere Anbindungspunkte im Norden scheiden aufgrund der o. g. Aspekte bzgl. Zwischenerhalt von Gebäuden bzw. Vermeidung der Nutzung fremder Grundstücke aus) und mit der Entwicklung im Norden diese Anbindung zur Erschließung des Quartiers erst mit Ausgestaltung der nördlichen Tiefgarage zu entwickeln. Es wurde sich jedoch gegen diese Variante entschieden und die Anordnung eines Anbindungspunktes der Tiefgaragenzu-/abfahrt im Bereich der privaten Fabrikstraße aus folgenden Aspekten nicht weiter verfolgt. Hier handelt es sich um eine private Straße, weshalb zugunsten einer öffentlichen Erschließung dieser Anbindungsmöglichkeit eine geringere Bedeutung zukommt. Der Kreuzungspunkt Ostallee / Fabrikstraße ist zudem bereits über den bestehenden Verkehr zum Parkhaus Alleencentre stark belastet. Eine weitere Belastung des Knotenpunktes soll zur Erhaltung der Anbindungsqualität an das Parkhaus möglichst vermieden werden. Außerdem würde es während der Bauzeit zu einer starken Beeinträchtigung der Zufahrt zu Parkhaus und Alleencentre kommen. Zudem handelt es sich in diesem Bereich um eine Wegeverbindung der Kreuzung, die auch als Schulweg und als Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt genutzt wird. Entsprechend ist eine weitere Kfz-Belastung vor diesem Hintergrund weitergehend gering zu halten.

Für diese Variante spielen die Aspekte Natur- / Artenschutz keine abwägungsrelevante Rolle.

Aufgrund der o. g. Aspekte kommt einer Anbindung über die Fabrikstraße, wenn diese überhaupt in Frage käme, lediglich eine untergeordnete Bedeutung zu und es könnte nur eine geringe Verkehrsmenge hierüber geleitet werden, um die Zielsetzungen zur Vermeidung von Belastungen des Kreuzungspunktes sowie der Parkhauszufahrt nicht weiter zu beeinträchtigen.

Bei dieser Variante sind folgende Aspekte positiv zu bewerten:

- Kein Kfz-Verkehr im Quartier.
- Gebäudebestand „Ostallee Nr. 27“ bleibt vollständig erhalten.
- Keine Bodeneingriffe, die zur merklichen Schädigung der erhaltenswerten Bäume führen könnten, außerhalb der Tiefgaragenzufahrt.

Negativ zu bewerten sind:

- Privatstraße.
- Keine direkte Anbindung des Quartiers an die Ostallee.
- Knotenpunkt Ostallee/Fabrikstraße – Verkehrsqualitätsstufe C - wird mit dem gesamten Zu- und Abfahrtsverkehr in das/aus dem Quartier zusätzlich belastet. Erhöhte Rückstaugefahr auf die Ostallee.
- Zufahrt zu den Tiefgaragen über fremdes (privates) Grundstück, wenn Zufahrt über Parkhaus. Sicherung durch Dienstbarkeiten.
- Lärmauswirkungen auf das Quartier durch Parkhaus Ostallee erhöht sich punktuell.
- Erhöhte Verkehrssicherungspflicht auf dem Grundstück Ostallee Nr. 27 u.a. durch den Zustand der Rotbuche.
- Verlegung der Erdgashochdruckleitung, die den innerstädtischen Bereich mit Erdgas versorgt. Zusätzlicher Aufwand im mindestens mittleren 6-stelligen Bereich.
- Tiefgarage Süd kann erst mit Fertigstellung der Tiefgarage Nord von Entwicklungsabschnitt A, voraussichtlich 2030, genutzt werden. Bis dahin keine Parkmöglichkeiten auf dem Gelände für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Keine adäquaten Ausweichmöglichkeiten zum Parken vorhanden. Parkhaus Ostallee müsste in Teilbereichen als öffentlicher Parkraum geschlossen werden. Dadurch ist kein wirtschaftlicher Betrieb des Parkhauses über mehrere Jahre möglich.
- Stellplatznachweis als Voraussetzung einer Baugenehmigung für Entwicklungsabschnitt A nicht möglich.

Der Bauherr sieht keine KO-Kriterien.

- Tiefgaragenzufahrt unter dem zu erhaltenen Gebäude C durch.

10.4 Bewertungsmatrix:

Kriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 2a	Variante 2b	Variante 2c	Variante 3
						
1. Autoarmes Quartier	2	2	1	1	2	2
2. Erhalt Bäume	2	1	1	1	1	2
3. Eingriff Wurzelbereich Bäume	2	1	1	1	1	2
4. Erhalt Bestandsgebäude	2	2	1	1	2	1
6. Distanz Zufahrten Quartier	0	2	1	1	2	0
7. Brandschutz	1	2	1	1	2	2
8. Müll	1	2	1	1	2	2
9. Kein finanzieller Zusatzaufwand	2	2	0	0	2	1
10. Keine Notwendigkeit von weiteren Dienstbarkeiten	2	2	0	0	2	0
KO-Kriterien	Vorhanden	---	---	Vorhanden	---	Vorhanden
Gesamtpunktzahl	⊗	16	7	⊗	16	⊗

Bewertung Kriterien 1 bis 10:

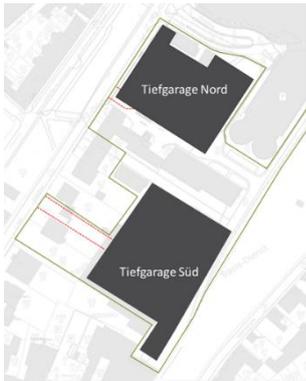
0 = Nicht gegeben.

1 = Gegeben, mit Einschränkungen

2 = Gegeben, ohne Einschränkungen

KO-Kriterien führen zum Ausschluss der Variante

10.5 Fazit



Nach Abwägung aller Interessen des Städtebaus, verkehrsplanerischen Aspekten, Lärmaspekten, Aspekte des Natur-/Artenschutzes sowie wirtschaftlichen Interessen des Bauherrn wird Variante 2c empfohlen, die den Ausbau einer Tiefgaragenzu-/abfahrt auf dem Grundstück Ostallee Nr. 27 in nördlicher Richtung (Tiefgarage Süd) und einer weiteren Tiefgaragenzu-/abfahrt im Bereich des jetzigen Tors 2 des SWT-Geländes mit leicht nördlicher Verlagerung (Tiefgarage Nord) beinhaltet. Dieser wird der Vorrang vor allen weiteren Varianten eingeräumt. Eine leicht nördlich gesetzte Zufahrt zur Tiefgarage Nord reduziert die Lärmemissionen für das Quartier, da die Zufahrt direkt unter das neu zu errichtende Gebäude

geführt wird. Es sind zudem keine nennenswerten Einschränkungen zu dem aktuellen Stand bei der Busspur oder im Kreuzungsbereich Ostallee/Fabrikstraße zu erwarten. Ein weiterer Vorteil zeigt sich in der abschnittswisen Realisierung und Inbetriebnahme ohne Interimslösungen, die unter Umständen Teile oder sogar das gesamte Projekt gefährden würden und hohe Risiken in sich bergen.

Die zu entwickelnden und zu bebauenden Grundstücke befinden sich zudem im Eigentum des Bauherrn. Daher müssen keine weiteren erforderlichen Rechte zur Nutzung und Überfahrt über fremde Grundstücke eingeräumt und langfristig gesichert werden. Auch kann damit die fußläufige, kurze Anbindung ins Quartier, zur Nutzung des geplanten gastronomischen Angebotes und des öffentlichen Kinderspielplatzes, hergestellt werden und muss nicht über ein privates, fremdes Grundstück geführt werden.

Ebenfalls ist im Gesamtzusammenhang der Planung zu berücksichtigen, dass umfangreiche Begrünungsmaßnahmen, Baumpflanzungen sowie Entsiegelungen umgesetzt werden und somit die Auswirkungen der Planung soweit wie möglich minimiert werden.

11 Anlage 2 - Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach UVPG und LUVPG

Im Falle des BM 139 ist aufgrund der Neuplanung eines Fuß- und Radweges eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Gem. § 7 Abs. 1 Satz 2 UVPG wie auch § 3 Abs. 1 Satz 2 LUVPG Rheinland-Pfalz sind hierzu die Kriterien der Anlage 3 des UVPG zu berücksichtigen bzw. anzuwenden.

Das Plangebiet umfasst eine Gebietsgröße von rd. 2,7 ha, Anhaltspunkte zu einer Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter liegen nicht vor und bei der Planung sind auch keine Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 Bundesimmissionsschutzgesetz zu beachten.

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3 Abs. 1 Satz 1 und 2 LUVPG Rheinland-Pfalz in Verbindung mit § 7 Abs. 1 Satz 1 und 2 UVPG

Konkreter Prüfgegenstand des BM 139 „Innenentwicklung Ostallee“, sind gem. Anlage 1 zu § 3 Abs. 1 Satz 1 LUVPG Rheinland-Pfalz die folgenden Vorhaben innerhalb des BM 139:

Anlage 1, Nr. 3 „Verkehrsvorhaben“, Nr. 3.4 „Bau eines Rad- oder Gehweges nach § 3 Nr. 3 Buchst. b Doppelbuchst. aa LStrG“. Relevant in diesem Sinne sind im Geltungsbereich des BM 139 ein Fuß- und Radweg

Im Geltungsbereich des BM 139 befinden sich zu den vorgenannten Vorhaben folgende Flächenfestsetzungen:

1. Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ (nach § 3 Nr. 3 Buchst. b Doppelbuchst. aa LStrG als „Sonstige Straße“ definiert) mit einer Flächengröße von **rd. 435 m²**.

Die gem. § 7 Abs. 1 Satz 2 UVPG **überschlägige** Allgemeine Vorprüfung erfolgt unter Berücksichtigung nachfolgender Kriterien, an welche eine kurze Beschreibung und eine wirkungsbezogene Bewertung im Rahmen der Allgemeine Vorprüfung anschließen. Die Bewertungsstufen sind: Unerheblich – Weniger Erheblich - Erheblich

Abschließend folgt eine zusammenfassende Bewertung zum Vorprüfungsergebnis.

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls

1. Merkmale der Vorhaben

Die Merkmale eines Vorhabens sind insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien zu beurteilen:

- 1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und, soweit relevant, der Abrissarbeiten,

Beschreibung:

Das gesamte Plangebiet umfasst eine Fläche von rd. 2,7 ha.

Das vorprüfungsrelevante Vorhaben besteht aus einer im BM 139 festgesetzter Verkehrsfläche:

1. Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ mit einer Flächengröße von rd. 435 m². Die Festsetzung dieses Weges im BM 139 bezweckt eine direkte und kreuzungsfreie Verbindung vom Hauptbahnhof zum Quartier. Der festsetzte Fuß- und Radweg ist bereits nahezu deckungsgleich im Bestand als private Verkehrsfläche vorhanden.

Bewertung: Auf Grund der geringen Flächenanteile und der bereits vorhandenen Verkehrsfläche: **Unerhebliche Auswirkungen**

1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten,

Beschreibung:

Keine weiteren vorprüfungsrelevanten Vorhaben. Die Entwicklung eines urbanen Gebietes und einer öffentlichen Grünflächen sind Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens zum BM 139.

Bewertung: **Unerheblich**

1.3 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,

Beschreibung:

Der Bau der vorprüfungsrelevante Verkehrsfläche erfolgt weitgehend bestandsorientiert mit lediglich geringer Neuversiegelung (Boden und Wasser). Die Neuanspruchnahme und Neuversiegelung erfolgt dabei weitestgehend auf bereits vorbelasteten Flächen. Erhebliche Beeinträchtigungen infolge des Vorhabens unter 1.1 auf naturnahe Biotopstrukturen (Pflanzen), pauschal geschützte Vegetationsflächen, Lebensräume oder Populationen besonders geschützter Arten (Tiere) sowie auch auf die biologische Vielfalt sind nicht zu erwarten.

Bewertung: **Unerheblich**

1.4 Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Absatz 1 und 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes,

Beschreibung:

Anhaltspunkte für nachteilige Umweltauswirkungen liegen nicht vor. Eine ordnungsgemäße Abfallentsorgung im geplanten Baugebiet ist gewährleistet.

Bewertung: **Unerheblich**

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Erhebliche Umweltverschmutzungen und Belästigungen durch das geplanten vorprüfungspflichtige Vorhaben unter 1.1 ist nicht zu erwarten. Die geplante Verkehrsfläche im Geltungsbereich des BM 139 stellen einen Ausbau der bereits bestehenden Verkehrsfläche dar. Wesentliche Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrsverhältnisse sind nicht zu erwarten. Es wird dahingegen eine Förderung alternativer Mobilitätsformen unterstützt.</p> <p>Lärm- und lufthygienisch relevante Emissionen gehen allerdings von umgebenden Verkehrsflächen (Ostallee als Hauptverkehrsstraße und die Schienenverkehrsstrecke Koblenz-Saarbrücken) außerhalb des Geltungsbereichs des BM 139 aus.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

1.6 Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich der Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, insbesondere mit Blick auf:

1.6.1 verwendete Stoffe und Technologien,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Verwendung ordnungsgemäßer Stoffe und Technologien</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

1.6.2 die Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle im Sinne des § 2 Nummer 7 der Störfall-Verordnung, insbesondere aufgrund seiner Verwirklichung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes zu Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Absatz 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Entsprechende Störfälle durch das geplante vorprüfungspflichtige Vorhaben unter 1.1 sind nicht zu erwarten.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, z. B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft.

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Anhaltspunkte für nachteilige Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, z. B. durch Verunreinigung von Wasser und Luft, liegen durch den Bau des geplanten vorprüfungspflichtigen Vorhabens unter 1.1 nicht vor.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

2. Standort der Vorhaben

Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen:

2.1 bestehende Nutzung des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien),

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Der Bebauungsplan BM 139 dient allgemein der Entwicklung eines urbanen Gebietes mit zugehöriger Verkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer sowie einer öffentlichen Grünfläche.</p> <p>Das vorprüfrelevante geplante Vorhaben unter 1.1 liegt dabei weitestgehend auf bereits vorbelasteten Flächen. Erhebliche Beeinträchtigungen bezogen auf die genannten Nutzungen sind nicht zu erwarten.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

2.2 Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebiets und seines Untergrunds (Qualitätskriterien),

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Der Bau der vorprüfungsrelevante Verkehrsfläche unter 1.1 erfolgt weitgehend bestandsorientiert durch Erweiterung einer bereits bestehenden, privaten Verkehrsfläche mit lediglich geringer Neuversiegelung (Boden und Wasser). Die Neuinanspruchnahme und Neuversiegelung erfolgt dabei weitestgehend auf bereits vorbelasteten Flächen. Erhebliche Beeinträchtigungen auf Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, auf Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebiets und seines Untergrunds sind dabei nicht zu erwarten.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien):

2.3.1 Natura 2000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutzgesetzes,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Entsprechende Gebiete sind durch das vorprüfungsrelevante Vorhaben nicht betroffen.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Entsprechende Gebiete sind durch das vorprüfungsrelevante Vorhaben nicht betroffen.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

2.3.3 Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Entsprechende Gebiete sind durch das vorprüfungsrelevante Vorhaben nicht betroffen.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Entsprechende Gebiete sind durch das vorprüfungsrelevante Vorhaben nicht betroffen.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Entsprechende Denkmäler sind durch das vorprüfungsrelevante Vorhaben nicht betroffen.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

2.3.6 geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Entsprechende Gebiete und Alleen sind durch das vorprüfungsrelevante Vorhaben nicht betroffen.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

2.3.7 gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Entsprechende Biotope sind durch das vorprüfungsrelevante Vorhaben nicht betroffen.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

2.3.8 Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Absatz 4 des Wasserhaushaltsgesetzes, Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Entsprechende Gebiete sind durch das vorprüfungsrelevante Vorhaben nicht betroffen.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

2.3.9 Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Entsprechende Gebiete sind durch das vorprüfungsrelevante Vorhaben nicht betroffen.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Die Einstufung der Stadt Trier als Oberzentrum ist ohne Belang bezogen auf das vorprüfungsrelevante Vorhaben.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

2.3.11 in amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind.

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Der Geltungsbereich des BM 139 – und damit auch das vorprüfungsrelevante Vorhaben – liegt im <u>Grabungsschutzgebiet „Archäologisches Trier der römischen Zeit</u></p>

und seine bauliche Entwicklung bis in die frühe Neuzeit“ gemäß § 22 Denkmalschutzgesetz (RLP). Es ist aufgrund früherer Grabungen zu erwarten, dass schon bei Bodeneingriffen in geringer Tiefe auf Grabbefunde gestoßen werden kann. Bei jedem Bauvorhaben mit Bodeneingriffen ist eine Beteiligung der Archäologischen Denkmalfachbehörde erforderlich. Gegebenenfalls sind ausreichende Fristen für archäologische Voruntersuchungen einzuräumen. Vorhaben, die verborgene Kulturdenkmäler gefährden können, bedürfen einer Genehmigung der unteren Denkmal-schutzbehörde.

Bewertung: Unter Berücksichtigung der archäologischen Vorgaben **Unerheblich**

3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen; dabei ist insbesondere folgenden Gesichtspunkten Rechnung zu tragen:

3.1 der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, insbesondere, welches geographische Gebiet betroffen ist und wie viele Personen von den Auswirkungen voraussichtlich betroffen sind,

Beschreibung:

Erhebliche Auswirkungen des vorprüfungsrelevanten Vorhabens auf die genannten Schutzgüter sind nicht zu erwarten.

Bewertung: **Unerheblich**

3.2 dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen,

Beschreibung:

Erhebliche Auswirkungen des vorprüfungsrelevanten Vorhabens grenzüberschreitenden Charakters sind nicht zu erwarten.

Bewertung: **Unerheblich**

3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen,

Beschreibung:

Erhebliche Auswirkungen des vorprüfungsrelevanten Vorhabens besonderer Schwere oder Komplexität sind nicht zu erwarten.

Bewertung: **Unerheblich**

3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Erhebliche Auswirkungen des vorprüfungsrelevanten Vorhabens sind nicht zu erwarten.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

3.5 dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Erhebliche Auswirkungen des vorprüfungsrelevanten Vorhabens sind nicht zu erwarten.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

3.6 dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben,

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Erhebliche Auswirkungen des vorprüfungsrelevanten Vorhabens sind auch im Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben nicht zu erwarten.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

3.7 der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern.

<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Erhebliche Auswirkungen des vorprüfungsrelevanten Vorhabens sind nicht zu erwarten.</p>
<p>Bewertung: Unerheblich</p>

<p>Zusammenfassung Beschreibung</p> <p>Der Bau der vorprüfungsrelevanten Verkehrsfläche unter 1.1 erfolgt weitgehend bestandsorientiert durch Erweiterung der bereits bestehenden, privaten Verkehrsfläche mit lediglich geringer Neuversiegelung. Die Neuinanspruchnahme und Neuversiegelung erfolgt dabei weitestgehend auf bereits vorbelasteten Flächen. Erhebliche umweltbezogene oder sonstige Beeinträchtigungen sind dabei nicht zu erwarten. Bei Bauvorhaben mit Bodeneingriffen ist eine Beteiligung der Archäologischen Denkmalfachbehörde erforderlich.</p>
<p>Zusammenfassende Bewertung zur Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls</p>

Unerheblich – Eine UVP-Pflicht besteht damit nicht