

Perspektiven für den Bahnhofsbereich Trier



Workshop vom 30. Januar – 03. Februar 2006 _ Dokumentation der Ergebnisse

Perspektiven für den Bahnhofsbereich Trier

Workshop vom 30. 01. – 03. 02. 2006

Herausgeber:

Stadt Trier

Baudezernat

Augustinerhof

54290 Trier

www.trier.de

Verfahrensbetreuung und Dokumentation:

Pesch und Partner

Architekten Stadtplaner

Zweibrücker Hof 2

58313 Herdecke

www.pesch-partner.de

Alle Rechte vorbehalten:

Baudezernat der Stadt Trier 2006

- 4 **Grußwort**

- 6 **Das Werkstattverfahren**
- 6 Der Bahnhofsbereich Trier – eine städtebauliche Herausforderung
- 6 Die städtebauliche Ausgangssituation
- 14 Das Werkstattverfahren – Planung im Dialog

- 18 **Ergebnisse der Arbeitsgruppen**
- 18 Ergebnisse der Arbeitsgruppe Nutzungen und Immobilien
- 22 Ergebnisse der Arbeitsgruppe Denkmalpflege
- 28 Ergebnisse der Arbeitsgruppe Bahnhof
- 34 Ergebnisse der Arbeitsgruppe Verkehr
- 38 Ergebnisse der Arbeitsgruppe Stadtraum und Stadtgrün

- 44 **Das städtebauliche Strukturkonzept**
- 44 Leitlinien und Ziele der Entwicklung
- 48 Wie geht es weiter? Strategien und Arbeitsschritte



Der Bahnofsplan für den Bahnhof „Trier rechts der Mosel“ aus dem Jahr 1877 hat über Jahrzehnte die Entwicklung dieses Bereiches geprägt; selbst die markante Dreiecksfläche vor dem Eingangsbereich des Hauptgebäudes war zu dieser Zeit schon angelegt. Auch die heute noch stadträumlich nachvollziehbaren Prägungen aus der historischen Vergangenheit der Stadt Trier, wie der Bereich Maximin (damals Maximin-Kaserne) und die Stadtmauer (heute Alleening) bestimmten diese Planung. Der Bahnhofsbereich hat seit dieser Zeit eine Blüte erlebt und war Anfang des 20. Jahrhunderts der zentrale Verkehrsknotenpunkt in der Stadt Trier mit einem weiteren Bahnhof der Moselbahn und Bahnnutzungen im Bereich des Güterverkehrs und der Post.

Mit fortschreitender Motorisierung und veränderten Verkehrsstrukturen hat sich der Schwerpunkt der Stadtentwicklung verlagert. Der Bahnhof hat in den zurückliegenden vier Jahrzehnten schrittweise seine Bedeutung verloren. Damit, auch verbunden mit strukturellen Veränderungen in den angrenzenden Flächen, häuften sich städtebauliche Mängel und Missstände. Diese Situation stellt heute eine besondere städtebauliche Herausforderung dar, die aber gleichzeitig auch, angesichts der Umbrüche die Chance bietet, ein tragfähiges Zukunftskonzept zu entwickeln.

Aktuelle Bestrebungen der Deutschen Post AG, der Bahn Immobilien GmbH sowie nicht zuletzt Überlegungen zu einer Erweiterung des Alleencenters haben im Herbst 2005 zu der Idee geführt, das gesamte Spektrum an Fragen und Ideen der Betroffenen gemeinsam mit Fachleuten in einem moderierten Werkstattverfahren zu diskutieren.

Ziel war, zu Vorschlägen zu gelangen, wie eine künftige Entwicklung am Bahnhof und im Umfeld aussehen könnte. Die Öffentlichkeit sollte von Anfang an einbezogen sein.

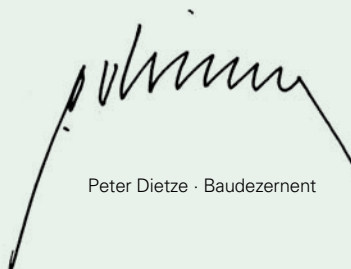
In der Woche vom 30. Januar bis zum 03. Februar 2006 wurde in den Räumlichkeiten der ehemaligen Eisenbahnverwaltung im Wechsel zwischen öffentlichen Diskussionen im Plenum und den Arbeitsgruppen eine Gesamtkonzeption für das Umfeld des Bahnhofs erarbeitet. Das Konzept beinhaltet verschiedene Bausteine, die in ein Gesamtkonzept eingebettet sind, aber zeitlich und räumlich unabhängig voneinander realisiert werden können.

Der Stadtrat hat nun die Aufgabe, sich mit den planerischen Ideen auseinanderzusetzen und eine Grundlage für weitere konkretisierende Schritte zu schaffen. Auf dieser Basis sollen gemeinsam zwischen öffentlicher Hand und den Grundstückseigentümern bzw. den Entwicklern die einzelnen Bausteine bearbeitet und umgesetzt werden.

Unser Dank gebührt allen Teilnehmern für die engagierte Arbeit sowie der Bürgerschaft für die Diskussionsbeiträge während des Workshops. Insbesondere erwähnt seien Herr Professor Kunibert Wachten, Vorsitzender des Architektur- und Städtebaubeirates der Stadt Trier für seine Gesamtmoderation und das Büro Pesch & Partner, welches den Workshop vorbereitet, betreut und dokumentiert hat. Die jetzt vorliegende Dokumentation des Workshops bietet eine umfassende Grundlage für die weiteren Diskussionen zur städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsbereiches.



Helmut Schröer · Oberbürgermeister



Peter Dietze · Baudezernent

Der Bahnhofsbereich Trier – eine städtebauliche Herausforderung

Bahnhöfe sind traditionell bedeutende Orte in unseren gewachsenen Städten. Sie übernehmen wichtige städtebauliche und verkehrliche Aufgaben. Mit fortschreitender Motorisierung in den zurückliegenden Jahrzehnten haben jedoch zahlreiche Bahnhöfe von ihrer ursprünglichen Bedeutung eingebüßt. So auch in Trier, wo sich heute im Bahnhofsbereich städtebauliche Mängel häufen.

Durch Strukturveränderungen und Flächenverfügbarkeiten eröffnen sich aktuell am Trierer Bahnhof und im unmittelbaren Umfeld Chancen für eine positive städtebauliche Entwicklung, die es zu nutzen gilt. Bahnflächen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs werden entbehrlich und können einer neuen Nutzung zugeführt werden. Die Post beabsichtigt, sich von ihren Flächen nördlich des Bahnhofs zu trennen und diese ebenfalls für städtebauliche Entwicklungen mit anderweitigen Nutzungen zur Verfügung zu stellen. Es stehen Investitionen im Stationsgebäude an, die in ein Gesamtkonzept zu integrieren sind.

In der Summe sind dies zahlreiche Einzelaktivitäten, die zu einem städtebaulich hochwertigen, sozial und ökologisch verantwortbaren und wirtschaftlich tragfähigen Konzept zu verknüpfen sind. Ziel ist ein repräsentativer Stadteingang für Trier,

- der vielfältige verkehrliche Anforderungen erfüllt,
- der attraktive, die Innenstadt ergänzende und stärkende Nutzungen bietet
- und der schließlich das Stadtbild mit qualitativem Städtebau und hochwertiger Architektur bereichert.

Die Umsetzung eines solchen Konzeptes hängt entscheidend ab von einem konstruktiven Zusammenspiel der Stadt, privater Grundstückseigentümer und Immobilienentwickler. Es gilt, ein stufenweise zu realisierendes Konzept in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit der Flächen und der Finanzierbarkeit einzelner Maßnahmen zu entwickeln.

Die städtebauliche Ausgangssituation

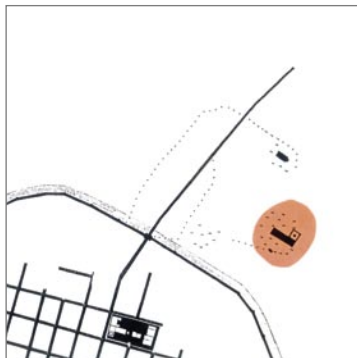
Der Planungsraum grenzt unmittelbar an den Alleenring und damit die Innenstadt Triers. Er ist begrenzt durch die Güterstraße im Osten, die Straße Schönborn im Norden, den Straßenzug An der Reichsabtei – Roonstraße – Balduinstraße – An der Schellenmauer im Westen sowie die Gartenfeldstraße im Süden. Nur noch die ehemalige Abtei St. Maximin lässt erahnen, dass es sich um ein Areal handelt, in dem die Geschichte der Stadt Trier zahlreiche Spuren hinterlassen hat.

Das Bahnhofsareal aus der Vogelperspektive

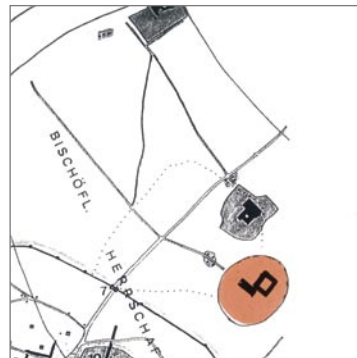
Unten: Bahnhofsvorplatz und Stationsgebäude



Geschichtsspuren



■ Der Stadtgrundriss der Römerzeit aus dem 4. Jahrhundert zeigt, dass der heutige Bahnhofsbereich noch außerhalb der Stadtmauern lag. Nordöstlich der Stadtmauer lag ein römisches Gräberfeld. Nach der Grablege Maximins (346 n. Chr.) entstand in diesem Gräberfeld ein etwa 90 Meter langer Grabkirchenbau, seit dem 6. Jahrhundert die Ecclesia S. Maximini, später ein Benediktinerkloster.



■ Im 10. Jahrhundert entwickelte sich vor der nördlichen Stadtmauer aus der Grablege Maximins die Reichsabtei. Ihre Unabhängigkeit führte zu einer kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Bedeutung von europäischem Rang. So entstand neben der Stadt ein eigener städtischer Bering.

■ Im 13. Jahrhundert verkleinerte sich die mittelalterliche Stadt Trier. Außerhalb der Stadt blieb die Reichsabtei in ihrem Bering bestehen und konsolidierte sich.

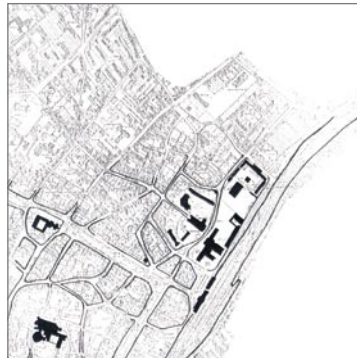


■ Nach der Sprengung der mittelalterlichen Anlage durch die Franzosen im Jahr 1674 entstand der Bering neu und erweiterte sich im Norden um einen barocken Klostergarten mit Figureschmuck, Fontäne und Orangerie.

■ 1802 erfolgten die Auflösung der Abtei und die Profanierung des Kirchengebäudes. Die baulichen Anlagen blieben erhalten, sie wurden 1815/16 in eine Kaserne umgewandelt. Zum ersten Mal erfolgte entlang der Ausfallstraßen eine städtische Erweiterung über den mittelalterlichen Bering hinaus.



■ Gegen Ende des 19. Jahrhunderts entstanden mit dem Bau der Bahnlinie völlig neue Entwicklungsvoraussetzungen für den Bereich nördlich der ehemaligen Stadtmauern. Der Bahnhof Trier wurde 1885 in Betrieb genommen. Die Stadtkarte von 1938 schließlich zeigt, dass trotz der intensiven Stadterweiterung nach Norden und der Flächen beanspruchenden Bahnlinie die gewachsenen Strukturen des Maximin-Berings noch erhalten sind.



■ Mit dem Bau des Versorgungsamtes (1953), der Straße An der Reichsabtei (1959) über die bedeutende Außenkrypta, dem Postgebäude (1973) und der Schule (1975) ging der über fünfzehnhundert Jahre gewachsene Maximin-Bering weitgehend verloren.

Quelle: „Geschichtsspuren im Bahnhofsviertel“; Ergebnisse eines Workshops. Aufbaustudiengang Baudenkmalpflege, Trier 1999.



Promenade im Alleenring

Die heutige Situation: Nutzungen

Das Bahngelände trennt das Areal in einen westlichen und einen östlichen Bereich.

■ Die Flächen östlich der Bahnlinie bis zur Güterstraße sind heute geprägt durch bahnbetriebliche Anlagen und Gewerbebetriebe. Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs wird nicht mehr für bahnbetriebliche Zwecke benötigt und steht für eine städtebauliche Entwicklung zur Verfügung. Der nördliche Teilbereich ist im Eigentum der aurelis Real Estate, über den südlichen Teilbereich gegenüber dem Empfangsgebäude verfügt die DB AG Holding. Zwischen der aurelis-Fläche und der Güterstraße siedeln einige Gewerbebetriebe auf privaten Einzelgrundstücken.

■ Die Flächen westlich der Bahnlinie sind durch großflächige Nutzungen geprägt. Im südlichen Abschnitt an der Ostallee sind dies das Alleencentral, das derzeit etwa 13.000 qm Verkaufsfläche bietet und jährlich von etwa 1,5 Millionen Kunden frequentiert wird. Nach Süden schließt sich das Gelände der Stadtwerke Trier an. Nördlich des Bahnhofs dominiert das Postareal die städtebauliche Struktur. Das Areal zwischen der Straße An der Reichsabtei und der Künrezer Straße umfasst eine Fläche von etwa 22.300 m². Städtebaulich markant und weit hin sichtbar ist das siebengeschossige Bürogebäude – das so genannte „Post-Hochhaus“ – am südlichen Rand der Fläche. Nach Norden zur Straße Schönborn schließen sich private gewerbliche Strukturen an.

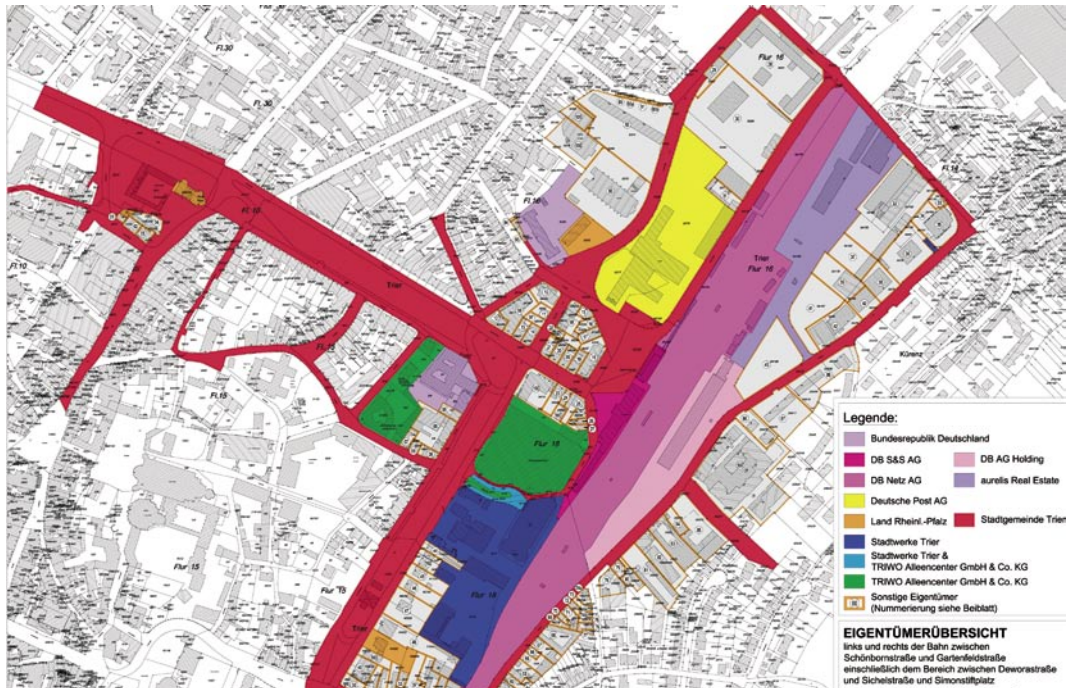
Mit der ehemaligen Reichsabteikirche St. Maximin grenzt westlich an das Postareal ein hochrangiges Denkmal, das heute als Schulaula, Sporthalle und für Veranstaltungen genutzt wird.

Zwischen diesen großflächigen Nutzungen befinden sich Blockstrukturen der gründerzeitlichen Stadterweiterung an der Bahnhofstraße, der Bismarckstraße und der Roonstraße. Dieser Bereich ist gekennzeichnet durch eine kleinteilige Grundstücksstruktur in privatem Eigentum. Bei den Erdgeschossnutzungen handelt es sich überwiegend um eine Mischung aus Handel, Dienstleistungen und Gastronomie.

Die heutige Situation: der öffentliche Raum

Zwei Sequenzen prägen den öffentlichen Raum im Bahnhofsbereich Trier: zum einen die Ost-West-Verbindung zwischen Porta Nigra und dem Bahnhof, zum anderen die Nord-Süd-Verbindung zwischen Ostallee und Schöndorfer Straße (zwischen Bahnhof und St. Maximin).

■ Zwischen Bahnhof und Porta Nigra: Den östlichen Ausgangspunkt dieser achsialen Abfolge bildet der Bahnhofplatz, der gestalterisch und funktional seiner Bedeutung als Auftakt einer wichtigen Raumfolge und Wegebeziehung Richtung Innenstadt und Porta Nigra heute nicht gerecht wird. Es mangelt an Gestaltqualität, Ordnung und Orientierung. Die gründerzeitlich geprägte Bahnhofstraße mit einer beid-



Ungeordnete und mindergenutzte
 Flächen im Umfeld des Bahnhofs





Der Bahnhof als Ausgangspunkt für den Radtourismus

seitig geschlossenen Bebauung verbindet den Bahnhofplatz mit dem nördlichen Abschnitt des Alleenrings bis zum Porta-Nigra-Platz. Der Alleenring ist auf der einen Seite Hauptverkehrsstraße, auf der anderen Seite ein wichtiges Grünelement mit besonderer Bedeutung für die Stadtgestalt und die Ablesbarkeit des Stadtgrundrisses. Er hat einen bemerkenswerten denkmalpflegerischen Stellenwert. Städtebaulich problematisch stellt sich heute insbesondere der Gelenkpunkt im nordöstlichen Knick des Alleenrings im Bereich Balduinbrunnen dar. Die zahlreichen Verkehrsbeziehungen führen zu einer unübersichtlichen und diffusen Situation, die stadtgestalterisch und funktional – insbesondere für Radfahrer und Fußgänger - unbefriedigend ist.

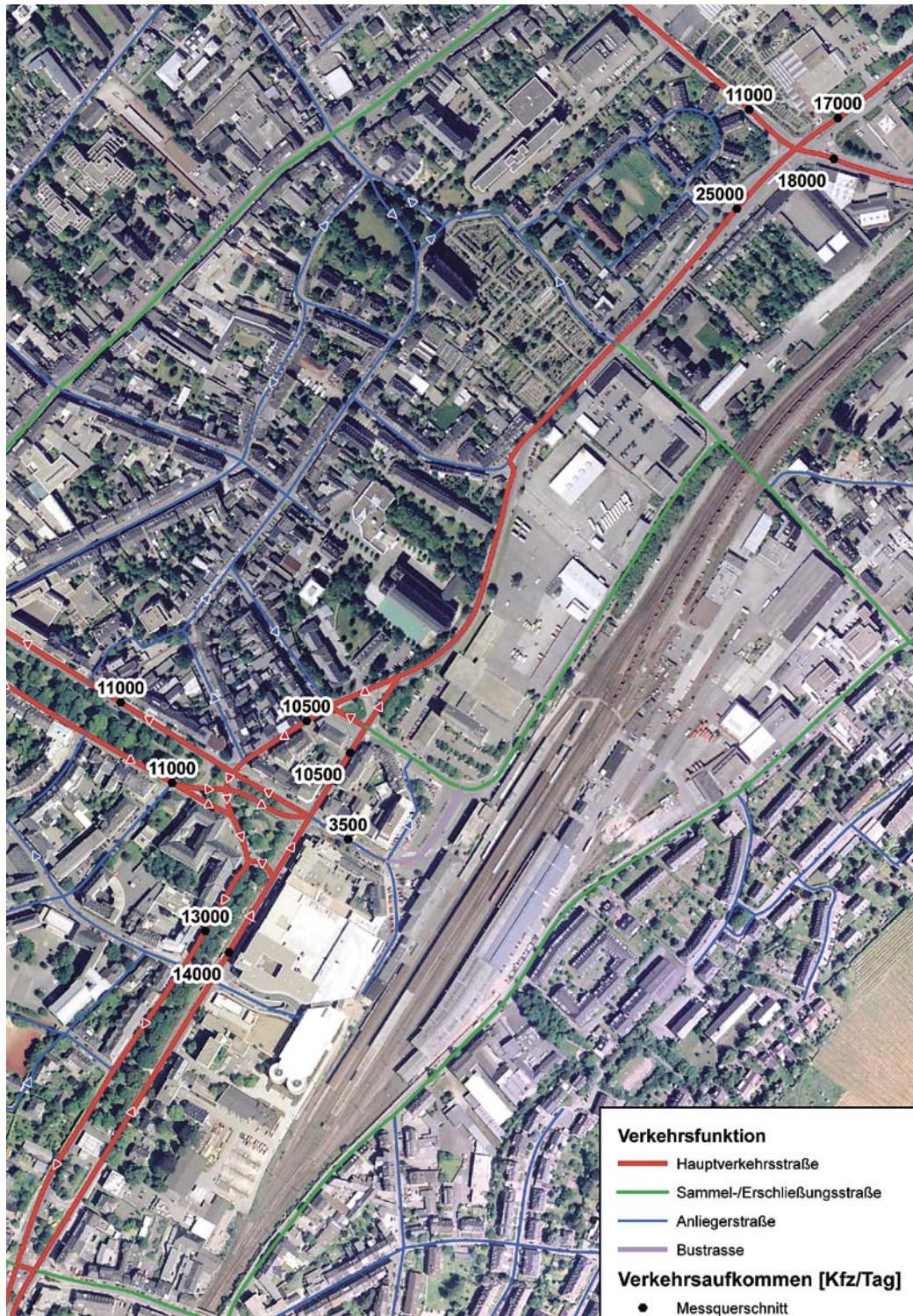
■ Zwischen Bahnhof und St. Maximin: Durch den Bau der Straße An der Reichsabtei wurde der historische städtebauliche Kontext von St. Maximin weitgehend zerstört. Heute stellt sich die Straße An der Reichsabtei als Verkehrsstraße ohne stadträumliche Einbindung dar. Insgesamt ist die städtebauliche Qualität der Raumfolge zwischen dem Bahnhof und St. Maximin unbefriedigend. Ausgehend vom schon beschriebenen Bahnhofplatz besteht über die Fläche des Busbahnhofs und den Versatz Moltkestraße keine schlüssige und einladende Raumfolge nach Norden Richtung St. Maximin.

■ Verkehrsbelastung des Straßennetzes: Der Alleenring zählt zum Hauptverkehrsnetz der Stadt Trier. Er hat wichtige Sammel- und Erschließungsfunktionen für die Trierer Innenstadt und hat gleichzeitig Bedeutung für den Durchgangsverkehr. Das tägliche Verkehrsaufkommen am Messquerschnitt Balduinstraße beträgt etwa 13.000 Kfz, an der Ostallee 14.000 Kfz, an der Christophstraße und Theodor-Heuss- Allee jeweils 11.000 Kfz und in Roonstraße und Bismarckstraße jeweils 10.500 Kfz. Die Bahnhofstraße selbst weist lediglich 3.500 Kfz am Tag auf.

Der Handlungsrahmen

■ Modernisierung des Bahnhofsgebäudes: Das Stationsgebäude des Hauptbahnhofs Trier wurde 1952 /1953 auf der Grundfläche des im Krieg zerstörten ursprünglichen Bahnhofsgebäudes neu errichtet. Die DB Station & Service hat begonnen, das Gebäude zu modernisieren mit der Errichtung eines neuen Reisezentrums. Ein Teilumbau des Erdgeschosses ist bereits erfolgt. Diskutiert wird auch die gesamte Aufwertung der Empfangshalle und des Erscheinungsbildes etwa durch Integration neuer Handels- und Dienstleistungsfunktionen sowie eine Optimierung der Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln.

■ Veräußerung und Neunutzung des Postareals: Das Postareal beherbergt derzeit die örtliche Verwaltung der Post AG. Nach Norden schließen sich verschiedene Gebäude zur Brief- und Paketabfertigung sowie





Das Postareal wird zum Verkauf angeboten

Freiflächen und Stellplätze an. Die Post AG beabsichtigt, das Gelände an einen Investor zu veräußern, weil der Briefdienst verlagert werden soll. Ein Teil des Hochhauses soll anschließend wieder als Dienstleistungsfläche zurück gemietet werden. Damit steht außer dem Hochhaus die gesamte Fläche für eine Neunutzung zur Verfügung. Erste Überlegungen der Deutschen Post AG gehen dahin, das gesamte Areal als Kerngebiet oder – in einer Variante – den nördlichen Teil als Mischgebiet festzulegen und eine Bebauung in Anlehnung an die Obergrenzen der Baunutzungsverordnung möglich zu machen. Seitens der Post ist auf Anregung eines Investors Nutzungen wie Büroflächen, Hotel, Einzelhandel sowie Wohnen ins Gespräch gebracht worden.

■ Neuordnung des rückwärtigen Güterbahnhofsbereichs: Die Flächen im ehemaligen Güterbahnhofsgebiet östlich der Bahnlinie werden für Bahnzwecke nicht mehr benötigt. Sie sind im Eigentum der DB AG Holding (südlicher Teilbereich, gegenüber dem Bahnhofsgebäude) und der aurelis Real Estate (nördliche Teilfläche). Die Fläche der DB AG (Holding) umfasst 13.129 m², die Fläche der aurelis Real Estate 19.602 m².

Die Entwicklungsflächen der aurelis stehen komplett zur Verfügung, Rückbau- und Anpassungskosten trägt die DB.

Das Werkstattverfahren: Planung im Dialog

Das Werkstattverfahren gab schon in einer frühen Planungsphase Gelegenheit zum intensiven Dialog und zur frühzeitigen Abstimmung der öffentlichen und privaten Belange bei der Erarbeitung einer Entwicklungsperspektive für den Bahnhofsbereich Trier. Die Interessen der Immobilieneigentümer und privaten Entwickler, die Interessen der Verkehrsbetriebe, der Stadtplanung, der Denkmalpflege, des örtlichen Einzelhandels und nicht zuletzt das Interesse der Bürgerinnen und Bürger an der Entwicklung ihrer Stadt konnten frühzeitig in den Planungsprozess einfließen.

Im Mittelpunkt des intensiven Dialogs stand das einwöchige moderierte Werkstattverfahren. Das Verfahren wurde begleitet von einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit: Über Faltblätter und Pressemitteilungen wurde eingeladen und fortwährend informiert, eine Internetplattform bot allen Interessierten die Möglichkeit, von außen Anregungen in das Verfahren einzubringen. Als Ergebnis entstand ein Entwicklungsprogramm für den Bahnhofsbereich Trier, mit dem sich die Beteiligten identifizieren und das die Grundlage für eine folgende städtebauliche Qualifizierung – zum Beispiel in Form einer städtebaulichen Rahmenplanung – und weitere konkretisierende Fachplanungen bildet.



Positive Resonanz des Werkstattverfahrens in der Tagespresse



Gut besucht waren die Präsentations-
 termine im Rahmen des Werkstattver-
 fahrens

Der Ablauf des Werkstattverfahrens

Das einwöchige Werkstattverfahren zwischen dem 30. Januar und dem 3. Februar 2006 bestand aus einem Wechsel zwischen öffentlichen Veranstaltungen im Plenum und Arbeitsgruppen zu den unterschiedlichen Themenbereichen. Die öffentlichen Veranstaltungen bildeten wichtige Eckpunkte des Verfahrens und Forum für die öffentliche Diskussion.

■ In der öffentlichen Auftaktveranstaltung am Montag, den 30. Januar wurde die Aufgabe erläutert. Am Mittwoch, den 1. Februar, stellten die Arbeitsgruppen die Ergebnisse ihrer Überlegungen zur Diskussion. Schließlich wurden am Freitag, den 3. Februar, mit dem „Entwicklungsprogramm für den Bahnhofsbereich Trier“ die Ergebnisse des Werkstattverfahrens vorgestellt.

Der inhaltliche Dialog und die Konzeptarbeit wurden in den einzelnen Arbeitsgruppen geleistet. Arbeitsgruppen waren zu folgenden Themenbereichen eingerichtet:

- Arbeitsgruppe „Stadttraum und Stadtgrün“,
- Arbeitsgruppe „Immobilien und Nutzungen“,
- Arbeitsgruppe „Verkehr“
- Arbeitsgruppe „Bahnhof“
- Arbeitsgruppe „Denkmalpflege“.

Zur Teilnahme an den Arbeitsgruppen waren Personen eingeladen, die als Grundstückseigentümer, Entwickler, Vertreter von Fachbehörden oder als Experten verbindlich und kompetent an der Lösung der Planungsaufgaben mitwirkten. Die Arbeitsgruppen wurden von externen Fachleuten zu den einzelnen Themenbereichen moderiert.

Die Ergebnisse der einzelnen Arbeitsgruppen flossen im Anschluss an die öffentliche Zwischenpräsentation in ein städtebauliches Strukturkonzept ein. Dieses Strukturkonzept zeigt das hohe Maß des in und zwischen den Arbeitsgruppen erzielten inhaltlichen Konsenses, es dokumentiert die noch offenen Fragen und fixiert schließlich städtebauliche Eckpunkte einer zukünftigen Entwicklung des Areals.



Workshop vom 30. Januar bis 3. Februar 2006 Perspektiven für den Bahnhofsbereich

Montag, 30. Januar 2006 · Öffentliche Auftaktveranstaltung

- 19.00 Uhr **Begrüßung**
Helmut Schröder, Oberbürgermeister der Stadt Trier
- 19.10 Uhr **Die Städtebauliche Bedeutung des Bahnhofsbereichs für die Stadt Trier; Ziele des Workshops**
Peter Dietze, Beigeordneter der Stadt Trier
- 19.30 Uhr **Die Entwicklung des Bahnhofsbereichs aus der Sicht des Architektur- und Städtebaubereichs der Stadt Trier**
Prof. Kunibert Wachten, Vorsitzender des Architektur- und Städtebaubereichs der Stadt Trier
- 19.45 Uhr **Ablauf des Workshops
Themen und Aufgaben der Arbeitsgruppen**
Prof. Dr. Franz Pesch
- 20.15 Uhr **Öffentliche Diskussion**

Dienstag, 31. Januar 2006 · Arbeitsgruppen

- 9.00 Uhr Gemeinsame Ortsbesichtigung
- 10.00 – 17.30 Uhr Moderierte Diskussion in den thematischen Arbeitsgruppen

Mittwoch, 01. Februar 2006 · Arbeitsgruppen · Öffentliche Zwischenpräsentation

- 9.00 – 17.30 Uhr Moderierte Diskussion in den thematischen Arbeitsgruppen
- 18.00 – 20.00 Uhr Öffentliche Zwischenpräsentation
Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen

Donnerstag, 02. Februar 2006

Aufbereitung der Arbeitsgruppenergebnisse · Büro Pesch & Partner

Freitag, 03. Februar 2006 · Öffentliche Präsentation der Ergebnisse

- 14.00 Uhr **Entwicklungsprogramm für den Bahnhofsbereich Trier
Ergebnisse des Workshops**
Prof. Dr. Franz Pesch
- 15.00 Uhr **Diskussion der Ergebnisse**
Moderation: Prof. Kunibert Wachten
- 16.00 Uhr **Weitere Planungsschritte**
Peter Dietze, Beigeordneter der Stadt Trier
- 16.15 Uhr **Schlusswort**
Helmut Schröder, Oberbürgermeister der Stadt Trier

Arbeitsgruppe „Nutzungen und Immobilien“

Moderation:

- Georg Conzem (RAG Essen)

Mitglieder:

- Ralf Arthkamp (Leiter Stadtvermessungsamt)
- Michael Bender (DB Services Immobilien F/M, Development)
- Anita Böckmann (City-Initiative Trier)
- Christiane Horsch (Beigeordnete Wirtschaftsdezernat)
- Roland Kammer (Triwo AG)
- Michael Karutz (CIMA Stadtmarketing, Köln)
- Stefan Leist (Stadtplanungsamt)
- Sabine Lennarz (DB Services Immobilien F/M, Development)
- Arne Lorz (Amt für Stadtentwicklung)
- Matthias Schmitt (IHK Trier)
- Volker Söhn (Deutsche Post Bauen GmbH)
- Gerhard Thesen (Leiter Amt für Wirtschaftsförderung)
- Johannes Weinand (Leiter Amt für Stadtentwicklung)
- Wolfgang Willems (DB Services Immobilien F/M, Vertrieb)
- Peter Wöste (DB Station & Service)
- Albert Zender (Trier-Forum)

AUFGABE UND FRAGESTELLUNGEN

■ Welche Nutzungen sind geeignet, eine urbane Vielfalt im Umfeld des Bahnhofs entstehen zu lassen: Welche Anteile sollen Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Einzelhandel, Kultur etc. einnehmen? In welcher Maßstäblichkeit/städtebaulichen Körnung sollte diese Nutzungsmischung konzipiert werden?

■ Wie ist eine Einzelhandelsentwicklung zu bewerten? Unter welchen Voraussetzungen wirkt eine Einzelhandelsentwicklung als sinnvolle Ergänzung und nicht als Konkurrenz zur Innenstadt? Welche Größenordnung, welche Sortimentsausrichtung ist vor diesem Hintergrund angemessen?

■ Wie sind die Vermarktungschancen von Immobilien zu bewerten, für welche Nutzungen werden in Trier Flächen nachgefragt? Welche Größenordnungen sind (ggf. auch in Schritten) zu vermarkten?

■ Welche Chancen werden gesehen, das hochwertige historische Umfeld (z.B. St. Maximin) zur besonderen Profilierung des Standortes zu nutzen und diesen damit unterscheidbar von beliebigen Standorten zu machen?

■ Welche Verfahren der Projektentwicklung sind möglich und sinnvoll? Welches Verfahren verknüpft am besten die Ziele der wirtschaftlichen Tragfähigkeit und des hochwertigen Städtebaus?



Dr. Conzem referiert die Zwischenergebnisse der Arbeitsgruppe

ERGEBNISSE

Die Arbeitsgruppen Nutzungen und Immobilien bewertet die Nutzungsperspektiven nach städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Kriterien. Für die einzelnen Teilflächen werden folgende Nutzungsoptionen gesehen.

(1) Teilflächen westlich der Bahnlinie

■ **Alleencenter:** Die Firma TRIWO hat von einer ursprünglich projektierten Gleisüberbauung mit etwa 4.500 qm Verkaufsfläche mit Anschluss eines Hotels auf der DB-Fläche östlich der Bahnlinie Abstand genommen, da dieses Vorhaben von Vertretern der Stadt als nicht kompatibel mit dem Einzelhandelskonzept für die Innenstadt von Trier und dem entsprechenden Ratsbeschluss angesehen wird. Gleichwohl halten die Investoren eine Gleisüberbauung mit Anschluss eines Hotels auf der DB-Fläche östlich der Bahn weiterhin für realisierbar, wenn damit einhergehend 4.500 qm groß- und kleinflächiger innenstadtrelevanter Einzelhandel ermöglicht wird. Insofern wäre eine privat finanzierte und öffentlich nutzbare attraktive Stadtteilverbindung gegeben. Die Arbeitsgruppe weist auf die Konsequenz hin, dass bei Aufrechterhaltung des derzeitigen Einzelhandelskonzepts in der Folge die Herstellung einer Stadtteilverbindung mit öffentlichen Mitteln erfolgen muss.

■ **Bahnhofsgebäude:** Die Arbeitsgruppe sieht für die zukünftige Nutzung des Bahnhofsgebäudes zwei Varianten:

- Die Nutzung des Stationsgebäudes als „Verkehrsdrehscheibe mit Dienstleistungsfunktionen“, das unter Beteiligung der öffentlichen Hand (Mietverhältnisse) die Bedeutung einer „Visitenkarte für Stadt und Region“ übernimmt.
- Eine Anbindung des Bahnhofsgebäudes an das Alleencenter und die Nutzung der Flächen für den bahnhofsrelevanten Einzelhandel mit kleinflächigen Angeboten bis insgesamt 3.000 m² Verkaufsfläche.

Beide Varianten beinhalten die Option, die vorhandene Fußgängerunterführung als Stadtteilverbindung fortzusetzen und entsprechend zu gestalten.

Grundsätzlich muss nach Einschätzung der Arbeitsgruppe der Bahnhofsvorplatz attraktiver gestaltet werden, unter anderem, um die Nutzungschancen des Bahnhofsgebäudes zu verbessern.

■ **Stellwerksgebäude:** Das Stellwerksgebäude ist mit Ausnahme des Untergeschosses und den Stellwerksturm für bahnbetriebliche Zwecke entbehrlich. Die Arbeitsgruppe schlägt vor, die entbehrlichen Gebäudeteile abzureißen und an der Stelle einen Hotelneubau zu realisieren.

■ **Postareal und angrenzende Flächen:** Das Posthochhaus, die Schalterhalle sowie der Schließfachbereich bleiben erhalten, da die

Nutzung durch die Post mittelfristig gesichert ist. Dagegen werden der Paketverteilstützpunkt, der Büroflachbau sowie die Kfz-Halle in den kommenden zwei bis drei Jahren an diesem Standort entbehrlich, die Flächen können dann freigeräumt werden. Die Arbeitsgruppe empfiehlt weiter, den auf dem Areal ansässigen RMV-Verkehrsbetrieb und die GTÜ zu verlagern. Die ehemalige Reithalle, die heute von Edeka / Neukauf genutzt wird, sollte als Kulturdenkmal im Bestand gesichert werden.

Durch Verlagerungs- und Ordnungsmaßnahmen steht zwischen dem Posthochhaus und der ehemaligen Reithalle ein großes Areal für eine Neunutzung zur Verfügung. Die Arbeitsgruppe empfiehlt für diesen Standort einen „höherwertigen Wohnungsbau in verdichteten Bauformen“. Bei einer Entwicklung als Wohnbaufläche soll-

ten die Zielgruppen frühzeitig definiert werden. Unter anderem wird ein Bedarf für seniorengerechtes und betreutes Wohnen sowie für ein Gesundheitshaus gesehen.

Unabdingbare Voraussetzung für die zielentsprechende Entwicklung dieses Wohnquartiers ist nach Einschätzung der Arbeitsgruppe der „zügige Ausbau der Kürrenzer Straße“ und der damit einhergehende Rückbau der Straße An der Reichsabtei. Darüber hinaus ist eine Neubebauung mit den denkmalpflegerischen Belangen rund um St. Maximin abzustimmen.

(2) Teilflächen östlich der Bahnlinie

Als wichtige Voraussetzung für eine Entwicklung der entbehrlichen Bahnflächen östlich der Bahnlinie wird die Schaffung einer direkten Wegeverbindung (Stadtteilver-

Aufgabenstellung der Arbeitsgruppe: tragfähige Nutzungsperspektiven für Teilflächen entwickeln



bindung) zwischen den westlichen und östlichen Teilflächen gesehen.

■ aurelis-Flächen und benachbarte Flächen: Die Arbeitsgruppe plädiert aufgrund der Lage der Fläche zwischen Bahn und dem Gewerbegebiet an der Güterstraße für eine gewerbliche Nutzung dieser Flächen, in Anlehnung an die vorhandenen Betriebe in der unmittelbaren Nachbarschaft. Die verfügbaren Flächen können als Erweiterungs- oder Verlagerungsangebot genutzt werden.

■ Flächen der DB AG: Die vorhandene Bausubstanz (Halle, Rampe) kann abgebrochen werden. Als neue Nutzungen schlägt die Arbeitsgruppe ein Hotel (s.o.: Alleencenter) sowie – unter der Voraussetzung der immissionsrechtlichen Machbarkeit – eine Wohnnutzung vor. Ergänzend wird die

Möglichkeit einer Handelsnutzung im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes gesehen.

Parken im Einzugsbereich des Bahnhofs (intermodale Schnittstelle) sowie der Bau einer Radstation mit Abstellangeboten, Verleih, Service und Verkauf sind weitere Nutzungsoptionen für die Teilflächen östlich der Bahnlinie.

WEITERES VORGEHEN

Die Arbeitsgruppe hält eine verfahrenstechnische Umsetzung mit Hilfe eines PPP-Modells wegen der maßgeblichen Beteiligung von Post und Bahn für nicht machbar. Andere Organisationsmodelle können erst auf der Grundlage eines konkreteren wirtschaftlich tragfähigen Nutzungskonzeptes diskutiert werden.



Arbeitsgruppe „Denkmalpflege“

Moderation:

- Oskar Spital-Frenking (Professor FH Trier, Aufbaustudiengang Denkmalpflege)

Mitglieder:

- Anja Becker (Architekturhistorikerin)
- Barbara Daentler (Bischöfliches Generalvikariat, Leiterin Baudenkmalpflege)
- Karl-August Heise (Stadtplaner, freier Architekt)
- Joachim Hupe (Archäologe, RLMT)
- Hartwig Löhr (Archäologe, RLMT)
- Angelika Meyer (Leiterin Denkmalpflegeamt)
- Alois Peitz (Runder Tisch Baukultur)
- Klaus Pflugradt (Stadtplanungsamt)
- Winfried Weber (Direktor Bischöfliches Dom- und Diözesanmuseum Trier)

AUFGABE UND FRAGESTELLUNGEN

- Das antike Gräberfeld um St. Maximin: Welche Restriktionen und Chancen bestehen für künftige Nutzungen, welche Auswirkungen ergeben sich für eine bauliche Entwicklung der Flächen?
- Mit welchen Mitteln kann oder soll (muss) der Klosterbering kenntlich gemacht werden?
- Anforderungen an den direkten Umgebungsschutz der ehemaligen Reichsabtei: welcher "Abstand" zu einer neuen Bebauung ist notwendig? Welche neue Führung der Straße An der Reichsabtei ist unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten sinnvoll?
- Welche Anforderungen an Sichtbeziehung bzw. Sichtachsen von und zur Reichsabtei sind zu formulieren?
- Wie können Kulturdenkmäler im Bahnhofsbereich in ein touristisches Wegenetz eingebunden werden?

ERGEBNISSE

Die Arbeitsgruppe Denkmalpflege hat sich mit den denkmalpflegerischen Rahmenbedingungen befasst, die bei einer zukünftigen Entwicklung des Bereiches Bahnhof – St. Maximin – Alleenring zu berücksichtigen sind. Dabei liegt naturgemäß ein deutlicher Schwerpunkt auf den Bereich St. Maximin,



Prof. Spital-Frenking erläutert die Zielvorgaben der Arbeitsgruppe Denkmalpflege

zu den anderen Planungsgebieten werden ebenfalls kurze Anmerkungen gemacht.

Ausdrücklich weist die Arbeitsgruppe darauf hin, dass die Ergebnisse des Workshops nicht als endgültige denkmalpflegerische Stellungnahme anzusehen sind; dieses kann erst im Einzelfall mit entsprechender Prüfung und wissenschaftlicher Aufarbeitung geleistet werden. Es wurde aber versucht, entsprechend dem derzeitigen Kenntnisstand Leitlinien für eine zukünftige Entwicklung aufzuzeigen.

(1) Archäologische Zielvorgaben

■ ...für den Bereich der Hauptpost zwischen Moltkestraße und Schönbornstraße: Aufgrund der hohen archäologischen Bedeutung des Planungsgebietes sind Bodeneingriffe unbedingt zu vermeiden. Es ist mit einer überaus dichten archäologischen Befundsituation zu rechnen (römische und mittelalterliche Gräber unterschiedlichster Art, frühchristliche Grabbauten, Bauten der Kloster- und Kasernenzeit). Die Funde liegen teilweise direkt unter der befestigten Erdoberfläche. Mindestens jedoch ab 1 Meter Tiefe stehen mit Sicherheit archäologisch relevante Strukturen an. Selbst unter vorhandenen, unterkellerten Gebäuden muss mit Resten archäologischer Befunde gerechnet werden.

Es ist nicht aktuelles Interesse der archäologischen Denkmalpflege, die Funde und Befunde zu ergraben und freizulegen, weil damit Zerstörung und Verlust archäologischer Strukturen einhergehen würden. Vielmehr ist es denkmalpflegerisches Ziel, die

archäologischen Funde und Befunde unverseht in der Erde zu belassen.

Daraus ergibt sich, dass eine Bebauung auf den archäologischen Befunden zwar möglich, aber so auszuführen ist, dass die archäologischen Strukturen nicht zerstört oder beschädigt werden.

■ ... für den Bereich der Gleisanlagen der DB und östlich anschließendes Gebiet: Das gesamte Gelände ist weitgehend unerforscht. Es ist auch hier mit archäologischem Fundgut zu rechnen, möglicherweise jedoch nicht in einer ähnlichen Dichte wie im direkten Umfeld von St. Maximin. Daher sind in diesem Bereich Bodeneingriffe nach eingehenden archäologischen Voruntersuchungen möglich (mit finanzieller Beteiligung der Bauherren).

Dies gilt in besonderem Maße auch für die römische Stadtmauer und die ihr vorgelegerten Gräben. Ihr Verlauf ist südöstlich des Alleencenters in der Straßenführung der Bergstraße noch heute ablesbar. Wünschenswert wäre die Aufnahme der Bergstraße in ein städtebauliches Konzept, um den Verlauf der römischen Stadtmauer im Bereich der Bahnanlagen wieder erlebbar werden zu lassen.

Darüber hinaus ist auf ein System römischer und mittelalterlicher Wasserleitungen hinzuweisen, die die Stadt bzw. die Abtei St. Maximin versorgten. Ihr genauer Verlauf ist – mit Ausnahme der Ruwerwasserleitung – weitgehend unerforscht. (siehe auch Abbildungen 1 und 2).

In der Abbildung 1 zeigt die Schraffur, dass das gesamte Gebiet um Maximin mit

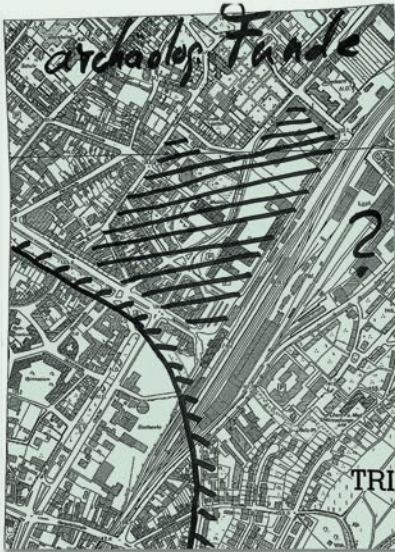


Abbildung 1: die Schraffur zeigt, dass das gesamte Gebiet um St. Maximin mit archäologischen Funden belegt ist, sowie den Verlauf der römischen Stadtmauer mit einer vorgelagerten Zone für die dazugehörigen Wall- und Grabenanlagen.



Abbildung 2 verdeutlicht die Lage der bisher bekannten besonders sensiblen Befunde in unmittelbarer Nähe zu St. Maximin

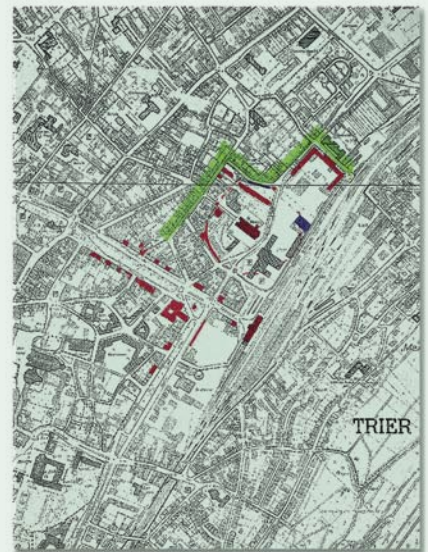


Abbildung 3 zeigt die historisch bedeutsamen und z. T. bereits unter Denkmalschutz stehenden Bauwerke (rot). In blau zwei Objekte, bei denen ein bedeutsamer historischer Wert zu vermuten ist



Abbildung 4: Bedeutende Sichtachsen die zu erhalten sind

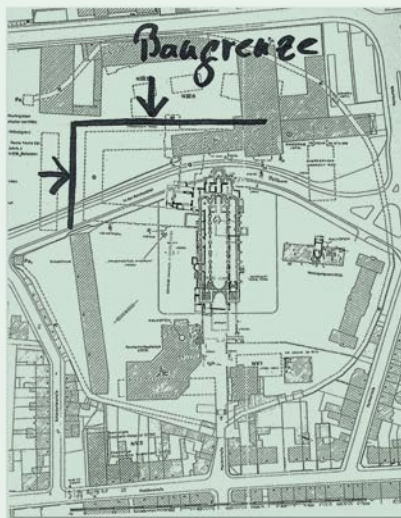


Abbildung 5: Darstellung der Baugrenze zur den archäologischen Befunden in unmittelbarer Nähe zu St. Maximin

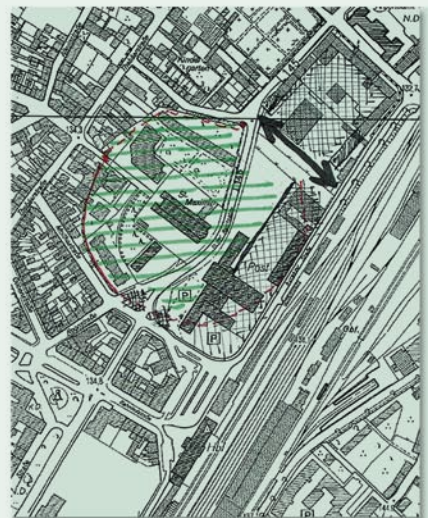


Abbildung 6: die schwarz schraffierten Bereiche können mit neuer Bebauung in verdichteter Form überplant werden, der grün schraffiert Bereich um St. Maximin sollte nicht überbaut werden. Rot gekennzeichnet die Grenze des ehemaligen Abteibeirings

archäologischen Funden belegt ist. Der Bereich östlich der Bahn ist noch nicht untersucht. Dargestellt ist auch der Verlauf der römischen Stadtmauer mit einer vorgelagerten Zone für die dazugehörigen Wall- und Grabenanlagen. Abbildung 2 verdeutlicht die Lage der bisher bekannten besonders sensiblen Befunde in unmittelbarer Nähe zu St. Maximin

■ ... für den Bereich St. Maximin: Anschließend an das eigentliche Bahnhofsgelände nach Norden liegt der ottonische Bering des Klosters St. Maximin, gegründet aus und auf einem römischen Gräberfeld, noch im Wesentlichen von großen baulichen Entwicklungen unangetastet. Auch die Umwidmung zum Kasernenbereich Anfang des 19. Jahrhunderts hat den historischen Befund weitgehend respektiert.

Die historischen Bezüge und die städtebauliche Identität sind im Stadtgefüge Triers noch so markant, dass der Bestand auch Grundlage einer Neuentwicklung zur Wiedergewinnung stadträumlicher Qualität werden kann. Das betrifft sowohl eine Verbesserung der Anbindung an das bestehende Wohngebiet im Westen als auch die Zielvorstellungen für die Überlegungen im Post- und Bahnbereich.

Zum denkmalwerten oberirdischen baulichen Bestand im Bereich St. Maximin gehören außer den Kirchengebäuden auch die Reithallenanlage im Bereich des ehemaligen barocken Klostergarten, die Wohnbebauung entlang der Schöndorferstraße, das Vincentinum sowie der barocke Pavillon Ecke Schöndorferstraße mit der Blickbe-

ziehung von Norden. (siehe auch Abbildung 3). Dargestellt in rot sind die historisch bedeutsamen und z. T. bereits unter Denkmalschutz stehenden Bauwerke. In blau zwei Objekte, bei denen ein bedeutsamer historischer Wert zu vermuten ist)

(2) Empfehlungen

■ ...für den Bereich unmittelbar um St. Maximin: Der unmittelbare Bereich um St. Maximin mit der Außenkrypta im Osten und dem Kloster-Quadrum nach Nordosten ist im Wesentlichen seit der frühmittelalterlichen Entstehungszeit nicht überbaut, birgt außergewöhnliche archäologische Funde und Kellerbereiche und sollte von zukünftiger Bebauung frei gehalten werden. Mit der Grünplanung könnten archäologische Funde bewusst gemacht, Fußgänger- und Fahrradbereiche ausgewiesen werden. (siehe auch Abbildung 5, Darstellung der Baugrenze zur den archäologischen Befunden in unmittelbarer Nähe zu St. Maximin).

■ ...für die Straße „An der Reichsabtei“: Die Straße „An der Reichsabtei“ von der Ecke Schöndorferstraße bis Moltkestraße ist eine wesentliche Beeinträchtigung des Berings und der archäologischen Funde und sollte aufgegeben werden. Das betrifft auch die derzeit die Straße begleitende massive Mauer.

■ ...bezüglich gewünschter Sichtachse: Bei der baulichen Entwicklung ist auf das Freihalten von Sichtachsen auf die ehemalige Abteikirche Wert zu legen:

- aus Süden, von der Stadtseite (Ostallee),
- vom Bahnhofsvorbereich,
- von und aus Osten als Blickverbindung Maximin in die Hanglage Petrisberg.
(siehe auch Abbildung 4)

■ für die bauliche Nutzung: Unter Berücksichtigung der vorgenannten Vorgaben ist eine durchaus auch verdichtete Neuentwicklung entlang der Kürenzer Straße und innerhalb des ehemaligen Reithofes möglich.

Entlang der Kürenzer Straße kann die Bebauung von einer Tiefe bis maximal 60 Meter ausgehen. Unter Berücksichtigung des ehemaligen Klosterberings kann die Westkante der derzeitigen Kürenzer Straße dabei nicht wesentlich nach Westen verändert werden. Die Bebauung sollte auf eine Blickdurchlässigkeit von West nach Ost Wert legen und prüfen, ob und wie die ehemalige Geschützhalle als zu schützendes Bauwerk einbezogen werden kann. Der Straßenverlauf könnte an der Südost-Ecke in der Einmündung auf den Bahnhofsvorplatz an den Beringcharakter erinnern.

Eine Bebauung im ehemaligen Reithof ist verdichtet denkbar. Dabei sollte die U-förmige Struktur der Reithofgebäude aufgenommen und ergänzt werden. In dem Hof selber sind davon unabhängige Strukturen möglich.

Allgemein kann zur baulichen Nutzung beider Bereiche von einer Höhenentwicklung von 12 bis 13 Meter Traufhöhe ausgegangen werden. Auf Nutzungen mit erhöhtem Parkplatzbedarf und auf großflächige eingeschossige Bauten ist zu verzichten.

■ für den Alleenring: Der derzeitige Zustand des Alleenrings mit den viel zu knapp bemessenen Bürgersteigbereichen und den wenig attraktiven Grünstreifenbereich zwischen den Fahrbantrassen wird als unbefriedigend und verbesserungswürdig angesehen. Über die Art und Weise gibt es innerhalb der Gruppe unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Veränderbarkeit der bestehenden Grünanlagen, die sich zwischen keine Veränderung bis zur Verschiebbarkeit und Ersatzpflanzungen für aufzuzehende Bäume bewegt. Einigkeit herrscht darüber, dass die bestehende Struktur Straße – Grünbereich – Straße beibehalten werden soll, wobei der innenstadtseitige Straßenbereich als verkehrsberuhigte Zone für reinen Anliegerverkehr mit durchgehender Bodengestaltung ohne notwendige Trennung zwischen Fußgängerbereich und Fahrbahnbereich gestaltet werden sollte. (siehe auch Abbildung 6. Dargestellt schwarz schraffiert die Bereiche, die mit neuer Bebauung in verdichteter Form überplant werden können, grün schraffiert der Bereich um Maximin, der nicht überbaut bzw. im inhaltlichen Kontext zu der kulturellen und schulischen Nutzung stehen soll. Diese kann weiter entwickelt werden. Rot gekennzeichnet die Grenze des ehemaligen Abteiberings. Diese soll, wo sie nicht mehr besteht, nicht rekonstruiert, wohl aber durch geeignete Ausdrucksformen als historische Spur ablesbar gemacht werden. Der schwarze Pfeil zeigt eine gewünschte Trennung zwischen dem ursprünglichen Klosterbering und dem späteren Barockgarten. Hier ist eine Rad- und Fußgängerach-

se denkbar, die ggf. auch als reine Anliegerstraße für die zu entwickelnde Wohnbebauung im Hof des ehemaligen Barockgartens genutzt werden kann.)

(3) Zusammenfassung

Der Abteibering St. Maximin ist seit der Säkularisation hinsichtlich der Nutzungsstruktur destabilisiert. Insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem Bau der Straße An der Reichsabtei und der Planierung des Streifens zwischen der Bahn und der Straße wurde er fragmentiert und im Stadtbild unkenntlich gemacht.

Heute besteht die Problematik darin, dass für

- die archäologische Denkmalpflege der gesamte Bodenbereich erhaltenswert ist.
- die Baudenkmalpflege nur noch an vereinzelten Objekten – im Zentrum die Abteikirche St. Maximin - festzumachen ist und sich daraus kein schlüssiges städtebauliches Bild ergibt.
- die städtebauliche Planung, wenn sie die historische Identität über den Streifen zwischen Reichsabtei und Bahn ignoriert und zu einem beliebig anmutenden Stadtquartier ohne örtlichen und geschichtlichen Bezug wird.

In der Neuplanung besteht nunmehr die Chance, die Einmaligkeit des Bereiches herauszuarbeiten. Die Schwierigkeit besteht darin, dass dies eine Reflexion historischer Qualitäten voraussetzt. Diese muss sich jedoch auch auf Beseitigtes, Fragmentiertes

oder nur im Stadtgrundriß und dessen geschichtliche Entwicklung Kenntliches beziehen.

Insofern besteht der Bedarf einer Neuformulierung, die über präzise denkmalpflegerisch begründbare Zielsetzung hinausgeht, ohne sich dem Vorwurf einer Rekonstruktion historisch nicht belegter Befunde auszusetzen.

In Kenntnis der historischen Qualitäten besteht die Überzeugung, dass die Weiterentwicklung unter Reflexion des Historischen und dessen Transformation in die Neukonzeption beträchtliche städtebauliche und stadträumliche Qualitäten ermöglicht. Sie heben die Attraktivität und Einmaligkeit des Ortes hervor.

WEITERES VORGEHEN

Im Rahmen des Workshops konnten sowohl die historischen Befunde als auch die Anforderungen nicht im Einzelnen aufgearbeitet werden. Das weitere Vorgehen erfordert sowohl die Einarbeitung bereits vorhandener Materialien als auch die gezielte Gewinnung und Integration neuer Erkenntnisse. Dazu könnte die Zusammenführung aller im Planungsbereich verfügbaren Bodengutachten, Bohrprotokolle, Unterkellerungstiefen usw. gehören (Geol. LA, Altlastenkataster, Bauakten, Ingenieurbüros, arch. Denkmalpflege)

Die Entscheidung für ein zu verfolgendes Konzept würde durch die Gegenüberstellung alternativer Entwurfsmodelle (Testentwürfe oder Wettbewerb) erleichtert.

Arbeitsgruppe „Bahnhof“

Moderation:

- Gabriele Müller (Büro Hasselmann und Müller)

Mitglieder:

- Martin Bismor (Leiter Tiefbauamt)
- Albrecht Classen (SWT Verkehrsbetrieb)
- Hartmut Fries (Leiter Bahnhofsmanagement Saarbrücken)
- Constance Koch (DB Station & Service, RB Mitte)
- Kirsten Mangels (Entwicklungsagentur Rheinland-Pfalz)
- Heiner Monheim (Universität Trier, Fachbereich Angewandte Geographie)
- Nina Oortmann (Innenarchitektin)
- Jürgen Waldschmidt (Amt für Stadtentwicklung)
- Iris Wiemann-Enkler (Baudezernat)
- Veronika Zänglein (VRT)

AUFGABE UND FRAGESTELLUNGEN

■ Betriebliche Nutzungsanforderungen: Welche Flächenbedarfe und Nutzungsanforderungen bestehen in Zukunft seitens der DB Station und Service?

■ Gesamtkonzept für die Erneuerung und die Neunutzung des Bahnhofsgebäudes: Welche Nutzungen sind angemessen und tragfähig, wie kann ein eigenständiges Nutzungskonzept des Bahnhofs Trier, ggf. unter Einbeziehung kultureller Angebote, aussehen?

■ Empfangshalle als „Schaufenster der Stadt Trier“: Wie sind dem Besucher Informationen über die Stadt Trier zu vermitteln, wie kann die Orientierung über Hinweisen und Wegweiser erleichtert werden?

■ Gestaltungskonzept: welche gestalterischen Anforderungen sind an die Erneuerung des Bahnhofsgebäudes zu stellen?

ERGEBNISSE

Die Arbeitsgruppe „Bahnhof“ analysiert zunächst die Rahmenbedingungen. Daraus ergaben sich mögliche Konzeptionen für die zukünftige Nutzung und Gestaltung des Bahnhofsgebäudes und des unmittelbaren Umfeldes.

(1) Bestand und Analyse Verkehrsströme

Für die einzelnen Verkehrsarten wurden folgende Anforderungen formuliert:



Frau Dipl.-Ing. Müller erläutert die Leitidee der Arbeitsgruppe Bahnhof

■ Aus der Fußgängerperspektive sind die Wegebeziehungen zur Innenstadt (entweder über die Bahnhofstraße oder über das Alleecenter), zum Postareal und St. Maximin sowie eine neue Wegebeziehung zur Ostseite (etwa in Form einer Durchbindung des vorhandenen Personentunnels der Bahn) planungsrelevant. Darüber hinaus ist eine attraktive Verknüpfung von Bahnhof und Busbahnhof von besonderer Bedeutung. Derzeit gibt es rund um die Verkehrsstation des Bahnhofes viele verschiedene Zugänge und Durchgangsmöglichkeiten. Dadurch ist die klare Strukturierung und vor allem Orientierung der Anlagen nicht erkennbar. Viele Bereiche sind nur mit großen Umwegen barrierefrei zu erreichen. Das ganze wirkt als eine Ansammlung von Einzelgebäuden, deren Funktionen und Gesamtaussage sich dem Nutzer nur schwer erschließt. Zusätzlich entstehen uneinsehbare Randbereiche, die Angsträume schaffen und Verschmutzungen anziehen. Die Funktionen müssen in einem neuen Konzept zusammengeführt werden. Die Grundfunktion der Verkehrsstation kann seitens der Bahn in verschiedenen Konzepten gedacht werden, unauflösbar bleibt aber die zentrale Erschließung der Verkehrsstation über einen Punkt.

■ Für die Fahrradbenutzer ergeben sich die gleichen Wegebeziehungen: Richtung Innenstadt, Richtung Nordstadt sowie – neu zu erstellen – auf die Ostseite des Bahnhofes. Für den Fahrradverkehr sind im unmittelbaren Bahnhofsumfeld Abstellplätze in ausreichender Zahl vorzuhalten. Der heutige Standort auf der Nordseite liegt güns-

tig am Gleis, ist überdacht und wird, obwohl schlecht einsehbar und ohne Hinweisbeschilderung, gut angenommen. Auf der Südseite werden durch einen privaten Träger eine kleine Fahrradstation und Verkauf betrieben, hier gibt es den dringenden Expansionswunsch.

■ Eine Fahrradstation mit den übergreifenden Funktionen (Parken, Verleih, Werkstatt, Info-Service) ist notwendig. Vorzugsstandort auch hier ist die Nordseite. Als Bestandteil eines integrativen Konzeptes, oder auch als Zwischennutzung einer portablen oder wenigstens umsetzungsfähigen Station wäre auch die heutige Expressguthalle auf der Südseite des Empfangsgebäudes denkbar. Benötigt werden insgesamt etwa 400 Fahrradabstellplätze.

■ Die ÖPNV-Anbindung erfolgt schienenengebunden mit der Bahn mit etwa 15.000 Ein- und Aussteigern täglich (davon etwa ein Drittel Ortsfremde) sowie mit dem Bus von der Haltestelle am Bahnhofplatz. Für die Bahnreisenden stehen breite Bahnsteige zur Verfügung die die erforderlichen Funktionen gut umsetzen können. Die Anbindung der Bahnsteige an das Empfangsgebäude erfolgt über einen derzeit unattraktiven Personentunnel, der vor dem Empfangsgebäude endet. Fahrstühle wurden nachgerüstet.

■ Für den motorisierten Individualverkehr müssen eine Vorfahrt mit Kurzzeitparken („Kiss & Ride“), das Langzeitparken („Park & Ride“) sowie Warteplätze für Taxen gewährleistet sein.

■ Der ZOB benötigt eine verkehrsberuhigte Platzgestaltung mit gesicherter Bus- und

Taxibefahrbarkeit und größtmöglicher Freizügigkeit im Fußverkehr zwischen allen Teilflächen; Die Funktion des Busbahnhofs ist an dem bestehenden Ort zu stärken, allerdings ist die Flächenorganisation zu Gunsten einer komfortableren Verbindung zu dem zentralen Informationspunkt im Empfangsgebäude zu ändern.

(2) Das Nutzungskonzept für die Gebäude

- Das Empfangsgebäude mit der zentralen Empfangshalle, die von einem Nordflügel und einem Südflügel flankiert wird. Nord- und Südflügel weisen jeweils drei Geschossebenen auf.
- Das nördlich angrenzende Betriebsgebäude ebenfalls mit drei Nutzebenen sowie dem Stellwerksturm am nördlichen Ende.
- Die Wache und die Expressguthalle, die südlich an das Hauptgebäude grenzen.

- Der Personentunnel ist derzeit ohne Verbindung zur Oststadt.

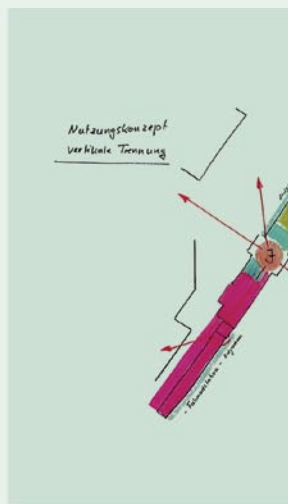
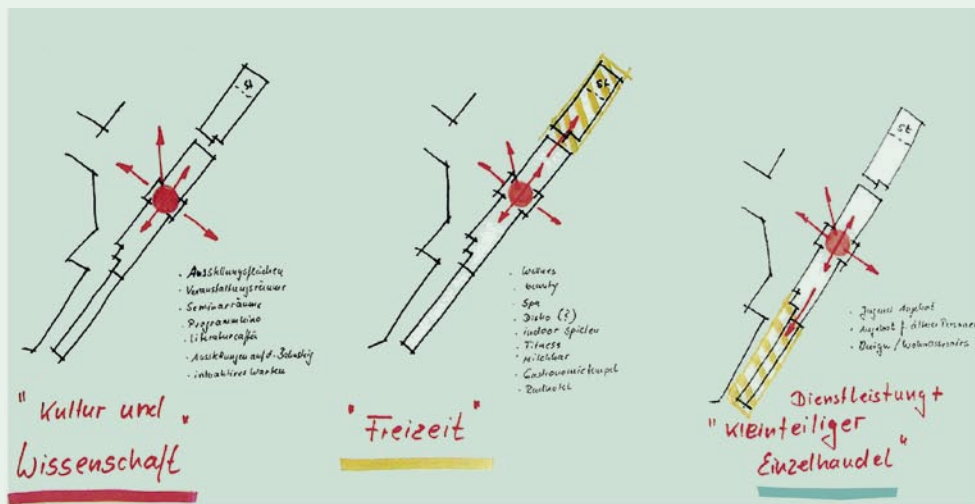
Bei den Nutzungsüberlegungen für die genannten Gebäude ist davon auszugehen, dass das Stellwerk aus funktionalen Gründen erhalten werden muss. Während das Stationsgebäude selbst aus denkmalpflegerischen Gründen zu erhalten ist, werden in Abhängigkeit von den Nutzungsüberlegungen Abriss und Neubau der südlich und nördlich angrenzenden Gebäude zur Disposition gestellt. Die nachträglich angebauten Überdachungen auf der Ost – und Westseite des Empfangsgebäudes sollten zurückgebaut werden.

Das Empfangsgebäude ist die Mobilitätszentrale mit Informations- und Reisezentrum, es muss in dieser Funktion gestärkt werden. Dazu ist ein Komplettangebot bereitzustellen, das u.a. enthält:

Notwendige Funktionen:

- Reisezentrum,
- Wartebereich,

Nutzungsideen für das Stationsgebäude





- Fahrplanauskunft,
- Fahrkartenverkauf,
- Schließfächer,
- Reisendenbedarf.

Ergänzende Funktionen:

- Stadtwerke/VRT-Info,
- Stadt- und Touristikinformation (zum Beispiel mit Stadtmodell, Luftbild, Stadtplan, interaktivem Bildschirm, Ausstellungstafeln, Veranstaltungskalender...).

Wünschenswerte Funktionen:

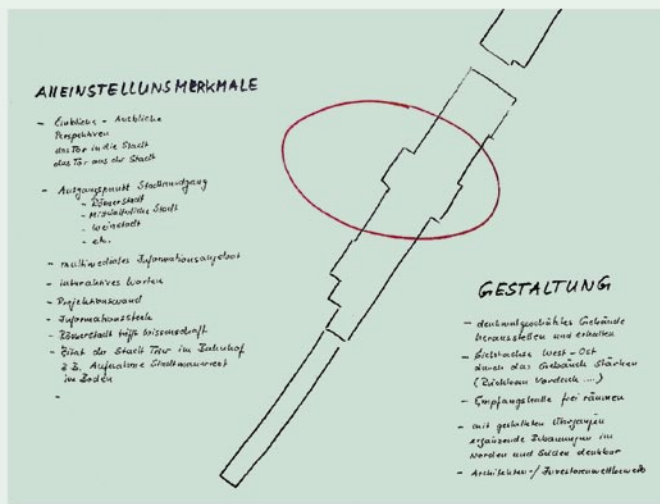
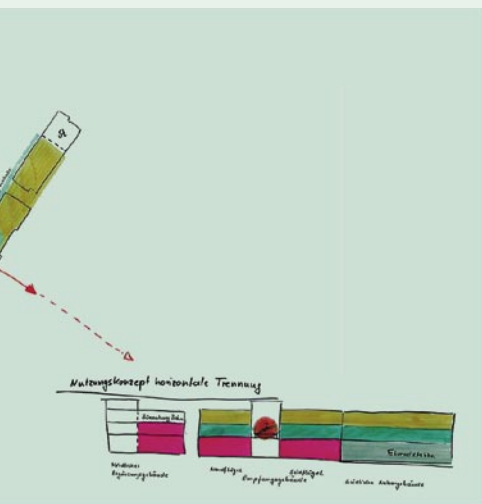
- Car Sharing,
- Auto- und Fahrradverleih usw.

Über diese zentralen Funktionen eines Reise- und Informationszentrums hinaus bieten das Stationsgebäude und die angrenzenden Gebäude erhebliche Flächenangebote, für die Nutzungsperspektiven zu entwickeln sind. Die Arbeitsgruppe Bahnhof formuliert drei Themenbereiche, die grundsätzlich in Frage kommen und für die eine Machbarkeit im Einzelnen zu untersuchen ist.

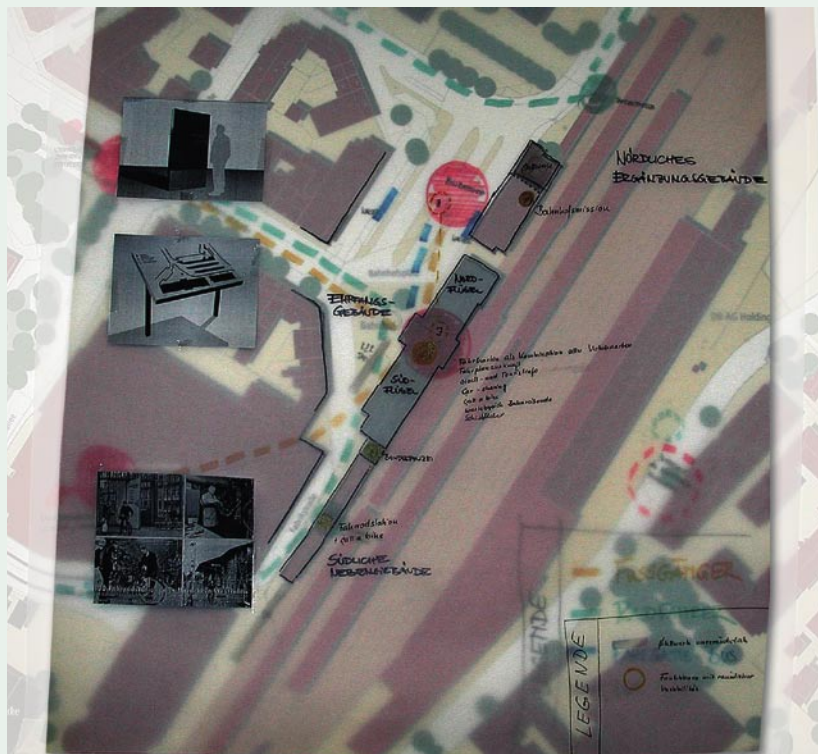
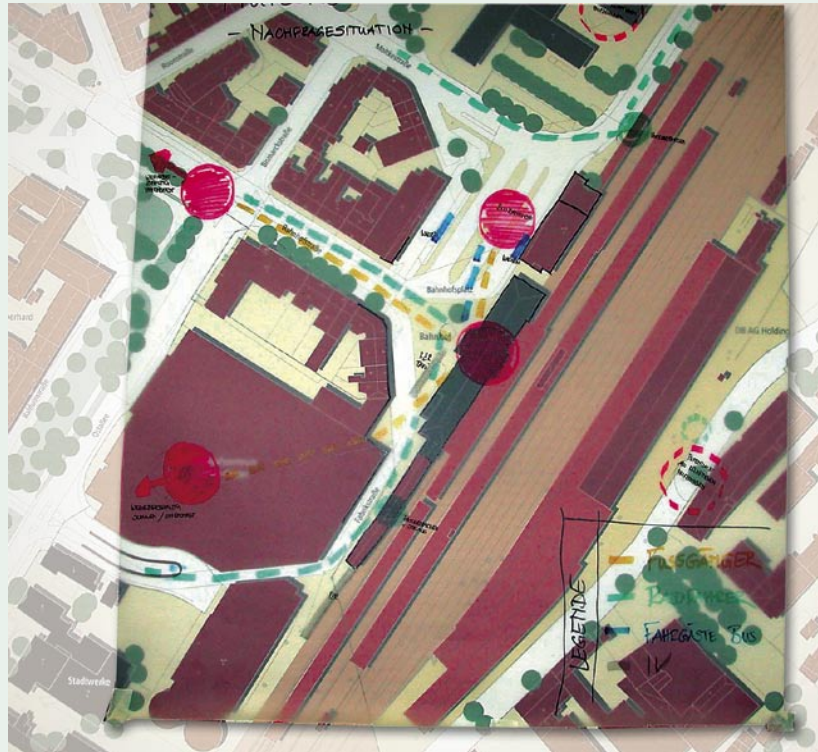
■ Nutzungen im Themenfeld „Kultur und Wissenschaft“ : Als Beispiele in diesem Themenfeld werden Nutzungen genannt wie Ausstellungsflächen, Veranstaltungs- und Seminarräume, Programmkino, Literaturcafé sowie Ausstellungen „auf dem Bahnsteig“. Hier ist als Betreiber neben der DB AG insbesondere die Stadt denkbar.

■ Nutzungen im Themenfeld „Freizeit“: Zu den freizeitbezogenen Nutzungen zählt die Arbeitsgruppe beispielsweise „Wellness“ und „Beauty“, Spa und Fitness, Disko, Indoor-Spiele, Milchbar, Gastronomie-„Tempel“ oder ein Fahrradhotel. Diese Nutzungen werden bevorzugt im nördlichen Gebäude gesehen.

■ Nutzungen im Themenfeld „Dienstleistungen und kleinteiliger Einzelhandel“: Dienstleister oder kleinteiliger Einzelhandel, der zum Beispiel Angebote für bestimmte Altersgruppen (Jugendliche, ältere Perso-



Arbeitsskizzen der Arbeitsgruppe Bahnhof mit Darstellung der wichtigen funktionalen Bezüge zwischen Bahnhof und Umfeld





Der Busbahnhof auf dem
Bahnhofsvorplatz

nen) oder Designartikel und Wohnzubehör vorhält, werden bevorzugt im südlichen Gebäudeteil in der Nachbarschaft oder in Verbindung zum Alleecenter gesehen.

Die Verteilung dieser einzelnen Nutzungssegmente kann vertikal und alternativ auch horizontal gedacht werden und neben der dargestellten Sortierung nach Gebäuden auch geschossweise erfolgen.

(3) Alleinstellungsmerkmale

„Man bekommt selten eine zweite Chance, einen ersten Eindruck zu hinterlassen“ – unter diesen Leitsatz stellt die Arbeitsgruppe Bahnhof ihre grundsätzlichen Überlegungen zur Aufwertung und Nutzung des Bahnhofsgebäudes.

Dabei soll sich der Bahnhof in Trier auszeichnen durch folgende Alleinstellungsmerkmale:

- Der Bahnhof bietet als „Tor in die Stadt“ und „Tor aus der Stadt“ Einblicke, Ausblicke und Perspektiven.
- Der Bahnhof ist Ausgangspunkt für thematische Stadtrundgänge (zum Beispiel „Römerstadt Trier“, „mittelalterliche Stadt Trier“, „Weinstadt Trier“...)
- Um diese Aufgaben wahrzunehmen sind multimediale Informationsangebote wie Projektionswand oder Informationsstele oder auch bauliche „Zitate“ der historischen Stadt Trier (z.B. Spuren der alten Stadtmauer) im Bahnhof und unmittelbaren Umfeld erforderlich.

(4) Gestaltungsprinzipien

Dabei werden folgende Gestaltungsprinzipien für wichtig erachtet:

- Erhalt und Herausstellen des denkmalgeschützten Empfangsgebäudes,
- die Stärkung der West-Ost-Sichtachse durch das Gebäude (Rückbau des Vordaches und späterer baulicher Ergänzungen),
- das „Freiräumen“ der Empfangshalle.
- die Stärkung der zentralen Informationsfunktion des Empfangsgebäudes mit übergreifendem Informationsangebot, Wegeleitung und Organisationsstruktur und Einbindung in den städtischen Raum.
- die Orientierung und Stärkung der Gastronomie im Übergangsbereich zum Busbahnhof, ggfs. sind auch Außengastronomieflächen möglich.
- die Integration der wirtschaftlichen Entwicklungsziele und Eigentümer und Nutzer in architektonische und städtebauliche Qualitäten.
- die attraktive Gestaltung der sinnvollen Verbindung zur Oststadt durch den vorhandenen Personentunnel der Bahn, ggfs. können Gleise eingespart werden.

WEITERES VORGEHEN

Die Erfüllung dieser Aufgaben soll unterstrichen werden mit einer anspruchsvollen Gestaltung, die zum Beispiel durch einen Wettbewerb sicherzustellen ist. Das geeignete Verfahren ist im Detail zwischen den Beteiligten abzustimmen.

Arbeitsgruppe „Verkehr“

Moderation:

- Hartmut H.Topp (TH Kaiserslautern, Fachgebiet Mobilität und Verkehr)

Mitglieder:

- Frank Birkhäuer (SWT Verkehrsbetrieb)
- Peter Dietze (Beigeordneter Baudezernat)
- Ralf Huber-Erlor (Büro R+T und Partner)
- Sven Kleine (Zweckverband SPNV RLP-Nord)
- Günter Koch (De-Consult, Karlsruhe)
- Jürgen Metzen (Tiefbauamt, Verkehrsplanung)
- Maik Scharnweber (ADFC, Mobilitätsberater)
- Raimund Scholzen (Verkehrsplaner)
- Sören Stock (Tiefbauamt, Verkehrsplanung)
- Berthold Zehren (DB Station & Service, RB Mitte)

AUFGABE UND FRAGESTELLUNGEN

■ Der Bahnhofsvorplatz: Wie lassen sich die unterschiedlichen verkehrlichen Funktionen erfüllen und dabei gleichzeitig eine offene und einladende städtebauliche Gestaltung sicherstellen?

■ Verknüpfung Bus – Bahn: Welche benutzerfreundliche Konzeption bietet sich im Bereich des Hauptbahnhofs an?

■ Verknüpfung Taxi – Bahn: Wie lässt sich die Taxivorfahrt optimal organisieren?

■ Verknüpfung Fahrrad – Bahn: Wo sind Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl anzubieten? Ist ein Serviceangebot für Fahrradbenutzer sinnvoll und machbar?

■ Fußgänger: Wie lassen sich attraktive Wege für den Fußgänger in die Innenstadt und zu den historischen Monumenten (Porta Nigra, St. Paulin, St. Maximin etc.) gestalten? Wie ist das Bahnhofsareal in ein touristisches Wegekonzept einzubinden?

■ Verknüpfung PKW – Bahn: Im Umfeld des Bahnhofs entstehen erhebliche Ansprüche an die Unterbringung des ruhenden Verkehrs mit einem differenzierten Anforderungsprofil (P & R, Kurzzeitparken, „Kiss & Ride“); Wie sind diese Anforderungen zu erfüllen und gleichzeitig gestalterisch befriedigend einzubinden?

■ Die Erschließung des Bahnhofsbereiches für den motorisierten Verkehr: Wie ist die Verkehrsführung im Bereich Balduinsbrunnen/Ostallee/Christophstraße/Theodor-Heuss-Allee unter besonderer Berücksichtigung der Rad- und Fußgängerinfrastruktur zu gestalten?

■ Geplanter Straßenzug über das Moselbahngelände und die Kürenzer Straße: Handelt es sich um eine reine Verkehrsachse oder einen urbanen Stadtraum? Welche Anforderungen sind an Leistungsfähigkeit und Stadtgestalt zu stellen.

■ Die Straße An der Reichsabtei/Schöndorfer Straße wird durch die bahnparallele



Mehr städtebauliche Qualität durch Neuordnung des Verkehrs

Trasse entlastet. Welche Lage/Funktion soll diese Straße in Zukunft übernehmen, insbesondere vor dem Hintergrund der Gestaltung des Umfeldes von St. Maximin?

ERGEBNISSE

(1) Analyse der Bestandssituation

- Zwischen Bahnhof und dem Stadtteil Gartenfeld fehlt eine Fuß- und Radwegverbindung. Als Langfristoption gilt weiterhin der Petrisberg-Aufstieg.
- Aufgrund der Dominanz des Kfz-Verkehrs ist die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt unattraktiv.
- Es fehlen im Umfeld des Bahnhofs sichere Radwege ebenso wie komfortable Abstellanlagen für Fahrräder in der Nachbarschaft des Bahnhofs.
- Den Fußgängern stehen teilweise nur beengte Seitenräume zur Verfügung.
- Die Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr auf dem Alleenring sind überdimensioniert, das bestehende Einbahnstraßensystem führt zu Umwegen und verkehrstechnischen Problemen.
- Das direkte Bahnhofsumfeld weist zahlreiche Gestaltmängel durch Funktionsüberlagerungen auf, auffällig ist insbesondere die Übermöblierung durch Pflanzkübel, Schilder und andere Stadtmöbel („Verkübelung“).

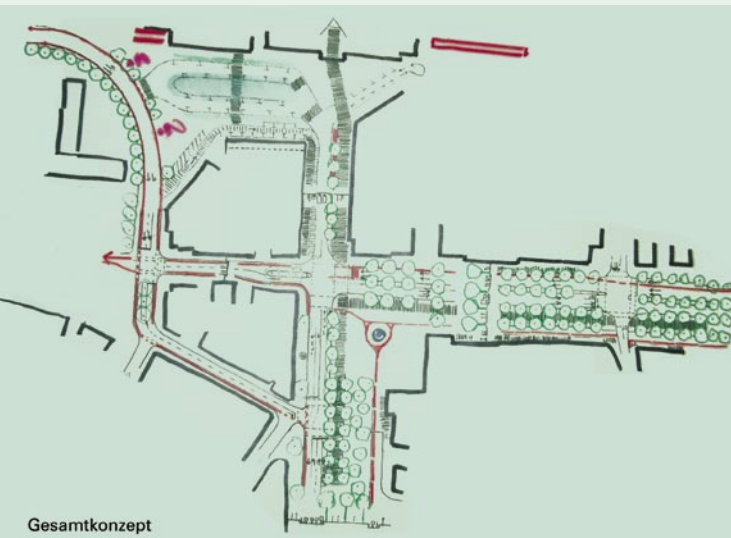
(2) Anforderungen

Bei einer Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sind folgende funktionalen Anforderungen zu erfüllen:

- Kiss & Ride – Vorfahrt,
- Andienung und Kurzparker,
- Taxi (Aussteigen, Einsteigen, Wartepositionen),
- Bike & Ride/Fahrradstation (geschätzt: ca. 200 Stellplätze),
- Motorisierte Zweiräder (geschätzt: ca. 30 Stellplätze),
- Park & Ride (im Alleencentrum und ergänzend Gartenfeld),
- Busverkehr: Zentraler Verknüpfungspunkt zwischen Stadt- und Regionalverkehr. Im Stadtverkehr sind die zwei unterschiedlichen Netze (Tagesnetz werktags/Sternnetz im Früh-, Abend- und Wochenendverkehr) zu beachten. Insgesamt sind Halteplätze für ca. 15 Busse erforderlich. Es wird davon ausgegangen, dass „Überlieger“ an anderer Stelle unterzubringen sind, ebenso wie der Reise- und Fernbusterminal.
- Erreichbarkeit zu Fuß/mit dem Rad.

Bezogen auf das Straßennetz gelten folgende Anforderungen:

- Ausbau der Kürenzer Straße als Hauptverkehrsstraße;
- Auffassung der Straße an der Reichsabtei (nur noch Rad- und Fußweg);
- Beschränkung des Kfz-Verkehrs im Bahnhofsvorplatz (nur Bus, Taxi, PKW-Vorfahrt, Andienung);
- Vereinfachung der Knotenpunkte;



Skizzen der Arbeitsgruppe Verkehr zur zukünftigen Gestaltung der Straßen und des Bahnhofsplatzes

- Neuordnung des Alleenrings: durchgängiger Grünzug, Bündelung der Richtungsfahrbahnen, Reduzierung der Fahrspuren in Theodor-Heuss-Allee.

(3) Gesamtkonzept Verkehr

Durch den Ausbau der Kürenzer Straße und die Befahrbarkeit von Roonstraße und Bismarckstraße in beide Richtungen wird das Verkehrsnetz im Bereich Alleering / Bahnhof grundlegend neu geordnet. Die Richtungsfahrbahnen des Alleenringes werden auf der Theodor-Heuss-Allee und der Ostallee gebündelt, die zur Innenstadt gelegenen Straßen des Alleenringes – Christophstraße, Balduinstraße und An der Schellenmauer – werden zurückgebaut und erfüllen lediglich eine Erschließungsfunktion für die Anlieger. Durch die Öffnung von Roonstraße und Bismarckstraße in beide Richtungen entsteht so ein klares Verkehrsnetz, das eine eindeutige Orientierung bietet. Die Verknüpfungsfunktion leisten lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte.

Die Neuorganisation des Verkehrs eröffnet erhebliche städtebauliche Gestaltungsspielräume. Dies betrifft die Gestaltung der Grünflächen in der Mitte des Alleenringes, eine bessere Zugänglichkeit und Einbindung des Balduinbrunnens, mehr Raum für attraktive und sichere Fuß- und Radwegeverbindungen.

Der Ausbau der Kürenzer Straße und die gleichzeitige Aufgabe der Straße An der Reichsabtei für den motorisierten Verkehr



Die Straße „An der Reichsabtei“ soll aufgegeben, komplizierte Knotenpunkte sollen vereinfacht werden

sind Voraussetzung für eine denkmalgerechte und städtebaulich wünschenswerte Entwicklung des Postareals sowie des Umfeldes St. Maximin, wie dies beispielhaft in den Überlegungen der Arbeitsgruppe „Stadtraum und Grün“ ausgeführt ist.

(4) Konzept Bahnhofsvorplatz

Die Haltepunkte der Busse vor dem Bahnhof werden zu einer kompakten Anlage um eine zentrale Haltestelleninsel zusammengefasst. Die Lage der zentralen Bushaltestelle bleibt unverändert auf der nördlichen Teilfläche. Da das Konzept nur in Skizzenform erarbeitet ist, ist noch eine genaue Ermittlung des Platzbedarfs für die zentrale Bushaltestelle erforderlich. Diese Frage steht in einem engen Zusammenhang mit dem Vorschlag der Arbeitsgruppe „Stadtraum und Stadtgrün“, am nördlichen Platzrand im Übergang zur Moltkestraße / Kürenzer Straße einen Hotelneubau zu platzieren. Beide Vorhaben sind hinsichtlich ihrer Raumansprüche und ihrer funktionalen Verträglichkeit in einem detaillierenden Planungsverfahren (Städtebaulicher Rahmenplan) zu prüfen.

Die Vorfahrt zum Bahnhof (Kiss & Ride) sowie die Taxivorfahrt sind am südlichen Rand des Bahnhofsvorplatzes vorgesehen, so dass die zentrale Fläche vor dem Haupteingang frei von verkehrlichen Anforderungen bleibt und als Aufenthalts- und Bewegungsfläche für Fußgänger gestaltet werden kann.

WEITERES VORGEHEN

Die Umsetzung des Verkehrskonzepts ist mit einem intensiven und umfangreichen Planungsvorlauf sowie erheblichen öffentlichen Investitionen verbunden. Das Konzept besteht im wesentlichen aus drei Bausteinen:

- Die Ertüchtigung und Verlängerung der Kürenzer Straße nach Norden als Ersatz für die Aufgabe der Straße An der Reichsabtei;
- Die Neuorganisation der Abwicklung der unterschiedlichen Verkehrsarten im Bereich des Bahnhofsvorplatzes;
- Die Neugestaltung des Alleenrings. Priorität hat zweifellos der Baustein Kürenzer Straße – An der Reichsabtei als Voraussetzung für eine städtebauliche Entwicklung des Areals. Als relativ unabhängiger Baustein lässt sich der Bahnhofsvorplatz entwickeln, die intensivsten planerischen Vorarbeiten und den höchsten Mittelaufwand erfordert die Umgestaltung des Alleenrings, der daher eher als mittel- bis langfristiges Projekt zu betrachten ist.

Arbeitsgruppe „Stadtraum und Stadtgrün“

Moderation:

- Thomas Meurer (Büro Meurer Architekten + Stadtplaner BDA)

Mitglieder:

- Reinhard Bachtler (Büro Bachtler, Böhme und Partner)
- Jan De Mattos (Student, FH Trier)
- Christoph Heckel (Büro Bielefeld, Gillich und Heckel)
- Michael Heimes (Grünflächenamt)
- Herbert Hofer (Architektur 9plus, Lokale Agenda 21 Trier e.V.)
- Franz Kalck (Leiter Grünflächenamt)
- Monty Klepzig (Büro Pasucha Architekten)
- Bernhard Kunz (DB Station & Service)
- Advan Ljubijanac (Student FH Trier)
- Markus Rommel (Büro MR Architekten)
- Christoph Struth (Leiter Stadtplanungsamt)
- Albrecht Wien (RVDL)

AUFGABE UND FRAGESTELLUNGEN

■ Der Alleenring im Bereich An der Schellenmauer/Balduinstraße/Ostallee/Christophstraße/Theodor-Heuss-Allee: Bestehen Möglichkeiten zur stadträumlichen und funktionalen Aufwertung?

■ Die Verbindung zwischen Bahnhof und Porta Nigra: Wie kann der Weg zwischen Bahnhof und dem Weltkulturerbe Porta Nigra aufgewertet werden? Wie ist eine eindeutige Orientierung herstellbar?

■ Wie kann die Verbindung zwischen Bahnhof und St. Maximin städtebaulich aufgewertet und funktional verbessert werden?

■ Die Verbindung zwischen Bahnhof und Hauptmarkt: Wie ist die Verbindung zwischen Bahnhof und Hauptmarkt als „Mitte“ der historischen Altstadt attraktiv zu gestalten? Welche gestalterischen Mittel fördern eine gute Orientierung?

■ Brückenschlag nach Ost über die Bahnlinie: Wie kann die Trennwirkung der Bahnlinie aufgeweicht und die Stadtteilverbindung zwischen Innenstadt und Trier Ost verbessert werden?

■ Der Bahnhofsvorplatz: wie kann der Vorplatz als einladendes Entrée zur Stadt neu gestaltet werden? Wie kann der Balduinsbrunnen als Kulturdenkmal besser eingebunden werden?



Arbeit mit Skizzen und Modell: Die Arbeitsgruppe Stadtraum und Stadtgrün

■ Stadträumliche Situation im Umfeld des Bahnhofs und St. Maximin: Welche Raumkanten sind bedeutsam, welche Bauweisen und Bauvolumina sind angemessenen?

■ Einbindung von St. Maximin: Wie soll St. Maximin bei einer Entwicklung der benachbarten Flächen stadträumlich und funktional seiner Bedeutung entsprechend eingebunden werden?

ERGEBNISSE

Die Arbeitsgruppe Stadtraum und Stadtgrün stützte sich in ihrer Arbeit gezielt auf die Ergebnisse der parallel stattfindenden Arbeitsgruppen und griff die in diesen Gruppen formulierten funktionalen Anforderungen und gestalterischen Spielräume auf. Dies betrifft die Möglichkeiten zur Neugestaltung des Verkehrsnetzes, die denkmalpflegerischen Anforderungen an den Umgang mit den geschichtlichen Spuren dieses Areals ebenso wie die in den Gruppen Immobilien und Bahnhof erarbeiteten Nutzungsperspektiven für Flächen und Gebäude. Insofern haben die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Stadtraum und Stadtgrün bereits einen integrativen Charakter und fügen die partiellen Anforderungen der einzelnen Teams bereits zu einem „fachübergreifenden“ Konzept zusammen.

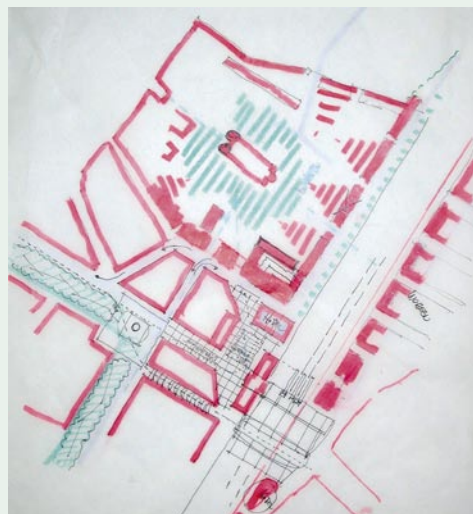
Die Arbeitsgruppe identifizierte zunächst zwei stadträumlich zusammenhängende Bereiche, die in ihrer historischen Entstehung und ihrer heutigen städtebaulichen Prägung jeweils einen eigenständigen Charakter aufweisen:

- Den längsgerichteten Bereich Alleering (Theodor-Heuss-Allee / Christophstraße) – Bahnhofstraße – Bahnhofplatz – Bahnhof, der tendenziell über den Bahnhof hinaus Richtung Osten weist: Dieser gerichtete Stadtraum verbindet die Innenstadt (Porta Nigra), Bahnhof und die östlichen Stadtteile.
- Der konzentrische Bereich um St. Maximin, der die Konturen des historischen Berings nachzeichnet und damit Teilflächen des heutigen Postareals erfasst.

(1) Grobkonzept Raumtypen

In einem Grobkonzept (vgl. Abbildung) spiegeln sich die ersten tragenden Entwurfselemente für diese beiden Raumtypen:

- Der Alleering mit Balduinbrunnen, Bahnhofstraße und Bahnhofplatz als schlüssige Raumfolge mit Fortsetzung über die trennenden Gleisanlagen Richtung Osten;



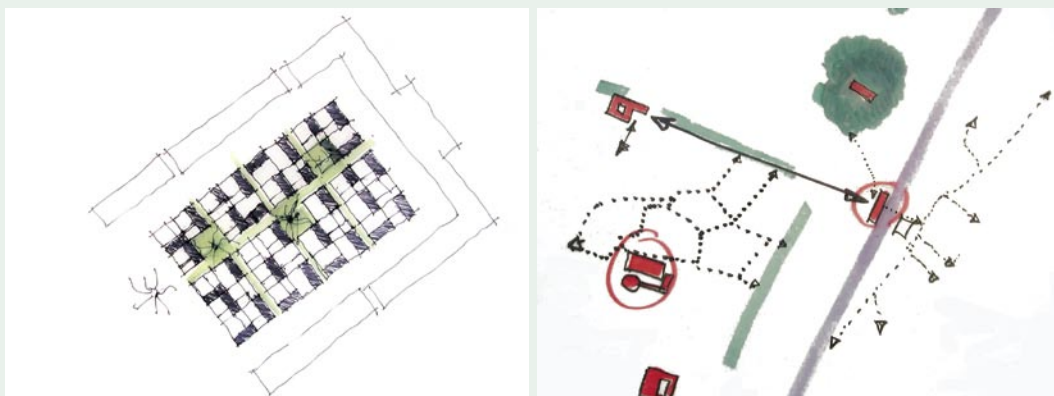
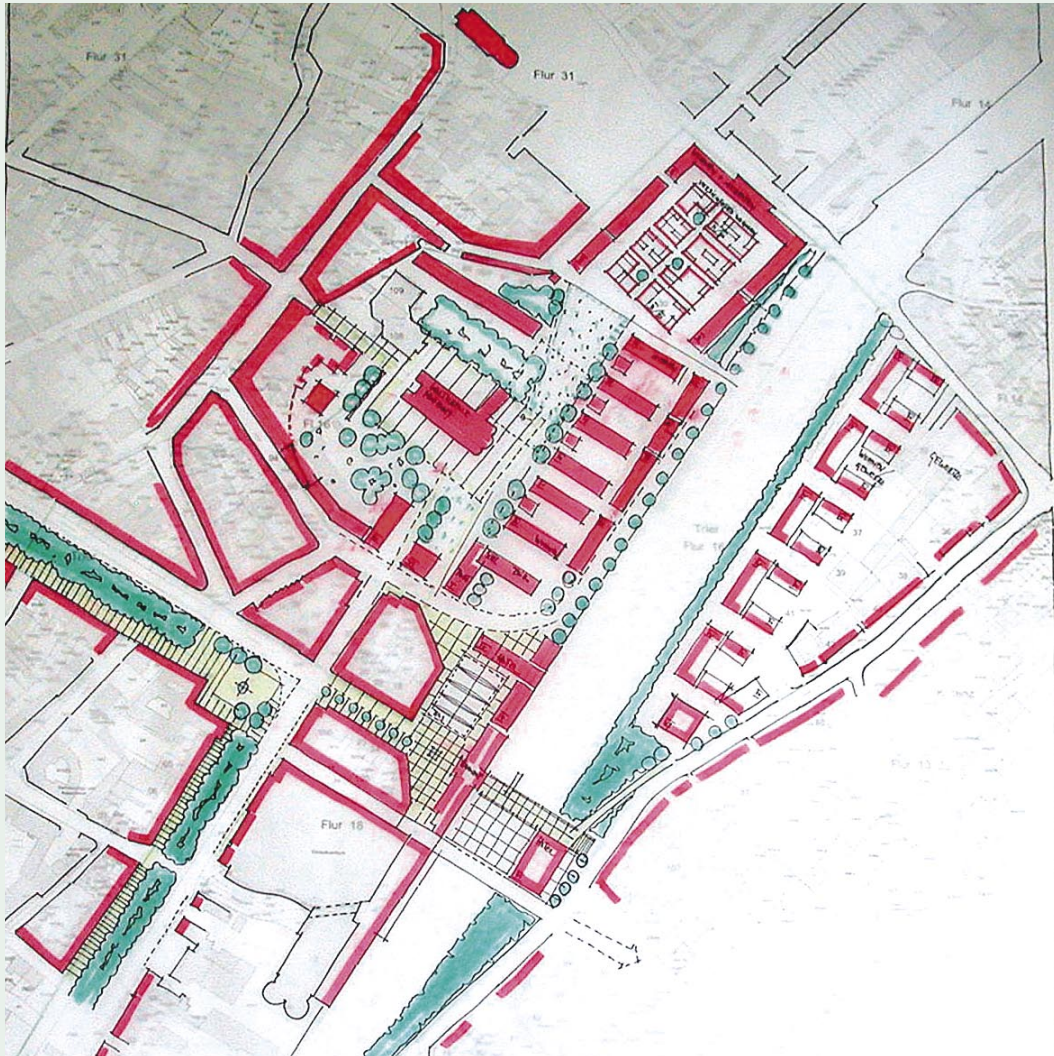
Erste Ideen für den Bahnhof und das Umfeld von St. Maximin

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen – Stadtraum und Stadtgrün

Konzeptionelle Ideen zur städtebaulichen Entwicklung des Areals

Unten: Exemplarischer Entwurf für eine Wohnbebauung (links), Wegebeziehungen zwischen Bahnhof und Innenstadt (rechts)

40





- St. Maximin, freigestellt mit neuer baulicher Kontur, die im wesentlichen dem historischen Bering folgt.

Ein Baukörper als Abschluss des Bahnhofsplatz nach Norden sowie ein bauliches Eingangs"tor" Richtung St. Maximin von Süden formulieren Übergang und Schnittstelle zwischen Bahnhofsbereich und St. Maximin.

(2) Das Gesamtkonzept

Das stadträumliche Gesamtkonzept schafft ablesbare funktionale und gestalterische Zusammenhänge:

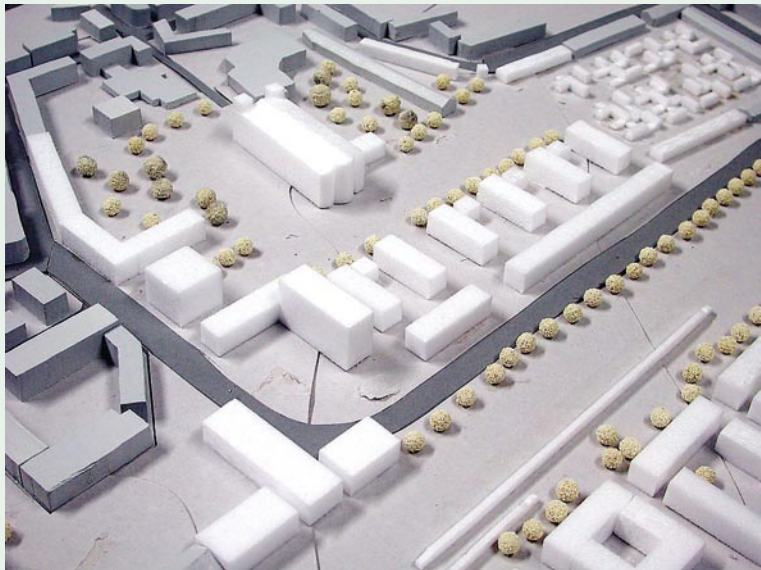
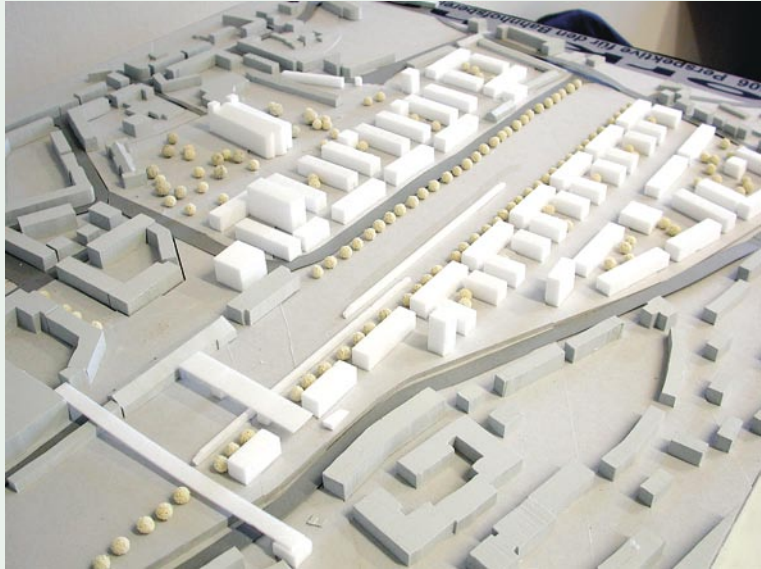
- Der Alleenring mit dem Balduinsbrunnen: Die Grünfläche mit Allee teilt den Straßenraum in eine äußere, dem Fahrverkehr vorbehaltene Fläche und eine innere Fläche, die zur Innenstadt orientiert ist und Fußgängern und Radfahrern einen hohen Nutzungskomfort bietet. Der Balduinbrunnen wird in diese Gestaltung eingebunden und damit seine Einschnürung durch Verkehrsstrassen aufgehoben.
- Der Bahnhofsplatz und die Bahnhofstraße bilden eine gestalterische Einheit, die Gestaltung ist wesentlich ausgerichtet auf die Nutzungsansprüche von Fußgängern, Radfahrern und öffentlichen Verkehrsmitteln.

- St. Maximin und Postareal wachsen wieder zu einem Quartier zusammen, dabei werden die stadthistorischen und denkmalpflegerischen Vorgaben berücksichtigt.
- Die funktionale Verknüpfung zur Ostseite des Bahnhofs schafft Voraussetzungen zur Erschließung neuer Entwicklungspotenziale östlich der Gleisanlagen. Dabei bleibt offen, ob es sich um eine Fuß- und Radwegeverbindung oder eine Überbauung der Gleisanlagen mit zusätzlichen Nutzflächen handelt.

(3) Die Konzeptbausteine im Einzelnen

■ **Bahnhof und Bahnhofsplatz:** Das Konzept geht von Abriss und Neubau des Betriebsgebäudes nördlich des Stationsgebäudes aus. Als Nutzung wird ein Hotel vorgeschlagen. Ein Flügel des Hotels ragt in den Platz und bildet so eine neue nördliche Platzwand. Zwischen Hotel und Vorplatz des Bahnhofsgebäudes entsteht der neue Busbahnhof, gestalterisch betont durch ein großes Dach. Offen bleibt, ob die für den Busbahnhof bereitgestellte Fläche den Ansprüchen des ZOB genügt, ferner, ob sich die funktionalen Erfordernisse eines Hotels (Vorfahrt, Parken, ...) an diesem Standort realisieren lassen. Hier sind vertiefende Untersuchungen und Planungen erforderlich.

Die konzeptionellen Ideen der Arbeitsgruppe im Modell





Der Entwurf sieht eine Verbindung über die Gleise nach Osten in der Achse der Bahnhofstraße vor. Ein zweites Hotel östlich der Bahngleise bildet den baulichen Auftakt dieser Gleisüberquerung. Die Arbeitsgruppe bietet als Option eine Überbauung und Nutzung der Flächen über den Gleisanlagen an. Südlich davon besteht weiterhin die Möglichkeit, eine Ost-West-Busverbindung (Petrisbergaufstieg) über die Gleisanlagen zu realisieren (vgl. Abbildung).

■ Bereich St. Maximin: Die Straße An der Reichsabtei wird aufgegeben, als Ersatz erfolgt der Ausbau der Kürenzer Straße. Diese wird nach Norden über die Schönbornstraße hinaus über das Gelände der Moselbahn verlängert. Das unmittelbare Umfeld von St. Maximin bleibt frei von einer Bebauung. Als Grenze wird das ehemalige Klosterquadrant angesetzt. Außerhalb des ehemaligen Klosterquadrants entsteht ein Bebauungspotenzial auf der Fläche des Postareals zwischen St. Maximin und der Kürenzer Straße. In Übereinstimmung mit der Arbeitsgruppe Immobilien wird hier eine Wohnnutzung in verdichteter Form vorgeschlagen. Die Baustruktur schließt sich aus Schallschutzgründen nach Osten zur Kürenzer Straße und zum Bahngelände, sie öffnet sich in Kammform zum Umfeld von St.

Maximin. So entstehen attraktive Ausblicke und hohe Freiflächenqualitäten für das Wohnen.

Südlich St. Maximin entsteht eine ergänzende Bebauung, etwa dem Verlauf des historischen Berings folgend. Im Eingangsbereich von Süden bildet sich so eine Tor-situation, die die Sichtachse von Süden auf St. Maximin freihält.

Im Bereich der historischen Reithalle wird die U-förmige Struktur der Reithofgebäude aufgenommen und baulich ergänzt. Im Hof entsteht eine niedriggeschossige dichte Wohnbaustruktur.

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

Mit dem Entwurf der Arbeitsgruppe Stadtraum und Stadtgrün wurde der überwiegende Teil der von den einzelnen Arbeitsgruppen erarbeiteten Vorgaben und Ziele bereits in ein zusammenhängendes Konzept überführt und beispielhafte räumliche Lösungen für die Entwicklung des Areals skizziert. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Arbeitsgruppen zu einem städtebaulichen Strukturkonzept zusammengefasst, das in einer abstrahierenden Form die räumlichen und funktionalen Ziele für die Entwicklung des Areals darstellt, wie sie übereinstimmend von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Workshops formuliert wurden. Trotz des hohen Maßes an Übereinkunft bleiben einige Fragen offen, entweder weil weitere vertiefende Untersuchungen erforderlich sind oder Realisierungsmöglichkeiten offen bleiben.

Leitlinien und Ziele der Entwicklung

Bei der Entwicklung des Bahnhofsbereichs ist übereinstimmend von folgenden allgemeinen Leitlinien auszugehen:

- Der Bahnhofsbereich bildet ein attraktives Gelenk zwischen der Innenstadt und den östlich angrenzenden Stadtteilen. Eine Über- oder Unterquerung der Bahnleiße zumindest für Fußgänger und Radfahrer bleibt ein wichtiges Ziel der Entwicklung.
- Als Stadteingang für Bahnbenutzer ist der Bahnhofsbereich attraktiv zu gestalten, der Bahnhofsbereich ist Visitenkarte der Stadt Trier. „Es gibt keine zweite

Chance, einen ersten Eindruck zu hinterlassen“.

- Im Bahnhofsbereich soll urbane Vielfalt durch Nutzungsmischung entstehen: Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen und innenstadtverträglicher Handel machen den Reiz dieses neuen Quartiers aus.
- Mit St. Maximin verfügt das Areal über einen geschichtlich bedeutsamen Ort, hinzu kommen zahlreiche vermutete archäologische Funde. Stadtgeschichte, Denkmalpflege und Archäologie werden als Chance gesehen, ein unverwechselbares Quartier zu schaffen und Geschichte erfahrbar zu machen.

Entwicklungsziele: **Konsens** und **offene Fragen**

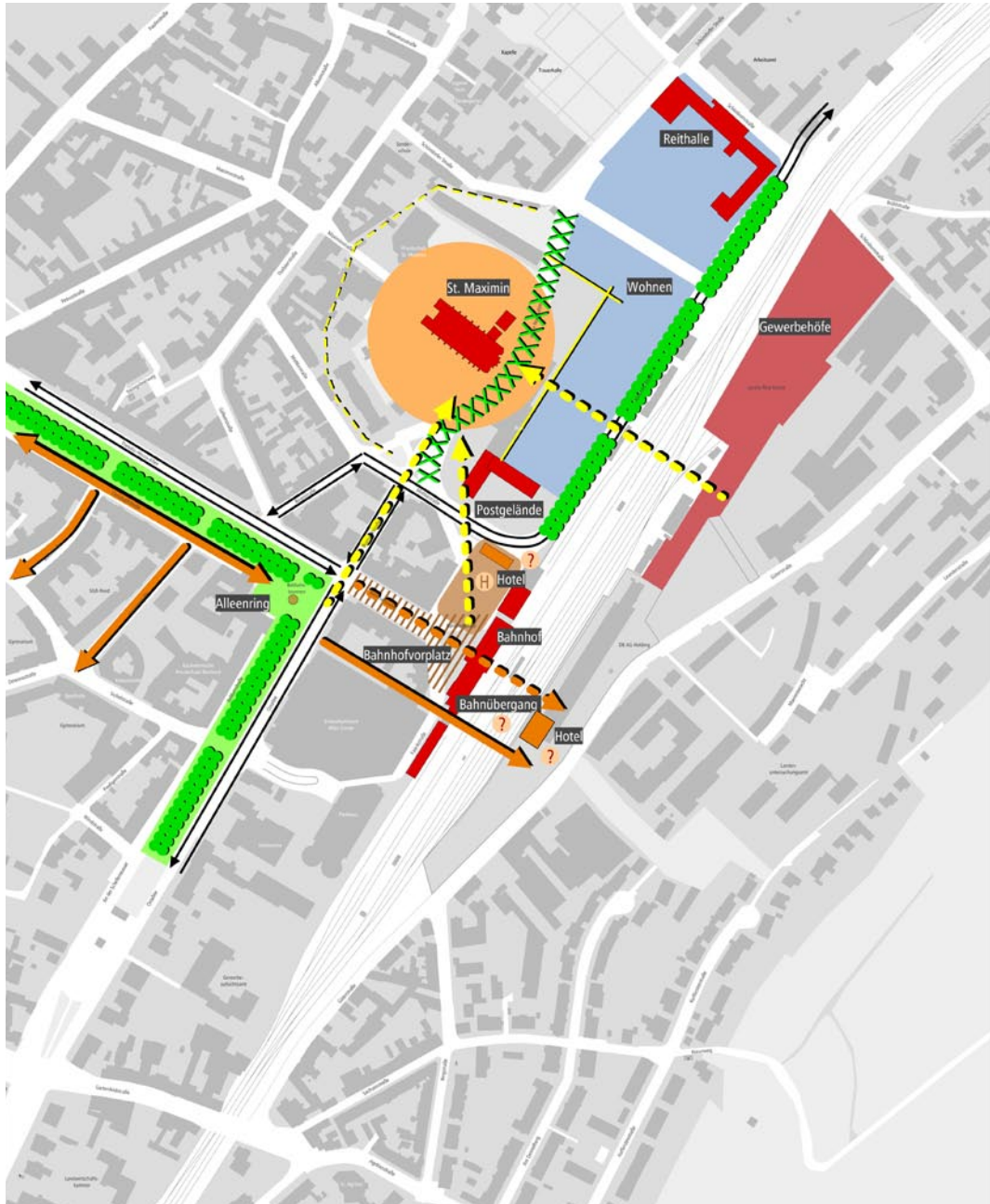
(1) Thema: Nutzungen

Konsens ist:

- der Erhalt des Posthochhauses und der Schalterhalle (Post am Bahnhof),
- der Erhalt der ehemaligen Reithalle,
- Wohnungsbau in verdichteten Bauformen auf dem Postareal zwischen Kürenzer Straße und den Grenzen des ehemaligen Klosterquadrums,
- eine ergänzende gewerbliche Nutzung auf der aurelis-Fläche,
- Erhalt und Nutzung der ehemaligen Reithalle für Einzelhandel oder Wohnen.

Als **offene Fragen** bleiben:

- der Hotelneubau am nördlichen Rand des Bahnhofsplatzes, dessen Verträglichkeiten mit den verkehrlichen Funk-



- tionen des Busbahnhofs zu überprüfen ist;
- der Hotelneubau östlich der Bahnlinie, der abhängig ist unter anderem vom Gelingen einer Wegebeziehung über die Gleistrassen hinweg;
 - der Konflikt zwischen dem bestehenden Einzelhandelskonzept und der Finanzierbarkeit einer attraktiven Stadtteilverbindung über die Bahnlinie.

(2) Thema: Denkmalpflege

Konsens ist:

- die Stadt Trier weiterzubauen, jedoch über den historischen Schichten des Areals;
- auf Gebäude im direkten Umfeld von St. Maximin (definiert durch die Bodenfunde des Klosterquadrums, Sicherheitsabstand 6 Meter) zu verzichten;
- die Straße An der Reichsabtei aufzugeben;
- die Höhe der Neubauten auf eine Traufhöhe von 9 bis 13 Meter zu begrenzen;
- die Sichtachsen auf St. Maximin zu erhalten.

Als **offene Frage** bleibt:

- das Gestaltungsmotiv der Grünflächen des Allenrings bei einer Neuorganisation der Verkehrsabläufe.

(3) Thema: Verkehr

Konsens ist:

- die Anbindung der östlichen Stadtteile für Fußgänger und Radfahrer durch eine Querung der Bahnfächen in Höhe des Bahnhofs;

- die Stärkung der Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt durch eine attraktive Promenade Richtung Porta Nigra sowie eine Aufwertung der Wege Richtung Hauptmarkt;
- der Ausbau und die Gestaltung der Kürrenzer Straße als Hauptverkehrsstraße mit stadträumlicher Qualität und gleichzeitig die Aufgabe der Straße An der Reichsabtei;
- die Neuordnung der Verkehrsbeziehungen durch Öffnung von Roon- und Bismarckstraße im Zweirichtungsverkehr und Bündelung des Fahrverkehrs auf der von der Innenstadt abgewandten Seite des Allenrings;
- die Verbesserung der Radverkehrsanlagen durch Radwege, ergänzt um eine Fahrradstation auf der Westseite des Bahnhofs;
- das Festhalten an einer langfristigen Option auf eine Realisierung des Petrisbergaufstiegs in der bisher geplanten Lage.

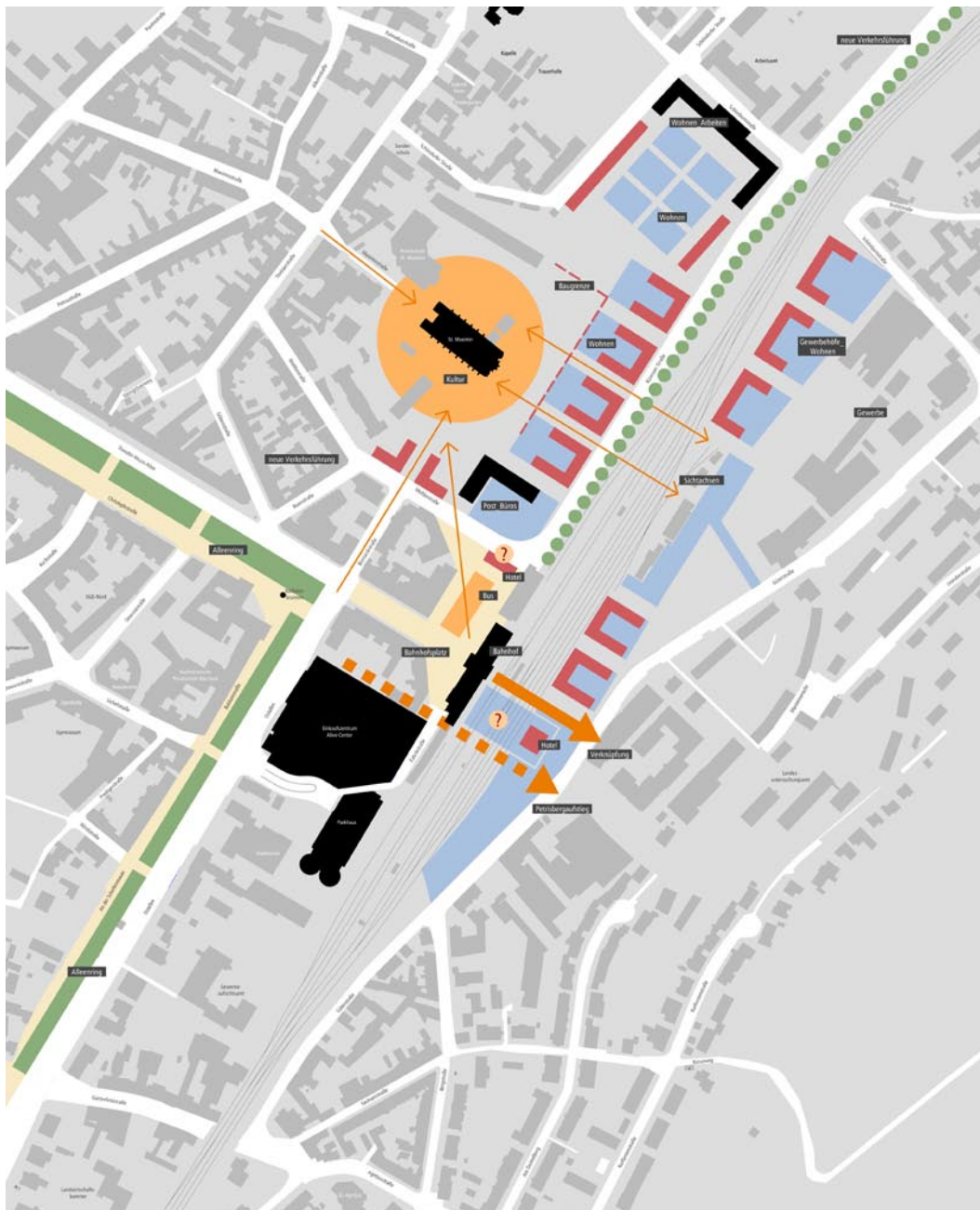
Als **offene Fragen** bleiben:

- Lage und Ausführung der Verbindung über die Bahngleise: Hier besteht der Konflikt, dass eine reine Fuß- und Radwegeverbindung von der Stadt Trier absehbar nicht zu finanzieren ist, eine um kommerzielle Nutzflächen ergänzte Überbauung (Einzelhandel) durch private Investoren im Widerspruch zum innerstädtischen Einzelhandelskonzept steht;
- die Gestaltung einer Verbindung als Unterführung in der Verlängerung des bestehenden Tunnels oder als Überbrückung.



Das räumliche Strukturkonzept zeigt den städtebaulichen Rahmen der zukünftigen Entwicklung auf

Prof. Pesch fasst die Ergebnisse des Werkstattverfahrens zusammen



(4) Thema: Bahnhof

Konsens ist:

- der Erhalt und die angemessene Präsentation des denkmalgeschütztes Stationsgebäudes;
- die Stärkung des Stationsgebäudes als Info- und Reisezentrum mit einem komfortablen Komplettangebot;
- ergänzende Nutzungen in den nördlich und südlich angrenzenden Gebäuden, deren Erhalt oder Ersatz durch Neubauten zur Disposition gestellt wird.

Als offene Fragen bleiben

- ... die Tragfähigkeit und Gewichtung möglichen Nutzungsalternativen wie Kultur und Wissenschaft, Freizeit und Wellnessangebote sowie Dienstleistungen und kleinteiliger Einzelhandel, unter anderem vor dem Hintergrund des Anspruchs, als Alleinstellungsmerkmal wirksam zu werden.

(5) Thema: Stadtraum und Grün

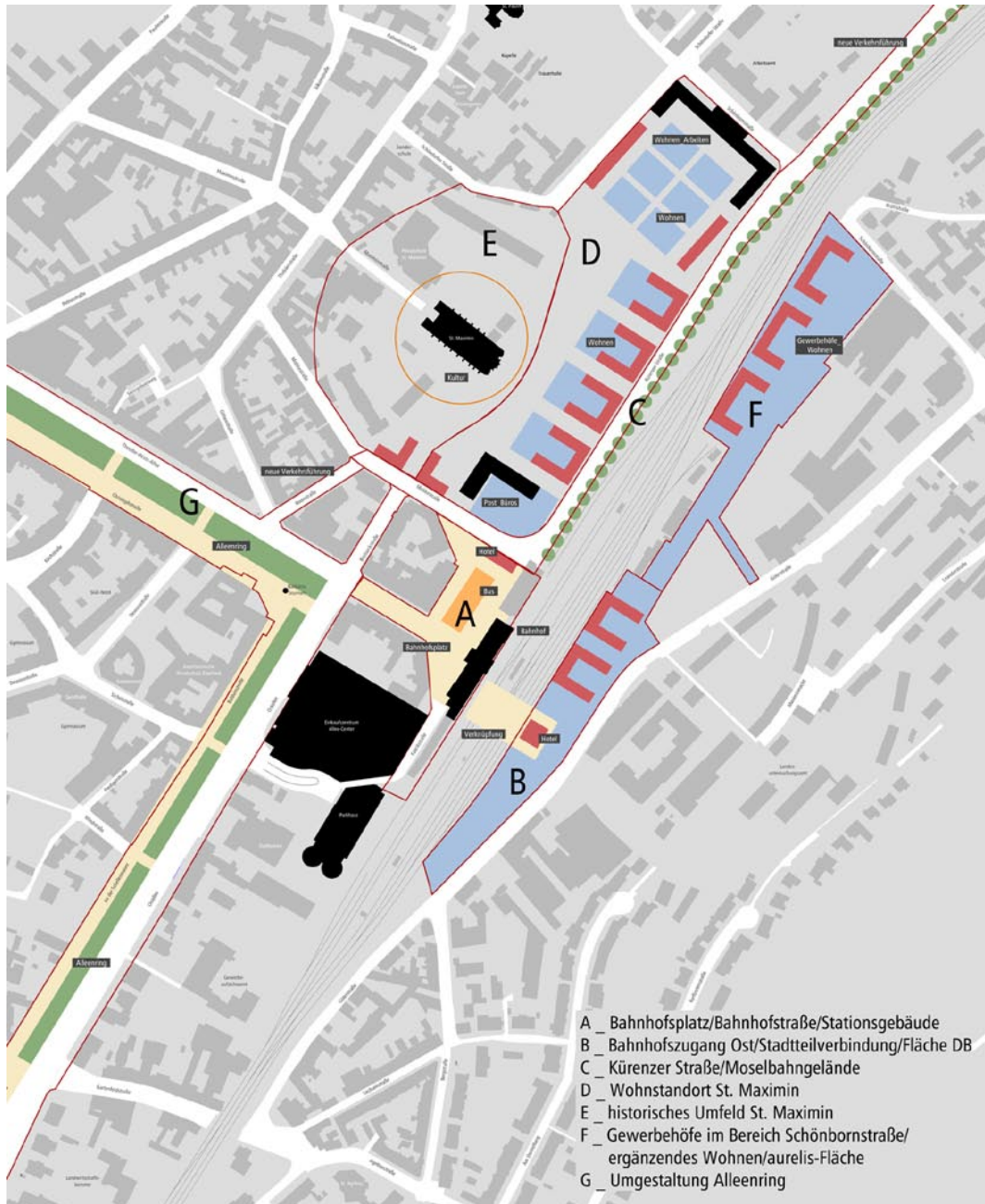
Konsens ist:

- die „Entrümpelung“ und Gestaltung des Bahnhofsplatzes;
- ein durchgängiges und einprägsames Grünkonzept für den Alleenring;
- das Freistellen von St. Maximin;
- die Gestaltung eines attraktiven Bustrinns.

Wie geht es weiter? Die Strategie und die Arbeitsschritte

Die Entwicklungsperspektive für den Bahnhofsbereich beinhaltet Maßnahmen unterschiedlicher Intensität, Komplexität und Fristigkeiten. Schon aufgrund der enormen finanziellen Investitionen kann ein solches Konzept nur abschnittsweise und in enger Kooperation zwischen öffentlichen und privaten Maßnahmenträgern erfolgen. Auf der einen Seite gilt es, frühzeitig erste Maßnahmen umzusetzen, um Impulse zu setzen und privaten Investoren Sicherheit zu vermitteln. Auf der anderen Seite stehen zahlreiche Maßnahmen in einem engen funktionalen Zusammenhang, so dass gegenseitige Abhängigkeiten zu berücksichtigen sind. Zum Beispiel setzt die Entwicklung des Postareals zwingend den Ausbau der Kürenzer Straße voraus. Gleichwohl lassen sich einzelne „Bausteine“ definieren, deren Planung und Umsetzung relativ unabhängig voneinander angegangen werden kann.

- Baustein A: Bahnhofplatz, Bahnhofstraße und Stationsgebäude;
- Baustein B: Bahnhofszugang Ost, Stadtteilverbindung, Fläche DB;
- Baustein C: Kürenzer Straße, Moselbahngelände;
- Baustein D: Wohnstandort St. Maximin;
- Baustein E: Historisches Umfeld St. Maximin;
- Baustein F: Gewerbehöfe im Bereich Schönbornstraße, aurelis-Fläche;
- Baustein G: Umgestaltung des Alleenrings (Neuordnung des Verkehrs und Promenade), Umgestaltung des Verkehrsknotens Balduinbrunnen.



Für das weiteres Vorgehen empfehlen sich folgende Schritte:

- Bereits realisierte Bahnhofs- und Quartiersprojekte bieten die Chance, aus Erfahrungen zu lernen, gute Ideen weiterzuentwickeln und Fehler zu vermeiden. Die Anschauung konkreter Projekte hilft Verwaltung, Politik und Bürgerschaft, qualitätvolle Lösungen für die eigenen Aufgaben zu entwickeln.
- Die im Planungsworkshop erarbeiteten Entwicklungsziele sind zu einem städtebaulichen Rahmenkonzept zu verdichten. So bietet sich die Chance, aus der bisher formulierten relativ abstrakten Vision ein konkretes und anschauliches Bild entstehen zu lassen, das den Rahmen für zukünftige Projekte und Maßnahmen bildet. Die möglichen Entwicklungsbausteine sind zu konkretisieren.
- Parallel zum Rahmenkonzept sind Gutachten zur Klärung wichtiger Einzelfragen zu erarbeiten. So ist die Frage der Stadtteilverknüpfung nach wie vor ein offenes Thema, die im Rahmen der Pla-

nungswerkstatt erarbeiteten Verkehrslösungen (Alleenring, Busbahnhof etc.) bedürfen der fachlichen Durcharbeitung.

- Nach Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenkonzeptes und Klärung der fachlichen Voraussetzungen stellen Wettbewerbe für Einzelprojekte oder Teilgebiete ein geeignetes Instrument zur Qualitätssicherung dar.

Möglichst frühzeitig sollten imagefördernde Maßnahmen durchgeführt und Impulsprojekte gestartet werden, um zu dokumentieren, dass sich der Bahnhofsbereich positiv entwickelt. Die mit dem Workshop begonnene Zusammenarbeit der wichtigen Akteure und die Beteiligung der Öffentlichkeit sind auch in den folgenden Planungs- und Umsetzungsphasen fortzuführen und zu verstetigen. Die im überwiegenden Konsens erarbeiteten Ergebnisse des Workshops belegen, dass komplexe städtebauliche Projekte wie die Entwicklung des Bahnhofsareals in Trier erfolgreich nur in einem intensiven Dialog zu entwickeln sind.

