

5.5 Verkehr

Verkehr als Verbindung räumlich getrennter Funktionen

Verkehr entsteht als Folge der räumlichen Trennung der Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Bildung, Erholung, Tourismus usw. Verkehr als die Bewegung von Personen, Gütern oder Nachrichten ist daher eine Grundvoraussetzung für das städtische Leben. Für die Überwindung des Raumes stehen unterschiedliche individuelle und öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung. In der Regel werden Verkehrsmittel über eindeutig definierte und dafür vorgesehene Verkehrswege geführt.

Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge

Im F-Plan sind gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB die Flächen für den überörtlichen Verkehr und örtliche Hauptverkehrszüge darzustellen. Verkehr im Sinne der Nr. 3 meint dabei nicht nur den straßengebundenen Verkehr, sondern auch alle anderen Verkehrsarten mit Ausnahme des Wasserverkehrs, dessen Darstellungen auf § 5 Abs. 2 Nr. 7 BauGB beruht. Da der Flächennutzungsplan nur die Grundzüge der Planung aufzeigen soll, beschränkt sich die Darstellungsmöglichkeit bei den örtlichen Verkehrsflächen auf die besonders bedeutsamen Verkehrszüge und -flächen.

Verkehrswege, die gemäß § 38 BauGB als bauliche Maßnahmen von überörtlicher Bedeutung aufgrund von Planfeststellungsverfahren geplant sind, sind nach § 5 Abs. 4 BauGB nachrichtlich zu übernehmen. Sind solche Festsetzungen noch nicht getroffen, sondern erst beabsichtigt, sollen sie vermerkt werden (§ 5 Abs. 4 BauGB). Hier ist die Gemeinde allerdings noch berechtigt, eine andere Nutzungsvorstellung durch eine entsprechende Darstellung zu verdeutlichen.

Verkehrswege, deren Festsetzung ein Planfeststellungsverfahren voraussetzt, können erstmals im Flächennutzungsplan nach Nr. 3 dargestellt werden, wenn der Verkehrsweg noch nicht rechtskräftig planfestgestellt worden ist. Die Gemeinde kann, soweit solche fachplanerischen Festsetzungen noch nicht vorhersehbar sind, die verkehrlichen Belange auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung über Darstellungen im Flächennutzungsplan städtebaulich steuern. In den Darstellungen des F-Plans werden demnach auch Planungen aufgeführt, die in der Baulast Dritter liegen und deren zügige Entwicklung seitens der Stadt Trier unterstützt und gefordert wird. Aufgrund der fehlenden Einflussmöglichkeiten bei der Umsetzung werden diese Maßnahmen als informelle Darstellungen aufgenommen.

5.5.1 Ausgangssituation

Straßennetz

Anbindung der Stadt an das übergeordnete Straßennetz

Insgesamt umfasst das Trierer Straßennetz eine Länge von rund 430 km. Die Straßen im Stadtgebiet gliedern sich abhängig von ihrer Bedeutung in unterschiedliche Netzfunktionskategorien. Die regionale und überregionale Anbindung der Stadt Trier wird über die Autobahnen und überörtlichen Hauptverkehrsstraßen gewährleistet. Trier ist über die Autobahnen A 1 nach Saarbrücken und Koblenz bzw. Köln sowie über die Autobahn A 64 nach Luxemburg an das Netz der Bundesautobahnen angeschlossen. Der Anschluss an die A 1 verläuft über den Autobahnabzweig A 602, der über die östliche Moselseite in den Trierer Norden führt. Insgesamt führen folgende Bundes- und Landesstraßen durch bzw. nach Trier:

- A 64 Luxemburg – Trier
- A 602 Trier Verteilerkreis – Dreieck Moseltal (Anschluss A 1 Saarbrücken, Koblenz, Köln)
- B 49 Luxemburg – Trier (Anschluss A 602 Verteilerkreis Trier-Nord)
- B 51 Köln – Bitburg – Trier – Saarburg – Saarbrücken
- B 52 Ehranger Brücke
- B 53 Trier – Bernkastel-Kues
- B 268 Trier-Feyen (B 51) – Zerf – Saarbrücken
- B 422 Trier-Ehrang – Kordel – Helenenberg (B 51)
- L 44 Trier – Aach
- L 46 Trier-Quint – Spangdahlem (A 60)
- L 47 Trier-Ehrang – Trier-Quint – Schweich

- L 143 Trier – Trier-Filsch – Pluwig – Zerf
- L 144 Trier-Nord – Trier-Filsch
- L 145 Trier – Trier-Ruwer – Schweich
- L 149 Trier-Ruwer – Waldrach – Thomm (B 52)
- L 151 Trier-Ehrang (Anschluss A 64) – Hermeskeil

Das übergeordnete Netz wird durch die städtischen Hauptverkehrsstraßen ergänzt. Die Haupterschließungsrichtung des Trierer Straßennetzes verläuft in der Talstadt parallel zur Mosel. Im Stadtzentrum laufen alle Hauptverkehrsstraßen auf den Alleenring zu, der damit das Rückgrat der Erschließung der Innenstadt ist. Die Anbindung der Höhenstadtteile bzw. des angrenzenden Umlandes auf beiden Moselseiten erfolgt von den Hauptachsen im Talbereich; aufgrund der Topographie sind diese Anbindungen jedoch auf wenige Achsen (vornehmlich in den Bachtälern) beschränkt, was zu einer hohen Störungsanfälligkeit des Straßennetzes führt. Verkehrsplanerisch sinnvolle tangentielle Lösungen sind in Trier unter Berücksichtigung der topografischen Rahmenbedingungen nur bedingt realisierbar.

Mosel-paralleles Hauptstraßennetz mit Zubringern aus den Höhenstadtteilen durch die Talräume, Zulauf auf den Alleenring

Die Mosel kann im Stadtgebiet vom Kfz-Verkehr auf vier Brücken überquert werden. Während die Ehranger Brücke Teil des übergeordneten Fernstraßennetzes (B 52) ist und einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr aufweist, dienen die Kaiser-Wilhelm-Brücke, die Römerbrücke und die Konrad-Adenauer-Brücke in erster Linie den Binnen- und Quell-Ziel-Verkehren in der Stadt Trier.

Vier Moselquerungen

Bahnverkehr

Die Haupttrasse des schienengebundenen Verkehrs verläuft von Süd nach Nord auf der östlichen Moselseite und quert die Mosel bei Pfalzel. Im westlichen Stadtgebiet liegt die sogenannte Westtrasse, die derzeit nur für den Güterverkehr genutzt wird. Trier verfügt derzeit im Bereich der Haupttrasse über sechs Bahnhöfe, wobei vier Haltepunkte im Nordwesten (Quint, Ehrang-Ort, Ehrang, Pfalzel) und einer in Trier-Süd (Südbahnhof) liegt. Der Hauptbahnhof befindet sich nordöstlich der Innenstadt.

Osttrasse mit Querung der Mosel bei Pfalzel und sechs Bahnhöfen

Nach Osten bzw. Norden ist Trier über die Mosel- und Eifelstrecke an die linke Rheinstrecke angebunden. Die weiteren Bahnstrecken führen ins benachbarte Ausland (Luxemburg, Frankreich) und ins Saarland:

Anbindung an das regionale und überregionale Bahnnetz

- Moselstrecke Trier – Wittlich – Cochem – Koblenz
- Eifelstrecke Trier – Gerolstein – Köln
- Obermoselstrecke Trier – Perl – Metz
- Saarstrecke Trier – Merzig – Saarbrücken
- Syrstrecke Trier – Wasserbillig – Luxemburg

Im Schienennahverkehr wird die Stadt Trier auf allen Strecken durch mehrere Linien der Zugkategorien RegionalExpress (RE) und RegionalBahn (RB) bedient. Im Fernverkehr bestehen seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 mit Ausnahme einer umstiegsfreien Verbindung von Luxemburg nach Düsseldorf (einmal täglich) keine Verbindungen mehr.

Mehrere Linien im Nahverkehr, keine Fernverkehrsanbindung

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurde darüber hinaus der Rheinland-Pfalz-Takt 2015 eingeführt. Mit dem Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015 wurde das gesamte Verkehrsangebot im Schienennahverkehr überarbeitet und ein nach aktuellen Anforderungen weiterentwickeltes landesweites Nahverkehrsangebot umgesetzt. Auch für die Stadt Trier wurde in diesem Zusammenhang eine Ausweitung des Angebots im Schienennahverkehr vorgenommen.

Einführung Rheinland-Pfalz-Takt 2015

Schiffsverkehr

Die Mosel, zweitwichtigste Schifffahrtsstraße Deutschlands

Durch die Mosel ist Trier an das europäische Binnenwasserstraßennetz angebunden. Die Mosel ist nach dem Rhein die zweitwichtigste Schifffahrtsstraße Deutschlands und zählt zu den am meisten befahrenen Wasserstraßen in Europa. Über den Trierer Hafen ist die Stadt an das Wasserstraßennetz angeschlossen. Am Hafen befindet sich mit dem Güterverkehrszentrum ein wichtiger Logistikschwerpunkt in der Region Trier. Über die B 52 ist der Hafen direkt an das Bundesfernstraßennetz angebunden. Gleisanschlüsse sind über den Güterbahnhof Ehrang-Quint vorhanden.

Busverkehr

Trier als Ausgangspunkt mehrerer Regionalbuslinien

Das Netz des öffentlichen Verkehrs wird neben den Linien des Eisenbahnverkehrs aus Regionalbuslinien und Stadtbuslinien gebildet. Trier ist Ausgangspunkt mehrerer Regionalbuslinien in das Umland, die eine Anbindung der Region an die Trierer Innenstadt herstellen. Des Weiteren bestehen mehrere überregionale Fernbus-Verbindungen u.a. nach Berlin, München, Stuttgart, Köln, Frankfurt am Main, Karlsruhe und Saarbrücken, zum Flughafen Frankfurt/Hahn sowie nach Luxemburg.

Anbindung der Stadtteile durch den Stadtbusverkehr

Die Stadtbusse werden von den Stadtwerken Trier (SWT) betrieben. Die Linien des Normalverkehrs dienen insbesondere der Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt über die Innenstadt-West- und Ostrasse. Das Angebot ist darüber hinaus stark auf die Universität und auf Schulen ausgerichtet.

Radverkehr

Großräumiges Radverkehrsnetz Rheinland-Pfalz

Für den Radverkehr liegt auf Landesebene ein Großräumiges Radverkehrsnetz Rheinland-Pfalz (GRWN) von 2003 vor. Das GRWN stellt analog zum Straßennetz für den Radverkehr ein abgestuftes Netz in ganz Rheinland-Pfalz dar. Im überörtlichen Verkehr haben die Routen des GRWN insbesondere Bedeutung für den Radtourismus, sie sind aber auch in das städtische Alltagsradwegenetz integriert. Das GRWN unterscheidet die drei Kategorien Radfernweg, großräumiger Radweg und regionaler Radweg. Durch Trier verlaufen die folgenden nach dem GRWN klassifizierten Radwege:

Radfernwege

- Moselradweg Hauptroute (*Perl – Konz – Feyen – Römerbrücke – Pfalzel – Ehrang – Schweich – Koblenz*)
- VeloRoute SaarLorLux (*Wasserbillig – Zewen – Römerbrücke – Zurlauben Trier Hbf – Konz / über Hauptroute Moselradweg Saarbrücken*)
- Moselradweg Nebenroute (*Zurlauben – Ruwer – Schweich*)
- Kylltal-Radweg (*Gerolstein – Kordel – Ehrang*)

Großräumige Radwege

- Ruwer-Hochwald-Radweg (*Ruwer – Waldrach – Zerf – Hermeskeil*)

Regionale Radwege

- Römerbrücke – Olewig – Filsch – Zerf
- Hauptbahnhof – Aveler Tal – Tarforst – Filsch – Zerf

Handlungsbedarf im städtischen Radwegenetz

Im städtischen Radverkehrsnetz lässt sich trotz der Umsetzung einiger Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (Bau von Radwegen z. B. zwischen Stadtbad und Spitzmühle oder entlang der Herzogenbuscher Straße, Bau von Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich, Öffnung von Einbahnstraßen) vielfach erheblicher Handlungsbedarf feststellen. Die größten Mängel werden in fehlenden Netzzusammenhängen und uneinheitlichen Radverkehrsführungen gesehen. In Teilabschnitten ist auch die Gestaltung bestehender Radverkehrsanlagen als unzureichend zu bezeichnen. Das Radverkehrskonzept Trier 2025 wurde das am 17.11.2015 vom Stadtrat einstimmig beschlossen.

Fußverkehr

Der Fußverkehr ist die traditionellste Fortbewegungsart in der Stadt. Über das vollständige fußläufige Zurücklegen von Wegen hinaus umfasst der Fußverkehr auch Fußwege als Teil von Reiseketten (z. B. der Weg zur Bushaltestelle). Wie im Radverkehr ist auch im Fußverkehr zwischen Alltags- und Freizeitverkehr zu unterscheiden.

Fußverkehr als traditionellste Fortbewegungsart

Trier ist an drei überregionale Wanderwege angeschlossen (Saar-Hunsrück-Steig, Eifel-Steig, Mosel-Steig). Die am stärksten von Fußgängern genutzten Bereiche sind die Fußgängerzonen im Innenstadtbereich.

Anbindung an überregionale Wanderwege

Da Fußwege in aller Regel im Nahraum stattfinden, ist der Fußverkehr auf einer kleineren Ebene als auf der Ebene der Gesamtstadt zu betrachten. Gleichzeitig ist die Festlegung von Hauptverkehrszügen für den Fußverkehr nicht sinnvoll, da mit der Darstellung von Hauptverkehrszügen regelmäßig das Ziel einer Bündelung von Verkehren auf bestimmte Achsen verbunden ist. Für den Fußverkehr, der besonders empfindlich auf Umwege reagiert, ist dies nicht zielführend. Vielmehr ist ein dichtes und direktes Netz im Fußverkehr vorzuhalten. Vor dem Hintergrund der Reduzierung des F-Plans auf die Grundzüge der Planung, der Maßstäblichkeit des F-Plans und des geringen Raumanspruchs wird der Fußverkehr im Flächennutzungsplan nicht weiter betrachtet.

Keine weitere Berücksichtigung des Fußverkehrs auf der Ebene des F-Plans

Mobilitätsverhalten

Das Mobilitätsverhalten der Menschen wird über den sog. Modal Split abgebildet. Der Modal Split gibt den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel an der Zahl der täglichen Wege wieder. Das Mobilitätsverhalten der Trierer Bevölkerung wurde im Rahmen einer Haushaltsbefragung im Jahr 2005 analysiert. Den größten Anteil hat in Trier der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit 55 %. Mit dem öffentlichen Verkehr werden 16 % aller Wege zurückgelegt. Auf den Radverkehr entfallen 9 % und auf den Fußverkehr 20 %.

Anteil des motorisierten Individualverkehrs mit 55 % höher als der Anteil des Umweltverbundes (45 %)

Im Vergleich zum Modal-Split aus dem Jahr 1990 hat sich der Anteil der MIV-Fahrten um 4 % erhöht. Durch verbesserte Tarifangebote (u. a. das Semesterticket) und die Neuorganisation des Spät- und Wochenendverkehrs (Sternbus) sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV um 25% gestiegen, so dass sich der Anteil des ÖPNV um 3 % im Modal Split erhöht hat. Im Rad- und Fußverkehr sind die Anteile dagegen um 1 % bzw. um 6 % gesunken. Der Rückgang von Fuß- und Radwegen war Ende des 20. Jahrhunderts ein Trend, der in vielen Städten festgestellt werden konnte und u. a. auf eine Veränderung der Nahversorgungsinfrastruktur zurückzuführen ist.

Im Vergleich zu 1990 leichte Erhöhung der MIV-Fahrten und des ÖPNV bei leichtem Rückgang im Rad- und Fußverkehr

5.5.2 Ziele

Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Das im LEP IV festgelegte großräumige Verkehrsnetz verknüpft gemäß Z 141 alle Landesteile miteinander. Regionale und wichtige örtliche Netzzugänge sind in den regionalen Raumordnungsplänen auszuweisen. Das Stadtgebiet von Trier betreffend ist laut LEP IV die Nordumfahrung Trier (Meulenwaldautobahn, A 64) als Lückenschluss im Netz der großräumigen Verbindungen mit Priorität zu schließen, um vollwertige Verkehrswege zu erhalten (Z 150 LEP IV). Die Westumfahrung (Moselaufstieg mit Anschluss an die A 64) ist im LEP IV als überregionale Straßenverbindung enthalten. Der Entwurf zum regionalen Raumordnungsplan übernimmt die Nordumfahrung als großräumige Verbindung und die Westumfahrung (Moselaufstieg) als überregionale Verbindung in das funktionale Straßennetz (Z 182 ROPneu).

Nord- und Westumfahrung als Ziele der Raumordnung

Ziele der Stadt Trier

Ziele zum weiteren Ausbau von Verkehrswegen in verschiedenen Planwerken auf verschiedene Planungsebenen

Die Ziele zum weiteren Ausbau von Verkehrswegen sind in verschiedenen Planwerken auf unterschiedlichen Planungsebenen dokumentiert. Dazu gehören insbesondere übergeordnete Gesamtplanungen (Landesentwicklungsprogramm IV, regionaler Raumordnungsplan), Fachplanungen von Bund und Land (Bundesverkehrswegeplan, Landesverkehrsprogramm) sowie die Planungen der Zweckverbände und Zusammenschlüsse im Bereich des Öffentlichen Verkehrs (Nahverkehrsplan des VRT, Rheinland-Pfalz-Takt 2015, ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord). Die in diesen Planungen und Konzepten definierten Verkehrssysteme stellen das Rückgrat des städtischen Netzes dar, auf das die kommunale Verkehrsplanung im Sinne einer Stärkung der Funktion Triers als Oberzentrum und der Verbindung mit den Nachbarregionen auszurichten ist.

Mobilitätskonzept Trier 2025 als Leitlinie für die zukünftige verkehrliche Entwicklung

Mit dem Mobilitätskonzept Trier 2025 wurden ein verkehrliches Gesamtkonzept für die Stadt Trier erarbeitet, das die übergeordneten Ziele und Maßnahmen aufgreift und auf städtischer Ebene als Leitlinie für die zukünftige verkehrliche Entwicklung dienen soll. Dabei wurde aufgrund der vielfältigen Wechselwirkungen zwischen Verkehrs- und Siedlungsplanung das Mobilitätskonzept in enger Abstimmung zum Flächennutzungsplan entwickelt (siehe Kap 3.2.2).

Verkehrsverlagerung, verträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs sowie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Die wesentlichen Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts liegen in der Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund, der verträglichen Gestaltung des verbleibenden Kfz-Verkehrs und der Steuerung der Verkehrsmittelwahl über Verkehrs- und Mobilitätsmanagement. Zu diesen Oberzielen beinhaltet das Mobilitätskonzept einen umfassenden Katalog an konkreten Zielen und Maßnahmen.

Festlegung eines angestrebten Modal-Splits

Im Hinblick auf die Verkehrsverlagerung wurde im Jahr 2009 durch den Stadtrat ein Beschluss zur Verteilung der Verkehrsmittel auf das gesamte Wegeaufkommen gefasst (siehe Tab. 41) Diese Zielsetzung beinhaltet, dass mindestens 10 % aller MIV-Fahrten auf den ÖV und das Rad verlagert werden sollen. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs soll von 16 % auf mehr als 20 % erhöht werden. Im Radverkehr soll der Wert von 9 % auf mehr als 15 % gesteigert werden.

Tab. 41: Vergleich des tatsächlichen Modal-Splits und den im Mobilitätskonzept angestrebten Werten

	Haushaltsbefragung 2005	Zielsetzung
MIV	55 %	< 45 %
ÖV	16 %	> 20 %
Rad	9 %	> 15 %
Fuß	20 %	> 20 %

Sicherung der Trassen und Flächen für den Verkehr im F-Plan auf Grundlage der im MoKo entwickelten Netzkonzepte

Angesichts der Aufgabe des F-Plans, Trassen und Flächen für den Verkehr zu sichern, sind für den Flächennutzungsplan nur diejenigen Überlegungen relevant, für die Flächenansprüche berücksichtigt werden müssen. Wesentliche Grundlage für die Darstellungen im Flächennutzungsplan sind die im Mobilitätskonzept entwickelten Netzkonzepte für die unterschiedlichen Verkehrsarten.

Definition eines Zielnetzes für den MIV unter Berücksichtigung der Ansprüche des Umweltverbundes

Für den motorisierten Individualverkehr wurde auf Basis des bestehenden Netzes der Haupt- und Sammelstraßen ein Zielnetz definiert. Die Weiterentwicklung soll dabei im Wesentlichen die Erreichbarkeit der Stadt Trier als Oberzentrum und der Innenstadt als wichtigstes Ziel für Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Kultur und Freizeit gewährleisten. Störungen und Kapazitätsengpässe im anbaufreien Fernstraßennetz sind zur Vermeidung von Ausweichverkehren in das Stadtgebiet zu beheben. Innerhalb der Kernstadt sind insbesondere die Bedingungen für den Umweltverbund zu verbessern und die Qualitätsstandards aller Verkehrsmittel anzugleichen. Einer besonderen Berücksichtigung der Ansprüche der Verkehrsmittel des Umwelt-

verbundes bedarf es außerdem bei der Realisierung von Straßenneubauten und der Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen.

Zur Entlastung der Wohngebiete ist auch künftig die Bündelung des Kfz-Verkehrsaufkommens auf einem Netz aus Hauptverkehrsstraßen vorgesehen, wobei die bestehende Netzstruktur aus Nord-Süd-Verbindungen und mehreren Querverbindungen weiterhin beibehalten werden soll. Das Rückgrat des Straßennetzes stellen die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bundesstraßen auf der östlichen Moselseite dar. Diese werden ergänzt durch die Bundesstraßen auf der westlichen Moselseite, die östlich der Innenstadt verlaufende Achse der L 145 und die durch die Täler in die Innenstadt führenden Verbindungen (insbesondere Bitburger Straße, Im Aveler Tal und Olewiger Straße).

Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsachsen zur Entlastung der Wohngebiete

Aus topographischen Gründen konzentriert sich das Verkehrsaufkommen heute auf wenige Hauptverkehrsstraßen in der Kernstadt. Der Alleenring übernimmt dabei eine wichtige Funktion zur Verteilung der Verkehre. Die Kernstadt wird somit auch von Verkehr belastet, der nicht Quell- und Zielverkehr der Innenstadt ist. Um die in West-Ost-Richtung verlaufenden Verkehre möglichst an der Innenstadt vorbei zu führen und den Alleenring mit seinen stark belasteten Knotenpunkten sowie die historischen Moselbrücken zu entlasten, sieht das Zielnetz für den Kfz-Verkehr die Schaffung eines erweiterten Tangentenrings über die Achsen Moseluferstraße, Wasserwegdurchbruch, Moselbahngelände, Kürenzer Straße, Ostallee, Metzger Allee, Straßburger Allee und Aulstraße vor. Innerhalb des gesamtstädtischen Netzes hat der Alleenring weiterhin eine Bündelungsfunktion für den Erschließungsverkehr der Innenstadt, durch die Verlagerung des Verkehrs kann aber auf der Nord- und Südallee die Flächenaufteilung zugunsten des Umweltverbundes umgestaltet werden. Auch die Paulinstraße und die Saarstraße werden durch den erweiterten Tangentenring entlastet.

Entlastung des Alleenrings durch die Schaffung eines erweiterten Tangentenrings

Das Straßennetz bildet gemeinsam mit den Bahnflächen das Fundament für das Netz des öffentlichen Verkehrs. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs liegen die wesentlichen Zielsetzungen in einer ganztägigen und regelmäßigen Erschließung aller Siedlungsgebiete und Arbeitsplatzstandorte durch den ÖPNV, der Anbindung der Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung in den Höhenstadtteilen durch hochwertige, in das bestehende Netz integrierte ÖPNV-Angebote in die Innenstadt und dem Ausbau des Regionalbahnverkehrs auf der Haupt- und Weststrecke. Weitere Ziele betreffen die Optimierung der Reisezeiten, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, die Verbesserung des Serviceangebotes und die Prüfung neuer Finanzierungsmöglichkeiten.

Erschließung aller Siedlungsgebiete durch den ÖPNV, Anbindung der Höhenstadtteile durch hochwertige ÖPNV-Angebote und Ausbau des Regionalverkehrs

Zur Förderung des Radverkehrs ist die Schaffung eines geschlossenen und sicheren, radial von allen Stadtteilen in die Innenstadt führenden Radroutennetzes einschließlich der zugehörigen Infrastrukturmaßnahmen das wesentliche Ziel. Auch wenn die zielgruppenspezifische Betrachtung von Alltags- und Freizeitradverkehr im Sinne der Förderungen des Radverkehrs als sinnvoll erachtet wird, wird eine funktionale Aufgliederung in ein Alltagsnetz und ein Freizeitnetz dabei nicht vorgenommen. Dies begründet sich insbesondere in der weitgehenden Überlagerung beider Netze.

Schaffung eines geschlossenen und sicheren, radial von allen Stadtteilen in die Innenstadt führenden Radroutennetzes

Die Radwegeinfrastruktur ist nach den Grundsätzen des Mobilitätskonzeptes und des darauf aufbauenden Radverkehrskonzept mit Radverkehrsanlagen auszurüsten bzw. durch geeignete Straßen geringer Verkehrsbelastung zu führen, so dass eine eindeutige, durchgängige, einfache, sichere und zügige Führung des Radverkehrs möglich ist.

Ausbau der Radwegeinfrastruktur

Die touristisch bedeutsamen Radwege sind landesweit im Großräumigen Radwegenetz Rheinland-Pfalz (GRWN) erfasst (siehe oben). Herzstück des Freizeitnetzes ist der Moselradweg. Laut Mobilitätskonzept soll das touristische Potenzial des Moselradwegs weiter ausgeschöpft und die Anbindung an die Trierer Innenstadt verbessert werden.

Ausschöpfung des touristischen Potenzials der Freizeitradwege

5.5.3 Plandarstellungen

Straßen

Darstellung des geplanten Netzes der überörtlichen und wichtigsten örtlichen Hauptverkehrsstraßen

Im Flächennutzungsplan wird das Netz der überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraßen auf Grundlage der Netzkonzeption des Mobilitätskonzeptes dargestellt. Aus Gründen der Lesbarkeit werden neben der Autobahn nur die als Bundes- und Landesstraßen klassifizierten Straßen sowie die wichtigsten örtlichen Verbindungsstraßen in den F-Plan aufgenommen. Zu den wichtigsten örtlichen Verbindungsstraßen gehören diejenigen Straßen, die das überörtliche Netz ergänzen und Hauptverbindungen zwischen den Stadtteilen darstellen. Durch die Darstellung dieses Vorbehaltensnetzes wird die Anbindung an das überregionale Straßennetz, die Erreichbarkeit der Stadt aus dem Umland sowie die Verbindung der Stadtteile untereinander sichergestellt.

Ergänzung des Netzes der verkehrswichtigen Straßen in einer Erläuterungskarte

Das Vorbehaltensnetz wird ergänzt um die sonstigen verkehrswichtigen Straßen. Hierzu gehören die wichtigsten Sammel- und Zubringerstraßen. Als verkehrswichtige Straßen werden auch diejenigen Verbindungen geführt, deren Einstufung im Wesentlichen aus der Bedeutung für den Öffentlichen Verkehr resultiert. Eine Übersicht über das Netz der überörtlichen und örtlichen Hauptstraßen einschließlich der verkehrswichtigen Straßen in der Stadt Trier befindet sich in der Erläuterungskarte „Verkehrswichtige Straßen“.

Darstellung der erforderlichen neuen Trassen im derzeit vorgesehenen Linienverlauf

Die für die Netzkonzeption des Mobilitätskonzeptes erforderlichen neuen Trassen werden durch die Darstellung im F-Plan gesichert. Die geplanten Netzschlüsse und Erweiterungen des Hauptstraßennetzes sind dabei in ihrem derzeit vorgesehenen Linienverlauf dargestellt. Im Rahmen der Detailuntersuchungen und der notwendigen Planverfahren auf der nachfolgenden Planungsebene kann es zu Veränderungen der Trassenführung kommen.

Nachrichtliche Übernahmen und Vermerke von Planungen in der Baulast Dritter

Überörtliche Planungen im übergeordneten Straßennetz in der Baulast des Bundes, des Landes oder sonstiger Dritter werden wie auch die als Ziele der Raumordnung festgelegten Planungen nachrichtlich in den Flächennutzungsplan übernommen bzw. vermerkt. Dies betrifft folgende Maßnahmen:

- Westumfahrung zwischen Konz und der A 64 (Moselaufstieg) als Verbindung zwischen dem Saartal und der Eifel zur Entlastung der Stadt Trier vom Durchgangsverkehr (Die Westumfahrung ist im LEP IV sowie im Entwurf des ROP enthalten und wurde in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 übernommen.)
- Ortsumfahrung Zewen mit Unterquerung der vorhandenen Bebauung in der Straße ‚Im Biest‘ zur Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt (Die Ortsumfahrung Zewen ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthalten.)
- Ausbau der Biewertalbrücke zwischen A 64 und Ehranger Brücke (Diese Maßnahme ist ebenso im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den vordringlichen Bedarf eingestuft.)
- Nordumfahrung Trier (Meulenwaldautobahn) als Verlängerung der A 64 durch den Meulenwald und Anbindung an die A 1 (Die Nordumfahrung ist im LEP IV sowie im Entwurf des ROP enthalten)

Nordumfahrung als Ziel der Raumordnung im LEP IV und ROPneu, allerdings keine Meldung durch das Land zum Bundesverkehrswegeplan

Aus Sicht der Stadt Trier sind dabei in Bezug auf die Nordumfahrung folgende Hinweise erforderlich: Trotz der Zielfestlegung im LEP IV (Z 150) und im Entwurf des ROP (Z 182) wurde die Nordumfahrung von den Landesbehörden nicht für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet. Die Untersuchung der Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan erfolgte auf Initiative des Bundes. Dabei wurde die Nordumfahrung als ein „in der angemeldeten Form unwirtschaftliches Projekt“ eingestuft. Eine erneute Bewertung soll im Rahmen der

Bedarfsplanüberprüfung stattfinden. Die Realisierungschancen im Planungszeitraum sind in Anbetracht dessen als gering einzuschätzen.

Das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau bringt im Zusammenhang mit einer kleinen Anfrage eines Abgeordneten im Dezember 2016 zum Ausdruck, dass angesichts der fehlenden Berücksichtigung der Nordumfahrung im Bundesverkehrswegeplan 2030 kein Planungsauftrag für das Land Rheinland-Pfalz als Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen gesehen wird. Ergänzend dazu wird ausgeführt: „In Absprache mit dem Bundesverkehrsministerium sollen jedoch Planungen für Verkehrsverbesserungen durch einen verkehrssicheren Ausbau der B 52 und der A 602 erfolgen“ (Drucksache 17/1864 zu Drucksache 17/1661 vom 15.12.2016).

Angesichts fehlender Berücksichtigung im Bundesverkehrswegeplan wird kein Planungsauftrag durch das Land gesehen

Diese Lösung wird auch seitens der Stadt Trier favorisiert. Laut Beschluss des Stadtrates zur West- und Nordumfahrung (Drucksache 021/2011) und zum Mobilitätskonzept der Stadt Trier wird als Alternativlösung zur Meulenwaldtrasse der Ausbau der bestehenden Achse A 64 - B 52 - A 602 angestrebt. Die Nordumfahrung in dem im LEP IV und ROPneu enthaltenen Verlauf durch den Meulenwald wird von der Stadt Trier abgelehnt. Dies begründet sich insbesondere in den extrem hohen Kosten sowie den erheblichen Eingriffen in Waldbereiche bei gleichzeitig mäßigem prognostiziertem Verkehrsaufkommen.

Alternativlösung für die Nordumfahrung, die auch seitens der Stadt Trier begrüßt wird

Trotz der oben dargestellten gravierenden sachlichen Bedenken und der geringen Realisierungschancen für die so genannte Meulenwaldautobahn wurde die Stadt Trier im Rahmen der Abstimmung des Flächennutzungsplans mit der oberen Planungsbehörde vor dem Hintergrund der Anpassung der Bauleitpläne an die Ziele der Raumordnung (§ 1 Abs. 4 BauGB) aufgefordert, die Nordumfahrung in den Flächennutzungsplan nachrichtlich zu übernehmen. Der von der Stadt Trier vorgeschlagenen Möglichkeit eines Zielabweichungsverfahrens wurde seitens der oberen Planungsbehörde keine Aussicht auf Erfolg eingeräumt. Insofern wird auch die Nordumfahrung als nachrichtliche Übernahme im F-Plan übernommen.

Verpflichtung der Stadt Trier zur Übernahme der Nordumfahrung in den F-Plan durch Landesbehörden trotz mangelnder Planungsabsicht auf Landesebene

Das Mobilitätskonzept sieht darüber hinaus weitere Netzschlüsse und Erweiterungen in der Baulast Dritter vor. Die entsprechenden Maßnahmen werden von Seiten der Stadt unterstützt und deren zügige Umsetzung gefordert. Da fachplanerische Festsetzungen zu diesen Maßnahmen derzeit nicht absehbar sind, soll eine Steuerung auf der Ebene des Flächennutzungsplans erfolgen. Aufgrund der eingeschränkten Einflussmöglichkeiten der Stadt Trier im Hinblick auf die Realisierung werden diese Maßnahmen als informelle Darstellungen aufgenommen:

Informelle Darstellung von Maßnahmen in der Baulast Dritter, deren Umsetzung unterstützt und gefordert wird

- Anbindung der B 422neu an die B 53 als Ersatz der heutigen „Pfeiffersbrücke“ sowie zur Verbesserung des Verkehrsablaufs im Bereich der Anschlussstelle B 52 / B 53
- Nordbrücke als Verbindung zwischen dem Verteilerkreis in Trier-Nord und der B 53 zur Entlastung der Kaiser-Wilhelm-Brücke sowie der B 53 und der Autobahn A 602.

Weitere Straßenbauprojekte werden im Mobilitätskonzept als städtische Maßnahmen zur Ergänzung des Hauptstraßennetzes der Stadt Trier empfohlen. Im Hinblick auf die Faktoren ‚Beitrag zur Zielerreichung‘, ‚grober Kostenrahmen‘ und ‚möglicher Umsetzungszeitraum‘ werden die Maßnahmen in Prioritätenstufen eingeordnet. Stufe 1 beinhaltet Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung (anzustreben bis 2015), Stufe 2 zur mittelfristigen Umsetzung (anzustreben bis 2020) und Stufe 3 zur langfristigen Umsetzung (anzustreben bis 2025).

Darstellung von städtischen Maßnahmen zur Ergänzung des Hauptstraßennetzes

- Bau des Moselbahndurchbruchs zwischen Schönbornstraße und Wasserweg als Auftakt für die Verlegung der L 145 und zur Herstellung des nördlichen Tangentenrings (Priorität 1)
- Neubau der Aulbrücke und Ausbau der Aulstraße, Straßburger Allee und Metzger Allee zur Realisierung der Südtangente (Priorität 2)

- Bau des Wasserwegdurchbruchs als Verbindung zwischen Herzogenbuscher Straße und Zurmaier Straße in Verlängerung des Wasserweges zur Schließung der Tangente am nördlichen Rand (Priorität 3)
- Neuanbindung Aveler Tal (Priorität 3)
- Autobahnanschlüsse Industriegebiet Nord (Metternichstraße) und Ruwer
- Bau einer Verbindungsstraße in Trier-West

Entlastungsstraße Trier-West Im Stadtteil West-Pallien übernimmt derzeit der Straßenzug Luxemburger Straße/Aachener Straße/Martinerfeld die überörtliche Verbindungsfunktion (Bundesstraße 51). Zur Entlastung dieser Achse und der Eurener Straße sieht das Mobilitätskonzept den Bau einer neuen Verbindungsstraße vor, die ausgehend von der Hornstraße parallel zur Bahnlinie mit Durchbindung unter der Bahnbrücke ‚Eurener Straße‘ bis zur Straße ‚Im Speyer‘ führen soll. Die Maßnahme ist Teil des Masterplans Trier-West und wird aktuell im Rahmen des Stadtumbau West als städtische Maßnahme geplant. Die Bundesstraße soll in diesem Bauabschnitt im Zuge der Aachener und Luxemburger Straße verbleiben.

Fortführung bis zur Luxemburger Straße mit Bahnquerung im Fall einer Schließung des Bahnübergangs Martinerfeld Der zweite Bauabschnitt soll dann umgesetzt werden, wenn aus bahnbetrieblichen/verkehrlichen Gründen der höhengleiche Bahnübergang Martinerfeld geschlossen werden muss und eine Führung der B 51 auf der heutigen Trasse nicht mehr möglich wäre (z. B. als Folge der Reaktivierung der Weststrecke für den Personenverkehr und/oder der Takterhöhung des Güterverkehrs). Die Verbindungsstraße West wird in diesem Fall mit einer höhenfreien Querung an die Luxemburger Straße angebunden und kann somit die Hauptverkehrsstraßenfunktion in Form der B 51 übernehmen.

Bedingte Darstellung bei Schließung des Bahnübergangs Martinerfeld Im Flächennutzungsplan wird vor diesem Hintergrund die Achse Luxemburger Straße/Aachener Straße/Martinerfeld als Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion dargestellt. Sollte eine Schließung des Bahnübergangs Martinerfeld erforderlich werden, soll das Zielnetz wie oben beschrieben geändert werden. Der Flächennutzungsplan nimmt die in diesem Fall notwendige Änderung als bedingte Darstellung textlich auf. In der Erläuterungskarte zu den verkehrswichtigen Straßen sind beide Varianten dargestellt.

Südtangente Anders als im Mobilitätskonzeptes 2025 in Bezug auf die Südtangente festgelegt, soll das im Bereich des südlichen Alleenrings verfolgte Maßnahmenpaket (Einrichtung von Umweltspuren, Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV) nur insoweit weiterverfolgt werden, als damit Verdrängungseffekte auf andere Bereiche des Vorbehaltsnetzes vermieden werden. Die Vermeidung von Verdrängungseffekten ist insbesondere vor dem Hintergrund der mit der Realisierung der Bauflächen Brubacher Hof (MA-W-01) und Castelnau II (FE-W-04) verbundenen Zusatzbelastungen im Bereich der Südtangente erforderlich. Im Hinblick auf die im F-Plan ausgewiesene Baulandentwicklung im südöstlichen Stadtgebiet ist des Weiteren die Prioritätenreihung des Mobilitätskonzeptes bezüglich der Maßnahme Südtangente im weiteren Verfahren zu prüfen.

Vertiefende Verkehrskonzeption Trier-Nord Die Maßnahmen Moselbahndurchbruch und Neuanbindung Aveler Tal wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Trier Nord weitergehend geprüft. Dies begründete sich in der Überlagerung unterschiedlicher Planungen im nördlichen Stadtgebiet, die entweder unmittelbar verkehrlicher Natur sind oder aber zumindest gravierende verkehrliche Auswirkungen haben. Zu diesen Maßnahmen gehören neben den vorgesehenen Maßnahmen im Verkehrsnetz die geplante Ansiedlung der ART-Fahrzeugflotte, des SWT-Fuhrparks und städtischer Einrichtungen, der geplante Schienenhaltepunkt Nord sowie die geplante Konversion des Walzwerkes. Im Rahmen einer Verkehrskonzeption Trier-Nord soll eine abgestimmte Untersuchung sämtlicher Maßnahmen erfolgen.

Nach dem derzeitigen Stand der Planungsarbeiten zeichnet sich ab, dass die im Mobilitätskonzept festgelegte Trassenführung für die Neuanbindung Aveler Tal parallel zur Avelsbacher Straße den Anforderungen an eine leistungsfähige Gestaltung der Knotenpunkte nicht gerecht wird. Vor diesem Hintergrund wurde die Neuanbindung Im Aveler Tal für die zweite öffentliche Auslegung abweichend vom Mobilitätskonzept über die Achse ‚Am Grüneberg‘, Querung der Gleisanlagen mit einer neuen Bahnbrücke und Anschluss an die Dasbachstraße in den Flächennutzungsplan aufgenommen. Im Zuge der weiteren Projektbearbeitung wurde eine Machbarkeitsstudie zur Ermittlung einer alternativen Trassenvariante in Auftrag gegeben, mit der weniger Beeinträchtigungen (insb. durch Lärm) für die bestehenden Wohnnutzungen entlang der Straße ‚Am Grüneberg‘ verbunden sind als mit der bisherigen Lösung. Im Ergebnis sieht der überarbeitete Flächennutzungsplan nun eine Trassenführung südlich an die Bahntrasse angrenzend vor; damit werden die Störquellen „Bahn“ und „Straße“ gebündelt (KU-V-01). Diese Lösung bietet die gleichen Vorteile im Hinblick auf die Realisierung des Haltepunktes Trier-Nord wie die vorherige Variante. Die Trasse ist dabei entsprechend der Reduzierung der Darstellungen auf die Grundzüge der Planung und der Maßstäblichkeit des Flächennutzungsplans in ihrem derzeit vorgesehenen Linienvorlauf dargestellt. Im Rahmen der Detailuntersuchungen und der notwendigen Planverfahren auf der nachfolgenden Planungsebene kann es zu Veränderungen der Trassenführung kommen.

Vom Mobilitätskonzept abweichende Trassenführung für die Neuanbindung Aveler Tal

Darüber hinaus hat sich im Rahmen des vertiefenden Verkehrsgutachtens für Trier Nord herausgestellt, dass mit Realisierung des Moselbahndurchbruchs die Achse ‚In der Reichsabtei‘ und Schöndorfer Straße entlastet wird, diese Verbindung dennoch auch in Zukunft eine wichtige Funktion im Straßennetz erfüllt. Im überarbeiteten F-Plan erfolgt daher eine Darstellung als örtliche Hauptverkehrsfläche.

Wichtige Verkehrsfunktion ‚In der Reichsabtei‘ und Schöndorfer Straße auch mit Moselbahndurchbruch

Abweichend von den Zielfestlegungen des Mobilitätskonzeptes werden außerdem die Anschlusspunkte aus dem Industriegebiet Trier-Nord (Metternichstraße) und aus dem Stadtteil Ruwer zur A 602 zur Optimierung der Anbindung der Stadt an das Autobahnnetz als städtische Maßnahme dargestellt. Beide Planungen wurden im Mobilitätskonzept als Maßnahmen in der Baulast Dritter in das Zielnetz aufgenommen. Der Landesbetriebs Mobilität (LBM) erklärte sich im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens zum F-Plan als nicht zuständig für diese Planung. Als städtische Maßnahme wäre gemäß Mobilitätskonzept eine Umsetzung erst nach 2025 oder als Teilanschluss realistisch. Aufgrund der Bedeutung beider Planungen für das städtische Verkehrsnetz werden sie als langfristige städtische Maßnahme in den Flächennutzungsplan aufgenommen.

Anschlusspunkte an die A 602 als städtische Maßnahme

Flächen für den ruhenden Verkehr

Im F-Plan werden Flächen für den ruhenden Verkehr dargestellt, soweit sie die Darstellungsschwelle von 5.000 m² überschreiten. Dazu gehören die Parkplatzanlagen am Messerpark, der interkommunale Mitfahrerparkplatz im Gewerbegebiet Trierweiler-Sirzenich sowie der Parkplatz der Hochschule an der Bitburger Straße.

Darstellung von Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr

Binnenwasserstraßen

Die Mosel ist eine klassifizierte Binnenwasserstraße nach § 1 Abs. Nr. 1 des Bundeswasserstraßengesetzes. Die Darstellung der Mosel als Wasserfläche und der der Binnenschifffahrt dienenden Hafenanlagen erfolgt gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 7 BauGB (siehe Kap. 5.10).

Darstellung Mosel als Wasserfläche

Bahnflächen und Bahnhaltepunkte

Die planfestgestellten und gewidmeten Bahnflächen unterliegen nicht der Planungshoheit der Stadt Trier. Die Darstellung der für den Bahnverkehr vorgesehenen Flächen erfolgt als nachrichtliche Übernahme der gewidmeten Bahnflächen unter Berücksichtigung der derzeit absehbaren Überlegungen zur Freistellung. Dazu gehören insbesondere die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Ost- und Westtrasse. Weiterhin werden gewerbliche Anschlussgleise

Darstellung der Flächen für den Bahnverkehr

dargestellt, sofern diese eine zentrale Bedeutung für die Erschließung der Gewerbeflächen darstellen (z.B. Industriestammgleis).

Darstellung der bestehenden und geplanten Bahnhaltepunkte

Im Sinne der Harmonisierung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung werden neben den Bahnflächen auch die bestehenden und geplanten Bahnhaltepunkte im F-Plan entsprechend dem derzeitigen Planungsstand als Signatur dargestellt. Nach Beschluss des Stadtrates zum Regionalbahnkonzept vom 18.02.2014 sollen alle Haltepunktoptionen auf der Ost- und Westtrasse durch die Darstellung im F-Plan gesichert werden (Drucksache 438/2013). Mit dem Grundsatzbeschluss des Stadtrates wurde die Realisierung von fünf Haltepunkten auf der Westtrasse festgelegt. Die Priorisierung der weiteren Bahnhaltepunkte aus städtischer Sicht erfolgte durch den Stadtratsbeschluss am 14.07.2016 (Drucksache 230/2016). In der Erläuterungskarte „Öffentlicher Verkehr“ werden die bisher festgelegten Bahnhaltepunkte und die weiteren Optionen differenziert dargestellt. Die Prioritätenreihung ist der genannten Beschlussvorlage zu entnehmen. Für die Ausweisung neuer Wohnbauflächen ist die Lage an Haltepunkten des SPNV zur Verringerung des Einsatzes des eigenen Pkws ein wichtiges Kriterium (siehe Kap. 5.1). Die geplante Wegeverbindung zwischen dem neuen Bahnhaltepunkte Hafestraße und dem Schulzentrum am Mäusheckerweg wird durch die Darstellung von Grünflächen berücksichtigt.

Öffentlicher Verkehr

Darstellung der Hauptverkehrszüge für Busse und der wichtigsten Haltestellen in einer Erläuterungskarte

Die bestehenden und im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes geplanten Trassen für den SPNV werden über die Darstellung der Bahnflächen gesichert (siehe oben). Das heutige Buslinienetz nutzt in weiten Teilen das bestehende Straßennetz. Eine Darstellung der Buslinien im Flächennutzungsplan wird vor allem aufgrund der Veränderbarkeit des Buslinienetzes nicht vorgenommen. Nur die in der Innenstadt verlaufenden Hauptverkehrszüge für Busse sowie die wichtigsten Halte- und Umsteigepunkte werden in der Erläuterungskarte „Öffentlicher Verkehr“ dargestellt.

Informelle Darstellung des Petrisbergaufstiegs im Sinne einer langfristigen Freihaltung der Trasse

Das Projekt ‚Petrisbergaufstieg‘ (neue ÖPNV-Querachse zwischen Hauptbahnhof und Tarforster Plateau) ist im Mobilitätskonzept aufgrund des enormen Kostenrahmens nicht Bestandteil des Planungshorizontes bis 2025. Stattdessen sieht das Mobilitätskonzept vor, die Busverbindungen zwischen Talstadt und Höhenstadtteilen auf den bisherigen Trassen (Olewiger und Aveler Tal sowie Sickingenstraße) zu beschleunigen und die Verknüpfung untereinander und zu anderen Bus- und Bahnlinien zu optimieren. Um die Entwicklungsoptionen für den Petrisbergaufstieg langfristig offen zu halten, wird die Trasse als informelle Darstellung im Sinne einer Freihaltetrasse im F-Plan gesichert (Drucksache 162/2012).

Intermodale Verknüpfung durch P+R-Anlagen

Zur Verknüpfung zwischen Individual- und öffentlichen Verkehr stehen in Trier derzeit P+R-Anlagen an den Standorten Messepark, Verteilerkreis Trier-Nord und am Parkplatz der Hochschule an der Bitburger Straße zur Verfügung. Mögliche neue Standorte für P+R-Anlagen sind im Mobilitätskonzept enthalten. Die bestehenden und im Mobilitätskonzept angedachten P+R-Parkplätze sind in der Erläuterungskarte „Öffentlicher Verkehr“ dargestellt. Darüber hinaus wird ein P+R-Parkplatz im Bereich der neuen Wohnbaufläche ‚Castelneau II‘ mitaufgenommen. Zur Optimierung der intermodalen Verknüpfung sind außerdem die Möglichkeiten zur Realisierung weiterer P+R-Parkplätze im Zusammenhang mit der Schaffung neuer Bahnhaltepunkte bei der Vertiefung der Planung zu prüfen. Für die Haltepunkte Ehrang-Hafenstraße und Euren ist die Realisierung einer P+R-Anlage derzeit in der Planung.

Radrouten

Mit dem Großräumigen Radwegenetz Rheinland-Pfalz sind wie mit dem klassifizierten Straßennetz für den Kfz-Verkehr die Hauptrouten für den Radverkehr definiert. Mit diesem Netz wird die überregionale und regionale Anbindung der Stadt Trier an das Radwegenetz mit besonderer Bedeutung für den Radtourismus dargestellt. Unterhalb der Ebene des GRWN

besteht ein städtisches Hauptroutennetz, das stadtteilverbindende Funktion einnimmt. Gemeinsam mit den Routen des GRWN bildet dieses das Hauptradwegenetz in Trier. Die Darstellung der Radwege des GRWN als nachrichtliche Übernahme und des städtischen Hauptradroutennetz erfolgt aus Gründen der Lesbarkeit in einer Erläuterungskarte.

Verkehrswichtige Straßen

Flächennutzungsplan Trier 2030 - Feststellungsbeschluss



STRASSEN

- Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion
- Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Verbindungsfunktion
- Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Sammelfunktion

MASSNAHMEN

Nachrichtliche Übernahmen u. Vermerke

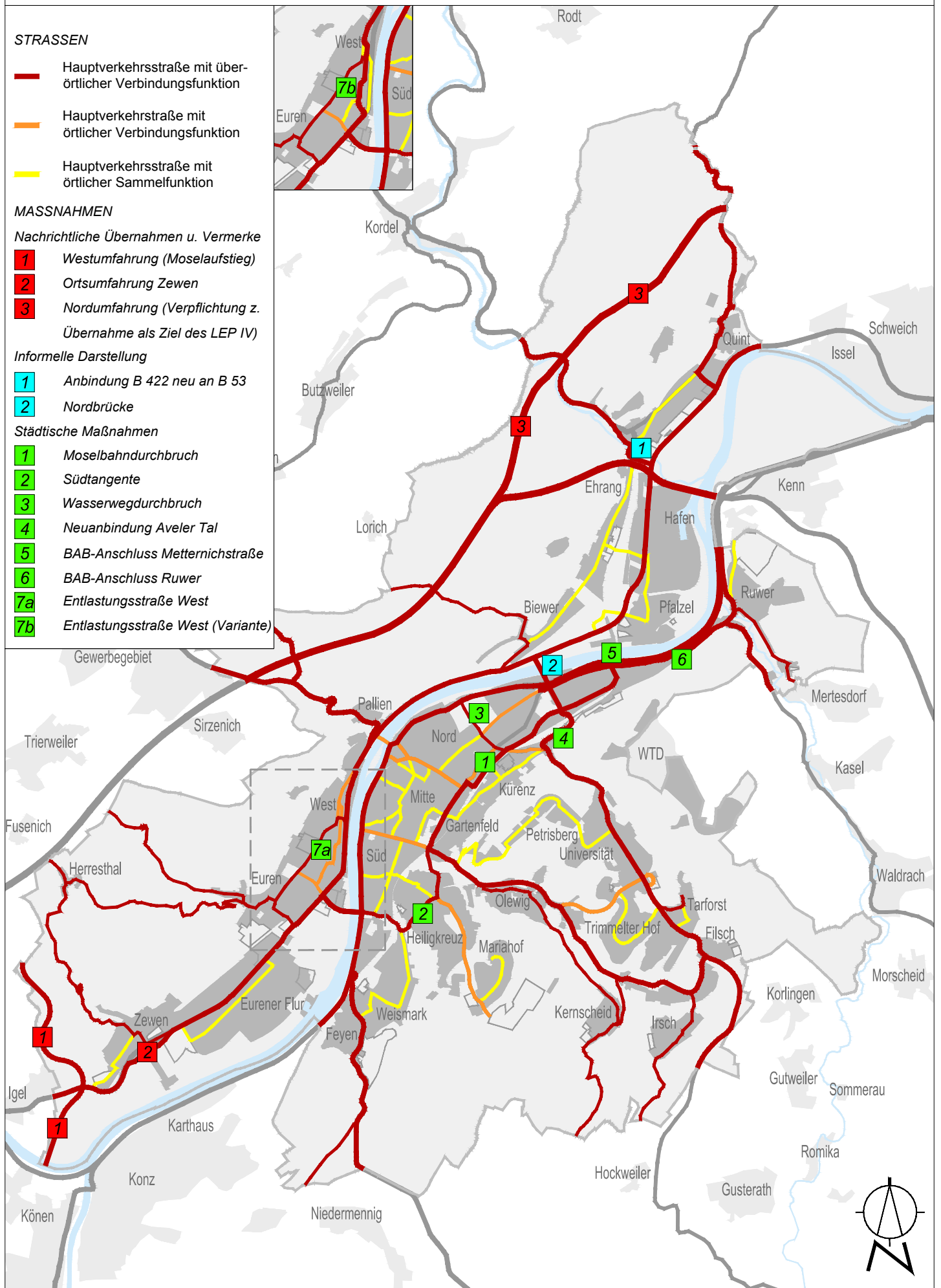
- 1 Westumfahrung (Moselaufstieg)
- 2 Ortsumfahrung Zewen
- 3 Nordumfahrung (Verpflichtung z. Übernahme als Ziel des LEP IV)

Informelle Darstellung

- 1 Anbindung B 422 neu an B 53
- 2 Nordbrücke

Städtische Maßnahmen

- 1 Moselbahndurchbruch
- 2 Südtangente
- 3 Wasserwegdurchbruch
- 4 Neuansbindung Aveler Tal
- 5 BAB-Anschluss Metternichstraße
- 6 BAB-Anschluss Ruwer
- 7a Entlastungsstraße West
- 7b Entlastungsstraße West (Variante)



Radrouten

Flächennutzungsplan Trier 2030 - Feststellungsbeschluss



BESTAND

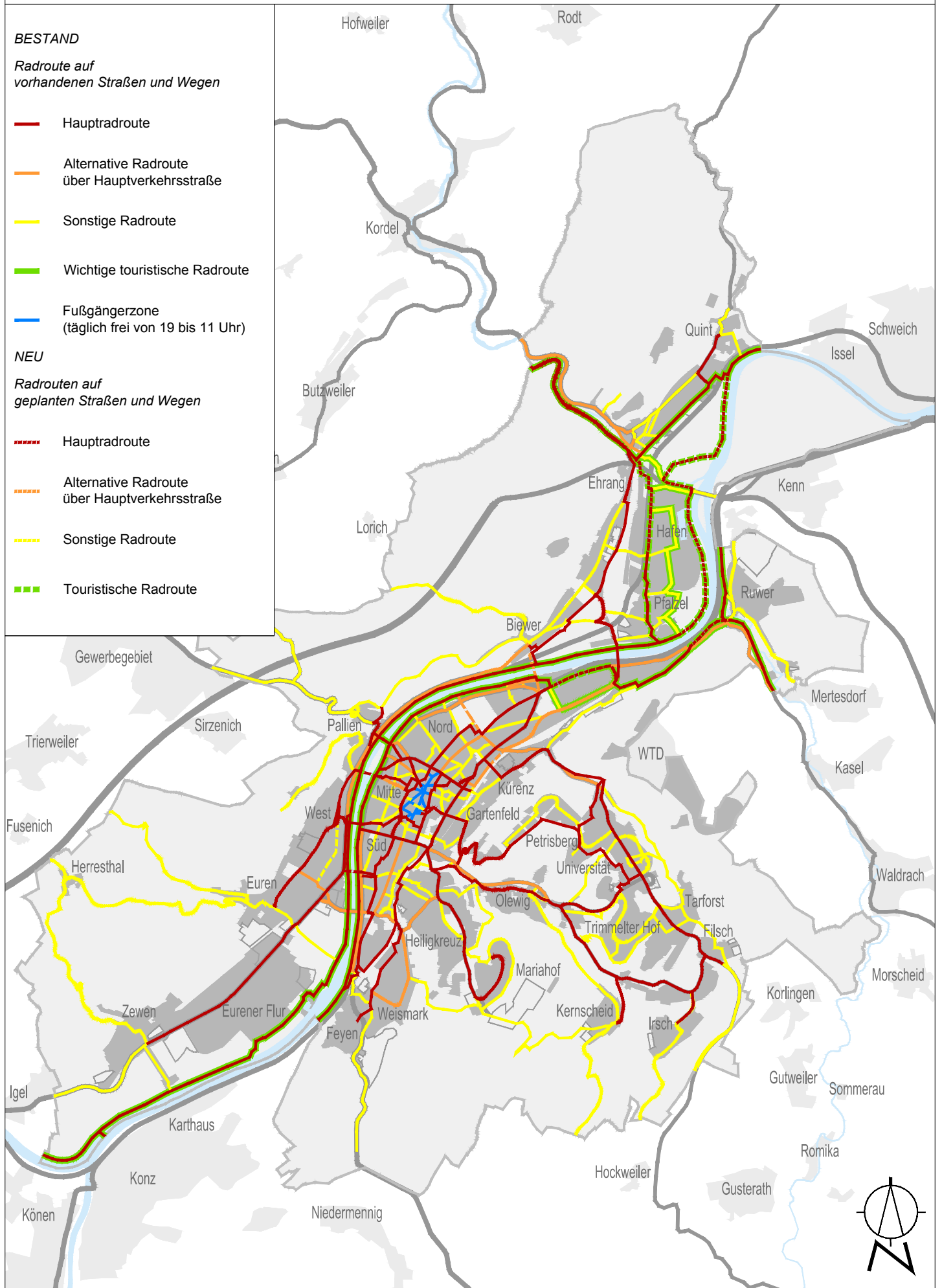
Radroute auf vorhandenen Straßen und Wegen

- Hauptradroute
- Alternative Radroute über Hauptverkehrsstraße
- Sonstige Radroute
- Wichtige touristische Radroute
- Fußgängerzone (täglich frei von 19 bis 11 Uhr)

NEU

Radrouten auf geplanten Straßen und Wegen

- Hauptradroute
- Alternative Radroute über Hauptverkehrsstraße
- Sonstige Radroute
- Touristische Radroute



5.6 Ver- und Entsorgung

Mit Ver- und Entsorgungsanlagen und -einrichtungen wird die technisch-materielle Infrastruktur bezeichnet, die zur punktuellen oder flächendeckenden Versorgung der Siedlungsräume mit Wasser, Energie und Nachrichten sowie zur Entsorgung von Abwasser und Abfällen dient. Besonderes Kennzeichen sind die weitgehende Leitungsgebundenheit ihrer Transporteinrichtungen (Rohre, Freileitungen) und die Standortgebundenheit der Anlagen (Kläranlage, Kraftwerk). Die Ver- und Entsorgung findet in aller Regel in Netzen statt.

Einrichtungen und Anlagen für die Ver- und Entsorgung

Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen

Im Flächennutzungsplan werden nach § 5 Abs. 2 Nr. 4 BauGB ungeachtet der Trägerschaft und der Rechtsnorm der Träger bestehende oder geplante Flächen für Anlagen, Einrichtungen oder Leitungen, die der öffentlichen Versorgung mit Elektrizität, Gas, Wärme, Wasser und der drahtlosen Telekommunikation dienen bzw. dienen sollen, über entsprechende Flächendarstellungen gesichert. Neben den Flächen für Versorgung werden im Flächennutzungsplan auch Flächen für die Entsorgung dargestellt. Dazu gehören insbesondere Anlagen, die der Abfallverwertung und -beseitigung dienen, sowie Flächen für die Abwasserbeseitigung.

Für die Ver- und Entsorgungsflächen ist stets die Versorgungssparte anzugeben. Auch hinsichtlich der Versorgungsleitungen sind bei der Darstellung nähere Angaben zu machen (z. B. bei Elektrizitätsleitung die Angabe der Stromspannung). Zudem muss die oberirdische oder unterirdische Verlegung gekennzeichnet werden.

5.6.1 Gasversorgung

Zur Versorgung der Verbraucher in der Stadt Trier mit Gas wird ein Transport- und Verteilnetz vorgehalten, das in Hoch-, Mittel- und Niederdruckbereichen betrieben wird. Transport und Verteilung erfolgen im Wesentlichen in unterirdischen Leitungen.

Versorgung mit Gas in unterirdischen Leitungen

Das Erdgas für die Stadt Trier wird aus der TENP - Trans-Europa-Naturgas-Pipeline, die bedeutendste Nord-Süd-Achse des europäischen Erdgas-Verbundsystems (Erdgas aus der Nordsee) und der MEGAL - Mittel-Europäische-Gasleitung (Russisches Erdgas) geliefert und über zwei Hochdrucktransportleitungen in die Stadt transportiert. Zwei voneinander unabhängige Bezugsquellen gewährleisten dabei eine optimale Versorgungssicherheit. Entlang der Hochdrucktransportleitungen ist ein Schutzstreifen von 8 m Breite bzw. von je 4 m Breite links und rechts der Leitungsachse zu berücksichtigen. Weitere Planungen und bauliche Maßnahmen im Bereich Gashochdruckleitungen sind bei der Konkretisierung der Planung mit dem Betreiber abzustimmen.

Transport in die Stadt über zwei Hochdruckleitungen

In so genannten Gasübergabestationen wird der Gasdruck auf das für die Versorgung notwendige Maß reduziert und in das örtliche Versorgungsnetz eingespeist. Über das Mittel- und Niederdrucknetz wird das Gas an die Endverbraucher abgegeben.

Einspeisung in das örtliche Netz in Gasübergabestationen

Die Ferngasleitungen und das innerstädtische Gashauptnetz sowie die für die Gasübergabe notwendigen Stationen werden im F-Plan als Linien bzw. durch ein entsprechendes Symbol dargestellt.

Darstellung des Gashauptnetzes und der Übergabestationen

5.6.2 Versorgung mit elektrischer Energie

Die elektrische Energie zur Versorgung der Stadt Trier wird aus unterschiedlichen Quellen bezogen. Ein zunehmender Teil wird dabei aus erneuerbaren Energien gewonnen. In der Stadt Trier sind derzeit drei Wasserkraftwerke und eine Freiflächenfotovoltaik-Anlage zur Erzeugung regenerativer Energien aus Wasserkraft bzw. aus Sonnenenergie in Betrieb. Zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien sind weitere Anlagen im Rahmen der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans in Planung (siehe Kap. 5.11). Der restliche Anteil des Gesamtstroms wird aus unterschiedlichen Kraftwerken außerhalb des Stadtgebietes bezogen, bei denen die Energie aus Kohle, Kernenergie, Erdgas und sonstigen fossilen Energieträgern gewonnen wurde.

Gewinnung von elektrischer Energie aus unterschiedlichen Kraftwerken innerhalb und außerhalb des Stadtgebietes

Transport in die Stadt über Hochspannungsfreileitungen

Die elektrische Energie wird vom Erzeugungsort über überregionale und regionale Hochspannungsfreileitungen transportiert und in die Stadt geliefert. Um die Hochspannungsfreileitungen ist jeweils ein Schutzstreifen von Bebauung freizuhalten. Auch Bäume und Sträucher dürfen die Leitungen nicht gefährden.

Tab. 42: Hochspannungsfreileitungen

Trasse	Spannung
Trier – Pkt. Sirzenich (Bl. 2386)	220 kV
Niederstedem – Uchtelfangen (Bl. 4553)	220-/380 kV
Koblenz – Merzig (Bl. 2326)	220 kV
Bitburg – Trier (Bl. 0143)	110 kV
Bedburg – Trier (Bl. 0799)	110 kV
Anschluss Konz (Bl. 0799)	110 kV
Ehrang – Grüneberg (Bl. 0800)	110 kV
Tabaksmühle – Tarforst (Bl. 1030)	110 kV
Tabaksmühle – Grüneberg (Bl. 1131)	110 kV
Avelsbach – Gustherath (Bl. 1031)	110 kV
Tabaksmühle – Grüneberg (Bl. 0800)	110 kV
Ehrang – Quint (Bl. 1231)	110 kV
Sirzenich – Saarburg (Bl. 1366)	110 kV

Transformation in niedrigere Spannungsebenen in Umspannwerken

Die Transformation der elektrischen Energie in niedrigere Spannungsebenen zur Einspeisung in das örtliche Verteilernetz erfolgt in den Umspannwerken. Die Umspannanlage am Grüneberg wurde nach Angaben der RWE zurückgebaut. Eine Versorgungsaufgabe übernimmt diese Fläche nicht mehr.

Voraussichtliche Umstrukturierungen im Bereich Umspannanlage Trier-West

Die Flächen der RWE in Trier-West werden im Zusammenhang mit einem teilweisen Rückbau der Umspannanlage und betriebsinterner Flächenumstrukturierungen voraussichtlich in Teilen für andere Nutzungen zur Verfügung stehen können. Zum jetzigen Zeitpunkt wird angestrebt die Flächen entlang der Eurener Straße künftig für andere bauliche Nutzungen frei zu machen. Da diese Überlegungen noch nicht abgeschlossen sind, wird im Flächennutzungsplan die bestehende Nutzung als Fläche für die Ver- und Entsorgung dargestellt.

Darstellung der Umspann- und Verteilanlagen

Im F-Plan werden die Umspann- und Verteilanlagen mit überörtlicher und örtlicher Bedeutung als Fläche für die Ver- und Entsorgung mit der entsprechenden Zweckbestimmung dargestellt, soweit die Anlagen eine Flächengröße von 5.000 m² überschreiten. Bei einem kleineren Flächenumfang erfolgt die Kennzeichnung nur durch das Plansymbol. Des Weiteren werden die oberirdischen und unterirdischen Hochspannungsleitungen als Linie in den F-Plan übernommen. Aus Gründen der Lesbarkeit werden die Schutzstreifen nicht gekennzeichnet. Vor dem Hintergrund der Beschränkung des Flächennutzungsplans auf die Grundzüge der Planung werden alle Trassen ab 110 kV dargestellt. Trassen im Mittelspannungsnetz sowie dazugehörige Schutzzonen sind auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu berücksichtigen. Bei Vorhaben im Bereich der Leitungen und Anlagen sind die entsprechenden Richtlinien und Bestimmungen zu beachten bzw. die Planung mit dem Leitungsträger abzustimmen.

5.6.3 Wärmeversorgung

Nutzung von Fernwärme im Stadtteil Mariahof

Bei der Nutzung von Fernwärme wird die in einem Heizwerk oder Heizkraftwerk gewonnene Wärme durch ein System isolierter Rohre zum Endverbraucher transportiert und dort zur Heizung von Gebäuden genutzt. Im Stadtgebiet von Trier wird der Stadtteil Mariahof mit

Fernwärme versorgt. Mit der Gründung des Stadtteils wurde ein Heizwerk gebaut, das im Jahr 2005 durch ein modernes Heizkraftwerk ersetzt wurde. Mittels Kraft-Wärme-Kopplung kann nun gleichzeitig Strom und nutzbare Abwärme gewonnen werden. Das Blockheizkraftwerk Mariahof wird mit Erdgas betrieben und versorgt 120.000 m² Wohnfläche mit Wärme⁵⁰.

Im Flächennutzungsplan wird das Heizkraftwerk in Mariahof durch ein Plansymbol gekennzeichnet.

Darstellung des Heizkraftwerkes

5.6.4 Trinkwasserversorgung

Das Trinkwasser für die Stadt Trier und die umliegenden Gemeinden stammt aus der Riveristalsperre und aus 25 Brunnen im Kyll- und Biewertal. Das dort gewonnene Rohwasser wird im Wasserwerk der Stadtwerke in Trier-Irsch und im Wasserwerk des Zweckverbandes Kylltal in Ehrang zu Trinkwasser aufbereitet⁵¹. Aus den Wasserwerken wird das Trinkwasser über das Versorgungsnetz an die Haushalte und sonstigen Abnehmer verteilt. Zur Speicherung von Trinkwasser befinden sich im Stadtgebiet 18 Behälter. Weiterhin sind elf Pumpwerke in Betrieb, um die höheren Stadtgebiete mit Trinkwasser zu versorgen.

Gewinnung von Trinkwasser in der Riveristalsperre und in Brunnen

Die Flächen für Anlagen zur Wassergewinnung werden im F-Plan je nach Flächengröße als Fläche für die Ver- und Entsorgung mit der jeweiligen Zweckbestimmung dargestellt oder durch das entsprechende Planzeichen gekennzeichnet. Die der Trinkwasserversorgung dienenden Hauptleitungen werden im F-Plan als Linie dargestellt.

Darstellung der Anlagen für die Wassergewinnung

Die zur Sicherung der öffentlichen Wasserversorgung festgesetzten Wasserschutzgebiete werden nachrichtlich in den F-Plan übernommen (siehe Kap. 6.3).

Übernahme der festgesetzten Wasserschutzgebiete

5.6.5 Abwasserbeseitigung

Das von Haushalten, Gewerbe und Industrie in Trier anfallende Abwasser und das von versiegelten Flächen ablaufende Regenwasser werden in Trier überwiegend im Mischsystem geführt. Vom Gesamtnetz mit einer Länge von 477 km entfallen etwa 380 km auf das so genannte Mischwassersystem. Die restlichen 97 km sind in einem Trennsystem verlegt, das Schmutz- und Regenwasser getrennt ableitet⁵². Im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes vom 01.03.2010 in Verbindung mit dem Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz (Entwurfassung vom 27.01.2014) werden zukünftig keine Baugebiete mehr im Mischsystem erschlossen, dazu zählen auch Bestandsflächen die großflächig verändert oder, die infrastrukturell neu erschlossen werden wie beispielsweise Konversionsflächen oder entwidmetes Bahngelände.

Sammlung des Abwassers in Misch- und Trennsystemen

Auf dem Abwassertransportweg bis zur Kläranlage sind im Kanalnetz 18 Regenüberlauf- bzw. Regenrückhaltebecken, 45 Regenentlastungen und 33 Pumpwerke integriert, die bei Starkregenereignissen die Zufuhr des Regenwassers in das Abwassernetz regulieren.

Anlagen zur Regulierung der Zufuhr des Regenwassers ins Netz

Das gesammelte Abwasser wird bislang im Hauptklärwerk in der Metternichstraße oder im Klärwerk in Ehrang mechanisch und biologisch gereinigt und in die Mosel bzw. die Kyll geleitet. Die bei der Reinigung des Abwassers anfallenden Abfallprodukte werden verwertet oder entsorgt. Im Stadtgebiet Trier befindet sich mit der Anlage Unteres Ruwertal eine dritte Kläranlage. Diese dient zur Reinigung des in der Verbandsgemeinde Ruwer anfallenden Abwassers.

Reinigung in Klärwerken und Zufuhr in die Mosel, Kyll und Ruwer

Am Standort Ehrang soll gemäß den Planungen der Stadtwerke künftig nur noch die mechanische Vorreinigung des Abwassers erfolgen. Danach soll das Abwasser zum Hauptklärwerk in der Metternichstraße geleitet und dort weiter behandelt werden. Neben der Vorreinigung

Neuplanungen der Stadtwerke zum Klärwerk Ehrang

⁵⁰ Vgl. Website STADTWERKE TRIER (SWT)

⁵¹ Vgl. Website STADTWERKE TRIER

⁵² Vgl. Website STADTWERKE TRIER

des Abwassers sollen auch die Anlagen für die Regenwasserbewirtschaftung in Ehrang verbleiben. Durch diese Umstrukturierung wird ein Teil der heutigen Fläche des Klärwerks frei. Im Flächennutzungsplan wird für diese Teilfläche eine gewerbliche Baufläche dargestellt (siehe Kap. 5.2).

Darstellung der Anlagen und Hauptleitungen für die Abwasserentsorgung

Die Klärwerke, Pumpwerke und Regenüberlaufbecken werden als Fläche für die Ver- und Entsorgung mit der jeweiligen Zweckbestimmung dargestellt. Bei Unterschreitung der Darstellungsschwelle von 5.000 m² wird die Anlage nur durch das jeweilige Plansymbol gekennzeichnet. Die für die Abwasserentsorgung notwendigen Hauptleitungen werden in den F-Plan als Linie übernommen. Dazu gehört auch die geplante Trasse zur Verbringung des Abwassers vom Klärwerk Ehrang zum Hauptklärwerk.

5.6.6 Abfallentsorgung

Abfallentsorgungsanlage in Mertesdorf

Zuständig für die Abfallentsorgung in der Stadt Trier und dem Landkreis Trier-Saarburg ist der Zweckverband Abfallwirtschaft im Raum Trier (A.R.T.) mit Verwaltungssitz in Trier. Zur Abfallverwertung und -beseitigung wird gemeinsam mit den Kreisen Vulkaneifel, Bitburg-Prüm und Bernkastel-Wittlich in Mertesdorf ein Entsorgungs- und Verwertungszentrum (EVZ) betrieben. Die Abfälle zur Vorbehandlung, zu denen auch die Restabfälle von Haushalten zählen, werden dort in einer mechanisch-biologischen Trocknungsanlage getrocknet und als Ersatz für fossile Brennstoffe in Industriekraftwerken eingesetzt. Des Weiteren wird auf dem Gelände in Mertesdorf sowie in Kanzem eine Deponie betrieben. Gartenabfälle werden zum ‚Mertesdorfer Kompost‘ verarbeitet, der vom Zweckverband produziert und vermarktet wird⁵³.

Keine Abfallentsorgungsanlagen in Trier

Im Gebiet der Stadt Trier sind keine Anlagen für die Abfallverwertung und -beseitigung vorhanden. Flächen mit der Zweckbestimmung „Abfall“ sind im Flächennutzungsplan dementsprechend nicht vorhanden.

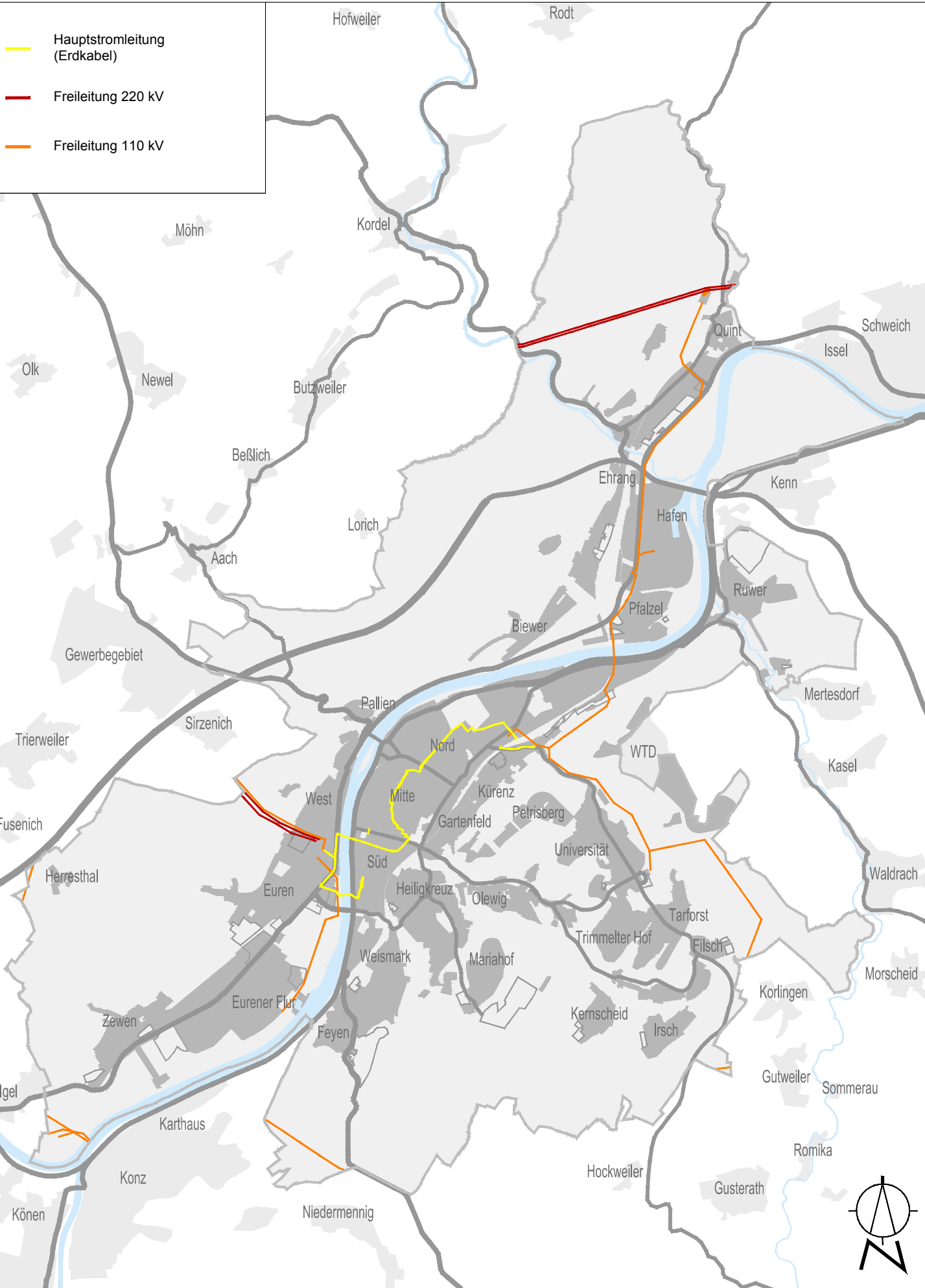
5.6.7 Kommunikationsnetz

Das Kommunikationsnetz dient der Übermittlung von Nachrichten. Die dafür notwendige Infrastruktur in Form von Leitungen, Sendemasten wird im F-Plan dargestellt, soweit es sich um Anlagen und Einrichtungen mit örtlicher und überörtlicher Bedeutung handelt. Dazu gehören insbesondere Richtfunkanlagen und der Fernmeldeturm auf dem Petrisberg mit den von ihnen ausgehenden Richtfunkstrecken sowie ober- und unterirdische Telekommunikationsleitungen.

⁵³ Vgl. Website ZWECKVERBAND ABFALLWIRTSCHAFT IM RAUM TRIER

Versorgung mit elektrischer Energie



Flächennutzungsplan Trier 2030 - Feststellungsbeschluss

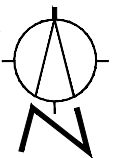
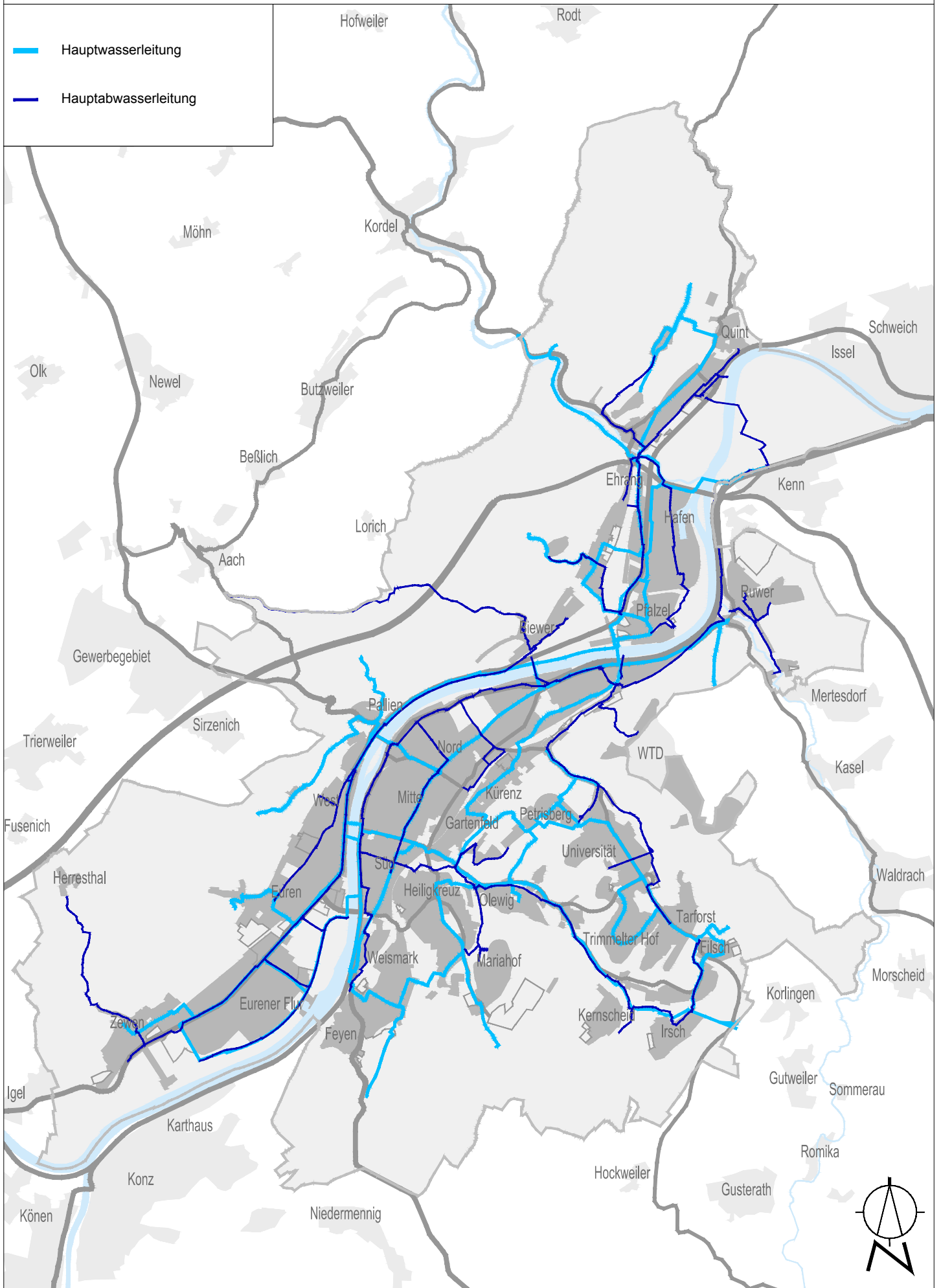


Wasserver- und -entsorgung

Flächennutzungsplan Trier 2030 - Feststellungsbeschluss

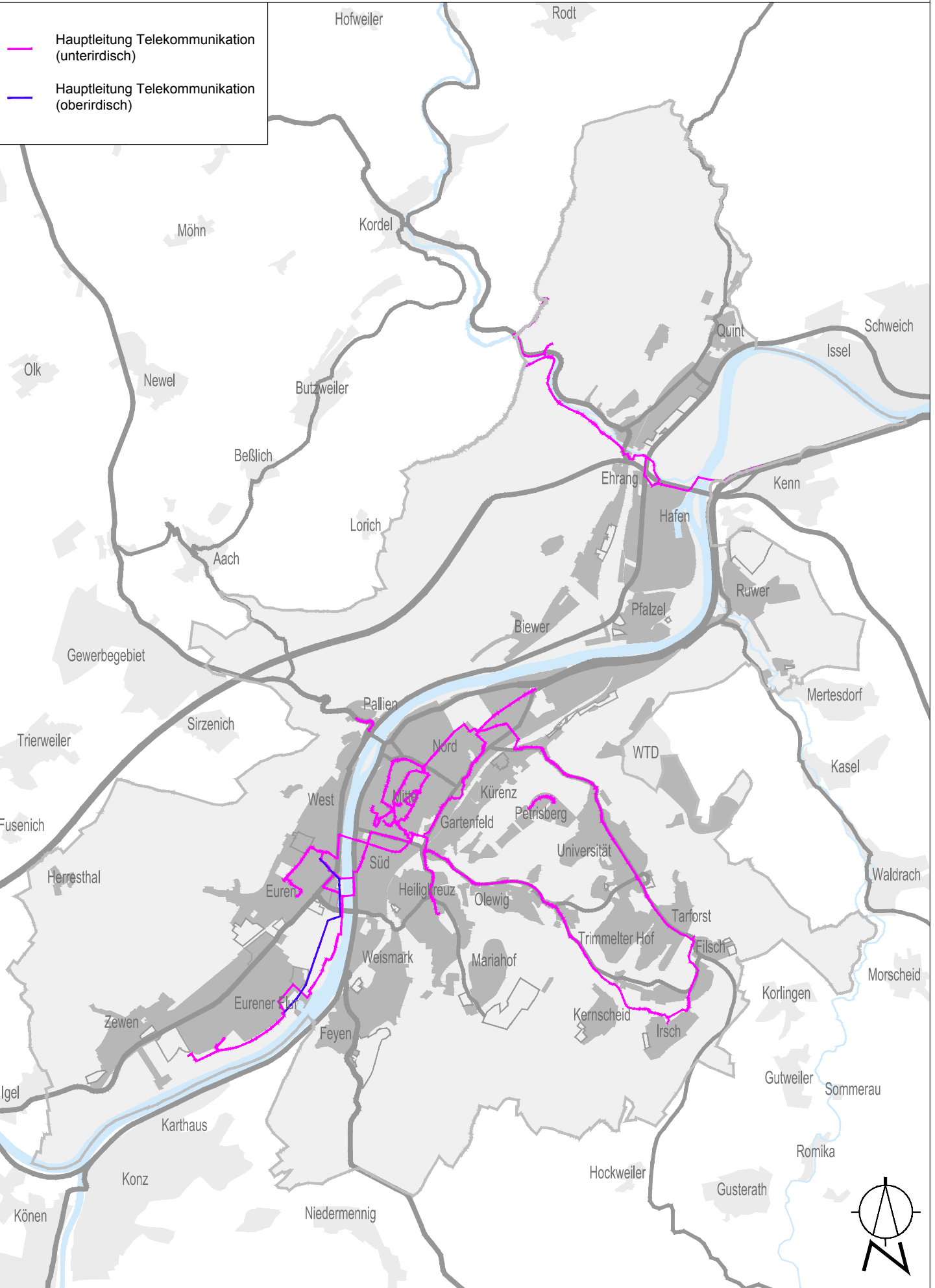


-  Hauptwasserleitung
-  Hauptabwasserleitung



Kommunikationsnetz

Flächennutzungsplan Trier 2030 - Feststellungsbeschluss



5.7 Landwirtschaft und Wald

Flächen für die Landwirtschaft und Flächen für den Weinbau

Landwirtschaft im Sinne des § 201 BauGB ist insbesondere Ackerbau, Wiesen- und Weidenwirtschaft einschließlich Tierhaltung auf überwiegend eigener Futtergrundlage, gartenbauliche Erzeugung, Erwerbsobstbau, Weinbau, sowie berufsmäßige Imkerei und Fischerei. Soweit spezielle städtebauliche Gründe vorliegen, ist bereits im F-Plan die spezifische Ausweisung von in § 201 BauGB aufgezählten Zweigen der Landwirtschaft möglich.

Aufgrund der besonderen Bedeutung des Weinbaus insbesondere für das Landschaftsbild und den Erholungswert werden Flächen für den Weinbau gesondert im F-Plan ausgewiesen. Des Weiteren wird unterschieden zwischen intensiv bewirtschafteten Produktionsflächen und Flächen, bei denen eine umweltverträgliche Landbewirtschaftung im Vordergrund stehen soll. Diese beiden Flächenkategorien unterscheiden sich nicht nur hinsichtlich der Intensität der landwirtschaftlichen Nutzungen, sondern auch im Hinblick auf die Qualität des Landschaftsbildes und damit die Eignung als Erholungsraum sowie auf die Bedeutung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen.

Wald

Bei der Darstellung von Flächen für Wald nach § 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB wird an den Waldbegriff des Bundeswaldgesetzes angeknüpft. Als Wald werden gemäß § 2 BWaldG die mit Forstpflanzen bestockten Grundflächen bezeichnet. In der Flur oder im bebauten Gebiet gelegene kleinere Flächen, die mit einzelnen Baumgruppen bestockt sind oder als Baumschulen verwendet werden, sind gemäß Definition nicht als Wald anzusehen.

5.7.1 Landwirtschaft und Weinbau

5.7.1.1 Ausgangssituation

Neben der landwirtschaftlichen Produktion erfüllen die Flächen für die Landwirtschaft vielfältige Funktionen: Sie dienen bei nachhaltiger Bewirtschaftung dem Erhalt der Kulturlandschaft, dem Boden- und Grundwasserschutz, dem Klimaschutz, dem Schutz von Tier- und Pflanzenarten und der Erholung.

Vielfältige Funktionen der Landwirtschaft

In der Stadt Trier werden 21,4 % der Gesamtfläche durch Landwirtschaft genutzt (Stichtag 31.12.2011)⁵⁴. Dieser Wert liegt leicht unter dem Durchschnittswert aller rheinland-pfälzischen Großstädte (25 %). Der Anteil der landwirtschaftlich genutzten Fläche an der Gesamtfläche der Stadt Trier ist in den vergangenen 20 Jahren kontinuierlich gesunken (von 25 % in 1992 auf 21,4 % in 2011). Der Rückgang landwirtschaftlicher Flächen begründet sich insbesondere in der Inanspruchnahme für neue Siedlungsflächen und für Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung. Daneben wurde ein großer Teil der Flächen von der Landwirtschaft freigesetzt. In den seither sich selbst überlassenen Flächen entwickelte sich die natürliche Vegetation, die aufgrund der in ihnen herrschenden Artenvielfalt oft schutzwürdig sind.

Rückgang landwirtschaftlicher Produktionsflächen

Insgesamt wirtschaften in der Stadt Trier laut Daten des STATISTISCHEN LANDESAMTS 51 landwirtschaftliche, weinbauliche und Gartenbaubetriebe, wobei 23 im Haupterwerb und 28 im Nebenerwerb tätig sind. Im landwirtschaftlichen Sektor sind 535 Arbeitskräfte beschäftigt. Davon arbeiten 74 Personen als Vollbeschäftigte und 461 als Nebenbeschäftigte⁵⁵. Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe ist in Trier wie in Rheinland-Pfalz bzw. in Deutschland rückläufig. Seit 1991 ist die Zahl der Betriebe von 138 auf 89 im Jahr 1999 gesunken. Bis zum Jahr 2010 hat sich die Anzahl auf 51 Betriebe weiter reduziert. Gleichzeitig ist die Durchschnittsgröße der Betriebe in Bezug auf die Anbaufläche gestiegen.

⁵⁴ Vgl. Website STATISTISCHES LANDESAMT

⁵⁵ Vgl. STATISTISCHES LANDESAMT 2012 b

Größtenteils Nutzung als Ackerland und Dauergrünland Die landwirtschaftlichen Flächen in der Stadt Trier wurden nach Angaben der LANDWIRTSCHAFTSKAMMER im Jahr 2007 größtenteils als Ackerland⁵⁶ (889 ha, 45,5 %), und als Dauergrünland⁵⁷ (803 ha, 41,1 %) genutzt. Aufgrund der höheren Bodenqualität befinden sich in den Stadtteilen in der Tallage (insb. Euren und Zewen) die anspruchsvolleren Kulturen wie Obst und Baumschulen. Größere Ackerbauareale liegen insbesondere in Ehrang-Quint, Ruwer-Eitelsbach sowie in den Höhenstadtteilen (Tarforst, Filsch, Irsch und Kernscheid). Eine Besonderheit in der Stadt Trier stellt der Anbau von Chinaschilf in der Kenner Flur dar (nachwachsender Rohstoff, der als Dämmstoff oder zur Befeuerung spezieller Heizungsanlagen genutzt wird).

Ein kleinerer Anteil als Rebfläche genutzt Ein kleinerer Anteil von 13,3 % (206 ha) wird als Rebfläche beansprucht. Die Anbaugelände für Weinbau befinden sich insbesondere in den Stadtteilen Ruwer-Eitelsbach, Kürenz und Olewig. Der Weinbau hat sich in den vergangenen Jahren immer stärker auf die qualitativ am besten und am leichtesten zu bewirtschaftenden Flächen reduziert und die ungünstigeren freigesetzt. So sind in Olewig oder am Grüneberg durch die Freisetzung größere Brachlandgebiete entstanden.

Ertragreiche Böden insbesondere entlang der Mosel Entscheidend für die Eignung einer Fläche für die landwirtschaftliche Nutzung sind neben der Topographie und den agrarstrukturellen Verhältnissen (Bodenordnung, Erschließung) insbesondere die Bodengüte. Im Vergleich zu anderen Gebieten in der Region weist das Stadtgebiet ertragreiche Böden auf. Vergleichsweise sehr hohe Ertragszahlen werden entlang der Mosel erreicht.

5.7.1.2 Ziele

Raumordnung und Landesplanung

Reduzierung der dauerhaften Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen auf ein Minimum Das LEP IV legt in seinen Grundsätzen fest, dass die dauerhafte Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für außerlandwirtschaftliche Zwecke auf ein Mindestmaß reduziert werden soll (G 121). Die landesweit bedeutsamen Bereiche für die Landwirtschaft werden durch die Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten im regionalen Raumordnungsplan konkretisiert (Z 120). In den Vorranggebieten für die Landwirtschaft ist der landwirtschaftlichen Produktion absoluter Vorrang vor konkurrierenden Raumanprüchen einzuräumen. In diesen Gebieten kommt eine Inanspruchnahme der Flächen für andere Nutzzwecke nur dann in Betracht, wenn die landwirtschaftliche Nutzung nicht beeinträchtigt wird.

Landwirtschaftlicher Fachbeitrag

Definition der Gebietskulisse für hochwertige Landwirtschaftsflächen im Landwirtschaftlichen Fachbeitrag Im Jahr 2009 wurde von der LANDWIRTSCHAFTSKAMMER ein landwirtschaftlicher Fachbeitrag für die Stadt Trier erarbeitet, in dem die Belange der Landwirtschaft auf der Ebene des regionalen Raumordnungsplans dargestellt werden. Eine Aktualisierung dieses Fachbeitrags wurde 2010 vorgelegt. Zum Schutz der landwirtschaftlichen Produktionsflächen wird eine Gebietskulisse hochwertiger Landwirtschaftsflächen definiert, die aus Sicht der LANDWIRTSCHAFTSKAMMER vor anderweitigen Nutzungsansprüchen geschützt werden sollen.

Bedarf zur Flächenaufstockung insbesondere von Haupterwerbsbetrieben Die landwirtschaftlichen Betriebe, in besonderem Maße die landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetriebe haben aus betriebswirtschaftlichen Gründen einen hohen Bedarf, die Betriebe zu vergrößern und in der Fläche weiter aufzustocken. Deshalb besteht in allen Stadtteilen

⁵⁶ Fläche der landwirtschaftlichen Feldfrüchte einschließlich Hopfen und Tabak, Gemüse, Erdbeeren, Zierpflanzen und sonstige Gartengewächse im feldmäßigen Anbau und im Erwerbsgartenbau (auch unter hohen begehbaren Schutzabdeckungen z. B. Gewächshäuser). Ackerflächen mit Obstbäumen als Nebennutzung zählen ebenso zum Ackerland (vgl. STATISTISCHES LANDESAMT 2012b).

⁵⁷ Grünlandflächen, die dauernd, das heißt fünf Jahre und länger ohne Unterbrechung durch andere Kulturen, zur Futtergewinnung durch Abmähen oder Abweiden genutzt werden, einschließlich Grünlandflächen die nach der 2005 in Kraft getretenen Betriebsprämienregelung vorübergehend aus der landwirtschaftlichen Erzeugung genommen werden. Hierzu gehören Wiesen und Mähweiden, Weiden mit Almen, Hutungen und Streuwiesen. Nicht hierzu zählt der Grasanbau auf dem Ackerland sowie Grünlandflächen mit Obstbäumen als Hauptnutzung (Obstanlagen) (vgl. STATISTISCHES LANDESAMT 2012b).

eine hohe Nachfrage nach landwirtschaftlichen Nutzflächen. Besonders bei gut erschlossenen, großen Bewirtschaftungseinheiten sind auch landwirtschaftliche Betriebe mit Sitz außerhalb des Stadtgebietes Trier an einer Nutzung interessiert. In diesen Fällen lohnt sich eine weite Anfahrt, da eine hohe Flächenleistung auch dann noch gewährleistet ist.

Ziele der Stadt Trier

Die Erhaltung einer leistungsfähigen, stadtnahen Landwirtschaft ist eine grundlegende Zielsetzung im Hinblick auf die Erhaltung der Kulturlandschaft, eine dauerhafte Existenzsicherung der Landwirte und eine verbrauchernahe Direktvermarktung hochwertiger Erzeugnisse. Die Situation der Landwirtschaft im Oberzentrum Trier erfordert jedoch die Auseinandersetzung mit einer Vielzahl an konkurrierenden Nutzungsansprüchen wie Siedlungsflächen, Verkehr, Erholung oder Flächen zum Ausgleich nach § 1a BauGB.

Erhaltung einer leistungsfähigen, stadtnahen Landwirtschaft

Vor dem Hintergrund der durch die Regionalplanung zugewiesenen besonderen Funktionen Wohnen und Gewerbe im Oberzentrum Trier und dem damit verbundenen Erfordernis zur Ausweisung neuer Baugebiete ist eine Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen nicht gänzlich zu vermeiden. Die Überplanung landwirtschaftlicher Flächen ist jedoch auch auf ein notwendiges Maß zu beschränken und insbesondere im Hinblick auf die Sicherung der Existenzgrundlage für die landwirtschaftlichen Betriebe sind Möglichkeiten zur Bereitstellung von Ersatzflächen zu prüfen.

Sicherung der Existenzgrundlagen bei Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen

5.7.1.3 Bedarf

In ihrem Beitrag zur Fortschreibung des regionalen Raumordnungsplans hat die LANDWIRTSCHAFTSKAMMER im Jahr 2009 die für die Landwirtschaft wichtigsten Produktionsflächen in Trier definiert (siehe oben). Diese Flächen sollen aus Sicht der LANDWIRTSCHAFTSKAMMER nicht für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden. Die maßgeblichen Kriterien für die Abgrenzung der besonders bedeutsamen und bedeutsamen Produktionsflächen waren die vorhandenen Betriebsstandorte, die Bodengüte und besondere Nutzungen.

Festlegung der wichtigsten Produktionsflächen durch die Landwirtschaftskammer im Landwirtschaftlichen Fachbeitrag (2009)

Im Jahr 2010 legte die LANDWIRTSCHAFTSKAMMER eine Ergänzung zu diesem Fachbeitrag vor, die sich nach Angabe der LANDWIRTSCHAFTSKAMMER in der Verbesserung der Datengrundlagen zur Bodenbewertung begründete. In der ursprünglichen Einschätzung aus 2009 seien teilweise größere zusammenhängende Flächen mit hohen Ertragsmesszahlen nicht ihrer Bedeutung nach erfasst und gemeldet worden. Die Gebietskulisse der sehr bedeutsamen und bedeutsamen Flächen hat sich damit von 725 ha auf 1.124 ha erhöht. Unter den gemeldeten Flächen befinden sich Areale, für die eine andere Nutzung planungsrechtlich bereits festgelegt wurde (z. B. im Bereich der Entwicklungsmaßnahme Tarforster Plateau oder zwischen Pfalzel und Hafen) oder für die auch der F-Plan von 1982 bauliche Entwicklungen schon vorgesehen hat (z. B. zwischen Monaiser Straße und ‚Im Biest‘, Ehranger Flur, zwischen B 53 und Ehrang). Darüber hinaus sind auch Flächen enthalten, die von der Landwirtschaft freigesetzt wurden und aktuell nicht genutzt werden (z. B. zwischen Zewen und Igel).

Ausdehnung der Gebietskulisse durch die Landwirtschaftskammer (2010)

5.7.1.4 Plandarstellungen

Flächen für die Landwirtschaft

Die von der LANDWIRTSCHAFTSKAMMER gemeldeten bedeutsamen und sehr bedeutsamen Produktionsflächen werden durch die Darstellung von Flächen für die Landwirtschaft als landwirtschaftliche Produktionsflächen gesichert soweit in der Abwägung gegenläufigen Nutzungsinteressen kein Vorrang eingeräumt wurde.

Darstellung landwirtschaftlicher Flächen in Abwägung mit anderen Belangen

- Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch neue Siedlungsflächen* Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplan-Vorentwurfs wurde eine umfassende Überprüfung der landwirtschaftlichen Flächenausweisungen vorgenommen und abwägend Modifikationen vorgenommen. Hierdurch wurde, in Stadtteilen mit besonderer Bedeutung für die landwirtschaftliche Produktion, das Gewicht der Flächen für die intensive Landwirtschaft gegenüber der ökologischen (bzw. extensiven) Landwirtschaft verstärkt.
- Verzicht auf das Gewerbegebiet Kockelsberg und Sicherung der Flächen für die Landwirtschaft* Des Weiteren profitiert die Landwirtschaft durch die Aufgabe von unterschiedlichen Siedlungsflächendarstellungen. So können aufgrund des Verzichts einer gewerblichen Entwicklung am Kockelsberg (siehe Kap. 5.2) die Flächen weiterhin für die landwirtschaftliche Produktion vorgehalten werden (Bruttobaufläche 28,8 ha). Vor dem Hintergrund der Lage im Wasserschutzgebiet Zone II und III werden im betroffenen Bereich Flächen für die Landwirtschaft mit Ergänzungsfunktion dargestellt.
- Aufgabe der Wohnbauflächen Zewen Südwest und Südost zugunsten der Landwirtschaft* In Zewen wird auf die Ausweisung der Wohnbauflächen ZE-W-01 und ZE-W-02 (Zewen Südwest und Südost) zugunsten der Darstellung von Flächen für die Landwirtschaftlich und der Existenzsicherung der dort ansässigen Betriebe verzichtet (siehe Kap. 5.1). Durch die im Entwurf vorgenommenen Änderungen verbleiben 25,1 ha bei der Landwirtschaft. Des Weiteren wird auf die im Vorentwurf dargestellten Grünflächen und Sonderbauflächen für Freizeitnutzungen im Umfeld Schloss Monaise verzichtet. Der Entwurf sieht hier Flächen für die Landwirtschaft vor. Damit werden der Landwirtschaft weitere 7 ha zur Verfügung gestellt.
- Reduzierung der Fläche Brubacher Hof zugunsten der Landwirtschaft* Das Baugebiet am Brubacher Hof (MA-W-01) wird – wie bereits in der ersten Entwurfsfassung für die Alternativfläche vorgesehen – in einer gegenüber dem Vorentwurf modifizierten Abgrenzung dargestellt. Im Laufe des Verfahrens wurde die ursprüngliche Prüffläche zur Vermeidung von Konfliktpotenzialen um rund 12 ha Bruttobaufläche reduziert. Die Verkleinerung des Flächenumfangs trägt auch zur Sicherung landwirtschaftlicher Flächen bei. Die Abstandsflächen zwischen der neuen Wohnbauflächen und der bestehenden Ortslage führen außerdem zu einer deutlichen städtebaulichen Gliederung und zum Erhalt des dörflichen Charakters der bestehenden Streubebauung. Im Zusammenhang mit der Grundsatzentscheidung über die Alternativflächen am Brubacher Hof und am Langenberg hat der Stadtrat beschlossen, dass vor der Umsetzung sichergestellt sein muss, dass durch die Maßnahme keiner der dort ansässigen Haupterwerbsbetriebe in seiner Existenz bedroht wird.
- Verzicht auf die Bauflächen am Langenberg und Zewen Nordost* Mit der Ausweisung des Brubacher Hofes als neue Wohnbaufläche entfällt die Darstellung der Fläche am Langenberg (EU-ZE-W-01) (siehe Kap. 5.1). Hier verbleiben 17,6 ha für die Landwirtschaft. Durch den Verzicht auf die Entwicklung der Fläche Zewen Nordost (ZE-W-04) werden weitere 2,9 ha für die Landwirtschaft gesichert.
- Vorläufiger Verzicht auf die Fotovoltaikanlage Herresthal* Darüber hinaus wird in Euren auf die Ausweisung einer Sonderbaufläche für Freiflächen-Fotovoltaikanlagen zunächst verzichtet (siehe Kap. 5.11.3). Der 19,3 ha große Bereich wird nun als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen.
- Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch Siedlungsflächen im Umfang von rund 109 ha* Durch die weiterhin im Flächennutzungsplan enthaltenen Siedlungsflächenentwicklungen werden landwirtschaftlich genutzte Flächen im Umfang von rund 109 ha überplant. Dies betrifft insbesondere die größeren Baugebiete in Ehrang (EH-W-03, EH-S-01 und EH-G-01), in Ruwer-Zentenbüsch (RU-W-01), in Zewen (ZE-G-01) sowie am Brubacher Hof (MA-W-01). Eine Beanspruchung von landwirtschaftlichen Flächen im geringeren Umfang erfolgt durch die Flächen in Euren Süd (EU-W-01), Südwestlich Mariahof (HE-M-01) und Kernscheid Südwest (KE-W-01).
- Inanspruchnahme für Maßnahmen der Forstverwaltung im Umfang von 7 ha* Eine Umnutzung von landwirtschaftlichen Flächen ist darüber hinaus im Bereich Kobenbach vorgesehen. Zum Ausgleich der Inanspruchnahme von Waldflächen durch die Baulandentwicklung im Bereich Castelnau II plant die Forstverwaltung eine ökologische Aufwertung und teilweise Wiederbewaldung bzw. Waldrandneuentwicklung auf landeseigenen Flächen im Anschluss an den Wald im Bereich Kobenbach. Die vormals für die Landwirtschaft vorgehal-

tenen Flächen werden im überarbeiteten Flächennutzungsplan als Flächen für den Wald (5,7 ha) und Flächen für die Landwirtschaft mit Ergänzungsfunktionen (1,3 ha) dargestellt.

Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Produktionsflächen durch Siedlungsflächen hat sich aufgrund der dargelegten Änderungen gegenüber dem Vorentwurf von 176 ha auf 109 ha reduziert (minus 67 ha). In der Gesamtbilanz erhöht sich gegenüber dem Vorentwurf der Umfang an Flächen für die Landwirtschaft von 1.202 ha auf 1.260 ha und an Flächen für die Landwirtschaft mit Ergänzungsfunktionen von 738 ha auf 794 ha.

Reduzierung der Inanspruchnahme gegenüber dem Vorentwurf um 67 ha

Die Zurückstellung der Belange der Landwirtschaft zugunsten der Siedlungsentwicklung geschieht vor dem Hintergrund der Zuweisung der besonderen Funktion Wohnen und Gewerbe durch die Regionalplanung und dem hohem Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen (siehe Kap. 5.1 und 5.2). Die Möglichkeiten zur Bereitstellung von Ersatzland für die betroffenen Landwirte werden derzeit überprüft.

Zurückstellung der Belange der Landwirtschaft aufgrund des hohen Baulandbedarfs

Der Überplanung von Flächen für die Landwirtschaft steht der Verzicht auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen durch den derzeit rechtswirksamen F-Plan in erheblichen Umfang gegenüber. Im Bereich der Ehranger Flur wird aus Gründen des Hochwasserschutzes künftig auf die Darstellung gewerblicher Bauflächen im Umfang von 57 ha verzichtet. Im Überschwemmungsbereich der Kyll wird ein Teil dieses Bereichs als Grünfläche für die naturnahe Entwicklung vorgehalten. Für die landwirtschaftliche Produktion verbleibt eine Fläche im Umfang von 46,7 ha. Im Zewen werden die im alten Flächennutzungsplan von 1982 ausgewiesenen Bauflächen zwischen der Straße ‚Im Biest‘ und der Monaiser Straße von 31,5 ha auf 15,5 ha Gewerbebauland (ZE-G-01) reduziert. Zur Sicherung der Produktionsflächen für die Landwirtschaft wurde darüber hinaus die Darstellung von Grünflächen im alten Flächennutzungsplan zugunsten der Landwirtschaft geändert.

Verzicht auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch Planungen des F-Plans 1982 in der Ehranger Flur und in Zewen

Des Weiteren werden die Belange der Landwirtschaft durch Gewinnung von Bodenschätzen berührt. In der Kenner Flur wird die Darstellung landwirtschaftlicher Flächen mit der Darstellung von Flächen für den Kiesabbau überlagert. Mit der Darstellung landwirtschaftlicher Flächen soll gewährleistet werden, dass die Flächen nach dem Kiesabbau wieder für die landwirtschaftliche Produktion hergestellt werden (siehe Kap. 5.12).

Landwirtschaft als Folgenutzung des Kiesabbaus in der Kenner Flur

Von den 2.054 ha für die Landwirtschaft (ohne Weinbau) sind 1.260 ha für die intensive (konventionelle) Bewirtschaftung vorgesehen. Mit einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung verbunden sind insbesondere eine starke Beanspruchung der Böden, ein hoher Einsatz an Dünger und Bioziden sowie ein Mangel an die Landschaft gliedernden und belebenden Strukturen. Die übrigen 794 ha werden für die extensive Landbewirtschaftung vorgehalten und als „Flächen für die Landwirtschaft mit Ergänzungsfunktionen“ dargestellt. Die Ergänzungsfunktionen beziehen sich vorwiegend auf die Bedeutung der Flächen für Flora und Fauna, Landschaftsbild und Erholung, Boden, Wasser und/oder Klima. Diese Unterscheidung erfolgt insbesondere vor dem Hintergrund der Bedeutung der jeweiligen Flächen für den Biotopverbund im Unterschied zu den sonstigen landwirtschaftlichen Produktionsflächen und dem Beitrag der Flächen zum Ziel der Sicherung der strukturreichen Kulturlandschaft (Signal- und Hinweisfunktion). Extensiv genutzte Landschaftselemente wie etwa Streuobstwiesen haben darüber hinaus auch ein landschaftsprägendes Element und sollen daher aus ästhetischen wie auch aus ökologischen Gründen erhalten werden (Integration des Landschaftsplans in den Flächennutzungsplan). Mit der Darstellung von landwirtschaftlichen Bewirtschaftungsflächen mit Ergänzungsfunktionen soll verdeutlicht werden, dass diese Landschaftsräume faktisch einer landwirtschaftlichen (Extensiv-)Nutzung unterliegen und ihre Eigenschaft als biotop-, landschaftsbild- und naherholungsbezogen wertvolle Kulturräume erhalten bleiben soll.

Differenzierung in den Plandarstellungen zwischen intensiver und Landwirtschaft mit Ergänzungsfunktionen im Hinblick auf die Bedeutung für den Biotopverbund, das Landschaftsbild und die Naherholung

Darstellung von Flächen für die Landwirtschaft mit Ergänzungsfunktionen weitgehend bestandsbezogen, überwiegend keine Nutzungsänderungen vorgesehen

Die Darstellung von Flächen für die Landwirtschaft mit Ergänzungsfunktionen erfolgt insoweit überwiegend bestandsbezogen. Eine Nutzungsänderung von einer intensiven hin zu einer extensiven Bewirtschaftung wird in dem meisten Fällen nicht angestrebt. Die Landwirtschaftsflächen mit Ergänzungsfunktionen weisen in ihrem aktuellen Zustand gemäß der durch Begehung erfolgten Biotoptypenkartierung der Landschaftsplanung faktische Unterschiede zu den klassischen Flächen für die intensive Landwirtschaft auf. Entweder handelt es sich um strukturreiche Halboffenlandareale mit alten Obstbeständen (häufig kaum noch genutzt) oder einem hohen Durchsatz an Flurgehölzen, bis hin zu stark verbuschten oder nahezu vorwaldartigen Strukturen (mit deutlichem Rückzug einer landwirtschaftlichen Nutzung) oder um Grünlandflächen, welche als faktisches Extensivgrünland, Magergrünland, z. T. verbuscht oder brach sowie Feuchtgrünland erfasst wurden. Diese Bereiche liegen oft in Hanglagen, oft auf flachgründigen Böden. Sie gehören nicht zu den hochwertigen Produktionsflächen, obwohl sie landwirtschaftlich extensiv genutzt werden. Auf Grund dieser dargestellten Unterschiede und in Verbindung mit dem naturschutzfachlichen Erfordernis, im Flächennutzungsplan Flächen für einen lokalen Biotopverbund darzustellen, wurde diese spezielle Kategorie landwirtschaftlicher Flächen gewählt.

Darstellung von Flächen für die Landwirtschaft mit Ergänzungsfunktionen in Wasserschutzgebieten im Einklang mit den Schutzgebietsverordnungen

Die einzige Ausnahme, welche beispielsweise auch bestehende Ackerstandorte mit in die Kategorie „Landwirtschaft mit Ergänzungsfunktionen“ aufnimmt, wurde im Falle bestehender Trinkwasserschutzgebiete gemacht. Hier ist es nach Auffassung der Stadt Trier aus Gründen der Umweltvorsorge für das kostbare Lebensmittel „Trinkwasser“, im Einklang mit den jeweiligen Wasserschutzverordnungen, den Anforderungen der Höheren Wasserbehörde wie auch der Wasserversorger, geboten, auf eine Extensiv-Landwirtschaft hinzuwirken (wiederum auch Signal- und Hinweisfunktion), welche auch dem Trinkwasserschutz besondere Rechnung trägt. Dies bedeutet aber nicht zwangsläufig den Ausschluss ackerbaulicher Nutzung.

Ersatz für die vormals als ökologische Landwirtschaft bezeichneten Flächen

Die Darstellung von „Flächen für die Landwirtschaft mit Ergänzungsfunktionen“ in der überarbeiteten Fassung des Flächennutzungsplans ersetzt die Darstellung von „Flächen für die ökologische Landwirtschaft“ im Entwurf des Flächennutzungsplans. Mit der Änderung der Bezeichnung soll klar gestellt werden, dass mit dieser Darstellung im F-Plan weder Vorgaben im Hinblick auf die Bewirtschaftung nach EG-Verordnung zur ökologischen/biologischen Produktion und Kennzeichnung von ökologischen/biologischen Erzeugnissen (EG-Öko-Verordnung), noch die Einhaltung weiterer Vorgaben oder gar der Anschluss an einen ökologischen Anbauverband verbunden sind. Änderungen in der Gebietskulisse sind gegenüber der ersten Entwurfsfassung des Flächennutzungsplans nicht erfolgt.

Flächen für den Weinbau

Gesonderte Darstellung von Flächen für den Weinbau

Als Flächen für den Weinbau werden die im Hinblick auf Lage, Exposition, Betrieb und Nutzbarkeit geeigneten Flächen dargestellt. Der Flächenumfang beträgt in der Summe 258 ha. Einige dieser Flächen werden heute nicht mehr bewirtschaftet. Eine Wiederaufnahme wird insbesondere im Hinblick auf die Erlebnisqualität und das Landschaftsbild angestrebt.

5.7.2 Wald

5.7.2.1 Ausgangssituation

Multifunktionalität des Waldes

Dem Wald kommt aufgrund seiner Multifunktionalität eine besondere Bedeutung zu. Neben wirtschaftlichen Aspekten als Produktionsstätte des Rohstoffes Holz sind insbesondere die ökologischen Funktionen in Bezug auf das Stadtklima, den Wasserhaushalt, den Bodenschutz und den Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie die soziale Funktion für den Menschen als Erholungsraum.

Die Stadt Trier ist geprägt durch einen verhältnismäßig hohen Waldanteil (40 % bzw. 4.660 ha). Ausgedehnte Waldgebiete befinden sich auf der westlichen Moselseite (Trierer Hospitenwald, Trierer Stadtwald mit dem Weissshauswald, dem Pfälzeler Wald und dem Ehranger Wald) und im Süden des Stadtgebietes (Mattheiser Wald, Domherrenwald, Gehöferschaftswälder Irsch und Kernscheid).

Hoher Waldanteil

Waldflächen sind gegenüber anderen Nutzungsansprüchen durch das Landeswaldgesetz (LWaldG) besonders geschützt. So dürfen Waldflächen gemäß § 14 Abs. 1 LWaldG nur mit der Genehmigung des Forstamtes gerodet und in eine andere Bodennutzungsart umgewandelt werden (Umwandlung) oder neu angelegt werden (Erstaufforstung). Die Voraussetzungen für die Genehmigung zur Umwandlung werden durch das zuständige Forstamt geprüft (§ 14 Abs. 5 LWaldG). Bei der Erstellung von Flächennutzungsplänen haben die Forstämter entsprechend den Vorschriften des Landeswaldgesetzes darauf hinzuweisen, wenn eine Genehmigung zur Umwandlung nicht erteilt werden kann.

Besonderer Schutz der Waldflächen

5.7.2.2 Ziele

Raumordnung und Landesplanung

Laut den Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms IV sind die Nutz-, Schutz- und Erholungswirkungen des Waldes und dessen Ausprägung als Element der Kulturlandschaft durch naturnahe Waldbewirtschaftung und durch besondere Pflege- und Bewirtschaftungsmaßnahmen zu sichern und zu entwickeln (G 124). Insbesondere den Wäldern an den Steilhängen von Rhein, Mosel und deren Nebenflüssen wird eine landesweit kulturell historische Bedeutung zugewiesen. Als landesweit bedeutsamer Bereich für die Forstwirtschaft sind daher die Waldflächen westlich der Mosel gekennzeichnet.

Sicherung und Entwicklung der Nutz-, Schutz- und Erholungswirkung des Waldes

Zur Sicherung und Entwicklung des Waldes werden im regionalen Raumordnungsplan Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Forstwirtschaft ausgewiesen. Im Bereich der Stadt Trier sind Vorranggebiete für die Waldflächen auf der westlichen Moselseite, im südlichen und südöstlichen Stadtbereich sowie entlang der Hangkante zwischen Trier-Ost und Ruwer dargestellt. Vorbehaltsgebiete sind im Stadtgebiet Trier nicht ausgewiesen. In den Vorranggebieten für die Forstwirtschaft sind alle raumbedeutsamen Nutzungen oder Funktionen, die zu Beeinträchtigungen der jeweiligen Waldfunktion führen, unzulässig.

Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Waldflächen

Stellungnahme des Forstamtes Trier zum Landschaftsplan

Im Rahmen der Neuaufstellung des Landschaftsplans hat das Forstamt Trier⁵⁸ im Jahr 2010 eine Stellungnahme eingereicht, in der ein Leitbild und die allgemeinen Handlungsziele für die Weiterentwicklung des Waldes festgehalten wurden. Die wesentlichen Zielsetzungen können folgendermaßen zusammengefasst werden: Das Leitbild einer modernen Waldwirtschaft im Stadtgebiet soll auf die Nachhaltigkeit aller Waldleistungen und die Verbindung von Ökologie und Ökonomie ausgerichtet sein. Dazu gehören neben der Holzproduktion nach den anerkannten Regeln der naturnahen Waldwirtschaft auch die aktive Produktion von naturverträglichen Erholungs-, Freizeit- und Tourismusleistungen, der Schutz von Boden, Wasser und Luft und der planmäßige Schutz wertvoller Biotoptypen und Habitats. Diese Wirkungen und Leistungen sollen grundsätzlich gleichberechtigt nebeneinander stehen, örtlich kann aber auch die erwerbswirtschaftliche Nutzung vorrangig sein. In den Schutzgebieten ist die Waldwirtschaft eng mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzustimmen.

Formulierung eines Leitbildes für die Weiterentwicklung des Waldes durch das Forstamt

Ziele der Stadt Trier

Die Anforderungen aus Sicht der Landespflege gehen in wesentlichen Teilen konform mit modernen Zielvorstellungen der Bestandssicherung und ökologisch orientierten Waldbewirtschaftung. Als Leitbild wird daher die Sicherung und Entwicklung multifunktionaler, stabiler und elastischer Waldökosysteme gemäß den forstbehördlichen Richtlinien benannt. Auf

Sicherung und Entwicklung multifunktionaler, stabiler und elastischer Waldökosysteme

⁵⁸ Das Forstamt Trier ist zuständig für die Verwaltung der kommunalen und staatlichen Wälder. Im Privatwald hat das Forstamt beratende Funktion.

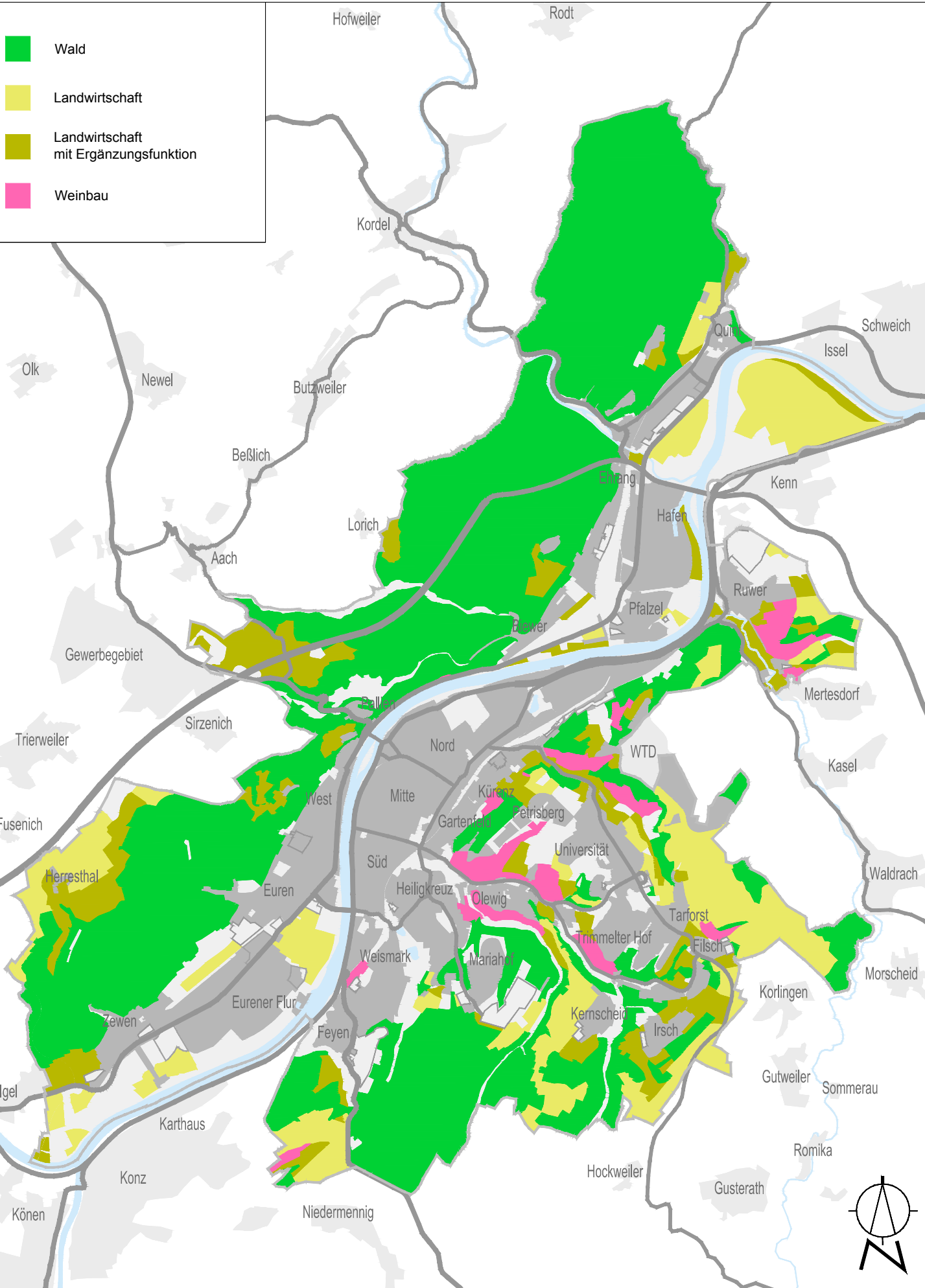
Grundlage dieses Leitbildes werden im Landschaftsplan landespflegerische Ziele und Maßnahmen formuliert, die sich insbesondere auf die Sicherung und Entwicklung der ökologischen Funktion des Waldes beziehen.

5.7.2.3 Plandarstellungen

- Inanspruchnahme des Waldbestandes durch das geplante Wohngebiet Castelnau II (7,2 ha)* Der vielfältigen Bedeutung des Waldes für die Stadt Trier wird im F-Plan insofern Rechnung getragen, als dass der Wald im Großen und Ganzen nicht durch andere Nutzungen in Anspruch genommen wird. Eine Beanspruchung von Waldflächen erfolgt zum einen durch den Vermerk des geplanten Moselaufstiegs zwischen Zewen und A 64 (Westumfahrung) und der auch als Meulenwaldautobahn bezeichneten Nordumfahrung (siehe Kap. 5.5). Hierbei handelt es sich allerdings nicht um Planungen in Trägerschaft der Stadt Trier. Zum anderen ist eine Inanspruchnahme durch die Wohngebiete Castelnau II (7,2 ha) und Zewen Nordwest (3,4 ha) geplant.
- Ausgleich für die Inanspruchnahme von Waldflächen* Für Castelnau II ist eine Abstimmung mit den zuständigen Forstbehörden auf der konkreten Planungsebene bereits eingeleitet. Zum Ausgleich der Inanspruchnahme von Waldflächen durch die Baulandentwicklung plant die Forstverwaltung eine ökologische Aufwertung und teilweise Wiederbewaldung bzw. Waldrandneuentwicklung auf landeseigenen Flächen im Anschluss an den Wald im Bereich Kobenbach. Die geplanten Maßnahmen werden durch die Darstellung von Flächen für den Wald überlagert mit ökologischen Ausgleichsflächen (5,7 ha) und Flächen für die Landwirtschaft mit Ergänzungsfunktionen (1,3 ha) berücksichtigt. Für Zewen Nordwest ist die Planung ebenso im Rahmen der Konkretisierung auf der nachfolgenden Planungsebene mit den zuständigen Forstbehörden abzustimmen.
- Einhaltung eines ausreichenden Abstands zum Wald bei der Neuplanung von Siedlungsflächen* Bei der Entwicklung neuer Siedlungsflächen in Waldnähe ist bei der Konkretisierung der Planung zu beachten, dass ausreichend Abstand zum Wald eingehalten wird. Im F-Plan wird dies durch eine Abstandszone als Grünfläche zwischen Baufläche und Wald gekennzeichnet. Aus Haftungs- und Sicherheitsgründen ist ein Waldabstand von mindestens 30 m erforderlich.
- Darstellung von Waldflächen in ihrem derzeitigen Umfang* Eine grundsätzliche Vermehrung des Waldbestandes wird neben der o.a. Maßnahme im Bereich Kobenbach nicht angestrebt. Im Flächennutzungsplan sind insgesamt 4.660 ha als Flächen für Wald dargestellt. Entsprechend dem Maßstab des Flächennutzungsplanes können kleinere Waldflächen unterhalb der Darstellungsschwelle dieses Planes nicht berücksichtigt werden. Hierbei kann es sich jedoch auch um Waldflächen im Sinne des Bundeswald- bzw. Landeswaldgesetzes handeln.

Wald und Landwirtschaft

Flächennutzungsplan Trier 2030 - Feststellungsbeschluss



5.8 Freizeit und Erholung

Ausstattung und Qualität der Freiräume als Grundlage für die Erfüllung der Freizeit- und Erholungsbedürfnisse von Bürgern und Touristen

Die Angebote für bewegungs- und landschaftsorientierte Freizeit und Erholung stellen einen wesentlichen Baustein für die Attraktivität der Stadt Trier als Wohnstandort und als Reiseziel für Touristen dar (siehe Kap. 4.1). Zur Erfüllung der Freizeit- und Erholungsbedürfnisse der Bevölkerung steht das gesamte Freiraumsystem bestehend aus Wald- und landwirtschaftliche Flächen sowie der siedlungsbezogenen Grünanlagen zur Verfügung. Je nach Ausstattung und Qualität der Räume variiert die Bedeutung für Freizeit und Erholung. Neben der Erholung dienen Grün- und Freiflächen vor allem auch der städtebaulichen Gliederung, ökologischen Belangen und der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes.

Flächen für Freizeit und Erholung werden nicht in einer eigenen Darstellungskategorie dargestellt. Bei Vorliegen einer land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung werden Flächen für die Landwirtschaft und Wald nach § 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB ausgewiesen (siehe Kap. 5.7). Die übrigen Freiflächen werden als Grünflächen nach Nr. 5 dargestellt.

Grünflächen

Die Flächen des städtischen Freiraumsystems werden dargestellt als Grünflächen nach § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB. Unter Grünflächen gemäß Nr. 5 sind öffentliche und private Grünflächen gemeint, die vor allem der städtebaulichen Gliederung, der Gesundheit, der Erholung, der Freizeit, ökologischen Belangen und der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes dienen. Die Darstellung von Grünflächen bedarf einer besonderen städtebaulichen Rechtfertigung, da sie anders als die Darstellung von Flächen für die Landwirtschaft und den Wald nach § 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB vom Nutzungszweck stärker an einem öffentlichen Interesse ausgerichtet ist. Die sehr abstrakte Darstellungsart Grünfläche verlangt zumindest eine grobe Zweckbestimmung, um welche Form der Nutzung einer Grünfläche es sich handelt (z. B. Kleingärten, Parkanlagen, Friedhöfe).

5.8.1 Räume mit besonderer Bedeutung für Freizeit und Erholung

5.8.1.1 Ausgangssituation

Eignung eines Freiraumes für die Erholung abhängig von der Erreichbarkeit, der Nutzbarkeit, der landschaftlichen Qualität und von erholungswirksamen Angeboten

Als potenzieller Erholungsraum kommen grundsätzlich alle Freiräume im Stadtumfeld in erreichbarer Entfernung in Betracht. Die Eignung eines Raums für Erholungszwecke hängt dabei maßgeblich von der Erreichbarkeit, der Nutzbarkeit (Wegenetz), der landschaftlichen Qualität, der Lärmbelastung durch angrenzende Nutzungen (z. B. Straßen) und von erholungswirksamen Angeboten wie Panoramaausblicke, Sehenswürdigkeiten, Gastronomie oder Rastmöglichkeiten ab. Als Indikator für die Bedeutung als Naherholungsraums kann die Frequentierung herangezogen werden.

Unterscheidung zwischen größeren Erholungsgebieten mit besonderer Erlebnisqualität und Gebieten für die wohnumfeldnahe Erholung

Grundsätzlich kann unterschieden werden zwischen größeren Erholungsgebieten, die eine besondere Erlebnisqualität aufweisen und auch unter Inkaufnahme von Anfahrten von Erholungssuchenden besucht werden, und wohnumfeldnahen Erholungsgebieten, die für Kurzspaziergänge nach Feierabend oder am Wochenende genutzt werden. Bevorzugt werden hierfür in aller Regel Bereiche mit mittlerer bis hoher Erlebnisqualität, bei Mangel an Alternativen werden aber auch weniger attraktive Landschaftsausschnitte für die Erholung genutzt. Wo attraktive Landschaftsräume nicht in erreichbarer Entfernung zur Verfügung stehen, spielen siedlungsbezogene Grünflächen wie Park- oder Kleingartenanlagen eine wichtige Rolle. Zu berücksichtigen ist auch, dass wohnumfeldnahe Freiräume insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen von großer Bedeutung sind.

Im Rahmen der Aufstellung des Landschaftsplans wurde die Bedeutung der Landschaftsräume als Erholungsraum anhand der oben angeführten Kriterien analysiert. Im Ergebnis ist nahezu das gesamte Stadtgebiet außerhalb der Bebauung von hoher Bedeutung als Erholungs- und Erlebnisraum, was einerseits in der besonderen landschaftlichen Ausstattung des Untersuchungsgebiets, andererseits im hohen Bedarf an Erholungsraum begründet ist. Besondere Bedeutung als größere Erholungsgebiete weisen die Moselflanke bei Pallien bzw. Trier-West sowie der Bereich Markusberg, der Trierer Stadtwald und Weißhauswald auf. Als

wohnumfeldnahe Erholungsflächen sind vor allem der Bereich um den Mattheiser Weiher, der Bereich um den Petrisberg und die Weinberglagen in Olewig, das Aulbachtal und das Moseltal von hoher Bedeutung. Das Moselufer hat darüber hinaus noch eine wichtige Verbindungsfunktion. Als siedlungsbezogene Grünflächen mit sehr hoher Bedeutung für die Erholung werden der Palastgarten, der Alleenring, der Hubert-Neuerburg-Park, der Schlosspark Kürenz, der Nells Park, der Hauptfriedhof sowie der Schlosspark Quint hervorgehoben.

5.8.1.2 Ziele

Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Raumordnerisch relevante Gebiete für die Erholung werden im LEP IV durch die Darstellung von Erholungs- und Erlebnisräumen gesichert. Bei den Erholungs- und Erlebnisräumen handelt es sich um Gebiete, die wegen ihrer einzigartigen Ausprägung von Natur und Landschaft, ihrer Bedeutung als landschaftliche Leitstruktur, ihres hohen kulturhistorischen Wertes, ihrer Bedeutung als Naherholungsgebiet insbesondere als Raum für naturnahe, landschaftsgebundene stille Erholung vorrangig zu sichern und zu erhalten sind (Z 91). Auf Grundlage der im LEP IV festgelegten Erholungs- und Erlebnisräume sowie der landesweit bedeutsamen Bereiche für Erholung und Tourismus sind Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die regional bedeutsamen Gebiete für Erholung und Tourismus auszuweisen (Z 134).

Sicherung und Erhaltung der raumordnerisch relevanten Gebiete für die Naherholung

Dem Trierer Moseltal wird im LEP IV als Teil der zentralen landschaftlichen Leitstruktur Moseltal, als historische Kulturlandschaft und stadtnaher Erholungsraum eine landesweite Bedeutung zugewiesen. Im RROP wird das Moseltal sowie das Stadtumfeld Trier-Konz als Vorbehaltsgebiet für Erholung und Tourismus ausgewiesen. Vorbehaltsgebiete sind im Rahmen von Bauleit- und Fachplanungen zu berücksichtigen. Den Belangen der Erholung und des Tourismus ist dabei besonderes Gewicht beizumessen. Die Bedeutung der Stadt Trier für Freizeit und Erholung ist darüber hinaus durch die Zuweisung der besonderen Funktion Freizeit und Erholung gesichert (siehe Kap. 3.1.2).

Landesweite Bedeutung des Trierer Moseltals

Ziele der Stadt Trier

Die Qualität des Freiraums und die Möglichkeiten zu Freizeit und Erholung sind eine wichtige Stütze für die Attraktivität der Stadt Trier (siehe Kap. 4.1). Im Hinblick auf die Erholungsbedürfnisse der Trierer Bevölkerung ist daher die Sicherung und Weiterentwicklung attraktiver und wohnumfeldnaher Erholungsmöglichkeiten von besonderer Bedeutung. Die landschaftlich reizvolle Umgebung in Trier bietet darüber hinaus auch für den Tourismus große Potenziale (insb. Rad-, Wander- und Weintourismus).

Sicherung und Weiterentwicklung attraktiver und wohnumfeldnaher Erholungsmöglichkeiten

Für die Bewahrung der Attraktivität von größeren Erholungsgebieten sollen die Qualität des Landschaftsbildes gesichert, die Erreichbarkeit gewährleistet und ausreichend dichte Wegenetze sowie erholungswirksame Angebote vorgehalten werden. Belastungen aus dem Siedlungsraum insbesondere in Form von Lärm sind so weit wie möglich zu vermeiden. Für die wohnumfeldnahe Erholung sollen siedlungsnahe Erholungswege zur Verfügung stehen. In den verdichteten Bereichen der Talstadt sind die städtischen Erholungsräume in Form von Grünflächen zu sichern.

Bewahrung der Attraktivität von größeren Erholungsgebieten und Sicherung von wohnumfeldnahen Erholungsflächen

Die Stärkung der Erholungs- und Freizeitfunktion für Bewohner und Touristen wird insbesondere im Bereich des Moselufers angestrebt. Das Moselufer bietet herausragende Entwicklungspotenziale und soll für die Bevölkerung und Touristen besser erreichbar und erlebbar sein. Die Aufwertung des Moselufers ist bereits Gegenstand der Studie „Stadt am Fluss“ sowie der teilräumlichen Planungsüberlegungen im Rahmen des Wettbewerbs „Römerbrücke und Umfeld“ und der MORO-Initiative „Landschaftsnetz Mosel“ in Trier-Nord.

Stärkung der Erholungs- und Freizeitfunktion insbesondere im Bereich Moselufer

5.8.1.3 Darstellungen

Gebiete mit besonderer Bedeutung für die Erholung laut Landschaftsplan

Die Festlegung der besonders bedeutsamen größeren Erholungsgebiete sowie der wohnumfeldnahen und siedlungsbezogenen Erholungsflächen erfolgt in Anlehnung an die Analysen des Landschaftsplans (siehe 5.8.1.1). In diesen Gebieten sind die besondere Bedeutung für die Erholung zu berücksichtigen und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zur Sicherung und Aufwertung zu ergreifen.

Darstellung der besonders bedeutsamen Freizeit- und Erholungsräume in einer Erläuterungskarte

Räume mit besonderer Bedeutung für Freizeit und Erholung werden nicht als eigene Darstellungskategorie, sondern je nach Nutzungsart als Fläche für den Wald, die Landwirtschaft oder als Grünfläche dargestellt (Erläuterungen dazu befinden sich in den Kapiteln 5.7 und im Anschluss an dieses Kapitel). Durch die Freiflächendarstellung sind die oben gelisteten Flächen hinreichend vor Nutzungsänderungen geschützt. Eine gesonderte Darstellung im F-Plan erfolgt daher nicht. Die für Freizeit und Erholung besonders bedeutsamen Gebiete werden in einer Erläuterungskarte dargestellt.

Größere Erholungsgebiete mit sehr hoher Bedeutung sind:

- Moselufer bzw. moselnahe Bereiche
- Moselflanke bei Pallien und Trier-West einschließlich des Weißhauswaldes, des Trierer Stadtwaldes und des Bereiches um den Markusberg
- Aulbachtal und Mattheiser Weiher
- Umfeld Petrisberg und die Hänge im Olewiger Tal

Als siedlungsbezogene Grünflächen mit sehr hoher Bedeutung werden dargestellt:

- Schlosspark Quint
- Schlosspark Kürenz
- Alleenring
- Palastgarten
- Hauptfriedhof
- Nells Park
- Hubert-Neuerburg-Park

Besondere Bedeutung von (über)regionalen Wander- und Radwegen

Eine besondere Bedeutung für Erholung und Tourismus haben auch die überregionalen und regionalen Erlebniswanderwege und Radwege. Dazu gehören insbesondere die Routen des großräumigen Radverkehrsnetz Rheinland-Pfalz (siehe Kap. 5.5) und die Wanderrouen des Eifel-Steigs, Mosel-Steigs und Saar-Hunsrück-Steigs.

Schwerpunkte der Entwicklung im Umfeld des Bootshafens und in den Moselauen

Einen Schwerpunkt der Entwicklung der Stadt Trier als Stadt am Fluss stellt das Umfeld des Sportboothafens dar. Hier befindet sich eine der wenigen überschwemmungsfreien Flächen in unmittelbarer Moselnähe, die im F-Plan als Sonderbaufläche mit hohem Grünflächenanteil und der Zweckbestimmung „Freizeit“ dargestellt wird. In diesem Zusammenhang wird im F-Plan auch die Erweiterung des Hafenbeckens dargestellt (siehe Kap. 5.9). Neben dem Sportbetrieb werden im Sportboothafen auch Anlegeplätze für Wassertouristen geboten. Mit der Realisierung solcher Maßnahmen kann die Attraktivität des Moselbereiches im Sinne einer Stadt am Fluss (siehe Kap. 3.2.7) wesentlich gesteigert werden. Zur Aufwertung des Moselufers für Freizeit- und Erholungszwecke dient des Weiteren der geplante Sportpark „Moselauen“ (siehe Kap. 5.9) einschließlich der hier möglichen Schaffung einer Fläche für Konzertveranstaltungen („Moselbühne“).

5.8.2 Parkanlagen

5.8.2.1 Ausgangssituation

Unter Parkanlagen werden gemeinhin weiträumige, häufig landschaftsgemäß oder gärtnerisch gestaltete Anlagen verstanden. Sie dienen in erster Linie der wohnungsnahen Erholung für die Bewohner der Stadt. Im Hinblick darauf sind die Kriterien Lage und Erreichbarkeit der Grünräume von herausragender Bedeutung.

Parkanlagen für die wohnungsnahen Erholung

In der Stadt Trier ist auch von den dichter besiedelten Bereichen in der Talstadt insgesamt von einer guten Erreichbarkeit des freien Landschaftsraums auszugehen (fußläufige Erreichbarkeit in 10 bis 20 Minuten). Dies begründet sich insbesondere in dem günstigen Siedlungs- und Freiraumgerüst der Stadt, das sich aufgrund der Topographie und der bandartigen Durchquerung der Mosel mitsamt den angrenzenden Grünflächen im Uferbereich durch einen hohen Landschaftsbezug auszeichnet (siehe Kap. 4.2.2).

Überwiegend gute Erreichbarkeit des freien Landschaftsraums

Für die wohnungsnahen Erholung stehen neben dem freien Landschaftsraum Parkanlagen und Quartiersparkanlagen zur Verfügung. Die Anlagen befinden sich teils im privaten und teils im städtischen Eigentum. In die Kategorie der Parkanlagen werden auch das Wildtiergehege im Weißhauswald und die Grünanlagen im Alleering eingeordnet.

Ergänzendes Angebot in Park- und Quartiersparkanlagen

5.8.2.2 Ziele

Ziele der Stadt Trier

Grundsätzlich wird in Trier überwiegend von einer guten Erreichbarkeit des freien Landschaftsraums ausgegangen (siehe oben). Um auch für die Bewohner in den dichter besiedelten Bereichen ausreichend Möglichkeiten für Freizeit und Erholung in akzeptabler Entfernung vorzuhalten, sind die bestehenden Park- und Grünanlagen im Stadtgebiet zu sichern und zu entwickeln.

Sicherung und Entwicklung der Parkanlagen für Erholungszwecke

Für Parkanlagen und innerörtliche Grünflächen formuliert der Landschaftsplan folgende Zielsetzungen: Grünflächen sollen als Kommunikationsräume nutzbar sein. Dazu gehören mindestens eine attraktive Gestaltung und ein Angebot an geeigneten Sitzgelegenheiten. Bei der Gestaltung sollten naturnahe Elemente berücksichtigt werden und die Wegeführung sollte ein innerörtliches Landschaftserleben ermöglichen. Soweit Parkanlagen an eine stark belastete Hauptverkehrsstraße grenzen, empfiehlt der Landschaftsplan die Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung zu prüfen und zumindest optisch und physisch wirksame Abschirmungen zu schaffen. Zu berücksichtigen sind darüber hinaus die Anforderungen an Grünflächen als Lebensraum für Tiere und Pflanzen.

Attraktive Gestaltung der Parkanlagen

5.8.2.3 Bedarf

Vor dem Hintergrund der günstigen Siedlungs- und Freiraumstruktur in Bezug auf die gute Erreichbarkeit von freien Landschaftsräumen und von bestehenden Parkanlagen wird im Großen und Ganzen von einer flächenmäßig ausreichenden Ausstattung des Stadtgebiets mit Naherholungsräumen ausgegangen. Defizitgebiete, in denen öffentliche Parkanlagen in auffallendem Maße fehlen und daher Maßnahmen zur Grünflächenentwicklung besonders vordringlich sind, sind in Trier nicht auszumachen.

Flächenmäßig ausreichende Ausstattung mit Naherholungsräumen

Die Notwendigkeit zur Ausweisung neuer Parkanlagen wird daher vordringlich im Zusammenhang der angestrebten Aufwertung des Moselufers und den großen Stadterweiterungsgebieten bzw. im Rahmen großflächiger Stadterneuerungsmaßnahmen gesehen. Bei den weiteren Planungsverfahren der geplanten Bauflächen ist darauf zu achten, dass ausreichend große und vielfältig nutzbare Grünflächen hergestellt werden. Dabei wird in der Regel eine Vernetzung mit bereits bestehenden Grünflächen und offenen Landschaftsräumen angestrebt.

Ausweisung neuer Parkanlagen im Zusammenhang mit der Aufwertung des Moselufers und der größeren Siedlungserweiterungen

Neuplanung einer Parkanlage im Bereich des Olewiger Klosters Eine weitere Neuplanung einer Parkanlage stellt die Wiese im Bereich des Olewiger Klosters dar. Im Zusammenhang mit der Neunutzung des Klosters soll die Fläche im Anschluss an die Straße „Brettenbach“ als Klostersgarten nach historischen Vorbild aufgewertet werden, wobei gleichzeitig die Nutzbarkeit der Fläche für das Olewiger Weinfest gewährleistet werden soll. Der rückwärtige Bereich des Klosters wird für den Wohnungsbau vorgehalten.

5.8.2.4 Plandarstellungen

Darstellung der bestehenden und geplanten Parkanlagen Im Flächennutzungsplan werden alle bestehenden und geplanten Parkanlagen mit einer Größe von mehr als 5.000 m² dargestellt. Park- oder Grünanlagen mit einer Flächengröße unterhalb dieser Darstellungsschwelle werden nicht gesondert ausgewiesen, sondern durch die entsprechende Signatur gekennzeichnet. Dazu gehören der Rautenstrauchpark in der Innenstadt und der Neuerburgpark in Trier-Süd.

Planung einer multifunktionalen Sport- und Parkanlage in den Moselauen Im Zusammenhang mit der Planung neuer Sportanlagen ist in Euren südlich des Messeparkplatzes eine multifunktionale Grünanlage als Park- und Sportanlage geplant (Sport- und Freizeitflächen Moselauen). Neben dem Sport soll die Fläche als multifunktionale Grünfläche für Veranstaltungen nutzbar sein (z. B. Moselbühne, Feste). Der Flächennutzungsplan weist eine Grünfläche mit den Zweckbestimmungen ‚Parkanlage‘ und ‚Sportplatz‘ aus. Aufgrund der Lage im Überschwemmungsgebiet der Mosel (Abflussbereich) sind die Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes und der Verordnung zum Überschwemmungsgebiet zu beachten (siehe Kap. 5.9 und Kap. 6.2). Baumbepflanzungen sind parallel zur Fließrichtung der Mosel vorzunehmen, so dass im Fall des Hochwassers der Abfluss nicht gestört wird.

Planung zweier multifunktionaler Park- und Gartenanlagen in Ehrang und Zewen Eine weitere neu geplante multifunktionale Grünanlage ist in Ehrang-Quint geplant (Stadtgarten Kyllufer). Hier ist eine Kombination aus Park- und Kleingartenanlage vorgesehen. Der F-Plan stellt hier entsprechend Grünflächen mit der Zweckbestimmung ‚Parkanlage‘ und ‚Freizeitgärten‘ dar.

Verzicht auf die Darstellung des Stadtgartens Zewens infolge der Aufgabe der Wohnbaulandentwicklung in Zewen Süd Die im Vorentwurf in Zewen dargestellt Grünanlage (Stadtgarten Zewen) wird aufgrund des Verzichts auf die Wohnbauflächenentwicklung in Zewen Süd zugunsten der Landwirtschaft (siehe Kap. 5.1) nicht weiter verfolgt. Die Möglichkeiten zur Entwicklung von Erholungsflächen und Freizeitgärten (siehe Kap. 5.8.4) sind im Zusammenhang mit der Entwicklungsreserve (über den Planungshorizont des FNP hinaus) „Unterm Langenberg“ zu untersuchen.

Keine gesonderte Darstellung von kleineren Grünräumen Weitere kleinere Grünbereiche und -verbindungen innerhalb von Wohngebieten werden im F-Plan nicht gesondert dargestellt. Sie gelten als Bestandteile der Wohnbauflächen und sollen selbstverständlich weiterhin als Grünanlage erhalten werden.

Prüfung der Erforderlichkeit neuer Parkanlagen in neuen Wohngebieten Im Zusammenhang mit der Planung größerer Wohngebiete sind die Erforderlichkeit von öffentlichen Parkanlagen im Rahmen der Konkretisierung der Planung zu prüfen und gegebenenfalls entsprechende Festzungen im B-Plan zu treffen. Im Bereich der geplanten Wohnbaufläche Castelnau II wird eine Freizeitfläche auf der Ebene des Flächennutzungsplans vorgehalten.

Darstellung der bestehenden und geplanten Parkanlagen In der Summe werden im F-Plan 16 bestehende und drei geplante Parkanlagen als Grünfläche mit der entsprechenden Zweckbestimmung dargestellt bzw. durch das Plansymbol gekennzeichnet.

Tab. 43: Parkanlagen

Park	Bezirk	Eigentum
Schlosspark Quint	Ehrang-Quint	Privat
Gutshofpark Quint	Ehrang-Quint	Privat
Stadtgarten Kyllufer	Ehrang-Quint	Planung
Sport- und Freizeitflächen Moselauen	Euren	Planung

Park	Bezirk	Eigentum
Park Mattheiser Weiher	Feyen-Weismark	Stadt
Freizeitfläche Castelnau II	Feyen-Weismark	Planung
Grünanlage Olbeschgraben	Filsch/Tarforst	Stadt
Landschaftspark Petrisberg	Kürenz	EGP ab 2016 Stadt
Schlosspark Kürenz	Kürenz	Stadt
Alleenring	Mitte-Gartenfeld	Stadt
Palastgarten	Mitte-Gartenfeld	Stadt
Rautenstrauchpark	Mitte-Gartenfeld	Stadt
Park Nells Ländchen	Nord	Stadt
St. Paulin	Nord	Gemeinde St. Paulin
Klostergarten Olewig	Olewig	Stadt
Neuerburgpark	Süd	Stadt
Rosengarten am Drachenhäus	West-Pallien	Stadt
Wildfreigehege	West-Pallien	Stadt
Schlosspark Monaise	Zewen	Stadt

5.8.3 Friedhöfe

5.8.3.1 Ausgangssituation

In der Stadt Trier existieren insgesamt 21 Friedhöfe. Die meisten Friedhöfe befinden sich in kommunaler Trägerschaft. Darüber hinaus befindet sich in Olewig ein ehemaliger Friedhof, auf dem sich Kriegsgräber befinden und auf dem heute keine Bestattungen mehr durchgeführt werden. Über ihre eigentliche Zweckbestimmung als Begräbnisstätte hinaus besitzen die Friedhöfe einen festen Stellenwert im Grünflächensystem der Stadt Trier. Der jüdische Friedhof in Trier-Süd steht dazu unter Denkmalschutz.

Friedhöfe als Begräbnisstätte und Teil des Grünflächensystems

5.8.3.2 Ziele

Ziele der Stadt Trier

Für die Bewirtschaftung der 17 städtischen Friedhöfe wurde im Jahr 2010 im Stadtrat das Friedhofskonzept 2050 beschlossen (Drucksache 056/2010). Ziel dieses Konzeptes ist, vor dem Hintergrund der rückläufigen Erdbestattungen die Flächenüberkapazitäten langfristig abzubauen und die Kosten für Pflege zu minimieren. Die jeweiligen Friedhöfe sollen bedarfsgerecht entwickelt werden, indem die Sargwahlgrabfelder zugunsten anderer, gegebenenfalls auch neuer Grabarten reduziert werden. Angesichts der langfristigen Nutzungs- und Nacherwerbsrechte handelt es sich dabei um einen jahrzehntelang andauernden Prozess.

Friedhofskonzept 2050 als Plan für die bedarfsgerechte Entwicklung der Friedhöfe

Von den insgesamt 17 städtischen Friedhöfen bleiben fast alle gemäß dem Friedhofskonzept langfristig für Beisetzungen erhalten. Nur der Höhenfriedhof in Irsch steht aufgrund der dortigen geologischen Gegebenheiten und der daraus resultierenden erheblichen Investitionen für den weiteren Ausbau langfristig nicht mehr zur Verfügung. Dies hat zur Folge, dass der Neuerwerb von Grabstätten ausgeschlossen ist. Die bestehenden Anrechte bleiben davon unberührt.

Beibehaltung aller städtischen Friedhöfe mit Ausnahme des Höhenfriedhofes

Die Schließung eines Friedhofs bedeutet nach dem Bestattungsgesetz nur, dass dort keine Bestattungen mehr stattfinden. Erst nach einer genehmigungspflichtigen Aufhebung kann ein Friedhofsteil anderen Zwecken zugeführt werden. Vor Ablauf der bestehenden Nutzungsfristen sieht das Friedhofskonzept keine Aufhebungen vor.

Schließung des Höhenfriedhofs erst nach Ablauf bestehender Nutzungsfristen

Kulturgeschichtliche Bedeutung und Funktion einer öffentlichen Grünfläche

Weitere Aussagen zur Entwicklung der Friedhöfe werden im Landschaftsplan formuliert. Die Friedhöfe St. Paulin, St. Matthias, der Judenfriedhof Weidengasse und der Hauptfriedhof werden aufgrund ihrer kulturgeschichtlichen Bedeutung als besonders schutzwürdig eingestuft. Hinsichtlich der Freiflächenpflege können diese Friedhöfe Vorbild für andere Friedhöfe sein. Vor allem der städtische Hauptfriedhof erfüllt bereits die Funktion einer öffentlichen Grünfläche und kann darin gestärkt werden.

5.8.3.3 Bedarf

Keine Notwendigkeit für Friedhofserweiterungen aufgrund der rückläufigen Zahl an Erdbestattungen

Die Bereitstellung und Unterhaltung von Friedhofsflächen gehört generell zum Aufgabenbereich der Kommune, auch wenn als Friedhofsträger häufig Kirchen fungieren. Wegen der insgesamt rückläufigen Zahl an Bestattungen und der zunehmenden Zahl an Urnenbestattungen entstehen auf den Trierer Friedhöfen Flächenüberkapazitäten. Die Notwendigkeit zur Ausweisung neuer Friedhofsflächen ist daher nicht gegeben.

Erweiterung des Friedhofs nur in Tarforst

Eine Ausnahme stellt der Friedhof in Tarforst dar. Im Zusammenhang mit der Schließung des Höhenfriedhofs in Irsch ist hier mit einem möglichen Anstieg der Bestattungszahlen zu rechnen.

5.8.3.4 Plandarstellungen

Darstellung der Flächen für Friedhöfe entsprechend Friedhofskonzept 2050

Entsprechend der Ergebnisse des Friedhofskonzeptes 2050 werden im Flächennutzungsplan alle bestehenden Friedhöfe, die jenseits der Darstellungsschwelle von 5.000 m² liegen, mit ihren derzeitigen Abgrenzungen als Grünfläche mit der Zweckbestimmung ‚Friedhof‘ dargestellt. Kleinere Friedhöfe werden nur durch die entsprechende Signatur gekennzeichnet.

Keine Darstellung mehr von nicht benötigten Erweiterungen

Die im alten Flächennutzungsplan vorgehaltenen und heute nicht mehr benötigten Erweiterungsflächen werden nicht mehr als Friedhofsfläche dargestellt. Lediglich für die in Tarforst erwarteten Steigerungen der Bestattungen wird eine Erweiterung von 0,1 ha auf einer derzeit landwirtschaftlich genutzten Fläche vorgehalten.

Darstellung des Höhenfriedhofs als langfristig entfallender Friedhof

Wie im Friedhofskonzept 2050 vorgesehen soll langfristig der Höhenfriedhof bei Irsch entfallen. Da aber auch im Schließungsfall der Höhenfriedhof noch mindestens weitere 25 Jahre erhalten bleiben muss bis die letzte Nutzungsfrist abgelaufen ist, wird auch der Höhenfriedhof weiterhin als Friedhof dargestellt. Die Absicht, diesen Standort langfristig zu schließen, wird durch die Ergänzung ‚langfristig entfallender Friedhof‘ gekennzeichnet.

Tab. 44: Friedhöfe

Friedhofsname	Bezirk	Trägerschaft
Friedhof Biewer	Ehrang-Quint	Kommunaler Friedhof
Friedhof Ehrang	Ehrang-Quint	Kommunaler Friedhof
Friedhof Quint	Ehrang-Quint	Kommunaler Friedhof
Friedhof Euren	Euren	Kommunaler Friedhof
Höhenfriedhof	Filsch	Kommunaler Friedhof
Friedhof Filsch	Filsch	Kommunaler Friedhof
Friedhof Irsch	Irsch	Katholischer Friedhof
Friedhof Kernscheid	Kernscheid	Kommunaler Friedhof
Südfriedhof	Mariahof/Feyen-Weismark	Kommunaler Friedhof
Hauptfriedhof	Nord	Kommunaler Friedhof
Friedhof St. Paulin	Nord	Katholischer Friedhof
Friedhof Olewig	Olewig	Kommunaler Friedhof
		Ehemaliger Friedhof
Friedhof Pfalzel	Pfalzel	Kommunaler Friedhof

Friedhofsname	Bezirk	Trägerschaft
Friedhof Eitelsbach	Ruwer-Eitelsbach	Kommunaler Friedhof
Friedhof Ruwer	Ruwer-Eitelsbach	Kommunaler Friedhof
Jüdischer Friedhof	Süd	Jüdischer Friedhof
Friedhof St. Matthias	Süd	Katholischer Friedhof
Friedhof Tarforst	Tarforst	Kommunaler Friedhof
Friedhof Pallien	West-Pallien	Kommunaler Friedhof
		Katholischer Friedhof
Friedhof West	West-Pallien	Kommunaler Friedhof
Friedhof Zewen	Zewen	Kommunaler Friedhof

5.8.4 Klein- und Freizeitgärten

5.8.4.1 Ausgangssituation

Vor allem für Haushalte ohne Zugang zu einem eigenen Haus- oder Mietergarten stellen Gärten in Kleingartenanlagen einen privat nutzbaren Freiraum dar, in dem das Bedürfnis nach Aufenthalt und Betätigung in der Natur befriedigt werden kann.

Kleingärten als privat nutzbarer Freiraum für Haushalte ohne Garten

Nach den Bestimmungen des Bundeskleingartengesetzes (BKleingG) ist ein Kleingarten ein Garten, der dem Nutzer zur nichterwerbsmäßigen gärtnerischen Nutzung, insbesondere zur Gewinnung von Gartenbauerzeugnissen für den Eigenbedarf bzw. zur Erholung dient und in einer Anlage liegt, in der mehrere Einzelgärten mit gemeinschaftlichen Einrichtungen, zum Beispiel Wegen, Spielflächen und Vereinshäusern, zusammengefasst sind (Kleingartenanlage).

Definition eines Kleingartens im Bundeskleingartengesetz

Im Bereich der Stadt Trier gibt es derzeit insgesamt 1.083 Kleingärten nach BKleingG in 14 Kleingartenanlagen. Die Anlagen erreichen insgesamt eine Flächengröße von 45,6 ha (siehe Tab. 45). Zwölf dieser Anlagen sind im Stadtverband der Kleingärtner zusammengefasst, die anderen beiden Anlagen werden von privaten Trägern betrieben. Lediglich für die Anlage „Am Grüneberg-West“ besteht ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan.

Bestehende Kleingartenanlagen

Neben den Kleingärten im Sinne des Bundeskleingartengesetzes bestehen in Trier verschiedene Anlagen, die als Pachtgärten, Grabelandflächen bzw. Anlagen von Eigentümergärten ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Versorgung von Bevölkerungsteilen ohne nutzbaren Hausgarten mit privat nutzbarem Freiraum leisten; es handelt sich um Flächen mit einem Gesamtumfang von 13,6 ha mit 285 Gärten (siehe Tab. 46); dabei kommt vor allem den Standorten „Weisshaus“ in Pallien und „Weismark/Arnulfstraße“ in Alt-Heiligkreuz aufgrund ihrer Größe und Ausstattung eine besondere Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung zu.

Ergänzendes Angebot an Freizeitgärten

Darüber hinaus ist innerhalb des Stadtgebietes eine Vielzahl von Flächen mit Eigentümergärten vorhanden, welche teilweise aufgrund ihres Umfangs eine erhebliche stadtstrukturelle Bedeutung und ebenfalls eine wichtige Versorgungsfunktion für die Bevölkerung haben. Als Beispiel hierfür kann die Situation in Ehrang gelten, wo großflächig bunt bepflanzte Grabegärten die Hangterrassen prägen und die Kyllinsel von den Bewohnern der engen Altstadtquartiere als großer „Stadtgarten“ genutzt wird. Diese Eigentümergärten sind als zusammenhängende Anlagen in der Regel mit anderen städtebaulichen Belangen vereinbar und lediglich da problematisch, wo abweichend von den baurechtlichen Anforderungen ungeordnet Gebäude in Form von Lauben bzw. in Teilen auch Wohnhäusern errichtet wurden.

Vielzahl an Eigentümergärten

Um den Versorgungsgrad der Bevölkerung mit Kleingärten zu messen, wird üblicherweise der Quotient aus Kleingartenfläche und Einwohnerzahl gebildet (Kleingartendichte). Als Richtwert wird in der Fachliteratur eine Kleingartendichte von 10 bis 17 m² pro Einwohner

Versorgungsgrad mit Kleingärten unterhalb der empfohlenen Richtwerte

vorgeschlagen (vgl. BORCHARD 1974)⁵⁹. Der Deutsche Städtetag hat im Jahr 1973 einen Richtwert von 12 m² je Einwohner vorgeschlagen. Die in Trier ermittelte Kleingartendichte beträgt im städtischen Durchschnitt ca. 4,4 m² pro Einwohner; unter Anrechnung der weiteren Anlagen (Eigentümergeärten, Grabeland) liegt die Versorgung bei ca. 5,7 m² pro Einwohner (Basis: 105.000 Einwohner). Der Versorgungsgrad liegt damit – wie auch in anderen Oberzentren – unterhalb der oben angeführten Empfehlungen.

Räumliche Ungleichverteilung im Stadtgebiet mit Defiziten in den nördlichen und Südwestlichen Stadtteilen

Als problematisch ist auch die Ungleichverteilung von Kleingartenanlagen im Stadtgebiet zu bewerten. Während die Versorgung im südlichen, westlichen und östlichen Bereich der Talstadt sowie in der Stadtmitte mit den großen Anlagen im Bereich Aulbachtal, Olewiger Tal, Petrisberg, West und Biewer als vergleichsweise gut eingestuft werden kann, sind erhebliche Defizite in der Erreichbarkeit für die Stadtteile Pfalzel, Ehrang-Quint sowie Zewen festzustellen.

5.8.4.2 Ziele

Sicherung der bestehenden Klein- und Freizeitgärten

Vor dem Hintergrund der unter den Richtwerten liegenden Kleingartendichte sollen die bestehenden Kleingartenanlagen und Grabelandparzellen im Stadtgebiet gesichert werden. Insbesondere in den verdichteten Siedlungsbereichen der Talstadt ist der Bestand an Kleingärten im Hinblick auf die wohnungsnahe Bereitstellung von Grünflächen und auch auf die stadtoökologische Bedeutung zu bewahren.

Vorhaltung von Reserveflächen in Defizitbereichen

Für die Abdeckung kleingartenähnlicher Bedarfe in den Defizitbereichen sollen bedarfsgerecht Reserveflächen vorgehalten werden. Ziel ist dabei die Entwicklung multifunktionaler Anlagen, in denen eine attraktive Synthese zwischen öffentlichen Grünflächen und privat nutzbaren Gärten für unterschiedliche Bevölkerungs- und Nachfragegruppen geschaffen wird (Stadtgärten).

5.8.4.3 Bedarf

Richtwertkonforme Versorgung aufgrund der Nutzungskonkurrenzen im Verdichtungsraum nicht erreichbar

Eine Versorgung der Bevölkerung entsprechend den Richtwert-Empfehlungen wird in Trier wie auch in vielen anderen Großstädten unter Berücksichtigung der Nutzungskonkurrenzen im Verdichtungsraum sowie der Herstellungskosten für eine richtwertkonforme Versorgung der Bevölkerung nicht erreicht werden können. Überdies ist zu berücksichtigen, dass nach Mitteilung des Grünflächenamtes derzeit für den Bereich der „klassischer“ Kleingartenparzellen von einem weitgehend ausgeglichenen Verhältnis von Nachfrage und Kleingartenangebot im Gebiet der Stadt Trier auszugehen ist. Ein Nachfrageüberhang sei demgegenüber noch im Bereich von Freizeitgärten außerhalb der Kleingartenvereine vorhanden.

Definition von Maßnahmen zur Versorgung in Defizitbereichen und Berücksichtigung von Ersatzbedarfen

Von einer Bedarfsermittlung anhand der oben angeführten Richtwerte wird daher abgesehen. Der Fokus sollte vielmehr auf die Sicherung des Bestandes und auf Maßnahmen zur Verbesserung der Versorgungssituation in den Defizitbereichen gelegt werden. Bei den weiteren Planungsüberlegungen ist außerdem der Ersatzbedarf für die von einer Umwandlung betroffene Kleingartenanlage „Tempelbezirk“ in Heiligkreuz zu berücksichtigen. Langfristig soll der hier vorhandene größte Tempelbezirk nördlich der Alpen mit seinen bedeutenden Kultstätten aus der Römerzeit ausgegraben werden. Die Anlage „Tempelbezirk“ verfügt zurzeit über 100 Kleingärten auf 3,88 ha. Des Weiteren ist im Zusammenhang mit der Verkehrsmaßnahme zur Neuanbindung des Aveler Tals (siehe Kap. 5.5) die Verlagerung der Kleingartenanlage „Am Grüneberg“ vorgesehen. Die Kleingärten werden bereits heute durch den Schienenverkehrslärm der nördlich benachbarten Bahnlinie belastet. Derzeit ist nach der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes überwiegend von einem Schallpegel zwi-

⁵⁹ In der Fachwelt existiert eine Vielzahl an Richtwerten. Die GALK (Ständige Konferenz der Gartenamtsleiter beim Deutschen Städtetag) setze beispielsweise als Orientierungswert ein Kleingarten auf 7 bis 10 hausgartenlose Wohnungen an (1971), der Deutsche Städtetag schlug einen Wert von 12 m² Kleingartenfläche pro Einwohner vor (1973) und BORCHARD nennt 10 bis 17 m² pro Einwohner (1974). Dieser Wert wurde 1998 in der Veröffentlichung des BUNDESMINISTERIUMS FÜR RAUMORDNUNG, BAUEN UND STÄDTEBAU als weiterhin gültig aufgeführt.

schen 60 bis 75 dB (A) auszugehen (L_{DEN}). Dieser Wert liegt um ca. 15 bis 20 dB (A) über den Empfehlungen in Beiblatt 1 der DIN 18005-1 für den Schallschutz im Städtebau. Mit der Straßenbaumaßnahme wäre eine zusätzliche Lärmbelastung von der nördlichen Seite zu erwarten. Derzeit befinden sich in der Kleingartenanlage Grüneberg rund 90 Parzellen auf 2,7 ha.

5.8.4.4 Darstellungen

Die bestehenden Kleingartenanlagen werden im Flächennutzungsplan als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Dauerkleingarten“ dargestellt (siehe Tab. 45). Die weiteren Anlagen (Grabeland, Freizeitgärten) sowie andere kleinere Gartenanlagen werden als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Freizeitgärten“ aufgenommen (siehe Tab. 46). Von einer solchen Anlage wird bei kleingartenähnlichen Strukturen ausgegangen, bei denen mehrere Parzellen in einer räumlichen Bündelung für die gärtnerische Produktion genutzt werden und der betroffene Bereich ein gewisses städtebauliches Gewicht aufweist. In diese Darstellungskategorie fallen auch kleinere zusammenhängende private Gartenflächen, soweit sie städtebaulich sinnvoll und verträglich sind.

Darstellung von bestehenden Dauerkleingärten und Freizeitgärten

Zur Verbesserung des Kleingartenangebots in den unterdurchschnittlich versorgten Stadträumen soll eine neue Anlage in Ehrang-Quint ausgewiesen werden. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans von 1982 sahen hierfür die „Neuanlage am Peterweg“ (Ehrang-Quint) vor. Die Fläche liegt abseits der Siedlungsbereiche und weist eine nicht optimale Erreichbarkeit auf. Um die künftigen Kleingärten besser in die Siedlungsentwicklung zu integrieren, wird in Ehrang-Quint anstatt der Anlage am Peterweg die Maßnahme „Stadtgarten Kyllufer“ in die Darstellungen des Flächennutzungsplans aufgenommen.

Ausweisung neuer Flächen zur Versorgung des nördlichen Stadtgebietes

Der geplante Stadtgarten Kyllufer wird auf dem bisher landwirtschaftlich genutzten Bereich nördlich des Kyllufers in Ehrang ausgewiesen (3,2 ha). In diesem Bereich bestehen bereits Ansätze für die Nutzung des Raumes als Eigentümergeärten. Bei den Standortüberlegungen ist auch der Verlust von privaten Gartenflächen im Zusammenhang mit der Realisierung der Wohnbauflächen Fläche EH-W-03 berücksichtigt. Durch die angrenzenden Bundesstraßen besteht aktuell eine Lärmbelastung tags zwischen 55 und 65 dB (A). Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme sind ergänzende Schallschutzmaßnahmen primär entlang der B 53 zu prüfen.

„Stadtgarten Kyllufer“ zur Versorgung des nördlichen Stadtgebietes

Im südwestlichen Stadtgebiet sollte das Versorgungsdefizit durch die Entwicklung eines neuen Stadtgartens im Zusammenhang mit der Realisierung der neuen Wohnbauflächen ZE-W-01 und ZE-W-02 beseitigt werden. Hier sah der Vorentwurf des Flächennutzungsplans ein multifunktionales Angebot mit Freizeitgärten und öffentlichen Grünanlagen für Erholung und Spiel als einen neuen Schwerpunkt für die Naherholung in Moselnähe vor. Im Zusammenhang mit dem Verzicht auf die Wohnbauflächenentwicklung in Zewen Süd zugunsten der Landwirtschaft wurde daraufhin die Möglichkeit zur Realisierung eines Angebots aus Erholungsflächen und Freizeitgärten im Rahmen der möglichen Entwicklung im Bereich „Unterm Langenberg“ geprüft. Da die Flächen am Langenberg als langfristige Entwicklungsoption über den Planungshorizont des Flächennutzungsplans hinaus verfolgt werden sollen, ergibt sich zunächst keine Möglichkeit zur Entwicklung eines Stadtgartens im Zusammenhang mit einer Baulandentwicklung. Dieser Aspekt ist daher im Rahmen einer späteren Siedlungsflächenausweisung weiter zu untersuchen. Die im F-Plan von 1982 ausgewiesene Anlage „an der Oberkirch“ wird aufgrund der peripheren Lage als wenig geeignet und mangelhaft erreichbar angesehen.

Verzicht auf die Darstellung des Stadtgartens Zewen, Prüfung im Zusammenhang einer späteren Baulandentwicklung Unterm Langenberg

Die bestehende Kleingartenanlage „Tempelbezirk“, die langfristig für archäologische Ausgrabungen zur Verfügung gestellt werden soll, wird weiterhin als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Kleingärten“ dargestellt. Die derzeitige Nutzung des Areals als Kleingarten- und Grünanlage stellt aus Sicht der Denkmalpflege eine verträgliche und sehr schonende

Vorhaltung einer Reservefläche für die aus archäologischen Gründen zu verlagernde Anlage Tempelbezirk

Nutzung dar. Die Verlagerung der Kleingärten soll erst vollzogen werden, wenn die Absichten zur Ausgrabung weiter konkretisiert sind. Um langfristig Ersatzflächen für die Anlage „Tempelbezirk“ zu sichern, wird im Bereich der ehemaligen Landeslehr- und Versuchsanstalt eine Fläche im Umfang von 2,9 ha dargestellt (HE-S-01). Dieser Standort ist etwa 500 m von der bestehenden Kleingartenanlage entfernt. Die Erweiterung der Kleingartenfläche ist grundsätzlich aber auch für die Deckung anderer Bedarfe denkbar.

Erweiterung der KGA Petrisberg als Ersatz für die KGA Grünberg und langfristige Entwicklungspotenzial

Auf dem Petrisberg weist bereits der rechtswirksame Flächennutzungsplan als Auffüllung zwischen den bestehenden Kleingartenanlagen Erweiterungsmöglichkeiten für die Kleingartennutzung dar. Diese sollen im Hinblick auf eine ausgewogene Versorgung mit Kleingärten in den Höhenstadtteilen auch im künftigen Flächennutzungsplan als Entwicklungspotenziale vorgehalten werden. Im Zusammenhang mit der Überlegung der Verkehrsmaßnahme Neuanbindung im Aveler Tal und der Überplanung der dortigen Kleingartenanlage am Grüneberg (siehe Kap. 5.1, 5.2 und 5.5) sind die Erweiterungsflächen am Petrisberg für den hierdurch entstandenen Ersatzbedarf in den Fokus genommen worden. Um neben dem Ersatzbedarf (etwa 2,6 ha) auch künftig Entwicklungsspielräume für die Versorgung der Höhenstadtteile mit ausreichend Kleingärten vorzuhalten, wurde die Darstellung von Kleingartenflächen zur dritten öffentlichen Auslegung auf 5,9 ha erweitert. Dies betrifft den vormals als landwirtschaftliche Fläche dargestellten Bereich zwischen den bestehenden Anlage „Petrisberg“ und „Aveler Berg“/„Neu-Kürenz“. Eine Anpassung der Plandarstellung erfolgte außerdem für den Teilbereich der Erweiterungsflächen, der südlich der, als informelle Darstellung im Plan enthaltenen, Trasse für den Petrisbergaufstieg liegt, und nun nicht weiter für eine Kleingartennutzung vorgesehen wird. Hierdurch soll eine Zerschneidung der Anlage durch eine Realisierung des Petrisbergaufstiegs vermieden werden.

Anpassung an die Ziele der Raumordnung durch bedingte Darstellungen

Die Darstellung von Flächen für Kleingärten steht, sowohl für die Fläche „Ersatz Tempelbezirk“ (HE-S-01) wie auch die geplante Erweiterung der Kleingartenanlagen am Petrisberg (KU-S-01) in Widerspruch zu den Zielen des rechtswirksamen regionalen Raumordnungsplans und den darin ausgewiesenen offenzuhaltenden Wiesentälern. Vor diesem Hintergrund werden beide Flächen im überarbeiteten Flächennutzungsplan als bedingte Darstellung aufgenommen (siehe Kap. 3.1.2)

Verzicht auf weitere Neuausweisungen auf dem Tarforster Plateau

Die im Flächennutzungsplan von 1982 ausgewiesenen Flächen für die Neuanlage von Kleingärten an der Bonifatiusstraße und im Aveler Tal werden dagegen künftig nicht mehr dargestellt, da im Bereich des Tarforster Plateaus mit den bestehenden Anlagen und den vorhandenen Erweiterungspotenzialen bereits eine ausgewogene Versorgung gegeben ist.

Tab. 45: Kleingartenanlagen

Name der Anlage	Bezirk	Anzahl der Gärten
KGV Biewer	Biewer	79
Stadtgarten Kyllufer	Ehrang-Quint	Planung
KGV Härenwies	Feyen-Weismark	88
KGV Pfahlweiher	Feyen-Weismark	31
KGV Trier-Süd	Feyen-Weismark	60
Unterm Wolfsberg	Feyen-Weismark	24
KGV Mariahof	Heiligkreuz	88
KGV Tempelbezirk	Heiligkreuz	100
KGV Trier-Ost	Heiligkreuz/Olewig	156
KGV Tempelbezirk Ersatzstandort	Heiligkreuz	Planung
KGV Aveler Berg	Kürenz	45
KGV Trier-Petrisberg	Kürenz	78

Name der Anlage	Bezirk	Anzahl der Gärten
KGV Steinsberg	West-Pallien	74
KGV Neu-Kürenz	Kürenz	100
KGV Trier-West	West-Pallien	70

Tab. 46: Grabeland und Freizeitgärten

Name der Anlage	Bezirk	Anzahl der Gärten
Kyllinsel	Ehrang-Quint	unbekannt
Quinter Straße	Ehrang-Quint	unbekannt
Südbahnhof/Spitzmühle	Heiligkreuz	76
Ecke Auf der Weis- mark/Arnulfstraße	Heiligkreuz	100
Aveler Tal	Kürenz	unbekannt
Deimelberg	Mitte-Gartenfeld	12
Weisshaus	West-Pallien	99

5.8.5 Kulturdenkmäler

Der römische Ursprung der Stadt Trier ist im heutigen Stadtbild insbesondere durch die Bauwerke der UNESCO-Welterbestätte Römische Baudenkmäler, Dom und Liebfrauenkirche ablesbar (siehe Kap. 6.5). Diejenigen Denkmäler, deren Flächenumfang oberhalb der Darstellungsschwelle von 5.000 m² liegt, werden gesondert dargestellt. Da es sich um Flächen handelt, für die keine Bebauung vorgesehen ist und die insgesamt eher einen grünen als einen baulichen Charakter aufweisen, werden sie als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Kulturdenkmal“ dargestellt. Dazu gehören die monumentalen Überreste des Amphitheaters sowie der römischen Badeanlagen Barbarathermen und Kaiserthermen. Das Amphitheater und die Kaiserthermen werden auch als Veranstaltungsort genutzt.

Darstellung der Kulturdenkmäler mit einem „grünen Charakter“

5.8.6 Spiel- und Bolzplätze

Spielen ist wichtig für die Entwicklung des Sozialverhaltens sowie für die Erlernung von kognitiven Fähigkeiten und technischen Fertigkeiten. Im verdichteten Lebensraum einer Stadt ist es daher besonders wichtig geeignete und strukturierte Spielflächen zu schaffen und zu erhalten, um so den Kindern Freiräume für naturnahes Spiel, Kreativität und Abenteuer zu bieten. Als Spielraum für Kinder und Jugendliche eignet sich quasi jeder öffentlich zugängliche Raum, der gut und sicher erreichbar ist und in dem sich Kinder und Jugendliche gefahrlos und selbstständig fortbewegen können. Dazu gehören neben ausgewiesenen Spiel- und Bolzplätzen insbesondere Fußwege und verkehrsberuhigte Bereiche, siedlungsnahen Grünflächen und Grünverbindungen sowie Schulhöfe.

Öffentlich zugängliche, gut und sicher erreichbare Räume grundsätzlich als Spielraum geeignet

Das Spielen von Kindern bezieht sich in der Regel auf einen Nahraum im direkten Wohnumfeld und ist auf einer kleinräumigeren Ebene zu betrachten. Dazu hat die „mobile spielaktion e.V.“ in Zusammenarbeit mit der AG Spielraum (fachübergreifendes Gremium aus Vertretern der Stadtverwaltung) sowie mit Dozenten und Studierenden des Fachbereichs Pädagogik der Universität Trier Standards für ein kindgerechtes Wohnumfeld erarbeitet. Wünschenswert ist, dass den Kindern all diese Räume in ausreichender Zahl im Stadtteil zur Verfügung stehen. Auf Grundlage dieser Standards wurden die vorhandenen und potenziellen Spielräume auf der Ebene der Stadtbezirke erfasst und bewertet. Die Ergebnisse wurden in so genannten Spielraumplänen und Kinderstadtplänen (kinderorientierte Darstellung) zusammengetragen. Ausgehend von den Lücken in der Versorgung und den stadtbezirksspezifischen Besonderheiten wurde überlegt, wo sich nach Einschätzung der AG ein konkreter Handlungsbedarf im Stadtteil ableiten lässt. Aus dem Vergleich zwischen Sollvorgabe (Standards) und Ist-Zustand können Entwicklungsziele für die bewerteten Wohnräume festgelegt werden und bei kommunalen Planungen berücksichtigt werden.

Untersuchung der vorhandenen und potenziellen Spielräume in Spielraumplänen auf Stadtbezirksebene

Im Flächennutzungsplan wird die Betrachtung maßstabsbedingt auf die für das Kinderspiel gebauten Anlagen (Spiel- und Bolzplätze) reduziert. Als Kinderspielplatz gelten alle Flächen und Einrichtungen für Spielen im Freien, die der Allgemeinheit zugänglich sind und von der Stadt Trier unterhalten werden. Hierzu zählen auch Kleinspielfelder zur Nutzung für unorganisierte, nicht über Vereine, Schulen oder sonstige Institutionen initiierte Sportaktivitäten (Bolzplätze). Zum näheren Umfeld gehören die unmittelbar angrenzenden Flächen, insbesondere die Bereiche, in denen sich die Aufsichtspersonen der spielenden Kinder regelmäßig aufhalten (z. B. Ruhebänke, Wegeflächen im Bereich der Spieleinrichtungen usw.).

Reduzierung der Betrachtung im F-Plan auf Spiel- und Bolzplätze

Auf Grundlage einer zusammenfassenden Auswertung der dritten Generation der Spielraumleitpläne durch die „mobile spielaktion e.V.“/AG Spielraum lässt sich für die meisten Stadtbezirke eine zufriedenstellende Versorgung mit Spielplätzen feststellen. In elf Stadtbezirken ergibt sich Handlungsbedarf zur Verbesserung der Spielplatzversorgung. Erhebliche Versorgungslücken und damit ein hoher Handlungsbedarf liegen nur im Stadtteil Gartenfeld vor. Das Fazit bei den Bolzplätzen ist aktuell noch günstiger. Defizite sind nur in den Stadtbezirken Mariahof, West und Zewen erkennbar. Hoher Handlungsbedarf zur Verbesserung der Ausstattung mit Bolzplätzen besteht in Barbara und Ehrang (siehe Tab. 47).

Zufriedenstellende Versorgung mit Spiel- und Bolzplätzen in vielen Stadtbezirken, teilweise Versorgungslücken

Tab. 47: Versorgungsgrad mit Spiel- und Bolzplätzen

	Spielplätze	Bolzplätze
Kein Handlungsbedarfs	Alt-Heiligkreuz, Barbara, Biewer, Euren, Ehrang, Eitelsbach, Filsch, Kernscheid, Mariahof, Matthias, Nells Ländchen, Neu-Kürenz, Olewig, Quint, Ruwer, Tarforst, Weismark	Alt-Heiligkreuz, Alt-Kürenz, Barbara, Biewer, Euren, Ehrang, Eitelsbach, Feyen, Filsch, Irsch, Kernscheid, Mariahof, Matthias, Nells Ländchen, Neu-Heiligkreuz, Maximin, Mitte, Neu-Kürenz, Olewig, Pallien, Pfalzel, Quint, Ruwer, Tarforst, Weismark
Handlungsbedarf	Alt-Kürenz, Feyen, Irsch, Maximin, Mitte, Neu-Heiligkreuz, Pallien, Pfalzel, West, Zewen	Mariahof, West, Zewen
Hoher Handlungsbedarf	Gartenfeld	Barbara, Ehrang

Verbesserung der Spiel- und Bolzplatzversorgung auf stadtteilbezogener Ebene zu betrachten

Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Spielplatzversorgung in den Stadtteilen sind im Rahmen konkreter Planungen und Konzepte auf stadtteilbezogener oder kleinräumiger Ebene zu berücksichtigen. Besonders zu beachten ist der Bedarf für Spielflächen auch im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Wohngebiete. Spielflächen sind auf der Ebene der Bebauungsplanung im geeigneten Umfang vorzuhalten.

Darstellung der gesamtstädtisch bedeutsamen Spielplatzanlagen

Vor dem Hintergrund der Reduzierung des Flächennutzungsplans auf die Grundzüge der Planung werden im F-Plan nur die größeren, gesamtstädtisch relevanten Spielplätze dargestellt. Dabei handelt es sich um attraktive Spiel- und Erholungsflächen mit einem stadtweiten Einzugsbereich, für deren Erreichbarkeit auch weitere Wege in Kauf genommen werden. Wohnungsnahe Quartiersspielplätze, Bolzplätze, kleine Spielpunkte oder Eltern-Kind-Spielplätze, die eher Mütter mit Kleinkindern anziehen, werden nicht im F-Plan dargestellt. Auch Spiel- und Bolzplätze, die auf dem Gelände von Schulen und Kindertagesstätten liegen, werden als Bestandteil der Gemeinbedarfsflächen nicht gesondert dargestellt.



Darstellung aller Spiel- und Bolzplätze in einer Erläuterungskarte

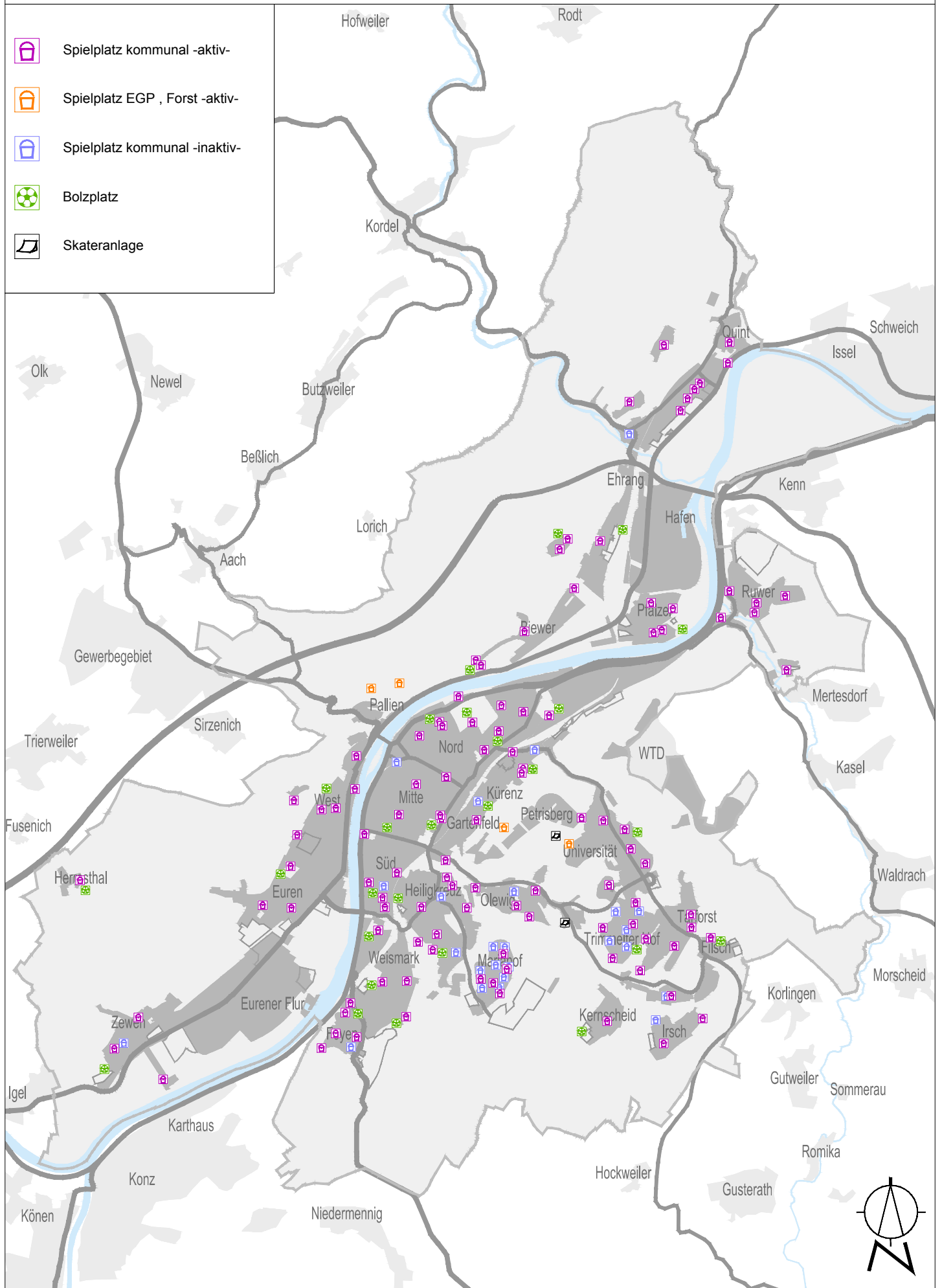
Eine Übersicht über die Ausstattung der Stadt Trier mit Kinderspielplätzen und Bolzplätzen erfolgt in einer Erläuterungskarte. Dargestellt werden auch Skater-Anlagen. Die Spielplätze werden unterschieden zwischen aktiven und inaktiven Spielplätzen. Bei den inaktiven Spielplätzen handelt es sich um Anlagen, die zwar schon geplant, aber noch nicht realisiert sind oder bei denen aus Sicherheitsgründen die vorhandenen Spielgeräte entfernt und noch nicht durch neue Spielgeräte ersetzt wurden. Die aktiven Spielplätze sind derzeit ohne Einschränkungen nutzbar.

Spiel- und Bolzplätze

Flächennutzungsplan Trier 2030 - Feststellungsbeschluss



-  Spielplatz kommunal -aktiv-
-  Spielplatz EGP , Forst -aktiv-
-  Spielplatz kommunal -inaktiv-
-  Bolzplatz
-  Skateranlage



5.8.7 Wochenendhausgebiete

- Zeitweiliger Aufenthalt zur Erholung* Wochenendhausgebiete nach § 10 Abs. 3 BauNVO dienen dem zeitweiligem Aufenthalt zum Zwecke der Erholung. „Wochenende“ ist dabei im Sinne der Freizeiterholung zu verstehen, wobei der Aufenthalt nicht zwingend auf das Wochenende begrenzt sein muss. Die Benutzung des Wochenendhauses zum dauernden Wohnen ist rechtswidrig.
- Kein Planrecht für bestehende Wochenendhausgebiete* Für die im bisherigen Flächennutzungsplan dargestellten Wochenendhausgebiete liegen keine Bebauungspläne vor. Insoweit ist fraglich, inwieweit als Wochenendhäuser genutzte Gebäude zulässigerweise errichtet wurden. Innerhalb der entsprechend genutzten Bereiche hat lediglich die Siedlung nordöstlich des Brubacher Hofes ein solches Gewicht, dass die Darstellung als Sonderbaufläche für Wochenendhäuser gerechtfertigt erscheint.
- Darstellung des Wochenendhausgebietes Brubacher Hof* Im neuen Flächennutzungsplan wird demgemäß lediglich die Darstellung einer Sonderbaufläche „Wochenendhausgebiet“ für den Bereich nordwestlich Brubacher Hof übernommen. Die bestehenden Wochenendhäuser außerhalb der dargestellten Sonderbaufläche weisen Bestandsschutz auf, soweit sie zulässigerweise errichtet wurden.
- Keine Ausweisung neuer Wochenendhausgebiete* Auf die Ausweisung neuer Wochenendhausgebiete wird verzichtet, da stadtnah gelegene Wochenendhausgebiete – und alle Gebiete innerhalb der Stadtgrenzen von Trier werden in diesem Sinne als stadtnah angesehen – häufig Entwicklungen zu Dauerwohngebieten zeigen. Auch die im rechtswirksamen F-Plan im Bereich Herresthal-Stahlem vorgesehene Entwicklung eines Wochenendhausgebietes wird nicht weiter verfolgt. Da sich innerhalb der seit Rechtswirksamkeit des F-Plans vergangenen fast 30 Jahre keine nennenswerte Siedlungstätigkeit in diesem Bereich abgezeichnet hat, ist die weitere Vorhaltung des Gebietes als Wochenendhausgebiet nicht mehr erforderlich.

5.8.8 Campingplätze und Wohnmobilstellplätze

- Darstellung von Camping- und Wohnmobilstellplatzanlagen* Der Campingplatz an der Luxemburger Straße wird im Flächennutzungsplan als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung ‚Camping- und Wohnmobilstellplatz‘ dargestellt. Zur Vorbereitung eines noch aufzustellenden Bebauungsplans für eine Wohnmobilstellplatzanlage im Tiergartental wird ein Symbol mit der entsprechenden Zweckbestimmung in den Flächennutzungsplan aufgenommen. Eine Bauflächenausweisung entfällt, da der Flächenumfang deutlich unterhalb der Darstellungsschwelle des Flächennutzungsplans von 5.000 m² liegt (siehe Kap. 1.3).