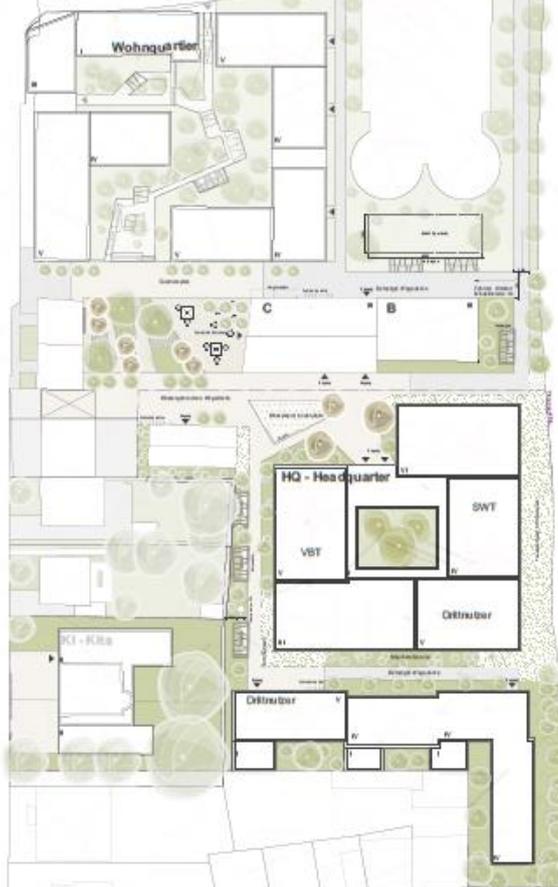


[Stand: 02.02.2024]

QUARTIER OSTALLEE

– Mobilitätskonzept –



Bauherr:

Quartier Ostallee GmbH & Co. KG

Ostallee 7-13

54290 Trier

Einrichtungsbefehl
100_000000_0000_0000_0000_0000



KONTAKTDATEN

Unternehmen: Quartier Ostallee GmbH & Co. KG

Anschrift: Ostallee 7-13, 54290 Trier

Ansprechpartner Dipl.-Ing. (FH) Architekt Christian Reinert
Johannes Kemmer

E-Mail-Adresse: christian.reinert@swt.de
jk@volksbank-trier-beteiligungen.de

Telefon: +49 (0) 651 717-2310 (Christian Reinert)
+49 (0) 651 9797-6900 (Johannes Kemmer)

INHALTSVERZEICHNIS

1. ZIELSTELLUNG FÜR DAS QUARTIER.....	4
2. AKTUELLE SITUATION / BESTANDSBESCHREIBUNG.....	6
2.1. FUßVERKEHR	6
2.2. RADVERKEHR	6
2.3. ÖPNV	7
2.4. KFZ-VERKEHR	8
3. ERSCHLIEßUNGSKONZEPT	9
3.1. FUßVERKEHR	9
3.2. RADVERKEHR	9
3.3. ÖPNV	10
3.4. KFZ-VERKEHR	10
4. MOBILITÄTSKONZEPT ZUR REDUZIERUNG DES KFZ-VERKEHRS IM QUARTIER.....	12
4.1. PKW-STELLPLÄTZE	12
4.2. CARSHARING.....	15
4.3. RADABSTELLPLÄTZE UND BIKE-SHARING-ANGEBOT	16
5. SUMMARY	18

1. Zielstellung für das Quartier

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

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

Wesentliche Planungsziele

- Nachhaltiges, Nutzungsdurchmischtes, urbanes Innenstadtquartier.
- In das Quartier integriertes Headquarter für die Stadtwerke Trier und Volksbank Trier Eifel eG, das den Charakter der beiden Projektpartner repräsentiert.
- (Öffentlicher) Raum und qualitätvolle Freiflächen für Begegnungen und ein Miteinander.
- Soziale Mischung und differenzierte Wohnungsangebote.
- Angebote der (sozialen) Infrastruktur.
- Durchwegung des Quartiers und Vernetzung.

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

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

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

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

Die Gebäudestrukturen sind vor allem in Bezug auf die Kompaktheit der Gebäude, das Erschließungssystem, die technische Gebäudeausstattung sowie die Verwendung der Materialien zu optimieren, um das Gebäude zukunftsfähig zu machen und eine autarke, flexible und multifunktionale Nutzung zu ermöglichen. Eine wesentliche Zielsetzung besteht in der nachhaltigkeitsorientierten Planung unter Berücksichtigung aller Fachexpertisen der Planung.

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

Vor dem Hintergrund der Entwicklung eines nachhaltigen und zukunftsorientierten Quartiers spielt auch das Thema Digitalisierung eine wichtige Rolle. Insbesondere bei der Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote, aber auch bei der Gebäudewirtschaft sind Elemente wie eine zukunftsfähige Breitbanderschließung oder die Einrichtung einer Quartiers-App mitzudenken.

2. Aktuelle Situation / Bestandsbeschreibung

Das zukünftige Quartier liegt am Rande des innerstädtischen Bereiches der Stadt Trier und wird dem Ortsbezirk Mitte–Gartenfeld zugeordnet. In der angrenzenden Altstadt sowie im angrenzenden Alleencenter ist eine große Auswahl an Einkaufsmöglichkeiten und Nahversorgungsangeboten fußläufig in wenigen Minuten zu erreichen.

Es zeichnet sich aufgrund der Nähe zum Trierer Hauptbahnhof und der überregionalen Verkehrsanbindungen (direkte Anbindung an das Autobahn-, Bus- und Bahnnetz) durch eine sehr vergünstigte Lage aus. Damit eignet sich der Standort Ostallee auch hervorragend als ein Arbeits- und Wohnstandort.

2.1. Fußverkehr

Der Stadtteil Mitte–Gartenfeld endet im westlichen Teil mit der historischen Innenstadt Triers und dem Moselufer. Im östlichen Teil bildet dieser den Fuß des Petrisbergs. Der Stadtteil ist ein Stadtteil der kurzen Wege und weist eine gute Ausstattung an Nahversorgung, insbesondere durch das Alleen–Center (ca. 50 m) und der Nähe zur Innenstadt (ca. 300 m bis zum Trierer Dom; ca. 500 m bis zur Fußgängerzone/Hauptmarkt), auf. Mit dem Petrisberg (ca. 1,0 km) und den angrenzenden Olewiger Weinbergen (ca. 1,2 km) sowie dem Palastgarten (ca. 500 m) befinden sich zahlreiche Naherholungsflächen in unmittelbarer Nachbarschaft.

Das Straßenpaar Ostallee und Balduinstraße / An der Schellenmauer hat straßenbegleitende Gehwege, aber keine Radverkehrsanlagen. Zwischen dem Knotenpunkt am Balduinsbrunnen und dem Plangebiet gibt es zusätzlich einen Fußweg in der Grünfläche des Straßenzugs.

Im Mobilitätskonzept Trier 2025, Seite 67, wird ausgeführt: „Starke Fußgängerströme treten zudem zwischen Altstadt und dem Bereich Hauptbahnhof auf. Hierunter fallen Fußwege vom Hauptbahnhof zur Fußgängerzone und den sonstigen Zielen in der Altstadt (u. a. Schulen), aber auch Wege zwischen dem Alleencenter / Parkhaus Ostallee und den Einkaufsbereichen der Altstadt.“

2.2. Radverkehr

Der Radverkehr wird im Straßennetz vom Stadtteil Mitte–Gartenfeld (Potenzialzone 1 lt. Mobilitätskonzept Trier 2025, Seite 95 ff) auf der Fahrbahn geführt. Zudem bestehen auch Radfahrmöglichkeiten im Grünzug Alleenring mit Anbindung an den Hauptbahnhof und mehreren Querungsmöglichkeiten innerhalb der Ostallee. Nach Überquerung der Ostallee in Höhe Hausnummer 21 wird der Radverkehr durch den Grünzug, über die Balduinstraße / An der Schellenmauer und Windstraße in die Innenstadt geführt und ist u.a. eine wichtige Touristenverbindung in Richtung Domfreihof.

Die Höchstgeschwindigkeit auf den Straßen beträgt in den meisten Fällen 50 km/h. „Das Trierer Hauptverkehrsstraßennetz ist hoch belastet. Insbesondere die vierstreifigen Straßen sind zwar im Wesentlichen den Verkehrsbelastungen entsprechend ausgebaut, bereits an durchschnittlichen Werktagen wird jedoch oftmals die Grenze der Straßenkapazität erreicht. [...] Vierstreifig ausgebaut sind im angebauten Straßennetz: [...] ● Ostallee / Balduinstraße / Weimarer Allee (ca. 28.000 – 37.000 Kfz / 24 h) [...]“¹

Im Mobilitätskonzept Trier 2025, Seite 109, wird weiterhin auf die Situation in der Ostallee eingegangen – „[...] Die Streckenabschnitte der Ostallee / Weimarer Allee stellen eine stark frequentierte Verbindung des Trierer Straßennetzes dar – dies gilt sowohl für den Kfz- als auch für den Radverkehr. Für den Radverkehr fehlen Radverkehrsanlagen heute vollständig. [...]“. Als Maßnahmen sollen folgende Radverkehrsanlagen hergestellt werden: „[...] ● Wechsel in die Mittellage (Grünstreifen) am Knotenpunkt Ostallee / Mustorstraße / Gartenfeldstraße mit anspruchsgerechter Gestaltung des Knotenpunktes, ● Zweirichtungsbetrieb in Mittellage (Grünstreifen) zwischen Mustorstraße und Balduinsbrunnen (Voraussetzung: Entfernung Aral-Tankstelle). [...]“. Die Umsetzung obliegt der Stadt Trier. Die Bauherrin des Quartier Ostallee hat sich bereit erklärt, Teilflächen für die fehlende Radverkehrsanbindung zum Hauptbahnhof öffentlich zu widmen.

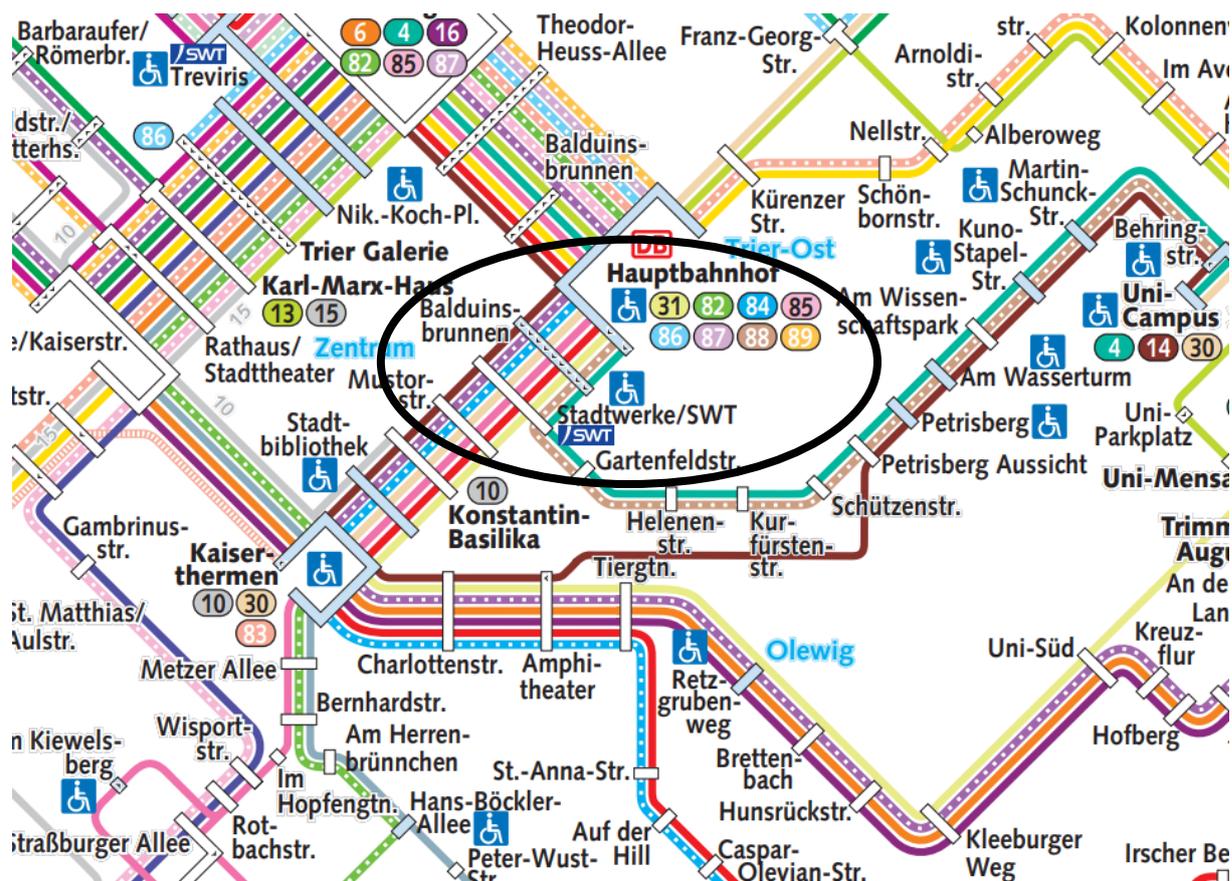
2.3. ÖPNV

Aufgrund der Nähe (fußläufig rd. 300 m) zum Hauptbahnhof und dem Zentralen Omnibusbahnhof sind alle Stadtteile und das Umland bestens zu erreichen. Mitte-Gartenfeld zählt somit zu den am besten im ÖPNV erschlossenen Stadtteilen der Stadt Trier. Der ZOB am Hauptbahnhof ist der zentralste Knoten in Trier für den ÖPNV. Über die Fabrikstraße ist ein direkter Anschluss an die Ostallee und die Bushaltestelle „SWT Stadtwerke“ gegeben.

Auszug aus dem Liniennetzplan² (Anlage) der Stadtwerke Trier:

¹ Vgl. Mobilitätskonzept Trier 2025, Seite 168, Abs. 1.

² <https://www.swt.de/swt/Integrale?MODULE=Frontend.Media&ACTION=ViewMediaObject&Media.PK=8319&Media.Object.ObjectType=full> ; Abruf 05.10.2023 / 11:42 Uhr; Anlage zum Konzept.



2.4. Kfz-Verkehr

Verkehrlich erschlossen wird das Gelände über eine direkte Anbindung an die Ostallee. Diese ist eine Einbahnstraße in nördlicher Fahrtrichtung, die gegensätzliche Fahrtrichtung wird über den parallelen Straßenzug Balduinstraße / An der Schellenmauer abgewickelt. Der Anschluss an die Ostallee erfolgt dabei über eine „Rechts–Rein–Rechts–Raus–Anbindung“.

In unmittelbarer Nähe befindet sich das öffentlich zugängliche Parkhaus Ostallee, welches durch die Fabrikstraße verkehrlich erschlossen ist und über ein Angebot von 860 Parkständen verfügt.

Das Quartier Ostallee verfügt über eine Anbindung, die Ostallee, an das Straßennetz in Mitte–Gartenfeld, die Ostallee mit Vernetzung über den Alleenring in alle Stadtteile Triers und der Autobahnen nach Luxemburg und Wittlich.

3. Erschließungskonzept

Es wird auf die Freianlagenplanung (Anlage), auf die Verkehrsuntersuchung B-Planverfahren der R+T Verkehrsplanung GmbH, Darmstadt, und das Mobilitätskonzept Trier 2025³ der Stadt Trier verwiesen.

Die Hauptzufahrt ins Quartier wird auch zukünftig ausschließlich über die Ostallee mit zwei Anknüpfungspunkten erfolgen – Erster Anknüpfungspunkt wird vom Grundstück „Ostallee 27“ sein, ein zweiter Anknüpfungspunkt, sowohl für Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr, ist für neben dem Gebäude „Ostallee 15“, in nördlicher Richtung, geplant.

3.1. Fußverkehr

Die Hauptanbindung des Quartiers erfolgt unverändert über die Ostallee mit breiten, verkehrssicheren Fußwegen. Zudem wird die Fabrikstraße als fußläufige Anbindung zum Hauptbahnhof und dem ZOB, vor und hinter dem Parkhaus Ostallee, für den Fußverkehr geöffnet, neue Gehwege hergestellt bzw. bestehende Gehwege saniert (siehe Freianlagenplan). Die nächste Gleisquerung befindet sich im Stadtteil Mitte-Gartenfeld (ca. 450 m) entfernt.

Innerhalb des Quartiers wird es befestigte Wege zwischen den einzelnen Gebäuden geben. Zugang zum Dienstleistungszentrum wird über das Grundstück „Ostallee 27“ mit separater Wegeführung gewährleistet. Für das Headquarter erfolgt der wesentliche fußläufige Mitarbeiter- und Besucherstrom über den Hauptzugang⁴ ins Quartier mit anschließender Querung des Quartiersplatz. Über den Hauptzugang werden auch der Kinderspielplatz sowie das potentielle gastronomische Angebot erreicht. Zudem wird die Möglichkeit geschaffen, Spielplatz, Headquarter und Dienstleistungszentrum über den Fußweg hinter dem Parkhaus Ostallee zu erreichen. Dies wird die wesentliche Achse für den Fußverkehr zwischen ZOB/Hauptbahnhof und dem Quartier Ostallee bilden.

Über die Sichelstraße und die Windstraße ist die Anbindung an die Innenstadt gegeben.

3.2. Radverkehr

Die Hauptzufahrt für den Radverkehr zum Quartier wird ebenfalls über die Hauptzufahrt neben „Ostallee 15“ abgebildet. Aufgrund der Wegeführung können alle Gebäude mit dem Rad erreicht werden (siehe Freianlagenplan).

³ https://www.trier.de/systemstatic/Medien/Mobilitaetskonzept_Trier_2025_Schlussbericht_Anlagenband_Textband.pdf; Stand März 2013. Abruf 05.10.2023 / 11:30 Uhr.

⁴ Unter „Hauptzugang“ wird die Zutrittsmöglichkeit im nördlichen Bereich der Ostallee, neben dem Gebäude „Ostallee 15“ verstanden.

Insofern der Wegfall der Bäume in südlicher Richtung auf dem Grundstück „Ostallee 27“ den notwendigen Freiraum für einen Radweg schafft, kann dieser auch als Hauptanbindung für Headquarter und Dienstleistungszentrum genutzt werden.

Um den Radverkehr vom Hauptbahnhof in die Innenstadt zu lenken, wurde seitens des Bauherrn ein öffentlich gewidmeter Radweg vom Hauptbahnhof entlang den Bahngleisen, zugesagt.

Es besteht das Potenzial an den Rotunden des Parkhauses Ostallee abzubiegen, durch das Quartier Ostallee, mit Anbindung an die Ostallee bei Hausnummer 15, zu fahren. Nach Überquerung der Ostallee führt bereits jetzt der Radverkehr durch den Grünzug, über die Balduinstraße / An der Schellenmauer und Windstraße in die Innenstadt.

3.3. ÖPNV

Unmittelbar vor dem Quartier befindet sich die Bushaltestelle „SWT Stadtwerke“ und wird von verschiedenen Linien, u.a. mit Anschluss zur Universität/Campus 2, dem Trierer Hafen oder dem Stadtteil Zewen, bedient. Nach Auskunft der SWT Stadtbus GmbH wird die Haltestelle ca. alle 3 Minuten, sowohl durch die Busse der Stadtwerke Trier als auch weiterer Fahrdienstleister angefahren⁵. Die Haltestelle bleibt als ein der wichtigsten Knotenpunkte erhalten, auch eine Änderung der Haltestelle Balduinsbrunnen oder die Reduzierung der Fahrten ab/an ZOB, als zentraler Knotenpunkt, ist mittel- bis langfristig nicht angedacht.

In Summe ist das Quartier Ostallee das Trierer Wohn- und Gewerbequartier mit den vielfältigsten Anschlüssen an den ÖPNV, einschließlich den häufigsten Taktungen, und an die Bahn. Der Hauptbahnhof ist zudem fußläufig direkt über die Fabrikstraße angebunden.

3.4. Kfz-Verkehr

Die Hauptzufahrt ins Quartier für Headquarter, Dienstleistungszentrum und KITA wird ausschließlich über das Grundstück „Ostallee 27“ erfolgen. Hier erfolgt die Lenkung des Verkehrs in die zu errichtende Tiefgarage mit seinen etwa 160 Stellplätzen. Die Tiefgarage wird ausschließlich für Mitarbeiter der Mieter vorgenannter Gebäude zur Nutzung geöffnet. Durch eine automatische Kennzeichenerkennung am Beginn der ca. 30m langen Tiefgarageneinfahrt soll ein rascher Abfluss des Verkehrs von der Ostallee gewährleistet werden. Gäste der potentiellen Mieter können das Parkhaus Ostallee nutzen.

Der zweite Anknüpfungspunkt ist für neben dem Gebäude „Ostallee 15“, in nördlicher Richtung, geplant und dient ausschließlich für Mitarbeiter und Bewohner im/des Entwicklungsabschnittes 2 und 3. Auch hier soll der zügige Abfluss des Verkehrs in eine Tiefgarage erfolgen.

⁵ Fahrplanauskunft unter [SWT Stadtwerke Trier - Fahrplanseiten](#) abrufbar.

Lieferverkehre für alle Entwicklungsabschnitte, für den Wohn- und Gewerbebereich, werden nur über die Zufahrt neben "Ostallee 15" zugelassen und entsprechende Parkflächen eingerichtet. Weitere Ausnahmen und extra-markierte, oberirdische Parkflächen stehen für mobilitätseingeschränkte Personen zur Verfügung. Daneben werden in den jeweiligen Tiefgaragen ebenfalls Parkflächen für mobilitätseingeschränkte Personen, neben den entsprechenden Aufzügen, errichtet.

Anknüpfungen ins Quartier Ostallee von Seiten der Fabrikstraße oder auch aus Richtung Hauptbahnhof an den Gleisen entlang sind für Feuerwehr, Rettungsdienst, Müllfahrzeuge sowie für Fuß- und Radverkehr möglich.

4. Mobilitätskonzept zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Quartier

Mit der Entwicklung des Quartiers Ostallee soll in zentraler Lage ein urbanes, autoarmes, nachhaltiges und Nutzungsdurchmischtes Innenstadtquartier mit hoher Arbeits-, Wohn- und Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Insbesondere wird auf Raum und qualitätvolle Freiflächen für Begegnungen und ein Miteinander von Mitarbeitern, Bewohnern und Öffentlichkeit Wert gelegt.

Für das Quartier werden daher folgende mögliche Handlungsfelder zur Änderung des Modal Split für den Ziel-/Quellverkehr berücksichtigt:

- An der Oberfläche autoarmes Quartier durch Unterbringung des ruhenden Kfz-Verkehrs in Tiefgaragen.
- Eine attraktive Fußwegeverbindung durch das Quartier und als Verknüpfung von Hauptbahnhof und Innenstadt.
- (De-)zentral angeordnete und gut erreichbare freie/überdachte Fahrradabstellplätze.
- Sharing-Angebote (u.a. Carsharing-, Bike- und E-Bike-Sharing-Angebot).
- ergänzende Serviceangebote wie Fahrradservicestation und Quartiersbox (Paketstation/Schließfach).
- JobBike; Deutschlandticket Jobticket (beide Maßnahmen bereits bei Stadtwerken Trier und Volksbank Trier umgesetzt)

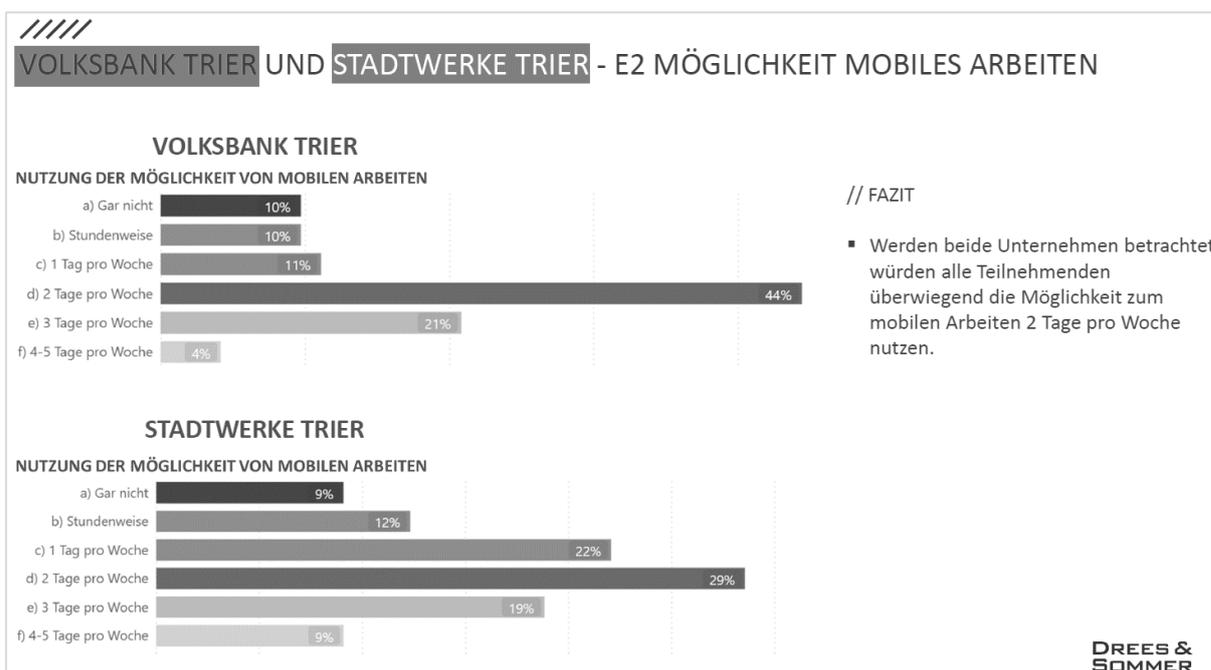
4.1. Pkw-Stellplätze

Das Quartier Ostallee liegt direkt am Innenstadtring und damit auch in unmittelbarer Nähe zu mehreren öffentlichen Parkhäusern, bspw. dem Parkhaus Ostallee direkt nebenan. Um negative Auswirkungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr des Quartiers auf die Straßen der Umgebung zu vermeiden, soll eine geringe Kfz-Nutzung angestrebt werden. Eine Reduzierung der Kfz-Nutzung soll primär über alternative Mobilitätsangebote und eine hohe Aufenthaltsqualität, die durch eine sehr geringe Präsenz des Kfz-Verkehrs unterstützt wird, erzielt werden. Als Kfz-Verkehr wird im Quartier nur der Anlieferverkehr für Wohnen und Gewerbe, für die Abfallentsorgung und Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes sowie von mobilitätseingeschränkte Personen gesehen.

Das Stellplatzangebot kann trotzdem im gesamtstädtischen Vergleich geringer sein, da nach den Ergebnissen der Haushaltsbefragung von 2018 die Bedeutung des Kfz-Verkehrs in der Talstadt von Trier im Vergleich zu anderen Stadtbereichen unterdurchschnittlich ist. Auf Grund der zentralen, innerstädtischen Lage mit kurzen Wegen zum zentralen ÖPNV-Knotenpunkt am Hauptbahnhof, dem Hauptbahnhof selbst und den geplanten ergänzenden Mobilitätsmaßnahmen kann die Stellplatzzahl beim Gewerbe (Entwicklungsabschnitt A bis C), ausgehend von

einem mittleren Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz / 35 m² Nutzfläche (NUF2), um $\geq 50\%$ reduziert werden. Aus Sicht des Bauherrn ist dies angemessen und verhältnismäßig.

Diese Reduzierung wird zudem gestützt, dass nur rd. 84 % der Angestellten von Volksbank und Stadtwerken Vollzeit (5 Tage-Woche) arbeiten, die Angestellten nur rd. 66 %⁶ in einer durchschnittlichen Arbeitswoche im Büro sind, ansonsten mobil (extern) ihren Aufgaben nachgehen, und rd. 80 % einen oder mehrere (69 %) Tage Mobiles Arbeiten nutzen möchten. Es ist davon auszugehen, dass das Mobile Arbeiten, aufgrund der weiteren Digitalisierung, an Bedeutung zunehmen wird und die Anwesenheitsquote von Mitarbeiter:innen weiter sinkt.



Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass aktuell schon mehr als 50 % der Angestellten in beiden Häusern andere Mobilitätsmöglichkeiten als den eigenen PKW für ihren Arbeitsweg wählen.⁷ Hinzukommt, dass sowohl Stadtwerke Trier als auch Volksbank Trier ihre Mitarbeiter:innen das JobTicket und auch ein JobBike als Benefit anbieten. Das Angebot eines JobTickets für die Mitarbeiter:innen von potentiellen Mietern wird bei Vertragsabschluss vorausgesetzt.

Weitere Stellplätze der Gewerbenutzungen für Arbeitnehmer, den Kunden- und Besucherverkehr sowie öffentliche Stellplätze für Kurz- und Langzeitparker können im Bedarfsfall im angrenzenden Parkhaus Ostallee untergebracht werden.

⁶ Unberücksichtigt in diesen Werten sind Abwesenheitszeiten durch u.a. Urlaub, Krankheit und externe Fortbildung. Diese reduzieren nochmals die Anwesenheitszeiten enorm.

⁷ Ergebnisse einer Mitarbeiterumfrage im 4. Quartal 2021.

Bei den neuen Bewohnern im nördlichen Quartiersareal wird neben einer geringen Pkw-Nutzung auch ein geringer Pkw-Besitz angestrebt. Lediglich einige wenige Stellplätze (Kurzzeitparker für mobilitätseingeschränkte Personen des Gastronomiebereiches und Besucher Gebäude A bis D sowie Lieferverkehre) werden oberirdisch möglich sein, das übrige Stellplatzangebot wird in der eigens errichteten, eingeschossigen Tiefgarage untergebracht. Hierdurch soll in Verbindung mit einer hohen Aufenthaltsqualität durch eine sehr geringe Präsenz des Kfz-Verkehrs die Nutzung anderer Verkehrsmittel gefördert werden. Werden in hohem Maße Wege mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt, kann perspektivisch in der Folge vielfach auch der Kfz-Besitz reduziert werden.

Gemessen an einem mittleren Stellplatzschlüssel von 1,0 Stellplätzen (SP) / Wohneinheit (WE) bei frei finanziertem Wohnraum, 0,8 bei gefördertem Wohnungsbau, angemessener Berücksichtigung von Stellplätzen für Senioren-/Altenwohnungen sowie Berücksichtigung der Innenstadtlage und der unmittelbaren Anbindung an den ÖPNV (Abschlag von 30 %)⁸ sind die in der Tiefgarage für den Wohnbereich angedachten ca. 165 PKW-Stellplätze ausreichend. Besucherparkplätze können im Parkhaus Ostallee zur Verfügung gestellt werden.

Zu einem geringeren PKW-Besitz der Bewohner sollen außerdem folgende Maßnahmen im Quartier Ostallee beitragen:

- Berücksichtigung und Förderung des Radverkehrs inkl. Radleihsystem
- Car-/Bike-Sharing-Angebot
- sonstige Maßnahmen im Mobilitätskonzept wie digitale Austauschplattformen, bspw. Portazon, für Mitfahrgelegenheiten, Hol- und Bringdienste o. ä.

Aus heutiger Sicht kann, unter Berücksichtigung der Lage des Plangebiets mit hervorragender Anbindung an den ÖPNV und mit den o. g. Mobilitätsmaßnahmen, eine angemessene und verhältnismäßige Reduzierung der Stellplatzanzahl auch beim Wohnen von max. 50 % erwartet werden.

In den Bebauungsplan wird daher eine Stellplatzsatzung integriert, die eine Reduktion der Stellplatzzahl bei Wohnen und bei Gewerbe von maximal 50 % ermöglicht.

Die Konzeption der Parkieranlagen soll dabei eine bedarfsgerechte Anpassung des Stellplatzangebots ermöglichen, um einerseits ausreichenden Parkraum anbieten zu können und andererseits ein Überangebot von Pkw-Stellplätzen zu vermeiden. So sollen z. B. die Tiefga-

⁸ Annahmen gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Mainz.

ragen flexibel mit einem nachfragegerechten Verhältnis zwischen Kfz-Stellplätzen und Radabstellplätzen ausgestattet werden können. Die Mehrzahl der Radabstellplätze, sowohl für den gewerblichen Bereich als auch für den Wohnbereich, werden in der neu zu errichtenden Radabstellanlage neben dem Parkhaus Ostallee abgebildet. Zudem wird es über das gesamte Quartier verteilt, kleinere Radabstellanlagen (je 10 bis 20 Fahrräder), teilweise überdacht, geben.

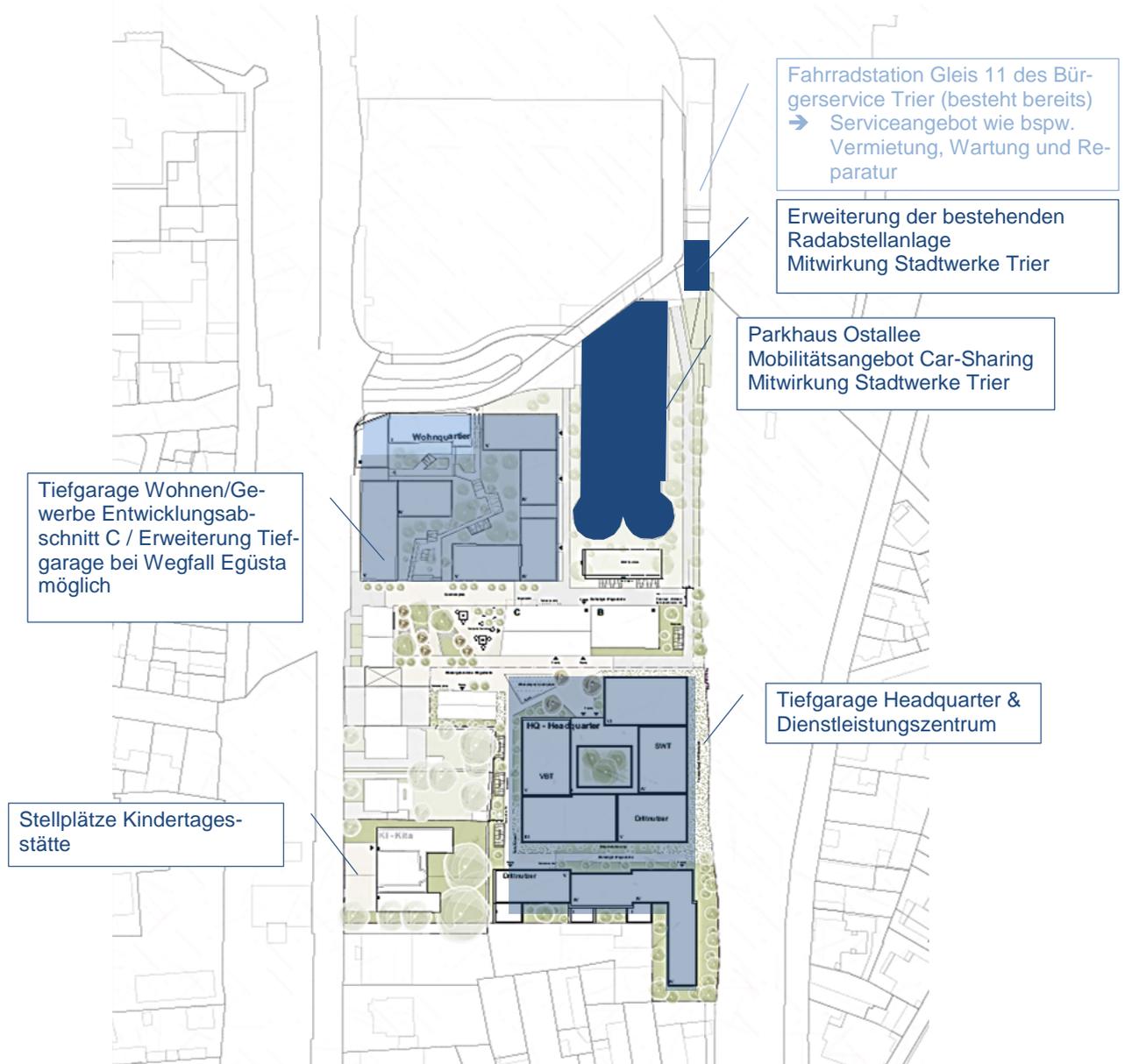


Abbildung: Schematische Darstellung.

4.2. Carsharing

Neben einem Quartier der kurzen Wege und einer herausragenden ÖPNV-Anbindung ist Carsharing ein weiteres Mittel, um neben der Kfz-Nutzung auch den Kfz-Besitz zu reduzieren.

Die positiven Auswirkungen von Carsharing belegt beispielsweise eine Befragung von deutschen Carsharing-Nutzern stationsbasierter Systeme. Diese gaben an, dass sie ihren Pkw-Besitz während und im Jahr vor ihrer Carsharing-Teilnahme um ca. 62 % reduzierten.

Der Erfolg von Carsharing hängt von mehreren Faktoren, wie z.B. der Einwohnerdichte, der Verfügbarkeit, dem Stellplatzangebot oder der Qualität der ÖPNV-Anbindung ab. Im Quartier Ostallee können auf Grund der innenstadtnahen Lage und der guten ÖPNV-Anbindung zahlreiche Wege zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV zurückgelegt werden, sodass ein Pkw nur für einzelne Fahrten benötigt wird. In Trier ist stationsbasiertes Carsharing bereits etabliert (Anbieter stadtmobil und flinkster). Das stationsbasierte Carsharing-Angebot ist bereits umgesetzt. In unmittelbarer Nähe zum Quartier befinden sich zwei Standorte von stadtmobil, ein Standort im Parkhaus Ostallee und ein Standort in der Gartenfeldstraße. Eine weitere Aufstockung der Fahrzeuge ist an einer entsprechenden Nachfrage, u.a. durch die potentiellen Bewohner des Quartiers Ostallee, gekoppelt.

Der Standort der Stellplätze ist mit Begleitmaßnahmen wie eine wegweisende Beschilderung und eine Gewährleistung der 24h-Verfügbarkeit der Fahrzeuge ausgestattet. Das zur Verfügung gestellte Carsharing-Angebot soll für alle Carsharing-Kunden und somit neben den Bewohnern und Beschäftigten des Plangebietes auch für andere Nutzer des Stadtteils offen sein.

4.3. Radabstellplätze und Bike-Sharing-Angebot

Im Quartier Ostallee soll auf den Radverkehr gesetzt werden. Besonders Kurzstrecken zwischen 3 bis 10 km können gut mit dem Rad zurückgelegt werden. Dies sind viele Wege innerhalb der Stadtbereiche im Moseltal, durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes aber auch Wege in die Höhenstadtteile.

Der Bebauungsplan enthält eine Stellplatzsatzung für Fahrräder mit Vorgaben zur Anzahl und der Zugänglichkeit der Radabstellanlagen.

Für die Herstellung von Radabstellanlagen werden folgende Schlüssel angesetzt (Auszug aus der textlichen Festsetzung zum Bebauungsplan BM 139):

- Wohngebäude (sowohl im Einfamilien- als auch Mehrfamilienhausbau):
1 Stellplatz je angefangene 35 m² Wohnfläche
- Kindergärten, -tagesstätten:
10 Stellplätze / Gruppe (9 davon Kinderfahrräder)
- Büro- und Verwaltungsräume allgemein:
1 Stellplatz / 70 m² Nutzfläche

Neben hochwertigen privaten Radabstellanlagen ist das Bike-Sharing-Angebot ein weiterer Baustein, der Fahrten mit dem privaten Pkw reduzieren kann. Für die Stadt Trier mit den starken Höhenunterschieden zwischen der Talstadt und den Höhenstadtteilen ist ein E-(Lasten-)Radverleih besonders attraktiv. Lastenräder können z.B. zur Beförderung von Kindern oder schweren Gegenständen bzw. Einkäufen als umweltfreundliches Verkehrsmittel sinnvoll eingesetzt werden. Da sowohl Personen, als auch Güter befördert werden können, ergeben sich vielfältige Einsatzmöglichkeiten. Faktoren, die bei dem Erfolg eines Lastenradverleihs eine Rolle spielen sind beispielsweise die lokale Fahrradinfrastruktur, die Anbindung an andere Mobilitätsangebote (ÖPNV, Carsharing, etc.), die Altersstruktur und vorliegende Bevölkerungsdichte im Umfeld des Plangebietes, der Autobesitz, der bestehende Parkdruck sowie die Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Einzelhandelsgeschäften.

In der bereits errichteten Fahrradstation am HBF Trier bietet der Bürgerservice Trier zahlreichen Servicedienstleistungen rund um das Fahrrad öffentlich an. Das Dienstleistungsangebot umfasst die Bereiche Fahrradvermietung, Wartung und Reparatur, Verkauf von gebrauchten Fahrrädern, Ersatzteilservice, und mehr. Diese können vollumfänglich von den Bewohner:innen und Arbeitnehmer:innen im Quartier Ostallee genutzt werden. Eine entsprechende Kooperationsvereinbarung soll mit dem Bürgerservice Trier abgeschlossen werden.

5. Summary

Der Entwicklung des Grundstücks an der Ostallee kommt aufgrund des immer wichtiger werdenden Themas der Nachverdichtung eine besondere Bedeutung zu. Die Fläche ist aufgrund ihrer innerstädtischen Lage für eine qualitätvolle städtebauliche Entwicklung prädestiniert. Die aktuelle Umstrukturierung der SWT bietet die Chance, in dieser zentralen Lage, in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof, ein lebendiges, Nutzungsdurchmischtes, autoarmes, urbanes und vor allem nachhaltiges Innenstadtquartier zu entwickeln. Das neue Quartier Ostallee befindet sich sehr zentral in der Innenstadt, in direkter Nähe zum Hauptbahnhof und dem ZOB Triers (rund 300m).

Mit der Entwicklung des Quartiers Ostallee soll in zentraler Lage ein urbanes, autoarmes, nachhaltiges und Nutzungsdurchmischtes Innenstadtquartier mit hoher Arbeits-, Wohn- und Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Insbesondere wird auf Raum und qualitätvolle Freiflächen für Begegnungen und ein Miteinander von Mitarbeitern, Bewohnern und Öffentlichkeit Wert gelegt.

Mit dem Mobilitätskonzept für das Quartier Ostallee wird eine Reduzierung der Kfz-Nutzung angestrebt. Auf Grund der zentralen, innerstädtischen Lage mit kurzen Wegen zum zentralen ÖPNV-Knotenpunkt am Hauptbahnhof, der Bushaltestelle „Stadtwerke Trier“ direkt am Quartierseingang, dem Hauptbahnhof selbst, den geplanten ergänzenden Mobilitätsmaßnahmen sowie durch die Unterbringung der PKWs in Tiefgaragen besteht die sehr hohe Möglichkeit das Gelände an der Oberfläche autoarm zu gestalten. Zur Stärkung der Nahmobilität ist ein dichtes Wegenetz für den Fußverkehr geplant, zudem wird der Anzahl und Lage der Radabstellanlagen eine hohe Bedeutung zugemessen. Als weitere Maßnahmen für eine Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens werden ein Carsharing- und Bike-Sharing-Angebot sowie flankierende Maßnahmen seitens des Bauherrn vorgeschlagen.

Im Bebauungsplan ist daher eine Kfz-Stellplatzsatzung integriert, die eine Reduktion der Stellplatzzahl bei Wohnen und bei Gewerbe um maximal 50 % ermöglicht. Auch die Fahrradstellplatzsatzung für die jeweiligen Nutzungseinheiten beinhaltet eine überdurchschnittliche Anzahl an Stellplätzen.