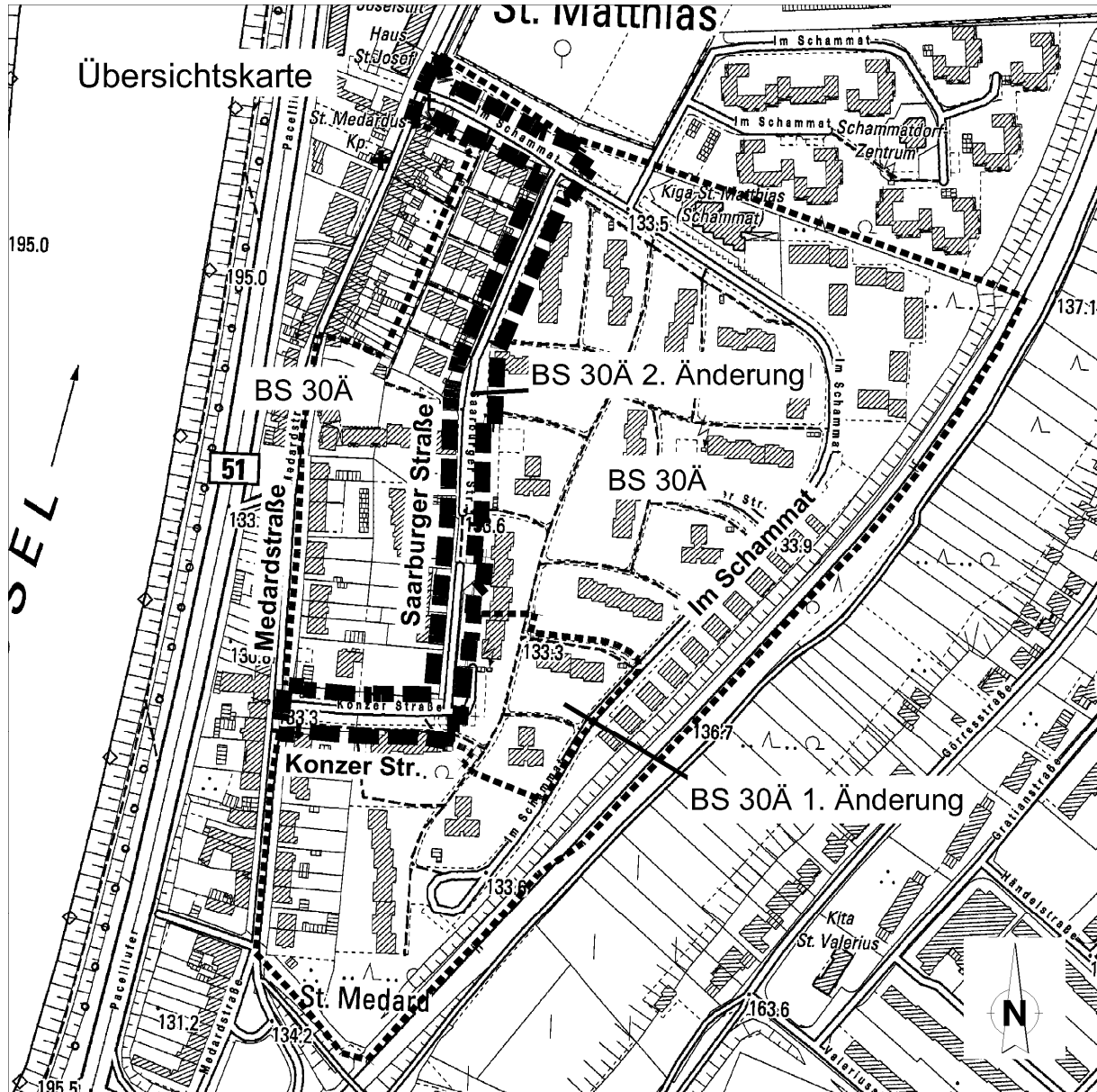


STADT TRIER

BEBAUUNGSPLAN BS 30 Ä „SCHAMMATWIESE“

2. Änderung

Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB



Stadtplanungsamt Trier, Oktober 2012

Stand: Satzung



Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	3
	1.1 Anlass und Erforderlichkeit der Planung	3
	1.2 Lage und Abgrenzung des Plangebiets.....	4
2	Verfahrenshinweise	4
3	Planungsziele und Konzeption	4
	3.1 Informelle Planungsebene	4
	3.2 Verkehrsflächen	5
	3.3 Planungs- und bauordnungsrechtliche Vorschriften.....	6
	3.4 Rechtliche Verhältnisse	6
4	Auswirkungen der Planung	7
	4.1 Verkehrslärm	7
	4.2 Umweltverträglichkeit der Planung (Landespflege).....	9
	4.3 Sonstige Auswirkungen	11
	4.4 Gender Mainstreaming	11
	4.3 Flächenbilanz.....	13
5	Hinweise	13
6	Kosten	13

Anlagen

Grafik der Planzeichnung

1 Einführung

1.1 Anlass und Erforderlichkeit der Planung

Der Bereich der Engstelle in der Medardstraße stellt aufgrund der geringen Straßenraumbreite von nur 6 m Breite (von Hauswand zu Hauswand / teilweise sogar nur 5,90 m) und dem daraus resultierenden Fehlen ausreichender Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer einen Gefahrenpunkt und städtebaulichen Missstand dar. Insbesondere sind keine Gehwege vorhanden, Hauseingänge sowie Gehweg von der Uferstraße aus münden unmittelbar auf die Fahrbahn bzw. auf einen viel zu schmalen / nicht erkennbaren bzw. nur provisorisch abmarkierten Seitenraum).

Der schluchtartige Charakter dieses Abschnittes führt dazu, dass die Lärm- und sonstigen Einwirkungen der Busse auf die unmittelbar angrenzenden Wohngebäude wesentlich intensiver sind, als dies in Straßenräumen mit größeren Breiten und Abständen von Wohngebäuden der Fall ist.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass mit der Saarburger / Konzer Straße eine Alternativstrecke vorhanden ist (die auch im Jahr 2001 bereits für längere Zeit von den Stadtbussen befahren wurde und die aufgrund des Straßenzustandes, der Straßenbreite sowie des Abstandes zu den Wohngebäuden grundsätzlich für die Aufnahme von Busverkehr geeignet ist) ist für den betreffenden Abschnitt der Medardstraße festzustellen, dass dieser eigentlich für Busverkehr nicht geeignet ist. Die jetzige Situation wäre nur dauerhaft hinnehmbar, wenn es keine bessere Alternative gäbe.

Mit Verlegung der Bustrasse in die Saarburger / Konzer Straße inkl. Einrichtung neuer Bushaltestellen im Bereich der Saarburger und Konzer Straße würde die Erschließungswirkung der Buslinie deutlich erhöht. Je nach konkreter Lage der neuen Haltestellen könnten auch sämtliche Einwohner der Gebäude im Schammatdorf dann eine Bushaltestelle in maximal 300 m Entfernung (= Vorgabe / Festlegung des Nahverkehrsplans Trier) erreichen, ohne dass dadurch in anderen Bereichen die 300-m-Grenze überschritten würde (in der Abbildung stellt der rechte Kreis den 300-m-Einzugsradius bei Verlegung der Haltestelle in den Einmündungsbereich Im Schammat / Saarbürgstraße dar).



Im Rahmen der ansonsten überwiegend abgeschlossenen Sanierungsmaßnahme steht neben dem Lärmschutz zur Uferstraße nur noch der Ausbau der Medardstraße i.V.m. der Verlegung der Bustrasse als Sanierungsziel an. Das aufgrund der Platzverhältnisse einzige sinnvoll umsetzbare und dem Charakter des Straßenzuges gerecht werdende städtebauliche Ziel besteht in einer Gestaltung als dörfliche Straße mit Pflasterbelag. Die Erfahrungen an zahlreichen anderen Stellen in der Stadt (und in anderen Kommunen) zeigen, dass in Pflaster ausgeführte Straßen in der Regel der Belastung durch die schweren (Gelenk-) Busse auf Dauer nicht gewachsen sind. Vor einem Ausbau der Straße muss also die Frage der Busführung endgültig geklärt sein. Bei einem Verbleib des Busses in der Medardstraße käme nur eine Asphalt- oder Betonfahrbahn in Frage, die den Sanierungszielen und der angemessenen Umfeldgestaltung zuwider laufen. Ohne eine Entscheidung in der Busfrage kann eine Sanierung der Medardstraße nicht erfolgen.

1.2 Lage und Abgrenzung des Plangebiets

Der Geltungsbereich der Änderung umfasst die Straßenverkehrsfläche der Konzer Straße, der Saarburger Straße sowie der Straße im Schammat zwischen Einmündung Saarburger Straße und Medardstraße einschließlich der noch einzurichtenden Bushaltestellen sowie eine Teilfläche des Flurstücks 29/4, die zur Zeit als Grünstreifen bzw. asphaltierte Notüberwegung ausgebaut ist und der Straßenverkehrsfläche zugeschlagen werden soll.

Die genaue Abgrenzung ergibt sich aus der Planzeichnung. Die Größe des Änderungsbereiches beträgt ca. 0,7 ha.

2 Verfahrenshinweise

Der Planbereich liegt derzeit im rechtskräftigen Bebauungsplan BS 30 Ä „Schammatwiese“ aus dem Jahr 1974. Dieser soll nun in den entsprechenden Teilbereichen geändert werden. Die Grundzüge der Planung werden nicht berührt. Die Änderung kann somit im sog. „vereinfachten Verfahren“ gem. § 13 BauGB erfolgen. Auf eine Umweltprüfung gem. § 2 Abs. 4 BauGB kann verzichtet werden, da mit der Planung keine Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, vorbereitet oder begründet wird. Es bestehen auch keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b genannten Schutzgüter. Ebenso kann auf die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB verzichtet werden.

3 Planungsziele und Konzeption

3.1 Informelle Planungsebene

Im Stadtteilrahmenplan ist die Verlegung der Bustrasse aus der Medardstraße heraus als konkretes Ziel formuliert. Darin heißt es: „Von den Sanierungszielen des Sanierungsgebiets Medardstraße steht noch die Umsetzung des Ausbaus der Medardstra-

ße ab Einmündung Im Schammat aus (...), welche in Abhängigkeit zur Führung der Bustrasse der Linie in Richtung Feyen steht. Aufgrund des geringen Straßenquerschnitts der Medardstraße im Altortbereich ist eine Verlagerung der Bustrasse in das Wohngebiet Schammat vorzunehmen. (...) Nach Verlegung der Bustrasse in die Straße Im Schammat (...) ist die Medardstraße zwischen Einmündung Im Schammat und ehemaliger Wendeschleife als verkehrsberuhigte Wohnstraße auszubauen. Dabei ist der Abschnitt im alten Ortskern aufgrund des begrenzten Straßenquerschnitts im Mischprinzip anzulegen (...).

In Zusammenhang mit der Sanierungsmaßnahme Medard stehen der Erhalt und die Pflege der charakteristischen Bausubstanz von Alt-St. Medard durch Gestaltungsempfehlungen und Fördermaßnahmen; funktionale und gestalterische Aufwertung des Straßenraums an.“

3.2 Verkehrsflächen

Der Plan beinhaltet den Ausbau einer 30 m langen Strecke als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „BUSTRASSE“, damit der Bus durch die Konzer Straße und die Saarburger Straße geführt werden kann. Des Weiteren wird der parallel zu der bislang provisorischen Trasse geführte, bestehende Weg als Fuß- und Radweg planungsrechtlich gesichert und Bushaltestellen in der Konzer - und der Saarburger Straße sowie notwendige Straßenquerungshilfen eingerichtet.

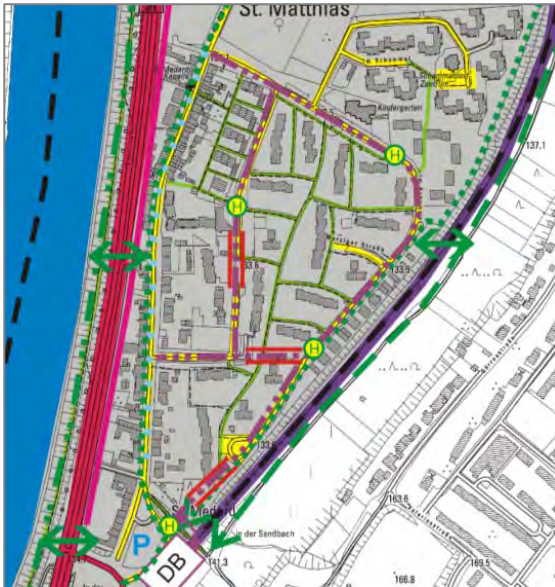
Der Durchfahrtsbereich wird nur zur Befahrung mit Bussen freigegeben.

Begründung:

Bezüglich der Verlegung der Bustrasse wurden 3 Alternativen diskutiert (vgl. folgende Abbildung):

- A. Führung über Saarburger Straße / Konzer Straße (= aktuell wieder diskutierte Variante)
- B. Führung über Im Schammat und einen neu zu bauenden Durchstich zur Konzer Straße
- C. Führung über Im Schammat und einen neu zu bauenden Durchstich parallel zu den Gleisen bis zur Wendeschleife

Bei den Varianten B und C sind jeweils umfangreiche Neubaumaßnahmen für neue Busstrecken zwischen bestehenden Straßen notwendig. Bezüglich der Variante B wurde im Jahr 2002 bereits ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet (BS 30 Ä – 1. Änderung), welches aber nach der Öffentlichkeitsbeteiligung bislang nicht fortgeführt wurde. Da bei beiden Varianten (B und C) mit einem erheblich höheren baulich-finanziellen Aufwand zu rechnen ist als bei Variante A und sich zudem hierdurch gegenüber Variante A keine zusätzliche Verbesserung hinsichtlich der Erschließungswirkung realisieren lässt (da mit Variante A bereits von allen bebauten Bereichen die Haltestellen in max. 300 m erreichbar sind), wird Variante A weiter verfolgt.



Alternativen der künftigen Busführung

Der Bereich der Saarburger / Konzer Straße ist sowohl aufgrund der vorhandenen Straßenraumbreiten als auch der Abstände der Gebäude von der Fahrbahn wesentlich besser geeignet, den Busverkehr umfeldverträglich aufzunehmen, als die Medardstraße. Das 2001 provisorisch eingerichtete Verbindungsstück zwischen beiden Straßen existiert weiterhin (ist aber gegen Durchfahrt mit Kfz gesichert) und könnte – ggf. nach entsprechender Ertüchtigung und straßenrechtlicher Widmung – kurzfristig die Busdurchfahrt ermöglichen.

Flankierend muss hier eine wirksame Durchfahrtssperre für sonstige Kfz (Widmung), Sicherungsmaßnahmen im Bereich der Kita, die Verlegung der Haltestelle „Im Schammat“ und „St. Medard, Konzer Straße“ sowie ggf. die Anordnung von Halteverboten im Bereich der Kurven / Einmündungen erfolgen. Zudem wird aufgrund der Tatsache, dass das Eigentum an weiten Teilen der Saarburger und Konzer Straße nicht bei der Stadt liegt, eine entsprechende Einigung mit den Eigentümern (Abtei / Erbpachtnehmer Gbt) zu erzielen sein.

3.3 Planungs- und bauordnungsrechtliche Vorschriften

Planungs- und bauordnungsrechtliche Vorschriften werden nicht geändert. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes BS 30 Ä bleiben erhalten.

3.4 Rechtliche Verhältnisse

Die Trasse wird teilweise über privates Gelände geführt. Es ist beabsichtigt, dass die Verkehrsfläche öffentlich gewidmet wird. Das Baugebiet befindet sich größtenteils im Eigentum der Abtei St. Matthias. Die gbt (Wohnungsbau- und Treuhand AG) hat für die Nutzung einen Vertrag auf Erbpachtbasis abgeschlossen.

4 Auswirkungen der Planung

4.1 Verkehrslärm

Die zu erwartenden Auswirkungen der Planung beziehen sich im wesentlichen auf die Verkehrssituation. Die beiden Stichstraßen Konzer Straße und Saarburger Straße sind Anliegerstraßen ohne Durchgangsverkehr. Auch nach den Umbaumaßnahmen werden die Straßen diese Funktion für den Kfz-Verkehr beibehalten. Sie bleiben Stichstraßen, es ist somit nicht mit einem höheren Individualverkehrsaufkommen zu rechnen. Änderungen ergeben sich lediglich bezüglich der künftigen Nutzung der Straßen durch den Busverkehr.

Ausgehend von der Zahl der Einwohner in den entsprechenden Straßenabschnitten wurde durch eine Abschätzung der Verkehrserzeugung¹ das jeweilige tägliche Kfz-Aufkommen ermittelt (DTV² Menge). Berücksichtigt wurde dabei auch die ansässige Kindertagesstätte mit einem der Kinder-(Eltern)- und Beschäftigtenzahl entsprechenden zu erwartenden Pkw-Aufkommen.

Folgende Annahmen liegen der Ermittlung zugrunde:

Annahmen	
Wegehäufigkeit je Tag*	3,5
MIV-Anteil Wohnen und MA Kiga*	0,4
MIV-Anteil Bringen/Holen Kiga****	0,8
spezifische PKW-Besetzung*	1,3
Einwohner Saarburger Str/teilweise Im Schammat**	234
Einwohner Konzer Str**	166
Busse je Tag***	95
Mitarbeiter Kiga****	8
Kinder Kiga****	30

*gem. HH-Befragung 2005

**Statistische Daten der Stadt vom Januar 2012

***gem Aushangfahrplan "Im Schammat"

****gem. Anruf Kiga

Mit einer aus diesen Parametern entwickelten Berechnungsformel wurden folgende DTV- Werte ermittelt:

	DTV PKW	DTV SV ³	DTV KITA	DTV ges.
Saarburger Str. / Im Schammat ⁴	252	95	53	400
Konzer Str.	179	95		274

¹ Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 42 – 2000: „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Grundsätze und Umsetzung , Abschätzung der Verkehrserzeugung , Dr. Dietmar Bosserhoff, Wiesbaden 2000

² DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr (24 h)

³ SV : Schwerverkehr (hier: Busse und Müllfahrzeuge)

⁴ berücksichtigt wurden die Einwohnerzahlen der Gebäude „Im Schammat“ Nr. 4 bis 8, 12 bis 16

Für diese Verkehrszahlen werden folgende Emissionspegel LmE (Pegel in 25 m Abstand zur Straßenachse) berechnet:

- Saarburger Str. LmE Tag/Nacht 49,5 dB(A)/42,4 dB(A)
- Konzer Str. LmE Tag/Nacht 49,3 dB(A)/42,2 dB(A)

In 10 m Abstand ergeben sich ohne Berücksichtigung von Dämpfungen und Reflexionen folgende Verkehrslärmeinwirkungen (Beurteilungspegel Lr)

- Saarburger Str. Lr Tag/Nacht 54,9 dB(A)/47,8 dB(A)
- Konzer Str. Lr Tag/Nacht 54,7 dB(A)/47,6 dB(A)

Bei Annahme eines **zusätzlichen Parksuchverkehrs** in Saarburger und Konzer Straße **von jeweils bis zu 200 Pkw/ Tag** werden folgende Emissionspegel berechnet:

Emissionspegel LmE (Pegel in 25 m Abstand zur Straßenachse):

- Saarburger Str. LmE Tag/Nacht 49,9 dB(A)/42,8 dB(A)
- Konzer Str. LmE Tag/Nacht 49,7 dB(A)/42,6 dB(A)

In 10 m Abstand ergeben sich ohne Berücksichtigung von Dämpfungen und Reflexionen Verkehrslärmeinwirkungen (Beurteilungspegel Lr)

- Saarburger Str. Lr Tag/Nacht 55,3 dB(A)/48,2 dB(A)
- Konzer Str. Lr Tag/Nacht 55,1 dB(A)/48,0 dB(A)

Gegenüber den oben dargestellten Verkehrszahlen ohne Sicherheitszuschlag für Pkw-Parksuchverkehre erhöhen sich die Emissions- und Immissionspegel somit um jeweils rund 0,4 dB(A).

Diese Einwirkungen werden aufgrund des Charakters der Planungsmaßnahme in Form einer geänderten Führung einer Bustrasse auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bewertet. Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist gem. § 2 der 16. BImSchV bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)

und Kleinsiedlungsgebieten		
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

An den der Straße nächstgelegenen Wohngebäuden tritt mit Beurteilungspegeln von maximal 54,9 dB (A) tags und 47,8 dB (A) nachts somit keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf. Auch bei Hinzurechnung von Parksuchverkehr von jeweils bis zu 200 Pkw /Tag liegen die Beurteilungspegel unter den in der Verordnung genannten Grenzwerten.

4.2 Umweltverträglichkeit der Planung (Landespflege)

Infolge der nur geringen Planungsgebietsgröße – der Geltungsbereich der Planänderung beträgt ca. 0,7 ha und betrifft überwiegend bestehende Straßenverkehrsflächen – erübrigt sich ein Verfahren gemäß UVPG. Die Prüfung der Belange von Natur und Landschaft erfolgt allerdings auf landespflegerischer Grundlage (§ 17 LPfIG) und wird gemäß § 1a BauGB in die Bebauungsplanung integriert.

Entsprechend der Sachlage orientiert sich der Bearbeitungsumfang am Gebot der Verhältnismäßigkeit und wird nachfolgend als Kurzbetrachtung unmittelbar innerhalb der Begründung dargestellt.

Planungsumfang innerhalb des Geltungsbereichs des BS 30 Ä - 2. Änderung:

Die vorliegende Bebauungsplanänderung bezieht sich im wesentlichen auf bereits bestehende Straßenverkehrsflächen innerhalb eines bereits beplanten und vollständig bebauten Wohngebietes BS 30Ä (Rechtskraft der Planung: 26.01.1974). Gegenstand der Planänderung ist neben der planungsrechtlichen Sicherung bestehender Straßenverkehrsflächen der Neubau einer reinen Bustrasse auf einer Länge von ca. 30 m, welche die Saarburger Straße und die Konzer Straße miteinander verbindet sowie die Einrichtung zweier Bushaltestellen.

Die Neubaumaßnahmen finden auf einer Teilfläche von lediglich ca. 190 m² statt.

Örtliche Gegebenheiten / Naturhaushalt

Der Planungsraum ist geprägt durch die vorhandene Wohnbebauung: Direkt bei der geplanten Bustrasse als 4 bis 5-geschossige Zeilenbebauung, im Süden als 8 bis 9-geschossige Punktbauung. Zwischen den Häusern erstrecken sich der Bebauung zugeordnete Grünflächen (Scherrasenflächen mit ca. 30-jährigem Baumbestand, vereinzelt Strauchpflanzungen), welche von einem Fußwegenetz durchzogen sind.



Biotopbezogen kommt dem Planungsraum eine mittlere bis geringe (Scherrasenflächen) Bedeutung zu. Landschafts-/Ortsbildbezogen hat der umfangreich durchgrünte und infolge vorhandener Gehölzpflanzungen auch gut (grün-)strukturierte Planungsraum einen, dem Wohnen dienenden, hohen ästhetischen Eigenwert mit nur geringen straßenverkehrsbedingten Störungen bei allerdings einge-

schränkter Nutzbarkeit (Ausstattung zum Verweilen, Aneignungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche). Versiegelungen im Bestand ergeben sich aus dem vorhandenen Wegenetz (Beton-Verbundpflaster).

Das Niederschlagswasser der Dachflächen wird über die Kanalisation abgeleitet. Das Niederschlagswasser auf das Wegenetz versickert in den angrenzenden Rasenflächen. Mikroklimatisch sind die ausgedehnten Rasenflächen und insbesondere der vorhandene Baumbestand von hoher Bedeutung.

Dem Geltungsbereich der vorliegenden Bebauungsplanänderung kommt biotopbezogen eine geringe Bedeutung zu, weil die Fläche überwiegend bereits heute asphaltiert ist.

Landespflegerische Zielvorstellungen bei einer Verwirklichung der Bustrasse

Vorrangiges Ziel ist ein flächensparender, versiegelungsminimierender Ausbau auf kurzer Strecke. Zur Minimierung von Störungen ist eine Mitnutzung der neuen Trasse durch motorisierten Individualverkehr grundsätzlich auszuschließen.

Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Eingriffsbewältigung im Rahmen der Bebauungsplanung

Die Neutrassierung berücksichtigt die landespflegerischen Zielvorstellungen. Der Ausbau des Straßenstücks erfolgt unter Mitnutzung bereits versiegelter Wegeflächen. Für den Ausbau wird ein Minimalstandard gewählt, welcher über die vorhandene Wegeflächenbreite (2,5 m) lediglich um 1 m hinausgeht (auf 3,55 m). Die Anbindungen an die bestehenden Straßen sind etwas aufgeweitet. Die Mitnutzung der bestehenden Asphaltfläche trägt deutlich zur Minimierung der Neuversiegelung bei, so dass sich diese, auch unter Berücksichtigung flankierender Fußwege und bestehender Asphaltfläche auf rund 48 m² (Scherrasenflächen) beschränkt.

Die Festsetzung der Bustrasse als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Bustrasse“ in Verbindung mit einer Sperrung für den motorisierten Individualverkehr trägt wesentlich zur Minimierung der verkehrlichen Störungen bei. Die vorhandenen Straßen bleiben weiterhin Stichstraßen. Für die Umlegung der Bushaltestellen und die damit in einem Teilbereich verbundene Verbreiterung eines Gehwegabschnitts werden weitere ca. 92 m² Scherrasenfläche überbaut.

Infolge der Neutrassierung erfolgt lediglich eine Versiegelung biotopbezogen geringwertiger Flächen geringen Umfangs (insgesamt ca. 140 m²). Das Regenwasser der Verkehrsflächen kann, wie zuvor, im Randbereich in den angrenzenden Rasenflächen versickern. Das Landschafts-/ Ortsbild wird durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt, die verkehrsbedingten Störungen bleiben auf Busse (tags max. 6 Fahrbewegungen pro Stunde, nachts max. 2) beschränkt. Die Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs wird im Gegenzug durch die Neutrassierung und die damit verbundene Verlegung der Bushaltestelle verbessert. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Nach bauleitplanerischer Abwägung der Angaben und Zielvorstellungen mit anderen öffentlichen und privaten Belangen wird in diesem Planungsfall, angesichts der nahezu vollständigen Umsetzung der landespflegerischen Ziele bei Ausbau der Trasse und des nur sehr geringen Eingriffs in Natur und Landschaft von einer Ableitung landespflegerischer Ausgleichsmaßnahmen abgesehen.

4.3 Sonstige Auswirkungen

Neben Wohnnutzung ist in der Saarburger Straße die Kindertagesstätte „Spatzen-nest“ ansässig. Hier soll durch Anbringen eines sog. Drängelgitters vermieden werden, dass die Kinder ungebremst auf die Fahrbahn laufen können. Eine unmittelbare Gefährdung der Kinder durch die neue Busführung ist nicht gegeben. Insbesondere im Kindergartenbereich sind die internen Regelungen der Einrichtungen so ausgelegt, dass die Kinder nicht unbeaufsichtigt das Kindergartengelände verlassen dürfen.

4.4 Gender Mainstreaming

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

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

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

4.3 Flächenbilanz

Art der Nutzung	Flächenanteil in m ²
Öffentliche Verkehrsfläche	ca. 6.300 m ²
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Bustrasse	ca. 190 m ²
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Fußweg	ca. 65 m ²
Gesamtfläche	ca. 6.555 m²

5 Hinweise

Auf den „Erlass zur Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren“ wird hingewiesen.

6 Kosten

Die Kosten für den Ausbau des Straßenabschnitts sowie die Umlegung der beiden Bushaltestellen einschließlich Gehwegverbreiterung belaufen sich auf ca. 220.000 €. Genauere Angaben sind derzeit nicht möglich. Da das Grundstück sich im Eigentum der Abtei St. Matthias befindet, wird ein Grundstückskauf ausscheiden, sondern lediglich eine Regelung über Erbpacht erfolgen.

Trier, den 21.11.2012

gez. S. Kaes-Torchiani

