

Perspektiven grüner Stadtpolitik für den Flächennutzungsplan 2030

Antragsteller: Kreisvorstand

In den nächsten Monaten werden Weichen gestellt, in welche Richtung sich Trier in den kommenden Jahrzehnten entwickeln wird. Der Flächennutzungsplan (FNP) 2030 setzt nicht nur den Rahmen für Wohnen und Gewerbe in der Stadt, er hat Einfluss auf nahezu alle Fragen, die für das Leben in der Stadt zukünftig bestimmend sein werden. Bündnis 90/Die Grünen wollen den Flächennutzungsplan als Instrument nutzen, um die Lebensqualität in Trier für alle hier lebenden Menschen zu verbessern. Es gilt, die sozialen und ökologischen Belange zu vereinen.

Wachstum nicht um jeden Preis

Dem Wachstum Triers setzen die geografischen und stadtklimatischen Gegebenheiten Grenzen. Auch die Infrastruktur (Verkehr, Wasserversorgung, Schulen etc.) muss tragfähig bleiben. Die Sicherung annehmbarer Lebensbedingungen für alle TriererInnen muss Vorrang vor spekulativen Wachstumsprognosen - z.B. durch den sogenannten Luxemburg-Faktor - haben. Trier muss auf seine eigenen Stärken als Universitätsstandort, als Zentrum von Dienstleistungen, des Handels sowie auf seine touristische Attraktivität bauen. Auch ohne Neuausweisungen bestehen noch beträchtliche Flächenreserven für Wohnen und Gewerbe.

- Vor diesem Hintergrund fordern Bündnis 90/Die Grünen, den im FNP vorgesehenen zusätzlichen Flächenverbrauch von 145 ha brutto für Wohnen und 50 bis 70 ha brutto für Gewerbegebiete deutlich zu reduzieren.
- Kein zersiedeltes Trier! Die Vorgaben der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD)-Nord bezüglich der räumlichen und funktionalen Anbindung neu auszuweisender Flächen an bestehende Bebauung müssen aus Gründen des Naturschutzes, des Klimaschutzes, der verkehrlichen Erschließung und Energieeffizienz beachtet werden.
- Den Zielsetzungen des für die Stadtplanung verbindlichen Landschaftsplans entsprechend sind Frei- und landwirtschaftliche Flächen zu erhalten und ökologische Ausgleichsflächen zu entwickeln.
- Die raumplanerische Zusammenarbeit mit dem Umland ist zu erweitern. Dies betrifft das Wohnen, die Entwicklung von Gewerbe, Verkehr und die weitere infrastrukturelle Zusammenarbeit. Sie verpflichtet auch Trier zu maßvollem Planen.

Wohnraum behutsam erschließen

Die bis 9/15 fortgeschriebenen Zahlen lassen erkennen, dass die bereits erschlossenen Wohngebiete in Verbindung mit der Nutzung von Baulücken mit 50,8 ha netto eine große Reserve bieten. Selbst wenn dieses Potential nicht vollständig genutzt werden kann, ist die Erschließung von weiteren 111 ha netto gleich 145 ha brutto für Wohngebiete in diesem Umfang nicht zu rechtfertigen. Zwar sollte in der klimatisch belasteten Talstadt nur in begrenztem Ausmaß nach-

verdichtet werden, zusätzlicher Wohnraum kann aber durch behutsame Aufstockung oder Dachgeschossausbau sowie durch die Aktivierung von Leerständen und Fehlnutzungen entstehen.

Den Trierer Grünen ist es gelungen, das ursprünglich vorgesehene Verhältnis der Wohneinheiten von 60:40 in Ein- und Zweifamilienhäuser zu Mehrfamilienhäusern umzukehren. Das fehlende Angebot für bezahlbaren Mietwohnungsbau, der Zuzug von Flüchtlingen sowie die wachsende Anzahl von Singlehaushalten legen nahe, dieses Verhältnis zugunsten von Mehrfamilienhäusern noch weiter auszubauen.

Es ist ein Irrtum zu glauben, ein großes Angebot von neuem Bauland sei ein Königsweg zum preiswerten Wohnen. In Wahrheit bestimmen andere Faktoren in weit höherem Maß die Kostenentwicklung, z.B. die gesetzlichen Anforderungen an Baustandards.

- Eine Renaissance des jahrzehntelang vernachlässigten **sozialen Wohnungsbaus** sowie der Bau von Studentenwohnheimen sind geeignet, den Wohnungsmarkt zu entspannen. Hierzu bedarf es finanzieller Unterstützung durch Programme des Bundes und des Landes.
- Die Gründung einer **städtischen Wohnungsbaugesellschaft** soll den planmäßigen und gemeinnützigen Bau von Mietwohnungen fördern. Hier können auch Modelle autofreien, behindertengerechten sowie generationsübergreifenden Wohnens realisiert werden.

Zu Baugebieten im Einzelnen

- Falls das Baugebiet **Castelnau II** nicht aus der Beschlussfassung des Flächennutzungsplans gestrichen werden kann, ist dafür Sorge zu tragen, dass die verkehrliche Situation in der Talstadt, insbesondere im Bereich Trier-Süd (Saarstraße und Moselufer) optimiert wird, bevor diese Verkehrsachse durch weitere Verkehrsteilnehmer*innen belastet wird.
- **Brubacher Hof** ist schon wegen des nahen Naturschutzgebiets, des Verlustes von Freiraum und landwirtschaftlicher Nutzung sowie seine Auswirkung auf das Stadtklima als Baugebiet ungeeignet. Der Verkehrsprognose zufolge würde der Individualverkehr bis zu den Kaiserthermen gravierend zunehmen. Die Ansiedlung hätte zudem den Charakter einer Trabantensiedlung, die nach allen Erfahrungen sozial problematisch ist.
- Ein Baugebiet **Zentenbüsch** kann nur dann zum Zuge kommen, wenn eine verkehrliche Erschließung ohne Belastung des Ortskerns Ruwer möglich ist. Wegen seiner Größe soll die Erschließung dabei bedarfsgerecht und abschnittsweise erfolgen.
- Das neu projektierte Baugebiet **Zewen NO** wird grundsätzlich befürwortet, wenn eine positive Bewertung der Verträglichkeit (Verkehrerschließung, Naturschutz, Ersatzflächen für Gartenbau) erfolgt.
- Auf Planungen zur Verlegung des **Moselstadions** an den Messepark ist im Interesse des Schul- und Breitensports sowie aus Kostengründen zu verzichten

Gewerbegebiete

Bündnis 90/Die Grünen haben im Kommunalwahlprogramm 2014 formuliert:

“Um ansiedlungswilligen Unternehmen Raum zu bieten, muss die Stadt Flächen vorhalten. Die Ausweisung muss jedoch unter ökologischen und stadtplanerischen Aspekten erfolgen, sensible Bereiche müssen ausgenommen werden. Konversion soll immer vor Neuausweisung gehen. Das Motto muss lauten: Klasse statt Masse! Wir fordern, dass bei der Vergabe von Flächen solche Unternehmen bevorzugt werden, die regional, nachhaltig und ökologisch wirtschaften.”

Trier verfügt (Vorlage der Verwaltung September 2015) noch über einen Vorrat von 16,4 ha netto Gewerbeflächen. Die aktualisierte Planung zum FNP sieht weitere 53 bis 70 ha netto plus Logistik als neu auszuweisende Gebiete vor. Teilweise ist die Verfügbarkeit in den schon ausgewiesenen Gewerbeflächen durch die Eigentumsverhältnisse und vereinzelte spekulative Blockaden eingeschränkt. Dieses Problem darf jedoch nicht zulasten von bislang naturbelassenen Freiräumen oder von regional bedeutsamer landwirtschaftlicher Nutzung gelöst werden.

- Eine Neuerschließung von Gewerbeflächen bloß auf Bevorratung ohne konkrete Zielplanung im Sinne unseres Programms lehnen Bündnis 90/Die Grünen ab. Ferner ist eine kritische Betrachtung von Kosten und Nutzen bei jeder Neuausweisung erforderlich.
- Die Ausweisung der Fläche General-Seidel-Kaserne mit 10,3 ha wird als Konversionsprojekt grundsätzlich befürwortet.
- Eine zu erschließende Reserve von 12,7 ha stellen die in diesem Umfang nicht mehr genutzten Rangieranlagen in Trier-Ehrang dar. Wir fordern die Stadt auf, bei der Deutschen Bahn auf Freigabe dieser Flächen in kommunale Planungshoheit zu drängen.
- Weitere Gewerbeflächen sind vorrangig in vorbelasteten Gebieten auszuweisen. Damit ist deren Sanierung zu verbinden. In Frage kommen dafür vor allem Flächen im Bereich Biewer. Die Verwaltung soll diesbezügliche Untersuchungen voran treiben.
- Die Kooperation mit dem Landkreis ist insbesondere dort anzustreben, wo bereits geeignete Flächen vorhanden sind oder diese sich unter Beachtung ökologischer Kriterien günstig bereitstellen lassen.
- Überlegungen zu einem **Gewerbegebiet Herresthal erteilen Bündnis 90/ Die Grünen eine Absage**. Es ist bislang auch nicht Bestandteil des Entwurfs zum Flächennutzungsplan. Da das Gebiet verkehrlich nicht erschlossen ist, dient das Projekt den Befürwortern des Moselaufstiegs als trojanisches Pferd zum Moselaufstieg. Ohnehin fehlt es an Prüfungen, ob der Standort unter ökologischen, emissionsrechtlichen und raumplanerischen Gesichtspunkten überhaupt genehmigungsfähig wäre.

Verkehr - Vorrang für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr

Bereits heute ist Trier durch Autoverkehr bis an die Grenzen des Erträglichen belastet, oft schon darüber hinaus. Neue Straßen schaffen zusätzliche Angebote für den Individualverkehr und lösen stadträumlich kein Problem. Ein Zuwachs der Verkehrsdichte des motorisierten Individualverkehrs ist für die Menschen in der Stadt nicht zumutbar. Zum Schutz der Gesundheit und zum Erhalt der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt müssen dagegen Verbesserungen der Luftqualität und Anstrengungen zum Lärmschutz im Vordergrund stehen.

Ein konsequentes Umsteuern hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ist anzustreben.

- An den ursprünglichen Zielen zum **Modalsplit des Verkehrskonzeptes 2025** muss als Minimalsforderung festgehalten werden. Die prognostizierten Änderungen zulasten des Radverkehrs und des ÖPNV bei Steigerung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs als unmittelbare Folge neu geplanter Wohngebiete im Außenbereich sind zu verhindern.
- Die Projekte des **Schienen- ÖPNV** auf beiden Moselseiten werden ausdrücklich begrüßt. Die Detailplanungen hierzu sind rasch voran zu treiben, um baldmöglichst eine Stadtbahn zu realisieren.
- Dem Ausbau des **Radwegenetzes** ist gleichfalls Vorrang einzuräumen. Die im Radverkehrskonzept der Stadt Trier enthaltenen Maßnahmen sind daher nach der von Bündnis90/Die Grünen vorgeschlagenen Prioritätensetzung zügig und konsequent umzusetzen.
- Die Offenhaltung einer Trasse zum **Petrisbergaufstieg** ist zu begrüßen und bietet Anlass zu neuen Planungen, die zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Höhenstadtteil und Hauptbahnhof führen sollen.
- Der **Hauptbahnhof** ist ferner durch eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung von der Ostseite her zu erschließen.
- Im Konzept „Stadt am Fluss“ kommt einem **Moselsteg für Fußgänger und Radfahrer** auf der Höhe des ehemaligen Schlachthofs große Bedeutung zu.
- Der **Moselbahndurchbruch** macht wenig Sinn, wenn er über die Metternichstraße keinen Anschluss an die Autobahn erhält.
- Der geplante **Wasserwegdurchbruch** würde die Grünzone im Norden zerschneiden und ist ohne die fortgefallene Moselstadionbebauung ohnehin verzichtbar.

Fernstraßen in Bauträgerschaft des Bundes

- **Kein Moselaufstieg mit Bündnis 90/Die Grünen!** Diese Westumfahrung Triers ist ökologisch wie ökonomisch unvertretbar, und hat - anders als vielfach behauptet - keine Entlastungswirkung auf den Durchgangsverkehr in Trier.
- Der geplante vierspurige Ausbau der **B 52 Moselbrücke Ehrang - Wallenbachtal** zur A48 reicht völlig aus, den Verkehr Richtung Luxemburg aufzunehmen. Dafür sind alle Überlegungen zu einer Nordumfahrung A48 (sog. Meulenberg-Autobahn) ad acta zu legen.
- Eine auf Höhe Verteilerkreis für die Jahre nach 2025 geplante **Nordbrücke** würde die bestehenden Moselbrücken nur scheinbar entlasten, tendenziell aber einen Sog auf zusätzlichen Autoverkehr bewirken.

Klimaziele definieren, auf den Klimawandel einstellen

Ein Flächennutzungsplan lässt sich im 21. Jahrhundert nicht losgelöst von den Aspekten des Klimaschutzes aufstellen. Die vorliegende Stadtklimaanalyse und die Umweltverträglichkeitsprüfung bieten für die Stadtplanung keine Vorgaben, die den künftigen Szenarien Rechnung tragen.

Bündnis 90/Die Grünen fordern deshalb die Aufstellung eines **Klimaschutzkonzepts**, das konkrete Projekte und Maßnahmen darstellt. Es soll in direktem Bezug zum Flächennutzungsplan stehen, und zeitnah verabschiedet werden.