

Fledermäuse in der alten Lokrichthalle?

Die Abrissarbeiten an dem riesigen Gebäude verzögern sich. Schuld daran sind geschützte Tiere, die dort vermutet werden. Baudezernent Ludwig reagiert derweil auf Kritik am Vorgehen der Stadt.

VON RAINER NEUBERT

TRIER Das Bahnausbesserungswerk war über Jahrzehnte der wichtigste Arbeitgeber für Trier-West, Euren und Zewen. Es sei von den Arbeitern liebevoll „de Bud“ genannt worden, erinnert sich Hans-Willi Triesch. Im Familienalbum seiner Eltern hat das ehemalige Stadtratsmitglied historische Fotos gefunden und dem Trierischen Volksfreund zur Verfügung gestellt. „Diese Arbeiter würden sich alle im Grab rumdrehen“, ist er überzeugt, angesichts des Verfalls auf dem Gelände in den vergangenen mehr als 30 Jahren. „Der schleichende Niedergang hätte viele an ihre psychischen Grenzen gebracht.“

Sicher ist inzwischen, dass große Teile der Halle aus Sicherheitsgründen demontiert und abgerissen werden müssen. Wann damit begonnen wird, ist noch nicht genau klar. „Derzeit laufen Untersuchungen mit Blick auf den Naturschutz“, sagt Investor Antoine Faith im Gespräch mit der TV-Redaktion. „Wir wissen noch nicht, wann die abgeschlossen sein werden und wir beginnen können.“

Es geht um mögliche Fleder-



Fledermäuse wie dieses kleine Mausohr könnten in den Kellern unter der Lokrichthalle hausen.

FOTO: DPA



Eine Arbeiterkolonne präsentiert sich im Bahnausbesserungswerk in Trier stolz dem Fotografen. Das Foto stammt aus den 50er Jahren.

FOTO: ARCHIV HANS TRIESCH

maus-Populationen in den nach wie vor unter Denkmalschutz stehenden Kellern der Lokrichthalle. Den Hinweis darauf hat der Naturschutzbund (Nabu) Region Trier an die untere Naturschutzbehörde gegeben. Das bestätigt Nabu-Vorsitzender Manfred Weishaar. „Es gibt vergleichbare Keller mit sehr großen Populationen“, sagt der Fledermaus-Experte. Was nun weiter geschehe, wisse er aber nicht.

Investor Faith stellt klar, dass die aktuellen Tiefbauarbeiten vor der Halle nichts mit dem Abriss zu tun haben. „Da geht es um den Vorausbau der geplanten Straße.“ Gleichzeitig kündigt er den Bau einer LKW-Waschanlage auf dem Gelände an, „damit die Baufahrzeuge später keinen Dreck auf die Straße bringen“.

Faith bleibt bei seiner Aussage, er wolle möglichst viel von der Lokrichthalle erhalten. Das ist auch deshalb sinnvoll, weil er im Rahmen

des existierenden Bebauungsplans bleibt, der bis zu 700 Wohneinheiten erlaubt. Entscheidend für diese große Zahl ist eine kleinteilige Bebauung innerhalb der Kubatur der 170 mal 73 Meter großen Halle.

Wie der Masterplan für die Entwicklung des Geländes konkret aussieht, liegt der Stadtverwaltung seit kurzem vor und soll in Kürze in den zuständigen Gremien beraten werden. Das geht aus einem offenen Brief von Baudezernent Andreas Ludwig hervor, mit dem dieser auf die massive Kritik renommier-

ter Architekten und des Trier Forums reagiert. „Die Leitidee sieht vor, dass die Umfassungsmauern so weit wie möglich erhalten bleiben, wo möglich rekonstruiert werden und auch eine Kranbahn in die Planfigur integriert wird“, so Ludwig.

Auf die heftigen verbalen Angriffe der Kritiker reagiert er deutlich: „An keiner Stelle wurde, wie sie formu-

liert, gedealt.“ Unmittelbar nach dem Kauf habe der neue Investor entsprechend seiner Verpflichtungen aus dem städtebaulichen Vertrag –

abgestimmt mit den zuständigen Fachbehörden – ein „sehr renommiertes Büro“ mit der Erstellung eines Gutachtens zur Bestandsuntersuchung der Lokrichthalle unter denkmalflegerischen Gesichtspunkten und damit verbundenen Bausubstanz beauftragt. Das Ergebnis sei im Bauausschuss, im Denkmalpflegebeirat und im Ortsbeirat Trier-West vorgestellt worden. „Das Ergebnis der Untersuchungen ist leider sehr eindeutig. Ein Erhalt der Halle ist in dieser Form nicht möglich. Die Zerstörungen sind zu stark. An zahlreichen Stellen besteht akuter Handlungsbedarf, es besteht an mehreren Stellen sogar Lebensgefahr. Weder der Eigentümer, noch die Stadtverwaltung mit Denkmalbehörde und Bauaufsicht können die Risiken, die von der Konstruktion ausgehen, verantworten.“

Ludwig moniert das Vorgehen der Kritiker und lädt sie – „wenn Sie möchten“ – zu einem Erörterungstermin über das Gutachten ein. „Wir hätten uns sehr gewünscht, Sie hätten sich schon früher an uns gewandt, sodass Sie auf Fakten basierend hätten argumentieren können.“

.....
Den Wortlaut beider Briefe finden Sie in der Onlineversion dieses Artikels unter [volksfreund.de](#)

INFO

Ein Blick in die Geschichte

Das Ausbesserungswerk (AW) Trier wurde am 1. Juli 1911 als Hauptwerkstätte der Preußischen Staatseisenbahnen eröffnet und übernahm die Lokabteilung der Hauptwerkstätte Karthaus. Die Hauptwerkstätte Karthaus war 1880 gegründet worden, wurde aber 1924 eine Werkabteilung des AW Trier und 1956 geschlossen. 1911 hatte das AW Trier 400 Beschäftigte. Die größte Mitarbeiterzahl im Jahr 1948 betrug 1478. Aus dieser Zeit stammen unsere historischen Aufnahmen aus dem Familienalbum von Hans und Leni Triesch.

Mit der Planung und Errichtung des Werkes wurde Ernst Spiro beauftragt, der es als Direktor bis 1920 auch leitete. 1912 war Spiro Mitbegründer der werkseigenen Woh-

nungsbaugenossenschaft und deren Vorstandsvorsitzende. Diese errichtete bis in die zwanziger Jahre 124 Häuser mit 234 Wohnungen. Die Trierer Spirostraße unweit des Werkes erinnert an diese Persönlichkeit. Seit 1986 steht das Werk leer. Die Direktorenvilla und zwei weitere Gebäude wurden 2008 als Wohngebäude renoviert.

Quelle: Wikipedia



FOTO: ARCHIV HANS TRIESCH