

*Betreff***Römerbrückenkopf Freianlagen und Integrierte Rad- u. SPNV-Achse
Haltepunkt West - Baubeschluss***Federführendes Amt:*

StadtRaum Trier

Datum

15.08.2023

Berichterstattung:

Herr Beigeordneter Dr. Becker

Beteiligte Ämter:

Stadt- und Verkehrsplanung

<i>Beratungsfolge (Zuständigkeit)</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtvorstand (Vorberatung)	25.09.2023	N
Dezernatsausschuss IV (Vorberatung)	10.10.2023	Ö
Ortsbeirat Trier-West/Pallien (Anhörung)	26.10.2023	Ö
Haushalts- und Personalausschuss (Vorberatung)	31.10.2023	Ö
Stadtrat (Entscheidung)	02.11.2023	Ö

Antrag:

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Die mit dem Umbau der Verkehrsanlagen begonnene Neugestaltung des westlichen Römerbrückenkopfes wird mit der Umgestaltung der Freianlagen zwecks städtebaulich-gestalterischer Aufwertung des Umfeldes der „UNESCO-Welterbestätte Römerbrücke“ fortgesetzt.
2. Die Finanzierung der Baumaßnahme inkl. Planungskosten erfolgt für die Bauabschnitte 1-5 mit Städtebaufördermitteln aus dem Bund-Länder-Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ (90%-Förderung). Die Zuwendungen zu den förderfähigen Kosten der Maßnahme werden im Rahmen der jährlichen Zuwendungsanträge beantragt. Der Eigenanteil von 10 %, die nicht förderfähigen Kostenanteile sowie die aufgrund der Tranchenauszahlung der Fördermittel erforderliche Zwischenfinanzierung sind von der Stadt Trier zu tragen.
3. Darüber hinaus kann, ebenfalls mit 90%-Förderung, mit Bundeszuwendungen zu investiven Modellvorhaben für den Radverkehr ein Beitrag bei der Umsetzung der Integrierten Rad- und SPNV-Achse Region Trier erfolgen. Diese beziehen sich im Umfeld des Römerbrückenkopfes auf Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur am Moselradweg und dessen Zuwegung (Bauabschnitte 6-8). Auch hier sind 10 % der Gesamtfinanzierung der geförderten Maßnahmen und die Beträge zur Zwischenfinanzierung von der Stadt Trier zu tragen.
4. Die Baukosten für Ingenieurbauwerke und Freianlagen für die Bauabschnitte 1-5, die Gegenstand der Fördermaßnahme „Wachstum und nachhaltige Erneuerung Trier-West“ sind, sind nach dem derzeitigen Planungsstand mit 4.516.027 € (brutto) veranschlagt. Die voraussichtlichen Baukosten

für Ingenieurbauwerke und Verkehrsflächen für die Bauabschnitte 6-8 bei der Integrierten Rad- und SPNV-Achse wurden mit 2.095.886 € (brutto) berechnet.

Begründung:

Mit der Planung für die Freianlagen am westlichen Römerbrückenkopf wird eine wesentliche Teilmaßnahme des Masterplans Stadterneuerung Trier-West (Vorlage 023/2010, Beschluss vom 11.05.2010) mit den Zielsetzungen des Integrierten Handlungs- und Entwicklungskonzepts IHEK 2012 (Vorlage 080/2012, Beschluss vom 15.02.2012) konkretisiert. Die Planung setzt auf dem Ergebnis des Wettbewerbs „Römerbrücke und Umfeld“ aus dem Jahr 2012 (Vorlage 259/2012, Beschluss vom 28.06.2012) auf und beinhaltet den Bereich des Brückenkopfes und Maßnahmen zur Gestaltung des Moselufers. Neben den erforderlichen Umfeldmaßnahmen für den Haltepunkt der Weststrecke soll eine städtebaulich-gestalterische Aufwertung des Umfeldes der „UNESCO-Welterbestätte Römerbrücke“ erfolgen. Die Planungsziele sind am Römerbrückenkopf einerseits bessere Verknüpfungen zwischen dem Stadtteil Trier-West/dem neuen DB-Haltepunkt zur Innenstadt bzw. dem Moselufer herzustellen, andererseits Platz- und Aufenthaltsflächen zu schaffen, die sich bis an das Moselufer erstrecken und die Mosel wieder stärker in das Bewusstsein der Bürger und der Besucher der Stadt Trier rücken und Trier als „Stadt am Fluss“, wozu auch die Römerbrücke gehört, erlebbarer zu machen. Zentrales Ziel ist es die Welterbestätte Römerbrücke und Umfeld gemäß ihrer Bedeutung in Wert zu setzen.

Mit den bereits erfolgten Ausbaumaßnahmen der Verkehrsanlagen (Errichtung Kreisverkehrsplatz und Anschlussmaßnahmen), die der Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit dienen, wurden ausreichend bemessene und den aktuellen Richtlinien entsprechende Verkehrsflächen für alle Straßennutzer (IV, ÖPNV-Betreiber, ÖPNV-Kunden, Radfahrer und Fußgänger) bereitgestellt und am Brückenkopf sogar Flächen für die Gestaltung im Rahmen der Freianlagenplanung gewonnen. Die gestalterischen Aspekte, die bei den Freianlagen mehr im Vordergrund stehen können, wurden bereits bei den Verkehrsanlagen zwecks Schaffung einer räumlichen Einheit der Gesamtmaßnahme über einheitliche Materialwahl (Porphyrt-Naturstein in Gehwegflächen) und soweit möglich über eine gestalterisch-visuell wirksame Ausrichtung von Ausstattungselementen im Straßenraum (Mauerscheiben und Baumroste in Nord-Süd-Ausrichtung) berücksichtigt. Dies entspricht konzeptionell dem Entwurf des 1. Preisträgers des Wettbewerbs.

Im Focus steht bei der Planung für die Freianlagen die Schaffung eines attraktiven städtischen Aufenthalt- und Bewegungsraums mit In-Wert-Setzung bisheriger Randflächen und die Attraktivitätssteigerung von Flächen am Moselufer im direkten Umfeld der Römerbrücke. Dabei gilt es vor allem die Römerbrücke als Teil des UNESCO-Welterbes und als Brücke zur Innenstadt Triers im Einklang mit freiraumplanerischen, touristischen und denkmalpflegerischen Anforderungen in Szene zu setzen. Wesentliche Merkmale der Freianlagenplanung sind die Verbesserung der Zugänge zum Moselufer, die Herstellung von Sichtbeziehungen insbesondere auf die historischen Teile der Römerbrücke sowie die Schaffung attraktiver Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität und vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten.

Neben Verbesserungen im Bereich vorhandener Treppenanlagen entstehen neue Treppen und Rampen zur Überbrückung von Höhenunterschieden und zur Erschließung von, teilweise in Kombination mit Nord-Süd ausgerichteten Mauerscheiben, terrassenartig angelegten Flächen sowie als Verbindung zwischen dem Straßenniveau und dem Moselradweg.

Die Neugestaltung dient der verbesserten Erreichbarkeit, der Aufwertung und Nutzbarkeit der Naherholungsbereiche am Freiraumband „Mosel“ und soll diese mit öffentlichkeitswirksamen Erlebnis- und Kommunikationsbereichen sowie Ruhe- und Rückzugsbereichen ergänzen. Somit dient die Maßnahme auch dem seit 2007 kontinuierlich verfolgten Ziel „Stadt am Fluss“ im dem Sinne, dass eine bessere Verknüpfung von Stadt und Mosel und eine verbesserte Erlebbarkeit des Uferbereichs erreicht wird. An geeigneten Stellen werden im Bereich des Römerbrückenkopfes Elemente eines Informations- und Vermittlungskonzeptes zum UNESCO-Welterbe installiert sowie Spielflächen und Sitzmöglichkeiten mit Bezügen zur Römerzeit eingerichtet.

Die geplanten Baumaßnahmen bei den Freianlagen am westlichen Römerbrückenkopf beziehen sich auf die nachfolgend beschriebenen acht Bauabschnitte. Dabei werden die Bauabschnitte 1 bis 5 über das Bund-Länder-Städtebauförderprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ gefördert. Für die Bauabschnitte 6 bis 8 stehen Bundeszuwendungen zu investiven Modellvorhaben für den Radverkehr zur Verfügung.

Bauabschnitt 1: Bahnhofsvorplatz (Fläche ehemaliges Gebäude Luxemburger Straße 4)

Durch den Abbruch des Gebäudes Luxemburger Straße 4 wurde die Entwicklung eines Platzbereiches westlich der Luxemburger Straße möglich, der für den Weststrecken-Haltepunkt und die geplante DB-Fußgängerüberführung eine Trittsteinfunktion im Gesamtgefüge der Neugestaltung hat.

Der Bahnhofsvorplatz, an dem nach der Giebelwandsicherung auf der Süd- und Westseite mit Graffitikunst an den Wänden der angrenzenden Gebäude bereits Akzente gesetzt wurden, soll trotz der erforderlichen funktionalen Anforderungen (Bahnsteigzugangsbeschilderung in DB-Design, Fahrradbügel, E-Ladeschrank für Fahrradakkus, Automaten mit Fahrradreparaturteilen) und der trennenden Wirkung der Luxemburger Straße, durch seine Gestaltung mit den zur Mosel hin gelegenen Bauabschnitten der Freianlagen in Verbindung stehen. Dazu sind zwei parallel platzierte und nord-süd-ausgerichtete 1,20 m hohe Fertigteil-Mauerscheiben aus rötlich gefärbtem Sichtbeton zur Gliederung der mit Porphyr-Natursteinpflaster befestigten Fläche geplant sowie ebenfalls nord-süd-ausgerichtete Sitzgelegenheiten aus Bankelementen bzw. in Form von original römischen Steinquadern aus dem Fundus des Rheinischen Landesmuseums, die somit Sitzgelegenheit und Anschauungsobjekt zugleich sind.

Neue Baumstandorte, die in das Konzept für den gesamten Platz auf Straßenniveau eingebunden sind, ergänzen den Baumbestand im Bereich des Benedikt-Labre-Haus.

Bauabschnitt 2: Platz an der Römerbrücke (Fläche rund um das Gebäude der ehemaligen Sparkasse)

Der flächenmäßig größte Bauabschnitt ist der Platz rund um das Gebäude der ehemaligen Sparkasse. Durch eine 1,20 m hohe freistehende Fertigteil-Mauerscheibe aus rötlich gefärbtem Sichtbeton an der Luxemburger Straße und versetzt angeordnete, nord-süd-ausgerichtete Stützwände, ebenfalls aus rötlichem Sichtbeton, zwischen Platzflächen unterschiedlichen Niveaus bzw. Anpassungen an bestehenden Mauern mit Naturstein wird der Höhenunterschied zwischen dem Straßenniveau und der Hoffläche der ehemaligen Einliegerwohnung des Gebäudes Luxemburger Straße 1 in Bereiche mit unterschiedlicher Höhenlage gegliedert. Mit zwischen den Mauerscheiben angeordneten Stufen- und Rampenanlagen werden die für unterschiedliche Nutzungen (Verweilen, Treffpunkt für Kommunikation, Spiel, historische Informationen, ggf. Gastronomie) geeigneten und mit Porphyr-Natursteinpflaster befestigten Flächen erschlossen und durch die Mauerscheiben bestmöglich vom angrenzenden Verkehrsraum abgeschirmt.

Die Ebene auf dem Niveau der alten Hoffläche, die künftig öffentlich von Westen und Norden erreichbar sein wird, bietet einen sehr guten Ausblick auf die Mosel und die Römerbrücke und wird nach Realisierung der Maßnahme erstmals für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Durch Änderungen an der Treppenanlage nordöstlich des Gebäudes Luxemburger Straße 1 und dem Neubau einer Rampe vom Geländeneiveau der ehemaligen Hoffläche zum Moselradweg (Bauabschnitt 5) wird sowohl von der unteren Terrassenfläche als auch vom Gehwegniveau der Römerbrücke ein Zugang zum Moselradweg möglich.

Die bisher im Bereich dieses Bauabschnittes vorhandene Pietá wird innerhalb des Bauabschnittes neu platziert.

Auf den Flächen südlich und westlich des Bestandsgebáudes wird der Hauptteil der Baumneupflanzungen realisiert.

Seit dem Wettbewerb Römerbrücke und Umfeld im Jahr 2012 wird eine Lichtplanung des gesamten Brückenbauwerks angestrebt. Die Akzentbeleuchtung am westlichen Römerbrückenkopf dient dabei als erster Baustein, der aus stadtgestalterischer Sicht und im Zusammenhang der gehobenen Freianlagenplanung am Weltkulturerbe erforderlich ist. Die Beleuchtung in den Nachtstunden dient der Attraktivität und der Aufenthaltsqualität und der In-Wertsetzung des UNESCO-Weltkulturerbes in den Abend- und Nachtstunden.

Bauabschnitt 3: Abgang Nord (Treppenabgang nördlich der Römerbrücke)

Die vorhandene Treppe zum Moselradweg an der Nordseite des Brückenkopfes wird normgerecht erneuert, wobei eine versetzt angeordnete Treppenanlage aus Natursteinstufen in der Böschung hergestellt wird. Der Treppenlauf wird gleichmäßig in zwei Abschnitte unterteilt und in Böschungsmittle (Hochwasserfreiheit bei 200-jährigem Hochwasser) eine mit Porphy-Natursteinpflaster befestigte Terrasse mit Aussicht auf den historischen Teil der vorhandenen Römerbrücke errichtet. Die aufgrund der starken Böschungsneigung erforderlichen berg- und talseitigen Einfassungen der Terrasse werden als Sandsteinmauern hergestellt. Der vorhandene Steinsatz aus rotem Sandstein wird an die neue Situation der Treppen und der Aussichtsterrasse angepasst.

Bzgl. der Mosel befindet sich dieser Aussichtspunkt etwa in Höhe der ursprünglichen römischen Brücke und erfährt im Vergleich zur Bestandssituation eine in ästhetischer Sicht und Nutzbarkeit der Anlage starke Aufwertung, welche die entstehenden Kosten rechtfertigen.

Bauabschnitt 4: Platz / Aussicht (Platzfläche am Moselradweg nördlich der Römerbrücke)

Am nördlichen Ende der Ufermauer, etwa in Höhe der Einmündung des Weges von der Aachener Straße in den Moselradweg, wird ein kleiner Aussichtsplatz mit Blick auf die Römerbrücke und die Mosel geschaffen. Der Platz wird, wie alle Plätze im Umfeld der Römerbrücke mit Porphy-Naturstein gepflastert. Drei original römische Steinquader dienen als rustikale Sitzgelegenheit. Infotafeln bieten Erläuterungen zu kulturhistorischen Hintergründen des Brückenbauwerks.

Bauabschnitt 5: Rampe Moselradweg

Südlich der Römerbrücke wird ab dem Niveau der unteren Terrassenebene des Grundstücks Luxemburger Straße 1 (Hoffläche des ehemaligen Sparkassengebáudes), die von der Straße aus weitgehend barrierefrei erreichbar ist, statt einer Treppe eine Rampe zum Moselradweg realisiert. Obwohl wegen der örtlichen Randbedingungen in Bezug auf mögliche Rampenbreite (1,50 m nutzbare Breite zwischen den Handläufen) und 8 % Längsneigung keine explizit barrierefreie Rampe

geplant werden kann, soll die Rampe realisiert werden, da diese trotz Abweichungen zu den für Barrierefreiheit gültigen Parametern eine Verbesserung der Bestandsituation im Bereich des Umfeldes der Römerbrücke darstellt. Die nördlich der Römerbrücke existierende Wegverbindung zur Aachener Straße hat Längsneigungen von teilweise 12 %, die wegen der Randbebauung nicht wesentlich verringert werden können. Das Konzept für die Rampenlösung wurde in 2022 im Dezernatsausschuss IV vorgestellt und erhielt grundsätzliche Zustimmung.

Die Rampe wird sich nach Süden hin auf einer Länge von ca. 60 m entlang des städtischen Grundstücks Luxemburger Straße 1 und des Privatgrundstücks Luxemburger Straße 3-7 erstrecken. Das Privatgrundstück wird zum Moselradweg hin mit einer Winkelstützwand begrenzt, die im Bestand auf dem Niveau eines sich westlich des Moselradwegs befindenden Böschungskeils gegründet ist. Da bei der Realisierung des Bauwerks im unteren Teil der Rampe der Böschungskeil rückgebaut werden muss, wird in die Gründung der privaten Stützwand eingegriffen. Statt eines Abbruchs und Neubaues der privaten Stützwand auf neuer Gründungssohle mit, neben den Baukosten weitreichenden Auswirkungen auf die Nutzbarkeit der Privatflächen während der Bauzeit, ist zur Sicherung der Wandgründung und Aufrechterhaltung der Standsicherheit der Winkelstützwand als sinnvolle und wirtschaftliche bauliche Lösung eine Bodenverbesserung unterhalb der privaten Winkelstützwand mit Zementsuspension im Hochdruckinjektionsverfahren vorgesehen. Hinsichtlich dieser baulichen Einwirkung bzgl. des Privatgrundstücks werden vertragliche Regelungen mit dem Eigentümer / Eintragung einer Grunddienstbarkeit veranlasst.

Damit der mit Injektionen verbesserte Baugrund im unteren Bereich der Rampe nicht sichtbar ist und Erosion / Witterung nicht ausgesetzt ist, wird er durch eine Betonschürze geschützt. Der obere Rampenbereich wird aus einer Betonvorsatzschale mit Betonhinterfüllung und Rückverankerung hergestellt. Abschließend werden die sichtbaren Wandteile unter Verwendung von Sandsteinen verblendet.

Bauabschnitt 6: Moselradweg

Der Moselradweg muss für die Bautätigkeiten der Bauabschnitte 3 bis 5 und 8 in Anspruch genommen werden. Nach Fertigstellung dieser Bauabschnitte erhält der Moselradweg eine einheitliche Oberflächenbefestigung aus Asphalt was gegenüber dem derzeitigen Zustand mit unterschiedlichen Materialien im Bereich der Römerbrücke eine optische Aufwertung bedeutet und dies auch in Bezug auf den Radverkehr und das Reinigen nach Hochwasserereignissen die sinnvolle Befestigungsart ist.

Die Ausführung der Oberflächenarbeiten inkl. geordneter Entwässerung und normgerechter Erneuerung der Absturzsicherung sind eng verbunden mit den Maßnahmen von Bauabschnitt 8 (Ufermauer). Die Entwässerung des Moselradwegs ist so geplant, dass der Wasserabfluss von einer Rinne aus durch unterhalb der Mauerabdeckung eingebaute Strahlrohre zur Luftseite der Ufermauer erfolgt. Die Ausbildung der luftseitigen Enden der Rohre sind mit Tropfkanten so geplant, dass durch abfließendes Wasser keine Schädigungen an der Ufermauer erfolgen. Die Absturzsicherung, die nicht auf der Ufermauer befestigt ist, sondern westlich davon auf einem Fundamentbalken verankert wird, erfolgt im Design der eigens für die Römerbrücke und deren Umfeld entwickelten Geländer.

Bauabschnitt 7: Verbindung Aachener Straße (Weg zwischen Moselradweg und Aachener Straße)

Der von Radfahrern und Fußgängern stark frequentierte Verbindungsweg zwischen Aachener Straße und Moselradweg befindet sich in einem extrem schlechten baulichen Zustand. Am Ende der

Baumaßnahmen im Bereich des Moselradwegs und am Moselufer wird der Weg, der als Baustellenzufahrt genutzt werden muss, erneuert.

Bauabschnitt 8: Ufermauer Moselradweg

Die knapp 200 m lange Stützwand zwischen Moselradweg und Moselvorland, die einen Geländeversprung von bis zu 3,25 m abfängt, besteht zu ca. 170 m aus nördlich und südlich an die Römische Ufermauer angrenzende, Anfang des 19. Jahrhunderts errichtete Mauerabschnitte, die teilweise starke Schädigungen aufweisen. Da sich diese nicht explizit unter Denkmalschutz stehenden Mauerabschnitte im unmittelbaren Umfeld der UNESCO-Welterbestätte „Römerbrücke“ befinden und im Zusammenhang mit der Römerbrücke wahrgenommen werden bzw. in ihrem Erscheinungsbild nicht von der Römerbrücke zu trennen sind, besteht seitens der Denkmalpflege die Forderung erforderliche Sanierungsmaßnahmen an diesen Ufermauerabschnitten trotzdem aus denkmalpflegerischer Sicht vorzunehmen.

Die Ertüchtigungsmaßnahmen an der Ufermauer sind zur Sicherstellung der Standsicherheit und der Herstellung ordnungsgemäßer Entwässerungseinrichtungen sowie Absturzsicherungen im Zusammenhang mit dem Moselradweg erforderlich. Sie bestehen je nach Art und Umfang der Mauerschädigungen infolge Wassereinfluss (Oberflächenwasser/Hochwasser) oder Durchwurzungen der Mauerkrone aus teilweisem Rückbau und Neuaufmauerung von Steinlagen/der Abdecksteine, Vernadelungen/Einbau von Ankerlagen, Ersatz fehlender oder zerstörter Steine und sicherer Fundamentierung normgerechter Geländer.

Bauausführung

Für die Realisierung der baulichen Änderungen im Abflussquerschnitt der Mosel liegt die wasserrechtliche Genehmigung der SGD Nord vor. Da es gegenüber dem Planstand eines denkmalschutzrechtlichen Bescheides aus Q1/2022 Planänderungen gab, ist mit Amt 41 vereinbart den Antrag auf Erteilung einer denkmalschutzrechtlichen Genehmigung aktualisiert nochmals einzureichen.

Die Baumaßnahme wird in Teilbereichen durch die Landesarchäologie mit Grabungen begleitet.

Die Entwässerung der Bauabschnitte 1 und 2 erfolgt über bereits im Zuge der Maßnahme „Verkehrsanlagen“ vorbereitete Anschlüsse an den Hauptsammler in der Luxemburger Straße. Alle anderen Bauabschnitte entwässern in die Mosel.

Die Befestigung der Platzflächen erfolgt als Fortsetzung der Fahrbahnnebenflächen der Straßenverkehrsanlagen mit Porphyr-Natursteinpflaster. Die mit 8 % geneigte Rampe zum Moselradweg wird wegen Rutschsicherheit bei ungünstiger Witterung mit Betonsteinpflaster befestigt.

Mit Ausnahme der Rampe zum Moselradweg und des vorhandenen Verbindungsweges zwischen der Aachener Straße und dem Moselradweg werden die Kriterien der Barrierefreiheit, der Benutzbarkeit und Verkehrssicherheit wie Treppenbreiten, Steigungsmaß, Ebenheit, zwingend erforderliche taktile Bodenbeläge gemäß DIN, kontrastierende Ausstattungselemente, Handläufe, Geländer, Radabweiser vollständig eingehalten.

Als Funktionalbeleuchtung wird seitens SWT eine Beleuchtungsanlage mit LED-Leuchten hergestellt. Gemäß Beschluss der am 03.05.2023 im DA IV geändert beschlossenen Vorlage 166/2023 soll eine

Akzentbeleuchtung ausgeführt werden. Diese besteht aus Bankunterleuchten im Bereich der an Mauerseiben und Stützwänden befestigten Sitzgelegenheiten, Handlaufleuchten und Wandstrahlern an der Sandsteinmauer zum Moselradweg hin.

Während der Baumaßnahmen sollen die Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs auf ein Minimum begrenzt werden, d. h. die Anbindung des Benedikt-Labre-Haus gewährleistet bleiben und Baustellenzufahrten gebündelt und möglichst in Schwachverkehrszeiten erfolgen. In Bezug auf den Moselradweg bedeutet die Maßnahme, dass dieser zeitweise nicht genutzt werden kann und geänderte Verkehrsführungen eingerichtet werden müssen.

Gemäß aktuellem Rahmenterminplan ist der Baubeginn im Herbst 2024 und die Fertigstellung der Maßnahme im Frühjahr 2026 geplant. Die Realisierung des Bauabschnittes 1 (Bahnhofsvorplatz) muss in Abhängigkeit mit den Baumaßnahmen der DB AG für den geplanten Bahnsteig und die Personenüberführung sowie der Inbetriebnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf der Weststrecke erfolgen. Es ist erforderlich, dass die Realisierung der Maßnahmen, die sich planerisch verzögert haben, im vorgesehenen Förderzeitraum abgeschlossen werden.

Die Planung für die Freianlagen am westlichen Römerbrückenkopf wurde im Projektbeirat, in verschiedenen Sitzungen des DA IV und dem Ortsbeirat Trier-West/Pallien vorgestellt.

Die Planung bezieht sich auf Teilflächen der Bebauungspläne BW 74 und BW 75-1, die vor Widmung in Bezug auf die Festsetzungen zu den künftigen öffentlichen Verkehrsflächen teilweise geändert werden müssen.

Vorleistungen:

Die Vorleistungen beziehen sich auf folgende bereits erfolgte Leistungen:

- Ankauf Gebäude Luxemburger Straße 1 mit zugehöriger Parzelle
- Grunderwerb und Gebäudeabbruch Luxemburger Straße 4
- Grunderwerb im Bereich BA 3 (Abgang Nord)
- Giebelwandsicherung Luxemburger Straße 6 und Wandgestaltung Giebelwand Luxemburger Straße 6 und östliche Wandfläche des DB-Stellwerks

Voraussichtliche klimatische Auswirkungen („Klimaeinschätzung“):

Bei der Maßnahme handelt es sich um eine Maßnahme, die größtenteils auf bisher bebauten bzw. bereits befestigten Flächen realisiert wird. Es werden notwendige Verkehrsflächen, die für den Bahnsteigzugang, für Radabstellflächen und zur Qualitätsverbesserung im Zuge des Moselradwegs einer umweltfreundlichen Mobilität dienen, realisiert. Ansonsten fördern die gestalteten Aufenthaltsflächen mit Ausstattungselementen und Baumpflanzungen, welche im Hinblick auf ihr Kühlungspotenzial und die Feinstaubfilterung sich positiv auf das Kleinklima und die Lebensqualität in der Stadt auswirken, die Attraktivität für den Fußgängerverkehr im Römerbrückenumfeld. Aufgrund der komplexen Höhenabwicklung zu einer barrierefrei erschließbaren Platzfläche beim Sparkassenvorplatz können die 3 Bestandsbäume leider nicht erhalten bleiben. Eine Planung um die Bestandsbäume herum führt zu einem nicht barrierefreien Platz. Im Sinne der Inklusion müssen die Bestandsbäume somit gerodet werden. Es handelt sich dabei um zwei Baumhasel – *Corylus colurna* und einen Bergahorn – *Acer pseudoplatanus*. Als Ersatz für die drei wegfallenden Bäume werden sieben neue Bäume am Sparkassenvorplatz und drei neue Bäume am direkt angrenzenden Bahnhofsvorplatz gepflanzt. Somit wird der Entfall der bestehenden Bäume im Verhältnis von 3:1 ausgeglichen. Da es sich bei zwei der drei Bestandsbäume um noch nicht ausgewachsene, junge

Exemplare handelt, ist der qualitative Verlust hinsichtlich der klimatischen Begünstigungen durch Bäume im Vergleich mit der entsprechenden Neupflanzung noch stark begrenzt. Die positive klimatische Auswirkung der größeren Anzahl an Neupflanzungen steht hier bei guter Entwicklung der Individuen klar im Vordergrund.

Die realisierbaren Baumneupflanzungen innerhalb befestigter Flächen dienen aber nicht nur zur Verbesserung des Kleinklimas, sondern stellen auch ein Trittsteinbiotop zwischen Moselufer und Markusberg dar. Zur Erzielung einer steigenden Qualität sich gut entwickelnder Bäume werden entsprechend technische Baumquartiere an diesen Extremstandorten geschaffen. Für eine klimafitte und dauerhafte Entwicklung der Bäume wird als Baumart eine italienische Erle – *Alnus cordata* gewählt, die derzeit als zukunftsfähige Baumart einsetzbar ist und die nach aktuellen Kenntnissen, der Anpassung an den Klimawandel Stand hält. Sie gilt als stadtklimafest mit sehr weiter Standortamplitude. Als Laubbaum mit breiten Blättern wirken die Bäume beschattend auf den befestigten Platz und verhindern somit das extreme Aufheizen der Fläche bei starker Sonneneinstrahlung. Dieses wiederum wirkt sich positiv auf das direkte Umfeld und die bereits angesprochene Lebensqualität der Stadtteilbewohnenden und Reisenden aus.

Kosten:

Die Gesamtkosten in Höhe von 6.611.913 € teilen sich wie folgt auf die Maßnahmen Römerbrückenkopf Freianlagen und Integrierte Rad- u. SPNV-Achse Haltepunkt West, sowie auf investive und konsumtive Bestandteile der Haushaltsjahre 2024 – 2027 auf:

Römerbrückenkopf Freianlagen inklusive Baukostensteigerung:

	2024		2025		2026		2027		Gesamt
	<i>inv</i>	<i>kon</i>	<i>inv</i>	<i>kon</i>	<i>inv</i>	<i>kon</i>	<i>inv</i>	<i>kon</i>	
BK	100.000	25.000	1.780.311	452.314	747.969	154.337	382.242	121.909	3.764.081
BNK	160.000	72.000	198.398	23.908	142.018	33.974	96.580	25.067	751.947
Summe	260.000	97.000	1.978.709	476.222	889.987	188.311	478.822	146.976	4.516.027

Integrierte Rad- u. SPNV-Achse, Haltepunkt West

	2024		2025		2026		2027		Gesamt
	<i>inv</i>	<i>kon</i>	<i>inv</i>	<i>kon</i>	<i>inv</i>	<i>kon</i>	<i>inv</i>	<i>kon</i>	
BK	10.000	20.000	40.000	20.000	204.791	719.097	496.617	333.137	1.843.643
BNK	10.000	40.000	0	0	10.000	86.121	59.907	46.216	252.243
Summe	20.000	60.000	40.000	20.000	214.791	805.218	556.524	379.353	2.095.886

Voraussichtliche klimatische Auswirkungen: Finanzielle Auswirkungen: Finanzhaushalt

Der auf das Jahr 2024 entfallende investive Anteil i.H.v. 260.000 € wurde im Rahmen der Haushaltsplanung 2024 im Finanzhaushalt 2024, Teilhaushalt 4.1 – Planen, Bauen und Gestalten – bei Projekt 7.511114 - STU West, Römerbrückenkopf –, PSP-Element 7.511114.700.300 – Baukosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 100.000 €, und bei PSP-Element 7.511114.700.700 – Baunebenkosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 160.000 € eingeplant.

Die auf die Jahre 2025 bis 2027 entfallenden investiven Beträge werden im Rahmen der Haushaltsplanung 2025 ff. in den Finanzhaushalten 2025 bis 2027, Teilhaushalt 4.1 – Planen, Bauen und Gestalten – bei Projekt 7.511114 - STU West, Römerbrückenkopf –, PSP-Element 7.511114.700.300 – Baukosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 1.780.311 € (Finanzhaushalt 2025), 747.969 € (Finanzhaushalt 2026) und 382.242 € (Finanzhaushalt 2027), sowie bei PSP-Element 7.511114.700.700 – Baunebenkosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 198.398 € (Finanzhaushalt 2025), 142.018 € (Finanzhaushalt 2026) und 96.580 € (Finanzhaushalt 2027) eingeplant.

Ergebnishaushalt

Der voraussichtlich in 2024 kassenwirksam werdenden konsumtiven Anteil in Höhe von 97.000 € wurde im Rahmen der Haushaltsplanung 2024 im Ergebnishaushalt 2024, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 5233110 – Unterhaltung von Straßen – in Höhe von 25.000 € und bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.08 – Planung von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 5629010 – Sonstige Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Dienstleistungen – in Höhe von 72.000 € eingeplant.

Die auf die Jahre 2025 – 2027 entfallenden konsumtiven Anteile werden im Rahmen der Haushaltsplanung 2025 ff. in den Ergebnishaushalten 2025 bis 2027, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 5233110 – Unterhaltung von Straßen – in Höhe von 452.314 € (Ergebnishaushalt 2025), 154.337 € (Ergebnishaushalt 2026) und 121.909 € (Ergebnishaushalt 2027), sowie bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.08 – Planung von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 5629010 – Sonstige Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Dienstleistungen – in Höhe von 23.908 € (Ergebnishaushalt 2025), 33.974 € (Ergebnishaushalt 2026) und 25.067 € (Ergebnishaushalt 2027) eingeplant.

Verpflichtungsermächtigung

Zur Vergabe des Bauauftrages im Jahr 2024 ist eine Verpflichtungsermächtigung über die in den Jahren 2025 – 2027 kassenwirksam werdenden investiven Anteile erforderlich. Diese wird in Höhe

von 3.347.518 € im Rahmen der Änderungsmeldung zum Haushalt 2024 im Finanzhaushalt 2024, Teilhaushalt 4.1 – Planen, Bauen und Gestalten – bei Projekt 7.511114 - STU West, Römerbrückenkopf – mit Kassenwirksamkeit in 2025 i.H.v. 1.978.709 €, Kassenwirksamkeit in 2026 i.H.v. 889.987 € und Kassenwirksamkeit in 2027 i.H.v. 478.822 € eingeplant.

Zuwendungen/ Städtebaufördermittel aus Programm „Wachstum und nachhaltige Entwicklung – WnE“ (früher STU West) exklusive Baukostensteigerung Stand 2023

Nach aktuellem Stand können maximal 3.009.977 Euro als förderfähige Kosten anerkannt werden - vorbehaltlich der Prüfung und Bewilligung des Ministeriums des Innern und für Sport im Rahmen des Zuwendungsantragsverfahrens. Die Förderung erfolgt über das Programm „Städtebauliche Erneuerung“ – „Nachhaltige Stadt - Wachstum und nachhaltige Entwicklung“ (WnE). Die Förderquote im Programm „Wachstum und nachhaltige Entwicklung“ (WnE) beträgt für die anerkannten förderfähigen Kosten 90 Prozent.

885.240 Euro	flächenbezogene förderfähige Kosten (600 €/ m ²)
1.825.660 Euro	Sonderbauteile/ Ingenieurbauwerke
21.500 Euro	Vermittlungskonzept/ Ausstattungen
240.610 Euro	Akzentbeleuchtung
<u>36.967 Euro</u>	Grabungskosten
<u>3.009.977 Euro</u>	maximale förderfähige Kosten
2.708.979 Euro	90 % Zuwendungen Stbauf. Mittel WnE Bund und Land
300.998 Euro	10 % Eigenanteil Stbauf -Mittel Stadt Trier
1.506.050 Euro	Gesamtkosten Stadt Trier (inkl. 10% Eigenanteil an Stbf.-Mitteln)

Integrierte Rad- u. SPNV-Achse, Haltepunkt West

Finanzhaushalt

Der in 2024 kassenwirksam werdende investive Anteil von 20.000 € wurde im Rahmen der Haushaltsplanung 2024 im Finanzhaushalt 2024, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei Projekt 7.541281 - Rad- u. SPNV-Achse, Haltepunkt West –, PSP-Element 7.541281.700.300 – Baukosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 10.000 €, und bei PSP-Element 7.541281.700.700 – Baunebenkosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 10.000 € eingeplant.

Die auf die Jahre 2025 bis 2027 entfallenden investiven Beträge werden im Rahmen der Haushaltsplanung 2025 ff. in den Finanzhaushalten 2025 bis 2027, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei Projekt 7.541281 - Rad- u. SPNV-Achse, Haltepunkt West –, PSP-Element 7.541281.700.300 – Baukosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 40.000 € (Finanzhaushalt 2025), 204.791 € (Finanzhaushalt 2026) und 496.617 € (Finanzhaushalt 2027), sowie bei PSP-Element 7.541281.700.700 – Baunebenkosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen

für Baumaßnahmen – in Höhe von 10.000 € (Finanzhaushalt 2026) und 59.907 € (Finanzhaushalt 2027) eingeplant.

Ergebnishaushalt

Der voraussichtlich in 2024 kassenwirksam werdenden konsumtiven Anteil in Höhe von 60.000 € wurde im Rahmen der Haushaltsplanung 2024 im Ergebnishaushalt 2024, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 5233110 – Unterhaltung von Straßen – in Höhe von 20.000 € und bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.08 – Planung von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 5629010 – Sonstige Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Dienstleistungen – in Höhe von 40.000 € eingeplant.

Die auf die Jahre 2025 – 2027 entfallenden konsumtiven Anteile werden im Rahmen der Haushaltsplanung 2025 ff. in den Ergebnishaushalten 2025 bis 2027, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 5233110 – Unterhaltung von Straßen – in Höhe von 20.000 € (Ergebnishaushalt 2025), 719.097 € (Ergebnishaushalt 2026) und 333.137 € (Ergebnishaushalt 2027), sowie bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.08 – Planung von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 5629010 – Sonstige Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Dienstleistungen – in Höhe von 86.121 € (Ergebnishaushalt 2026) und 46.216 € (Ergebnishaushalt 2027) eingeplant.

Verpflichtungsermächtigung

Zur Vergabe des Bauauftrages im Jahr 2024 ist eine Verpflichtungsermächtigung über die in den Jahren 2025 – 2027 kassenwirksam werdenden investiven Anteile erforderlich. Diese wird in Höhe von 3.347.518 € im Rahmen der Änderungsmeldung zum Haushalt 2024 im Finanzhaushalt 2024, Teilhaushalt 4.1 – Planen, Bauen und Gestalten – bei Projekt 7.511114 - STU West, Römerbrückenkopf – mit Kassenwirksamkeit in 2025 i.H.v. 1.978.709 €, Kassenwirksamkeit in 2026 i.H.v. 889.987 € und Kassenwirksamkeit in 2027 i.H.v. 478.822 € eingeplant.

Zuwendungen

Der investive Anteil der erwarteten Bundeszuwendung in Höhe von rund 677.000 € wird entsprechend der erwarteten Kassenwirksamkeit in den Finanzhaushalten 2025 – 2028, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei Projekt 7.541281 - Rad- u. SPNV-Achse, Haltepunkt West –, PSP-Element 7.541281.705 – Zuwendungen – und Sachkonto 6814110 – Investitionszuwendungen des Bundes – in Höhe von 9.000 € im Finanzhaushalt 2025, 36.000 € im Finanzhaushalt 2026, 185.000 € im Finanzhaushalt 2027 und 447.000 € im Finanzhaushalt 2028 eingeplant.

Der konsumtive Anteil in Höhe von voraussichtlich rund 983.000 € wird entsprechend der erwarteten Kassenwirksamkeit in den Ergebnishaushalten 2025 – 2028, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 4144110 – Zuwendungen für laufende Zwecke vom Bund – in Höhe von 18.000 € im Ergebnishaushalt 2025, 18.000 € im Ergebnishaushalt 2026, 647.187 € im Ergebnishaushalt 2027 und 299.823 € im Ergebnishaushalt 2028 eingeplant.

Anlage/n:

- Übersichtsplan Kostengrenzen
- Übersichtsplan Kostengrenzen A3
- ÜbersichtsplanA3
- Folgekostenrechnung Integrierte Rad-und SPNV-Achse Haltepunkt West
- KAB-App