

Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der L187 im Zuge der Ortsdurchfahrt Trarbach

Städtebauliche und stadtgestalterische Stellungnahme
Stand 16.02.2021



STADTPLANUNG
LANDSCHAFTSPLANUNG

Dipl. Ing. Heiner Jakobs
Roland Kettering
Dipl. Ing. Peter Riedel
Dipl. Ing. Walter Ruppert

Freie Stadtplaner PartGmbH

Bruchstraße 5
67655 Kaiserslautern

Telefon 0631 . 361 58 - 0
Telefax 0631 . 361 58 - 24
E-Mail buero@bbp-kl.de
Web www.bbp-kl.de

Grundlage:

- Unterlagen der Planfeststellung vom 27.11.2020 LBM Trier
- Erläuterungsbericht mit Plänen

Erläuterung der bisherigen Abstimmungen zur Planung

Die Straße und der Straßenraum der L187 prägt den eng bebauten Stadtraum des Stadtteiles Trarbach. Bereits zu Beginn der Stadtsanierung im Jahre 1988 wurde die Aufwertung des Stadtraumes mit einem ortgerechten Ausbau und einer angemessenen Gestaltung der Straßen und Plätze als Maßnahmenziel festgesetzt. Insbesondere die Berücksichtigung der Fußgänger und Radfahrer als wichtige Nutzergruppen sowie die Neuordnung der Verkehrsflächen inkl. der Stellplatzanlagen wurden als Planungsvorgabe formuliert.

Der nun anstehende Ausbau stellt einen wichtigen Baustein für die Erreichung dieser Sanierungsziele dar.

Bereits die ersten Planungen 2008 wie auch die nachfolgenden Planungen des LBM wurden mit der Stadt und dem beauftragten Stadtplanungsbüro BBP besprochen und jeweils entsprechend weiterentwickelt. Auf Grundlage dieser Abstimmungen ergaben sich Anpassungen der Planungen, die in dem nun vorliegenden Planfeststellungsverfahren abschließend eingearbeitet wurden.

Gestaltung der Randbereiche erfolgt durch die Stadt

Das Planfeststellungsverfahren beinhaltet die technische Planung und Ausarbeitung der Baumaßnahme „Ausbau der L187 im Stadtteil Trarbach“. Dabei wird der Straßenzug mit Achse, Planungshöhen, Fahrbahn, Bord- und Rinnenanlagen und den angrenzenden Seitenbereichen planerisch abgebildet. Im Erläuterungsbericht wird auf die einzelnen technischen Festlegungen wie Fahrbahnaufbauten, Trassenelemente und die Infrastrukturmaßnahmen eingegangen.

Die gestalterische Festlegung der Gehwege, Parkzonen, Seitenbereiche und Plätze obliegt der Stadt Trarbach. In den Unterlagen des LBM ist in Punkt 4.1.1 Folgendes vermerkt:

„Das spätere Aussehen der Randbereiche / Plätze (1), (2) und (3), wird durch ein städtebauliches Gestaltungskonzept des Büros BBP Stadtplanung Landschaftsplanung PartGmbH aus Kaiserslautern erarbeitet.“

In der Planausfertigung sind 3 Platzbereiche dargestellt, für die eine freiräumliche und stadtbildaufwertende Ausgestaltung durch die Stadt vorgesehen ist:

Ausgestaltung der Straßennebenflächen (Gehwege durch städtebauliches Gestaltungskonzept)

- (1) Weihertorplatz
- (2) Rathaus-Platz
- (3) Moseltor-Platz

Diese Vorgehensweise entspricht der Abstimmung zwischen Stadt und LBM: Somit hat die Stadt die Möglichkeit, auf Grundlage der technischen Planung die wesentlichen und stadtbildprägenden Elemente wie Beleuchtung, Begrünung, Poller, Tore, Hinweisbeschilderung und Sitzgelegenheiten selbst festzulegen.

Von Seiten der Stadt wird auch der Bodenbelag im Bereich der Gehwege, Parkzonen und Platzbereichen festgelegt. Gestaltungsziel ist ein dem Stadtbild angepasster, barrierearmer Pflasterbelag in unterschiedlichen Formaten und Ausführungen.

Verkehrssicherheit - Fahrgeschwindigkeiten

Durch die Neugestaltung der Straßen wird im gesamten Straßenzug der Fahrbereich deutlich gegenüber dem jetzigen Zustand verringert. Somit wird dem Autoverkehr die besondere Situation im eng bebauten Stadtkern verdeutlicht. Aus unserer Erfahrung ergibt sich daraus eine angemessene Fahrweise und auch geringere Fahrgeschwindigkeiten.

Erläuterungsbericht LBM: Durch die beidseitig geführten Bordrinnen und Muldenrinnen, an die angrenzenden Gehwege bzw. Parkflächen, wird die Fahrbahn zusätzlich optisch eingeengt. Die Geschwindigkeit soll somit auf den geplanten Bereichen reduziert werden. Außerdem bildet die Bordanlage vor dem Gehweg einen Schutz für den Fußgänger

In der Moselstraße wird die Bauart geändert: Hier wird der Fahrbereich nur mit einer ebenerdigen Rinnenanlage vom Seitenbereich getrennt. Der Fußgänger im Seitenbereich wird mit Pollern geschützt. Dies stellt eine nochmals stärkere Verdeutlichung der Situation dar und wirkt sich entsprechend auf das Fahrverhalten aus.

Das Fahrverhalten nach dem Umbau sollte in jedem Fall überprüft werden, um die Auswirkungen der Umgestaltung durch einen „**Vorher-Nachher-Vergleich**“ darzulegen. Wünschenswert ist eine Fahrweise mit max. 30 km/h im gesamten Ausbaubereich, in der Moselstraße besser max. 20 km/h. Sollten diese Werte nicht erreicht werden, kann durch eine Höchstgeschwindigkeitsanordnung nachgebessert werden.

Barrierefreiheit

Im gesamten Ausbaubereich sind Elemente für sehingeschränkte Menschen im Boden eingeplant. Dazu werden taktile Bodenplatten mit Richtungsrillen oder Noppen an Querungsstellen eingebaut. Aus Sicht der Stadtgestaltung ist dies erforderlich und sinnvoll, da sich diese Nutzergruppe somit im öffentlichen Raum sicher bewegen kann. Die notwendigen Farbunterschiede (Kontrastfarbe) zum umgebenden Gehwegbelag ist aus stadtgestalterischer Sicht hinzunehmen.

Für die geheingeschränkten Menschen werden an den Querungsstellen die Bordanlagen abgesenkt, so dass eine stolperfreie Querung möglich ist. In der Moselstraße sind keine Bordanlagen vorgesehen.

Materialien für die Fahrbahn und Seitenbereiche

Die Fahrbahnen im gesamten Ausbaubereich werden mit Asphalt hergestellt. Auf Grund der Verkehrsbelastungen ist die Asphaltbauweise insbesondere in Hinsicht einer dauerhaften Haltbarkeit erforderlich. Pflasterfahrbahnen können hier aus technischen Gründen nicht verwendet werden.

Vorschlag Asphaltaufheller in bestimmten Zonen

Eingeplant werden sollten aus Sicht der Stadtplanung, dass die Fahrbahnen in Teilbereichen mit einem **Aufheller** versehen werden. Es handelt sich dabei um eine gestalterische Veränderung des Asphalt, die technischen Eigenschaften ändern sich nicht.

Somit können, um die besondere städtebauliche Situation zu betonen, bestimmte Zonen farblich (hell- zu dunkelgrau) abgesetzt werden. Zu diesen Zonen zählen die Platzbereiche – Weihertorplatz, Rathausplatz und Moseltorplatz – und evtl. auch die Moselstraße.

Für die Seitenbereiche, Gehwegflächen und Stellplätze ist ein anthrazitfarbenes Betongestaltpflaster vorgesehen. Mit helleren Einlagen können die Stellplätze markiert werden oder eine besondere Betonung der Platzflächen gestaltet werden. Die Auswahl des Belages obliegt der Stadt.

Wegfall Fußgängerüberwege

Durch den Ausbau werden die öffentlichen Flächen insgesamt fußgängerfreundlicher, die „Kfz-Dominanz“ wird stark zurückgenommen. Die Fahrbahnflächen werden auf das notwendige Maß reduziert. Dadurch werden auch die Querungen für die Fußgänger erleichtert und sicherer. Die noch zu formulierende Ausgestaltung der Seitenbereiche und der Plätze signalisiert dem Kfz-Verkehr, dass in dieser Zone eine besondere städtebauliche Situation vorhanden ist, bei der Fußgänger eine wichtige Funktion einnehmen.

Aus Sicht der Stadtplanung sollte auf Fußgängerüberwege verzichtet werden, da so dem Autofahrer angezeigt wird, dass Fußgänger nur an wenigen Stellen Vorrang haben. Ziel der Umgestaltung ist jedoch, ein verträgliches Miteinander und aufeinander Achtgeben zu erreichen.

Aus Erfahrung können wir feststellen, dass sich die Verkehrssicherheit durch dieses Verhalten erhöht und ein höheres Sicherheitsgefühl entsteht. Dies trifft auch auf Kinder, betagte oder beeinträchtigte Menschen zu.

Durch die vorsorglich eingelegten Leerrohre können jedoch auch Überwege nachträglich installiert werden.

Stellungnahme zu den vorgelegten Planungsteilen

In der nachfolgenden Erläuterung wird auf die einzelnen Bereiche entsprechend den 3 Lageplänen eingegangen:

1 | Bereich Wildbadstraße -Weihertorplatz - Teilplan 1 (Anlage 05 – Blatt 01e)

Die Planung entspricht dem letzten Abstimmungsergebnis zwischen Stadt (Stadtplanung) und LBM. Im Bereich des Weihertorplatzes werden die Fahrbahnen durch eine Querunginsel aufgeteilt. Die Fahrbahnflächen werden reduziert, die Seitenflächen für Gehwege, Grün- und Platzflächen deutlich aufgewertet.

Die Bushaltestelle (mit 18 cm Busbordsteinen) und die Querung sind sowohl funktional als auch stadträumlich richtig angelegt. Nicht im Plan enthalten – weil auch nicht im Rahmen der Planfeststellung erforderlich – ist die Gestaltung des Seitenbereiches und des gesamten Platzraumes. Hier wird durch eine spätere Planung eine prägende Stadtbildgestaltung – mit Begrünung, Beleuchtung, Fahnen, usw. erfolgen. Vorgesehen ist hier auch die Gestaltung eines „Stadttore“, das den Platzraum fassen soll und den Auftakt in den historischen Stadtbereich bildet.

Erläuterungsbericht LBM: Eventuelle Poller-Standorte werden in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde, nach der Verkehrsfreigabe, festgelegt. Dies dient der erhöhten Sicherheit für den Fußgänger, bedingt durch ein mögliches Überfahren der Randbereiche.

Die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Seitenbereich erfolgt mit einem Rundbordstein Höhe ca. 4 cm und einer Bordrinne Breite 17 cm. Die Querungsstellen werden barrierefrei ausgestaltet.

Fazit: Die technische Planung entspricht den Vorstellungen der Stadtplanung. Es ist eine klare und nachhaltige funktionale Verbesserung ersichtlich. Die Möglichkeit der Ausgestaltung der Seitenbereiche bietet ausreichend Möglichkeiten zur Aufwertung des Stadtbildes.

2 | Bereich Weierstraße – Grabenstraße – Rathausplatz - Teilplan 2 (Anlage 05 – Blatt 02e)

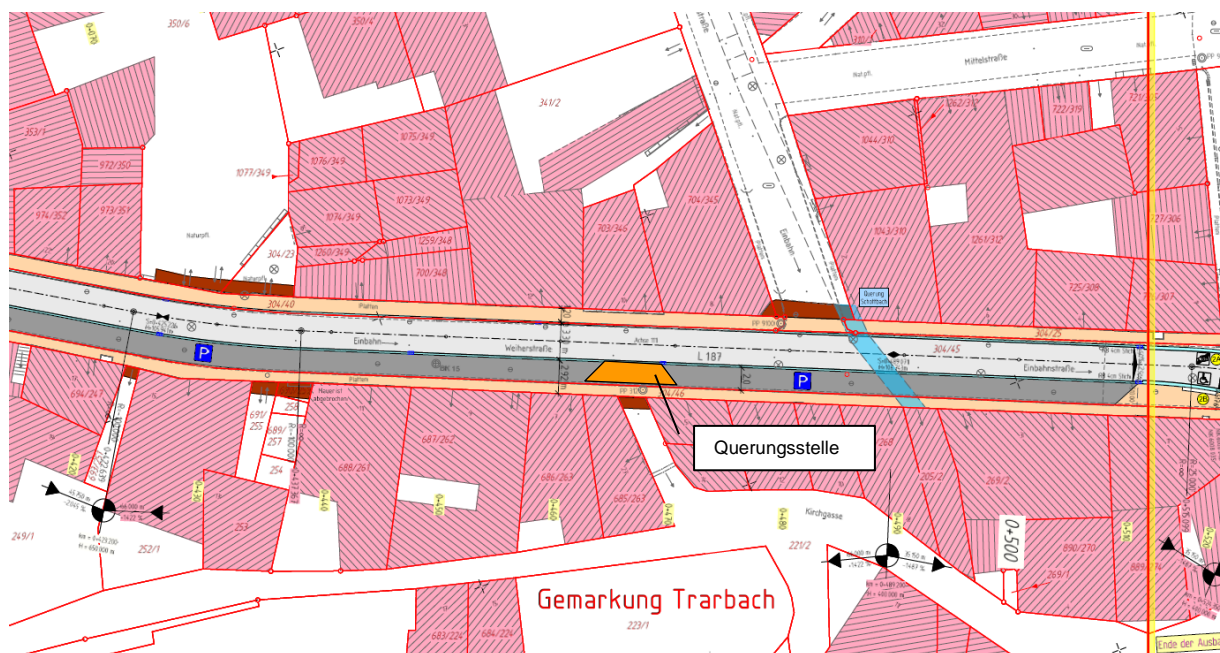
Die Planung entspricht dem letzten Abstimmungsergebnis zwischen Stadt (Stadtplanung) und LBM.

Park- und Gehzone in der Weierstraße

Die Parkzone in der Weierstraße ist bergseitig angeordnet. Das „Parken erfolgt im Seitenbereich“ – d.h. die Fahrzeuge stehen außerhalb der Fahrbahn auf dem breiten Streifen vor den Gebäuden. So wird eine ausreichende Gehfläche zwischen parkenden Fahrzeugen und den Gebäuden freigehalten. Wenn der Streifen nicht oder nur in Abschnitten beparkt ist, haben Fußgänger mehr Platz zur Verfügung (keine Fahrbahnflächen).

Die Ausgestaltung der Stellplätze obliegt der Stadt.

Vorschlag: Unterbrechung der Parkzone durch eine Querungsstelle im Bereich der kleinen Kirchgasse.



Wir schlagen vor, eine weitere Querungsstelle einzuplanen: Zur Unterbrechung der langen Parkzone und dem Angebot an der Stelle, an der die Pfarrgasse auf die Weierstraße trifft, die Straße sicher zu überqueren. Der Wegfall von einem oder zwei Stellplätzen zu Gunsten der Sicherheit ist zu akzeptieren.

Park- und Gehzone in der Grabenstraße

Die Grabenstraße ist insgesamt enger, deshalb ist nicht im gesamten Straßenverlauf die Anordnung eines Parkstreifens möglich. Das Parken direkt vor der Hauswand ist gewohnte Praxis und u.E. sinnvoll. Durch die Neuplanung wird erreicht, dass auf der Innenseite des Blockbereiches ein durchgängiger Gehweg mit einer Breite von 1,20 bis 1,50 m entsteht. Dies bedeutet eine klare funktionale Verbesserung für die Fußgänger.

Gestaltung Rathausplatz

Im Bereich des Rathausplatzes sind in der Planung die Fahrbahnen mit Querungsstellen technisch geplant. Die Gestaltung der Seiten- und Platzbereiche sowie der Gehweg- und Stellplatzzonen obliegt der Stadt. In diesem Bereich ist ein städtebaulicher freiräumlicher **Wettbewerb** geplant. Die Ergebnisse dieses Wettbewerbes werden Grundlage für die weitere Planung und Gestaltung des gesamten Bereiches um das Rathaus. Dementsprechend ist in den Planunterlagen zur Planfeststellung eine Vormerkung zur späteren Gestaltung beinhaltet.

Durch die stadträumliche Ausgestaltung kann hier das Stadtbild und damit auch die Besonderheit der historischen Bebauung besser und attraktiver aufgewertet werden. An dieser Stelle sind auch stadtgestalterische Elemente wie Leuchten, Poller, Informationsstelen, Begrünung und „Tore“ vorgesehen, die in der weiteren Planung durch die Stadt festgelegt werden können.

Die reduzierte Fahrbahngestaltung und damit die Vergrößerung der Seitenbereiche vor dem Rathaus stellt eine deutliche Aufwertung dar. Die Trennung von Fahrbahn und Seitenbereiche mit Rundbordanlage und Rinne ist sinnvoll und entspricht den technischen und gestalterischen Anforderungen. Die Querungsstellen sind u.E. an den richtigen Stellen angeordnet.

Fazit: Die technische Planung entspricht den Vorstellungen der Stadtplanung. Es ist eine klare und nachhaltige funktionale Verbesserung ersichtlich. Die Möglichkeit der Ausgestaltung der Seitenbereiche bietet ausreichend Möglichkeiten zur Aufwertung des Stadtbildes. Auf die Einrichtung einer zusätzlichen Querungsstelle in der Weiherstraße wird verwiesen.

3 | Bereich Moselstraße – Moseltorplatz - Rosengarten - Teilplan 3 (Anlage 05 – Blatt 03e)

Die Planung entspricht dem letzten Abstimmungsergebnis zwischen Stadt (Stadtplanung) und LBM. Die Moselstraße stellt im gesamten Ausbaubereich eine Besonderheit dar. Dieser Straßenzug ist eine wichtige Einkaufszone und wird damit von vielen Bürgern und Gästen zu Fuß oder auch mit dem Fahrrad besucht. Zudem bildet diese Straße von der Mosel kommend die direkte Fußgängerverbindung in das Stadtzentrum von Trarbach.

Dementsprechend ist hier eine eigenständige Gestaltung geplant: Abgrenzung der Fahrbahn zum Seitenbereich nur mit einer 30 cm breiten, flächenbündigen Rinne. Somit wird dieser Bereich zu den übrigen Ausbaubereichen herausgehoben. Durch die „Möblierung“ der Straße mit Leuchten, Pollern, Begrünung und Hinweiselementen wird der eigenständige Charakter nochmals verdeutlicht.

Wegfall Stellplätze

Im gesamten Abschnitt der Moselstraße sind keine Stellplätze vorgesehen. Im Sinne einer städtebaulichen Aufwertung und zur Attraktivierung der angrenzenden Geschäftsgebäude ist die Verbreiterung der Seitenbereiche und damit der Wegfall von Parkplätzen sinnvoll. Im Einmündungsbereich der Brückenstraße ist ausreichend Platz im Seitenraum um eine **Kurzhaltezone für Anlieferung** einzurichten. Der Wegfall der Stellplätze führt zu einer deutlichen Aufwertung der Seitenbereiche und damit der Nutzung für den Fußgängerverkehr. Die Rinne ermöglicht zudem Querungen an allen Stellen, auch für gehingeschränkte Menschen.

Moseltorplatz

Der Moseltorplatz stellt den Auftakt und das Entree von der Mosel kommend in das Stadtzentrum von Trarbach dar. Die geplante Fahrbahnführung ist sinnvoll und technisch erforderlich. Die Querungsstellen sind u.E. an den richtigen Stellen angeordnet.

Die Reduzierung der Fahrflächen und damit die Verbreiterung der Seitenbereiche zu einem Platz stellt eine nachhaltige Aufwertung dar. Auch hier obliegt es der Stadt, den Platz zu gestalten und die Besonderheit der städtebaulichen Situation herauszustellen.

Rosengarten

Im Bereich Rosengarten / Enkircher Straße wird die Fahrbahn reduziert und eine Einbahnstraße eingerichtet. Dadurch wird Platz gewonnen für zusätzliche Stellplätze. Diese werden als Schrägparkplätze zur Gartenanlage hin angeordnet. Die Fußgängerführung erfolgt sinnvollerweise vorrangig durch die Parkanlage.

Die Aufwertung an dieser Stelle besteht insbesondere in der Schaffung von Stellplätzen, die u.a. als Ersatz für die wegfallenden Stellplätze in der Moselstraße benötigt werden.

Fazit: Die technische Planung entspricht den Vorstellungen der Stadtplanung. Es ist eine klare und nachhaltige funktionale Verbesserung ersichtlich. Die Möglichkeit der Ausgestaltung der Seitenbereiche bietet ausreichend Möglichkeiten zur Aufwertung des Stadtbildes.

Gesamtfazit

Die Planung des LBM zur Neugestaltung der L187 mit Seiten- und den Platzbereichen bildet die Grundlage für die lange geplante und diskutierte funktionale und gestalterische Aufwertung des Stadtteils Trarbach. Die technische Planung sieht einen ortsgerechten Ausbau der Fahrbahnen mit reduzierten, auf das notwendigste beschränkte Breiten und eine noch offene Ausgestaltung der Seitenbereiche vor. Der Stadt obliegt es, die Straßenzüge und Plätze attraktiv und stadtbildgerecht weiterzuentwickeln.

Für die Ausgestaltung der Seitenbereiche sind nun konkrete Vorschläge zu erarbeiten.

Die Belange der Fußgänger sind angemessen berücksichtigt. Nach der Umgestaltung wird der Stadtteil nachhaltig fußgängerfreundlicher sein.

Der Wegfall der Stellplätze in der Moselstraße bzw. die Verlagerung dieser Stellplätze an den Rosengarten ist konsequent.

Folgende Vorschläge sollten bei der Weiterbearbeitung berücksichtigt werden:

- Zusätzliche Querungsstelle in der Weiherstraße
- Asphaltaufheller in besonderen Fahrbahnabschnitten
- Kurzhaltezone an der Einmündung Brückenstraße
- Vorher / Nachher Vergleich der Fahrgeschwindigkeiten

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Planfeststellungsverfahren, nach langer Planungszeit und intensiven Abstimmungen, eine gute und zukunftsweisende Neugestaltung der L187 im Stadtteil Trarbach sicherstellt. Die Belange der Stadt und ihrer Bürger sehen wir aus stadtplanerischer Sicht ausreichend berücksichtigt.

Roland Kettering

BBP Stadtplanung Landschaftsplanung