



Stadt Bitburg

Gebiet „Innenstadt“



Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB

mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept
zur Aufnahme in das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“



Abschlussbericht

April 2016

erarbeitet durch:

ISU

Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung
Am Tower 14
54634 Bitburg / Flugplatz

Telefon 06561/9449-01
Telefax 06561/9449-02

E-Mail info-bit@i-s-u.de
Internet www.i-s-u.de



INHALTSVERZEICHNIS

Teil A	Einleitung.....	5
1.	Ausgangssituation und Aufgabenstellung.....	5
2.	Das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“	6
3.	Vorbereitende Untersuchungen	7
4.	Untersuchungsgebiet	8
5.	Aufbau der Untersuchungen und des Konzepts.....	10
6.	Allgemeine Rahmenbedingungen.....	11
6.1	Räumliche Lage und regionale Bedeutung der Stadt Bitburg	11
6.2	Historische Entwicklung	11
6.3	Denkmalschutz.....	12
6.4	Rahmensetzende Planungen und Konzepte	13
Teil B	Bestandsaufnahme und -analyse.....	21
1.	Systematik der Bestandsaufnahme und -analyse.....	21
2.	Strukturdaten der Gesamtstadt und des Gebietes „Innenstadt“	21
2.1	Bevölkerung	21
2.2	Altersstruktur	23
2.3	Haushaltsgrößen.....	24
2.4	Entwicklung der Wohnsituation	25
2.5	Bildung	26
2.6	Wirtschaftsstruktur	27
2.7	Gemeinschaft und Aktivitäten.....	29
2.8	Stärken und Schwächen hinsichtlich der Strukturdaten in der Innenstadt Bitburgs.....	30
3.	Bestandsaufnahme und –analyse im Gebiet Innenstadt.....	31
3.1	Nutzung.....	31
3.2	Bausubstanz	39
3.3	Verkehrsinfrastruktur	49
3.4	Grün- und Freiflächen	79
4.	Ergebnisse der Beteiligung und Mitwirkung	83
4.1	Befragung der Bewohner	83
4.2	Ergebnisse der Befragung der Einwohner des Gebietes „Innenstadt“	84

4.3	Bürgerversammlung	91
4.4	TÖB-Beteiligung	91
5.	Zusammenfassende Bewertung.....	92
5.1	Stärken	93
5.2	Schwächen	93
5.3	Nachweis städtebaulicher Missstände.....	95
Teil C	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept.....	96
6.	Sanierungsziele / Sanierungsmaßnahmen	96
6.1	Erhalt und Stärkung der Nutzungsmischung in der Innenstadt	97
6.2	Sanierung der Bausubstanz und Aufwertung des Stadtbilds	98
6.3	Beseitigung der Mängel im Bereich fließender und ruhender Verkehr	98
6.4	Aufwertung von Grün- und Freiflächen.....	98
6.5	Sozialstrukturen	99
7.	Sanierungsrahmenplan	99
7.1	Schwerpunkte der weiteren Sanierungsmaßnahmen im Bereich des öffentlichen Raums (Schwerpunktmaßnahmen).....	101
7.2	Handlungsfeld Bausubstanz.....	101
7.3	Handlungsfeld Nutzungen	106
7.4	Handlungsfeld Verkehr.....	107
7.5	Handlungsfeld Frei- und Grünflächen.....	112
7.6	Handlungsfeld Möblierung und Beleuchtung	112
7.7	Handlungsfeld Sauberkeit und Sicherheit.....	113
7.8	Maßnahmenkatalog mit Prioritätensetzung	115
Teil D	Wahl des städtebaulichen Instrumentariums.....	122
1.	Festlegung eines Sanierungsgebietes	122
2.	Sanierungsverfahren	122
3.	Gebietsabgrenzung.....	123
Teil E	Durchführung der Sanierung	125
1.	Zeitplanung.....	125
2.	Sozialplan	125
3.	Erfolgskontrolle.....	125
4.	Kosten und Finanzierung	126

Anhang	126
Teil F	Pläne (DIN A3-Format)	126
Teil G	Kosten- und Finanzierungsübersicht	126
Teil H	Städtebaulicher Rahmenplan (Originalformat)	126

Teil A Einleitung

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

In der Stadt Bitburg hat sich in den vergangenen zwanzig Jahren ein grundlegender städtebaulicher Wandel vollzogen, der sowohl den Stadtkern, als auch die umliegenden Bereiche maßgeblich verändert hat. Begonnen hat diese Entwicklung Ende der 1970er Jahre, als zunächst großflächige Gewerbe- und Industriegebiete im Süden der Stadt geplant und anschließend erschlossen wurden, wo unter anderem die Bitburger Brauerei (heute Bitburger Braugruppe) eine neue Betriebsstätte errichtet und von hier aus ihre Expansion begonnen hat. In etwa zeitgleich wurden erste Sanierungsmaßnahmen in der Innenstadt initiiert, um erkennbare funktionale und bauliche Missstände zu beheben. Diese wurden in den Folgejahren auf weitere Gebiete ausgedehnt. Im Zuge dieser Entwicklung wurden rund um die neue Fußgängerzone zahlreiche Geschäfte neu errichtet und der Wirtschaftsstandort wesentlich gestärkt.

In den Sanierungsgebieten der Innenstadt wurden in den Jahren 1980 bis Ende 2011 etwa 160 Gebäude modernisiert oder befinden sich in der Modernisierungsphase kurz vor dem Abschluss. Hierfür wurden über 29 Mio. € von den Grundstückseigentümern aufgewendet, die mit insgesamt rund 3,5 Mio. € von Stadt und Land gefördert wurden. Im gleichen Zeitraum wurden innerhalb der Sanierungsgebiete zudem viele öffentliche Ordnungsmaßnahmen für rund 11 Mio. € mit Fördermitteln des Landes umgesetzt. Hierzu zählen z.B. der Ausbau von Straßen, Plätzen, Treppenanlagen, und Niederlegungen nicht erhaltenswerter Bausubstanz. Dennoch sind noch umfangreiche Ordnungs- und Baumaßnahmen in den nächsten Jahren im städtischen Haushalt zu berücksichtigen. Insbesondere im Bereich rund um den Bedaplatz und die Trierer Straße ist es bislang nicht gelungen, eine entscheidende Verbesserung der teilweise desolaten baulichen Strukturen und der Verkehrsführung zu erreichen. Hier befinden sich noch immer zahlreiche brachliegende Grundstücke und auch ungenutzte Gebäude.

Im Zuge der Diskussionen mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Trier (ADD Trier) und dem Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur (ISIM) über den Fortgang der Stadtentwicklungs- und Sanierungsplanung in Bitburg wurde aufgrund von Änderungen in der Prioritätensetzung und den Förderregularien nun vorgeschlagen, die Stadt Bitburg in das Bund-Länder-Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufzunehmen und die weitere Städtebauförderung über dieses Programm abzuwickeln. Hierzu war es erforderlich, die bisherigen Sanierungsgebiete förmlich aufzuheben, was zwischenzeitlich fast vollständig geschehen ist.

Folgende Handlungsschwerpunkte sollen im Rahmen des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ in der Bitburger Innenstadt schwerpunktmäßig insbesondere berücksichtigt werden:

- Fortsetzung der qualitativen (einschließlich barrierereduzierten) und energetischen Sanierung des Gebäudebestandes unter Berücksichtigung der stadtbaukulturellen Qualität,
- weitere Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs durch Beseitigung von Leerständen, Ansiedlung von Nutzungen mit städtebaulicher Qualität, Stärkung des lokalen Einzelhandels, Entwicklung eines öffentlichen Platzes als „Herz“ der Stadt im Bereich der ehemaligen Post und Ausbau, Sanierung und Modernisierung der Fußgängerzone,
- Entzerrung des Verkehrs durch bessere Verkehrsführung, Lösung der Problematik des ruhenden Verkehrs einschließlich der Thematik Parkhäuser, Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer beim Straßenumbau, insbesondere die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmer,
- barrierefreie und qualitätvolle Gestaltung des öffentlichen Raums und Aufwertung von Wegeverbindungen, einschließlich Sicherstellung einer adäquaten Beleuchtung,

- Umgestaltung des Bedaplatzes und seiner Randbereiche, einschließlich Verbesserung seiner Anbindung an das örtliche Verkehrsnetz,
- Erarbeitung eines Grünflächenkonzeptes,
- Verbesserung von Nachbarschaften und des sozialen Zusammenhalts und Aktivierung der Bewohner, Eigentümer und Gewerbetreibenden im Planungsprozess und
- nachhaltige Stadtentwicklung unter besonderer Beachtung ökologischer/klimaschützender Belange und dauerhafter Finanzierbarkeit (Folge- und Unterhaltungskosten).

Zur Ermittlung bzw. Präzisierung der städtebaulichen und funktionalen Missstände werden im Innenstadtgebiet der Stadt Bitburg „Vorbereitende Untersuchungen“ nach § 141 BauGB durchgeführt. Diese Untersuchungen sind auch Teil des „integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK), welches im Rahmen des Förderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ für das Gebiet „Innenstadt“ zu erstellen ist.

Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept dient als Grundlage für die endgültige Gebietsabgrenzung und die Festlegung der Förderziele, entsprechend den Vorgaben der Verwaltungsvereinbarung zur Städtebauförderung 2013. Es bildet dabei die inhaltliche Basis für alle Entscheidungen und soll die einzelnen Maßnahmen und Projekte sowohl inhaltlich und räumlich, als auch zeitlich und ökonomisch koordinieren und sicherstellen, dass damit die Programmziele erreicht werden. Weiterhin dient es der Aktivierung der beteiligten Personen und Interessensgruppen, da bereits in einer frühen Phase alle zentrenrelevanten Akteure einbezogen werden müssen.

2. Das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

Aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellungen, die sich in vielen von Funktionsverlusten betroffenen Zentren stellen, wurde im Jahr 2008 das Bund-Länder-Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (kurz auch „Aktive Stadtzentren“) aufgelegt. Für das Zentrenprogramm ist insgesamt eine Laufzeit von acht Jahren (2008 - 2015) vorgesehen. Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung förderungsfähiger Kosten mit einem Drittel, zwei Drittel werden vom Land und der Gemeinde aufgebracht.

Das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ ist generell auf die Erhaltung und Stärkung der Funktionsfähigkeit von Innenstädten und insbesondere auf die Stärkung zentraler Versorgungsgebiete ausgerichtet, die als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben erhalten werden sollen. Das Programm zielt darauf ab, positive Wirkungen durch gemeinsames Handeln von Bürgerschaft, Wirtschaft und öffentlicher Hand auszulösen. Dazu soll das Instrument des Verfügungsfonds genutzt werden, das auch private Finanzressourcen aktiviert.

Die Ausgestaltung der Fördermaßnahmen, Vorhabenauswahl, Umsetzung und Erfolgskontrolle erfolgt analog zu allen Bund-Länder-Programmen der Städtebauförderung. Die Basis der Programmumsetzung stellen die Programmstrategie sowie die Verwaltungsvereinbarung (VV) Städtebauförderung 2013 dar, die u. a. auch den Verteilungsschlüssel zur Aufteilung der Fördermittel auf die Länder umfasst. Das Fördergebiet ist räumlich abzugrenzen. Die Stadt hat das Untersuchungsgebiet und die „Vorbereitenden Untersuchungen“ nach § 141 BauGB beschlossen. Im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wird herausgearbeitet, welche räumliche Abgrenzung das Gebiet und welches Verfahren im weiteren Verlauf das Förderprogramm gewählt werden soll. Der Stadtrat entscheidet über die Festsetzung als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB, städtebaulicher Entwicklungsbereich nach § 165 BauGB, Erhaltungsgebiet nach § 172 BauGB oder Maßnahmenggebiet nach § 171 b Abs. 2 oder § 171 e BauGB. Die Förderung erfolgt auf der Grundlage des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes entsprechend § 171 b Absatz 2 BauGB.

Weiterhin sind in der VV Städtebauförderung 2013 die spezifischen Fördergegenstände aufgeführt, die für Investitionen zur Profilierung und Standortaufwertung in den zentralen Versorgungsbereichen insbesondere maßgeblich sind:

- Vorbereitung der Gesamtmaßnahme wie Erarbeitung (Fortschreibung) der „Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepte“,
- Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze),
- Instandsetzung und Modernisierung von stadtbildprägenden Gebäuden (einschließlich der energetischen Erneuerung),
- Bau- und Ordnungsmaßnahmen für die Wiedernutzung von Grundstücken mit leerstehenden, fehl- oder mindergenutzten Gebäuden und von Brachflächen einschließlich städtebaulich vertretbarer Zwischennutzung,
- Citymanagement und die Beteiligung von Nutzungsberechtigten und von deren Beauftragten im Sinne von § 138 BauGB sowie von Immobilien- und Standortgemeinschaften und
- Leistungen Beauftragter.

3. Vorbereitende Untersuchungen

Allgemeine Voraussetzung zur Förderung im Rahmen des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ ist die Anwendung des besonderen Städtebaurechts nach BauGB. Nach dem BauGB sind städtebauliche Sanierungsmaßnahmen Maßnahmen, durch die ein Gebiet wesentlich verbessert und umgestaltet werden soll. Die Voraussetzung ist, dass im Rahmen von Vorbereitenden Untersuchungen nachgewiesen wurde, dass entsprechende städtebauliche Missstände vorliegen.

Diese liegen nach § 136 Abs. 2 und 3 BauGB vor, wenn:

- das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder seiner sonstigen Beschaffenheit nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (...) entspricht
- oder das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen (§ 136 Abs. 2 BauGB).

Die Durchführung der „Vorbereitenden Untersuchungen“ ist Voraussetzung für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets (Sanierungssatzung § 142 BauGB) und für die Förderung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Die §§ 137 BauGB (Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen) und 139 BauGB (Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger) sind anzuwenden.

Aufgaben der „Vorbereitenden Untersuchungen“ sind

- der Nachweis über städtebauliche Missstände im Gebiet (§ 136 Abs. 2 und 3 BauGB),
- die Begründung, dass die Sanierungsmaßnahme im öffentlichen Interesse liegt und erforderlich ist (§ 136 Abs. 1 BauGB) und dass sie zügig durchgeführt werden kann (§ 142 Abs. 3 BauGB),
- ein Vorschlag zur Abgrenzung der Sanierungsgebiete, die förmlich festzulegen sind (§ 142 Abs. 1 BauGB) und
- ein Vorschlag, welches Sanierungsverfahren anzuwenden ist (§ 142 Abs. 4 BauGB).

Der Beschluss zur Einleitung der „Vorbereitenden Untersuchungen“ für das Gebiet „Innenstadt“ wurde in der Sitzung des Stadtrates am 27.09.2012 gefasst und am 18.10.2012 öffentlich bekannt gemacht.

4. Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst große Teile der Altstadt Bitburgs sowie südlich gelegene Teilbereiche im Bereich Bedastraße, Trierer Straße und Südschule. Im Norden und Nordwesten grenzt das Untersuchungsgebiet an den Verkehrsring (Dauner Straße, Römermauer und Am Markt), der um die Altstadt verläuft. Teile des Untersuchungsgebiets grenzen im Nordwesten des Weiteren an die Neuerburger Straße an. Im Westen wird das Untersuchungsgebiet durch die Brodenheckstraße, die Bedastraße und den Bedaplatz, im Süden durch die Gartenstraße begrenzt. Von der Gartenstraße verläuft die Grenze zum Kirchweg und um das Gelände der Südschule zur gleichnamigen Straße An der Südschule und zum Borenweg. Im Osten grenzt das Untersuchungsgebiet an die Denkmalstraße und die Straße Glockenhäuschen an. Der Bereich der Liebfrauenkirche und der Bereich um das Haus der Jugend (ehemaliges Sanierungsgebiet „Nördlich der Liebfrauenkirche“) sind nicht von der Abgrenzung des Untersuchungsgebiets erfasst.

Der vorläufige Abgrenzungsvorschlag für das Untersuchungsgebiet beruhte auf folgenden Ansätzen:

- Stärken der Handelsstrukturen in der Innenstadt, Ansiedlung von Handel, Gastronomie und Dienstleistung,
- Stärken der Wohnfunktion und zugehöriger Infrastruktureinrichtungen,
- Ausbau der Fußgängerzone Bitburgs, auch im Zusammenhang mit der Neugestaltung des multifunktionalen Platzes „Am Spittel“ und der damit verbundene Neubebauung,
- Aufwertung untergenutzter Flächen im Bereich des Bedaplatzes durch Schaffen eines Handlungsschwerpunkts in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone, evtl. Umlegung von Straßen im Bereich Bedaplatz,
- Aufwertung untergenutzter Flächen nördlich des Bedaplatzes durch bauliche Nachverdichtung,
- Aufwertung untergenutzter Flächen südlich des Bedaplatzes einschließlich Niederlegung Trierer Straße 40a (ehemaliges Aldi-Gebäude),
- Aufwertung der Trierer Straße als Geschäftsstraße in südlicher Verlängerung der Fußgängerzone nach Entwicklung der Flächen am Bedaplatz und einer in Teilen neuen Verkehrsführung,
- Aufwertung des Parkplatzes Grüner See,
- Neubau des Parkhauses Annenhof,
- Thematik Südschule mit Prüfung des Erhalts und der Erweiterung des Standortes oder eines eventuellen Umzugs der Schule sowie einer anderweitigen Nachnutzung der Fläche,
- Aufwertung des Kirchwegs im Zusammenhang mit Maßnahmen im Bereich Trierer Straße und Südschule,
- Regulierung des Verkehrsflusses und Entschärfung von Ampelkreuzungen,
- Prüfung des Parkraumkonzepts bzw. der Parkraumbewirtschaftung,
- Maßnahmen zur Freilegung der römischen Mauer in der Altstadt,
- Einbeziehung der Straßenzüge insbesondere östlich der Fußgängerzone wegen Mängel der Verkehrsflächen und
- Sanierungsbedarf im Bereich der Gebäudesubstanz mit Häufung in der westlichen Altstadt und im Bereich Bedaplatz.

Die nachfolgende Karte stellt das Untersuchungsgebiet dar. Der Untersuchungsraum hatte zunächst eine Größe von rund 16,9 ha. Nach einem Abstimmungsgespräch mit der ADD Trier Anfang 2014 insbesondere über den hohen Sanierungsbedarf des Parkhauses Annenhof und weiterer Zwischenergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen, wurde abgestimmt, den Untersu-

chungsraum im Osten bis zur Denkmalstraße und Glockenhäuschen zu erweitern. Die Größe der Erweiterungsgebiete beträgt rund 1,6 ha. Ein entsprechender Beschluss zur Erweiterung des Untersuchungsgebiets wurde am 30.01.2014 im Stadtrat der Stadt Bitburg gefasst und am 22.02.2014 im Bitburger Stadt- und Landboten bekannt gemacht.

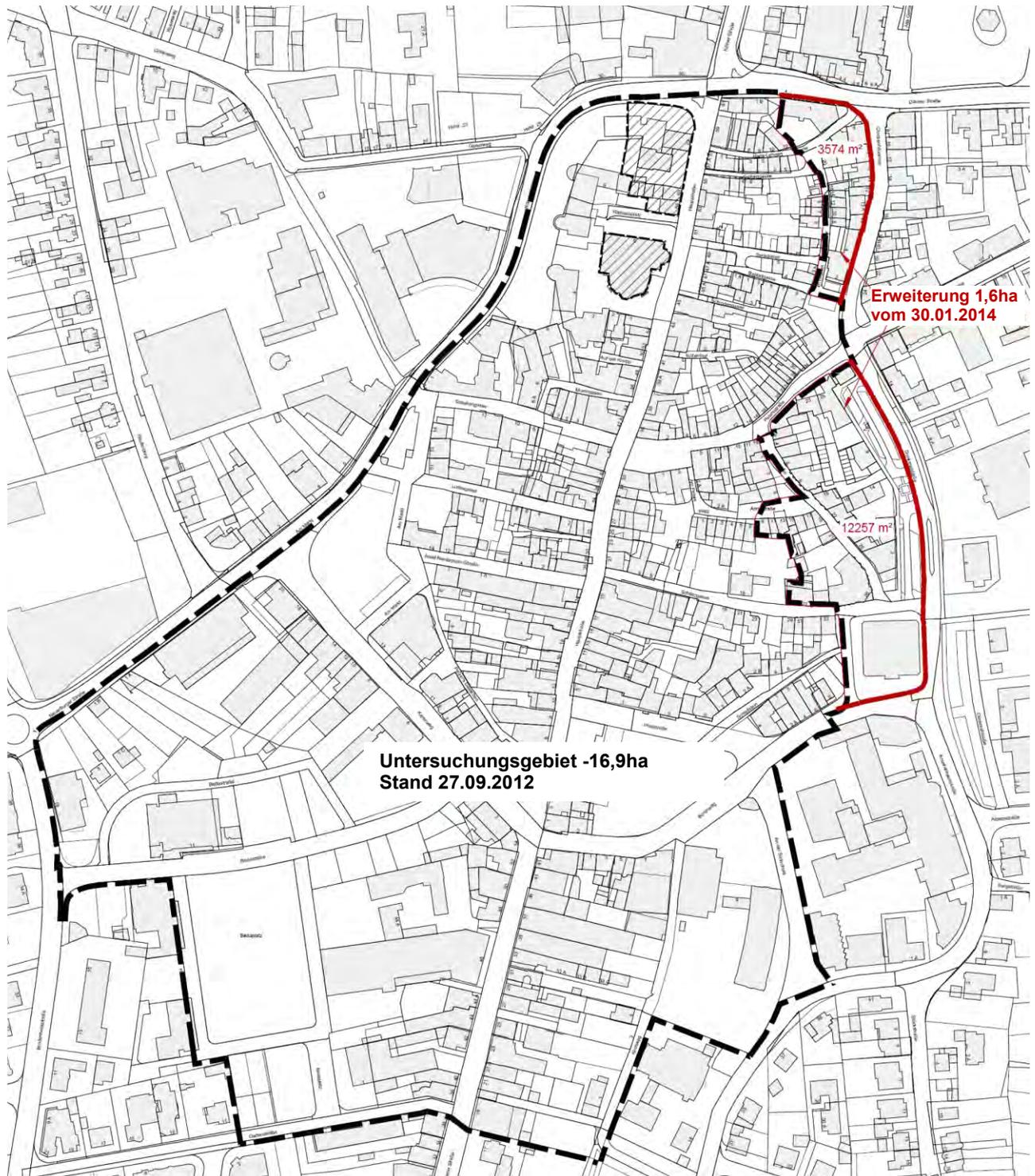


Abbildung 1: Abgrenzung des Gebietes zur Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen im Bereich ‚Innenstadt‘, Veröffentlichung der Stadt Bitburg; Stand 27.09.2012 (Abgrenzung schwarz) sowie Darstellung der Erweiterung vom 30.01.14 (Abgrenzung rot)

5. Aufbau der Untersuchungen und des Konzepts

In einem ersten Schritt (s. Teil A) werden die Lage und historische Entwicklung der Stadt Bitburg beschrieben und die für die Entwicklung der Innenstadt maßgeblichen rahmensetzenden Planungen erläutert. Es folgt eine Darstellung der Ergebnisse der „Vorbereitenden Untersuchungen“ mit einer detaillierten Bestandsaufnahme und -analyse (s. Teil B) aller zentrenrelevanten Themenfelder im Untersuchungsgebiet. Die Erfassung der Sachdaten erfolgte mit Hilfe von Ortsbegehungen und durch Auswertungen von gemeindespezifischen Daten der Stadt Bitburg und des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz. Zur Dokumentation von gebäudebezogenen Kriterien (Nutzung, Bausubstanz) wurde ein standardisierter Erhebungsbogen verwendet und eine umfangreiche Fotodokumentation erstellt. Neben den gebäudebezogenen Bestandsaufnahmen wurden auch flächenhafte Bestandsaufnahmen zu den Themenbereichen „Verkehr“ und „Parken“ durchgeführt und in entsprechenden Plänen dokumentiert. Am Ende jedes Kapitels werden in einer Matrix die Stärken und Schwächen im Untersuchungsgebiet stichwortartig gegenübergestellt.

Aus der Bestandsaufnahme und -analyse wurden zunächst die städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet abgeleitet (s. Teil B Kapitel 5.3). Daraus resultierte die Folgerung städtebaulicher Entwicklungsziele für das Untersuchungsgebiet und anschließend die Formulierung von Maßnahmen, die zur Umsetzung der Ziele geeignet sind (s. Teil C Kapitel 1). Aus den Zielformulierungen werden konkrete Maßnahmen und Projekte abgeleitet, räumlich verortet und im Inhalt detailliert beschrieben. Dies schließt auch eine Prioritätensetzung mit ein (s. Teil C Kapitel 2). Sowohl bei der Formulierung der Zielsetzungen als auch der sich daraus ableitenden Maßnahmen werden die bereits im Rahmen der vorherigen Sanierungsgebiete formulierten Ziele/Maßnahmen geprüft und sofern sie auch heute noch geeignet sind, um städtebauliche Missstände zu beseitigen, übernommen.

Zuletzt schließen sich Überlegungen zur Wahl des städtebaulichen Instrumentariums (s. Teil D) und zur Umsetzung der Maßnahmen zum Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (s. Teil E) an. Neben der Entwicklung eines Zeiten- und Kostenplans und Überlegungen zur Finanzierung wird auch auf die Notwendigkeit einer regelmäßigen Erfolgskontrolle hingewiesen.

6. Allgemeine Rahmenbedingungen

6.1 Räumliche Lage und regionale Bedeutung der Stadt Bitburg

Die Stadt Bitburg liegt im Landkreis Bitburg-Prüm im Westen von Rheinland-Pfalz und ist Verwaltungssitz der Verbandsgemeinde Bitburg-Land. In der Stadt leben derzeit rund 14.000 Einwohner¹. Verkehrlich ist Bitburg über die Bundesstraßen B 50, B 51 und B 257, welche sich im Stadtgebiet kreuzen, gut an das Umland und an die nahe gelegene Autobahn A 60 angebunden. Diese führt nördlich in Richtung Aachen und Lüttich und westlich nach Wittlich, von wo aus Koblenz sowie Saarbrücken über die A 1 und A 48 in jeweils etwa einer Stunde Fahrtzeit erreicht werden können.

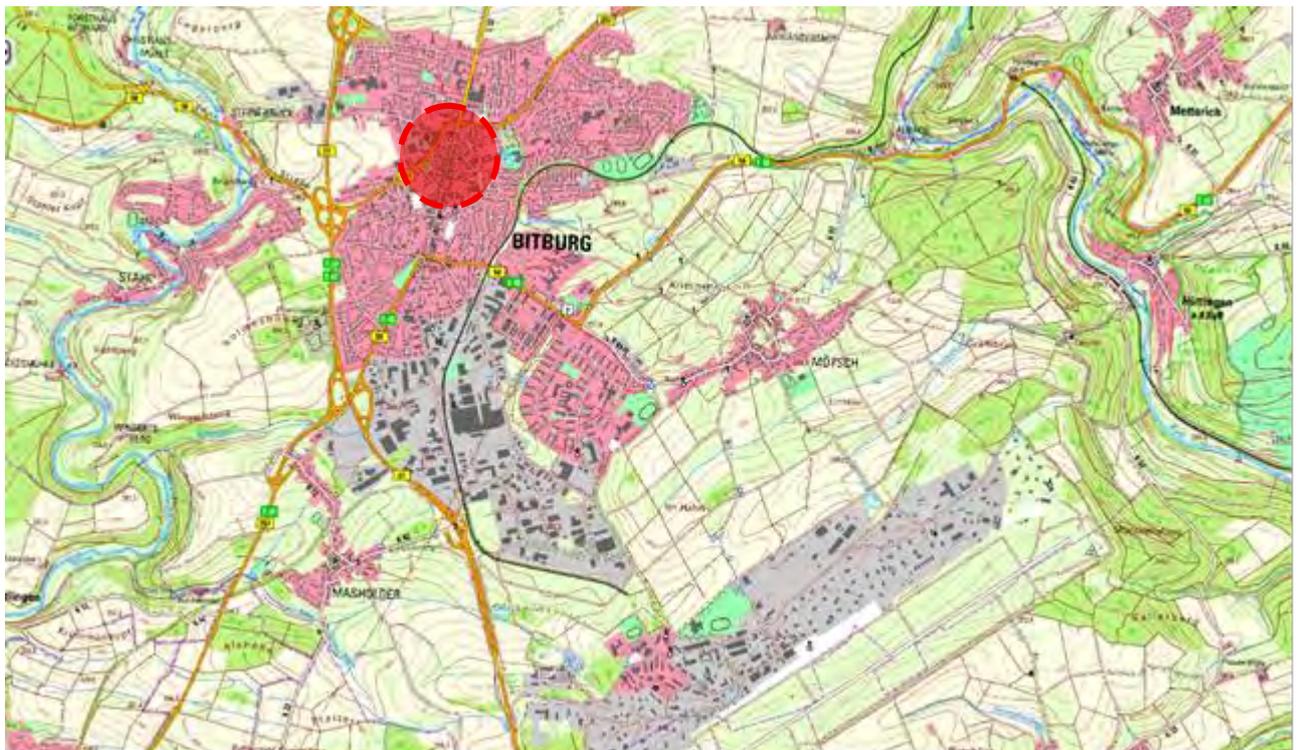


Abbildung 2: Lage des Untersuchungsgebiets in der Stadt Bitburg (Geobasisinformation der Vermessung und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz, 2013)

6.2 Historische Entwicklung

Die an der römischen Süd-Nord-Heerstraße (Lyon-Metz-Trier Köln) vor rd. 2000 Jahren entstandene Straßenstation entwickelte sich im Laufe des 2. und 3. Jahrhunderts n. Chr. zu einer größeren Ansiedlung (Vicus Beda). Nach der Zerstörung des Vicus Beda im 3. Jahrhundert durch die Germanen, errichteten die Römer um 330 n. Chr. ein wehrhaftes, etwa zwei Hektar umfassendes Straßenkastell mit rund 3,80 Meter starken Mauern, zwei Toren und 13 Rundtürmen, die aufgrund der Grabungsbefunde eine kontinuierliche Besiedlung von der Spätantike bis über das frühe Mittelalter hinaus vermuten lässt. Teile des römischen Mauerringes sind heute noch im Stadtbild zu sehen (Römermauer). In das Rathaus und das Pfarrhaus Liebfrauen sind römische Mauertürme

¹ Einwohnermeldeamt der Stadt Bitburg

einbezogen. Außerdem zeugt ein archäologischer Rundweg "Römisches Bitburg" von dieser Epoche.

In einer fränkischen Urkunde aus dem Jahr 715 wurde Bitburg zum ersten Mal schriftlich erwähnt. Im Jahre 1262 verlieh Heinrich, Graf von Luxemburg und Laroche, Markgraf zu Arlon, Bitburg die Stadtrechte. Seit der zweiten Hälfte des 10. Jahrhunderts gehörte Bitburg zur Grafschaft (seit 1354 Herzogtum) Luxemburg. Die Siedlung wurde im Mittelalter durch ein zweites, doppelt so großes Oval nach Süden erweitert. Bitburg erhielt anno 1262 Stadtrechte.

Nach einer wechselvollen Geschichte, wurde die Stadt Bitburg nach dem Wiener Kongress (1815) von Luxemburg abgetrennt und gehörte zu den Rheinprovinzen Preußens. Seit dieser Zeit ist Bitburg Kreisstadt. Ende 1944 und Anfang 1945 wurde Bitburg durch Bombenangriffe und Artilleriebeschuss zu 85 % zerstört

6.3 Denkmalschutz

Innerhalb bzw. in den Randgebieten des Untersuchungsraumes befinden sich einige Kulturdenkmäler, die dem landesrechtlichen Denkmalschutz unterliegen. In dem nachrichtlichen Verzeichnis der Kulturdenkmäler der Generaldirektion Kulturelles Erbe - Rheinland Pfalz für den Kreis Bitburg-Prüm vom 03.06.2013 heißt es hierzu:

Stadtmauer

Reste der römischen (4 Jh.) und der darauf aufbauenden mittelalterlichen Stadtmauern an der Murengasse, An der Römermauer unterhalb des Rathauses und Pfarrhauses, im Giebel des Hauses Hans-Lehnert-Gasse 10, hinter der westlichen Bebauung Im Graben, in der Sackgasse, im Giebel von Petersstraße 34 und an der Südseite Im Kobenhof; im Mittelalter wurde die Stadt nach Süden erweitert: mittelalterliche Mauerzüge der Stadterweiterung entlang der Westseite der Denkmalstraße auf Höhe des Denkmals, oberhalb von Nr. 5 und an der Einmündung der Schliezgasse

Adrigstraße 17

zweiachsige Fassade mit Barockportal, Mitte 18 Jh.

Adrigstraße 22

Scheune, sandsteingegliedeter Kalksteinbau, 1. Hälfte 19. Jh.

Hauptstraße 6

Ehem. Hotel zur Post, siebenachsiger Putzbau, 1802, 2. Obergeschoss und barockisierende Fassadendekoration wohl jünger

(an) Hauptstraße 11

Anspruchsvolle spätklassizistische Rotsandsteinquaderfassade, 19. Jh.

Im Graben 8 und 10

reizvolle Gruppe aus zwei Unterstallhäusern

Rathausplatz 4

Rathaus, viergeschossiger Walmdachbau, turmartiger Anbau auf Resten eines Stadtmauerturms, 1953-55, Arch. Otto Vogel, Trier, Erweiterung 1986/87, Arch. Ilse und Bert Emmerich

Rathausplatz 5

Altes Pfarrhaus, Eingangsseite und Ostachse, Rotsandsteinquader, apsidenförmiger Anbau auf Resten eines Stadtmauerturms, 1889/90, nach Kriegszerstörung veränderter Wiederaufbau; neugotische Sandsteinskulptur

(an) Römermauer o. Nr.

An der Außenmauer der Brauerei Spolien des Frieses vom sog. Cobenturm, zwei reliefierte Tafeln, zwei Konsolen, vier kleine Sockel, Metope, Inschrifttafel bez. 1576 (Umbau)

Römermauer 1

Repräsentatives Eckwohnhaus, Neurenaissancebau, 1887

Schakengasse 12

Herrschaftliches ehem. Wohnhaus, barocker Mansarddachbau, Mitte 18. Jh.

6.4 Rahmensetzende Planungen und Konzepte

Nachfolgend werden Planungen räumlich übergeordneter Ebenen dargestellt, die Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ haben.

6.4.1 Landesentwicklungsprogramm LEP IV und Regionaler Raumordnungsplan

Nach den Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms (LEP) IV, welches Ende 2008 in Kraft getreten ist, wird der Stadt Bitburg die zentralörtliche Funktion eines „kooperierenden Mittelzentrums“ in Zusammenarbeit mit der Stadt Neuerburg zugeteilt. Diese Kooperationsverpflichtung nach den verbindlichen landesplanerischen Zielen Z 40 und Z 45 des LEP IV fordert von beiden Städten, bestimmte Versorgungsaufgaben für die umgebenden Gemeinden gemeinsam wahrzunehmen. Betrachtet man jedoch Lage, Größe und Ausstattung der beiden zentralen Orte, so ist eine gemeinsame Entwicklung allenfalls in einzelnen Versorgungsbereichen denkbar. Grundlegende Aufgaben und Angebote an nur einen der beiden Standorte zu binden und somit Schwerpunkte zu entwickeln, wäre zwar prinzipiell wünschenswert, kommt in der Realität aber kaum in Betracht, denn die beiden Städte liegen rund 30 km voneinander entfernt. Zudem existieren nur unzureichende öffentliche Nahverkehrssysteme mit Fahrzeiten von über einer Stunde, sodass für die Fahrt zwischen Bitburg und Neuerburg fast nur Individualverkehrsmittel genutzt werden. Sinnvoll ist es jedoch, den jeweiligen Kooperationspartner in einzelne Planungen einzubinden und mögliche Synergien auszuloten. Auf Grund der sehr unterschiedlichen Größe der Städte und Einzugsbereiche kann davon ausgegangen werden, dass der Stadt Bitburg eine deutlich höhere Bedeutung für die Erfüllung der mittelzentralen Funktionen beigemessen werden kann als der Stadt Neuerburg.

Als mittelzentralen Standort betreffen Bitburg auch die Ziele Z 57 bis Z 61 des LEP IV. Diese enthalten Vorgaben zur Einzelhandelsentwicklung in den Städten und Gemeinden. Neben dem Zentralitätsgebot sind für die weitere Entwicklung der Stadt Bitburg auch das Integrationsgebot, das Agglomerationsverbot und das Nichtbeeinträchtigungsgebot von Bedeutung.

Das LEP IV wirkt über die Bestimmungen des § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) mit seinen Vorgaben unmittelbar auf die Ebene der Bauleitplanung ein und regelt die Zulassung neuer und die Erweiterung bestehender großflächiger Einzelhandelsbetriebe.

Die Regionalplanung weist im Regionalen Raumordnungsplan (RROP) der Region Trier 1985, Bitburg als Mittelzentrum im Mittelbereich mit erheblichen Strukturschwächen die Funktion W als Wohnstandort über die Eigenentwicklung hinaus und die besondere Funktion G für die gewerbliche Entwicklung zu. In Bezug auf den Themenbereich 'Einzelhandel' führt der RROP Teilfortschreibung Einzelhandel aus, dass der Einzelhandel einen wesentlichen Beitrag zur Funktionsfähigkeit zentraler Orte leistet.

Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen sollen nicht nur zur Sanierung von Stadt- und Ortskernen beitragen, sondern insbesondere auch die Funktionen im jeweiligen Versorgungsbereich stärken. Vorhandene Denkmäler sollen möglichst erhalten, gepflegt und vor Beeinträchtigungen geschützt werden. Sie sollen mit Funktionen ausgestattet werden, die ihre Erhaltung begünstigen. Dominierende landschaftsprägende Gesamtanlagen mit erheblicher Fernwirkung sind dabei vor optischen Beeinträchtigungen zu bewahren. Bei Veränderungen an Gebäuden oder Neubauten sind die städtebauliche Struktur oder der kunsthistorische Gesamteindruck zu erhalten.

6.4.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Bitburg ist seit 2005 wirksam und stellt die Innenstadt Bitburgs als gemischte Baufläche dar. Weitere Vorgaben, die für die Sanierung des Gebietes zu berücksichtigen sind, werden nicht getroffen.

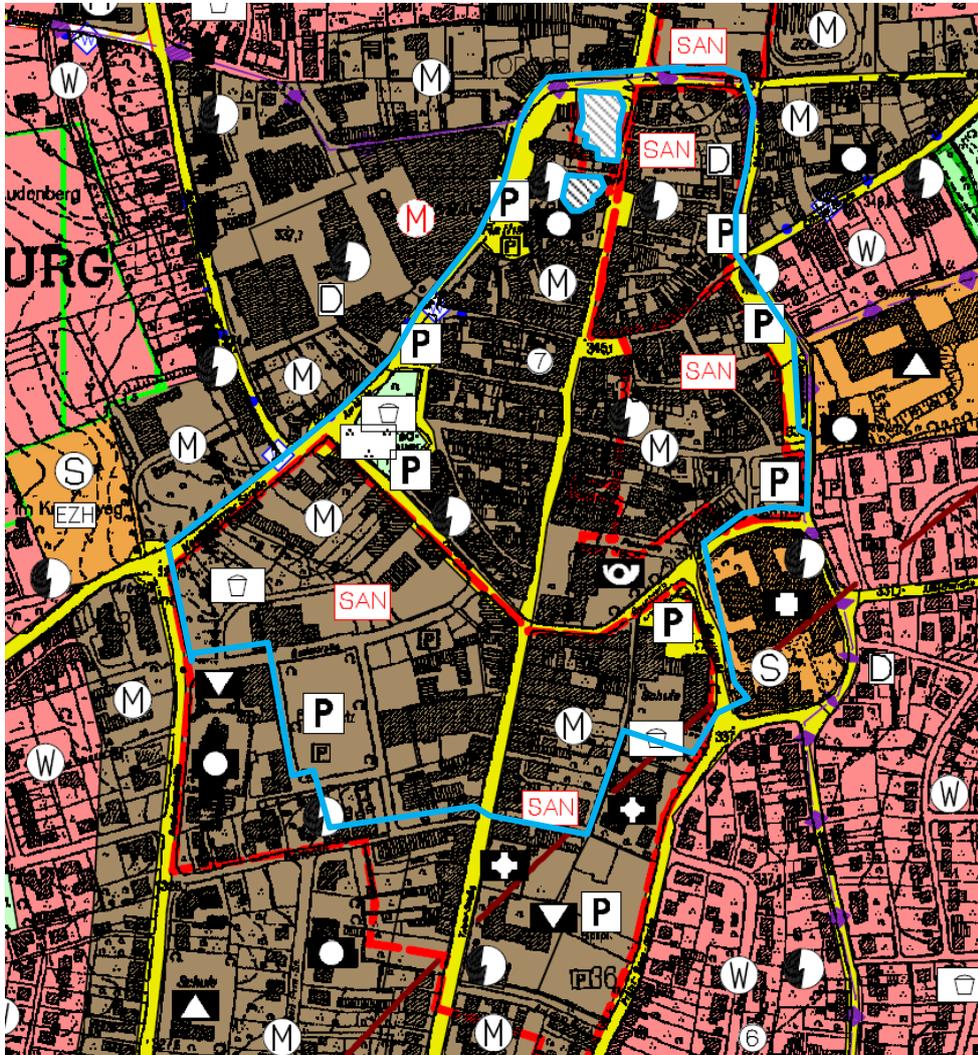


Abbildung 3: Auszug aus dem Flächennutzungsplan (Genehmigungsfassung, 2005) mit Darstellung der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (türkis)

6.4.3 Bebauungspläne

Für das Untersuchungsgebiet liegen folgende rechtskräftige Bebauungspläne vor: B-Plan Nr. 57a „Brudenhecksgarten“, B-Plan Nr. 57b „Südlich des Bedaplatzes“ und B-Plan Nr. 90 „Am Spittel“. Zudem wurde der Aufstellungsbeschluss für den B-Plan Nr. 57c „Östlich des Bedaplatzes“ gefasst, der auch die Verkehrsfläche (Bedastraße) des Bebauungsplans Nr. 57b umfasst.

→ Nr. 57 A „In Brudenhecksgarten“

In den im Bebauungsplan festgesetzten Kerngebieten ist die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben allgemein zulässig. Der Geltungsbereich liegt an der Ecke Neuerburger Straße/ Brodenheckstraße. Derzeit befinden sich dort ein Geschäftshaus mit Einzelhandelsnutzung und Gastronomie sowie ein in ein Parkhaus integrierter Vollsortimenter.

Die festgesetzte Blockrandstruktur wurde (noch) nicht gemäß den Inhalten des Bebauungsplans umgesetzt. Derzeit laufen allerdings Bemühungen, diesen Bereich angemessen neu zu gliedern.

Eine Einzelhandelsnutzung sollte hier wegen der Nähe zur Kernstadt auch weiterhin angestrebt werden.

→ **Nr. 57 B „Südlich des Bedaplatzes“**

Der Bebauungsplan Nr. 57 B sieht die Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses am südlichen Ende des Beda-Platzes vor. Eine vielfältige Nutzung wird durch die Festsetzung eines Kerngebietes ermöglicht. Dabei sind auch Einzelhandelsbetriebe ohne Einschränkung zulässig.

Verwirklicht wurde der Bau noch nicht. Der geplante Baustart ist bis auf unbestimmte Zeit verschoben. Der Bereich liegt in unmittelbarer Nähe der Kernstadt und ist als wichtiges Entwicklungspotenzial der Stadt von großer Bedeutung.

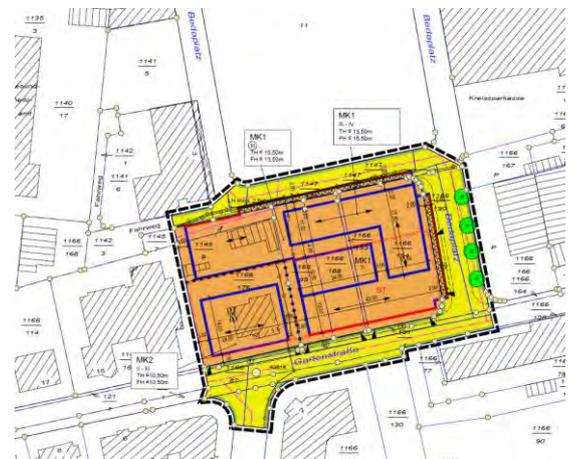


Abbildung 4: B-Plan Nr. 57a „Brudenhecksgarten“ und Abbildung 5: B-Plan Nr. 57b „Südlich des Bedaplatzes“

→ **Nr. 90 „Am Spittel“**

Der Bebauungsplan Nr. 90 sieht die Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses im Bereich der Fußgängerzone („Am Spittel“) und die Neugestaltung der angrenzenden Platzfläche vor. Der Bebauungsplan wurde aufgestellt, nachdem für diesen Teilbereich im Jahr 2013 eine Investorenausschreibung „Verkauf und Neubebauung des Postareals“ durchgeführt worden war.

Derzeit finden die Baumaßnahmen für den Gebäudekomplex statt, nachdem in 2013 das alte Postgebäude abgerissen wurde. Die Realisierung der Bebauung und die Umgestaltung des davor liegenden Platzbereiches stellt eine deutlich funktionale Stärkung und gestalterische Aufwertung der Fußgängerzone bzw. Innenstadt dar.

→ **Nr. 57c „Östlich des Bedaplatzes“**

Für den B-Plan Nr. 57c „Östlich des Bedaplatzes“ wurde der Aufstellungsbeschluss im März 2011 gefasst. Die Auftragsvergabe für den Bebauungsplan ist für das erste Halbjahr 2016 vorgesehen.

Durch die Aufstellung dieses Bebauungsplanes soll für die innerhalb des Plangebietes gelegenen Grundstücksflächen eine geordnete und nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleistet und auch die planungsrechtliche Grundlage für die erstmalige Herstellung von Erschließungsanlagen geschaffen werden. Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens gemäß § 15 des Raumordnungsgesetzes (ROG) i.V.m. § 17 des Landesplanungsgesetzes (LPIG) und dem hierzu ergangenen raumordnerischen Entscheidung soll zudem die planungsrechtliche Voraussetzung für die Errichtung von innerstädtischen Einzelhandelsflächen geschaffen werden.



Abbildung 6: B-Plan Nr. 90 „Am Spittel“ und Abbildung 7 B-Plan Nr. 57c „Östlich des Bedaplatzes“

6.4.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Für die Stadt Bitburg wurde in den Jahren 1994/95 ein „Integriertes Stadtentwicklungskonzept zur langfristigen Stabilisierung und Weiterentwicklung der Stadt Bitburg als Wirtschafts- und Wohnstandort“ (so der damalige Langtitel) erarbeitet und im Februar 1995 mit Vorlage eines umfangreichen Abschlussberichts dokumentiert. Mit Aufstellung des ersten integrierten Stadtentwicklungskonzeptes für die Stadt Bitburg wurde die Gesamtentwicklung der Stadt untersucht und Potenziale und Risiken für ihre Entwicklung aufgezeigt. Dabei wurden die Schwerpunkte auf Verkehr, Städtebau und Gewerbeentwicklung sowie die Konversion der damals frei gewordenen Airbase gelegt.

Eine inhaltliche Vertiefung erfuhr die Konzeption dann in den Jahren 2004 bis 2005 mit der erfolgreichen Teilnahme Bitburgs am „Wettbewerb Werkstatt Innenstadt“, der vom Ministerium des Innern und für Sport gemeinsam mit der Entwicklungsagentur des Landes Rheinland-Pfalz ausgelobt wurde. Das Modell einer „bi(t)-polaren Entwicklung“ wurde landesweit mit dem zweiten Preis in der Größenkategorie der Städte bis 30.000 Einwohner ausgezeichnet, was als Bestätigung des erfolgreichen Vorgehens der Stadt anzusehen ist und die Richtigkeit der im STEK begründeten Entwicklung belegt.

Auch zum Thema Einzelhandel wurden in Verbindung mit Gewerbeentwicklung und Dienstleistungen erste Zielaussagen definiert. In einem Workshop stellte sich heraus, dass nach der gezielten Entwicklung des Gewerbes der Einzelhandel in der Prioritätenliste an zweiter Stelle steht. Das Stadtentwicklungskonzept wurde 1997 und 2001 durch die Einzelhandelsstudie inhaltlich vertieft.

Schon 1994 wurde im Rahmen des Ursprungskonzeptes großer Wert auf die Stärkung der Innenstadt, die Entwicklung rund um den Beda-Platz und die Steuerung des Einzelhandels insgesamt gelegt. Zwischenzeitlich wurde das Konzept in mehreren Bestandteilen fortgeschrieben. Dabei sollte jedoch keine grundlegend neue Entwicklung eingeleitet werden.

Das eigentliche Stadtentwicklungskonzept ist aus verschiedenen Teilplänen zusammengefügt, wobei alle relevanten Themenfelder – wie z.B. Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Umwelt usw. - bearbeitet und auch räumliche Schwerpunkte – wie z.B. Stadtkern, Nahversorgungsbereiche, Housing u.ä. - gesetzt wurden, sodass heute konkrete Handlungsempfehlungen für alle wichtigen, die Stadtentwicklung beeinflussenden Bereiche, gegeben werden können.

Das Stadtentwicklungskonzept greift dann die wesentlichen Inhalte in eigenständigen Dokumenten und Plänen auf und gliedert sich nachfolgend in die Teile:

→ Teil A – Grundlagen

Zusammenstellung aller relevanten Datengrundlagen und deren Analyse auch ein kurzer Abriss der Entwicklung der zurückliegenden 18 Jahre sowie eine Beschreibung der Rahmenbedingungen für die künftige Stadtentwicklungsplanung in allen maßgeblichen Bereichen wie z.B. Bevölkerungsentwicklung und –zusammensetzung, Einzelhandelsentwicklung, Verkehrssituation, Umweltsituation usw., sowie die aktuellen Vorgaben der Regional- und Landesplanung

→ Teil B – Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Hier bestehen aufgrund der aktuellen Entwicklungen an verschiedenen Stellen und dem daraus resultierenden Entscheidungsdruck sowie aufgrund der Wechselwirkungen mit anderen Bereichen (z.B. fließender und ruhender Verkehr) besonders dringliche und teilweise kurzfristige Steuerungserfordernisse. Insofern wird diesem Aspekt ein eigener Teil des Stadtentwicklungskonzepts gewidmet.

→ Teil C – Entwicklungskonzept Housing

Durch die im Herbst 2012 frei gewordene ehemalige französische Kaserne (Alte Kaserne) sowie die voraussichtlich im Jahr 2017 frei werdenden Flächen im Bereich der amerikanischen Wohnsiedlung („Housing“) ergeben sich ganz neue Entwicklungschancen für die Stadt, die einer vorausschauenden konzeptionellen Vorplanung bedürfen. Hierbei sind Wechselwirkungen mit anderen räumlichen und inhaltlichen Teilbereichen zu beachten.

Hinweis: Die Stadt Bitburg hat sich am 31.03.2016 um die Ausrichtung der Landesgartenschau 2022 auf dem freiwerdenden Gelände der US-Housing beworben.

→ Teil D – Innenstadt und sonstige Entwicklungs- und Handlungsfelder

Neben dem Einzelhandel wird die Innenstadt naturgemäß auch von anderen Nutzungen geprägt und hat vielfältige Funktionen wahrzunehmen. Der Focus der Stadtentwicklung sollte daher - noch stärker als früher - auf einer Stärkung der Zentralität der Innenstadt und auf einer verbesserten Gestaltung liegen. Die Kernstadt ist neben der Housing der Entwicklungsschwerpunkt der kommenden 10 bis 20 Jahre.

Andere, für die künftige Entwicklung der Stadt möglicherweise bedeutsame Aspekte werden ebenfalls im Teil D zusammenfassend behandelt. Dabei geht es z.B. um räumliche Teilbereiche, die einer besonderen Steuerung bedürfen, aber auch um thematische Felder, die nicht isoliert betrachtet werden können.

→ Teil E – Untersuchungen zur Programmaufnahme „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

Fortgang der Stadtentwicklungs- und Sanierungsplanung in Bitburg durch Aufnahme der Stadt Bitburg in das Bund-Länder-Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“. Die Sanierung bzw. städtebauliche Entwicklung der Innenstadt wird zukünftig über dieses Programm abzuwickeln sein.

→ Teil F – Untersuchungen Konversionsprojekt „Alte Kaserne“

Um eine Grundlage zur Vorbereitung der zivilen Anschlussnutzung der Liegenschaft zu erhalten, wurde am 23.02.2012 durch den Stadtrat der Stadt Bitburg die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB veranlasst. Sie dienen dem Ziel, mögliche städtebauliche Missstände aufzudecken und Beurteilungsgrundlagen über die eventuelle Notwendigkeit einer förmlichen Sanierungsmaßnahme oder Entwicklungsmaßnahme bereitzustellen. Dabei sollen die baulichen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge erhoben sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele der Sanierung definiert werden.

Mit Beschluss von 01.11.2014 wurde das Verbandsgebiet des Zweckverbands Flugplatz Bitburg um die Liegenschaften der Alten Kaserne erweitert. Die Verbandsversammlung des Zweckverban-

des Flugplatz Bitburg hat in ihrer Sitzung am 23.02.2015 die Aufstellung des Bebauungsplanes „Alte Kaserne“ beschlossen. Die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Alte Kaserne“ erfolgte durch Beschluss der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Flugplatz Bitburg am 23. Februar 2015. Die Satzung wurde mit ihrer Bekanntmachung am 25. Februar 2015 rechtsverbindlich.

6.4.5 Sanierungsgebiete

Bereits seit dem Jahr 1979 werden Maßnahmen der Sanierung in der Innenstadt der Stadt Bitburgs durchgeführt. Die nachfolgende Tabelle stellt die Sanierungsgebiete der Stadt Bitburg mit Lagebeschreibung und Daten der Beschlussfassung und eventuellen Aufhebung dar.

Name	Lagebeschreibung	Satzung
Südöstliche Altstadt	Das Gebiet liegt östlich der Fußgängerzone und wird umgrenzt von der Hauptstraße, der Petersstraße, der Denkmalstraße und dem Borenweg (einschließlich). Es beinhaltet den Postplatz, das Parkhaus sowie zahlreiche bereits sanierte Wohn- und Geschäftshäuser.	17.05.1979 Zuletzt geändert 24.01.2000 aufgehoben am 14.07.2012
Nordöstliche Altstadt	Das Gebiet wird begrenzt von der Hauptstraße im Westen, der Dauner Straße, dem Glockenhäuschen und der Petersstraße (einschließlich). Hier wurden ebenfalls bereits zahlreiche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt.	03.08.1994 Zuletzt geändert 01.01.2000 aufgehoben am 14.07.2012
Bedaplatz / Spittelspaisch	Das Gebiet umschließt den Bedaplatz von drei Seiten, beinhaltet diesen jedoch nicht. Es wird begrenzt von der Gartenstraße im Süden, erstreckt sich über die Trierer Straße bis zum Kirchweg (einschließlich), verläuft südlich des Borenwegs, des Karenwegs und wird umgrenzt von der Neuerburger Straße, der Brodenheckstraße und der Bedastraße (einschließlich). Das Gebiet umfasst den nördlichen Teil der Trierer Straße sowie eine große Potenzialfläche zur innerstädtischen Entwicklung.	31.01.1996 Zuletzt geändert 05.03.1998 aufgehoben am 30.09.2015
Westliche Altstadt	Das Gebiet wird umgrenzt vom Karenweg (einschließlich), der Hauptstraße (einschließlich) und der B257 – Römermauer exklusive eines kleineren Bereiches nördlich der Liebfrauenkirche. Es beinhaltet die Stadtverwaltung und das Rathaus Bitburg mit dem Parkplatz „Grüner See“ sowie einen großen Teil der Fußgängerzone, die denkmalgeschützte Römermauer und den Konrad-Adenauer-Platz.	23.07.2002 aufgehoben am 14.07.2012
Nordwestlich der Römermauer	Das Gebiet wird umgrenzt von der B257 – Römermauer, der Kölner Straße, der Theodor-Simon-Straße, dem Görenweg und der Rautenbergstraße exklusive einiger Gebäude an den Ecken Görenweg / Rautenbergstraße und Rautenbergstraße / B257 – Römermauer. Es umfasst unter anderem die neue Stadthalle und die Verwaltung der Bitburger Brauerei.	29.10.2005 Zuletzt geändert 23.10.2010 Nicht betroffen vom Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren
Nördlich der Liebfrauenkirche		17.05.1979 aufgehoben am 26.01.1995

Tabelle 1: Sanierungsgebiete der Stadt Bitburg

Voraussetzung für die Aufnahme in das Programm „Aktive Stadt und Ortsteilzentren“ war die Aufhebung der bestehenden Sanierungsgebiete „Südöstliche Altstadt“, „Nordöstliche Altstadt“ und „Westliche Altstadt“. Diese erfolgte mit Beschluss des Stadtrates der Stadt Bitburg vom 04.07.2012. Die Bekanntmachung erfolgte im Bitburger Stadt- und Landboten am 14.07.2012. Die Aufhebung des Sanierungsgebiets „Bedaplatz/Spittelspaisch“ wird zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt.

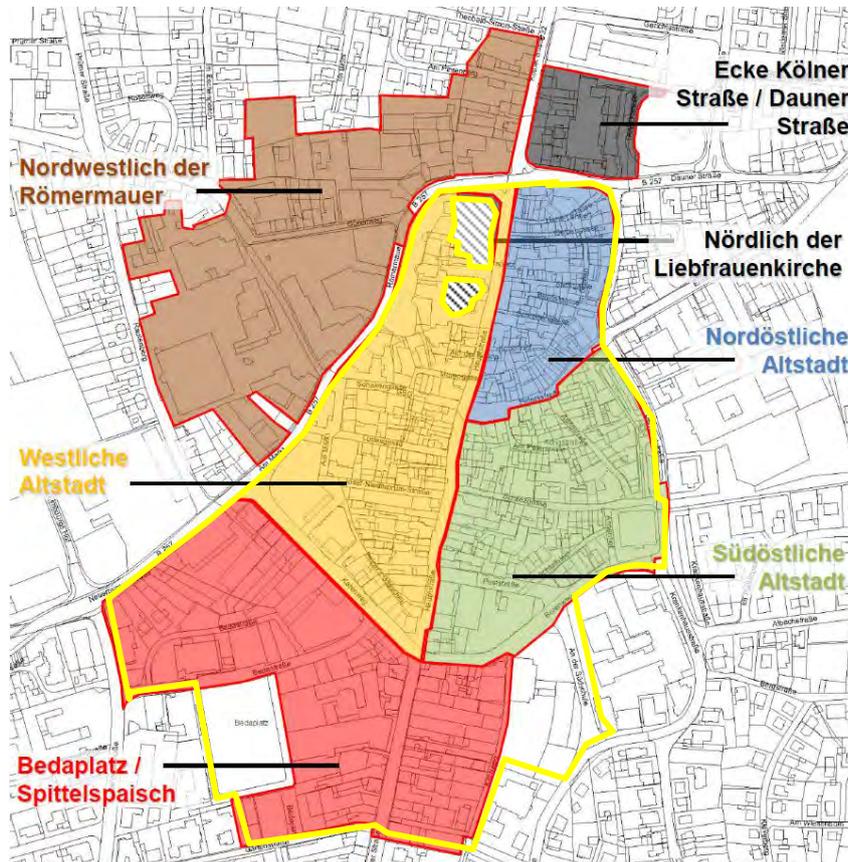


Abbildung 8: Überlagerung der Grenze des Untersuchungsgebiets „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (gelb) mit den (in Teilen bereits aufgehobenen) Sanierungsgebieten der Stadt Bitburg

6.4.6 Kommunalen Verkehrsplan 2000

Im Rahmen des „kommunalen Verkehrsplan Bitburg 2000“² wurde die verkehrliche Situation der Stadt Bitburg bezogen auf den motorisierten Individualverkehr untersucht. Dabei bestand die Aufgabe im Einzelnen in einer Analyse der damaligen Verkehrsverhältnisse, einer Prognose des Verkehrsgeschehens auf das Jahr 2015, einer Überprüfung des mittel-/langfristigen Verkehrskonzeptes, einer Beurteilung einzelner Straßenbaumaßnahmen sowie einer überschlägigen Überprüfung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses.

Die Basisdaten zur Verkehrsanalyse wurden durch Verkehrszählungen und -befragungen Ende August 1999 und im Mai 2000 erhoben. Für das Prognosejahr 2015 wurde von einem Verkehrszuwachs im Gesamtverkehr von ca. 25 % ausgegangen. In diesen Zunahmen wurden neben den allgemeinen Entwicklungen auch umfangreiche strukturelle Veränderungen der Wohnbebauung,

² VERTEC GMBH Beratende Ingenieure für Verkehrsplanung und -technik, 56068 Koblenz: Kommunalen Verkehrsplan Bitburg 2000, Motorisierter Individualverkehr, Stand Mai 2002

Gewerbe, Industrie, Handel, Dienstleistung und die Konversionsmaßnahme Flugplatz Bitburg berücksichtigt.

Zur Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrsentflechtung in der Stadt Bitburg wurde u.a. in einem Planfall das "Doppelringkonzept" geprüft. Durch den Bau einer Nord-Ost-Tangente würde ein äußerer, um das Stadtgebiet liegender Ring über die Umgehung B 51, Saarstraße, Südring, Mötscher Straße und Spangdahlemer Straße geschlossen. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses in der Innenstadt wurde ein linksdrehender Einbahnring über Borenweg, Karenweg, Denkmalstraße, Glockenhäuschen, Dauner Straße und Römermauer vorgeschlagen.

6.4.7 Verkehrskonzept Stadtkern Bitburg 2011

Zur Detaillierung des Konzeptes eines linksdrehenden Ringverkehrs für den Stadtkern von Bitburg wurde im Jahr 2011 ein Verkehrskonzept für den Stadtkern erstellt.³ Dieses berücksichtigt städtebauliche Entwicklungen im Bereich Limbourgs Hof (bereits realisiert), am Postplatz (in der Bauphase) und Bedaplatz (noch nicht umgesetzt) und die damit verbundene Zunahme des Verkehrsaufkommens. Im Ergebnis wurde festgehalten, dass bei Realisierung der anvisierten städtebaulichen Entwicklungen an mindestens drei Knotenpunkten im bestehenden Verkehrssystem⁴ Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und zur Gewährleistung des Verkehrsflusses erforderlich werden. Untersucht wurde im Anschluss die Realisierung eines „Einbahnvollrings“ und alternativ eines „Teilrings-Süd“ mit entsprechenden Leistungsfähigkeitsberechnungen.

Im August 2012 fasste der Stadtrat in einer gemeinsamen Sitzung mit dem Ausschuss für Bau, Wirtschaft und Verkehr den Beschluss, einen linksdrehenden Einbahnvollring rund um den Bitburger Stadtkern einzurichten. Seit September 2013 wurde der Innenstadtring in einer Testphase erprobt, die mindestens ein Jahr dauern soll, damit sich ein neues Routenwahlverhalten etablieren und ausreichende Erfahrungen gesammelt werden können. Im Januar 2015 beschloss der Stadtrat die Testphase zu beenden und den Rückbau des Innenstadtrings zur vorherigen Verkehrsregelung.

³ VERTEC Ingenieursozietät für Verkehrsplanung und -technik, 56068 Koblenz: Verkehrskonzept Stadtkern Bitburg 2011, Stand 07.12.2011

⁴ Anmerkung: vor Einführung des linksdrehenden Innenstadtrings

Teil B Bestandsaufnahme und -analyse

1. Systematik der Bestandsaufnahme und -analyse

Die Erfassung der Sachdaten erfolgte mit Hilfe von Ortsbegehungen und durch Auswertungen von gemeindespezifischen Daten der Stadt Bitburg und des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz. Zur Dokumentation von gebäudebezogenen Kriterien (Nutzung, Sanierungsbedarf) wurde ein standardisierter Erhebungsbogen verwendet und eine umfangreiche Fotodokumentation erstellt. Die Beurteilung des Gebäudezustands beschränkte sich dabei auf das Äußere des Gebäudes. Neben den gebäudebezogenen Bestandsaufnahmen zu den Themenbereichen „Gebäudenutzungen“ und „Bausubstanz“ wurden auch flächenhafte Bestandsaufnahmen zu den Themenbereichen „Verkehr und Grün“ durchgeführt und in entsprechenden Plänen dokumentiert.

2. Strukturdaten der Gesamtstadt und des Gebietes „Innenstadt“

Als Grundlage zur Bewertung insbesondere der Bevölkerungs-, Alters- und Haushaltsstruktur wurden Daten der Stadt Bitburg und des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz herangezogen.

2.1 Bevölkerung

In der Stadt Bitburg leben mit Stichtag 31.12.2015 insgesamt 14.417 Einwohner, von denen 517 mit Nebenwohnsitz gemeldet sind⁵. Von 13.900 mit Hauptwohnsitz gemeldete Einwohner sind 3.288 Ausländer; dies entspricht einem Ausländeranteil von 10,2% und entspricht in etwa dem Anteil im Eifelkreis Bitburg-Prüm (10,1 %).

Betrachtet man die natürliche Bevölkerungsentwicklung der Stadt Bitburg der letzten rund 50 Jahre fällt das deutliche Bevölkerungswachstum in den 90er Jahren auf. Dieser liegt im Wesentlichen in den Familiengründungen der so genannten ‚geburtstarken Jahrgänge‘ (Anfang der 60er Geborene) und der nach der Wende zugezogenen jungen Menschen aus den neuen Bundesländern. Die Bevölkerungsentwicklung in den letzten 10 Jahren ist leicht ansteigend verlaufen. So ist für den Zeitraum von 2005 bis 2015 eine Bevölkerungszunahme von 13.338 Einwohnern auf 13.900 Einwohnern festzustellen. Im gleichen Zeitraum war die Bevölkerungsentwicklung im Eifelkreis Bitburg Prüm leicht rückläufig: von 2005 bis zum Jahr 2015 ging die Zahl der Einwohner von 97.784 Einwohnern auf 97.313 Einwohner zurück.⁶

⁵ Einwohnerdaten der Stadt Bitburg auf rlp direkt, (https://www.rlpdirekt.de/rheinland-pfalz/kommunen/Stadt_Bitburg)

⁶ Einwohnerdaten der Stadt Bitburg auf rlp direkt, (<https://www.rlpdirekt.de/rheinland-pfalz>)

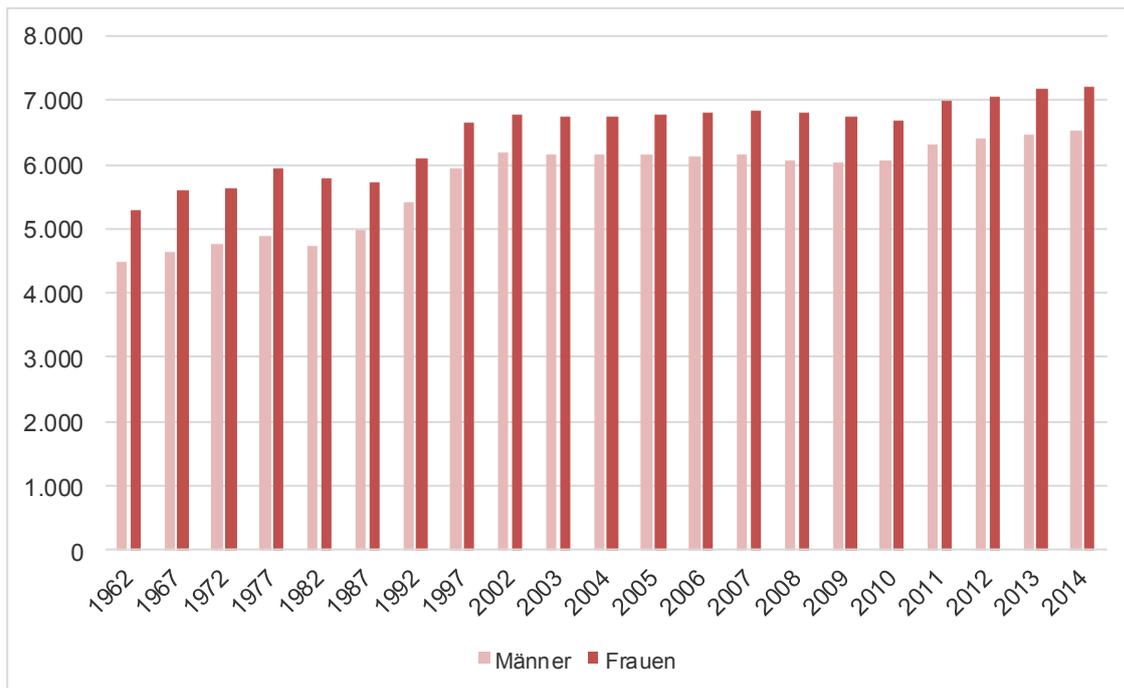


Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung 1962- 2014 der Stadt Bitburg (Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Regionaldaten, Meine Heimat, Stadt Bitburg 2016), eigene Darstellung

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels muss jedoch derzeit davon ausgegangen werden, dass die natürliche Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Bitburg in Zukunft dem allgemeinen Trend in Deutschland entsprechend kontinuierlich negativ erfolgen wird.

Für die Jahre 2030 und 2060 hat das Statistische Landesamt Rheinland-Pfalz eine Prognose in 3 differenzierten Varianten (untere, mittlere und obere Variante) zur demographischen Entwicklung im Eifelkreis Bitburg-Prüm erstellt.⁷ In der mittleren Variante wird eine Abnahme der Bevölkerung um 1,5 % bis 2030 und um 15 % bis 2060 prognostiziert (vgl. Tab. 1), während zeitgleich der Altenquotient deutlich steigt und es zu einer Überalterung der Bevölkerung kommt.

Jahr	2013	2020	2025	2030	2035	2060
Untere Variante	96.158 [100%]	96.824 [100,7%]	94.658 [98,4%]	92.201 [95,9%]	89.438 [93,0%]	73.187 [76,1%]
Mittlere Variante	96.158 [100%]	97.292 [101,2%]	96.106 [99,9%]	94.668 [98,5%]	92.958 [96,7%]	81.707 [85,0%]
Obere Variante	96.158 [100%]	97.360 [101,3%]	96.816 [100,7%]	96.040 [99,9%]	95.037 [98,8%]	87.093 [90,6%]

Tab.1: Bevölkerungsprognose Eifelkreis Bitburg-Prüm bis 2060; Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 4. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2013) 22.07.2015; eigene Darstellung

Für die Stadt Bitburg liegen keine Prognosen seitens des Statistischen Landesamtes für den Zeitraum nach 2020 vor. Die folgende Tabelle zeigt die Bevölkerungsvorausberechnung des Statis-

⁷ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Rheinland-Pfalz 2060, Vierte Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2013) Stand 22. Juli 2015

tischen Landesamtes Rheinland-Pfalz gemäß mittlerer Variante bis zum Jahr 2050 (Basisjahr 2006) auf.

	2006	2010	2015	2020	2050
Stadt Bitburg	12.942	12.929	12.840	12.731	k.A.
Eifelkreis Bitburg-Prüm	95.409	94.226	92.674	91.141	80.546
Rheinland-Pfalz	4.052.860	4.021.855	3.978.122	3.924.636	3.326.711

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose 2006 bis 2050, (Quelle: Statistisches Landesamt RLP)

Bis 2020 wird für die Stadt Bitburg mit einem Bevölkerungsrückgang von 1,6 % gerechnet. Es ist somit davon auszugehen, dass auch die Stadt Bitburg im Zeitraum 2020 – 2050 von einem weiteren Bevölkerungsrückgang betroffen sein wird. Dieser wird jedoch analog der Prognosen bis zum Jahr 2020 voraussichtlich deutlich unter dem Rückgang im Landkreis und im Land Rheinland-Pfalz liegen.

2.2 Altersstruktur

Neben dem potenziellen Bevölkerungsrückgang ergibt sich als weiteres zu berücksichtigendes Problem die durch den demographischen Wandel bedingte Alterung der Bevölkerung. Die altersbezogene Bevölkerungsverteilung der Stadt Bitburg entspricht der für Deutschland typischen Urnenform der Alterspyramide. Der Anteil der jungen Bevölkerung unter 20 Jahren ist mit insgesamt 19,0 % sehr gering. Der Anteil der über 65-jährigen beträgt mit 19,5 % etwa ein Fünftel der Gesamtbevölkerung Bitburgs. Die Gruppe der 20-65-jährigen nimmt mit 61,5 % deutlich über die Hälfte der Gesamtbevölkerung ein.

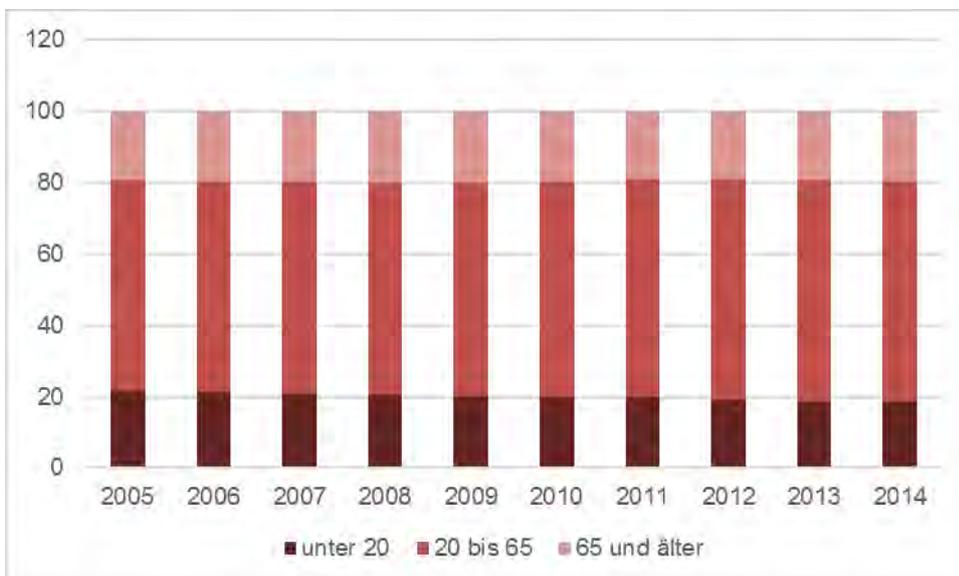


Abbildung 10: Entwicklung der Altersstruktur im Stadtgebiet der Bitburg (Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2016), eigene Darstellung

Der deutschlandweiten Entwicklung folgend werden voraussichtlich auch in der Stadt Bitburg in den nächsten Jahren die Veränderungen im Altersaufbau an Deutlichkeit zunehmen und sich nach 2020 noch weiter verschärfen. Dies wird auch durch die Vierte Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Rheinland-Pfalz (Jahr 2060) des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz prognostiziert. So wird z.B. für den Eifelkreis Bitburg-Prüm bis 2060 ein Absinken des Anteils der unter 20-jährigen an der Gesamtbevölkerung auf max. 15,2% (untere Variante) sowie ein Absinken der Altersgruppe 20-65 Jährigen auf max. 49,7% (untere Variante) vorhergesagt. Damit einher

geht der Anstieg des Anteils der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung auf max. 35,1% (untere Variante).

Eifelkreis Bitburg-Prüm		Ergebnisübersicht der Varianten					
Alter in Jahren	Basisjahr 2013	Untere Variante		Mittlere Variante		Obere Variante	
		2035	2060	2035	2060	2035	2060
Anteile in %							
unter 3	2,4	2,1	2,0	2,1	2,0	2,1	2,1
3 – 6	2,6	2,2	2,1	2,3	2,2	2,3	2,2
6 – 10	3,6	3,2	3,0	3,3	3,0	3,3	3,1
10 – 16	6,1	5,4	4,8	5,4	4,9	5,4	4,9
16 – 20	4,7	3,8	3,4	3,8	3,4	3,8	3,5
20 – 35	17,2	13,9	13,2	14,2	13,6	14,4	13,9
35 – 50	20,7	18,3	16,6	18,7	17,1	18,9	17,4
50 – 65	23,0	20,3	19,9	20,3	20,3	20,3	20,4
65 – 80	13,9	22,2	20,6	21,6	20,0	21,3	19,7
80 und älter	5,8	8,5	14,4	8,3	13,4	8,1	12,8
unter 20	19,4	16,7	15,2	16,9	15,5	17,0	15,7
20 – 65	61,0	52,5	49,7	53,2	51,0	53,6	51,8
65 und älter	19,7	30,7	35,1	29,9	33,4	29,4	32,5
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100

Abbildung 11: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Rheinland-Pfalz 2060, Vierte Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2013), Ergebnisse für den eifelkreis Bitburg-Prüm, Stand 22. Juli 2015

Fazit

Durch den potenziellen Bevölkerungsrückgang kommt es zu einem Rückgang der Nachfrage nach Wohnraum und Konsumgütern, zu einer schlechteren Auslastung der Infrastrukturnetze und – einrichtungen und insgesamt zu Funktionsverlusten von Stadträumen.

Die tendenziell rückläufigen Bevölkerungszahlen und die altersstrukturellen Verschiebungen in der Bevölkerung der Stadt Bitburg werden sich nicht nur auf die Infrastruktur auswirken, sondern sich auch in einem Wandel der Lebens- und Umweltbedürfnisse der Bevölkerung zeigen. Nicht zuletzt sind weitreichende Anpassungen des Wohnungsbestandes erforderlich, um weiterhin eine freie Wahl des Wohnorts zu ermöglichen. Dies umfasst die barrierefreie bzw. barrieregeduzierte Gestaltung von (bezahlbaren) Wohnungen aber auch des Wohnumfeldes sowie gut erreichbare Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, soziale Infrastruktureinrichtungen und Stationen des Öffentlichen Nahverkehrs.

2.3 Haushaltsgrößen

Seit einigen Jahren ist sowohl bundesweit als auch in Rheinland-Pfalz ein starker Anstieg der Gesamtzahl der Privathaushalte mit gleichzeitig rückläufiger Bevölkerungsentwicklung festzustellen. So stieg zwischen den Jahren 2000 und 2010 die Zahl der Privathaushalte um 3,1%. Lebten im Jahr 2000 in einem rheinland-pfälzischen Durchschnittshaushalt noch 2,2 Personen, waren es im Jahr 2010 nur noch 2,1 Personen. 2010 gliederte sich die Zahl der Privathaushalte in Rheinland-Pfalz zu je etwa einem Drittel in Haushalte mit einer Person (35,9%), zwei Personen (36,1%) bzw. drei und mehr Personen (28,0%).⁸ Im Untersuchungsgebiet stellt sich diese Entwicklung noch drastischer dar: So sind nahezu die Hälfte (49,0%) aller Haushalte Ein-Personenhaushalte, 35,0%

⁸ Statistisches Landesamt Rheinland Pfalz: Haushalte und Familien 2010

sind Zwei-Personenhaushalte. Drei-Personen-, Vier-Personen- und Fünf-Personenhaushalte machen zusammen nur 15,0% der vorhandenen Haushalte aus.

Die steigende Anzahl an Ein- und Zwei-Personenhaushalten kann mit der fortschreitenden Alterung der Bevölkerung begründet werden. Ältere Personen leben in der Regel in einer Partnerschaft (Zwei-Personenhaushalt) oder allein (Ein-Personenhaushalt). Hinzu kommen Single-Haushalte, berufstätige Paare sowie alleinerziehende Frauen und Männer. Diese Bevölkerungsgruppen sind zur Bewältigung ihres Alltags verstärkt auf wohnungsnaher Versorgungsstrukturen und kurze Wege angewiesen. Familien mit Kindern werden tendenziell seltener, d.h. die entsprechende Wohnungsgröße wird weniger nachgefragt. Zudem verändern sich auch innerhalb dieser Gruppe die Ansprüche an die Wohnung und das Wohnumfeld.

2.4 Entwicklung der Wohnsituation

In Bitburg ist in den vergangenen Jahren, bedingt durch die steigenden Bevölkerungszahlen, ein deutlicher Anstieg der errichteten Gebäude sowie der Zahl der Wohnungen zu verzeichnen. So hat sich die Zahl der Wohngebäude in den Jahren von 2000 bis 2014 um 14,5 % erhöht. Die Zahl der Wohnungen ist in diesem Zeitraum sogar um 20,4 % angewachsen.⁹ Aus diesen Zahlen lässt sich eine nahezu lineare Zunahme des Angebotes ablesen. Entsprechend groß war der Flächenverbrauch der vergangenen Jahre.

Die beschriebenen Veränderungen hängen zum Einen mit der allgemeinen demografischen Entwicklung zusammen, zum anderen aber auch damit, dass zunehmend Singlehaushalte entstanden sind, was die jüngeren (Schüler, Studenten, Auszubildende) und die älteren Bevölkerungsgruppen (alleinstehende Senioren) gleichermaßen betrifft. Außerdem hat der zur Verfügung stehende Wohnraum pro Person (Wohnfläche je Einwohner) aufgrund stetig wachsender Ansprüche in den vergangenen Jahrzehnten stark zugenommen.

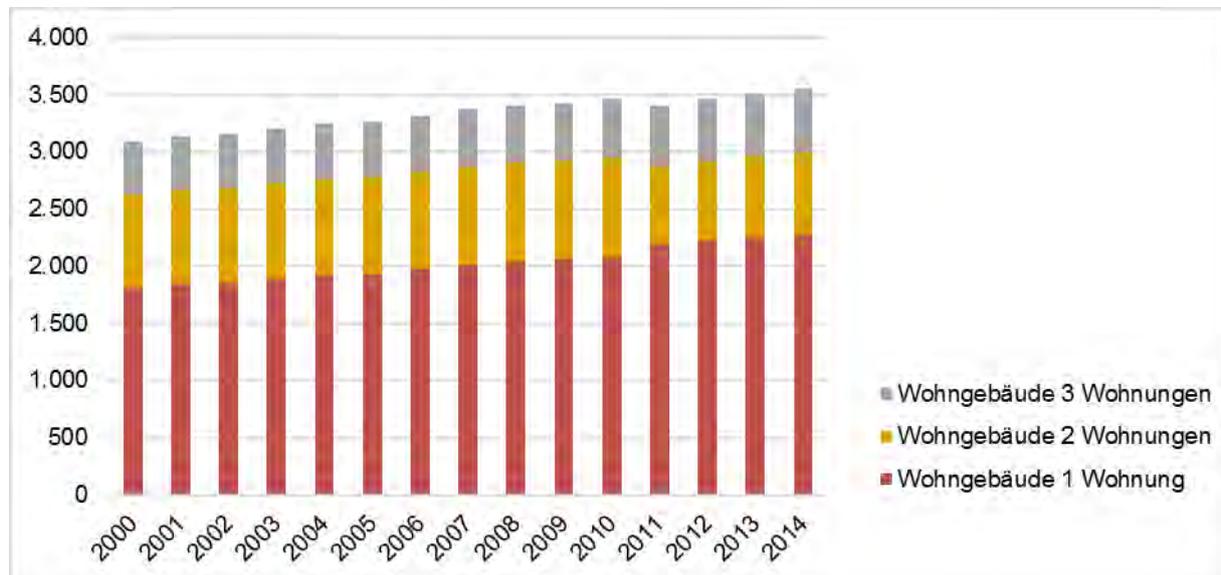


Abbildung 12: Wohngebäudeanzahl, (Quelle: Statistisches Landesamt RLP 2016), eigene Darstellung

Die höheren Mobilitätskosten des Wohnens im Umland, aber auch eine stärkere Neigung zu städtischen Lebensstilen infolge von einem gesellschaftlichen Wandel sowie von Veränderungen der Anforderungen im Beruf stärken die Bedeutung der städtischen Wohnstandorte. Dabei werden zentrale Lagen als Wohnstandort auch für Nachfragegruppen diskutiert und entwickelt, die bisher

⁹ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Regionaldaten, Meine Heimat, Stadt Bitburg 2016

an den Stadtrand oder ins Umland abgewandert sind wie z.B. Familien oder dort bereits über einen langen Zeitraum wohnen (Senioren).

2.5 Bildung

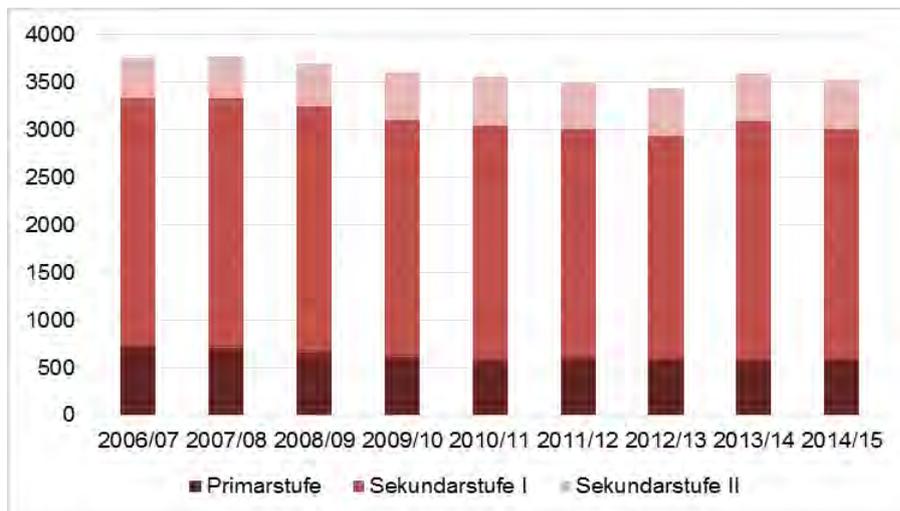
Die Stadt Bitburg verfügt über folgendes Angebot von allgemeinbildenden über weiterführenden bis zu berufsbildenden Schulen einschließlich Förderschulen:¹⁰

- 3 Grundschulen
- 1 Realschule plus, 1 Gymnasium, 1 Kooperative Gesamtschule mit gymnasialen Zweig
- 3 Berufsbildende Schulen
- 2 Förderschulen
- Private anerkannte Schule für Musik, Tanz und Malen (Beda-Institut)
- Berufsbildungszentrum Bitburg-Prüm
- Dienstleistungszentrum ländlicher Raum (DLR)

In den Allgemeinbildenden Schulen (Grundschule, Hauptschule, Realschule, Realschule Plus, Gymnasium, Förderschule) wurden im Schuljahr 2014/2015 3.582 Schüler unterrichtet. Die Stadt Bitburg übernimmt dabei eine Versorgungsfunktion für das Umland, was an der hohen Zahl der 2.210 einpendelnden Schüler abzulesen ist. In den drei Berufsbildende Schulen wurden 1.644 Schülern im Schuljahr 2014/2015 unterrichtet.¹¹

Hinzu kommen 7 Kindertagesstätten in der im März 2015 602 Kinder angemeldet waren. In den kommenden Jahren (Prognose bis 2019) werden jährlich voraussichtlich rund 120 Kinder aus der Stadt Bitburg eingeschult werden.

Die Zahl der Schüler/-innen, die eine Allgemeinbildende Schule in Bitburg besuchen, ist in den letzten Jahren rückläufig gewesen. So haben im Schuljahr 2005/06 noch 3.804 Schüler/-innen eine Allgemeinbildende Schule besucht, während es im Jahr 2012/13 noch 3.496 Schüler/-innen waren. Dies entspricht einem Rückgang von ca. 8,1% innerhalb sieben Jahren.



¹⁰ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Rheinland-Pfalz Regionaldaten 2013 für die Stadt Bitburg: Bildung/Allgemeinbildende Schulen

¹¹ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Rheinland-Pfalz Regionaldaten 2013 für die Stadt Bitburg: Bildung/Allgemeinbildende Schulen

Abbildung 13: Schüler und Schülerinnen am Schulsitz von 2006/07 bis 2014/15 nach Schulstufen, Quelle Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2016, eigene Darstellung

Auch bei den Schüler/-innen der Berufsbildenden Schulen ist ein leichter Rückgang zu verzeichnen. So haben im Schuljahr 2001/2002 noch 1.728 Schüler/-innen eine Berufsbildende Schule besucht, während es im Jahr 2012/13 noch 1.660 Schüler/-innen waren. Dies entspricht einem Rückgang von ca. 4,0% in sieben Jahren.

In der Nähe des Untersuchungsgebiets „Innenstadt“ befindet sich eine Reihe von Bildungseinrichtungen, die das Gebiet z.B. auch für Familien als Wohnstandort interessant machen. So liegt die Grundschule Bitburg-Süd im Untersuchungsgebiet. Östlich an das Untersuchungsgebiet angrenzend liegt an der Denkmalstraße das St.-Willibrord-Gymnasium. Südlich des Untersuchungsgebiets liegen die Kindertagesstätte Altes Gymnasium und der Katholische Kindergarten St. Peter. Nördlich des Untersuchungsgebiets befinden sich die Grundschule Nord, die Theobald-Simon Schule (Berufsbildende Schule) und die St. Martin Schule (Förderschule). Zusätzliche Bildungseinrichtungen sind z.B. die Katholische Familienbildungsstätte an der Albachstraße (Nähe Krankenhaus), das Kulturhaus Beda am Bedaplatz und die Städtische Bücherei an der Brodenheckstraße.

2.6 Wirtschaftsstruktur

Der größte Arbeitgeber in der Stadt Bitburg ist die Bitburger Brauerei. Daneben sind einige bedeutende Betriebe des produzierenden Gewerbes und Bauunternehmen sowie verschiedene Verbrauchermärkte maßgeblich für das gute Arbeitsplatzangebot in der Stadt Bitburg verantwortlich.

Nach einem leichten Rückgang der Beschäftigtenzahlen im Jahr 2005 kann der Stadt sowie dem Kreis insgesamt eine stabile und nach wie vor leicht wachsende Tendenz bescheinigt werden. Zum Erfolg beigetragen hat auch die Strategie, das Flugplatzgelände nicht an einen Investor zu veräußern oder sich auf die Ansiedlung von Betrieben einer bestimmten Branche zu stützen, sondern auf Diversifizierung zu setzen. Der Eifelkreis Bitburg-Prüm weist mit 3,3% eine sehr geringe Arbeitslosenquote im Landesvergleich auf.

Hinsichtlich der Beschäftigtenstruktur zeigt der Eifelkreis Bitburg-Prüm folgende Verteilung auf: 6,0% der Erwerbstätigen arbeiten in der Land- und Forstwirtschaft, 31,0% im Produzierenden Gewerbe und 63,0% in Dienstleistungsbereichen.¹² Im Vergleich zu anderen Landkreisen nimmt das produzierende Gewerbe noch einen verhältnismäßig hohen Anteil ein. Bei der Zahl der Betriebsgründungen nimmt der Landkreis Eifelkreis Bitburg-Prüm einen mittleren Platz ein, die Anzahl der Insolvenzen von Betrieben liegt im Eifelkreis Bitburg-Prüm deutlich unter dem Landesdurchschnitt.

¹² Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Rheinland-Pfalz Regional 2012, Kreisfreie Städte und Landkreise in Rheinland-Pfalz Ein Vergleich in Zahlen, Stand: korrigierte Fassung vom 23. Oktober 2012

2.6.1 Tourismus

Der Tourismus ist in der Stadt Bitburg zu einem wichtigen Wirtschaftszweig geworden. Zwischen 1997 und 2004 stiegen die Übernachtungszahlen und die Gästezahlen stark an. Die Steigerungen sind in erster Linie durch die drei Hotels, die 1997 im Freizeit-, Dienstleistungs- und Gewerbezentrum Flugplatz Bitburg eröffnet wurden, entstanden, das Hotel Eifelstern, das Sport Park Hotel "Sportschule Bitburg" und das Jugendhotel Youtel 1202 zurückzuführen.

Jahr	Betriebe	Angebote Betten	Gäste	Übernachtungen
1994	11	299	10.201	22.986
1995	11	299	13.812	29.163
1996	11	311	0	0
1997	11	314	13.162	25.580
1998	13	697	21.815	47.606
1999	12	812	31.726	68.855
2000	11	816	37.916	92.879
2001	9	1.120	46.168	114.503
2002	10	1.332	48.235	116.621
2003	11	1.468	60.199	142.025
2004	11	1.468	62.689	144.701
2005	11	1.851	63.749	143.453
2006	10	1.823	65.466	148.071
2007	11	1.817	0	0
2008	9	1.792	69.752	158.285
2009	9	1.798	59.264	136.359
2010	9	1.805	57.193	132.624
2011	9	1.848	0	0
2012	8	1.833	53.418	114.389
2013	8	1803	60.722	117.104
2014	12	0	56.965	0

Abbildung 14: Tourismus in der Stadt Bitburg 1994 – 2014 (Quelle: Statistisches Landesamt RLP 2016)

Durch die gute Entwicklung im Bereich des Tourismus wurde auch eine positive Entwicklung der Infrastruktur gefördert. Betriebe wie die Bitburger Brauerei, das Erlebnisbad Cascade, das Kreismuseum, das Kulturzentrum Haus Beda, die beiden Kartbahnen, die Eisbahn profitieren von diesem Boom und helfen selbst mit, dem Tourismus eine Dynamik zu verleihen, die sich positiv auf Stadt und Umland auswirkt. Tourismus ist für die Stadt Bitburg ein tragender Wirtschaftsfaktor geworden.

Seit 2009 sind die Übernachtungszahlen der Stadt Bitburg wieder gesunken, was vermutlich auch auf die allgemeine Wirtschaftsentwicklung zurückzuführen ist. Gemäß der Auskunft der Tourist Information Bitburger und Speicherer Land stabilisierten sich die Übernachtungszahlen im Jahr 2011, was zum einen auf Großveranstaltungen wie den Rheinland-Pfalz-Tag und die Special Olympics, aber auch das gute Wetter zurückzuführen war. Im Jahr 2012 konnten die Zahl der Vorjahresübernachtungen wegen fehlenden Besuchermagneten und dem schlechten Wetter nicht erreicht werden. Seit dem Jahr 2013 setzt sich gemäß Auskunft der Tourist Information Bitburger

und Speicherer Land vom 07.02.2014 der Trend zu Kurzaufenthalten fort, die Gäste- und Übernachtungszahlen in der Stadt Bitburg sind dabei relativ stabil geblieben.

2.7 Gemeinschaft und Aktivitäten

Der Veranstaltungskalender der Stadt Bitburg weist eine Vielzahl von Aktivitäten über das Jahr verteilt auf. Zum einem bieten die Kulturgemeinschaft Bitburg und die Volkshochschule ein vielfältiges Kultur- und Weiterbildungsprogramm und kooperieren mit vielen örtlichen, überörtlichen und internationalen Vereinigungen. Zu ihren Aufgaben gehören die Planung und Durchführung von Veranstaltungen unterhaltender, literarischer, künstlerischer, musikalischer, wissenschaftlicher und heimatlicher Art und Bildungsreisen. Zum anderen finden eine Reihe von Festivals, Märkten und Feste in Bitburg statt. So wird das Europäische Folklore-Festival seit 1965 (anlässlich der 1250-Jahr-Feier der Stadt Bitburg) jährlich im Juli durchgeführt. Der Beda-Markt, die größte und älteste Leistungs- und Gewerbeschau der Region, findet dieses Jahr zum 35. Mal am dritten Wochenende im März statt. Durch den Bau der Stadthalle bietet sich für Bitburg die Möglichkeit Konzerte, Shows und andere Veranstaltungen zu organisieren. Hinzu kommen Wochenmärkte und Krammärkte, der Bauernmarkt, verschiedene Ausstellungen, das Bierfest, Lesungen (u.a. ist Bitburg ein Austragungsort des Eifel-Literatur-Festivals) und der Advents- bzw. Weihnachtsmarkt. Außerdem bieten die zahlreichen Vereine Feste, Turniere und Infoabende an.

Für die ortsansässige Bevölkerung gibt es zudem ein vielfältiges Angebot an Gruppen und Vereinen. Das Angebot reicht dabei von eher großen Vereinen wie Sport- und Musikvereinen über die Angebote der Kirchen und Parteien bis hin zu Literatur- und Kulturkreisen etc. Das Angebot der Sportmöglichkeiten ist in der Stadt Bitburg ebenfalls gut. So gibt es neben den örtlichen Fußballvereinen auch Tennisvereine, Tanzvereine, Basketball- und Handballvereine, Turnvereine mit entsprechenden Außenanlagen sowie eine große Anzahl von Sporthallen, in denen die örtlichen Vereine ebenfalls Angebote bereithalten. Durch das ansässige Erlebnisbad Cascade kann die Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft in den Hallen trainieren und hat die DLRG Ortsgruppe Bitburg e.V. gegründet.

Hinzu kommt das Angebot für Jugendliche im „Haus der Jugend Bitburg“, welches ein vielfältiges Kinder- und Jugendfreizeitangebot vorhält. Außerdem kommt die Organisation von Veranstaltungen und Projekten im Bereich der außerschulischen Kinder- und Jugendarbeit wie z.B. Ferienbetreuungsangebote und Präventionsangebote hinzu. Zudem bietet das Haus der Jugend Aktivitäten für behinderte Menschen an. So bietet das Haus der Jugend über das gesamte Jahr verteilt verschiedene Aktionen an.

Trotz der hohen Anzahl an Organisationen und Vereinen gibt es dennoch ein Defizit im Freizeitangebot für Senioren. Lediglich die Katholische Familienbildungsstätte bietet regelmäßig Kurse speziell für Senioren an. Ein weiterer fester Termin ist der Seniorennachmittag im Advent. Zukünftig und in Bezug auf den demographischen Wandel hin gesehen, besteht in diesem Bereich der Bedarf das Angebot für diese Bevölkerungsgruppe zu erweitern.

Die Stadt Bitburg verfügt über eine vielfältige Ausstattung mit Sport- und Freizeiteinrichtungen, die in nachfolgender Tabelle dargestellt sind:

Bereich	Name
Sportanlagen	Stadion Bitburg-Ost (Rasenplatz, Kunstrasenplatz, Leichtathletik), Sportschule Bitburg (Sportgelände mit Unterkünften, insg. 240.000 m ² , davon 50.000 m ² Trainingsgelände), Turnhallen der Grundschule Bitburg Nord, Grundschule Bitburg Süd, Realschule plus, St. Willibrord Gymnasium, Schulzentrum St. Matthias, Euro BBW Tennisanlage Burgweg, Tennis-Center Auf Paulskreuz Verschiedene Fitnessstudios
Erlebnisbad	Cascade, Erlebnisbad mit Sauna, Sportbecken, Regenerationsbereich, Freibad und Kinderbecken
Eissporthalle	Eissporthalle, im Sommer als Funpark genutzt (Spielgeräte, Inlinerrampen, Tischtennis)
Tanzschule	ADTV-Tanzcenter, Tanzschule Tanztreff Eifel-Mosel
Kino	Skala Kino Center
Freizeitanlagen	Kletterturm, Bowling-Base, Bowlingbahn mit Gastronomie, Kartbahn, Hallenkartbahn
Kultur	Haus Beda, Kreismuseum, Städtische Bibliothek, Familienbildungsstätte, Volkshochschule, Kulturgemeinschaft Bitburg e.V., archäologischer Rundweg
Jugend	Haus der Jugend
Grünanlagen	Konrad-Adenauer-Park, Waisenhauspark, Königswäldchen, Grüngürtel Kolmeshöh, Maximiner Wäldchen
Rad- und Wanderwege	Nimstalradweg, Wanderwege und einen Nordic-Walking-Parcours

Tabelle 3: Auszug aus dem Sport-und Freizeitangebot der Stadt Bitburg, Stand Januar 2016, eigene Darstellung

2.8 Stärken und Schwächen hinsichtlich der Strukturdaten in der Innenstadt Bitburgs

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + Trend zur Stärkung der Innenstädte infolge hoher Mobilitätskosten und demographischen Entwicklungen + insgesamt keine signifikanten Veränderungen in der Bevölkerungsentwicklung in der Stadt + gutes kulturelles, soziales und sportorientiertes Angebot + niedrige Arbeitslosenquote + Innenstadt mit hohem Geschäftsbesatz + umfassendes Bildungsangebot + vielfältiges Angebot an Gruppen und Vereinen und Veranstaltungen + vielfältige Ausstattung mit Sport- und Freizeiteinrichtungen + verhältnismäßig stabile Gäste- und Übernachtungszahlen 	<ul style="list-style-type: none"> - Bevölkerungsrückgang im Landkreis - mögliche Überalterung infolge der demographischen Entwicklung - hoher Anteil an Ein- und Zwei-Personenhaushalten - geringe Ausstattung im Einzugsbereich des Mittelzentrums an Angeboten der Unterhaltungselektronik / elektronische Medien, Foto/Optik und Informationstechnologie - rückläufige Schülerzahlen

3. Bestandsaufnahme und –analyse im Gebiet Innenstadt

3.1 Nutzung

Im Rahmen der Ortsbegehungen wurden die Funktionen der Hauptgebäude in den Erdgeschossen in den verschiedenen Kategorien Wohnen, Gemeinbedarf, Einzelhandel, Hotel/Gastronomie, Verwaltung/Büro/Bank, Gesundheit/Praxis, Handwerk/Gewerbe, Dienstleistung und Vergnügungsstätte aufgenommen. Berücksichtigt wurde die abweichende Nutzung der Obergeschosse hauptsächlich durch die Wohnfunktion. Garagen, Scheunen und Schuppen wurden als Nebengebäude erfasst.

Das Zentrum der Stadt Bitburg ist durch eine enorme Nutzungsvielfalt gekennzeichnet: So dient es dem Wohnen und Arbeiten, der Versorgung und Bildung, der Freizeit und der Kultur. Das Gebiet „Innenstadt“ von Bitburg übernimmt als zentrale Funktion die des Wohnens und des Einzelhandels. Über die Hälfte der Nutzungen im Erdgeschoss besteht aus Wohnen (35%) und Einzelhandelseinrichtungen (28%). Der größte Teil der verbleibenden Gebäude wird gemischt genutzt, wobei in der Regel im Erdgeschoss ein Dienstleister (12%) oder ein Gastronomiebetrieb (8%) untergebracht ist und die darüber liegenden Geschosse zu Wohnzwecken dienen. Weitere Nutzungen im Untersuchungsgebiet sind Gemeinbedarfseinrichtung wie das Rathaus, Haus der Jugend und die Bitburger Tafel, Arztpraxen und Gesundheitseinrichtungen wie z.B. die Bit-Reha. Außerdem sind zwei große Banken, die Volksbank Bitburg und die Kreissparkasse Bitburg-Prüm, im Untersuchungsgebiet zu finden. Insgesamt stehen 9% der Erdgeschosse im Untersuchungsgebiet leer oder werden nicht dauerhaft genutzt.

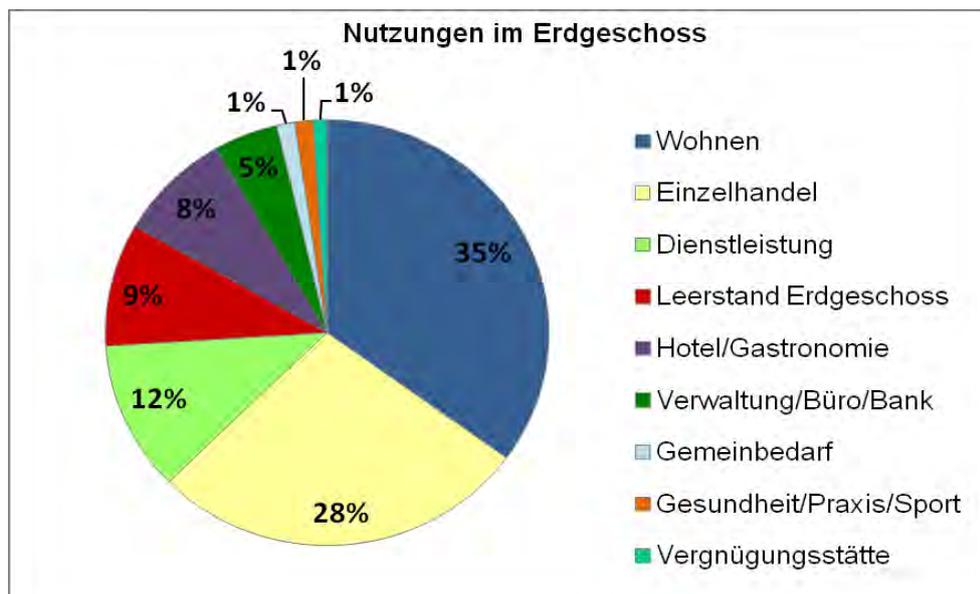


Abbildung 15: Nutzungsverteilung der Erdgeschossnutzungen im Untersuchungsgebiet, eigene Darstellung

Bestandsaufnahmeplan Nutzungen

Ein Plan mit der Darstellung aller Nutzungen und Leerstände im Untersuchungsgebiet (Bestandsaufnahme Nutzungen) ist nachfolgend abgebildet und dem Bericht im Anhang beigelegt.

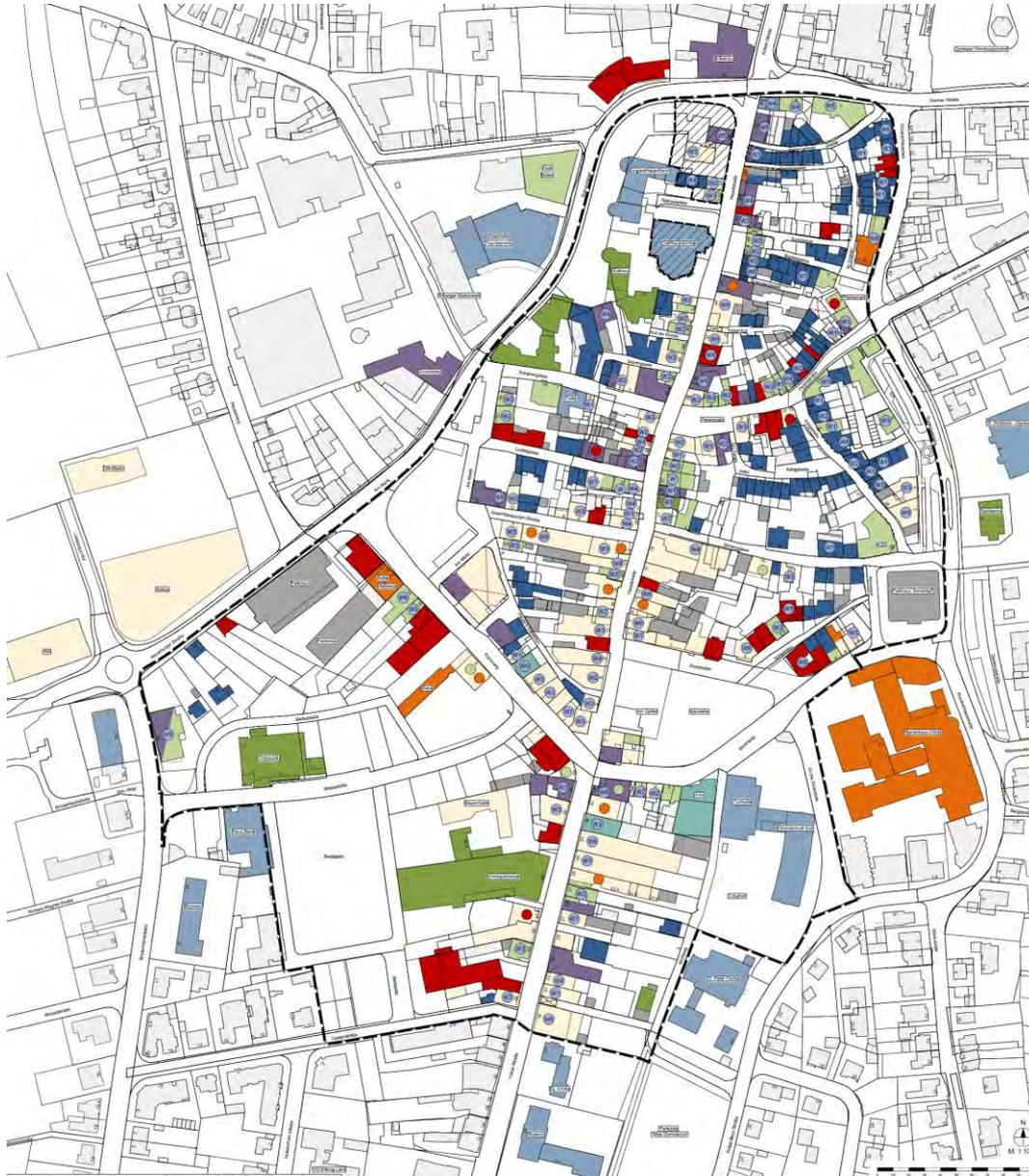


Abbildung 16: Bestandsaufnahmeplan Nutzungen im Untersuchungsgebiet Innenstadt, November 2015, eigene Darstellung

3.1.1 Einzelhandel

Wesentlich für eine attraktive Innenstadt ist ein funktionierender und zukunftsfähiger Einzelhandel. Für den Themenbereich Einzelhandel wurde ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept¹³ als Teil B der Fortschreibung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes erstellt. Inhalte des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes sind u.a. Grundsätze zur Einzelhandelsentwicklung, Bitburger Sorti-

¹³ Büro ISU: Fortschreibung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes, Teil B- Einzelhandels- und Zentrenkonzept, Stand Juni 2013

mentslisten sowie die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs, von Ergänzungsstandorten und Nahversorgungsstandorten. Des Weiteren werden planungsrechtliche Empfehlungen für die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches formuliert.

Gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept befindet sich der Untersuchungsraum vollständig im „zentralen Versorgungsbereich Innenstadt“ (Hauptzentrum).

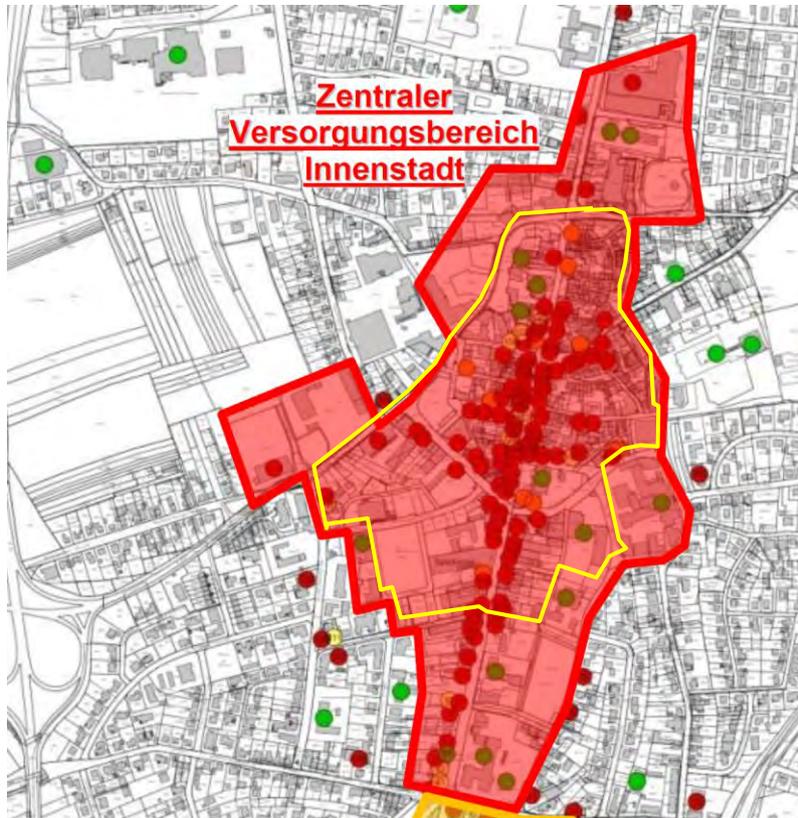


Abbildung 17: Überlagerung des Untersuchungsgebiets (gelb) mit dem zentralen Versorgungsbereich der Stadt Bitburg, eigene Darstellung

Das Untersuchungsgebiet dient in hohem Maße dem Einzelhandel. So umfasst die Abgrenzung des Untersuchungsgebiets die Fußgängerzone Bitburgs (Hauptstraße 1-59) und den südlich gelegenen Teil (Trierer Straße 19-43, Karenweg, Borenweg und Bedaplatz). Die Fußgängerzone ist entlang der Hauptstraße mit Ausnahme einiger Dienstleister und Gastronomiebetriebe fast lückenlos mit Einzelhandelsgeschäften besetzt. Einen Schwerpunkt bilden dabei Bekleidungs-, Schuh- und Sportgeschäfte. Auch im Bereich der Trierer Straße, die z.T. im Untersuchungsgebiet liegt, ist ein fast durchgängiger Einzelhandelsbesatz gepaart mit Gastronomie und Dienstleistern zu finden. In den Seitenstraßen nimmt der Besatz mit Einzelhandel, aber auch Dienstleistungen und Gastronomie, schnell ab. Es ist festzustellen, dass das Aufkommen an Laufkundschaft außerhalb der Fußgängerzone reduziert ist und Einzelhandelsbetriebe mit dem gleichen Angebot wie in der Fußgängerzone einen schwereren Stand haben.

Die Nahversorgung mit aus den Warengruppen „Nahrungs- und Genussmittel“ sowie „Gesundheits- und Körperpflege“ wird zum einem durch kleinere Geschäfte im Untersuchungsgebiet (Metzgereien, Bäckereien, Drogeriemarkt) sowie durch die an Freitagen und Samstagen geöffnete Bauernhalle (Direktvermarktung landwirtschaftlicher Produkte) gewährleistet. Zum anderen befinden sich im Bereich Limbourgs Hof in fußläufiger Distanz zur Fußgängerzone der Lebensmittelvollsortimenter Edeka, der Discounter Aldi sowie ein Discounter aus dem Bereich „Gesundheits- und Körperpflege“ der DM – Drogeriemarktkette. Auffällig ist zudem die Anzahl der Apotheken im Stadtgebiet Bitburgs. Hieraus wird klar, dass der Standort insbesondere wegen des hier ansässi-

gen Krankenhauses sowie der überdurchschnittlich guten ärztlichen Versorgung – als medizinischer Schwerpunkt für die weitere Umgebung gelten kann.

Für den Einzelhandel im zentralen Versorgungsbereich werden im Einzelhandelskonzept auch Angebotslücken aufgezeigt, die vorrangig in den Warengruppen der mittel- bis langfristigen Sortimente vorhanden sind und nach den Vorgaben der Bitburger Sortimentslisten bestmöglich geschlossen werden sollten. Dabei sind prioritär Angebote in den Warengruppen Bekleidung, Bücher/Schreibwaren sowie jeglicher Form von Elektronik und Haushaltstechnik sowie Informationstechnologie zu ergänzen, um den erkennbaren Kaufkraftabfluss zu stoppen und den Bedarf der Bevölkerung künftig vor Ort decken zu können.

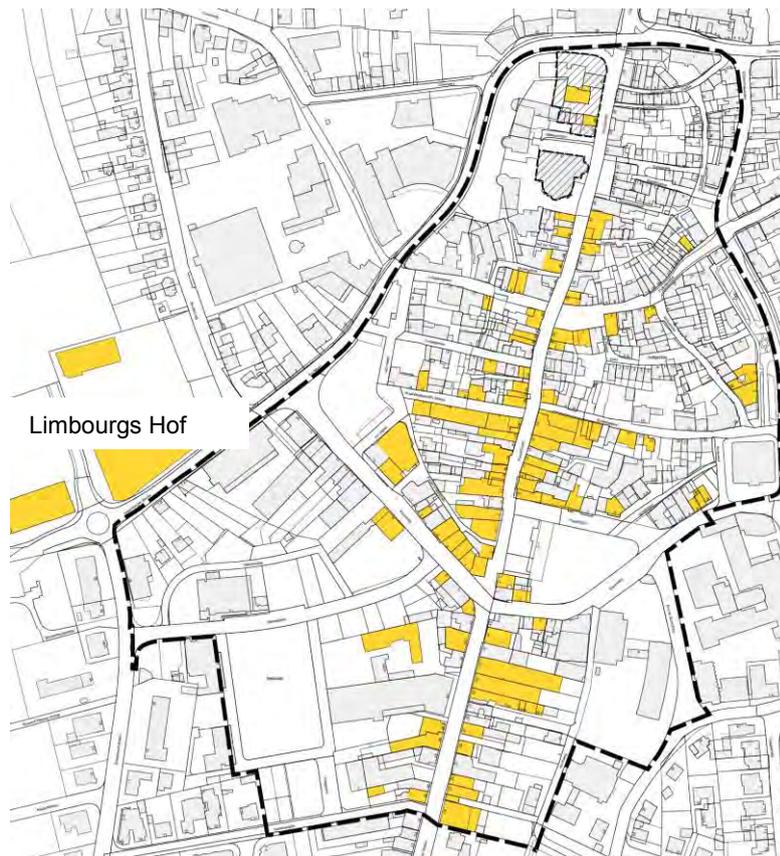


Abbildung 18: Einzelhandel im Untersuchungsgebiet, eigene Darstellung

3.1.2 Wohnen

Das Gebiet „Innenstadt“ dient zum großen Teil auch dem Wohnen. Insbesondere im Altstadtbereich befinden sich viele Wohngebäude (in der Abbildung Nr.19 blau eingefärbt) und Wohnungen in den Obergeschossen (in der Abbildung Nr. 19 mit einem blauen Kreis gekennzeichnet). So dienen 30% der Gebäude ausschließlich dem Wohnen. Unter Berücksichtigung der Wohnnutzung in den Obergeschossen dienen 58% der Hauptgebäude ganz oder in Teilen der Wohnnutzung. Damit ist die Wohnfunktion prozentual betrachtet die am stärksten vertretene Funktion in der Innenstadt. Um das Wohnen in der Innenstadt zu erhalten und zu stärken muss ein breites Segment an bedarfsgerechtem Wohnraum und Wohnformen bereit gestellt werden, eine bedarfsgerechte Infrastrukturausstattung sowie ein attraktives Wohnumfeld vorhanden sein und eine gute Erschließung einschließlich der Unterbringung des ruhenden Verkehrs gewährleistet sein.

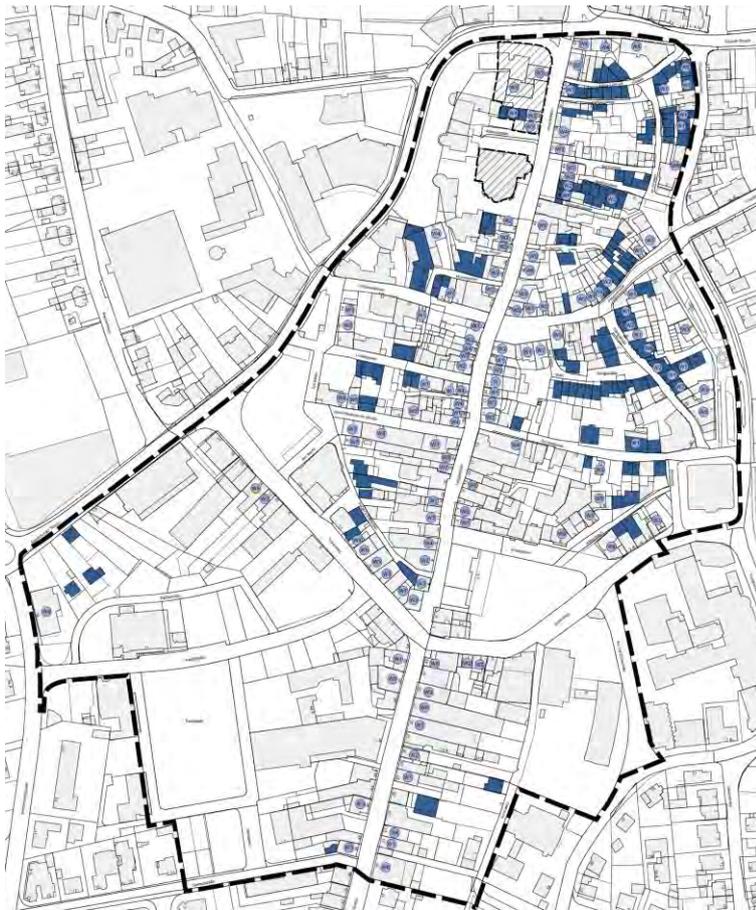


Abbildung 19: Wohnen im Untersuchungsgebiet, eigene Darstellung

3.1.3 Leerstände und untergenutzte Flächen

Leerstände Ladenlokale in der Bitburger Innenstadt¹⁴

Im Zuge des Stadtmarketing-Prozesses wurde das Thema „Laden-Leerstände im Zentrum“ frühzeitig in Bitburg aufgegriffen. Eine erste Erhebung gab es bereits im Jahr 2003; Zuletzt hatte die Verwaltung zum im Monat April 2013. Bei der Zählung wurden die Ladenlokale neben der Zählung vor Ort auch mit der Gewerbeliste abgeglichen. So ergab sich eine neue Zahl von tatsächlich insgesamt 306 Ladenlokalen in den betreffenden Zonen. Es wurden 25 leer stehende Läden gezählt; dies entspricht 8,17%. Am 14. September 2015 erfolgte eine erneute Zählung, mit dem Ergebnis, dass von 307 Ladenlokalen 32 leer stehen, was einer Quote von 10,42% entspricht. Damit hat sich die Leerstandsquote gegenüber dem April 2013 um 2,25% verschlechtert.

Nicht erfasst wurden – wie schon in den Vorjahren – das alte Volksbank-Gebäude und das ehemalige Köster-Gebäude sowie auch der ehemalige Aldi am Bedaplatz, die seit vielen Jahren leer stehen und in ihrem heutigen Zustand auch nicht wieder belegt werden können. Abgesehen von diesen „Problemfällen“ wird jedoch festzuhalten, dass leer stehende Geschäfte in Teilen schnell wieder genutzt werden können. Bei den länger andauernden Leerständen ist oftmals eine Sanierung des Ladenlokals bzw. der Gebäudes erforderlich.

¹⁴ Zählung der Stadtverwaltung Bitburg, vom Juni 2012 und April 2013

Leerstände aller Gebäude im Untersuchungsgebiet¹⁵

Das Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ ist kleiner als das Gebiet, in dem die Verwaltung der Stadt Bitburg regelmäßig die Leerstandsquote der Ladenlokale erhebt (s.o.). Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde neben den leer stehenden Ladenlokalen auch leer stehende Wohngebäude etc. erhoben. Da die Bestandsaufnahme nach äußerer Inaugenscheinnahme durchgeführt wurde, konnten vor allem die Leerstände in den Erdgeschossen ermittelt werden. Insgesamt standen zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme 9% der Erdgeschosse im Untersuchungsgebiet leer und wurden nicht dauerhaft genutzt. Um diesem Missstand vorzubeugen, werden einige Schaufenster von anderen umliegenden Einrichtungen als Werbefläche genutzt oder dienen als Ausstellungsraum für verschiedene Dienstleister.

Die Leerstände verteilen sich verhältnismäßig gleichmäßig im Untersuchungsgebiet und befinden sich beispielsweise in den Bereichen Poststraße/Schleifstein, Karenweg/Neuerburger Straße, Petersstraße und Gartenstraße/Trierer Straße. Ein gestalterisch markanter Leerstand ist in der Nähe zum Kreisverkehr an der Neuerburger Straße/An der Römermauer zu finden (ehemaliges Gebäude der Firma Köster). Dieser trägt auch zum Imageverlust der Innenstadt bei, da viele Besucher der Stadt oder der Stadthalle auf dieser Straße in das Zentrum hineinfahren oder die Innenstadt in Richtung Bundesstraße B 51 verlassen.

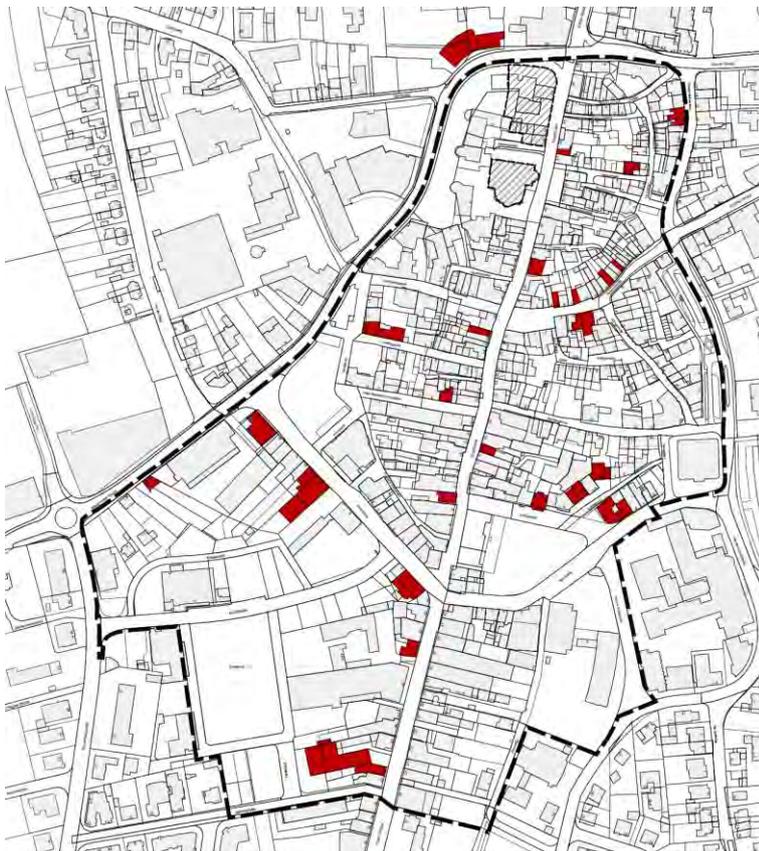


Abbildung 20: Leerstände im Untersuchungsgebiet, eigene Darstellung

¹⁵ Eigene Bestandserhebung, November 2013



Abbildung 21 und Abbildung 22: Leerstand des ehemaligen Köstergebäudes und des ehemaligen Aldi-Marktes

Im Bereich des Bedaplatzes befinden sich zudem untergenutzte Flächen, die nicht bebaut sind und die in der Woche in hohem Maße zum Parken genutzt werden. Allein die größeren zusammenhängenden Parkplätze haben eine Fläche von rund 1,4 ha. Hinzu kommen randliche Flächen z.T. auch Grünflächen, die bei hohem Parkdruck (z.B. an einem Markttag) ebenfalls zum Parken genutzt werden. Am Wochenende werden die Parkplätze nicht benötigt. Teile der Parkplätze weisen erhebliche Missstände auf: Sie sind ungestaltet und in erheblichem Maße versiegelt. Insgesamt stellen die großen, ausschließlich in der Woche zum Parken genutzten Flächen in der Innenstadt Bitburgs ein untergenutztes bauliches Potenzial sowie eine erhebliche Beeinträchtigung des Stadtbilds dar.



Abbildung 23 und Abbildung 24: Parkdruck im Bereich Bedaplatz in der Woche und ungenutzte Parkflächen an einem Sonntagmorgen

3.1.4 Gemeinbedarf

Das Untersuchungsgebiet und seine Randbereiche weisen einen weiteren Schwerpunkt im Bereich der Gemeinbedarfseinrichtungen auf. So liegt neben dem Rathaus und dem Haus der Jugend auch die Liebfrauenkirche am nördlichen Ende der Fußgängerzone. Im Bereich des Borenwegs befindet sich die Grundschule Süd mit Turnhalle. Östlich des Untersuchungsgebiets befinden sich zudem das Marienkrankenhaus, das Willibrord-Gymnasium und die Stadtwerke. Südlich grenzen die evangelische Kirche und die katholische Kirche, Museum und Kreisverwaltung an. Südwestlich liegt die Verbandsgemeindeverwaltung Bitburg-Land und westlich die Stadtbücherei und das Haus Beda. Nordwestlich grenzt die Stadthalle an. Die Gemeinbedarfseinrichtungen sind wesentlich für die Attraktivität der Innenstadt für Bewohner, Beschäftigte und Besucher.



Abbildung 25: Gemeinbedarfseinrichtungen im Untersuchungsgebiet, eigene Darstellung

3.1.5 Stärken und Schwächen hinsichtlich der Nutzungen im Gebiet

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + gute Nahversorgungssituation sowie gute Versorgung mit Gütern des mittel- und langfristigen Bedarfs + vorhandene Nutzungsmischung aus Wohnen, Dienstleistung und Handel ist beim erkennbaren Trend zur Reurbanisierung ein Standortvorteil + 58% der Hauptgebäude dienen ganz oder in Teilen der Wohnnutzung + Gute ärztliche Versorgung in und um das Untersuchungsgebiet + Schwerpunkt Gemeinbedarfseinrichtungen im und um das Untersuchungsgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> - Rund 10% Leerstand im Erdgeschoss - z.T. stadtgestalterisch markante Leerstände - Gestalterische Mängel insbesondere der Einzelhandels Einrichtungen (Schaufenster- und Werbeanlagen) - Nutzung großer Flächenpotenziale im Bereich Bedaplatz als Parkplätze mit negativen Folgen für Funktion des Bereichs und Stadtbild

3.2 Bausubstanz

Die Stadtstruktur der Innenstadt Bitburgs wird durch römische und mittelalterliche Strukturen geprägt. Den Kernbereich des früheren Bitburgs bildet ein römisches Kastell mit ovalem Grundriss, das in Teilen noch erhalten ist und wieder konserviert und zugänglich gemacht werden konnte. Die noch vorhandenen Strukturen liegen im nördlichen Teil der Innenstadt im Bereich der Hauptstraße. Insgesamt betrug die Fläche des römischen Kastells rund 2 ha und wurde von der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Römerstraße (heutige Hauptstraße) in zwei annähernd gleich große Hälften geteilt. Die Stadttore lagen in etwa auf der Höhe der Kreuzungen Hauptstraße /An der Römermauer sowie Hauptstraße /Murengasse. 1340 wurde die Stadtbefestigung nach Süden erweitert. Jedoch sind nur geringe Reste der mittelalterlichen Stadtmauer im Bereich der Denkmalstraße erhalten.

Die Siedlungsstruktur der Altstadt weist heute eine Vielzahl von z.T. kleinteiligen Baukörpern auf, die seit einigen Jahren im Rahmen einer Stadtsanierung aufgewertet und modernisiert werden und das Bild der Innenstadt deutlich aufgewertet haben. Zu nennen sind z.B. die Adrigstraße, die Straße Im Graben und die Baptistgasse.

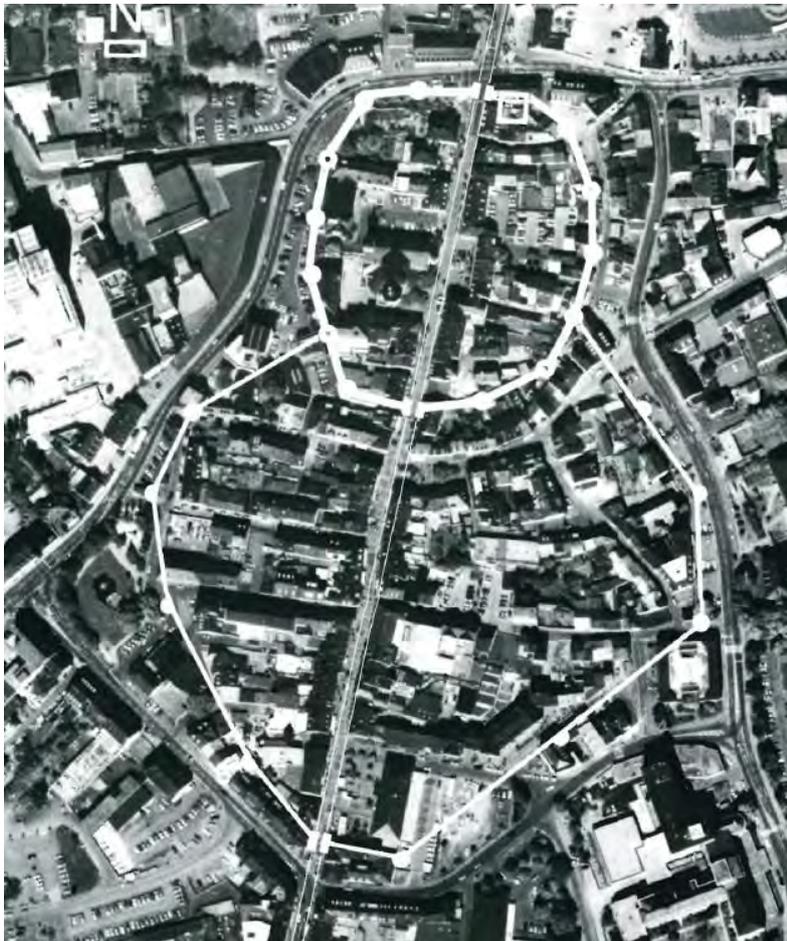


Abbildung 26: Luftbild von Bitburg mit Darstellung des Verlaufs der römischen Stadtmauern (im Norden) und der mittelalterlichen Stadtmauern (südlich an die römischen Stadtmauern angrenzend), Quelle: Das römische Bitburg, Herausgeber Stadt Bitburg und Rheinisches Landesmuseum Trier, Trier 1995

Im Rahmen der Bestandserhebung wurden alle Gebäude erfasst und hinsichtlich ihres Sanierungsbedarfs bewertet. Als Schlüsselkriterien wurden sowohl der bauliche Sanierungsbedarf als auch der Sanierungsbedarf aus städtebaulichen und funktionalen Gründen für die einzelnen Gebäude ermittelt. Die hier vorgenommene Vorabschätzung dient einer einheitlichen Bewertung des Gebietes, ersetzt jedoch nicht bautechnische Untersuchungen, die bei der eventuellen Sanierung der einzelnen Gebäude durchzuführen sind.

Zur Bestandserhebung wurden Bestandsaufnahmebögen erstellt, die in einem ersten Abschnitt die wichtigsten Daten für das jeweilige Gebäude wie Adresse, Nutzung, Denkmalstatus und das Vorhandensein von Stellplätzen wiedergeben. Fotos von der vorderen und wenn möglich rückwärtigen Fassade runden die Datenerfassung ab.

In einem zweiten Teil wurde eine Bestandserhebung der baulichen Mängel sowie der städtebaulichen/ funktionalen Mängel und der gestalterischen Mängel durchgeführt. Zur Feststellung der **baulichen Mängel** werden u.a. folgende Merkmale erhoben:

- Bauschäden wie z.B. Setzrisse u.ä.,
- Einschränkung der Belichtung und Belüftung,
- unzureichende Wärme- und Schallschutzeigenschaften der Fassade und des Dachs,
- erneuerungsbedürftige Eingangstüren und
- und fehlende Barrierefreiheit.

Zur Feststellung der **städtebaulichen/funktionalen Mängel** werden u.a. folgende Merkmale erhoben:

- Leerstände,
- konflikträchtige Nutzungen,
- zu geringe oder zu hohe bauliche Dichte, baulicher Erweiterungsbedarf,
- fehlendes Stellplatzangebot am Gebäude,
- fehlende Grünflächen,
- eingeschränkte Zugangs-/ Zufahrtsmöglichkeiten zum Grundstück,
- hoher Versiegelungsgrad,
- erheblicher Störungsgrad durch Lärm/ Abgase von angrenzenden Straßen und
- und problematische Nachnutzung.

Zur Feststellung der **gestalterischen Mängel** wurden u.a. folgende Merkmale erhoben:

- störende bauliche Veränderungen,
- heterogene Fassadengestaltung und
- und erheblicher Störungsgrad aufgrund einzelner Gestaltungselemente.

Zur Anwendung kommt eine vierstufige Skala von „kein baulicher Sanierungsbedarf“ bis „hoher baulicher Sanierungsbedarf“.

Nachfolgend ist ein Bestandsaufnahmebogen beispielhaft dargestellt:

KARENWEG 20	
Nutzung	Leerstand
Denkmalstatus	--
Stellplätze	Nein
Sonstiges	





Bestandserhebung baulicher Mängel

Verfall aufgrund unterlassener Instandsetzung	X	Erneuerungsbedürftige Bausubstanz insgesamt	X	Erforderliche Bauschadensbehebung einzelner Stellen der Fassade (Risse, Durchfeuchtung o.ä.)	
Vandalismusschäden		Erneuerungsbedürftiges Dach	X	Einschränkungen von Belichtung und Belüftung	
Unzureichende Wärme- und Schallschutzeigenschaften der Fassade	X	Einfachverglaste Fenster	X	Unzureichende Wärme- und Schallschutzeigenschaften des Dachs	X
Erneuerungsbedürftige Eingangstüren	X	Kein barrierefreier Zugang zum Gebäude im Erdgeschoss	X	Sonstiges	

Bestandserhebung städtebaulicher und funktionaler Mängel

Leerstand		Teilleerstand	X	Konfliktträchtige oder gebietsfremde Nutzungen	
Zu geringe bauliche Ausnutzung		Zu hohe bauliche Dichte auf dem Grundstück		Baulicher Erweiterungsbedarf	
Fehlendes Stellplatzangebot auf dem Grundstück		Fehlende Grünflächen	X	Eingeschränkte Zugangs-/ Zufahrtsmöglichkeiten zum Grundstück	
Hoher Versiegelungsgrad	X	Erheblicher Störungsgrad durch Lärm / Abgase von angrenzenden Straßen	X	Erheblicher Störungsgrad durch Lärm / Abgase von angrenzenden Betrieben Schaufenster, Werbung	X
Nachnutzung problematisch	X	Sonstiges: Im Bodenschutzkataster wie folgt kartiert: 232 00 018 — 5005ehem. Betriebstankstelle Fa. Köster			X

Bestandserhebung gestalterischer Mängel

Störende bauliche Veränderungen		Heterogene Fassadengestaltung		Erheblicher Störungsgrad aufgrund einzelner Gestaltungselemente	X
---------------------------------	--	-------------------------------	--	---	----------

Baulicher Sanierungsbedarf gemäß den Ergebnissen der Vorbereitenden Untersuchungen

Hoher baulicher Sanierungsbedarf	X	Mittlerer baulicher Sanierungsbedarf		Geringer baulicher Sanierungsbedarf		Kein baulicher Sanierungsbedarf
----------------------------------	----------	--------------------------------------	--	-------------------------------------	--	---------------------------------

Sanierungsabsicht der Eigentümer gemäß Einwohnerbefragung / Mitteilung an die Verwaltung

Ja Abriss und Neubau mit Lückenschluss zum Parkhaus an der Neuerburger Straße	X	Nein		Keine Rückmeldung	
---	----------	------	--	-------------------	--

Förderung privater Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen gemäß Abstimmung mit der ADD

Ja	X	Nein			
----	----------	------	--	--	--

Abbildung 27: Bestandsaufnahmebogen „Gebäudekurzbewertung“

Die nachfolgenden Bilder zeigen beispielhaft die Bewertung des Sanierungsbedarfs von Gebäuden im Untersuchungsgebiet:



Abbildung 28, Abbildung 29 und 30: Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf und mit mittlerem Sanierungsbedarf



Abbildung 31 und Abbildung 32: Gebäude mit geringem und keinem baulichen Sanierungsbedarf



Abbildung 33 und Abbildung 34: Gebäude, die einen erheblichen Störungsgrad aufgrund der äußeren Gestaltung aufweisen

Fast drei Viertel der Gebäude im Untersuchungsgebiet haben keinen (39%) oder geringen (34%) baulichen Sanierungsbedarf. Immerhin 27% aller Gebäude wurden mit mittlerem (23%) und hohem (4%) Sanierungsbedarf bewertet. Zudem weisen knapp 11% dieser Gebäude einen erheblichen

Störungsgrad aufgrund ihrer äußeren Gestaltung auf. Stadtbildprägend im negativen Sinne sind dabei übergroße Schaufensteranlagen, die die gesamte Erdgeschosszone einnehmen ohne die Gliederung der Fassade in den Obergeschossen aufzunehmen oder auch übergroße Werbeanlagen.

Bausubstanz

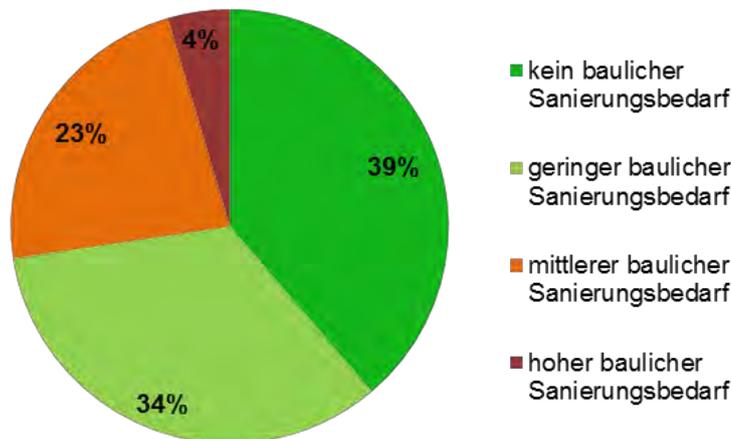


Abbildung 35: Einstufung des baulichen Sanierungsbedarfs in Prozent

Gebäude mit mittlerem und hohem baulichen Sanierungsbedarf finden sich im gesamten Untersuchungsgebiet. Im Karenweg und in der Trierer Straße treten diese jedoch aufgrund ihrer Größe und Lage stärker in Erscheinung und prägen das Stadtbild daher deutlicher. Hinzu kommt, dass viele Ladenlokale u.a. in der Trierer Straße mit einem erheblichen Störungsgrad aufgrund äußerer Gestaltung bewertet wurden, was insbesondere auf überdimensionierte Schaufenster- und Werbeanlagen zurückzuführen ist.



Abbildung 36 und Abbildung 37: überdimensionierte Schaufensteranlagen

3.2.1 Bewertung der Bausubstanz funktional bedeutsamer und/oder stadtbildprägender Gebäude

Ehemaliges Köstergebäude (Karenweg 18 – 20)

Das Gebäude ‚Karenweg 18-20‘ liegt an der Ecke Karenweg und Neuerburger Straße. Es handelt sich um das ehemalige Betriebsgebäude der Firma Köster, welches ursprünglich nur als Silo diente. Erst in späteren Jahren wurde das Gebäude umgenutzt; seit 1996 steht das Gebäude leer. Ein Umbau und Sanierung des Gebäudes scheiterte vor allem an der - infolge der Silonutzung vorgegebenen - Struktur des Gebäudes. So liegt die Erdgeschossfußbodenhöhe über einen Meter höher als der Fußweg, was einen barrierefreien Zugang ausschließt. Zudem sind im Gebäudeinneren zahlreiche Stützen, die ebenfalls die Nachnutzbarkeit einschränken.

Die Besichtigung des Gebäudeinneren zeigte die schwierige Nachnutzbarkeit aufgrund der zahlreichen innenliegenden Stützen und der erhöhten Erdgeschosslage auf, aber noch gravierender ist der zwischenzeitlich eingetretene desolade bauliche Zustand des Gebäudes. So wäre eine vollständige Erneuerung sowohl der technischen Gebäudeausstattung (Heizung, Elektro, Sanitär) als auch der Fenster und des Daches (Dacheindeckung, Wärmedämmung) sowie von Boden, Decken und Treppenhaus erforderlich.

Sowohl aufgrund der baulichen Mängel aber auch aufgrund der aus funktionalen Gründen schwierigen Nachnutzbarkeit des Gebäudes, werden daher eine Niederlegung des Gebäudes und ein Neubau mit Lückenschluss zum Parkhaus Neuerburger Straße empfohlen.



Abbildung 38 und Abbildung 39: Fassade Karenweg und Detail Dach



Abbildung 40, Abbildung 41 und Abbildung 42: Fassade Neuerburger Straße

Grundschule Süd

Da das Gelände der Grundschule in den letzten Jahren als Potenzialfläche für anderweitige städtebauliche Entwicklungen im Gespräch gewesen ist, ist es Aufgabe der vorbereitenden Untersuchungen alle relevanten baulichen und städtebaulichen Faktoren zusammentragen, um eine Beurteilungsgrundlage zu erstellen, die Aussagen zum weiteren Umgang mit der Fläche bzw. der Bausubstanz ermöglicht. Hierzu wurden ein Gespräch mit der Schulleitung und ein Gebäuderundgang durchgeführt.



Abbildung 43: Gebäude der Grundschule Süd; Schulgebäude (links) und Turnhalle (rechts)

Die Südschule liegt zentral in der Innenstadt Bitburgs, so dass viele Kinder zu Fuß in die Schule gehen könnten. Die Kinder, die mit dem Bus gebracht werden, könnten in der Straße „An der Südschule“ unproblematisch in den Bus ein- und aus dem Bus aussteigen. Die Lage und Anbindung der Schule wurde auch seitens der Schulleitung als sehr gut beschrieben;

Bezüglich der Funktionalität der Schule wurde die Schulleitung befragt, mit dem Ergebnis, dass das Gebäude grundsätzlich seine Funktion sehr gut erfülle. Einschränkungen betreffen insbesondere die für die Ganztagschule erforderlich gewordenen Funktionsräume wie Küche und Essräume, die derzeit im, einseitig mit Tageslicht belichteten, Kellergeschoss angeordnet sind. Des Weiteren wäre im Rahmen der Schwerpunktschule die Einrichtung weiterer Räume zur speziellen Förderung in kleiner Gruppenstärke wünschenswert, dies ist jedoch aufgrund der Schülerzahlen einerseits und fehlendem Platz andererseits nicht umsetzbar. Hinzu käme, dass auch die Funktionsräume für die Lehrer infolge der angewachsenen Anzahl an Lehrer zu klein sind.



Fotos Januar 2014: Flur und Treppenhaus

Eine bauliche Erweiterung der Schule ist aufgrund der Größe des Geländes unproblematisch, da alleine der rückwärtige Schulhof über 3.500m² groß ist. So besteht z.B. die Möglichkeit zwischen

dem Hauptbaukörper und der Turnhalle einen Gebäudeteil neu zu errichten, sowie auch an die Turnhalle entlang des Kirchwegs anzubauen.

Sanierungsbedarf besteht im Hauptgebäude nur punktuell; so sind die Kellerräume aufgrund aufsteigende Feuchtigkeit aber auch durch die intensive Nutzung der Räume als Essräume zu sanieren. Generell sind die Räumlichkeiten für eine langfristige Dauernutzung nicht geeignet. Zudem müssen am Gebäude Dämmmaßnahmen im Bereich der Wände und des Speicherbodens (derzeitige Dämmung 8cm) durchgeführt werden. Ebenfalls sollte die Erneuerung der älteren Fenster aus energetischen Gründen geprüft werden.

Die Turnhalle, deren Boden vor zwei Jahren neu versiegelt wurde und deren Räumlichkeiten und Ausstattung für die Nutzung durch die Grundschule gut geeignet sind, weist zwei wesentliche bauliche Mängel auf: Zum einen müssen die außen liegende Betonpfeiler (Seite Kirchweg) dieses Jahr saniert werden, zum anderen ist eine Dämmung des Dachbodens (der noch keine Dämmung aufweist) zwingend erforderlich. Das eingeschossige Flachdachgebäude zwischen dem Hauptgebäude und der Turnhalle, das die vor einigen Jahren sanierten Außentoiletten beherbergt, ist aufgrund eindringender Feuchtigkeit ebenfalls sanierungsbedürftig.

Parkhaus Annenhof

Das im Jahr 1982 in Betrieb genommene Parkhaus Annenhof liegt zwischen Denkmalstraße und Annenhof bzw. Schakengasse und Borenweg in der östlichen Innenstadt. Gegenüber dem Parkhaus auf der anderen Seite des Borenwegs liegt das Marienkrankenhaus. Die Einfahrt zum Parkhaus erfolgt vom Annenhof. Nachdem die Stadtwerke Bitburg als Eigenbetrieb der Stadt Bitburg die Einrichtung zum 01. Januar 2000 übernommen hatten, erfolgte in 2004 eine Sanierung der sicherheitsrelevanten Teile wie der Überdachung und tragender Teile sowie von erneuerungsbedürftigen Elementen wie das Parksystem und der Rolltore.

Das Parkhaus ist baulich in einem schlechten Zustand; zudem ist es hinsichtlich seiner Gestaltung unattraktiv und weist erhebliche funktionale Mängel auf. Die Parkstände sind durch mittig stehende Stützen in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt und weisen eine Breite von 2,30m (gemessen ab der Stütze) auf. Die Einfahrtsbreite und Höhe des Parkhauses ist zudem sehr gering, die Kassenzone ist unzureichend vom Verkehrsraum getrennt und die Beleuchtung ist schlecht. Es fehlt eine klare Beschilderung für Autofahrer in Form eines Parkleitsystems, markierte Fußwege (behinderten- und kinderwagengerecht), ausreichend große Aufzüge und evtl. eine Kamerasicherung. Ferner stellt es von seinen sichtbaren baulichen Mängeln und seiner äußeren Gestaltung eine starke Beeinträchtigung des Stadtbildes dar.

Bereits im Jahr 2001 wurde ein Gutachten¹⁶ zur Gesamtsanierung des Parkhauses erstellt, welches die Missstände z.B. im Bereich der Stahlbetonkonstruktion, des Gussasphaltbelags des Parkdecks, der Entwässerung, der sicherheitsrelevanten Teile, der Elektroinstallationen und Abluftanlage dokumentiert und Kosten für die Sanierung des Gebäudes beziffert. Wegen der Höhe der Kosten wurde eine umfassende Sanierung abgelehnt und in den Folgejahren punktuell sicherheitsrelevante und abgängige Gebäudeteile erneuert und Betonschäden saniert. Im Jahr 2009 erfolgte eine weitere

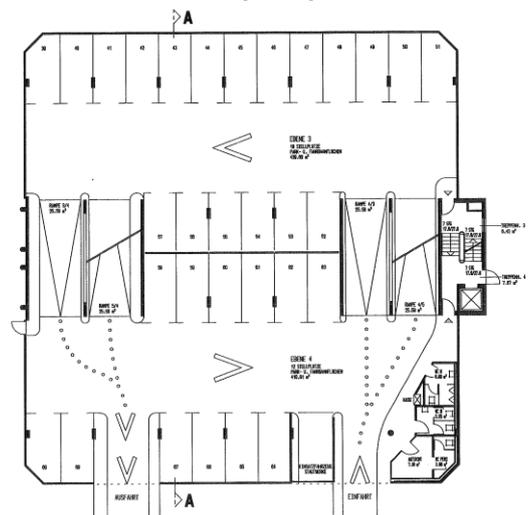


Abbildung 42: Organisation der Erdgeschosssebene (Abbildung Gutachten Kast Bauregie Trier)

¹⁶ Kast Bauregie Trier: Sanierungsmaßnahme Parkhaus Annenhof in Bitburg, Bestandsaufnahme und Dokumentation zur Sanierung, Stand 17. September 2001

Begutachtung¹⁷ des Parkhauses hinsichtlich der erforderlich gewordenen Betonsanierung des Gesamtgebäudes. Mit Schreiben vom 30.10.2013 erfolgte eine Zusammenstellung des Sanierungsbedarfs des Parkhauses durch die Stadtwerke Bitburg auf der Grundlage der genannten Untersuchungen und der Erfahrungen aus der laufenden Instandhaltung. Die Stadtwerke kamen zu dem Ergebnis, dass bei einer Sanierung des Parkhauses Kosten in Höhe von rund 1,3 Mio. € entstehen werden. Seitens des Marienkrankenhauses, welches unmittelbar vom Parkraumangebot im Parkhaus Annenhof profitiert, wurde in früheren Jahren Interesse an dem Kauf des Parkhauses geäußert. Jedoch wurde mit Schreiben vom 30.09.2013 seitens der Krankenhausverwaltung mitgeteilt, dass kein Interesse am Erwerb des Parkhauses besteht. Infolge der Absage durch das Marienkrankenhaus, verblieben die grundsätzlichen Alternativen einer Generalsanierung oder eines Neubaus des Parkhauses. Eine Kostenermittlung seitens der Stadt Bitburg führte zu dem Ergebnis, dass die Differenz von Generalsanierung zu Neubau rd. € 23.000 beträgt.

Vor dem Hintergrund der Vielzahl baulicher und gestalterischer Mängel im bestehenden Parkhaus und der Überlegung durch einen Neubau ein modernes, benutzerfreundliches Parkhaus mit mehr Parkständen und verbesserter verkehrlicher Anbindung erhalten zu können, kam der Stadtrat der Stadt Bitburg in seiner Sitzung am 28.11.2013 zu dem Ergebnis, dass das Parkhaus Annenhof nicht saniert, sondern neu errichtet wird.



Abbildung 44 und Abbildung 45: Fassade des Parkhauses und Detail Betonschäden



Abbildung 46 und Abbildung 47: beengte Fahrgassen und schmale Parkstände

¹⁷ Zimmermann Beratende Ingenieure Trier, Parkhaus Annenhof, 09.November 2009

Bestandsaufnahmeplan Bausubstanz

Ein Plan mit der Darstellung der Bewertung des baulichen Sanierungsbedarfs der einzelnen Gebäude im Untersuchungsgebiet ist nachfolgend abgebildet und dem Bericht im Anhang beigelegt. Darin sind auch die Gebäude gekennzeichnet, die einen erheblichen Störungsgrad aufgrund ihrer äußeren Gestaltung aufweisen.

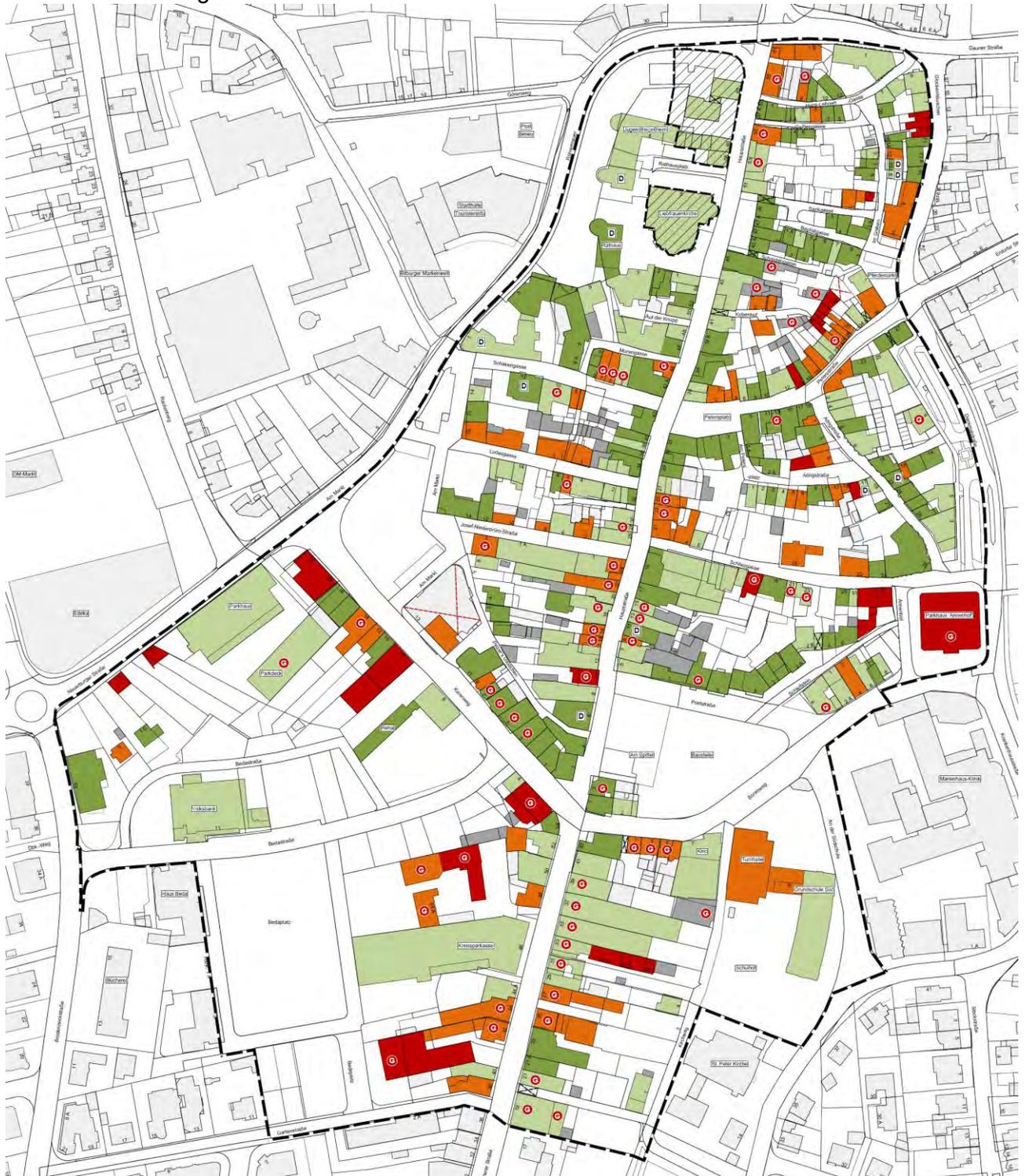


Abbildung 48: Bestandsaufnahmeplan Bausubstanz im Gebiet „Innenstadt“, Februar 2016, eigene Darstellung

3.2.2 Zusammenfassung Stärken und Schwächen hinsichtlich der Bausubstanz und Stadtgestalt im Gebiet

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + große Teilbereiche ohne baulichen Sanierungsbedarf – 73% der Bausubstanz weist einen geringen bzw. keinen Sanierungsbedarf auf + Potenzial historische Stadtstrukturen (römisches / mittelalterliches Bitburg) + markante Gebiete in der Altstadt mit Identifikationswert – z.B. Im Graben, Adrigstraße 	<ul style="list-style-type: none"> - schlechte bauliche Beschaffenheit von z.T. funktional bedeutsamen und/oder stadt-bildprägenden Gebäuden - ortsbildstörende bauliche und gestalterische Veränderungen an Gebäuden (z.B. überdimensionierte Schaufenster- und/oder Werbeanlagen) - untergenutzte Flächenpotenziale im Bereich Bedaplatz

3.3 Verkehrsinfrastruktur

Im Rahmen der örtlichen Bestandserhebungen wird die verkehrliche Situation im Untersuchungsraum erfasst. Hierbei werden sowohl der fließende und ruhende Verkehr sowie der ÖPNV und wichtige Fußwegeverbindungen betrachtet (siehe Bestandsaufnahmeplan Verkehr).

3.3.1 Fließender Verkehr

Die Innenstadt Bitburgs verfügt über eine gute überörtliche Anbindung. Die B51 verläuft westlich der Stadt in Nord-Süd-Richtung und stellt eine Verbindung zwischen der A60 im Norden und der A64 im Süden bei Trier her. Durch das Stadtgebiet verlaufen in West-Ost-Richtung die B50 in Richtung Spangdahlem und A60 und die B257 in Richtung Daun und A1 sowie in der Nord-Süd-Achse die L32.

Im Rahmen des „kommunalen Verkehrsplan Bitburg 2000“ und in einem „Verkehrskonzept für den Stadtkern 2011“ wurde die verkehrliche Situation der Stadt Bitburg bezogen auf den motorisierten Individualverkehr untersucht bzw. für den Stadtkern detailliert. Zur Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrsentflechtung wurde u.a. das Konzept eines linksdrehenden Ringverkehrs für den Stadtkern untersucht. Dieser wurde im Rahmen einer Testphase erprobt, die mittlerweile abgeschlossen ist. Am 29.01.2015 hat der Stadtrat der Stadt Bitburg beschlossen, den Innenstadtring nicht dauerhaft auszubauen.

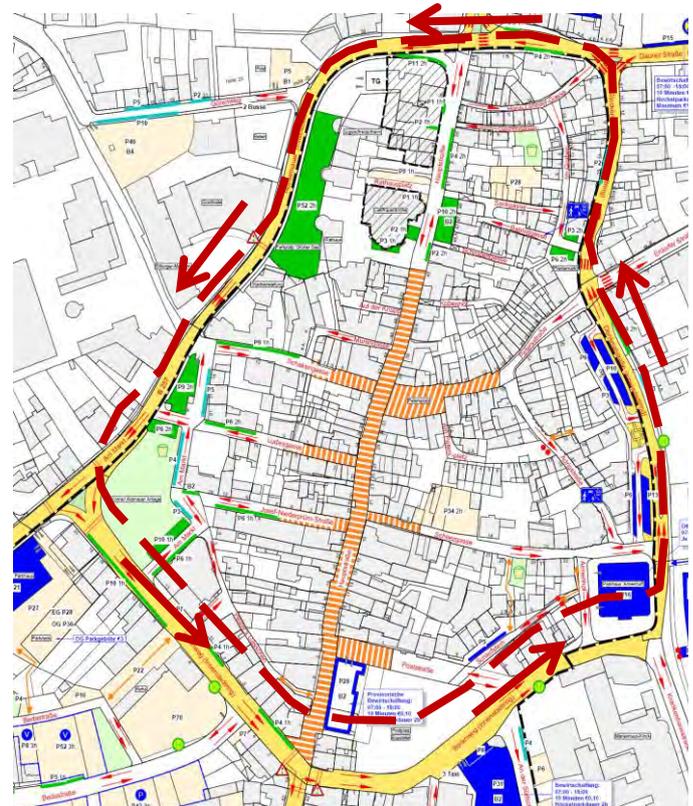


Abbildung 49: Ausschnitt aus dem Bestandsaufnahmeplan Verkehr mit Markierung des Innenstadtrings (Testphase), eigene Darstellung

Das Überqueren der innerstädtischen Verkehrsstraßen wird den Fußgängern über die vorhandenen und einige zusätzlich erforderliche Ampeln und sonstigen Querungshilfen erleichtert.



Abbildung 50 und Abbildung 51: provisorische Einrichtung des Innenstadtrings im Bereich Neuerburger Straße/ Karenweg und Kölner Straße/Dauner Straße

3.3.2 Straßen

Die im Untersuchungsraum liegenden Straßen wurden hinsichtlich ihrer Funktion und Gestaltungs- und Zustandsmerkmale wie folgt bewertet:

Hauptstraße

Die Hauptstraße stellt in dem größten Teil ihres Verlaufs die Hauptachse der Fußgängerzone dar. Lediglich in ihrem nördlichen Abschnitt ist sie im Zweirichtungsverkehr befahrbar.

Funktion: Fußgängerzone (Fgz), Erschließungsstraße

Misstände: baulicher Zustand schlecht aufgrund von Pflasterschäden, in der Fußgängerzone geringe Aufenthaltsqualität aufgrund schlechter Ausstattung und fehlender räumlicher Gliederung (schluchtartige Wirkung); barrierefreier Zugang zu Geschäften aufgrund Topographie schwierig, Mängel der Straßenbeleuchtung; Erneuerung der Wasserleitungen erforderlich, undefinierter Eingangsbereich zur Fußgängerzone im Bereich der Liebfrauenkirche; im Bereich nördliche Hauptstraße geringe Fußwegebreiten und Gestaltungsbedarf für die Fläche an der Jupitersäule



Abbildung 52 und Abbildung 53: Abschnitt Fußgängerzone, befahrbarer nördlicher Abschnitt



Abbildung 54, 55 und Abbildung 56; bauliche Schäden des Pflasters in der Fußgängerzone



Abbildung 57, 58 und Abbildung 59: unattraktive Gestaltung und Möblierung der Fußgängerzone

Adrigstraße

Die Adrigstraße liegt in der östlichen Altstadt und dient der Erschließung der angrenzenden Wohngebäude. Sie ist von der Petersstraße in Richtung Schliezgasse als Einbahnstraße befahrbar. In Teilen ist die Adrigstraße als Spielstraße ausgewiesen.

Funktion: Wohnstraße, als Mischfläche ausgebaut

Misstände: baulicher Zustand und gestalterische Ausführung gut; keine Misstände erkennbar

Am Markt

Die Straße Am Markt verläuft vom Karenweg entlang der Konrad-Adenauer-Anlage und ist als Einbahnstraße ausgewiesen.

Funktion: Erschließung der Wohn- und Geschäftsbebauung sowie der Grünanlage und der öffentlichen Parkstände

Misstände: baulicher Zustand gut, gestalterische Mängel; Konflikte mit parkenden Fahrzeugen am Straßenrand, Konflikte mit Ausfahrten, Mängel der Straßenbeleuchtung



Abbildung 60 und Abbildung 61: Blickrichtung Josef-Niederprüm-Straße und Blickrichtung Ludesgasse

Am Petersplatz

Die Straße Am Petersplatz liegt östlich der Fußgängerzone und verläuft zwischen Petersstraße und Adrigstraße bogenförmig. In der Mitte der Straße ist ein Topographiesprung, der nicht befahren werden kann. Im oberen Abschnitt ist die Straße eine Sackgasse; im unteren Abschnitt als Platzbereich ausgebildet.

Funktion: Wohnstraße

Misstände: Der obere Abschnitt ist in einem mittleren baulichen und gestalterischen Zustand; der untere Abschnitt ist sowohl in baulicher als auch in gestalterischer Hinsicht in einem guten Zustand.



Abbildung 62 und Abbildung 63: oberer Abschnitt (Erschließung von der Petersstraße) und unterer Abschnitt (Erschließung von der Adrigstraße)

An der Südschule

Die Straße An der Südschule verläuft als Einbahnstraße vom Borenweg in Richtung Prälat-Benzstraße.

Funktion: Erschließung des Krankenhauses und der angrenzenden Wohnbebauung sowie der Südschule

Misstände: baulicher Zustand gut, gestalterische Mängel; sehr breite Fahrbahn, fehlende Begrünung, Parkraumgestaltung, Mängel der Straßenbeleuchtung



Abbildung 64 und Abbildung 65: Blickrichtung Borenweg und Blickrichtung Prälat-Benz-Straße

Annenhof

Der Annenhof verläuft zwischen Schliezgasse und Borenweg und dient im Wesentlichen der Erschließung des Parkhauses.

Funktion: Erschließung des Parkhauses

Misstände: baulicher Zustand gut und gestalterische Ausführung der Funktion angemessen; keine Defizite erkennbar

Auf der Knupp

Der Weg Auf der Knupp verläuft als kurzer Stichweg von der Hauptstraße in westliche Richtung.

Funktion: Erschließung der rückwärtig von der Fußgängerzone gelegenen Wohnbebauung

Misstände: baulicher Zustand und gestalterische Ausführung gut; als Mischfläche ausgebaut; keine Misstände erkennbar

Baptistgasse

Die Baptistgasse verläuft vom Pferdemarkt als Einbahnstraße in Richtung der Bebauung an der Fußgängerzone.

Funktion: Wohnstraße

Misstände: baulicher Zustand und gestalterische Ausführung gut; als Mischfläche ausgebaut; keine Misstände erkennbar

Bedaplatz

Die Straße Bedaplatz verläuft um den Bedaplatz und bindet diesen an die Gartenstraße an. Sie verläuft im Zweirichtungsverkehr.

Funktion: Erschließung des Bedaplatzes mit angrenzender Geschäftsbebauung und Parkplatz

Misstände: baulicher Zustand gut, gestalterische Mängel; sehr breite Fahrbahn, fehlende Begrünung, Parkraumgestaltung, Mängel der Straßenbeleuchtung



Abbildung 66 und Abbildung 67: Bedaplatz Blick in Richtung Kreissparkasse und Blick in Richtung Gartenstraße

Bedastraße

Die Bedastraße verläuft zwischen Karenweg und Brodenheckstraße nördlich des Bedaplatzes im Zweirichtungsverkehr.

Funktion: Erschließung der Geschäftsbebauung und Parkplätze am Bedaplatz

Misstände: baulicher Zustand gut, gestalterische Mängel; sehr breite Fahrbahn, in Teilen fehlende Begrünung, Parkraumgestaltung, Mängel der Straßenbeleuchtung



Abbildung 68 und Abbildung 69: Bedastraße Blickrichtung Karenweg und Blickrichtung Bedaplatz

Borenweg

Der Borenweg verläuft zwischen Trierer Straße und Denkmalstraße im Zweirichtungsverkehr.

Funktion: Hauptverkehrsstraße

Misstände: starke Ausrichtung des Straßenraums und -querschnitts auf den fließenden Verkehr, Querung im Bereich der Grundschule Süd schwierig



Abbildung 70 und Abbildung 71: Verkehrsführung Borenweg im Kreuzungsbereich Karenweg/Trierer Straße und im Bereich Südschule

Denkmalstraße (außerhalb des Untersuchungsgebiets)

Die Denkmalstraße verläuft östlich der Innenstadt bis zur Kreuzung mit der Erdorfer Straße/Peterstraße im Zweirichtungsverkehr.

Funktion: Haupterschließung

Misstände: ./.

Dauner Straße (außerhalb des Untersuchungsgebiets)

Die Dauner Straße verläuft nördlich der Innenstadt bis zur Kreuzung mit der Kölner im Zweirichtungsverkehr.

Funktion: Bundesstraße B 257, Haupterschließung

Misstände: ./.

Gartenstraße

Die Gartenstraße verläuft zwischen Brodenheckstraße und Trierer Straße im Zweirichtungsverkehr.

Funktion: Erschließungsstraße

Misstände: schlechter baulicher Zustand, gestalterische Mängel; im Einmündungsbereich zur Trierer Straße deutlich zu eng, schmale Gehwege, keine Begrünung, geringe Straßenbeleuchtung



Abbildung 72 und Abbildung 73: Blickrichtung Trierer Straße und Blickrichtung Bedastrasse

Geibengasse

Die Geibengasse verläuft zwischen der Straße Im Graben und der Hauptstraße als Einbahnstraße in Richtung Hauptstraße.

Funktion: Erschließung der angrenzenden Wohnbebauung.

Misstände: baulicher Zustand und gestalterische Ausführung gut; als Mischfläche ausgebaut; keine Misstände erkennbar

Glockenhäuschen (außerhalb des Untersuchungsgebiets)

Die Straße Glockenhäuschen verläuft östlich der Innenstadt zwischen Erdorfer Straße/Peterstraße bis zur Dauner Straße im Zweirichtungsverkehr.

Funktion: Haupteerschließung

Misstände: einseitige Ausrichtung auf den fließenden Verkehr

Hans-Lehnert-Gasse

Die Hans-Lehnert-Gasse verläuft zwischen dem Kreuzungsbereich Dauner Straße/Straße Glockenhäuschen in Richtung der Straße Im Graben als Einbahnstraße. Von der Straße Im Graben führt die Straße bis zur Hauptstraße, ist jedoch in entgegengesetzter Richtung (ebenfalls in Richtung Im Graben) als Einbahnstraße ausgebildet.

Funktion: Erschließung der angrenzenden Wohnbebauung.

Misstände: baulicher Zustand und gestalterische Ausführung gut; als Mischfläche ausgebaut; keine Misstände erkennbar

Im Graben

Die Straße Im Graben verläuft von der Hans-Lehnert-Gasse bis zum Pferdemarkt als Einbahnstraße.

Funktion: Wohnstraße, als Mischfläche ausgebaut

Misstände: baulicher Zustand und gestalterische Ausführung gut; keine Misstände erkennbar

Josef-Niederprüm-Straße

Die Josef-Niederprüm-Straße verläuft in der westlichen Altstadt zwischen der Straße Am Markt und der Fußgängerzone.

Funktion: Erschließungsstraße, Teil der Fußgängerzone

Misstände: baulicher Zustand mittel, in der Fußgängerzone geringe Aufenthaltsqualität aufgrund schlechter Ausstattung; Mängel der Straßenbeleuchtung; stellenweise zu schmale Gehwege, unattraktiver Zugang zur Fußgängerzone



Abbildung 74: Erschließungsstraße und Abschnitt der Fußgängerzone

Karenweg

Der Karenweg verläuft zwischen Neuerburger Straße und Trierer Straße im Zweirichtungsverkehr.

Funktion: Hauptverkehrsstraße

Misstände: starke Ausrichtung des Straßenraums und -querschnitts auf den fließenden Verkehr, fehlende Parkraumgestaltung; geringe Begrünung, Mängel der Straßenbeleuchtung, Querung im Bereich Pelzers Gässchen schwierig



Abbildung 75 und Abbildung 76: Karenweg Blick in Richtung Neuerburger Straße und Blick in Richtung Trierer Straße

Kirchweg

Der Kirchweg ist eine Sackgasse, die rückwärtig der Bebauung östlich der Trierer Straße verläuft und insbesondere der Erschließung der rückwärtigen Grundstücksteile der Gebäude an der Trierer Straße dient. Zudem stellt sie eine Verbindung vom Parkplatz Altes Gymnasium in Richtung Fußgängerzone her.

Funktion: Erschließungsstraße, Wohnstraße

Misstände: schlechter baulicher Zustand, gestalterische Mängel; Ausbau Kirchweg mit Herstellung Wendehammer



Kobenhof

Der Kobenhof verläuft als kurzer Stichweg von der Hauptstraße (Fußgängerzone) in östliche Richtung.

Funktion: Erschließung der rückwärtig von der Fußgängerzone gelegenen Wohnbebauung

Misstände: baulicher Zustand und gestalterische Ausführung gut; als Mischfläche ausgebaut; keine Misstände erkennbar



Abbildung 77 und Abbildung 78: Blickrichtung Ende Kobenhof und Blickrichtung Fußgängerzone

Ludesgasse

Die Ludesgasse verläuft in der westlichen Altstadt zwischen der Straße Am Markt und der Fußgängerzone und dient als Erschließungsstraße, Aufenthalts-/ Geschäftsstraße und ist teilweise als Fußgängerzone ausgewiesen.

Funktion: Erschließungsstraße, Teil der Fußgängerzone

Misstände: baulicher Zustand mittel, in der Fußgängerzone geringe Aufenthaltsqualität aufgrund schlechter Ausstattung; Mängel der Straßenbeleuchtung; stellenweise zu schmale Gehwege, unattraktiver Zugang zur Fußgängerzone, Ausfahrt in die Straße Am Markt aufgrund des kleinen Gebäudes im Sichtdreieck schwierig



Abbildung 79 und Abbildung 80: Blickrichtung Am Markt, Blickrichtung Fußgängerzone

Murengasse

Die Murengasse liegt in der westlichen Altstadt und verläuft bogenförmig zwischen der Hauptstraße und der Schakengasse.

Funktion: Erschließung der rückwärtig von der Fußgängerzone gelegenen Wohnbebauung

Misstände: schlechter baulicher Zustand und schlechte gestalterische Ausführung; Mängel der Straßenbeleuchtung



Abbildung 81 und Abbildung 82: Blick von der Fußgängerzone, Blickrichtung Schakengasse

Neuerburger Straße (außerhalb des Untersuchungsgebiets)

Die Neuerburger Straße verläuft südwestlich der Innenstadt zwischen Karenweg und Brodenheckstraße bzw. Limbourgs Hof.

Funktion: Bundesstraße B 257, Haupterschließung

Misstände: baulicher Zustand gut und gestalterische Ausführung der Funktion angemessen; keine Defizite erkennbar

Pelzers Gässchen

Die Straße Pelzers Gässchen verläuft zwischen der Straße Am Markt und der Hauptstraße. Zudem ist sie auch vom Karenweg aus erreichbar. Die enge Gasse ist im Zweirichtungsverkehr befahrbar, da der Abschnitt, der an die Fußgängerzone angrenzt, zu schmal ist, um befahren zu werden.

Funktion: Wohnstraße, Seitenstraße Fußgängerzone

Misstände: bauliche und gestalterische Misstände; Ausbau Pelzers Gässchen (Seitenstraße FGZ) erforderlich, Mängel der Straßenbeleuchtung



Abbildung 83 und Abbildung 84: Blick von der Josef-Niederprüm-Straße, Blick von der Fußgängerzone

Petersstraße

Die Petersstraße verläuft zwischen Denkmalstraße und Hauptstraße (Fußgängerzone).

Funktion: östlicher Abschnitt Erschließungsstraße, westlicher Abschnitt Fußgängerzone

Misstände: baulicher Zustand und gestalterische Ausführung im östlichen Abschnitt gut, in der Fußgängerzone baulicher Zustand mittel und geringe Aufenthaltsqualität aufgrund schlechter Ausstattung; Mängel der Straßenbeleuchtung



Abbildung 85 und Abbildung 86: Teil der Fußgängerzone und östlicher Abschnitt

Poststraße

Die Poststraße verläuft zwischen Borenweg und Hauptstraße (Fußgängerzone). Derzeit erschließt sie die auf dem Postplatz befindlichen provisorischen Stellplätze.

Funktion: Erschließungsstraße, Teil der Fußgängerzone

Misstände: Ausbau Poststraße als Seitenstraße der Hauptstraße (Fußgängerzone) erforderlich; Mängel der Straßenbeleuchtung

Rathausplatz

Der Rathausplatz ist die Platzfläche vor dem Rathaus und die Erschließungsstraße zum Haus der Jugend.

Funktion: Aufenthalts- und eingeschränkte Erschließungsfunktion

Misstände: baulicher Zustand und gestalterische Ausführung gut; Mängel der Straßenbeleuchtung

Römermauer

Die Straße Römermauer verläuft nordöstlich der Innenstadt von der Kreuzung mit der Kölner Straße bis zum Karenweg im Zweirichtungsverkehr.

Funktion: Bundesstraße B 257, Haupterschließung

Misstände: Schwierigkeiten der Straßenquerung im Bereich des einmündenden Görenwegs

Sackgasse

Die als Sackgasse bezeichnete Straße verläuft in Fortführung der Baptistgasse zur Straße Im Graben zurück.

Funktion: Wohnstraße

Misstände: baulicher Zustand und gestalterische Ausführung gut; als Mischfläche ausgebaut; keine Misstände erkennbar

Schakengasse

Die Schakengasse verläuft in der westlichen Altstadt zwischen der Straße Am Markt und der Fußgängerzone und dient als Erschließungsstraße, Aufenthalts-/ Geschäftsstraße und ist Teil der Fußgängerzone.

Funktion: Erschließungsstraße, Teil der Fußgängerzone

Misstände: baulicher Zustand mittel, in der Fußgängerzone geringe Aufenthaltsqualität aufgrund schlechter Ausstattung; Mängel der Straßenbeleuchtung; stellenweise zu schmale Gehwege; Ausfahrt in die Straße Am Markt (B257) aufgrund Gebäudes im Sichtdreieck schwierig.



Abbildung 87 und Abbildung 88: Schakengasse westlicher Abschnitt und Abschnitt Fußgängerzone

Schleifstein

Die Straße Schleifstein verläuft von der Poststraße in Richtung Annenweg. Eine Durchfahrt zum Annenweg ist jedoch aufgrund der Höhendifferenz nicht möglich, sodass die Straße Schleifstein eine Sackgasse ist.

Funktion: Wohnstraße

Misstände: baulicher Zustand und gestalterische Ausführung gut; als Mischfläche ausgebaut; keine Misstände erkennbar

Schliezgasse

Funktion: Erschließungsstraße, Teil der Fußgängerzone

Misstände: baulicher Zustand mittel, in der Fußgängerzone geringe Aufenthaltsqualität aufgrund schlechter Ausstattung; Mängel der Straßenbeleuchtung; stellenweise zu schmale Gehwege



Abbildung 89 und Abbildung 90: Blickrichtung Annenhof und Blickrichtung Fußgängerzone

Schrodengasse

Die Schrodengasse verläuft als kurzer Stichweg von der Hauptstraße (Fußgängerzone) in östliche Richtung.

Funktion: Erschließung der rückwärtig von der Fußgängerzone gelegenen Wohnbebauung

Misstände: baulicher Zustand und gestalterische Ausführung gut; als Mischfläche ausgebaut; keine Misstände erkennbar

Trierer Straße

Die Trierer Straße liegt in Verlängerung der Fußgängerzone in südliche Richtung und verbindet den Verkehrsring um die Altstadt mit dem Kreisverkehr Mötscher Straße/Saarstraße/Echternacher Straße.

Funktion: Hauptverkehrsstraße, Geschäftsstraße

Misstände: starke Ausrichtung des Straßenraums und -querschnitts auf den fließenden Verkehr; keine Barrierefreiheit; Mängel der Straßenbeleuchtung; fehlende Begrünung



Abbildung 91: Blick vom Karenweg und Blick aus Richtung Süden (Höhe Gartenstraße)

3.3.3 Straßenbeleuchtung

Die Straßenbeleuchtung in der Fußgängerzone und in den angrenzenden Bereichen ist aufgrund ihres Alters, Zustand und Ausleuchtungsgrad erneuerungsbedürftig. Zudem finden sich unterschiedliche Arten von Straßenbeleuchtungskörpern, die im Rahmen der Sanierung vereinheitlicht werden könnten



Abbildung 92: Straßenbeleuchtung Trierer Straße, Ludesgasse und Bedastrasse

3.3.4 Lichtsignalanlagen, Verkehrszeichen und Wegweiser

Auffällig im Untersuchungsgebiet ist die Modernisierungsbedürftigkeit von Lichtsignalanlagen und Verkehrszeichen. Die Verkehrszeichen und ein Teil der Wegweiser sind z.T. schlecht lesbar und sollten dringend erneuert werden. Die Beschilderung ist Teil der Möblierung des öffentlichen Raums und hat daher eine hohe Bedeutung für die Nutzbarkeit und das Stadtbild des öffentlichen Raums.



Abbildung 93, 94 und Abbildung 95: erneuerungsbedürftige Verkehrszeichen und Wegweiser

3.3.5 ÖPNV

Im Norden der Kernstadt befindet sich der zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB). Er liegt in direkter Zuordnung zum Verkehrsring um die Altstadt und gewährleistet so einen guten Anschluss an das öffentliche Personennahverkehrsnetz. Im Untersuchungsgebiet befinden sich Bushaltestellen am Karenweg, Bedastraße, Borenweg, An der Südschule und der Denkmalstraße. Die Frequenz der Busbewegungen richtet sich nach dem „Rheinland-Pfalz-Takt“. Die meisten innerstädtischen Verbindungen werden vom ZOB aus bedient. Die Erreichbarkeit von Behörden, Schulen und sonstigen Einrichtungen sowie die Anbindung des übrigen Stadtgebiets und der Umgebung sind von hier aus durch VRT und Moselbahn zu Berufs- und Schulzeiten sichergestellt. Damit ist eine Grundversorgung gegeben, dennoch wäre die Verbindung von den Stadtteilen in die Innenstadt und zurück ausbaufähig.

3.3.6 Fuß- und Radwege

Für Fußgänger sind entlang des Verkehrsrings um die Altstadt separate Gehwege vorhanden. Des Weiteren ist die Innenstadt von Nord nach Süd fast vollständig von einer Fußgängerzone durchzogen, die eine gute fußläufige Erschließung gewährleistet.

Die Fußgängerübergänge über die Hauptverkehrsstraßen sind durch Zebrastreifen und Lichtsignalanlagen geregelt. Insbesondere die Anbindung der Fußgängerzone an die Trierer Straße ist unübersichtlich und durch die Ampelanlage mit langen Wartezeiten für Fußgänger verbunden. Der Übergang von der neuen Stadthalle zum Bereich „Grüner See“ und „An der Römermauer“ muss im Sinne einer großzügigen Anbindung an die Fußgängerzone neu gestaltet werden. Zudem sollte ein zusätzlicher Übergang zum Görenweg, Borenweg und Karenweg eingerichtet werden.

In der Stadt sind keine separaten Radwege vorhanden. Das Verkehrssystem Bitburgs bietet derzeit kaum Möglichkeiten, kurze Strecken in geeigneter Weise mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Exkurs Archäologischer Rundweg bzw. Römischer Rundweg

Das spätrömische Kastell Bitburg stammt aus dem 4. Jahrhundert und weist einen ovalen Grundriss mit einer Befestigung einschließlich von zwei Stadttoren und 13 Türmen auf. Etwa bei der

Kreuzung mit der Dauner Straße lag das Nordtor, kurz vor der Einmündung der Petersstraße das südliche Kastelltor. Ein archäologischer Rundweg erschließt die noch sichtbaren Mauerreste des spätrömischen Kastells, die teils im römischen Originalzustand, teils in ihrer mittelalterlichen Umbildung erhalten sind. Insgesamt umfasst der Rundweg 16 Stationen und wird durch ein im Erdgeschoss des Rathauses ausgestellt Modell des spätantiken Kastells ergänzt.

Der archäologische Rundweg, auch römischer Rundweg genannt, ist hinsichtlich der Erlebbarkeit der einzelnen Stationen aufwertungsbedürftig. Im rückwärtigen Bereich der Petersstraße ist ein größerer Rest der Stadtmauer erhalten und kann durch die Niederlegung der sehr kleinen und in einem mittleren bis schlechtem Bauzustand befindlichen Gebäude freigelegt werden. Des Weiteren sind auch Wege zu den Stationen aufwertungsbedürftig, um die Überreste der Mauern des spätrömischen Kastells besser in Szene zu setzen. Dies betrifft unter anderem den Bereich des Parkplatzes Grüner See und den Verbindungsweg zur Murengasse sowie die Murengasse selbst. Zudem ist die Beschilderung der Mauer und Turmreste z.T. nur schwer sichtbar oder aufgrund von Verwitterung erneuerungsbedürftig und es ist notwendig, die Beschilderung zu überarbeiten oder in ein neues zeitgemäßes Gesamtkonzept einzubinden.

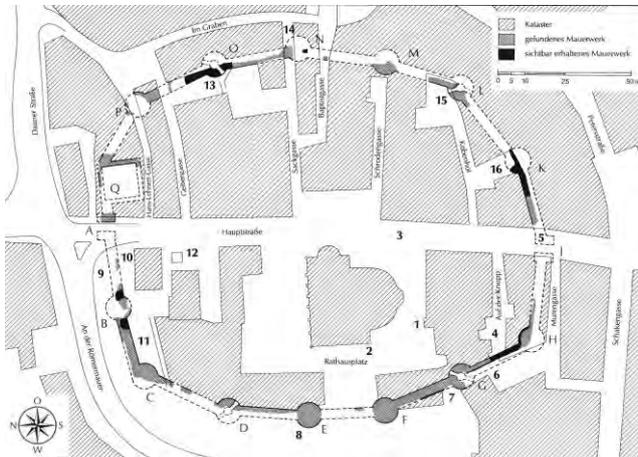


Abbildung 96: Übersicht über die Stationen des Archäologischen Rundwegs, Quelle: Das römische Bitburg, Herausgeber Stadt Bitburg und Rheinisches Landesmuseum, Trier 1995 und Abbildung 97: Römermauer am Parkplatz Grüner See

3.3.7 Zusammenfassung Stärken und Schwächen hinsichtlich des fließenden Verkehrs im Gebiet

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> + gute MIV Anbindung und Grundversorgung ÖPNV + gute Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen | <ul style="list-style-type: none"> - Fußgängerzone in einem baulichen und gestalterisch schlechten Zustand - Teile der Straßen sind in einem schlechten baulichen Zustand und/oder weisen gestalterische Mängel auf - In Teilen unattraktive Zugänge zur Fußgängerzone - Fußwege sind stellenweise zu schmal - Radwege fehlen - Aufwertungsbedarf Archäologischer Rundweg - in großen Teilen der Innenstadt schlechte Straßenbeleuchtung - Beschilderung, Lichtsignalanlage stellenweise erneuerungsbedürftig |
|---|---|

3.3.8 Ruhender Verkehr

Im Rahmen einer Bestandsaufnahme im November 2013 wurde das Parkraumangebot erfasst.¹⁸ Die Parkraumerfassung konzentriert sich im Wesentlichen auf die öffentlich zugänglichen Parkstände und soll einen Überblick über die Parkraumsituation in der Innenstadt liefern. Bei fehlenden Markierungen bzw. Abgrenzungen wurden z.T. Abschätzungen des jeweiligen Parkstandsangebotes vorgenommen. Eine Differenzierung zwischen öffentlichem Parken, Kundenparkplätzen und privatem Parken ist zum Teil schwierig, da die Nutzungsarten oftmals ineinander übergehen.

Erhoben wurde im Einzelnen:

- Ort und Anzahl der unbewirtschafteten Parkstände im Straßenraum,
- Ort und Anzahl der bewirtschafteten Parkstände im Straßenraum und auf Parkplätzen,
 - mit Nutzerwidmung
 - mit Parkdauerbegrenzung gebührenfrei (Parkscheibe)
 - mit Parkdauerbegrenzung gebührenpflichtig
 - ohne Parkdauerbegrenzung gebührenpflichtig
- Ort und Anzahl der Parkstände in Tiefgaragen und Parkhäusern,
 - öffentlich zugänglich für Gelegenheitsparker
 - öffentlich zugänglich für Mietparker und
- Belegung der größeren Parkplätze/ Tiefgaragen sowie deren Zugänglichkeit, Ausbau und Gestaltung,
- die Höhe der Gebühren und Gebührenstaffelung für Parkstände in Tiefgaragen und für Parkstände im Straßenraum und auf Parkplätzen,
- die Parkdauerbegrenzung und
- Sonderparkstände für Busse, Motorräder sowie Behindertenparkstände.

Überblick über das öffentliche Parkraumangebot

Gemäß eigener Zählung existieren im Untersuchungsgebiet und seinen Randgebieten insgesamt rund 1.100 öffentliche Parkstände und 1.300 öffentliche zugängliche Kunden- und Mitarbeiterparkplätze. Von letzteren sind 300 über vertragliche Vereinbarungen langfristig an die Stadt verpachtet, für ca. 150 wurde ein Vertrag zur öffentlichen Bewirtschaftung geschlossen. Von den öffentlichen Parkständen sind derzeit 615 an Dauermieter vermietet bzw. mit Ausnahmegenehmigungen versehen. Diese Parkstände werden gemäß Einschätzung der Stadt Bitburg hauptsächlich im Nachtzeitraum genutzt, sodass sie am Tag den Wechsellparkern zur Verfügung stehen.

Anzahl öffentlicher PKW-Parkstände (Wechsellparker)	Anzahl öffentlicher PKW-Parkstände (Dauerparker)	öffentlich zugängliche Kunden-/ Mitarbeiter Stellplätze ohne Vereinbarung zur Nutzbarkeit	mit Pachtvertrag	mit Vertrag zur öffentlichen Bewirtschaftung
468	615	845	300	150
1083		1295		
2365 öffentliche + öffentlich nutzbare Parkstände				

Tabelle 4: Übersicht Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet, eigene Erhebungen im Januar 2014

¹⁸ Eine Aktualisierung erfolgte im März 2016, da zwischenzeitlich die Parkraumbewirtschaftung in wesentlichen Punkten angepasst wurde.