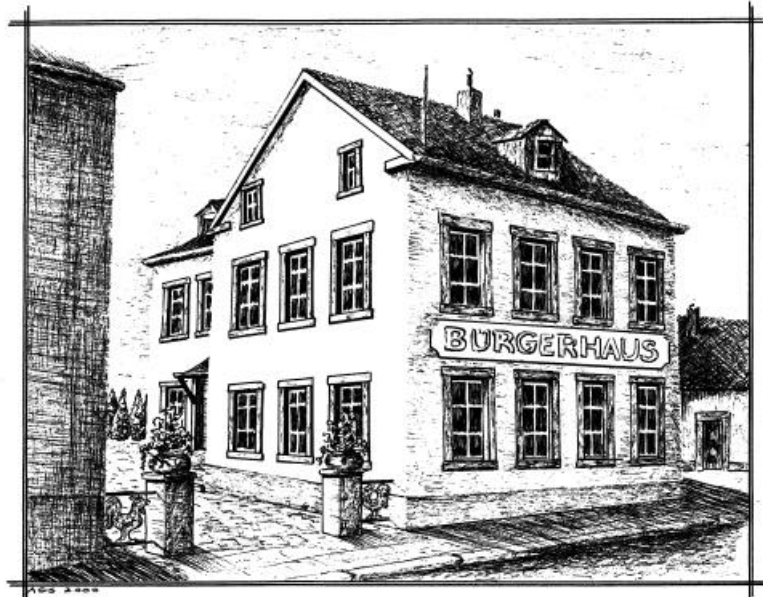


---

**BÜRGERBETEILIGUNG ZUM  
STADTTEILRAHMENPLAN BIEWER**

---



**BÜRGERGUTACHTEN  
BIEWER**



April 2000



An den Arbeiten zur Bürgerbeteiligung zum Stadtteilrahmenplan Biewer haben sich folgende Personen beteiligt:

## **Mitglieder der Arbeitsgruppen aus dem Stadtteil**

### **Arbeitsgruppe Verkehr**

Hans-Jürgen Boor  
Heidi Giese-Schönhofen  
Michael Kirsch  
Paul Matthias Klos  
Erika Kreil  
Wolfgang Kreil  
Barbara Mertes (bis April 1999)  
Thomas Moritz  
Nina Schüller  
Pia Seer (bis April 1999)  
Stefan Seer (bis April 1999)

**Erwin Stadler** Sprecher der Arbeitsgruppe

Hermann Steffens  
Karl Heinz Weiers  
Werner Zimmer

### **Arbeitsgruppe Soziales**

Sabine Berg  
Hildegard Bouvet  
Gerd Kirsch  
Christiane Lücke  
Carlita Metzdorf-Klos Sprecherin der Arbeitsgruppe  
Gaby Praus-Leukefeld  
Claudia Weber  
Karin Zimmer

### **Moderator**

Prof. Hans Braun

**Mitarbeiter im Amt für Stadtentwicklung und Statistik**

Toni Loosen-Bach

Hans Peter Nossem

**Gesamtkoordination**

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

unter der Leitung von:

Dr. J. Weinand

## **INHALT BÜRGERGUTACHTEN**

|                |  |           |
|----------------|--|-----------|
| <b>1</b>       | <b>EINLEITUNG</b>  | <b>3</b>  |
| <b>2</b>       | <b>DIE ARBEITSGRUPPEN</b>  |           |
| <b>2.1</b>     | <b>Arbeitsgruppe Soziales</b>  | <b>6</b>  |
| <b>2.2</b>     | <b>Arbeitsgruppe Verkehr</b>   | <b>8</b>  |
| <b>3</b>       | <b>ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPEN</b>   |           |
| <b>3.1</b>     | <b>Arbeitsgruppe Soziales</b>  | <b>10</b> |
| <b>3.1.1</b>   | <b>Bürgerhaus</b>  | <b>10</b> |
| <b>3.1.2</b>   | <b>Jugendliche</b>   | <b>12</b> |
| <b>3.1.3</b>   | <b>Kinder</b>  | <b>13</b> |
| <b>3.1.4</b>   | <b>Grundschule Biewer</b>  | <b>14</b> |
| <b>3.1.5</b>   | <b>Schulhof</b>  | <b>16</b> |
| <b>3.1.6</b>   | <b>Senioren</b>  | <b>17</b> |
| <b>3.1.7</b>   | <b>Übersichtsplan: Themenschwerpunkte<br/>Arbeitsgruppe Soziales</b>                             | <b>18</b> |
| <b>3.2</b>     | <b>Arbeitsgruppe Verkehr</b>   |           |
| <b>3.2.1</b>   | <b>Vorbemerkung</b>  | <b>19</b> |
| <b>3.2.2</b>   | <b>Unsere Vorschläge für die Biewerer Straße<br/>im jetzigen Zustand (ohne Umgehungsstrasse)</b> | <b>20</b> |
| <b>3.2.2.1</b> | <b>Allgemeines</b>   | <b>20</b> |
| <b>3.2.2.2</b> | <b>Biewer-Süd</b>  | <b>21</b> |
| <b>3.2.2.3</b> | <b>Kindergarten</b>  | <b>23</b> |
| <b>3.2.2.4</b> | <b>Ecke Friedlandstraße</b>  | <b>24</b> |
| <b>3.2.2.5</b> | <b>Ecke Henneystraße</b>   | <b>25</b> |
| <b>3.2.2.6</b> | <b>Biewer-Nord</b>   | <b>26</b> |
| <b>3.2.2.7</b> | <b>Prioritäten</b>   | <b>28</b> |
| <b>3.2.2.8</b> | <b>Übersichtsplan für die Biewerer Straße<br/>im jetzigen Zustand</b>                            | <b>29</b> |

|              |   |    |
|--------------|---|----|
| <b>3.2.3</b> | <b>Unsere Vorschläge für die Biewerer Straße nach Fertigstellung der Umgehungsstraße</b>                                    | 30 |
| 3.2.3.1      | Allgemeines   | 31 |
| 3.2.3.2      | Biewer-Süd  | 31 |
| 3.2.3.3      | Straßenverengung Ecke Talstraße   | 31 |
| 3.2.3.4      | Umgestaltung der Biewerer Straße im Bereich des Jakobusbrunnens zum Dorfplatz   | 32 |
| 3.2.3.5      | Umgestaltung der Ecke Friedlandstraße/ Levelingstraße als Platz   | 36 |
| 3.2.3.6      | Biewer-Nord   | 38 |
| 3.2.3.7      | Prioritäten   | 38 |
| 3.2.3.8      | Übersichtsplan für die Biewerer Straße nach Fertigstellung der Umgehungsstraße  | 39 |
| <b>3.2.4</b> | <b>Von der Umgehungsstraße unabhängige Bereiche</b>   | 40 |
| 3.2.4.1      | Verkehrskonzept (Bus- und Bahnverkehr)  | 40 |
| 3.2.4.2      | Pulvermühle/Aacher Weg/Johannes-Kerscht-Straße/ Kuppen/Talstraße (Ausbau der Kreisstraßen und Verbesserung der Steinbrücke) | 42 |
| 3.2.4.3      | Mosellandnutzung  | 44 |
| 3.2.4.4      | Bau der Nordbrücke  | 44 |
| 3.2.4.5      | Schleichweg Kleingärten   | 45 |
| 3.2.4.6      | Leveling-/Henneystraße  | 45 |
| 3.2.4.7      | Schleichweg Levelingstraße/ Pfalzel   | 46 |
| 3.2.4.8      | Besondere Bereiche  | 46 |
| 3.2.4.9      | Übersichtsplan über von der Umgehungsstraße unabhängige Bereiche  | 48 |
| <b>3.2.5</b> | <b>Anhang</b>   | 49 |
| 3.2.5.1      | Bauen in Biewer   | 52 |
| 3.2.5.2      | Naherholungsgebiet  | 52 |
| 3.2.5.3      | Hochwasser  | 52 |
| 3.2.5.4      | Übersichtsplan Anhang   | 51 |
| <b>3.3</b>   | <b>Bildquellennachweis</b>  | 52 |

## EINLEITUNG

Biewer ist nach Ruwer-Eitelsbach und Feyen-Weismark der dritte Stadtteil in Trier, für den unter möglichst weitgehender Beteiligung der Bevölkerung ein Stadtteilrahmenplan erstellt wird.

**Großes Interesse der Bevölkerung bei der Auftaktveranstaltung** Den Auftakt für die Bürgerbeteiligung zum Stadtteilrahmenplan Biewer bildete eine Bürgerversammlung am 20. Januar 1999 in der Turnhalle der Grundschule in Biewer. Mehr als 100 interessierte Bürgerinnen und Bürger aus dem Stadtteil waren der Einladung des Oberbürgermeisters gefolgt und kamen zu dieser Auftaktveranstaltung. Die Anwesenheit des gesamten Stadtvorstandes unterstreicht die Bedeutung, die Rat und Verwaltung dieser neuen Beteiligungsform beimessen.

**Neutraler Moderator Professor Hans Braun** Moderiert wurde die Auftaktveranstaltung und auch der weitere Beteiligungsprozess von dem neutralen Moderator Professor Hans Braun, Sozialwissenschaftler an der Universität Trier.

**Arbeitsgruppen „Verkehr“, „Soziales“, „Bauen“ u. „Hochwasser“** Bei der Auftaktveranstaltung wurde das Konzept der Stadtteilrahmenpläne von der Verwaltung vorgestellt. In einem zweiten Teil wurden unter der Moderation von Prof. Dr. Braun von den Teilnehmenden mögliche Themenschwerpunkte für die weitere Arbeit festgelegt. Zu diesen Schwerpunkten konnten die vier Arbeitsgruppen „Verkehr“, „Soziales“, „Bauen“ und „Hochwasser“ gegründet werden. Insgesamt 39 Personen erklärten sich bereit, in diesen Gruppen mitzuarbeiten. Alle vier Arbeitsgruppen nahmen auch zunächst ihre Arbeit auf.

**Arbeitsgruppe „Bauen“ aufgelöst** Die Arbeitsgruppe „Bauen“ stellte nach wenigen Sitzungen ihre Arbeit ein. Obwohl bei der Auftaktveranstaltung das Thema "Bauen in Biewer" in der Diskussion eine zentrale Rolle gespielt hatte und sich auch zunächst 8 interessierte Bürgerinnen und Bürger für die Mitarbeit in der Gruppe gemeldet hatten, kamen nur zwei Personen zu den Arbeitsgruppensitzungen. Die geringe Teilnahme bei den Arbeitsgruppensitzungen wurde von den beiden Gruppenmitgliedern auf die fehlenden Perspektiven für ein neues Baugebiet in Biewer zurückgeführt. Nach dem Umzug eines der beiden Mitglieder der Arbeitsgruppen in einen anderen Stadtteil, schloss sich das verbliebene Mitglied der Arbeitsgruppe Verkehr an. Der Themenbereich "Bauen in Biewer" wurde von der Arbeitsgruppe „Verkehr“ im Anhang ihres Berichtes (Kapitel

3.2.5.1) mit bearbeitet.

**Arbeitsgruppe  
„Hochwasser“ als  
Reaktion auf  
Hochwasserereignis**

Die Gründung der Arbeitsgruppe „Hochwasser“ geht auf ein Hochwasserereignis in Biewer im Oktober 1998 zurück. Damals war nach starken Regenfällen der Biewerbach über seine Ufer getreten und hatte bei den Anwohnern, insbesondere im Bereich des Aacher Weges, erhebliche Sachschäden verursacht. Als Reaktion bildete sich eine Bürgerinitiative, die sich zum Ziel gesetzt hatte, darauf hinzuwirken, dass durch entsprechende Vorbeugemaßnahmen zukünftig solche Hochwasserereignisse verhindert werden können.

**Arbeitsgruppe  
„Hochwasser“ zu Gunsten  
der Bürgerinitiative  
aufgelöst**

Mitglieder dieser Bürgerinitiative gründeten dann auch eine Arbeitsgruppe „Hochwasser“ im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Stadtteilrahmenplan Biewer. Diese Arbeitsgruppe kam zunächst zu mehreren Sitzungen zusammen, parallel dazu arbeiteten sie auch weiterhin in der Bürgerinitiative. Dabei zeigte sich für die Mitglieder der Gruppe, dass diese Doppelstrategie nicht sinnvoll war. So kam es wiederholt zu Missverständnissen bei Gesprächen der Bürgerinitiative mit der Verwaltung. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe beschlossen deshalb, sich auf die Arbeit in der Bürgerinitiative „Hochwasser“ zu konzentrieren und die Arbeit in der Arbeitsgruppe „Hochwasser“ einzustellen.

Die Vorschläge der Bürgerinitiative „Hochwasser“ für den Stadtteilrahmenplan Biewer wurden aber der Arbeitsgruppe Verkehr zur Verfügung gestellt und von dieser in ihren Bericht (Kapitel 3.2.5.3) mit aufgenommen.

**Regelmäßige Treffen der  
Arbeitsgruppen „Verkehr“  
und „Soziales“**

Die Arbeitsgruppen „Verkehr“ und „Soziales“ haben sich seit der Auftaktveranstaltung im vergangenen Jahr in regelmäßigen Abständen getroffen und ihre Vorschläge und Ideen für die zukünftige Entwicklung von Biewer erarbeitet. Die Protokolle der Arbeitsgruppensitzungen sind in der Dokumentation der Bürgerbeteiligung zum Stadtteilrahmenplan Biewer angeführt.

**Koordinationsstreifen  
der Sprecherinnen und  
Sprecher**

Neben diesen Arbeitsgruppentreffen trafen sich die Sprecherinnen und Sprecher der Gruppen mit Vertretern des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik mehrmals zu Koordinationsstreifen, bei denen das weitere Vorgehen abgesprochen wurde.

**Gemeinsamer Workshop  
der Arbeitsgruppen**

Am 10. September 1999 fand zusätzlich ein gemeinsamer Workshop der Arbeitsgruppen statt. Hier wurden die bisherigen Ergebnisse der Gruppen dargestellt. In einer anschließenden Diskussion wurden mögliche Konfliktpotentiale und



Gemeinsamkeiten zwischen den Gruppen erörtert. Zum Abschluss des Workshops wurde die weitere Vorgehensweise abgestimmt.

**Redaktionsteam erarbeitet Abschlussberichte** Von September 1999 bis Ende 1999 schlossen sich weitere Arbeitsgruppensitzungen an. Bis Ende 1999 konnten die inhaltlichen Diskussionen in den Gruppen weitgehend abgeschlossen werden. Ein Redaktionsteam aus den einzelnen Gruppen erarbeitete im Anschluss die einzelnen Gruppenberichte, aus denen dann nach Abstimmungen mit den Arbeitsgruppen das vorliegende Bürgergutachten erstellt wurde.

## 2 DIE ARBEITSGRUPPEN

### 2.1 Arbeitsgruppe Soziales

- 9 Mitglieder** Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Erstellung der Stadtteilrahmenpläne ist ein Angebot zur Mitgestaltung des näheren, eigenen Lebensumfeldes. Diese Möglichkeit der konkreten Einflussnahme war Motivation für 8 Frauen und einen Mann, sich in der Arbeitsgruppe „Soziales“ zu engagieren.
- Schwerpunkte schon bei der 1. Sitzung** Die erste Zusammenkunft diente dem gegenseitigen, näheren Kennenlernen und brachte eine Fülle an Ideen, Vorstellungen und Bedürfnissen zutage. Bereits an diesem Abend kristallisierten sich die Schwerpunkte der Gruppenarbeit heraus.
- Gesprächen mit Betroffenen, Fachleuten und Interessierten** In Gesprächen mit Betroffenen, Fachleuten und interessierten Mitbürgerinnen/ Mitbürgern wurden die Vorschläge und Ideen der Arbeitsgruppe diskutiert und auf realistische Umsetzung hin überprüft.
- Rückmeldungen und Informationen aus der Biewerer Bevölkerung** Durch diese Gespräche erhielt die Arbeitsgruppe Rückmeldungen und Informationen aus der Biewerer Bevölkerung, die wiederum für die weitere Arbeit der Arbeitsgruppe nützlich waren. So wurde gleichzeitig der Kreis der Teilnehmer punktuell erweitert: man kam miteinander ins Gespräch.
- kritische Stimmen aus der Bevölkerung** Es soll nicht verschwiegen werden, dass sich auch kritische Stimmen zu Wort meldeten und unsere Vorschläge ganz und gar nicht gutheißen wollten. (Ein Mitglied der Arbeitsgruppe sah sich heftigen verbalen Attacken ausgesetzt – andere ernteten für ihren Einsatz ironisch-spöttische Kommentare).
- Positive Erfahrung weiteres Engagement für den Stadtteil** „Konflikte sind dazu da, gelöst zu werden“ – nach diesem Motto wurde konstruktiv, immer noch engagiert, gleich bleibend weiter gearbeitet. Die Mitwirkung in der Arbeitsgruppe war darüber hinaus für einzelne eine positive Erfahrung: Das Engagement für den Stadtteil, in dem wir gerne leben, ist mit dem Abschluss der „Bürgerbeteiligung zum Stadtteilrahmenplan Biewer“ nicht beendet.

**Dank für Unterstützung** Unterstützung haben wir von vielen Seiten erfahren und bedanken uns herzlich dafür bei

- Frau Hach von der Mobilien Spielaktion e.V. Trier
- Pfarrer Weber und dem Pfarrverwaltungsrat Biewer
- Vertretern des Elternausschusses der Kindertagesstätte St. Jakobus
- der Leiterin der Kindertagesstätte, Frau Franken
- der Vorsitzenden des Elternausschusses der Grundschule, Frau Kettig-Bauer
- der Leiterin der Grundschule Biewer, Frau Leonardy
- der Vertreterin der Frauengemeinschaft, Frau Aschberg .

## 2.2 Arbeitsgruppe Verkehr

- 15 Mitglieder** In der Arbeitsgruppe Verkehr arbeiteten insgesamt 15 Mitglieder, die sich an 13 Arbeitssitzungen und einem Workshop beteiligten.
- 13 Arbeitssitzungen**
- 1 Workshop**
- Verkehrsberuhigung mehr Aufenthalts- und Kommunikationsraum** Ziel der Arbeitsgruppe war es Möglichkeiten zu erarbeiten, um Biewer verkehrsberuhigt zu gestalten und den Stadtteil mit mehr Aufenthalts- und Kommunikationsraum auszustatten.
- Brainstorming zu Problembereichen** In unseren ersten Sitzungen erarbeiteten wir in Form eines Brainstormings Problembereiche Biewers. Herr Scholzen, Verkehrsplaner der Stadt Trier, klärte uns über die Verkehrsbelastung und die Immissionswerte Biewers, sowie die Planungen zur Umgehungsstraße auf, und erteilte uns Informationen zu Problemen, die sich innerhalb unseres Brainstormings herausgestellt hatten. Aufgrund dieser Informationen ergab sich eine Gliederung für die Bearbeitung von Maßnahmen.
- Lösungen für Biewerer Straße** Es mussten Lösungen für die Biewerer Straße im jetzigen Zustand ohne Umgehungsstraße, für die Biewerer Straße nach Fertigstellung der Umgehungsstraße und für Bereiche, die von den Veränderungen durch den Bau der Umgehungsstraße nicht berührt werden, gefunden werden.
- Ortsbegehung Informationen durch Ortsvorsteher und Verwaltung** Im Rahmen unserer Sitzungen führten wir eine Ortsbegehung des Stadtteils durch, sowie eine Begehung der späteren Umgehungsstraßenführung durch Herrn Bidinger und Herrn Bartnick vom Straßenprojektamt. Außerdem informierte uns Ortsvorsteher Dieter Birkel über den Planungsstand bezüglich der Renaturierung des Biewerbachs und Frau Kohns von der Bürgerinitiative „Hochwasserschutz Biewerbach“ über Verbesserungsvorschläge zur Hochwassersituation in Biewer. Herr Loosen-Bach vom Amt für Stadtentwicklung und Statistik nahm darüber hinaus an mehreren Sitzungen teil. Es war uns u.a. aufgrund dieser, uns durch diese Personen übermittelten, Informationen möglich Lösungsvorschläge für die verschiedenen Probleme zu finden.

**Zusätzliche Themenbereiche Bauen und Hochwasser** Die Punkte Bauen und Hochwasser haben wir aufgrund der Auflösung der dazugehörigen Arbeitsgruppen übernommen.

Die Erarbeitung unserer Lösungsvorschläge kann anhand unserer Sitzungsprotokolle nachvollzogen werden, die am Ende dieser Dokumentation zu finden sind.

## 3 ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPEN

### 3.1 Arbeitsgruppe Soziales

#### 3.1.1 Bürgerhaus

**Bürgerhaus als zentraler Treffpunkt für Jung und Alt** Biewer verfügt über kein eigenes Bürgerhaus oder Gemeindezentrum als zentraler Treffpunkt für Jung und Alt. Gerade die hiesige Dorfstruktur („Straßendorf“) macht die Schaffung eines örtlich zentral gelegenen Ortes zur Begegnung notwendig. Diese Begegnungsstätte sollte allen Biewerer Mitbürgerinnen und Mitbürgern die Möglichkeit zur Kommunikation, zur Bildung und Information oder zum geselligen Beisammensein bieten. Für die verschiedenen Altersgruppen könnte so ein generati-  
**Möglichkeit zur Kommunikation, Bildung und Information** onsübergreifendes Konzept realisiert werden.

**kulturelle Veranstaltungen, Weiterbildungs- und Freizeitangebote** Im zukünftigen Bürgerhaus Biewer könnten neben kulturellen Veranstaltungen (Musik, Theater etc.) Weiterbildungs- und Freizeitangebote realisiert werden. Die Angebote müssen sich selbstverständlich nach den Zielgruppen und deren Bedürfnissen richten, so dass z.B. auch die Gruppe der behinderten Mitbürger  
**behindertengerechte Angebote** in Biewer mehr Berücksichtigung findet und nicht mehr in der Isolation verbleiben bzw. beschwerliche Fahrten in die Stadt auf sich nehmen muss.

**Angebote für Kinder offene Jugendarbeit** Darüber hinaus würden sich geeignete Bereiche für die Arbeit mit Kindern anbieten, ohne auf den räumlich beengt ausgestatteten Kindergarten zurückgreifen zu müssen. Auch für die Jugendlichen des Stadtteils könnte hier ein Ort zur freien Verfügung geschaffen werden.

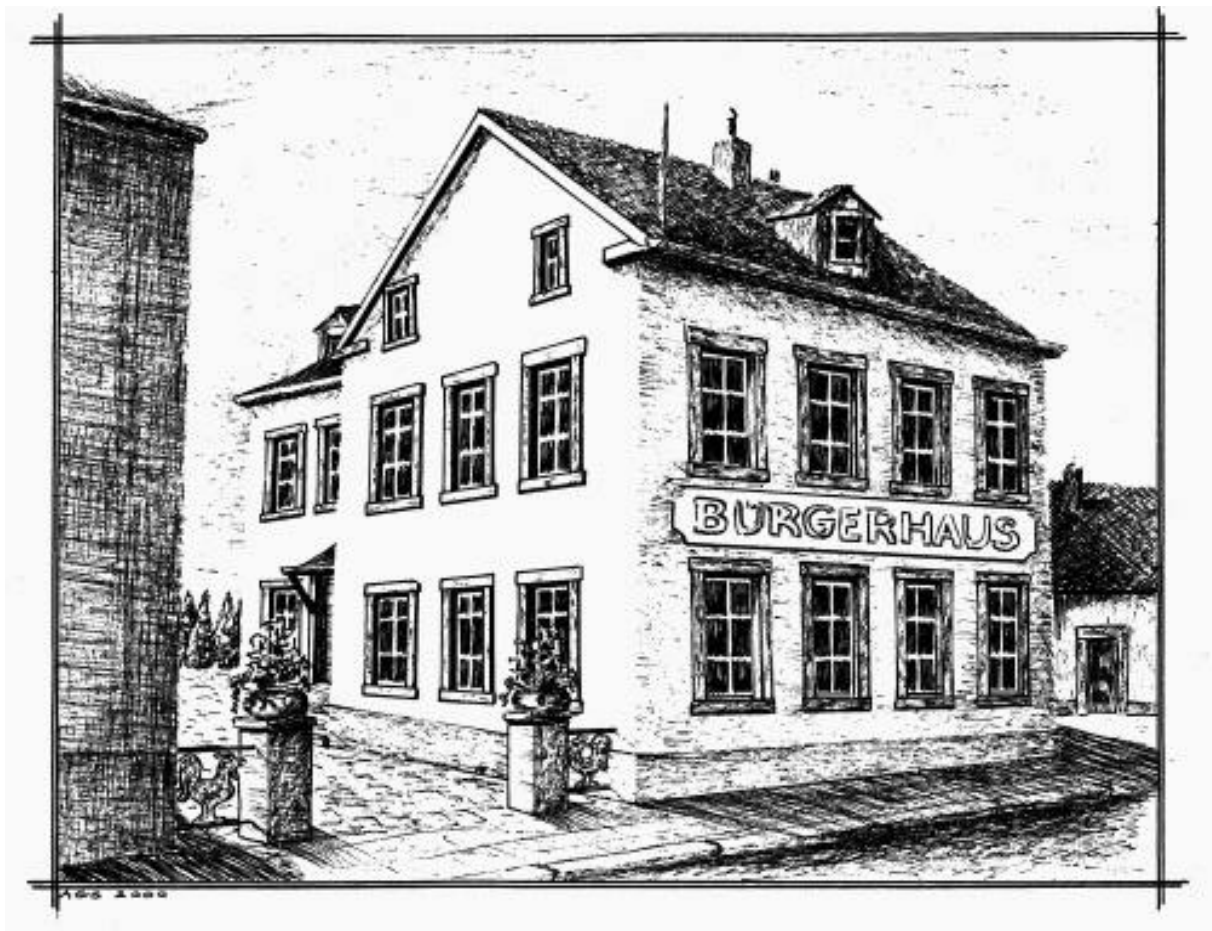
Ein zentrales Bürgerhaus würde den unterschiedlichen Bedürfnissen der Bewohner gerecht.

**Bürgerhaus in der ehemaligen „Alten Schule“** Die Arbeitsgruppe schlägt als Bürgerhaus das Gebäude der ehemaligen „Alten Schule“ vor. Dieses Objekt wird zur Zeit noch durch die städtische Wohnungsfürsorge genutzt, jedoch langfristig (laut Sozialdezernent) zum Verkauf anstehen. Der Zustand des Hauses (Bausubstanz) erschwert sicherlich den Verkauf, so dass die „Alte Schule“ im Sinne einer Umnutzung hin zum Bürgerhaus aus städtischer Sicht in Betracht gezogen werden sollte.

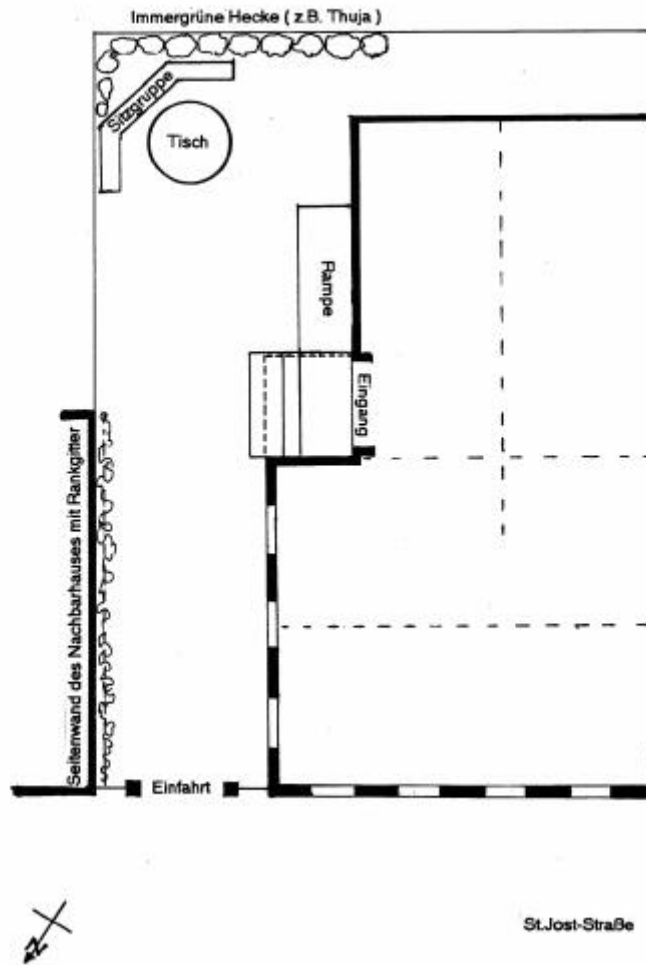


Abb. 1: "Alte Schule" in der St.-Jost-Straße

|   |  |
|---|--|
| <p><b>baulichen Maßnahmen<br/>in Eigenleistung</b></p> <p><b>Präferenz der<br/>Arbeitsgruppe Soziales</b></p> | <p>Die anstehenden baulichen Maßnahmen könnten in Form von Eigenleistungen erbracht werden, um Renovierungskosten zu mindern (Zuschuss seitens der Stadt). Die „Alte Schule“ als künftiges Bürgerhaus Biewer ist die Präferenz der Arbeitsgruppe Soziales.</p> |
|---|--|



Skizze 1: Mögliche Umgestaltung der „Alten Schule“ zum Bürgerhaus



Skizze 2: Umgestaltung der „Alten Schule“ St- Jost-Straße 21 zum Bürgerhaus

### 3.1.2 Jugendliche

**viele Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche**

**Angebote nur für Altersgruppen bis zum 14. Lebensjahr**

**fehlende räumliche Möglichkeiten für ältere Jugendliche**

Die Mobile Spielaktion dokumentiert in ihrer Erhebung der Spiel- und Wohnumfeldgestaltung vom 21.01.1998 für Kinder und Jugendliche viele Entfaltungsmöglichkeiten. Selbst die verkehrsreiche Biewerer Straße kann dies nicht schmälern, da sie von den Kindern und Jugendlichen überquert und wider Erwarten nicht als orts- oder kommunikationstrennend erlebt wird. Die vorhandenen Angebote beschränken sich jedoch lediglich auf die Altersgruppen bis zum 14. Lebensjahr.

Ein deutliches Defizit besteht hinsichtlich der räumlichen Möglichkeiten zur zwanglosen Begegnung für ältere Jugendliche.



|   |   |
|---|---|
| <b>Keine Nachwuchssorgen bei Vereinen</b> | An dieser Stelle soll das Biewerer Vereinsleben ausdrücklich erwähnt werden, das keine Nachwuchssorgen kennt oder über fehlende Mitglieder klagen müsste. Andererseits wird und wurde gerade in den Vereinen das angesprochene Defizit seit Jahren aufgefangen.   |
| <b>Treffpunkt außerhalb der Vereine</b>   | Den Jugendlichen sollte die Möglichkeit geboten werden, sich außerhalb der Vereine zu treffen, ohne gleich auf der Straße herumzulungern oder in Kneipen zu sitzen. In einem Bürgerhaus sollten Jugendliche einen Raum in Selbstverwaltung nutzen können – unterstützt und betreut von einem ehrenamtlichen Jugendpfleger, der im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten für offene Jugendarbeit verantwortlich zeichnet. Dieses Ehrenamt würde von Seiten der Stadt mit einer Aufwandsentschädigung honoriert. |
| <b>ehrentamtlicher Jugendpfleger</b>      |   |
| <b>offene Jugendarbeit</b>                |   |



Abb. 2: Schulhof als Treffpunkt für Jugendliche

### 3.1.3 Kinder

|  |  |
|--|--|
| <b>wenig Angebote für Kleinkinder und Eltern</b> | Für die Gruppe der Kleinkinder und ihre Eltern gibt es neben den öffentlichen Spielplätzen keine Angebote in Biewer, da geeignete Räumlichkeiten fehlen. Die Mitbenutzung der Tagesstätte St. Jakobus wurde freundlicherweise durch die Leitung gestattet, jedoch mit dem berechtigten Vorbehalt, über die Nutzungsweise mit zu entscheiden. |
|--|--|

**Bedarf an weiteren Räumlichkeiten im Kindergarten** Im Kindergarten besteht aufgrund der beengten Verhältnisse ein besonderer Bedarf an der Schaffung weiterer Räumlichkeiten. Diese könnten zum einen sowohl der Erhöhung der Tagesstättenplätze dienen als auch der Erweiterung eines speziellen Raumangebotes (Förder-, Material-, Schlafraum etc.).



Abb. 3: Kindergarten Biewer

**Dachausbau könnte Bedarf decken, ist aber für Pfarrsaal verplant** Der Dachausbau würde diesem Bedarf mit Sicherheit abhelfen. Hier hat der Pfarrverwaltungsrat vorab schon seine Vorstellungen bezüglich eines neuen Pfarrsaales (wegen derzeitiger Baufälligkeit und nicht behindertengerechter Ausgestaltung des jetzigen Pfarrheimes) geäußert. Damit sind zum größten Teil die notwendigen Räumlichkeiten verplant.

**Gute Spielmöglichkeiten für Kinder bis 14 Jahre** Die Spiel- und Entfaltungsmöglichkeiten unter freiem Himmel für Kinder bis zum 14. Lebensjahr sind in Biewer als gut zu bewerten (siehe Kinderstadtplan der Mobilien Spielaktion).



Abb.4: Bolzplatz „Im Falschen Biewertal“

**Schulhof für raumübergreifende Bewegungsaktivitäten** In dieser Untersuchung wurde nochmals deutlich, wie wichtig gerade für diese Altersgruppe der Schulhof als Fläche für raumübergreifende Bewegungsaktivität ist.

**neuer Spielplatz in der Levelingstraße** Auf die Verpflichtung des Bauherrn zur Schaffung eines Spielplatzes für das Projekt Levelingstraße soll an dieser Stelle ausdrücklich hingewiesen werden.

### 3.1.4 Grundschule Biewer

**Schülerzahlen rückläufig** In der Altersstruktur des Stadtteils überwiegen die älteren Jahrgänge gegenüber den jüngeren deutlich (siehe Broschüre Bürgerbeteiligung zum Stadtteilrahmenplan Biewer, S. 29). Die mangelnde Attraktivität für junge Familien (u.a. auch durch fehlendes Bauland) lässt befürchten, dass die Schülerzahlen zurückgehen könnten.

**Sicherung des Schulstandortes** Um den Schulstandort Biewer auf Dauer zu sichern, sieht die Arbeitsgruppe in der Erweiterung der Schulgrenzen bzw. im Angebot einer zusätzlichen Pädagogik (z.B. Montessori) eine Möglichkeit.

**Zusage des Stadtvorstandes** Ausdrücklich erinnert die Arbeitsgruppe an die Zusage des Stadtvorstandes bei der Eröffnungsveranstaltung zur Bürgerbeteiligung, den Schulstandort Biewer zu sichern.

### 3.1.5 Schulhof

**Fläche für Ball- und Laufspiele**  
**gefährloses Fahrradfahren für jüngere Kinder**

Die Befragung der Kinder und Jugendlichen durch die Mobile Spielaktion ergab, dass dem Schulhof und der Turnhalle eine zentrale Bedeutung zukommt. Der Schulhof bietet Fläche für sogenannte raumübergreifende Bewegungsaktivitäten, d.h. Ball- und Laufspiele wie Inline-Skaten, Basketball, gefährloses Fahrradfahren auch für jüngere Kinder. Zudem wird der kürzlich geschaffene neue Spielplatz begeistert von Kindern und Jugendlichen genutzt.



Abb. 5: Schulhof mit Spielplatz

**Mehrfunktionalität berücksichtigen**

Eine teilweise (naturnahe) Umgestaltung des Schulhofes, die sowohl von der Schulleitung als auch der Elternschaft angeregt wurde, muss die zentrale Bedeutung des Platzes, seine Mehrfunktionalität, berücksichtigen. Auf ein vernünftiges Miteinander sollte geachtet werden.

**Arbeitsgruppe zur Umgestaltung des Schulhofes** Die Bildung einer Arbeitsgruppe, die über die zukünftige Gestaltung des Schulhofes beraten soll, wird von der Schulleitung angeregt. Mitdiskutieren sollen nicht nur das Lehrerkollegium und die Elternschaft, sondern alle interessierten Biewerer Bürgerinnen und Bürger.

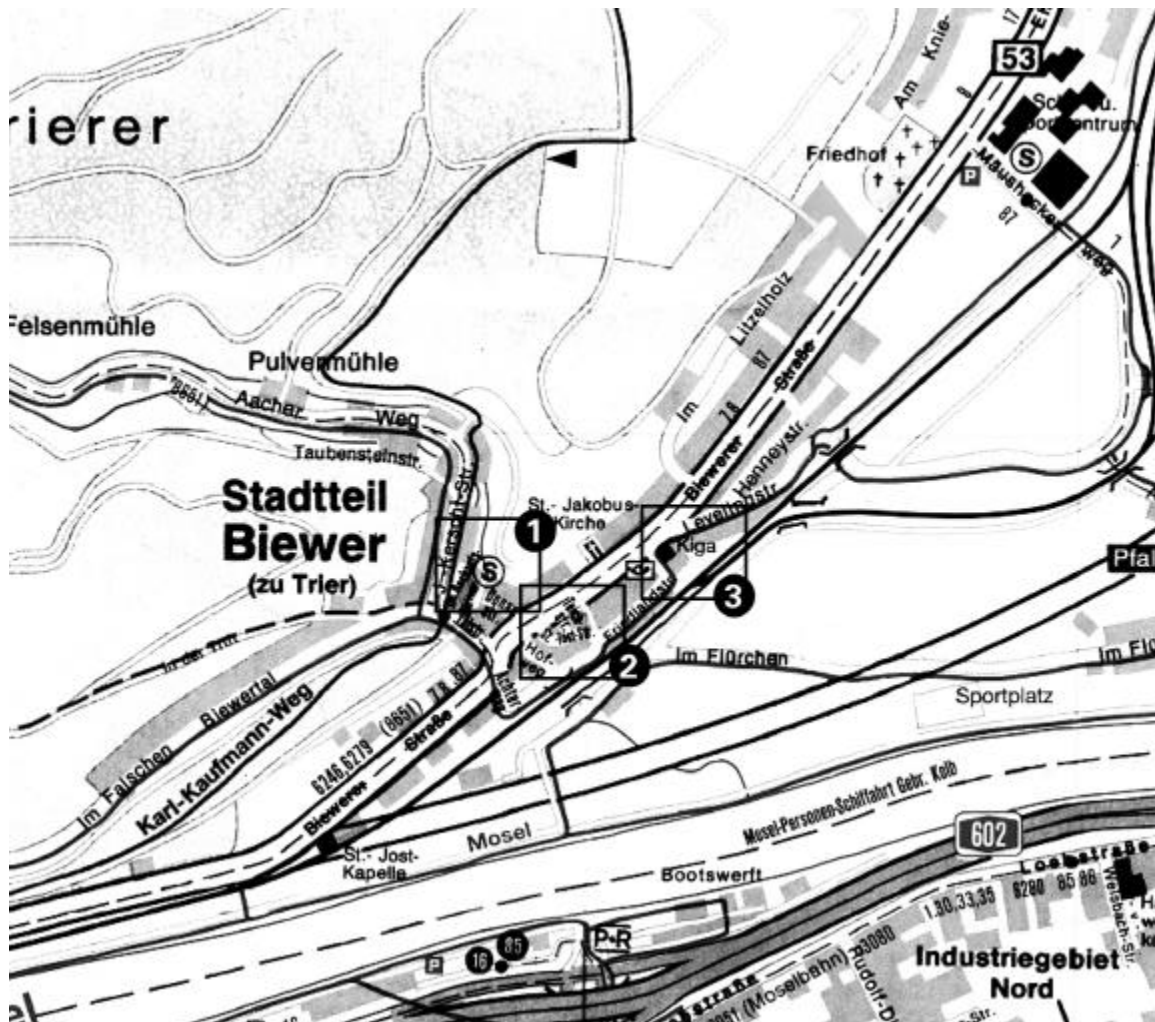
### **Vorüberlegungen der Arbeitsgruppe zur Umgestaltung des Platzes**

- teilweise naturnahe Umgestaltung**
  - teilweise Entsiegelung der Fläche zur Anlage eines naturnahen Erfahrungs- und Entfaltungsraumes,
- „offenes Klassenzimmer“**
  - begrünte Fläche für ein "offenes Klassenzimmer",
  - Baumstamm zum Balancieren
- versiegelte Fläche zum Skaten etc.**
  - Herrichtung einer größeren versiegelten Fläche evtl. vor der Turnhalle zum Fahrradfahren, Skaten etc.
- Sperrung bis ca. 19 Uhr danach Parkplatz für Vereine**
  - Um die Kinder in ihrem Spiel nicht zu gefährden, sollte überlegt werden, ob der Schulhof bis ca. 19 Uhr für Autos durch eine Schranke abgesperrt wird; danach könnte er – zumindest teilweise – den Vereinen als Parkplatz dienen.

### **3.1.6 Senioren**

- Verstärkung der sozialen Kontakte durch mehr differenzierte Angebote** Die Gruppe der älteren Mitbürger, die sich in ihrem überschaubaren Stadtteil durchaus wohlfühlt, wünscht sich eine Verstärkung der sozialen Kontakte durch differenziertere Angebote.
- Begegnungsstätte für Jung und Alt** Um altersbedingte Isolation – insbesondere der älterer Männer – ein Stück weit zu vermindern, ist die Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten untereinander, von Jung und Alt, ein vorrangiges Anliegen der Arbeitsgruppe.
- Beseitigung von Mobilitätsbarrieren** Verbesserung der Lebensqualität für die große Gruppe der Senioren besteht auch in der Beseitigung von Hindernissen bei kirchlichen und städtischen Einrichtungen für bewegungseingeschränkte Mitbürger und in der Etablierung zentraler und ortsnaher Einkaufsmöglichkeiten.
- Etablierung ortsnaher Einkaufsmöglichkeiten**

### 3.1.7 Übersichtsplan: Themenschwerpunkte der Arbeitsgruppe Soziales



Übersichtskarte 1:

- 1 Grundschule Biewer
- 2 „Alte Schule“ in der St.-Jost-Straße
- 3 Kindergarten St. Jakobus

## 3.2 Arbeitsgruppe Verkehr

### 3.2.1 Vorbemerkung

|  |   |
|--|---|
| <b>Verbesserungsvorschläge für Biewerer Straße im jetzigen Zustand</b> | In einem ersten Block werden Verbesserungsvorschläge für die Biewerer Straße im jetzigen Zustand erarbeitet, die noch vor der Fertigstellung der Umgehungsstraße umgesetzt werden sollten. Diese Maßnahmen sind dringend erforderlich, um Biewer ruhiger und damit sicherer zu gestalten.   |
| <b>Gestaltung nach Fertigstellung der Umgehungsstraße</b>              | Dann gehen wir auf die Gestaltung Biewers nach Fertigstellung der Umgehungsstraße ein, da sich durch den Bau der Umgehungsstraße das Verkehrsaufkommen in Biewer drastisch verringern wird, abgesehen von dem Bereich der Bitburger Ausweichstrecke (Aacher Weg/Johannes-Kerscht-Straße/Talstraße/Biewer-Süd). Es ergeben sich somit viele neue Möglichkeiten zur Veränderung und Verschönerung Biewers. Ziel unserer Überlegungen war es, aus dem Straßendorf und Durchgangsverkehrsort Biewer einen Stadtteil mit mehr Aufenthalts- und Kommunikationsraum zu machen. |
| <b>Ziel: Stadtteil mit mehr Aufenthalts- und Kommunikationsraum</b>    |   |
| <b>Von der Umgehungsstraße unabhängige Bereiche</b>                    | Bei unseren Überlegungen zu den vorherigen Punkten ergaben sich weitere Fragen, die nicht direkt den zuvor genannten Themen zugeordnet werden konnten, aber dennoch nicht unerwähnt bleiben sollten. Wir haben sie in einem eigenständigen Teil unter „Von der Umgehungsstraße unabhängige Bereiche“ zusammengefasst.   |
| <b>Bereiche Bauen, Naherholung und Hochwasser</b>                      | In einem vierten Teil haben wir die Punkte Bauen, Naherholung und Hochwasser aufgenommen, da die dafür zuständigen Arbeitsgruppen nicht mehr existieren. Es handelt sich hierbei lediglich um einen Anhang, der keine Vollständigkeit beanspruchen kann, aber als Denkanstoß gedacht ist und von daher erwähnt werden sollte.   |
| <b>Maßnahmen für die Biewerer Straße haben Priorität</b>               | Die geforderten Maßnahmen, die die Biewerer Straße betreffen, sollten im Rahmen unserer gesamten Vorschläge Priorität genießen.   |

### 3.2.2 Unsere Vorschläge für die Biewerer Straße im jetzigen Zustand (ohne Umgehungsstraße)

**Reihenfolge der** Unsere Vorschläge für die Biewerer Straße haben wir unterteilt

**Vorschläge keine Prioritätenliste** in allgemeine Forderungen, die sich auf die gesamte Biewerer Straße beziehen, und in Vorschläge, die spezielle kritische Punkte in Biewer behandeln. Diese haben wir von Biewer-Süd nach Biewer-Nord abgearbeitet, wobei die Reihenfolge der genannten Punkte infolge dessen keine Prioritätenliste darstellt.

Sollten die Vorschläge nicht mehr vor Fertigstellung der Umgehungsstraße umgesetzt werden können, gelten sie natürlich fort, da sie auch dann weiterhin ihre Berechtigung haben, es sei denn sie erübrigen sich durch die Umgestaltung des Ortsbildes.

### 3.2.2.1 Allgemeines

**generelles Überholverbot Tempo 40** Auf der Biewerer Straße sollte ein generelles Überholverbot eingeführt werden mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h in beiden Richtungen.

**Kommunale Verkehrsüberwachung** Zudem sollte die Stadt die Verkehrsüberwachung in Biewer übernehmen, die vermehrt und auch nachts durchgeführt werden sollte. Eine stärkere Überwachung des LKW-Verkehrs in Richtung Ehrang ist ebenso wünschenswert.

**Fahrradweges entlang der Biewerer Straße** Des weiteren sprechen wir uns für die Ausweisung eines Fahrradweges entlang der Biewerer Straße aus, da so das Mäusheckerschulzentrum und der Friedhof besser und sicherer mit dem Fahrrad zu erreichen sind.



### 3.2.2.2 Biewer-Süd

#### **Ortseingang Biewer ab Bahnübergang Tempo 50 generelles Überholverbot**

Vor dem Ortseingang Biewer sollte ab dem Bahnübergang, siehe Abbildung 1, die Geschwindigkeit auf 50 km/h herabgesetzt werden und ein generelles Überholverbot gelten.



Abb. 1: Bahnübergang vor Ortseingang Biewer

#### **Entschärfung der Leitplanke**

Zudem sollte die sich dort befindliche Leitplanke, siehe Abbildung 2, an ihren Befestigungspfosten für Motorradfahrer entschärft und mit rundem Schutz abgedeckt werden.



Abb. 2: Leitplanke

**Verkehrinsel in Höhe des Bürgersteiganfanges** In Höhe des Bürgersteiganfanges, siehe Abbildung 3, sollte eine Insel, die sich am Beispiel des Ortseinganges Welschbillig orientiert, in die Straße eingefügt werden.



Abb. 3: möglicher Standort für Verkehrinsel am Ortseingang

**Fußgängerüberweg in Höhe Biewerer Straße 52 mit Verkehrinsel** Der Fußgängerüberweg in Höhe des Anwesens Biewerer Straße 52, siehe Abbildung 4, benötigt eine Standmöglichkeit in der Mitte der Straße, da dieser ansonsten funktionsunfähig ist.



Abb. 4: Fußgängerüberweg Biewer-Süd

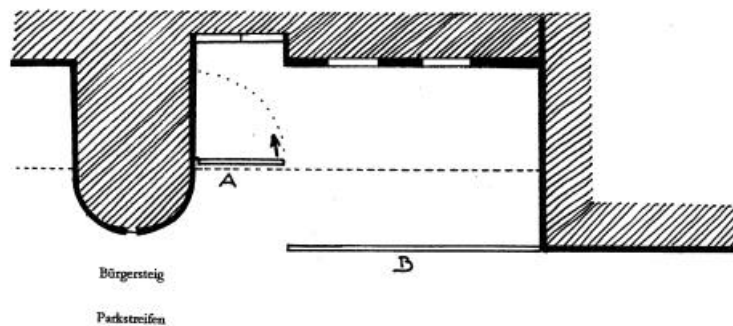
### 3.2.2.3 Kindergarten

#### Querunginsel mit Zebra- streifen und Blinklicht

Um die Situation vor dem Kindergarten zu entschärfen, ist es dringend erforderlich, eine Querunginsel kombiniert mit Zebra-streifen und Blinklicht, angelehnt an das Beispiel in der Franz-Georg-Straße, zu errichten.

#### Absperrung zwischen Kindergartenvorplatz und Bürgersteig

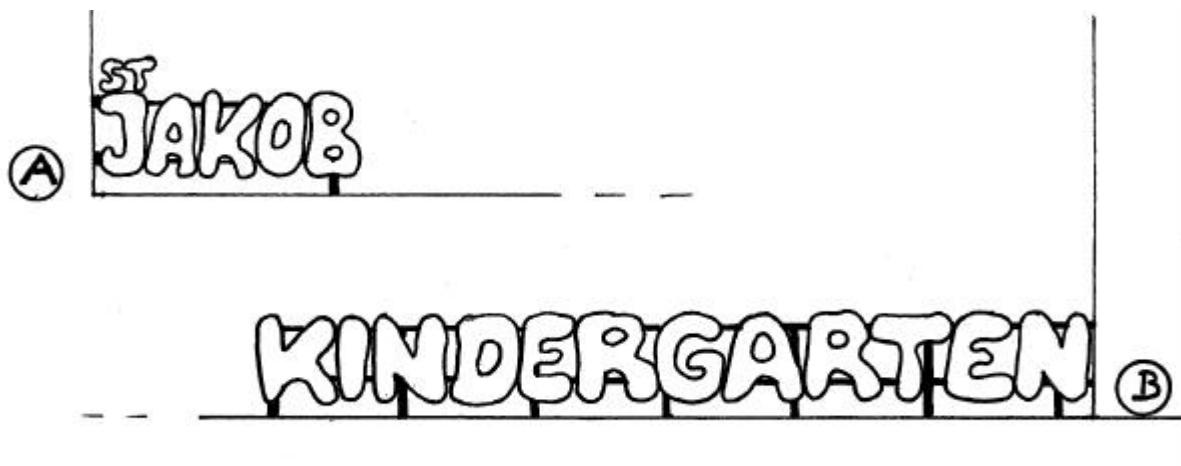
Zudem sollte es am Ausgangsbereich des Kindergartens, zwischen dem Kindergartenvorplatz und dem Bürgersteig, eine Absperrung geben, die verhindert, dass die Kinder direkt auf die Straße laufen können. Zur Verdeutlichung haben wir Skizze 1 angefertigt:



Skizze 1: Kindergarten - Sicherung durch Sperrgitter

#### farbig gestalteter Schriftzug

Um das triste Aussehen des Kindergartengebäudes zu verbessern und seine Nutzung deutlicher sichtbar zu machen, sollte es den farbig gestalteten Schriftzug „St. Jakobus Kindergarten“ in Form einer Absperrung erhalten (Skizze 2).



Skizze 2: Vorschlag für die Gestaltung des Sperrgitters

Eine Seite des mit A beschrifteten Teilstückes sollte unterhalb des Dachvorbaus an der Wand des Treppenhauses mit Scharnieren befestigt und die andere Seite im Boden eingearastert werden. Bei Bedarf, wie z. B. einem Kindergartenfest, der Nutzung als Wahllokal oder der Erreichbarkeit des Kanaldeckels, könnte dieser Teil der Absperrung an die Wand zurückgeklappt werden. Das Teilstück B sollte bis zum Nachbarhaus reichen und entlang der Bürgersteiggrenze verlaufen.

### 3.2.2.4 Ecke Friedlandstraße

#### Sperrstreifen wird nicht beachtet

Der Sperrstreifen vor dem Kindergarten, siehe Abbildungen 5 und 6, wird nicht beachtet, so dass die Biewerer Straße, wenn man aus der Friedlandstraße kommt, nicht einzusehen ist. Für Kfz-Fahrer, die sich auf der Biewerer Straße befinden, ist es aufgrund dieser Situation auch nicht möglich, Kinder, die sich vor dem Kindergarten aufhalten, wahrzunehmen.



Abb. 5:und



Abb. 6: Sperrstreifen vor dem Kindergarten

#### Eingeschränktes Halteverbot vor dem Kindergarten

Es sollte zudem vor dem Kindergarten nur eine Halte- und keine Parkmöglichkeit bestehen, da trotz des Sperrstreifens die Einsicht in die Straße sehr schlecht ist.

#### Gefährdung durch Parken in der Abbiegungskurve zur Friedlandstraße

In der Abbiegungskurve zur Friedlandstraße wird geparkt, so dass man als Abbieger auf die Gegenfahrbahn ausweichen muss, ohne entgegenkommenden Verkehr einsehen zu können.

#### Bürgersteig ständig zugeparkt

Da der Bürgersteig hier ständig zugeparkt ist, müssen zudem die Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen. Siehe hierzu die Abbildungen 7 und 8 auf der folgenden Seite.



Abb. 7 und



Abb. 8: Abbiegungskurve zur Friedlandstraße

### **Mehr Kontrollen des ruhenden Verkehrs**

Wir fordern aufgrund der geschilderten Probleme mehr Kontrollen des ruhenden Verkehrs in diesem Bereich.

#### **3.2.2.5 Ecke Henneystraße**

### **Sperrstreifen vom Fußgängerüberweg bis zur Einmündung Henneystraße**

Hier zeigt sich eine ähnliche Situation wie an der Ecke Friedlandstraße. Die Biewerer Straße ist, aufgrund parkender Pkw und fehlendem Sperrstreifen, nicht einzusehen. Siehe hierzu Abbildung 9. Die Anbringung eines Sperrstreifens vom Fußgängerüberweg bis zur Einmündung Henneystraße ist somit ebenso erforderlich wie die Kontrollen des ruhenden Verkehrs.



Abb. 9: Ecke Henneystraße

### 3.2.2.6 Biewer-Nord

#### breite Strasse verleitet zum Schnellfahren

Die Biewerer Straße ist im Bereich Biewer-Nord sehr breit angelegt (Abbildung 10), so dass sie zum Schnellfahren einlädt.



Abb. 10: Bereich Biewer-Nord

#### Geschwindigkeits- reduzierung durch Rückbau der Biewerer Straße

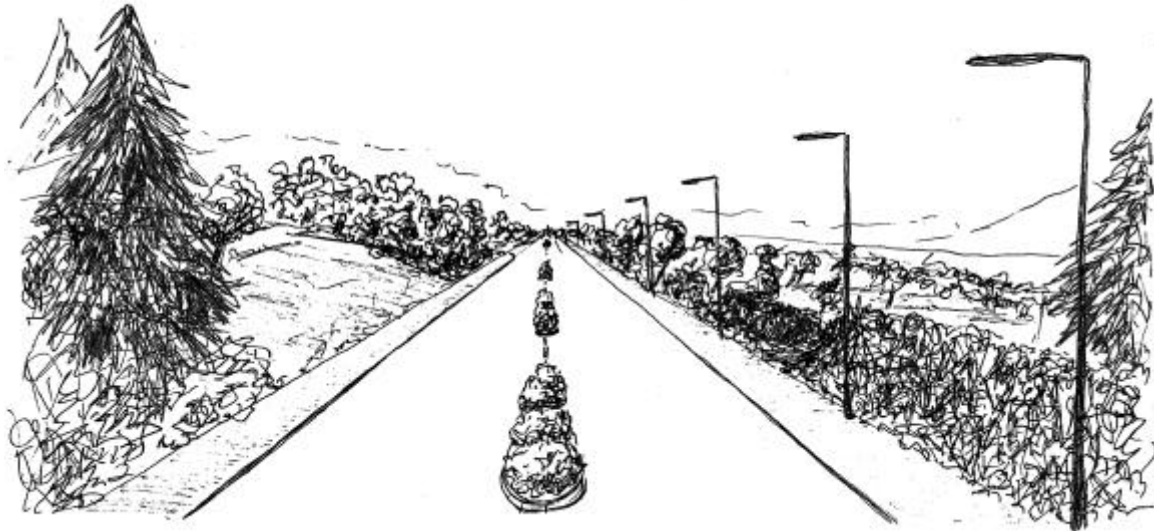
Um diese Situation zu verbessern, schlagen wir eine Aufpflasterung in der Mitte der Straße mit Begrünung und Laternen vor oder die Parkstreifen links und rechts der Straße durch eingefügte Buchten zu begrünen. Diese Maßnahme sollte sich vom Autohaus Görden bis zur Abzweigung „Im Litzelholz“ erstrecken. Siehe Skizze 3.



Skizze 3: Biewerer Straße - Einmündung Litzelholz bis Bushaltestelle Biewer-Nord

Optische Einengung durch Begrünung

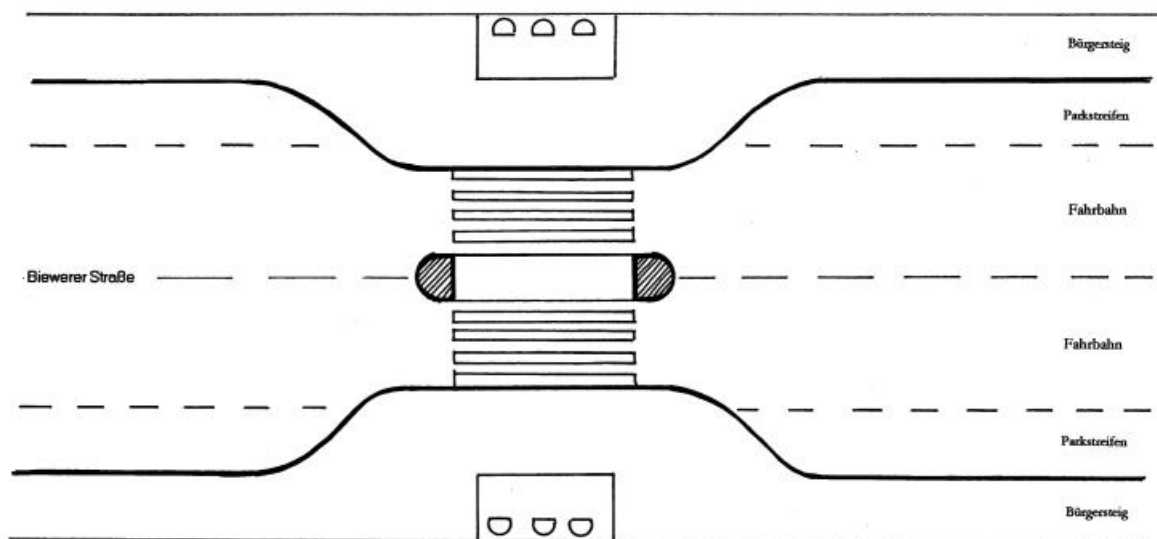
Eine eventuelle Ausdehnung könnte sich bis zum Mäusheckerweg erstrecken. Siehe Skizze 4.



Skizze 4: Biewer Straße - Bushaltestelle Biewer Nord bis Mäusheckerweg  
Mittelstreifen mit Begrünung

**Zusammenlegung von Bushaltestelle und Zebrastreifen**  
**Verkehrssicherer Ausbau des Überweges**

Außerdem sollten in Biewer-Nord Bushaltestelle und Zebrastreifen zusammengelegt werden. In der Mitte des Zebrastreifens sollte sich zudem eine Insel befinden und der Bürgersteig soweit vorgebaut werden, dass das Überholen eines haltenden Busses unmöglich ist. Siehe Skizze 5.



Skizze 5: Bushaltestelle Biewer Nord - Bushaltestelle mit Überdachung

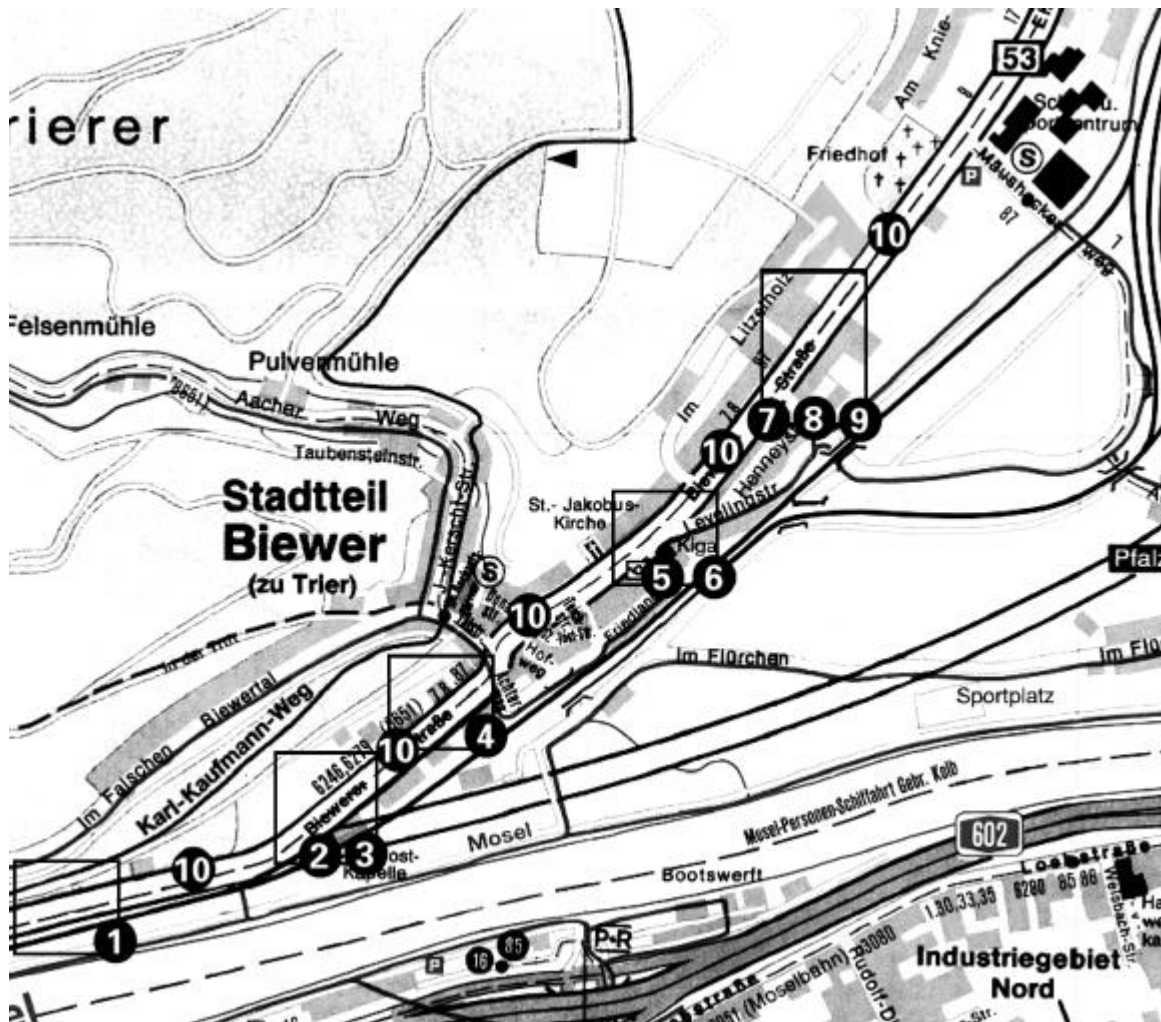
### 3.2.2.7 Prioritäten

Im Falle, dass Prioritäten gesetzt werden müssen, würden wir es begrüßen, zunächst die **Situation vor dem Kindergarten, Biewer-Nord** und den **Fußgängerüberweg** umzugestalten bzw. die **Insel in Biewer-Süd** einzufügen.

Diese Prioritätensetzung sollte jedoch nur berücksichtigt werden, wenn sie unumgänglich ist, da alle von uns aufgezeigten Maßnahmen ihre Berechtigung haben.



### 3.2.2.8 Übersichtsplan für die Biewerer Straße im jetzigen Zustand (ohne Umgehungsstrasse)



Übersichtskarte 1

- 1 Ab Bahnübergang Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und Überholverbot
- 2 Leitplanke
- 3 Insel Höhe Bürgersteiganfang
- 4 Fußgängerüberweg in Höhe des Anwesens Biewerer Straße 52
- 5 Querunginsel, Absperrung und Sperrstreifen vor Kindergarten
- 6 Abbiegungskurve zur Friedlandstraße
- 7 Fehlender Sperrstreifen Ecke Henneystraße
- 8 Aufpflasterung oder Parkstreifen in Biewer-Nord von Autohaus Görgen bis Abzweigung „Im Litzelholz“
- 9 Bushaltestelle Biewer-Nord
- 10 Fahrradweg

### 3.2.3 Unsere Vorschläge für die Biewerer Straße nach Fertigstellung der Umgehungsstraße

|   |  |
|---|--|
| <b>Durchgangsstraßencharakter verändern</b>     | Nach Fertigstellung der Umgehungsstraße sollten Anstrengungen dahingehend unternommen werden, im Zuge einer Art Dorferneuerung den „Durchgangsstraßencharakter“ der Biewerer Straße zu verändern, unter anderem z.B. durch die Umgestaltung des Dorfplatzes beim Jakobusbrunnen und die Umgestaltung des Kindergartenbereiches.  |
| <b>Anforderungen an eine Verkehrsberuhigung</b> | Die Straßenraumneugestaltung sollte den Anforderungen an eine Verkehrsberuhigung entsprechen: <ul style="list-style-type: none"><li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit,</li><li>• Lärminderung,</li><li>• Schadstoffminderung</li><li>• und eine bessere Straßenraumnutzung.</li></ul>  |
| <b>Ziele</b>                                    | Um dies zu erreichen, sollten folgende Ziele verfolgt werden: <ul style="list-style-type: none"><li>• Rückgewinnung der sozialen Funktion der Straße,</li><li>• Vermehrung des Freiraums für Fußgänger und Radfahrer,</li><li>• Verminderung des Grün-, Frei- und Spielflächendefizits,</li><li>• Verbesserung der Straßen- und Ortsgestalt,</li><li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit,</li><li>• Veränderung des Verkehrsverhaltens,</li><li>• Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten,</li><li>• Sichtkontakt als Grundlage sozialer Kontrolle,</li><li>• Reduktion des Durchgangsverkehrs,</li><li>• Reduktion der Lärm- und Abgasbelastung,</li><li>• Ordnung des ruhenden Verkehrs.</li></ul> |
| <b>Reihenfolge keine Prioritätenliste</b>       | Auch hier ist wieder zu beachten, dass die Reihenfolge der folgenden Punkte keine Prioritätenliste darstellt und wir unsere Vorschläge unabhängig von eventuell anfallenden Anliegerbeiträgen oder sonstigen Kosten erarbeitet haben.  |

### 3.2.4 Von der Umgehungsstraße unabhängige Bereiche

Dieser Unterpunkt behandelt Bereiche, die nicht von den Veränderungen durch den Bau der Umgehungsstraße berührt werden, weil sie fernab der Biewerer Straße liegen. Da Biewer aber nicht nur aus der Biewerer Straße besteht, werden sie in diesem Teil aufgelistet, wobei wieder gilt, dass die Reihenfolge der genannten Punkte keine Prioritätenliste darstellt.

Es war uns wichtig, diese Probleme zu erwähnen und Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten. Diese haben wir jedoch unabhängig von eventuell anfallenden Anliegerbeiträgen oder sonstigen Kosten betrachtet.

#### 3.2.4.1 Verkehrskonzept (Bus- und Bahnverkehr)

##### **Busverkehr:**

##### **ungünstige Anbindung mit der Linie 87 an die Innenstadt**

Die Anbindung Biewers an die Innenstadt ist durch die ungünstige Führung der Linie 87 stark beeinträchtigt. Die Linie 87 fährt von Biewer über die Porta Nigra zum Hauptbahnhof und zurück. Die Innenstadt kann nur durch Umsteigen oder, oft schneller, zu Fuß erreicht werden. Insbesondere für Mütter mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte führt das zu zusätzlichen Erschwernissen.

An Wochentagen hat man zudem zwischen ca. 18.30 Uhr und 20.00 Uhr aus der Stadt keinen direkten Anschluss nach Biewer, da um diese Zeit schon Sternbusse fahren, allerdings nicht im Sternbustakt.

##### **Beispiel**

Man steigt um 19.57 Uhr am Karl-Marx-Haus in die Linie 83, die um 20.01 Uhr an der Porta Nigra und um 20.03 Uhr am Hauptbahnhof ankommt. Um 20.00 Uhr sollte die Linie 87 am Hauptbahnhof abfahren und um 20.03 Uhr an der Porta Nigra sein. Am Hauptbahnhof müsste man bis 20.15 Uhr auf die nächste 87 warten, obwohl der Hauptbahnhof als Umsteigestern deklariert wird. An der Porta Nigra bekommt man die 87 jedoch auch nicht. Aufgrund Verspätungen der Linie 83 und verfrühtem Abfahren der Linie 87 ist ein Umsteigen nach Biewer unmöglich.

- Unattraktives ÖPNV-Angebot führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen** Die schlechte Verbindung durch die Linie 87 während der Ladenöffnungszeiten (auch samstags) in die Innenstadt wirkt sich bestimmt nicht positiv auf die Geschäfte aus, macht die Nutzung des ÖPNV unattraktiv und führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen.
- Abfahrtzeiten der Linien 7 und 8 schlecht abgestimmt** Es stellt sich auch die Frage, weshalb die Linien 7 und 8 zeitgleich bzw. mit einer Minute Unterschied, was sich im übrigen aufgrund von Verspätungen usw. nicht bemerkbar macht, durch Biewer fahren. Die derzeitige Situation sieht so aus, dass zwei Busse, manchmal sogar drei (RMV-Bus), hintereinander fahren.
- Linie 7 wieder zur Universität** Im übrigen sollte die Linie 7 wieder zur Universität fahren, da viele Studenten an ihrer Wegstrecke wohnen, die ihren Wohnort aufgrund der guten Verbindung zur Universität ausgewählt haben.
- Mehr überdachte Bushaltestellen** Wichtig ist es darüber hinaus, mehr Bushaltestellen in Biewer zu überdachen.
- Kein Ausdünnen des Busangebotes nach Fertigstellung der Umgehungsstraße** Wir fordern des weiteren, dass die Biewerer Straße die Durchfahrtsstraße der Busse bleibt, wenn die Umgehungsstraße fertiggestellt ist, so dass Pfalzel und Ehrang weiterhin über Biewer angeschlossen werden und auch die RMV-Busse diese Trasse wählen.
- Anbindung durch den Schienenverkehr unter Beibehaltung des Busangebotes** In einem 1993 erstellten Schienenverkehrsgutachten wird die Verbindung der Stadtteile Pfalzel, Biewer, Ehrang und Quint mit dem Zentrum durch den Schienenverkehr gefordert und den Bussen lediglich noch eine Zubringerfunktion innerhalb der Stadtteile zu den Bahnhöfen zugewiesen. Wir fordern eine Anbindung Biewers an die Stadt durch den Schienenverkehr, aber eine zugleich durchgehende Busverbindung in und durch die Stadt.
- Bahnverkehr:***
- eigener Bahnanschluss** Wir sprechen uns dafür aus, dass Biewer wieder einen eigenen Bahnanschluss erhält (entsprechend dem Schienenverkehrsgutachten von 1993), die Busverbindung in die Stadt dadurch aber nicht beeinträchtigt wird, da wir davon ausgehen, dass eine Bahnverbindung nicht die Häufigkeit eines Busanschlusses an die Stadt leisten kann (Stundentakt auf der Westtrasse nach dem

Nahverkehrsplan vorgesehen) und viele Menschen ein Umsteigen am Bahnhof, zwecks Erreichen der Innenstadt, als zu umständlich empfinden.

**besseres ÖV-Angebot  
mit verbesserten  
Rahmenbedingungen**

Insgesamt betrachtet, sprechen wir uns also für ein besseres ÖV-Angebot in Biewer aus. Die allgemeinen Problembereiche, die den ÖPNV kennzeichnen, wie z.B. Preispolitik, Ausdehnung der Verkehrszeiten, Vertaktung, Schaffung funktionsgerechter Systemverknüpfungspunkte, Pünktlichkeit, Komfort, Sicherheit, Transparenz der Fahrpläne, um nur einige zu nennen, wurden hier nicht genauer erläutert, da sie nicht biewerspezifisch sind. Dennoch gelten sie natürlich auch für Biewer. Nur durch eine Verbesserung der Gesamtsituation des ÖV kann die Stadt ihr Verkehrskonzept „eine Umverteilung des nicht notwendigen PKW-Verkehrs auf die umweltfreundlichen und stadtverträglichen Verkehrsmittel“ erreichen.

**3.2.4.2 Pulvermühle/ Aacher Weg/ Johannes-Kersch-  
Straße/  
Kuppen/ Talstraße (Ausbau der Kreisstraßen und  
Verbesserung der Steinbrücke)**

**verkehrsberuhigter Aus-  
bau von Aacher Weg,  
Johannes-Kersch-Straße  
und Talstraße**

Aacher Weg (Abbildung 18), Johannes-Kersch-Straße (Abbildung 19) und Talstraße (Abbildung 20) sind in einem baulich schlechten Zustand und ohne Bürgersteig. Ein verkehrsberuhigter Ausbau dieser Straßen mit Bürgersteig ist wünschenswert, da so die Sicherheit dieser Straßen erhöht wird.



Abb. 18: Aacher Weg



Abb. 19: Johannes-Kersch-Straße



Abb. 20: Talstraße

**Pflasterung im Bereich Pulvermühle**  
**Tempo 30**

An der Pulvermühle, siehe Abbildung 21, sollte die Straße gepflastert und die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden.



Abb. 21: Pulvermühle

**größerer Wasserdurchlass an der Biewerbachbrücke**  
**Verengung der Fahrbahn auf eine Spur**  
**Bau von Fußgängerwegen**

An der Biewerbachbrücke, siehe Abbildung 22, sind ebenfalls einige Maßnahmen notwendig: Wir fordern einen größeren Durchlass für das Wasser zum Schutze gegen Hochwasser und eine Verengung der Fahrbahn auf eine Spur mit Fußgängerwegen links und rechts der Außenbegrenzung, um zunehmenden Verkehr abzuhalten. Im Falle einer Gesamtanierung der Straße, die Kreisstraße ist, und der Brücke erhält die Stadt zudem Landeszuschüsse aufgrund des Bauvolumens.



Abb. 22: Biewerbachbrücke

**Pflasterung des „Kuppen“** „Der Kuppen“ (Ecke Johannes-Kersch-Strasse/Im Falschen Biewertal/Talstraße) sollte gepflastert werden. Zudem sollte dort Schritttempo gelten, da dieser Bereich von vielen Schülern frequentiert wird. Siehe hierzu Abbildung 23.



Abb. 23: „Der Kuppen“

**vermehrte Verkehrskontrollen** Für den gesamten Bereich Pulvermühle/Aacher Weg/Johannes-Kersch-Strasse/ „Kuppen“ und Talstraße fordern wir vermehrte Verkehrskontrollen, da es sich hierbei um die Ausweichstrecke zur Bitburger Straße handelt und besonders zu Berufsverkehrszeiten starke Pendlerströme zu beobachten sind, bei denen sich viele Verkehrsteilnehmer nicht an die vorgegebenen Geschwindigkeiten halten.

### 3.2.4.3 Mosellandnutzung

**Fußweg zur Mosel** Wir fordern einen weiteren Zugangsweg zur Mosel, der sich an der Lage des heutigen Zugangs orientiert. Im Rahmen der Renaturierung des Biewerbaches ist ein Durchlassbauwerk mit Fußgängerweg in diesem Bereich geplant. Dieses sollte aber, auch unabhängig von der Renaturierung des Biewerbaches, errichtet werden. Der Moselradweg wird somit besser erreichbar und die gesamte Mosellandnutzung attraktiver.

### 3.2.4.4 Bau der Nordbrücke

**Nordbrücke wünschenswert** Der Bau der Nordbrücke ist wünschenswert, da langfristige Planungen sie in Höhe des Verteilerkreises ansetzen und sie somit eine direkte Verbindung für Biewer an das andere Moselufer bedeutet.

### 3.2.3.1 Allgemeines

|  |  |
|--|--|
| <b>generelles Überholverbot</b>                                      | Auf der Biewerer Straße sollte ein generelles Überholverbot gelten mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Die Ortsdurchfahrt sollte ganz für den Schwerlastverkehr gesperrt werden und nur für Anlieferverkehr frei sein.                   |
| <b>Tempo 30</b>  |  |
| <b>Sperrung für den Schwerlastverkehr</b>                            |  |
| <b>Rechts vor Links</b>  | Im ganzen Ort sollte zudem, außer an der Ecke Talstraße, „Rechts vor Links“ gelten.  |
| <b>Ausweisung eines Fahrradweges</b>                                 | Des Weiteren sprechen wir uns für die Ausweisung eines Fahrradweges entlang der Biewerer Straße aus.   |
| <b>Begrünung der Straßen Fassadenbegrünung</b>                       | Um das Gesamtbild attraktiver zu gestalten, sollte Biewer mehr begrünt werden, in Form von Inseln, Buchten mit Bäumen und Fassadenbegrünung. Diese Einbauten in den Straßenraum sollen zudem zu einer gleichmäßigen und niedertourigen Fahrweise führen. |
| <b>Mehr überdachte Bushaltestellen attraktive Straßenbeleuchtung</b> | Überdies wünschen wir uns mehr überdachte Bushaltestellen mit Sitzplätzen und eine optisch attraktivere Straßenbeleuchtung des Ortes.  |

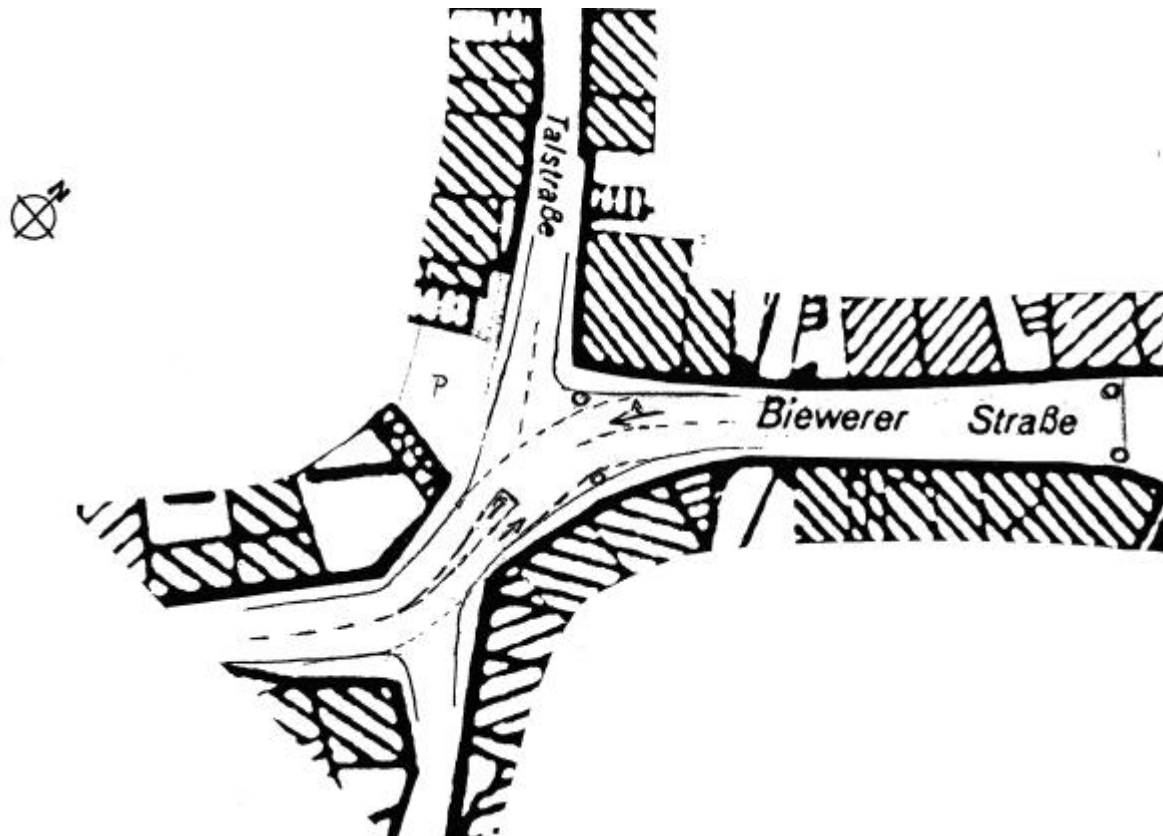
### 3.2.3.2 Biewer-Süd

|  |   |
|--|---|
| <b>Fußgängerüberweg in Höhe der Biewerer Straße 52</b> | Zum Teil erübrigen sich unsere Forderungen aus Punkt 3.2.2.2 für Biewer-Süd durch den Bau der Umgehungsstraße. Unsere Forderung nach einer Standmöglichkeit in der Mitte des Fußgängerüberweges in Höhe des Anwesens Biewerer Straße 52 bleibt jedoch bestehen. |
|--|---|

### 3.2.3.3 Straßenverengung Ecke Talstraße

|   |  |
|---|--|
| <b>Rückbau der Straße in Höhe der Gaststätte Cramés</b> | Um die Einfahrt in den Ortskern Biewer zu kennzeichnen, fordern wir eine Verengung der Straße in Höhe der Gaststätte Cramés in Form von Einbuchtungen in die Straße, die mit Blumen bepflanzt werden sollten. Siehe hierzu Skizze 6. |
|---|--|





Skizze 6: Straßenverengung Ecke Talstraße

#### 3.2.3.4 Umgestaltung der Biewerer Straße im Bereich Jakobusbrunnen zum Dorfplatz

##### Umgestaltung des Bereichs Jakobusbrunnen

Um den Jakobusbrunnenbereich als Platz mit Aufenthaltsfunktion umzugestalten, sollte dieser Bereich ab der Ecke Hofweg bis zum Ende der Sparkasse und in die Donaustraße hinein gepflastert werden.

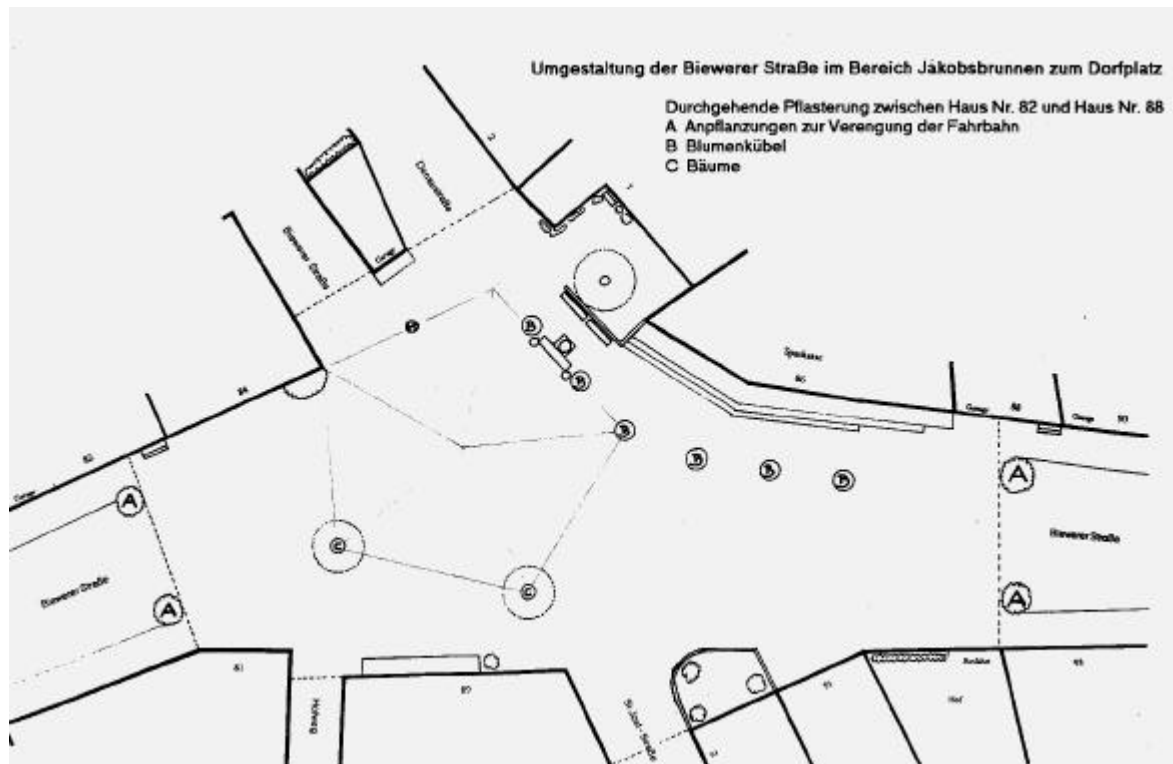


Abb. 11: Jakobusbrunnen

**Begrünungsmaßnahmen** Zudem fordern wir mehr Begrünung und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 5 km/h. Aufgrund dieser Maßnahmen entfällt die Notwendigkeit einer Ampelanlage in diesem Bereich.

**Tempo 5 km/h**

Zur besseren Veranschaulichung haben wir in Skizze 7 den Bereich dargestellt, der zum „Dorfplatz“ umgestaltet werden soll. Auf der folgenden Seite ist ein Modell aus drei unterschiedlichen Perspektiven abgebildet, das von uns angefertigt wurde, siehe dazu die Abbildungen 12 -14.



Skizze 7: Umgestaltung Biewer Straße im Bereich Jakobsbrunnen zum Dorfplatz

**Modell  
Umgestaltung des  
Bereichs Jakobusbrunnen**



Abb. 12: Modell Jakobusbrunnen  
aus Richtung Biewer- Süd.



Abb. 13: Modell Jakobusbrunnen  
aus Richtung Biewer-Nord



Abb. 14: Modell Jakobusbrunnen  
aus Richtung Biewer-Ost

**Treffpunkt für die Bürger** Wir wünschen uns darüber hinaus ein Café o.ä., das einen Treffpunkt für die Bürger darstellen könnte und den Jakobusbrunnen in seiner Funktion als künftigen Ortsmittelpunkt unterstützt.

**St.-Jost-Straße und  
Donaustraße als  
Spielstraßen** Im Rahmen dieser Umgestaltung sollten Donaustraße, siehe Abbildung 15, und St.-Jost-Straße, siehe Abbildung 16, zudem Spielstraße werden und in der St.-Jost-Straße für Radfahrer auch Gegenverkehr zulässig sein.



Abb. 15: Donaustraße



Abb.16: St. Jost-Straße

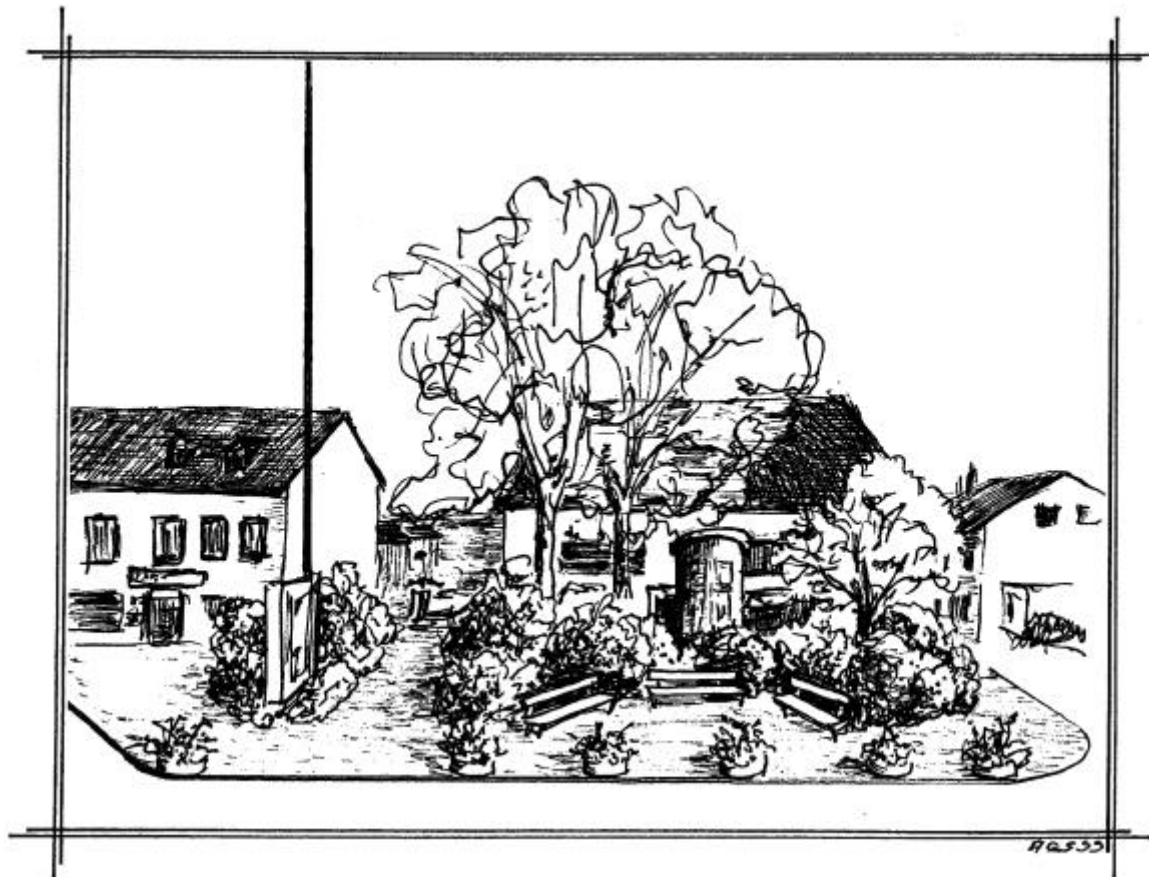
### 3.2.3.5 Umgestaltung der Ecke Friedlandstraße/ Levelingstraße als Platz

**Rückbau und Begrünung der Biewerer Straße in Höhe der Kirche** In Höhe der Kirche sollte mit dem Rückbau der Biewerer Straße begonnen werden, indem mit Bäumen begrünte Buchten in die Straße eingefügt werden.

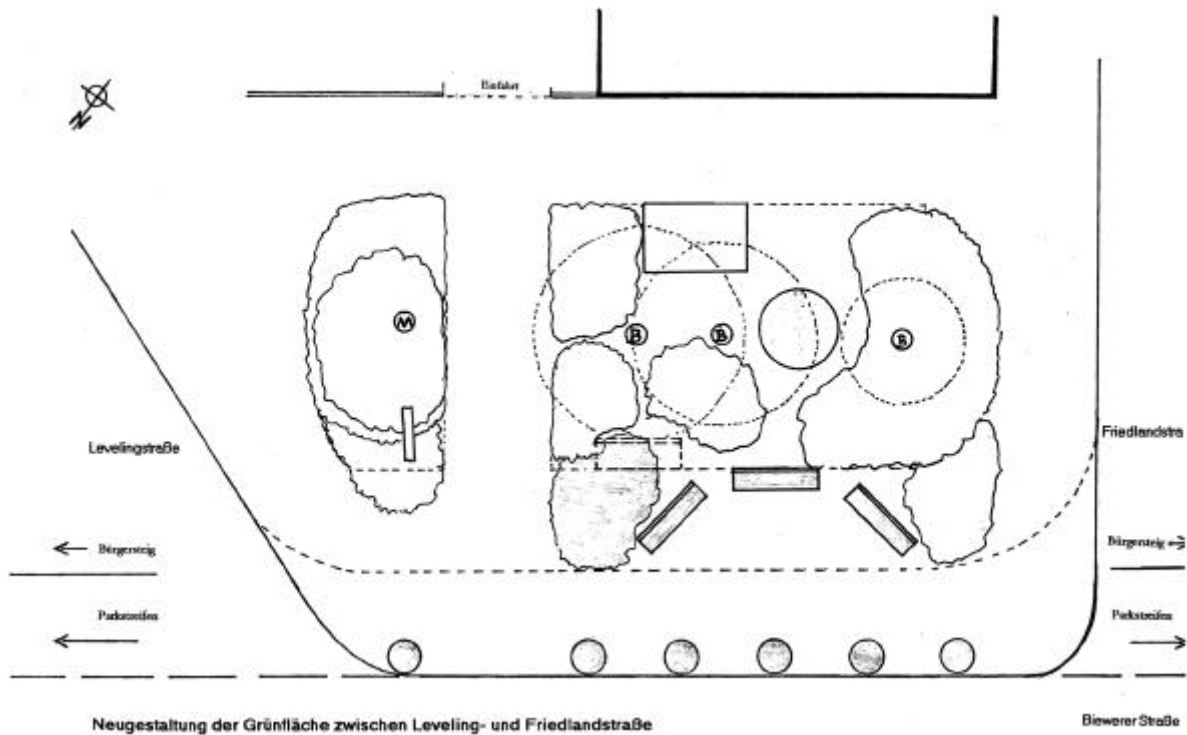
**Pflasterung zwischen Kindergarten und Pfarrheim und zwischen Friedlandstraße und Levelingstraße** Vom Kindergarten an bis zum Pfarrheim sollte die Straße gepflastert werden und der sich zwischen Friedlandstraße und Levelingstraße befindliche Platz, siehe Abbildung 17, in die Straße hineingezogen und begrünt werden, wie in unseren beigefügten Skizzen 8 und 9 dargestellt.



Abb. 17: Ecke Friedlandstraße/ Levelingstraße



Skizze 8: Umgestaltung Ecke Friedlandstraße/ Levelingstraße



Skizze 9: Neugestaltung der Grünfläche zwischen Leveling- u. Friedlandstraße

Durch diese Maßnahmen und ein vor dem Kindergarten angebrachtes Sperrgitter, siehe Skizze 1, wird zugleich der Überweg am Kindergarten entschärft.

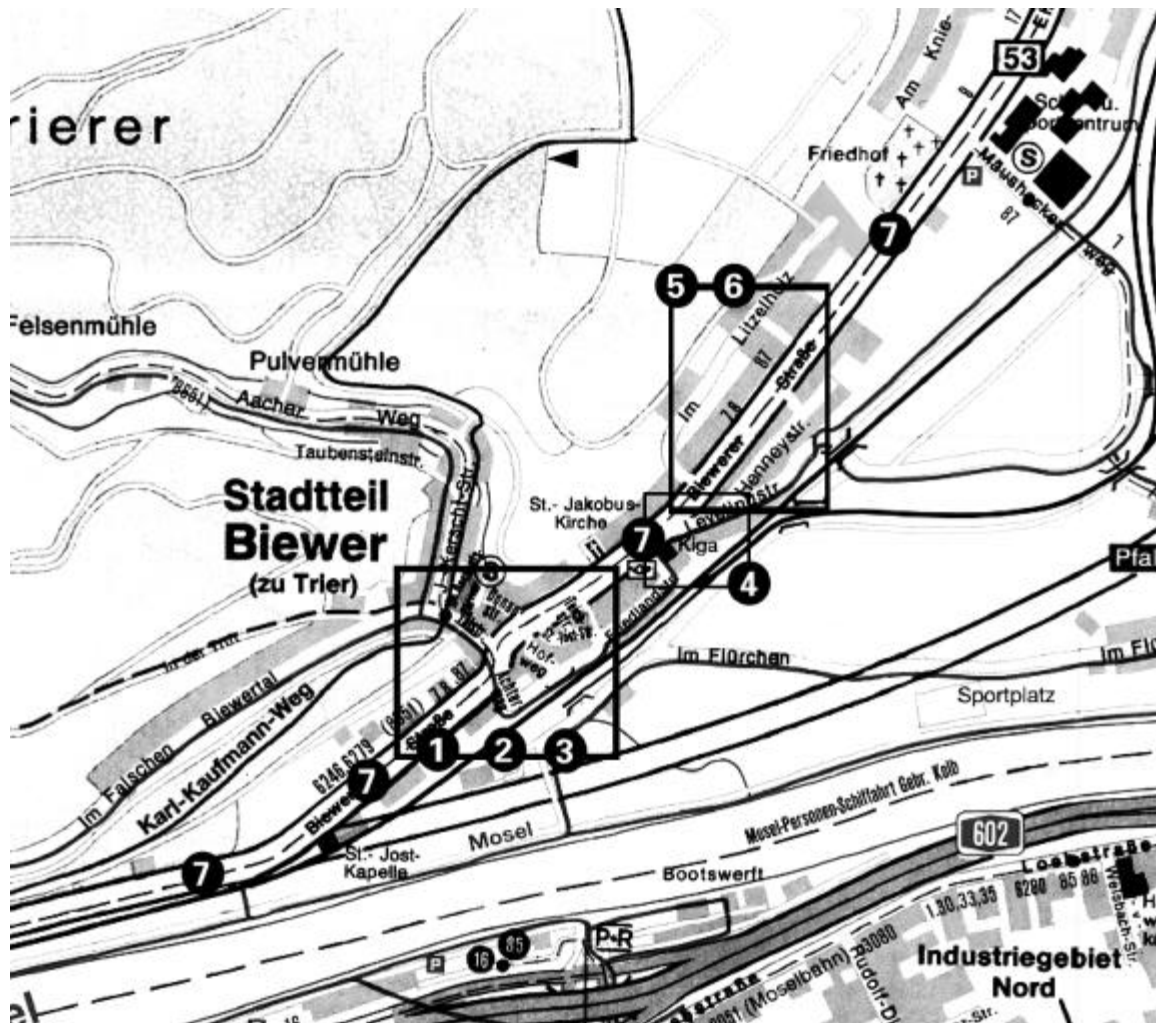
### 3.2.3.6 Biewer-Nord

Für Biewer-Nord gelten unsere Forderungen aus Punkt 1.1.1.6 fort.

### 3.2.3.7 Prioritäten

Für die Biewerer Straße nach Fertigstellung der Umgehungsstraße hat die **Umgestaltung im Bereich des Jakobusbrunnens**, falls Prioritäten gesetzt werden müssen, oberste Priorität.

### 3.2.3.8 Übersichtsplan für die Biewerer Strasse nach Fertigstellung der Umgehungsstrasse



Übersichtskarte 2

- 1 Fußgängerüberweg in Höhe des Anwesens Biewerer Straße 52
- 2 Straßenverengung Ecke Talstraße
- 3 Umgestaltung der Biewerer Straße im Bereich Jakobusbrunnen zum Dorfplatz
- 4 Umgestaltung der Ecke Friedlandstraße/ Levelingstraße als Platz
- 5 Aufpflasterung oder Parkstreifen in Biewer-Nord von Autohaus Görgen bis Abzweigung „Im Litzelholz“
- 6 Bushaltestelle Biewer-Nord
- 7 Fahrradweg



### 3.2.4.5 Schleichweg Kleingärten

#### Schranke in Höhe des Sportplatzes

Der Anliegerweg zum Sportplatz und zu den Kleingärten wird als Durchgangsweg zwischen Biewer und Pfalzel benutzt. Wir fordern eine Schranke in Höhe des Sportplatzes, die dem Einhalt gebietet. Diese sollte so gestaltet sein, dass sie für Kinderwagen und Fahrräder eine Durchlassmöglichkeit bietet. Indem nur die Anlieger einen Schlüssel zum Öffnen dieser Schranke erhalten, wird der Durchgangsverkehr unterbunden und gleichzeitig durch Öffnen der Schranke bei Veranstaltungen gewährleistet, dass der Sportplatz für jedermann erreichbar ist. Durch diese Maßnahme bietet der Weg auch für Fußgänger und Radfahrer mehr Sicherheit.

### 3.2.4.6 Leveling- /Henneystraße

#### Verkehrinsel im Einmündungsbereich der Levelingstraße in die Henneystraße,

Die Fahrbahnmarkierung fehlt im Bereich der Einmündung der Levelingstraße in die Henneystraße, so dass nicht klar zu erkennen ist, wie dort abzubiegen ist. Aufgrund der Breite der Henneystraße in diesem Bereich bietet es sich an, die Situation durch die Einfügung einer Insel in die Straße zu entschärfen. Siehe hierzu Abbildung 24.



Abb. 24: Einmündung Levelingstraße in die Henneystraße

### 3.2.4.7 Schleichweg Levelingstraße/ Pfalzel

#### kein Ausbau der Verbindungsstraße

Von einer Verbesserung dieser Verbindungsstraße ist abzusehen, da dies nur vermehrten Durchgangsverkehr zur Folge hätte und die Anwohner der Henney- und Levelingstraße zusätzlich belasten würde.

### 3.2.4.8 Besondere Bereiche

Die im folgenden genannten Bereiche sollten ansehnlicher gestaltet werden, da sie in einem schlechten Zustand sind und ihr Erscheinungsbild sich negativ von der Umgebung abhebt.

#### Umgestaltung und regelmäßige Reinigung des Containerstandortes im Achterweg

Eine Palisadenabgrenzung für den Glas- und Schuhcontainerplatz im Achterweg, siehe Abbildung 25, ist wünschenswert. Dies gilt auch für die regelmäßige Reinigung dieses Bereichs.



Abb. 25 Glas- und Schuhcontainerplatz

**Pflasterung des Parkplatzes Ecke Crames** Der Parkplatz Ecke Crames, siehe Abbildung 26, sollte gepflastert und mit Markierungen versehen werden.



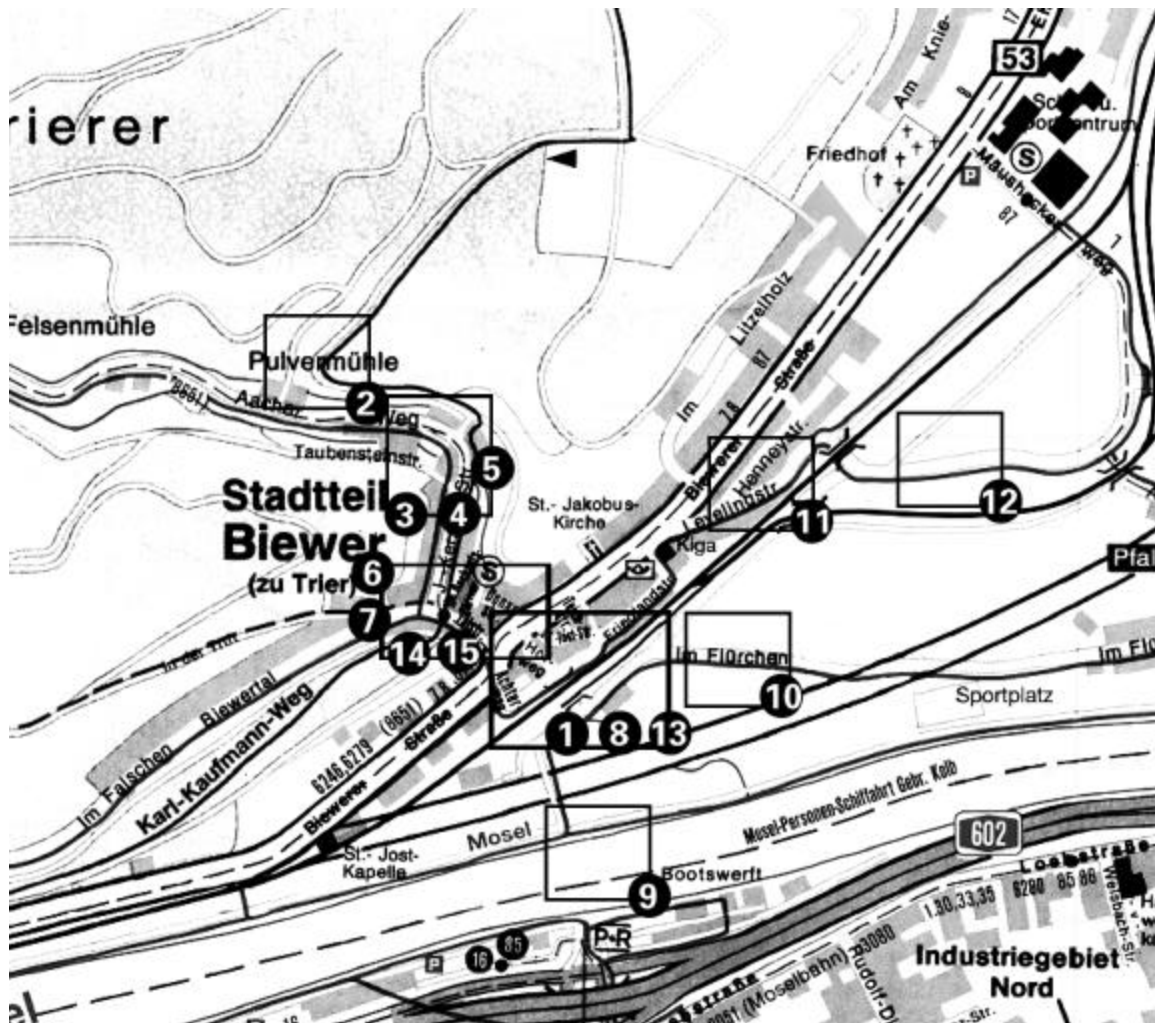
Abb. 26: Parkplatz Ecke Crames

**Umgestaltung des alten Spielplatzes am Schulhof** Der alte Spielplatz am Schulhof, siehe Abbildung 27, ist dazu geeignet, mit Bäumen, entsprechender Begrünung und Parkbänken gestaltet zu werden.



Abb. 27: Alter Spielplatz am Schulhof

### 3.2.4.9 Übersichtsplan über von der Umgehungsstraße unabhängige Bereiche



Übersichtskarte 3

- 1 Bahnanschluss
- 2 Pulvermühle
- 3 Aacher Weg
- 4 Biewerbachbrücke
- 5 Johannes-Kerscht-Straße
- 6 Kuppen (Ecke Johannes-Kerscht-Straße/ Im Falschen Biewertal/ Talstraße)
- 7 Talstraße
- 8 Mosellandnutzung
- 9 Nordbrücke
- 10 Schleichweg Kleingärten
- 11 Ecke Levelingstraße/ Henneystraße
- 12 Schleichweg Levelingstraße/ Pfalzel
- 13 Glas- und Schuhcontainerplatz im Achterweg
- 14 Parkplatz Ecke Crames
- 15 Alter Spielplatz am Schulhof

### 3.2.5 Anhang

Die Arbeitsgruppe Bauen wurde mangels Beteiligung der gemeldeten Teilnehmer aufgelöst. Da das Thema Bauen für den Stadtteil Biewer aber von großer Bedeutung ist, wurden seitens der Arbeitsgruppe Verkehr einige grundsätzliche Betrachtungen festgehalten, die in diesem Kapitel aufgeführt sind.

Die Arbeitsgruppe Hochwasser musste ihre Tätigkeit ebenfalls einstellen. Die in der Ausarbeitung enthaltenen Ausführungen zu diesem Thema wurden von der Bürgerinitiative Hochwasser zusammengestellt und sind in unsere Ausarbeitung nachrichtlich aufgenommen worden.

#### 3.2.5.1 Bauen in Biewer

Es ist zu bemängeln, dass in den vergangenen Jahren für Biewer im Gegensatz zu vielen anderen Trierer Stadtteilen kein Baugebiet mehr ausgewiesen oder gar erschlossen wurde. Nicht wenige junge Familien hätten gerne in Biewer gebaut, anstatt in andere Stadtteile oder ins Umland zu gehen. Bereits heute ist der Anteil der älteren Mitbewohner im Vergleich zu jungen Familien sehr hoch.

Dabei bietet Biewer aus unserer Sicht durchaus noch Gebiete, in denen eine zusätzliche Bebauung möglich ist. Hierbei handelt es sich um zwei Gebiete, deren Erschließung aufgrund des Vorhandenseins der Infrastruktur zügig erfolgen könnte:

#### **Bebauung der Biewerer Straße bis Mäusheckerweg**

- Bebauung der Biewerer Straße beiderseits der B 53 zwischen Biewer und dem Mäusheckerweg (hier sind bereits Gebäude vorhanden).

#### **Bebauung zwischen Levelingstraße und Mäusheckerweg**

- Bebauung beiderseits des Fuß- und Radweges zwischen Levelingstraße und Mäusheckerweg (aufgegebene Bahnstrecke).

#### **Bebauung Levelingstraße realisieren**

Zudem stellt sich die Frage, welche Planungen im Baugebiet in der Levelingstraße angedacht sind, da das Gebiet zwar an einen Investor verkauft wurde, aber nach anfänglichen starken Aktivitäten nun seit über einem Jahr nichts mehr geschieht. Es war uns nicht möglich, trotz mehrerer Nachfragen, nähere Informationen zu erhalten. Es ist wünschenswert, das Gebiet endlich baulich zu erschließen.

### 3.2.5.2 Naherholungsgebiet

#### **Naherholungsgebiet im Bereich der ehemaligen Kiesgrube**

Es ist wünschenswert, Überlegungen bezüglich eines Naherholungsgebietes wieder aufzugreifen, wie dies in der Vergangenheit bereits diskutiert wurde. Der Bereich der ehemaligen Kiesgrube, also zwischen der Bahntrasse Levelingstraße und der geplanten Umgehungsstraße, würde sich hierzu eignen. Um den bereits vorhandenen See könnte man schön begrünte Spazierwege anlegen mit Sitzmöglichkeiten, einer Liege- und Spielwiese für die Sommermonate und einem Kinderspielplatz. Somit könnte eine innerörtliche „Grüne Lunge“ geschaffen werden, wie sie bereits unter sonstigen geplanten Maßnahmen von der Stadt angedacht wurde.

### 3.2.5.3 Hochwasser

#### **Forderungen der BI „Hochwasserschutz Biewerbach“**

Die Bürgerinitiative „Hochwasserschutz Biewerbach“ fordert zur Verbesserung der Hochwassersituation in Biewer einige Sofortmaßnahmen und langfristige Maßnahmen.

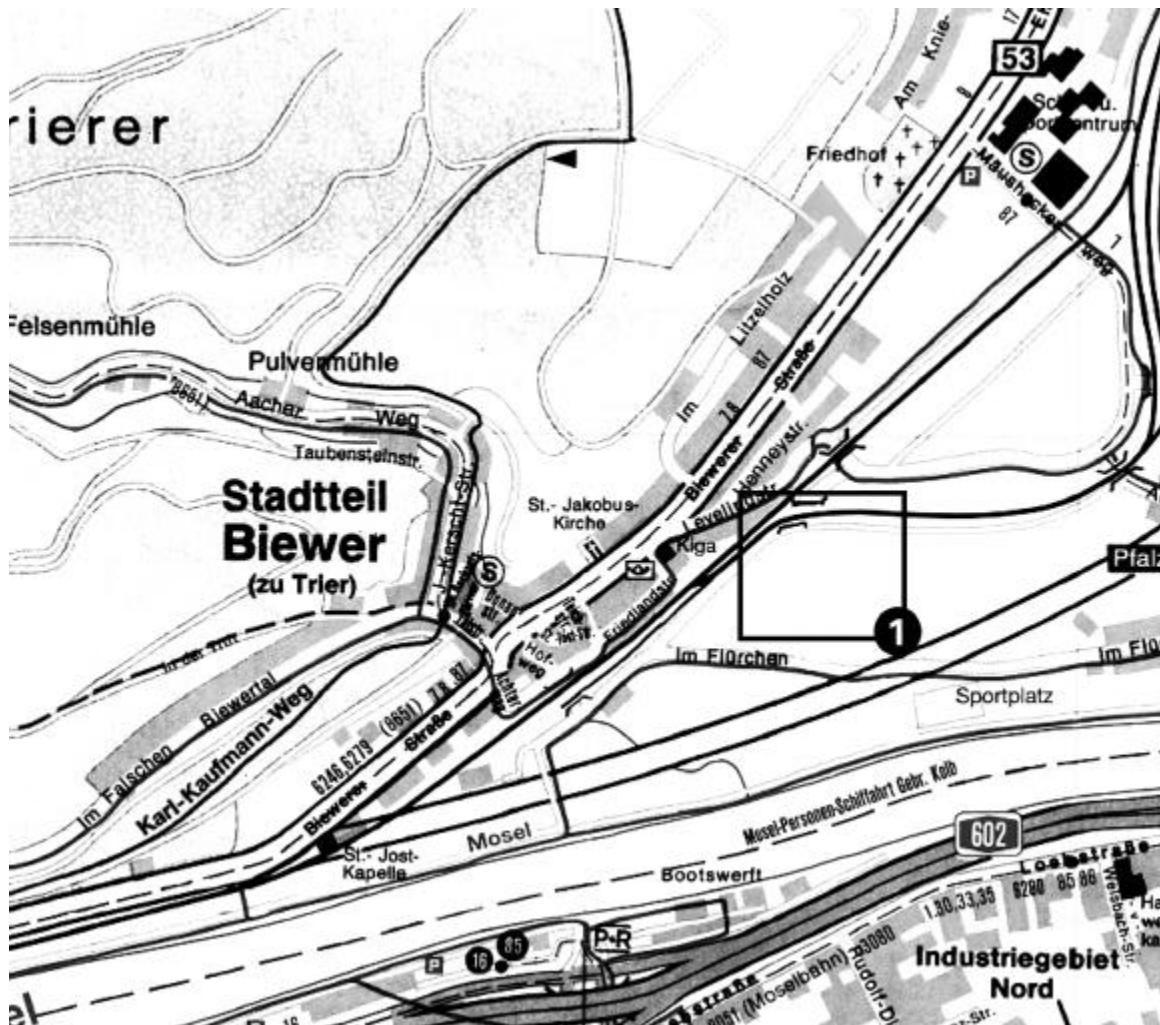
#### **Beseitigung von Erdanschüttungen und Bäumen regelmäßige Reinigung des Bachbettes**

Im Rahmen der Sofortmaßnahmen sollten Erdanschüttungen und Bäume aus dem Bachbett entfernt werden, da sie den Abfluss größerer Wassermassen deutlich behindern und zum Rückstau führen. Zudem sollten die Anlieger aufgefordert werden, Treibgut nicht im Überschwemmungsgebiet zu lagern. Eine regelmäßige Reinigung des Bachbettes und der Uferböschungen sowie des Abwasserkanalsystems ist ebenso erforderlich.

#### **Renaturierung des Bachunterlaufs kleinere Auffangbecken in den Seitentälern Polder mit kontrolliertem Wasserablauf**

Als langfristige Maßnahmen sind die Renaturierung des Bachunterlaufs, geeignete Wasserrückhaltmaßnahmen und kleinere Auffangbecken in den Seitentälern angedacht. Die Renaturierung des Bachunterlaufs sorgt für eine Entspannung der Hochwassersituation zwischen der Biewerer Straße und der Mosel. Sie bleibt jedoch für den Oberlauf ohne Bedeutung. Einen sicheren Schutz für die Zukunft können nur geeignete Wasserrückhaltmaßnahmen in Form von Poldern mit kontrolliertem Wasserablauf bieten. Kleinere Auffangbecken in den Seitentälern können das Wasser zudem auch schon dort zurückhalten.

### 3.2.5.4 Übersichtsplan Anhang



Übersichtskarte 4

- 1 Naherholungsgebiet

### 3.3 Bildquellennachweis

|  | Seite |
|--|-------|
| <b>Abbildungsverzeichnis Arbeitsgruppe Soziales</b>                                      |       |
| <b>Abbildung 1</b> „Alte Schule“ in der St.-Jost-Straße                                  | 11    |
| <b>Abbildung 2</b> Schulhof als Treffpunkt für Jugendliche                               | 13    |
| <b>Abbildung 3</b> Kindertagesstätte St. Jakobus   | 14    |
| <b>Abbildung 4</b> Bolzplatz „Im falschen Biewertal“                                     | 15    |
| <b>Abbildung 5</b> Schulhof mit Spielplatz   | 16    |
| <br>   |       |
| <b>Skizzenverzeichnis Arbeitsgruppe Soziales</b>   |       |
| <b>Skizze 1</b> Mögliche Umgestaltung der „Alten Schule“ zum Bürgerhaus                  | 11    |
| <b>Skizze 2</b> Vorschlag für die Umgestaltung des Außenbereiches bei der „Alten Schule“ | 12    |
| <br>   |       |
| <b>Übersichtspläne Arbeitsgruppe Soziales</b>  |       |
| <b>Karte 1</b> Themenschwerpunkte der Arbeitsgruppe Soziales                             | 18    |
| <br>   |       |
| Abbildungen: T. Loosen-Bach  |       |
| Skizzen: Heidi Giese-Schönhofen  |       |
| Übersichtplan: Toni Loosen-Bach  |       |
| <br>   |       |
| <b>Abbildungsverzeichnis Arbeitsgruppe Verkehr</b>                                       |       |
| <b>Abbildung 1</b> Bahnübergang vor Ortseingang Biewer                                   | 21    |
| <b>Abbildung 2</b> Leitplanke Kurve  | 21    |
| <b>Abbildung 3</b> Bürgersteiganfang Ortseingang   | 22    |
| <b>Abbildung 4</b> Fußgängerüberweg Biewer-Süd   | 22    |
| <b>Abbildung 5</b> Sperrstreifen vor dem Kindergarten                                    | 24    |
| <b>Abbildung 6</b> Sperrstreifen vor dem Kindergarten                                    | 24    |
| <b>Abbildung 7</b> Abbiegungskurve zur Friedlandstraße                                   | 25    |
| <b>Abbildung 8</b> Abbiegungskurve zur Friedlandstraße                                   | 25    |
| <b>Abbildung 9</b> Ecke Henneystraße   | 25    |
| <b>Abbildung 10</b> Bereich Biewer-Nord  | 26    |
| <b>Abbildung 11</b> Jakobusbrunnen   | 32    |
| <b>Abbildung 12</b> Modell Jakobusbrunnen aus Richtung Biewer-Süd                        | 34    |
| <b>Abbildung 13</b> Modell Jakobusbrunnen aus Richtung Biewer-Nord                       | 34    |
| <b>Abbildung 14</b> Modell Jakobusbrunnen aus Richtung Biewer-Ost                        | 34    |
| <b>Abbildung 15</b> Donaustraße  | 35    |



|                     |   |    |
|---------------------|---|----|
| <b>Abbildung 16</b> | St.-Jost-Straße   | 36 |
| <b>Abbildung 17</b> | Ecke Friedlandstraße/ Levelingstraße                                      | 37 |
| <b>Abbildung 18</b> | Aacher Weg  | 42 |
| <b>Abbildung 19</b> | Johannes-Kerscht-Straße   | 42 |
| <b>Abbildung 20</b> | Talstraße   | 42 |
| <b>Abbildung 21</b> | Pulvermühle   | 43 |
| <b>Abbildung 22</b> | Biewerbachbrücke  | 43 |
| <b>Abbildung 23</b> | Der Kuppen (Ecke Johannes-Kerscht-Straße/ Im Falschen Biewertal/Talstraße | 44 |
| <b>Abbildung 24</b> | Einmündung Levelingstraße in die Henneystraße                             | 45 |
| <b>Abbildung 25</b> | Glas- und Schuhcontainerplatz   | 46 |
| <b>Abbildung 26</b> | Parkplatz Ecke Crames   | 47 |
| <b>Abbildung 27</b> | Alter Spielplatz am Schulhof  | 48 |

### **Skizzenverzeichnis Arbeitsgruppe Verkehr**

|                 |   |    |
|-----------------|---|----|
| <b>Skizze 1</b> | Kindergarten - Sicherung durch Sperrgitter  | 23 |
| <b>Skizze 2</b> | Vorschlag für die Gestaltung des Sperrgitters   | 23 |
| <b>Skizze 3</b> | Biewer Straße - Einmündung Litzelholz bis Bushaltestelle Biewer Nord - Optische Einengung durch Begrünung | 26 |
| <b>Skizze 4</b> | Biewer Straße - Bushaltestelle Biewer-Nord bis Mäusheckerweg - Mittelstreifen mit Begrünung               | 27 |
| <b>Skizze 5</b> | Bushaltestelle Biewer-Nord  | 28 |
| <b>Skizze 6</b> | Straßenverengung Ecke Talstraße   | 32 |
| <b>Skizze 7</b> | Umgestaltung der Biewerer Straße im Bereich Jakobsbrunnen zum Dorfplatz                                   | 33 |
| <b>Skizze 8</b> | Umgestaltung der Ecke Friedlandstraße/ Levelingstraße als Platz   | 37 |
| <b>Skizze 9</b> | Neugestaltung der Grünfläche zwischen Leveling- und Friedlandstraße                                       | 37 |

### **Übersichtspläne Arbeitsgruppe Verkehr**

|                |   |    |
|----------------|---|----|
| <b>Karte 1</b> | Biewerer Straße im jetzigen Zustand                                 | 29 |
| <b>Karte 2</b> | Biewerer Straße nach Fertigstellung der Umgehungsstraße             | 39 |
| <b>Karte 3</b> | Von der Biewerer Straße unabhängige Bereiche mit Naherholungsgebiet | 48 |
| <b>Karte 4</b> | Anhang  | 51 |

Abbildungen: Erwin Stadler und Nina Schüller

Abbildungen: 12 -14: Peter Schuster

Modell „Jakobusbrunnen“: Heidi Griese Schönhofen

Skizzen: Heidi Griese Schönhofen

Übersichtspläne: Toni Loosen-Bach