
BÜRGERBETEILIGUNG ZUM STADTTEILRAHMENPLAN EUREN



BÜRGERGUTACHTEN EUREN



Juni 2000

INHALT BÜRGERGUTACHTEN

1	EINLEITUNG	3
2	DIE ARBEITSGRUPPEN	6
2.1	Arbeitsgruppe Dorfgestaltung	6
2.2	Arbeitsgruppe Kinder und Jugendliche	6
2.3	Arbeitsgruppe Verkehr	7
2.4	Arbeitsgruppe Arbeiten/Wohnen/Bauen/Konversion	8
3	ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPEN	9
3.1	Arbeitsgruppe Dorfgestaltung	9
3.1.1	Vorbemerkung	9
3.1.1.1	<i>Bestandsaufnahme</i>	9
3.1.1.2	<i>Stärken des Stadtteils</i>	10
3.1.1.3	<i>Schwachstellen des Stadtteils</i>	11
3.1.2	Präambel	12
3.1.3	Maßnahmen im Bereich der Eurener Straße	12
3.1.4	Maßnahmen im Bereich der St.-Helena-Straße	15
3.1.4.1	<i>Untere St.-Helena-Straße</i>	15
3.1.4.2	<i>Errichtung eines Dorfplatzes</i>	17
3.1.4.3	Obere St.-Helena-Straße	19
3.1.5	Sonstige Maßnahmen	21
3.1.5.1	Ausbau von Wanderwegen	21
3.1.5.2	Natur- oder Abenteuerspielplatz	23
3.1.5.3	Rückbau von Kreuzungen	23
3.1.6	Prioritätenliste der von der Arbeitsgruppe Dorfgestaltung vorgeschlagenen Maßnahmen	25
3.2	Arbeitsgruppe Kinder und Jugendliche	27
3.2.1	Einrichtungen wie Krabbelgruppen und Elterntreff	27
3.2.1.1	<i>Elterntreff/Stadtteilcafé</i>	27
3.2.1.2	<i>Krabbelgruppe</i>	28
3.2.2	Wege und Plätze	28
3.2.2.1	<i>Wege</i>	28
3.2.2.2	<i>Plätze</i>	30

3.2.3	Die Spielplätze / Spielorte	31
3.2.3.1	<i>Naturspielplatz</i>	34
3.2.3.2	<i>Schulhofgestaltung</i>	34
3.2.4	Verkehrssicherheit	36
3.2.5	Vereine / Kurse	37
3.2.6	Kinder / Alten-Börse	38
3.2.7	Freizeitangebote für Jugendliche	38
3.2.8	Infowand / Stadtteilzeitung	39
3.2.9	Konkrete Maßnahmen	40
3.3	Arbeitsgruppe Verkehr	41
3.3.1	Vorbemerkung	41
3.3.2	Leitbilder (Oberziele)	44
3.3.3	Grobkonzept	44
3.3.4	Ziele und Maßnahmen für einzelne Verkehrsbereiche	49
3.3.4.1	<i>Fußgänger</i>	49
3.3.4.2	<i>Radfahrer</i>	59
3.3.4.3	<i>ÖV (Öffentlicher Verkehr)</i>	65
3.3.4.4	<i>Ruhender Verkehr</i>	65
3.3.4.5	<i>Fließender Verkehr</i>	70
3.3.5	Maßnahmenkatalog (mit Prioritätensetzung)	84
3.4	Arbeitsgruppe Arbeiten/Wohnen/Bauen/ Konversion	87
3.4.1	Vorbemerkung	87
3.4.2	Zielsetzung	88
3.4.3	Abbruch der Maßnahme	91
3.4.4	Schlussbemerkung	92
4	GEMEINSAMKEITEN UND UNTERSCHIEDE DER ARBEITSGRUPPEN	93
4.1	Stadtteilzentrum / Dorfplatz	93
4.2	Themenbereich Verkehr	95
4.3	Themenbereich Naturspielplatz	95
5	BILDQUELLENNACHWEIS	97

1 EINLEITUNG

Euren ist nach Ruwer-Eitelsbach, Feyen-Weismark und Biewer der vierte Stadtteil, für den in Trier mit Beteiligung der Bevölkerung ein Stadtteilrahmenplan erstellt wird.

Großes Interesse der Bevölkerung bei der Auftaktveranstaltung

Den Auftakt für die Bürgerbeteiligung zum Stadtteilrahmenplan Euren bildete eine Bürgerversammlung am 21. April 1999 im Bürgerhaus Euren. Ca. 70 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.



Abb. 1: Artikel in der Rathauszeitung vom 27.04.1999 zur Auftaktveranstaltung

Neutraler Moderator Alfred Gettmann

Moderiert wurde die Auftaktveranstaltung und auch der weitere Beteiligungsprozess von Herrn Alfred Gettmann, Organisationsberater aus Trier, als neutraler Moderator.

Arbeitsgruppen „Arbeiten, Wohnen, Bauen und Konversion“, „Dorfgestaltung“, „Kinder und Jugendliche“ und „Verkehr“

Bei der Auftaktveranstaltung wurde das Konzept der Stadtteilrahmenpläne von der Verwaltung vorgestellt. In einem zweiten Teil wurden unter der Moderation von Herrn Gettmann von den Teilnehmenden mögliche Themenschwerpunkte für die weitere Arbeit festgelegt. Zu diesen Schwerpunkten konnten die vier Arbeitsgruppen „Arbeiten, Wohnen, Bauen und Konversion“, „Dorfgestaltung“, „Kinder und Jugendliche“ und „Verkehr“, gegründet werden. Insgesamt 34 Personen erklärten sich zunächst bereit, in diesen Gruppen mitzuarbeiten.

Fluktuation nach den Kommunalwahlen

Diese Mitgliederzahl konnte allerdings nicht für die Dauer des gesamten Verfahrens beibehalten werden. Insbesondere nach der Kommunalwahl und nach der Sommerpause kam es in einzelnen Arbeitsgruppen zu einem erheblichen Rückgang der Mitgliederzahlen. So blieben in der Arbeitsgruppe „Kinder und Jugendliche“ von den ursprünglichen 9 Gruppenmitgliedern bis zur Fertigstellung des Bürgergutachtens lediglich 3 Frauen übrig. Bei der Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ verringerte sich die Mitgliederzahl von zunächst 10 Mitgliedern auf 7 Mitglieder.

Regelmäßige Treffen der Arbeitsgruppen

Die vier Arbeitsgruppen haben sich seit der Auftaktveranstaltung im vergangenen Jahr in regelmäßigen Abständen getroffen und ihre Vorschläge und Ideen für die zukünftige Entwicklung von Euren erarbeitet. (Die Protokolle der Arbeitsgruppensitzungen sind im Anhang der Dokumentation der Bürgerbeteiligung zum Stadtteilrahmenplan Euren angeführt.)

Koordinations-treffen der Arbeitsgruppen

Neben diesen Arbeitsgruppensitzungen gab es mehrere arbeitsgruppenübergreifende Koordinationstreffen, bei denen inhaltliche und organisatorische Fragen abgeklärt wurden.

Gemeinsamer Workshop der Arbeitsgruppen

Zusätzlich fand am 29. Oktober 1999 ein gemeinsamer Workshop der Arbeitsgruppen statt. Hier wurden die bis dahin erarbeiteten Vorschläge und Ideen der Gruppen präsentiert. In einer anschließenden Diskussion wurden mögliche Konfliktpotentiale und Gemeinsamkeiten zwischen den Gruppen erörtert. Zum Abschluss des Workshops wurde die weitere Vorgehensweise abgestimmt.



Abb. 2:



Abb. 3: Workshop am 29.10.99

- Arbeitsgruppensitzungen bis April 2000** Von November 1999 bis April 2000 schlossen sich weitere Arbeitsgruppensitzungen an.
- Beendigung der Arbeit der Gruppe „Arbeiten/Wohnen/Konversion“ im November 1999** Eine Ausnahme bildet dabei die Arbeitsgruppe „Arbeiten/Wohnen/Konversion“. Diese Gruppe stellte bereits im November 1999 die Arbeit ein. Als Begründung wurde von der Arbeitsgruppe der schon weit fortgeschrittene Planungs- und Entscheidungsprozess im Bereich der Konversionsfläche Pi-Park benannt. Nach einem Gespräch mit einem Vertreter des Bundesvermögenssamtes sah die Gruppe nur noch geringe Möglichkeiten, auf die Entwicklung in diesem Bereich Einfluss auszuüben. Über die bis Ende November geleistete Arbeit wurde von der Gruppe ein Arbeitsbericht verfasst, der ebenfalls Bestandteil des hier vorliegenden Bürgergutachtens ist.
- Bürgergutachten auf der Basis der Gruppenberichte** Bis Mitte April 2000 konnten die inhaltlichen Diskussionen in den Gruppen weitgehend abgeschlossen werden. Die Vorschläge und Ideen der einzelnen Arbeitsgruppen wurden dann von Mitgliedern der Gruppen zu Gruppenberichten zusammengefasst. Diese Gruppenberichte bildeten die Basis für das vorliegende Bürgergutachten, das nochmals mit einem Redaktionsteam aus Mitgliedern der drei Arbeitsgruppen „Dorfgestaltung“, „Kinder und Jugendliche“ und „Verkehr“ abgestimmt“ wurde.
- arbeitsgruppenspezifische Prioritätenfestsetzung** Die Berichte der Arbeitsgruppen werden nun im einzelnen vorgestellt. Dabei werden am Ende der Gruppenberichte die Prioritäten für eine Umsetzung der Maßnahmen aus der Sicht der jeweiligen Gruppen festgelegt. Die unterschiedlichen Prioritätenfestsetzung ergibt sich aus den spezifischen Aufgabenstellungen und Wertungen der einzelnen Gruppen.
- Von der Arbeitsgruppe „Arbeiten, Wohnen, und Konversion“ wurden keine Prioritäten festgesetzt.
- Überschneidungen der Themenbereiche** Trotz der unterschiedlichen Schwerpunkte der Gruppen gibt es auch Überschneidungen in einzelnen Themenbereichen. Hier lassen sich sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede bei den Vorstellungen der Gruppen feststellen. Im Anschluss an die Gruppenberichte werden diese für die zentralen Entwicklungsbereiche dargestellt.

2 DIE ARBEITSGRUPPEN

2.1 Arbeitsgruppe Dorfgestaltung

- 10 Mitglieder.** Die Arbeitsgruppe umfasste zu Beginn des Beteiligungsverfahrens 10 Mitglieder. Im Laufe des Verfahrens stellten davon drei Gruppenmitglieder ihre Mitarbeit ein.
- 10 Arbeitsgruppensitzungen** Die Gruppe trat während des Beteiligungsverfahrens mit Ausnahme der Ferienzeiten regelmäßig einmal im Monat zusammen, so dass ca. 10 Gruppensitzungen stattfanden.
- Ortsbegehung** In einer der Arbeitsgruppensitzungen fand eine Ortsbegehung mit dem Verkehrsplaner der Stadtwerke statt.
- Erhalt des Dorfcharakters** Die von der Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ vorgeschlagenen Maßnahmen zielen alle auf den Erhalt des Dorfcharakters von Euren. Dabei kommt dem Vorschlag zur Errichtung eines Dorfplatzes eine zentrale Bedeutung zu.
- Thema „Dorfplatz“** Das Thema „Dorfplatz“ spielt in der kommunalpolitischen Diskussion in Euren schon seit mehreren Jahren eine wichtige Rolle. Sowohl der Ortsbeirat als auch ein eigens zu diesem Thema gegründeter „Förderverein Dorfplatz Euren“ haben dazu bereits konkrete Vorstellungen entwickelt.
- Im November fand zu diesem Themenbereich eine gemeinsame Sitzung aller vier Arbeitsgruppen statt.

2.2 Arbeitsgruppe Kinder und Jugendliche

- zunächst 9 Mitglieder** Zu Beginn der Bürgerbeteiligung beteiligten sich in der Arbeitsgruppe 9 Mitglieder. Bis nach der Sommerpause reduzierte sich die Zahl der Aktiven auf drei Frauen.
- vierzehntägige Treffen** Die Arbeitsgruppe traf sich mit Ausnahme der Ferienzeiten im Abstand von 14 Tagen zu ihren Arbeitsgruppensitzungen.
- Schwerpunkte „Aufwachsen in Euren“ Möglichkeiten der sozialen Kontaktaufnahme** Dabei bildeten Aspekte zum Themenbereich „Heranwachsen/Aufwachsen in Euren“ und die „Möglichkeiten zur Aufnahme von sozialen Kontakten für Kinder und Jugendliche im Stadtteil“ die Schwerpunkte der Arbeit.
- Informationen über das** Im Rahmen der Arbeitsgruppensitzungen wurden Gespräche mit

vorhandene Angebot der Leiterin des Jugendzentrums sowie mit einer Vertreterin der Mobilien Spielaktion zum Themenbereich „Kinderstadtplan Euren“ geführt.

Befragung der Grundschul Kinder Zusätzlich wurde von der Gruppe in Absprache mit dem Lehrerkollegium an der Eurener Grundschule eine Befragung durchgeführt. An der Fragebogenaktion beteiligten sich 130 Kinder aus allen vier Grundschuljahrgängen.

Die Ergebnisse dieser Befragung sind mit in den Bericht der Arbeitsgruppe "Kinder und Jugendliche" eingeflossen. Eine detaillierte Darstellung der Ergebnisse findet sich im Kapitel E der Dokumentation der Bürgerbeteiligung.

2.3 Arbeitsgruppe Verkehr

zunächst 10 Mitglieder Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ umfasste zu Beginn des Verfahrens 10 Mitglieder. Bis zum Ende des Beteiligungsverfahrens reduzierte sich diese Zahl auf 8 Mitglieder. Dieser Rückzug aus der Gruppe wurde von den meisten Betroffenen ausdrücklich mit ihren zeitlichen Belastungen bzw. mit dem Wohnungswechsel in einen anderen Stadtteil begründet.

12 reguläre Arbeitsgruppensitzungen Die Arbeitsgruppe Verkehr traf sich, neben den gemeinsamen Treffen aller Arbeitsgruppen, zu ca. 12 Arbeitsgruppensitzungen. Zu einem dieser Treffen war auch der Verkehrsplaner der Stadt Trier, Herr Scholzen, eingeladen. Im Rahmen einer Ortsbegehung informierte sich die Gruppe direkt vor Ort über die anstehenden Fragestellungen.

Erhalt und Verbesserung der Lebensbedingungen Ziel der Arbeitsgruppe war es, Vorschläge im Bereich Verkehr zum Erhalt und Verbesserung der Lebensbedingungen zu entwickeln. Dabei wurden Aussagen zu den unterschiedlichen Verkehrsbereichen Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personen-Nahverkehr und Motorisierter Individualverkehr gemacht.

2.4 Arbeitsgruppe Arbeiten/ Wohnen/ Konversion

vier Mitglieder Die Arbeitsgruppe „Arbeiten/ Wohnen/ Konversion“ setzte sich

von Beginn an aus vier Mitgliedern zusammen. Diese Zusammensetzung der Gruppe blieb während der Dauer des Verfahrens erhalten.

10 Sitzungen Bis Ende November 1999 kam es insgesamt zu 10 Sitzungen der Arbeitsgruppe. Im Rahmen dieser Sitzungen wurden Fachgespräche mit der Wirtschaftsdezernentin Frau Horsch, dem Leiter des Stadtplanungsamtes Herrn Leipprand sowie einem Vertreter des Bundesvermögenssamtes geführt. Zusätzlich wurde eine Ortsbesichtigung im Bereich des Gewerbegebietes Ottostraße durchgeführt.

Schwerpunkte Die Überlegungen und Vorschläge dieser Arbeitsgruppe konzentrierten sich auf den Bereich Konversionsfläche Pi-Park Eurerer Straße/ Im Speyer und auf das Industriegebiet Ottostraße.
Konversionsfläche Pi-Park
Industriegebiet Ottostraße

Einstellung der Arbeit im November 1999 Ende November stellte die Gruppe ihre Arbeit ein. Der Abschlussbericht der Gruppe umfasst die Ergebnisse der Diskussionen bis zu diesem Zeitpunkt. Dieser Bericht wurde ohne eine redaktionelle Überarbeitung in das Bürgergutachten mit aufgenommen, da sich diese Gruppe nach Einstellung ihrer Arbeit nicht mehr an den gemeinsamen Treffen der Arbeitsgruppen und den Radaktionssitzungen beteiligte.

3 ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPEN

3.1 Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“

3.1.1 Vorbemerkung

Bewahrung des dörflichen Charakters Euren ist ein Stadtteil, der noch über einen ausgeprägten dörflichen Charakter verfügt. Die Arbeitsgruppe Dorfgestaltung hat sich in ihren Überlegungen verstärkt zum Ziel gesetzt, diesen dörflichen Charakter zu bewahren.

Erhalt traditioneller Strukturen Deshalb sollen auch einige Maßnahmen, die von der Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ erarbeitet wurden, speziell den Erhalt traditioneller Strukturen, auch zukünftig sichern. Letztendlich ist die bewahrte Eigenständigkeit von Euren das, was den Stadtteil im Besonderen auszeichnet. Während die in Euren geborenen oder seit vielen Jahren im Stadtteil lebenden Bürgerinnen und Bürger diese traditionellen Strukturen als selbstverständlich hinnehmen, werden diese vor allem von „Neu-Eurenern“ als Besonderheit des Stadtteils hervorgehoben. Oft sind diese dörflichen Strukturen mit ein Grund, warum diese Menschen nach Euren gezogen sind.

Schaffung von Kommunikationsstellen Damit diesen Menschen die Möglichkeit gegeben wird, sich in die Stadtteilgemeinschaft zu integrieren, ist es von großer Bedeutung, Kommunikationsstellen zu schaffen bzw. zu bewahren. Ein zukünftiger Dorfplatz oder ein zukünftiges Stadtteilzentrum könnte ein neuer Bereich werden, an dem Kommunikation, neben den schon bekannten Bereichen wie Kirche, Bürgerhaus, Jugendzentrum, Jugendheim oder den Vereinen mit ihren Begegnungsstätten, künftig stattfindet.

3.1.1.1 Bestandsaufnahme

Bestandsaufnahme des Stadtteils sinnvoll Bei der Entwicklung eines Stadtteilrahmenplanes ist es allerdings sinnvoll, wenn man zu Beginn der Überlegungen eine Art Bestandsaufnahme des Stadtteiles vornimmt, bevor man konkrete Vorschläge ausarbeitet, wie sich der Stadtteil zukünftig entwickeln soll.

Da stellt sich natürlich auch die Frage nach der Infrastruktur eines Stadtteiles. Welche Einrichtungen gibt es vor Ort, die das tägliche Leben ermöglichen, die Arbeitsplätze sichern und welche Freizeitmöglichkeiten sind vorhanden.

3.1.1.2 Stärken des Stadtteils

- gute Infrastruktur** Nachfolgend werden nun einige wichtige Einrichtungen genannt, die sehr schnell erkennen lassen, dass die Infrastruktur im Stadtteil Euren als gut bezeichnet werden kann. Die Auflistung erhebt dabei keinen Anspruch auf Vollständigkeit.
- Kirchliche Einrichtungen** Zum Stadtteil Euren gehört die Kirche St.-Helena mit Pfarrhaus. An der Spitze der Kirchengemeinde steht ein Pfarrer. Er wird unterstützt durch einen Kaplan und einen Diakon.
- Grundschule** Weiterhin findet man in Euren die Johann-Herrmann-Grundschule mit Turnhalle und ebenfalls die fälschlicherweise dem Stadtteil Trier - West zugeordnete Bezirkssportanlage nebst Turnhalle.
- Bezirkssportanlage**
- Einrichtungen für Kinder und Jugendliche** Zwei Kindergärten gehören zum Stadtteil, die beide mit einem Kinderspielplatz ausgestattet sind. Neben den Kindergarten-spielplätzen findet man noch drei öffentliche Spielplätze im Stadtteil. Ein Jugendzentrum und ein Pfarrheim stehen den Jugendlichen für zahlreiche Aktivitäten zur Verfügung.
- Bürgerhaus** Euren hat ein eigenes Bürgerhaus, das vom Zusammenschluss der Ortsvereine (dem Kulturring) erworben wurde. Der Stadtteil verfügt über ein intaktes Vereinsleben, in dem zahlreiche Freizeitmöglichkeiten angeboten werden.
- intaktes Vereinsleben**
- Freiwillige Feuerwehr** Euren hat eine eigene freiwillige Feuerwehr und einen für den Stadtteil verantwortlichen Ordnungshüter.
- medizinische Versorgung** Die ärztliche Versorgung im Stadtteil kann als gut bezeichnet werden. So findet man zwei Ärzte der Allgemeinmedizin, einen Zahnarzt, ein Reha - Zentrum und eine Apotheke.
- zwei Geldinstitute** Euren verfügt über zwei Geldinstitute und eine Postfiliale. Es gibt ausreichend Telefonzellen und Briefkästen im Stadtteil.
- Postfiliale**
- Lebensmittelversorgung** Auch die Lebensmittelversorgung kann als gut bezeichnet werden. So verfügt der Stadtteil über einen Einkaufsmarkt mit Bäckerei und Metzgereiabteilung. Daneben gibt es noch eine eigenständige Metzgerei, zwei Bäckereien, ein Cafe und einen Backshop.
- Serviceeinrichtungen für den motorisierten Individualverkehr** Eine Tankstelle, eine Fahrschule und mehrere Autowerkstätten mit An- und Verkauf von Personenwagen decken den motorisierten Verkehr ab.

Gastronomie	Die Gastronomie im Stadtteil ist gut. Hotels mit ausreichender Bettenzahl sind vorhanden bis hin zum 4 - Sterne Hotel.
größtes Industriegebiet der Stadt	Das zum Stadtteil gehörende Industriegebiet ist das größte der Stadt und stellt für annähernd 5000 Beschäftigte Arbeitsplätze zur Verfügung, was auch hinsichtlich des Arbeitssuchenden gute Perspektiven bietet. Auch die nun zum Stadtteil gehörenden Konversionsgelände versprechen zukünftig gute Entwicklungsmöglichkeiten. Letztendlich soll dann noch das Baugebiet BW 51 in der Hontheimstraße erwähnt werden, in dem bereits erste Aktivitäten zu verzeichnen sind.
Konversionsflächen Baugebiet BW 51	
Messeplatz	Der Messeparkplatz gehört zum Stadtteil. Hier werden zahlreiche, für die Gesamtstadt bedeutsame Veranstaltungen angeboten (z.B. Europa-Volksfest, Mosellandausstellung, Circus, Musikveranstaltungen, Flohmärkte, usw.).
Naherholungsmöglichkeiten	Die Möglichkeit der Naherholung mit Mosel und Eurener Wald liegen praktisch vor der Haustüre. Im Bereich der Mosel gehört der Schirihafen, die Staustufe, der Sporthafen, das Schloss Monaise und der Campingplatz zum Stadtteil.
gute Erreichbarkeit der Innenstadt	Die Palette der Möglichkeiten wird natürlich durch die gute Erreichbarkeit und Nähe zur Innenstadt erheblich erweitert. Erwähnenswert sei hier nur die gute Anbindung an den ÖPNV. Über die Konrad-Adenauer-Brücke ist Euren an Trier - Süd angebunden.

3.1.1.3 Schwachstellen des Stadtteils

Innerörtliche Schwachstellen Trotz der grundsätzlich guten Infrastruktur weist der Stadtteil innerörtlich einige markante Schwachstellen auf.

1. Zum Teil fehlende Bürgersteige
2. Allgemein schlechter Straßenzustand
3. Der überörtliche Verkehr
4. Fehlender Parkraum
5. Fehlender zentraler Platz

Die wichtigen Maßnahmen, die den Dorfcharakter des Stadtteiles auch zukünftig sichern sollen, hat die Arbeitsgruppe Dorfgestaltung in einer Präambel festgeschrieben.

3.1.2 Präambel

Erhalt des Dorfcharakters

Der Dorfcharakter soll erhalten bleiben. Bei Umbaumaßnahmen am Straßen – Wegenetz sind alte Strukturen von Gassen, Höfen und Vorgärten beizubehalten.



Abb.1:



Abb.2: ortstypische Hofstruktur

Hervorhebung der historischen Strukturen

Historisch wertvolle und erhaltenswerte Hausfassaden sind zu schützen und mit besonderen Hinweisschildern zu kennzeichnen. Der Ortsteil soll als Eingang in ein sehr schönes Naherholungsgebiet attraktiv gestaltet werden.

Nachfolgend werden nun die einzelnen Maßnahmen aufgeführt, die von der Dorfgestaltungs-Gruppe vorgeschlagen werden.

3.1.3 Maßnahmen im Bereich der Eurener Straße

Rückbau der Kreuzung Ludwig-Steinbach-Straße Eurener Straße

Die Straßeneinmündung der Ludwig-Steinbach-Straße in die Eurener Straße soll auf eine normale Straßenbreite zurückgebaut werden.

zukünftig kein Schwerlastverkehr von der Eurener Straße in die Ottostraße

Durch die von Seiten der Stadt geplante Stichstraße zwischen den Straßen „Im Speyer“ und der „Ottostraße“ muss der Schwerlastverkehr nicht mehr über die Eurener Straße in das Industriegebiet in der „Ottostraße“ fahren.



Abb. 3: Kreuzung Eurenener Straße/Ludwig-Steinbach-Straße

**Entschärfung des
Gefahrenpunktes für den
Kindergarten**

Daher kann die Ludwig-Steinbach-Straße erheblich zurückgebaut werden, was nicht zuletzt auch eine Entschärfung des Gefahrenpunktes für den in unmittelbarer Nähe des Kreuzungsbereiches liegenden Kindergarten bedeuten würde.

**Parkplatz nach Wegfall des
Wendebereiches
der Linie 1**

Da sich durch das derzeitige Baugebiet BW 51 auch der Wendebereich der Linie 1 vom jetzigen Standpunkt ins Baugebiet verschieben wird, kann der jetzige Wendebereich zukünftig entfallen. In diesem Bereich plant die Verwaltung einen Parkplatz, der die Zustimmung der Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ findet. Die durch den Rückbau der Ludwig-Steinbach-Straße gewonnene Fläche soll dem jetzigen Wendebereich der Linie 1 zugeführt werden. Zwischen dem geplanten Parkplatz und der zurückgebauten Ludwig-Steinbach-Straße soll dann, neben einer Anpflanzung, die Einfahrt in das Stadtteilzentrum durch eine „Alte Kelter“ gekennzeichnet werden.

**Kennzeichnung der Ein-
fahrt in den Stadtteil durch
Aufstellung einer „Alten
Kelter“**

**Umsetzung der
Firmenhinweisschilder in
die neue
Verbindungsstrasse**

Die Firmenhinweisschilder im Wendebereich der Linie 1 sind nach dem Bau der Verbindungsstraße zwischen der Straße „Im Speyer“ und der „Ottostraße“ an dieser Stelle nicht mehr notwendig und sollen am Anfang der neuen Stichstraße installiert werden und dort auf die Firmen im Industriegebiet Ottostraße aufmerksam machen.



Abb. 4: Firmenhinweisschilder

Brunneninstallation im Bereich des Hotels „Eurener Hof“

Durch den geplanten Rückbau der gesamten Eurener Straße von der Ecke „Im Speyer“ an, ergibt sich im späteren Verlauf der Eurener Straße ein geplanter Versatz im Bereich des Hotels „Eurener Hof“. Die Arbeitsgruppe Dorfgestaltung schlägt vor, in diesem Bereich einen Brunnen (z.B. ein Kobenbrunnen) zu errichten.



Abb.5: Eingangsbereich „Hotel Eurener Hof“

Verhinderung von Parken auf dem Gehweg

Im Einmündungsbereich St.-Helena-Straße - Eurener Straße soll zwischen Sparkasse und Eurener Straße ein Baum gepflanzt werden. Zur Zeit parken dort häufig Fahrzeuge zwischen Blumenkübel und Sparkasse. Personen mit Kinderwagen kommen nicht mehr vorbei und müssen auf die stark befahrene Eurener Straße ausweichen.



Abb. 6: Einmündungsbereich St.-Helena-Straße – Euren Street.

3.1.4 Maßnahmen im Bereich der St.-Helena-Straße und Numerianstraße

3.1.4.1 Untere St.-Helena-Straße

Verkehrsberuhigter Ausbau der unteren St.-Helena-Straße

Die untere St.-Helena-Straße soll vom Einmündungsbereich Euren Street bis zum Kriegerdenkmal verkehrsberuhigend zurückgebaut werden. Der entsprechende Vorschlag der Verwaltung findet bei der Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ Zustimmung.



Abb. 7: Untere St.-Helena-Straße

Verkehrsberuhigter Ausbau der Greilerstraße

Außerdem wird der Vorschlag gemacht, die angrenzende Greilerstraße verkehrsberuhigend auszubauen.

Erhalt der Vorgärten

Die noch zum Teil erhaltenen Vorgärten in der „Unteren St.-Helena-Straße“ sind ein gutes Beispiel für den Erhalt des ortstypischen Charakters. Darum sollen die Vorgärten im Stadtteil erhalten bleiben. Sollte es allerdings die geänderte Verkehrsführung erfordern, kann ein geringfügiger Rückbau erfolgen



Abb.8: Vorgärten in der St.-Helena-Straße

**Rückbau der Kreuzung
St.-Helena-Straße-
Numerianstraße-
Burmühlenstraße**

Die Kreuzung St.-Helena-Straße - Burmühlenstraße - Numerianstraße (Bereich Kriegerdenkmal) soll zurückgebaut werden. Durch eine Begehung mit dem Leiter der Städtischen Verkehrsbetriebe, Herrn Michael Schröder, wurde festgestellt, wie groß die Radien für den ÖPNV noch sein müssen.

Daraus ergibt sich, dass der vorgenannte Kreuzungsbereich erheblich zurückgebaut werden kann. Aus dem Rückbau ergibt sich unter anderem, dass im Bereich der Bäckerei Knöfel eine größere Fläche zurückgewonnen wird. Hier könnte eine Abgrenzung dieses Bereiches durch eine Pflanzung erfolgen.



Abb. 9: Kreuzung St.-Helena-Straße - Numerianstraße - Burmühlenstraße

**Wiederherstellung des
Eurener Bachlaufes im
Bereich Kriegerdenkmal**

Der Eurener Bachlauf soll vom Bereich Kriegerdenkmal bis zum Bereich des „zukünftigen Dorfplatzes“ renaturiert werden bzw. wieder oberirdisch fließen. Dadurch soll wenigstens für eine kleine Teilstrecke der alte Zustand wieder hergestellt werden.

Dabei berücksichtigt werden muss die multifunktionale Nutzung des zukünftigen Dorfplatzes im Stadtteil Euren. Das heißt, die Offenlegung des Bachlaufes darf nicht die Funktionalität des Platzes erheblich reduzieren.



Abb. 10: Gasse zwischen St.-Helena-Straße und „Dorfplatz“



Abb. 11: St.-Helena-Straße mit Kriegerdenkmal

3.1.4.2 Errichtung eines Dorfplatzes

**Dorfplatz in der
Numerianstraße**

Die an der Numerianstraße gelegene Freifläche soll als zukünftiger „Dorfplatz“ oder Stadtteilzentrum gestaltet werden.

Der vorgenannte Bereich war früher Lagerfläche und gehörte zur ehemaligen Raiffeisenbank. Die größtenteils betonierte Fläche wird derzeit als Parkplatz genutzt und bietet dem Betrachter, als Einfahrt zum Stadtteilzentrum, keinen schönen Anblick.

**Neugestaltung
sehr wichtig**

Die Arbeitsgruppe Dorfgestaltung hält gerade die Neugestaltung dieses Bereiches für sehr wichtig. Bei der zukünftigen Gestaltung hat man sich dahin gehend geeinigt, dass man nicht kleinste Einzelheiten festlegen will, sondern grundsätzliche Maßnahmen der Platzgestaltung aufführen möchte.

**weitestgehende Beteili-
gung der Bevölkerung**

Die spätere, detailliertere Planung des Dorfplatzes soll unter weitestgehender Beteiligung der Eurener Bürgerinnen und Bürger erfolgen.

**Platzgestaltung in
Verbindung mit den
angrenzenden Bereichen**

Dabei sieht man den Platz auch nicht als eine einzelne Maßnahme, sondern in Verbindung mit der angrenzenden Numerianstraße, sowie den beiden Kreuzungsbereichen am Krieger-

denkmal und im Bereich der Volksbank.



Abb.12: Freifläche für zukünftigen Dorfplatz (muss neu fotografiert werden)

Folgende Maßnahmen bei der Gestaltung des Platzes sollen berücksichtigt werden:

- gleiches Höhenniveau**
 - Die Numerianstraße, der Bürgersteig und der Platz sollen ein gleiches Höhenniveau erhalten.
- multifunktional**
 - Der Platz soll multifunktional nutzbar sein.
- Begrünung**
 - Eine Begrünung ist vorzusehen.
- Ruhemöglichkeit**
 - Es sollten Ruhemöglichkeiten geschaffen werden.
- notwendige Infrastruktur**
 - Der Platzbereich soll mit entsprechender Beleuchtung sowie Strom- und Wasseranschluss versehen werden.
- Reduzierung der Parkflächen**
 - Durch die Reduzierung von Parkplätzen soll in unmittelbarer Nähe zusätzlicher Parkraum geschaffen werden. Dies könnte auf der gegenüberliegenden Seite der Numerianstraße Richtung Volksbank bei entsprechendem Rückbau mit schräg zur Straße liegenden Stellplätzen erfolgen.
- Keine durchgehende Versiegelung**
 - Der Platzbereich soll nicht durchgehend versiegelt werden.
- Glascontainer verdeckt anordnen**
 - Die Glascontainer könnten unterirdisch angeordnet werden, oder mittels einer Wand verdeckt werden.
- kleine, überdachte Fläche für Veranstaltungen**
 - An einer Seite des Platzes könnte ein kleineres, offenes Zeltdach, beispielsweise für den Musikverein oder Gesangverein, bei Veranstaltungen von Nutzen sein.
- Nutzung als Marktplatz**
 - Bei entsprechender Gestaltung kann sich die Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ sehr gut vorstellen, dass der Bereich als Marktplatz benutzt wird, auf dem die Eurenener Bauern ihre Produkte zukünftig anbieten können.

3.1.4.3 Obere St.-Helena-Straße

Kirchenvorplatz öffentlich gestalten	Der Kirchenvorplatz soll öffentlicher gestaltet werden. Durch das ständig geschlossene Tor zwischen Kirchenvorplatz und St.-Helena-Straße hat sich im Unterbewusstsein der Eurer Bürgerinnen und Bürger zumeist das Verhalten eingestellt, den Platz nicht von der St.-Helena-Straße her zu betreten. Das geschlossene Tor vermittelt wohl den Eindruck, dass man diese abgeschlossene Fläche nicht betreten darf.
nur eingeschränkte Kommunikationsmöglichkeiten keine Ruhemöglichkeit	Plätze sind aber im allgemeinen zur Kommunikation und Möglichkeit der Ruhe und Erholung gedacht. Kommunikation ist aber im vorgenannten Bereich lediglich vor bzw. nach Kirchgängen zu verzeichnen. Die Ruhe und Erholung ist auf dem Kirchenvorplatz nicht möglich, da der Platz über keine Bänke verfügt.
ständige Öffnung des Tores Aufstellen von Ruhebänken	Die Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ schlägt vor, das Tor wieder ständig zu öffnen und Ruhebänke anzulegen. Dabei sollte eine Stadtteilgemeinschaft auch in Kauf nehmen, dass später spielende Kinder zeitweise für Unruhe sorgen werden.



Abb. 13: Kirchenvorplatz St. Helena

Anstrahlen der St.-Helena Kirche	Die St.-Helena-Kirche soll künftig angestrahlt werden. Mit der Installation einer Beleuchtung für die St.-Helena-Kirche würde eine verhältnismäßig einfache Möglichkeit geschaffen, die Attraktivität des Stadtteiles zu steigern.
Rückführung des Mosaikbodens	Der im Bereich des Kirchenvorplatzes gefundene Mosaikboden soll vom Landesmuseum nach Euren zurückgeführt werden.

Am Standort der St.-Helena Kirche war einst die Sommerresidenz der Kaiserin Helena. Ein Bild über dem Kirchenportal zeigt die Mutter von Kaiser Constantin. Dem Einfluss der Kaiserin ist es letztlich zu verdanken, dass Kaiser Constantin im

Jahre 313 n. Chr. die Christenfreiheit erlaubte.

Da es sich hier um eine für das Christentum absolut wichtige Entscheidung gehandelt hat, sollte die Erinnerung an die Kaiserin Helena noch deutlicher als bisher zum Ausdruck gebracht werden.

**Präsentation des
Mosaikbodens auf dem
Kirchenvorplatz**

Da auch das Vergangene zum Spiegelbild eines Stadtteiles gehört, macht die Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ den Vorschlag, den im Kirchenvorplatz-Bereich gefundenen Mosaikboden wieder an alter Stelle oberirdisch zu verlegen und mit einer Hinweistafel auf die einst hier lebende Kaiserin zu versehen.

**Fertigstellung des
Gebäudes in
der St.-Helena-Straße**

Gegenüber der Eurenener Kirche in der St.-Helena-Straße befindet sich ein nicht fertiggestelltes Gebäude, an dem die Bauarbeiten schon vor mehreren Jahren eingestellt wurden. Es besteht die Gefahr, dass das Gebäude immer mehr zu einer Bauruine verkommt. Die Arbeitsgruppe Dorfgestaltung schlägt vor, mit dem Besitzer des Gebäudes das Gespräch zu suchen, um eine Wiederaufnahme der Bauarbeiten zu erwirken. Vielleicht findet sich ein Investor, der bereit ist, das Gebäude fertigzustellen und mit dem Besitzer eine Teilnutzung zu vereinbaren.



Abb.14: Baustelle gegenüber der Kirche.

Abriss des Bunkers

Der Bunker im Bereich der Kreuzung St.-Helena-Straße – Burgmühlenstraße – Pestalozzistraße soll abgerissen werden.

Schaffung von Parkraum Eines der größten Probleme im Stadtteil Euren ist das Parkraumproblem. Durch den Abriss des ehemaligen Bunkers in der St.-Helena-Straße im vorher beschriebenen Bereich könnte notwendiger Parkraum geschaffen werden.



Abb.15: Bunker in der St.-Helena-Straße

Parken auf zwei Ebenen Durch die topographische Lage der ehemaligen Bunkeranlage könnte hier mit verhältnismäßig geringem Aufwand (abgesehen vom Abriss) ein Parken auf zwei Ebenen möglich sein. Von der St.-Helena-Straße her könnte man dann auf die untere Ebene fahren und durch die ansteigende Pestalozzistraße unmittelbar vor dem Eingang des Kinderspielplatzes auf die obere Ebene.

3.1.5 Sonstige Maßnahmen

3.1.5.1 Ausbau von Wanderwegen

Der Stadtteil Euren grenzt im Norden an ein ausgeprägtes Waldgebiet und bietet damit gute Naherholungsmöglichkeiten. Die Zugangsmöglichkeiten in den „Eurener Wald“ sind zum Teil in einem schlechten Zustand oder nur bedingt vorhanden. Hier sollten neue Wanderwege geschaffen bzw. zugewachsene Wege wiederhergestellt werden. Insbesondere sollten folgende Wanderwege wiederhergestellt werden:

Fußweg entlang des Eurener Baches

Fußweg entlang des Eurener Baches von der Herresthaler Straße bis zum Pflanzgarten und zurück. Bedingt durch die zum Teil fehlenden Bürgersteige soll entlang des Eurener Baches ein Fußweg angelegt werden, um den hier lebenden Menschen die Möglichkeit zu geben, ungefährdet spazieren gehen zu können.

Der Weg soll so breit angelegt werden, dass ein unproblematisches Begehen mit Kinderwagen möglich ist. Beginnen könnte der Weg am Ortsausgang in der Herresthaller Straße. Dort führt ein kurzer Stichweg zum Eurener Bach. Weiter sollte der Weg dem Bachlauf folgen, so wie dies auch früher einmal möglich war.



Abb. 16: Weg zum Eurener Bach.

Ausbau als Rundweg

Bevor der Weg dann im oberen Bereich wieder auf die gefährliche, bürgersteiglose Herrmannstraße führt, müsste eine kleine Brücke über den Bach ein gefahrloses Weitergehen ermöglichen, um dann in Höhe der Eurener Kapelle durch einen gut ausgebauten Waldweg wieder zurück zu gehen. Der Waldweg endet in der ersten Kurve der Herresthaller Straße.

Aufstieg am Katerbach

Ein weiterer Wanderweg, der wiederhergestellt werden sollte, ist der Aufstieg vom Sandfang am Katerbach bis zum Kopf des „Echternacher Berges“.



Abb. 17 Waldweg am Katerbach

3.1.5.2 Natur- oder Abenteuerspielplatz

Natur- oder Abenteuerspielplatz

Im Bereich Waldfrieden soll ein Natur- oder Abenteuerspielplatz angelegt werden.

Etwa 100 m von der oben erwähnten Kapelle im oberen Bereich der Herrmannstraße befindet sich rechtsseitig die Grillhütte des Eurer Kameradenvereins. Im Anschluss dahinter liegt der ehemalige Festplatz Waldfrieden. Zwischen ehemaligem Festplatz und Bachlauf könnte der vorgenannte Spielplatz gebaut werden.

3.1.5.3 Rückbau von Kreuzungen

Rückbau der Kreuzung am Helenenbrunnen

Die Kreuzung Katerweg – Herrmannstraße – Im Waldtal – Eligiusstraße soll im Bereich des Helenenbrunnens zurückgebaut werden.

erhebliche Reduzierung des Straßenraumes

Ähnlich, wie beim Kreuzungsbereich Kriegerdenkmal sollte die Kreuzungsfläche im oben bezeichneten Bereich erheblich reduziert werden. Auch hier wurden bei einer Begehung mit dem Leiter der Verkehrsbetriebe die notwendigen Radien für den ÖPNV festgelegt.

Vergrößerung des Brunnenbereiches Verlangsamung des Durchgangsverkehrs

Die frei werdende Fläche soll dann den Helenenbrunnenbereich vergrößern. Dadurch wird auch der Effekt erzielt, dass Raser, die von der Herrmannstraße Richtung Eligiusstraße unterwegs sind, den Kreuzungsbereich nicht mehr gradlinig überqueren können.



Abb.18 : Kreuzungsbereich Helenenbrunnen

**Rückbau Kreuzungsbereich
Burmühlenstraße –
Eligiusstraße**

Ähnliches gilt auch für den Kreuzungsbereich Burmühlenstraße – Eligiusstraße. Auch hier sollte ein Rückbau erfolgen.



Abb. 19.: Kreuzungsbereich Burmühlenstraße – Eligiusstraße

3.1.6 Prioritätenliste der von der Arbeitsgruppe Dorfgestaltung vorgeschlagenen Maßnahmen und Änderungen im Stadtteil Euren.

- 01** Die an der Numerianstraße gelegene Freifläche soll als zukünftiger "Dorfplatz" oder Stadtteilzentrum ausgebaut werden.
- 02** Der Kreuzungsbereich St.-Helena-Straße - Burgmühlenstraße - Numerianstraße (Kriegerdenkmal) soll zurückgebaut werden.
- 03** Der Eurener Bach soll vom Bereich des Kriegerdenkmals bis zum Bereich des zukünftigen "Dorfplatz" oberirdisch fließen.
- 04** Der Kreuzungsbereich Eurener Straße - Ludwig-Steinbach-Straße soll zurückgebaut werden.
- 05** Rückbau der Eurener Straße vom Kreuzungsbereich Im Speyer bis Kreuzungsbereich Volksbank.
- 06** Verkehrsberuhigender Ausbau der unteren St.-Helena-Straße vom Kreuzungsbereich Sparkasse bis Kriegerdenkmal, sowie der Greilerstraße.
- 07** Wiederherstellung bzw. Neubau der Wanderwege entlang des Eurener Baches von der Herresthaler Straße bis zum Pflanzgarten und zurück als Rundweg durch den Eurener Wald, sowie des Aufstiegs vom Sandfang am Katerbach bis zum Kopf des „Echternacher Berges“.
- 08** Anlegen eines Natur- oder Abenteuerspielplatzes zwischen dem ehemaligen Festplatz im Waldfrieden (obere Herrmannstraße hinter der Hütte des Kameradenvereins) und dem Eurener Bach.
- 09** Bau eines Brunnens vor dem Hotel "Eurener Hof".
- 10** Rückbau des Kreuzungsbereiches Herrmannstrasse - Eligiusstraße - Katerweg - Im Waldtal (Helenenbrunnen).
- 11** Abriss des Bunkers im Kreuzungsbereich St.-Helena-Straße - Burgmühlenstraße zur Schaffung zusätzlichen Parkraumes.
- 12** Zurückführung des im Bereich des Kirchenvorplatzes gefundenen Mosaikbodens an den Stadtteil Euren.
- 13** Anstrahlung der St.-Helena Kirche.
- 14** Der Vorplatz der Kirche St.-Helena soll öffentlicher gestaltet

werden.

- 15 Aufnahme von Verhandlungsgesprächen mit dem Besitzer der „Bauruine“ gegenüber der Eurenener Kirche.

3.2 Arbeitsgruppe Kinder und Jugendliche

Schwerpunkte: Die Arbeitsgruppe Kinder/Jugendliche hat sich bei ihrer Arbeit hauptsächlich mit dem Thema Kinder/Jugendliche unter dem Aspekt " Heranwachsen/Aufwachsen in Euren" und "der Möglichkeit der sozialen Kontaktaufnahme in Euren" befasst. Wichtig war uns hierbei zu untersuchen, welche Bedingungen die Kinder und Jugendlichen in Euren vorfinden, wenn es darum geht, spielerisch mit anderen Kindern soziales Verhalten zu erlernen, sich auszutoben und dabei die motorischen Fähigkeiten zu erproben und den Weg in die Selbständigkeit zu erlernen. Unsere Überlegungen fangen bei den Angeboten und Möglichkeiten für Kleinkinder an und beleuchten Einrichtungen und Institutionen, die die Kinder während der Zeit ihrer Entwicklung durchlaufen. Von diesen einzelnen Phasen ausgehend haben wir verschiedene Bereiche untersucht und mögliche Verbesserungen und Veränderungen aufgezeigt.

Heranwachsen/Aufwachsen
Möglichkeiten der sozialen Kontaktaufnahme

Informationengespräche über den Ist-Zustand Im Vorfeld hat die Gruppe Informationen über den Ist-Zustand gesammelt, unter anderem durch ein Gespräch im Jugendzentrum, durch die Informationen von der Mobilen Spielaktion zum Thema Kinderstadtpläne und durch eine Fragebogenaktion, die die Gruppe an der Eurener Grundschule in Zusammenarbeit mit dem Lehrerkollegium durchführen ließ.

3.2.1 Einrichtungen wie Krabbelgruppe oder Elterntreff

3.2.1.1 Elterntreff/Stadtteilcafé

Begegnungsstätten für Eltern mit Kinder Stadtteilcafé Die allerersten Kontakte oder Kontaktaufnahmen von Kleinkindern werden geprägt durch die Eltern und deren Kontakt zu anderen Eltern mit kleinen Kindern. Damit solche Kontakte entstehen, braucht es Räume, Begegnungsstätten, wo Mütter/Väter gezielt (oder auch eher zufällig) mit anderen Müttern/Vätern und deren Kinder zusammentreffen können. Eine solche Einrichtung gibt es in Euren nicht. Gerade für neu zugezogene Eltern mit Kleinkindern, die nicht aus Euren stammen, wäre dies notwendig.

Secondhand-Laden für Kleinkindkleider Ein Elterntreff in Form eines Stadtteilcafés, mit einem integrierten Secondhand-Laden für Kleinkindkleider und -ausstattung wäre eine ideale Lösung. Hier könnten sich Eltern treffen und austauschen. Das Stadtteilcafé könnte privat initiiert

und auch betrieben werden.

Kinder/Alten Börse Dieses Stadtteilcafe könnte auch mit einem Stadtteilzentrum und der Kinder/Alten Börse kombiniert werden. Hierfür wäre die Schaffung einer Stelle wünschenswert, die mit einer qualifizierten Person zu besetzen ist.

3.2.1.2 Krabbelgruppe

Eine Krabbelgruppe, die eine geregelte Kleinkindbetreuung gewährleistet, fehlt in Euren. Wir wissen um die Nachfrage und das Bedürfnis, die Kinder im eigenen Stadtteil betreuen zu lassen, zumal diese Nachfrage mit Erschließung des Baugebietes noch zunehmen wird. Für die Kinder ist es von Vorteil, in einer festen Gruppe von ausgebildetem Personal betreut zu werden, und die Möglichkeit zu haben, Freundschaften mit anderen kleinen Kindern zu schließen, die man auch sonst im Stadtteil treffen kann. Eine solche Krabbelgruppe ließe sich über die Gründung einer Elterninitiative regeln, die sich um die Einstellung von qualifiziertem Personal und die Finanzierungen mit den entsprechenden Institutionen kümmern könnte.

3.2.2 Wege und Plätze zum Verweilen

3.2.2.1 Wege

Ausfahrten mit dem Kinderwagen sind problematisch und anstrengend, da es in Euren an durchgehenden, ausreichend breiten Bürgersteigen/Fußgängerwegen fehlt oder, wenn vorhanden, diese zugeparkt sind.



Abb. 1: Zugeparkter Gehweg in der Eligiusstraße

Kontrolle des ruhenden Verkehrs

Hier müsste eine stärkere Kontrolle stattfinden und Verstöße geahndet werden, da die Behinderungen nicht nur auf die Gruppe der Kinderwagen schiebenden Eltern zutreffen. Sie beeinträchtigen die Verkehrssicherheit aller Fußgänger und im besonderen die Kinder im Grundschulalter, die die Bürgersteige vorgeschriebenerweise bis zu einem bestimmten Alter auch mit dem Fahrrad nutzen müssen.



Abb. 2: Bürgersteig in der in der St.-Helena-Straße

**Waldgebiete unzureichend ausgeschildert
Wege im schlechten Zustand**

Die nahegelegenen Waldgebiete sind, da sie nicht bzw. unzureichend ausgeschildert sind, in ihrer Nutzung eingeschränkt. Die Wege sind zum Teil in einem schlechten Zustand und es gibt oft unsinnigerweise keine Rundwege, sondern nur einzelne "Stichwege" die nicht miteinander

verbunden sind. Hier müssen dringend Schilder und Wegweiser angebracht werden zur besseren Orientierung. Die angesprochenen "Stichwege" könnten unproblematisch miteinander verbunden werden. Auch müsste man im Bereich der Herrmannstraße/Ausgang Euren dafür sorgen, dass der kleine Weg am Bach entlang (als Zugang zu den Waldwegen Richtung Café Waldfrieden) besser mit Kinderwagen zu nutzen ist, da die Herrmannstraße Richtung Trierweiler teilweise stark befahren ist und zu schnell befahren wird.

3.2.2.2 Plätze

verkehrsberuhigte Zone als generationsübergreifende Begegnungsstätte

Innerhalb von Euren wäre eine verkehrsberuhigte Zone mit einem "Aktionsbrunnen" und Bänken der ideale Ort einer Begegnungsstätte, die zum Verweilen einlädt. Ein Ort, dem die Alltagsgeschwindigkeit abbremst, schon allein aus der Tatsache, das Kleinkinder/Kinder eine Wasserstelle sehen und von ihr angezogen werden. Ein Ort, wo Kommunikation entstehen und stattfinden kann und das nicht allein zwischen Eltern und deren kleinen Kindern, sondern generationsübergreifend zwischen Kindern, Eltern älteren Menschen. Dieser Ort müsste an einer Stelle in Euren liegen, an der viele Leute zufällig vorbeikommen (z.B. Ecke Numerianstraße/ St.-Helena-Straße.). Es muss ein Ort sein, an dem man Leute treffen kann, weil er dazu einlädt

Wasserspiel, an dem Kinder teilhaben können

Unter „Aktionsbrunnen“ verstehen wir ein Wasserspiel, an dem Kinder teilhaben können. Das Wasser muss für sie erreichbar, greifbar und erfahrbar sein. Dies wäre ein Brunnen auf einem Platz, der sich selbständig mit Leben füllen würde, zum Verweilen einladen würde



Abb.4 mögl. Standort

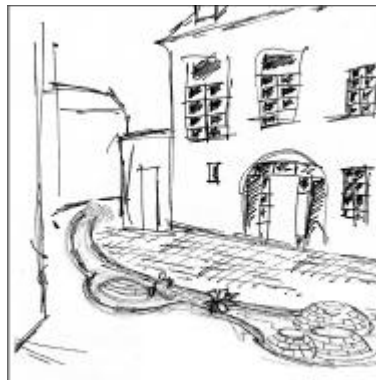


Abb.5 Illustration „Aktionsbrunnens“



Abb.6 Beispiel für „Wasserspiele“

3.2.3 Die Spielplätze / Spielorte

3 Spielplätze In Euren gibt es insgesamt 3 Spielplätze, einen Spielplatz vor dem Schulgebäude, einen Spielplatz in der Ottostraße Und einen Spielplatz bei der Schwingstraße in der Nähe des Fußballplatzes

**Spielplatz Ottostraße
Glascontainer stellen
Risikopotential dar und
müssen verlagert werden**

Der Spielplatz in der Ottostraße liegt verdeckt hinter Glascontainern. Die Glascontainer müssen an einer anderen Stelle untergebracht werden, da sich hier ein zu hohes Unfallrisiko verbirgt. Beim Einwurf der Flaschen passiert es immer wieder, dass Flaschen auch vor dem Container zu Bruch gehen. Zudem ist der Spielplatz durch die Glascontainer völlig abgeschottet und dadurch von außen nicht einsehbar. Die Platzierung der Glascontainer an dieser Stelle zeigt einmal mehr, welchen Stellenwert man in unserer Gesellschaft den Kindern einräumt.



Abb.7: Spielplatz in der Ottostraße

**unzureichender Schutz
vor Hunden**

**fehlende Sitzplätze und
unzureichende
Beschattung**

Der Spielplatz an sich ist nur unzureichend vor Hunden und deren Verunreinigung gesichert. Hier müsste eine komplette Umzäunung errichtet werden, mit einer Toranlage, die durch eine Zugfeder von selbst schließt. Der Spielplatz in der Ottostraße ist von seiner momentanen Ausstattung ein reiner Kleinkindspielplatz. Er wird jedoch nicht stark frequentiert, da er nicht einladend auf seine Nutzer und Nutzerinnen wirkt. Es fehlt auch an Sitzplätzen und einer angenehmeren Bepflanzung (Bäume und Büsche zum beschatten).

**Spielplatz
Schweringstraße nicht
besonders attraktiv**

Der Spielplatz in der Nähe Schweringstraße liegt zu weit entfernt, um von den Kindern selbständig genutzt werden zu können. Die Ausstattung entspricht dem Standardprogramm von Spielplätzen (Rutschbahn, Sandkasten, kleines Karussell) und nicht in besonderen Maße attraktiv. Bei diesem Spielplatz besteht zudem auch wieder das Problem, dass er nicht von einem Zaun umgeben ist, der das Eindringen von Hunden und deren Verunreinigung verhindert.

Der Sauberkeitszustand der Spielplätze wurde auch häufig von den Kindern im Fragebogen angesprochen. Sie wünschen sich Spielplätze, die sauber sind

Eine schöne Kletterwand mit Seilen und eine Rutsche hinten, einen Fußballplatz mit richtigen Toren und einem Baum und drin. Das wäre groß eine Gummimatte hier wo man weich drauf fällt und Schlittschuhlaufen und einen Go-Kartbahn und für Hunde gesperrt

Abb. 8: Zitat aus einem Fragebogen/Original

**Spielplatz Pestalozzi-
Straße
Spielgeräte nicht attraktiv
für Grundschul Kinder
fehlende
Klettermöglichkeiten**

Der Spielplatz Pestalozzi-Straße vor der Schule ist von seiner Anlage günstiger. Er verfügt über eine bessere Beschattung und eine komplette Einzäunung. Von seiner Lage (Nähe zur Grundschule) bietet sich dieser Spielplatz vor allem für ältere Kinder/Grundschul Kinder an. Er kann von vielen Kindern aus dem Stadtteil selbständig genutzt werden. Die Spielgeräte, die sich dort befinden, bieten jedoch wenig Anreiz für ältere Kinder. Es fehlt vor allem an Klettermöglichkeiten. Dies zeigen auch die Ergebnisse unserer Befragung. Danach wünschen sich die befragten Grundschul Kinder vor allem Kletterwände, Tauen zum Klettern, Klettergerüste etc.



Abb. 9: Spielplatz Pestalozzi-Straße

Klettern fördert die Motorik der Kinder und ermöglicht eine positive Entwicklung. Das Fehlen dieser Fähigkeiten muss später oftmals durch gezielte Gymnastik und Ergotherapie nachgebessert werden.

Büsche und Hecken sollten nutzbar gemacht werden

Die Büsche und Hecken, die Kinder gerne zum Verstecken genutzt haben, wurden leider durch einen Zaun vom Spielbereich abgegrenzt und sind so nicht mehr nutzbar. Hier sollte man den Bedürfnissen der Kinder stärker nachkommen und ihnen diese Möglichkeit des Spielens auch auf dem Spielplatz wieder einräumen.

Schwerpunkte für verschiedene Altersgruppen

Bei der Nachbesserung der bestehenden Spielplätze sollte man, auf Grund der zur Verfügung stehenden Größe der Spielplätze, Schwerpunkte auf verschiedene Altersstufen legen. Nicht alle Spielplätze können zufriedenstellend für alle Alterstufen eingerichtet werden. Aus diesem Grund muss man Festlegungen treffen. Unsere Gruppe hat hier den Tatbestand der Erreichbarkeit zu Grunde gelegt. So soll nach unserer Ansicht der Spielplatz in der Ottostraße weiterhin Kleinkindspielplatz bleiben. Der Spielplatz in der Pestalozzi-Straße, hingegen sollte eher auf die Bedürfnisse der Grundschulkinder ausgerichtet werden. Sie sind bei diesem Platz in der Lage, ihn eigenständig zu nutzen.

naturnaher Spielplatz in der Hontheimstraße

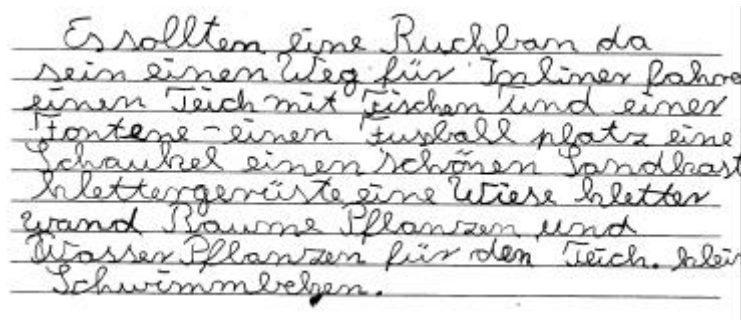
Sollte in dem neuen Wohngebiet in der Hontheimstraße ein Spielplatz angelegt werden, so sollte Wert darauf gelegt werden, dass es eher ein naturnaher Spielplatz ist, mit Weidenhäusern,

Hügeln, Büschen zum Verstecken, Bäumen und Büschen zum Klettern, die mehr Raum für kreatives spielen lassen.

3.2.3.1 Naturspielplatz

Wald und Wasser , als beliebte Spielorte

In der Befragung der Eurerer Schulkinder kamen deutlich die Wünsche und Vorstellungen der Kinder zum Vorschein: 50 % der Kinder gaben den Wald als liebsten/bzw. zweitliebsten Spielort an; 40 % der befragten Kinder gaben Wasser als liebsten/bzw. zweitliebsten Spielort an. Da die vorhandenen Spielplätze für ein solches Vorhaben zu klein, das Umland des Stadtteils Euren jedoch günstig ist, bietet es sich an für die älteren Kinder im Bereich des Eurerer Baches /Ende Herrmannstraße einen Naturspielplatz zu errichten. Hier könnte man das von den Kindern so oft angesprochene Element Wasser integrieren. Man hätte genügend Platz für einen Naturspielplatz mit Hügellandschaft, Hecken und Büschen zum Verstecken, Möglichkeiten zum Klettern und zum Hangeln.



Es sollten eine Ruchbahn da sein einen Weg für Inliner fahren einen Teich mit Fischen und einer Fontäne einen Fußballplatz eine Schaukel einen schönen Sandkasten Leitergerüste eine Tiere Leiterwand Bäume Pflanzen und Wasser Pflanzen für den Teich. Klein Schwimmbelgen.

Abb. 10. Zitat aus einem Fragebogen zur Spielplatzgestaltung

Abklären der Rahmenbedingungen

Zu klären wären hier die betreffenden Grundstücksverhältnisse, Kenntnisse über die Anlage eines Naturspielplatzes und das entsprechende Vorgehen sind in unserer Gruppe vorhanden, Sponsoren oder andere Finanzierungsmöglichkeiten müssten geprüft werden.

3.2.3.2 Schulhofgestaltung

Vorstellungen und Wünsche der Kinder berücksichtigen

Bei der Schulhofgestaltung, die in Kürze ansteht, sollten unbedingt die Vorstellungen und Wünsche der Kinder berücksichtigt werden. Durch die Befragung der Grundschul Kinder wurde deutlich, dass Inline-Skaten sehr hoch im Kurs steht (70 % der befragten Kinder geben an, dass sie gerne Inlinern fahren), dazu aber vielfach die Möglichkeiten fehlen.

Platz zum

Die Kinder wünschen sich einen Platz in Euren, wo sie mit

**Inline-Skates fahren
Möglichkeit zum Basketball
spielen
selbständige
Erreichbarkeit**

Inline-Skates fahren können, Fahrrad fahren können, Basketball/ Ball spielen können etc. Es ist hierbei wichtig, dass der Platz zentral liegt, also auch von jüngeren Schulkindern selbständig erreicht und genutzt werden kann. Die selbständige Nutzung und Erreichbarkeit stellt für Kinder einen hohen Wert dar. Für ein heranwachsendes Kind ist dies ein wichtiger Schritt zur Selbständigkeit.



Abb.11: Vorschlag aus der Befragung



Abb.12: Schulhof der Johann-Hermann-Grundschule

**Schulhof bietet gute
Voraussetzungen**

Für all diese Bedürfnisse würde sich die Umgestaltung des Schulhofs anbieten. Es sollte dabei darauf geachtet werden, dass ein ganz glatter Teerbelag zum Skaten aufgebracht wird und dass kleine Schanzen in Form von Halbkugeln gemauert werden, die auch als Sitzgruppe nutzbar sind..

**Unterstützung durch
Elterninitiative**

Einige der Arbeiten sind sicher mit einer Elterninitiative zu verrichten, was den positiven Nebeneffekt hätte, dass sich Eltern über solche Arbeiten besser kennen lernen. Den Kindern gibt es eine Vorstellung was man alles zusammen leisten kann und beugt zusätzlich dem Vandalismus vor

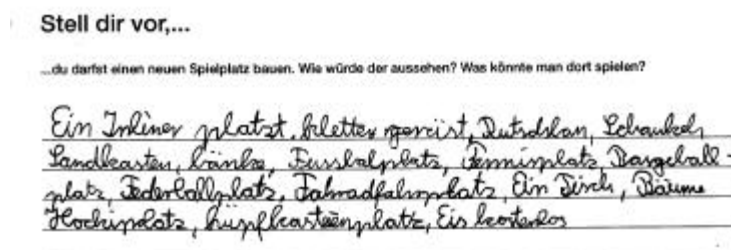


Abb. 13 Zitat aus einem Fragebogen zum Themenbereich Spielplatzgestaltung

3.2.4 Verkehrssicherheit

klare Identifizierbarkeit von verkehrssicheren Bereichen

Kinder brauchen eine klare Identifizierung von verkehrssicheren Bereichen sobald sie sich selbständig im Straßenverkehr bewegen. Dies ist häufig nicht der Fall im Bereich von Kreuzungen (z.B. die Kreuzung St. St.-Helena-Straße/Numerianstraße.).



Abb. 13: Zitat aus Fragebogen

Abb. 14: Kreuzung St. St.-Helena-Straße./Numerianstraße

zugeparkten Gehwegen

Dies ist nicht mehr gegeben bei zugeparkten Gehwegen(z. B. St.-Helena-Straße in der Nähe der Kirche, wo es nur auf einer Seite einen Bürgersteig gibt/ bei denen die Kinder auf den Verkehrsbereich der Straße ausweichen müssen,



Abb.15: Gehweg in der St.-Helena-Straße

und sie ist nicht gegeben bei Zebrastreifen an unübersichtlichen Stellen (z.B. Zebrastreifen Eisenbahnstraße. / Ecke im Spilles)..



Abb. 16: Fußgängerüberweg Eisenbahnstraße. / Ecke im Spilles

**Kontrolle des ruhenden
und fließenden Verkehrs
Parkraumreduzierung
zugunsten von
Fußgängerwegen**

Hier müssen Lösungen gefunden werden, die den Schutz der Kinder verbessern. Unsere Gruppe fordert eine konsequente Kontrolle von Gehwegparkern, die Kontrolle der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung, die Reduzierung von Parkraum zugunsten von ausreichend großen Fußgängerwegen.

**Függängerin als
wichtigster
Verkehrsteilnehmer**

Grundsätzlich muss innerhalb des Stadtteils der Fußgänger/die Fußgängerin als wichtigster Verkehrsteilnehmer gelten, dem sich alle anderen Verkehrsteilnehmer unterzuordnen haben

Stell dir vor du hättest einen Preis gewonnen und du dürftest in Euren damit etwas für Kinder machen.
Was würdest du damit anfangen?

*für die kranken kinder spiel möglich herstellen lassen wie ein großen Spielplatz ein Schwimmbad
geld den kranken kinder schenken mehr spiel-
möglichkeiten als mehr strafe*

Abb. 17: Zitat aus einem Fragebogen

3.2.5 Vereine/Kurse

vielfältiges Angebot

Die Möglichkeit in Euren einen Kurs zu belegen oder einem Verein beizutreten sind recht vielfältig und umfassend. Laut unserer Befragung nutzen viele Kinder das bestehende Angebot. Die Zahl der Kinder, die außerhalb des eigenen Stadtteils im Verein ist, oder einen Kurs belegt hat, ist ebenfalls hoch. (Genaue Zahlen werden noch ergänzt). Hier ist zu prüfen, ob das Angebot der Vereine in Euren dahingehend erweitert werden kann.

3.2.6 Kinder/Alten Börse

generationsübergreifendes Zentrum stadtteilbezogener Tauschring	Ein Zentrum, wo Alte und Kinder zusammentreffen, voneinander erfahren und voneinander lernen können. Hier können nach einem Punktesystem Hilfen/ Arbeiten im Tausch angeboten werden, hier kann man sich als älterer Mensch mit Erfahrung und Hilfen einbringen, ebenso wie Kinder und Jugendliche.
Beispiele für Tauschmöglichkeiten	Man kann anbieten für ältere den Einkauf zu erledigen und erhält vielleicht im Gegenzug dafür Gitarrenstunden. Man erarbeitet sich mit seiner Leistung, die man anbietet Punkte auf einem "Konto", die man dann für andere Leistungen, die man selbst erhält, wieder hergibt.
Vielfältiger sozialer Nutzen	Ein solches Projekt würde viele soziale Aspekte ansprechen und Problemen entgegensteuern helfen. Es kann helfen der Vereinsamung von alten Menschen entgegenzuwirken, diesen die Welt der heranwachsenden Kinder wieder näher bringen. Den Kindern und Jugendlichen könnte es wieder zeigen, dass nicht nur Jugendlichkeit und Schnelligkeit ihren Wert hat, sondern auch das Alter und die Langsamkeit, die Erfahrung. Diese Börse könnte den Generationen die Möglichkeit geben, wieder näher zusammenzurücken, mehr voneinander zu erfahren.
neutralen Träger	Wir denken hier an eine Einrichtung mit einem neutralen Träger der die Angebote koordiniert und weitervermitteln kann. Es könnte auch wie schon beim Punkt Stadtteilcafé angesprochen im Rahmen eines Stadtteilzentrums organisiert werden.

3.2.7 Freizeitangebot für Jugendliche

gutes Freizeitangebot für Jugendliche vergünstigtes Busticket für Jugendliche	Euren verfügt über ein recht gutes Freizeitangebot für Jugendliche, was hauptsächlich im Jugendzentrum stattfindet, z.T. auch von anderen Vereinen, wie Pfadfinder, Messdiener etc. angeboten wird. Jugendliche haben altersgemäß ihren Aktionsradius über den Stadtteil hinaus ausgedehnt und nutzen oft schon in stärkerem Maße die Angebote in der Innenstadt. Aus diesem Grund sollte man über ein vergünstigtes Busticket für Jugendliche nachdenken, um diese bei Kinobesuchen etc. in der Stadt stärker an öffentliche Verkehrsmittel zu binden. Ansonsten ist die Gruppe der Jugendlichen in ihren Bedürfnissen und deren Befriedigung im Stadtteil Euren schwerer zu erfassen als die Gruppe der Kleinkinder und Grundschulkinder. Sie sind in ihrer
--	---

Mobilität selbständiger, ihr Radius geht über die Stadtteilgrenzen hinaus. Die Annahme von Angeboten ist nicht immer an der Qualität der Angebote zu messen, sondern auch sehr stark von jugendlichen Stimmungsschwankungen abhängig.

3.2.8 Infowand / Stadtteilzeitung

Informationsdefizit Es mangelt in Euren am Austausch von Informationen. Was existiert bereits und wo? Wer kann mir weiterhelfen? Wie kann ich etwas mitteilen? Wie spreche ich Leute an? Wer nicht aus diesem Stadtteil stammt, wird diese Schwierigkeiten im besonderen Maße kennen. Beklagt werden fehlende Angebote, die in Wirklichkeit jedoch vielleicht schon existieren. Andererseits werden Nachfragen oder Veränderungen in Nachfragen nicht wahrgenommen, weil sie nicht bekannt sind, oder artikuliert werden. Für diesen Informationstransport fehlen eindeutig die Instrumente.

Zentrale Infotafel Eine Infowand an einem neutralen, zentralen Ort, an dem man eigentlich täglich beim Einkauf vorbeikommen kann und sich im Vorbeigehen informieren kann, würde zu einer Verbesserung der Informationen beitragen. Hier ist darauf zu achten, dass die Infowand wettergeschützt angebracht ist und nicht gnadenlos zuplakatiert wird, sondern immer auch Raum für kleinere Mitteilungen bietet.

Kostenlose Stadtteilzeitung Forum für Dienstleistungen und Informationen Eine Stadtteilzeitung wäre ein weiteres, wesentlich effektiveres Instrument um Informationen aus und um den Stadtteil besser zu transportieren. Was wird in Euren geboten? Was findet statt? Wer produziert was? Es könnte ein Forum sein, wo Dienstleistungen / Leistungen angeboten werden, wie z.B. Kurse, Nachhilfen Aushilfsarbeiten, wobei diese Anzeigen auch zur Kostendeckung beitragen könnten.

Finanzierung über Anzeigen und Sponsoren Der Druck soll gesponsert werden durch Anzeigenkunden ansässiger Firmen. Die Stadtteilzeitung selbst soll kostenlos an alle Haushalte in Euren verteilt werden. Sie hat den wesentlichen Vorteil, dass sie alle erreicht, nicht nur Menschen, die zum bestimmten Zeitpunkt an einer Infowand vorbeikommen.

3.2.9 Konkrete Maßnahmen:

- Schaffung eines Naturspielplatzes/Wasserspielplatzes
- Einrichtung einer Krabbelgruppe
- Instandsetzung, Überarbeitung der vorhandenen Spielplätze
- Umgestaltung des Schulhofes
- Verkehrsberuhigung und Schaffung von Fußgängerwegen
- Kontrolle von Gehwegparkern
- Ausweisung und Instandsetzung der Wanderwege
- Einrichtung einer Infowand
- Stadtteilzeitung
- Kinder/Alten-Börse
- Einrichtung eines Stadtteilzentrums mit einer festangestellten qualifizierten Person

3.3 Arbeitsgruppe Verkehr

**GESTALTUNG IM BEREICH „VERKEHR“
ZUR ERHALTUNG UND VERBESSERUNG
DER LEBENSBEDINGUNGEN IM
STADTTEIL EUREN
- LEITBILDER / ZIELE / MASSNAHMEN -**

3.3.1 Vorbemerkungen



Abb. 1: Artikel im TV vom 29.10.1999

- Unterschiedliche - oftmals gegenläufige - Interessen** Bei der Beschäftigung mit dem Thema „Verkehr im Stadtteil Euren“ wurde den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Verkehr schnell deutlich, dass dies kein einfaches und konfliktfreies Unterfangen sein würde. So sind hier viele unterschiedliche - oftmals gegenläufige - Interessen zu berücksichtigen.
- Doppelrollen** Als Verkehrsteilnehmer haben Autofahrer meist eine besonders starke Position - oder sie nehmen diese Position aufgrund der "Kräfteverteilung" im Straßenverkehr in Anspruch. Dabei sollten Autofahrer aber auch bedenken, dass sie oder ihre Familienangehörigen in vielen Situationen selbst zum Fußgänger, Radfahrer o.a. werden.
- Chancengleichheit für alle Verkehrsteilnehmer** Zwar sind alle Mitglieder der Arbeitsgruppe auch Autofahrer, man war sich jedoch schnell einig, besonders innerhalb des Stadtteils zumindest eine Chancengleichheit für alle Verkehrsteilnehmer erreichen zu müssen. Wenn sich der Autofahrer einmal in die Situation eines Fußgängers oder Radfahrers versetzt, wird er wohl leichter die Maßnahmen akzeptieren, die ihn als Autofahrer etwas beschränken, ihm als einen der übrigen Verkehrsteilnehmer aber eine sichere und bessere Bewegungsmöglichkeit im Verkehrsraum ermöglichen. Insgesamt darf hier nicht der eigene, persönliche Vorteil im Vordergrund stehen, sondern das Allgemeinwohl und der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer.
- Allgemeinwohl und Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer**
- Einhaltung bestehender Regeln** Gerade im Verhalten der Mitmenschen als Verkehrsteilnehmer wird aber auch deutlich, dass oftmals sinnvolle Regelungen bereits bestehen, diese aber häufig von Einzelnen nicht eingehalten werden und damit die anderen Verkehrsteilnehmer stark beeinträchtigen und gefährden. Parallel zur Aufstellung von Regeln und Vorschriften, sollte deshalb ein besonderes Augenmerk auf die Einhaltung bestehender Regeln gerichtet sein und zur Durchsetzung und Abschreckung auch eine entsprechende Ahndung bei Missachtung konsequent verfolgt werden.
- Konsequente Ahndung bei Missachtung**
- Diese ganzen Problemfelder können besonders deutlich an einem tragischen Todesfall im Jahr 1999 auf der Verbindungsstraße zwischen Euren und Zewen nachvollzogen werden (s.o.). Auch hier gibt es klare Regeln, aber was nutzen diese Regeln, wenn sich nicht alle Verkehrsteilnehmer daran halten. Aber ist es wirklich zu erwarten, dass Regeln auf freiwilliger Basis immer eingehalten werden oder ist es vielmehr nicht dringend

notwendig, gleichzeitig diese Regeln auch durch Maßnahmen (z.B. Durchfahrtsverbot mit einer Sperre) zwangsweise oder durch konsequente Kontrollen und Ahndung der Verstöße zu gewährleisten?

Interessen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen Die Arbeitsgruppe hat deshalb bewusst versucht, die Interessen aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Im Vordergrund der Bewertung stand dabei aber immer das Allgemeinwohl und die Interessen des gesamten Stadtteils Euren.

Erhaltung und Verbesserung der Lebensbedingungen im ganzen Stadtteil Für den Bereich des Stadtteils Euren sollen durch die Arbeiten der Arbeitsgruppe "Verkehr" Grundlagen geschaffen werden zur Erstellung und Umsetzung eines Verkehrskonzeptes, welches die Belange der einzelnen Verkehrsarten und besonders der durch den Verkehr betroffenen Einwohner von Euren berücksichtigt. Es werden dabei oftmals Abwägungen getroffen und Prioritäten gesetzt werden müssen, die aber insgesamt zu einer Erhaltung und Verbesserung der Lebensbedingungen im ganzen Stadtteil führen sollen.

In diesem Bericht werden Aussagen zu den einzelnen Verkehrsteilnehmern gemacht:

- ↳ Fußgänger
- ↳ Radfahrer
- ↳ ÖV Öffentlicher Verkehr (besonders Öffentlicher Personen-Nahverkehr)
- ↳ IV Individualverkehr (Ruhender und fließender Verkehr)

Ebenso werden auch Vorschläge und Hinweise für andere Themenbereiche gemacht (z.B. Infrastruktureinrichtungen, Gestaltung Ortsbild), die nicht losgelöst von der Verkehrsproblematik gesehen werden können.

3.3.2 Leitbilder (Oberziele)

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen sind folgende Leitbilder von besonderer Bedeutung:

- Die **Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist zu gewährleisten und zu verbessern**. Dies gilt besonders für Fußgänger und 'schwächere' Verkehrsteilnehmer (Kinder, Senioren).
- Die **Belastungen z.B. durch Lärm und Emissionen sind zu verringern**. Dazu soll der motorisierte Verkehr (besonders der Durchgangsverkehr) eingeschränkt werden. Die Einhaltung von bestehenden und noch umzusetzenden Geboten und Verboten ist durch **Überwachung und Ahndung** zu gewährleisten (z.B. Geschwindigkeitskontrollen).
- Eine **gute Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen** (z.B. Kindergarten, Freizeiteinrichtungen) und des Ortskerns (Zentrum) mit Einkaufsmöglichkeiten usw. ist zu gewährleisten. Fehlende oder unzureichende Verbindungen sind auszubauen (besonders für die fußläufige Erreichbarkeit).
- Die (fußläufige) **Mobilität ist im Stadtteil insgesamt zu verbessern** und zu erhöhen ("Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr"). Gleichzeitig soll der **öffentliche Raum** mehr und besser für die Bevölkerung nutzbar sein.

3.3.3 Grobkonzept

Wohnbereich gliedert sich in vier Bereiche

Nach den Vorstellungen der Arbeitsgruppe Verkehr gliedert sich der Wohnbereich des Stadtteils Euren in vier Bereiche (Anm.: Als Untersuchungsraum wurde das Gebiet links der Bahnstrecke ausgewählt. Das Industriegebiet 'Eurener Flur' bis zum Bereich 'Messepark' wird hierbei nicht mitberücksichtigt).

- a) **Zone 1: Stadtteilzentrum (Fußgängerbereich / „Fußgängerzone“) im Bereich 'Untere St.-Helena-Straße' (vom Kreuzungsbereich Eurener Straße/Sparkasse bis zur Numerianstraße/Kriegerdenkmal)**

Infrastruktureinrichtungen

Die Zone 1 weist einen Großteil der Infrastruktureinrichtungen des Stadtteils auf, die zur Versorgung des ganzen Stadtteils notwendig sind (Geschäfte, Bürgerhaus, Post). Die Verkehrsbelastung im ruhenden und fließenden Verkehr rührt z.Z. vor allem durch die Häufung aus Kunden-, Anwohner- und Durchgangsverkehr her. Dabei werden aber vor allem

Verkehrsbelastung durch Kunden-, Anwohner- und Durchgangsverkehr

	<p>Fußgänger und Radfahrer hier stark beeinträchtigt, da dieses Gebiet im Hinblick auf diese Verkehrsteilnehmer nur ungenügend ausgebaut und ausgerichtet ist. Der Bau von Bürgersteigen o.ä. ist hierbei aber nicht nur durch ungünstige Eigentumsverhältnisse, sondern auch durch die insgesamt geringe Fahrbahnbreite schwierig.</p>
Ausbau als attraktiven Fußgängerbereich	<p>Als zentraler Bereich des Stadtteils Euren und zur Stärkung seiner Funktion als Versorgungszentrum des Stadtteils sollte dieser Bereich als attraktiver Fußgängerbereich ausgebaut werden (z.B. mit einheitlicher niveaugleicher Pflasterung des ganzen Bereiches). Positive Wirkungen wären damit auch auf Randbereiche dieses Gebietes mit weiteren Infrastruktureinrichtungen zu erwarten (z.B. Greilerstraße, Eurenener Straße).</p>
Beschränkung auf Anwohner- und Kundenverkehr	<p>Der ruhende und fließende Verkehr sollte weitgehend auf Anwohner und Kunden beschränkt bleiben, wobei besonders für Kunden auch alternative Parkmöglichkeiten (Kurzzeitparkplätze) in der unmittelbaren Nähe einzurichten wären. (Anm.: Das Befahren des Bereiches sollte insgesamt unattraktiver sein, als das Parken in unmittelbarer Nähe mit einer guten, fußläufigen Erreichbarkeit.) Insgesamt sollte in diesem Gebiet eine deutliche Bevorzugung der Fußgänger und Radfahrer stattfinden, wodurch dieses Gebiet als Aufenthaltsraum und Kommunikationsraum für die gesamte Bevölkerung stark aufgewertet und die Attraktivität des ganzen Stadtteils gesteigert werden könnte.</p>
Bevorzugung der Fußgänger und Radfahrer	
Aufenthaltsraum und Kommunikationsraum	
Stufenweiser Ausbau der Zone 1	<p>Ein Ausbau dieser Zone sollte schwerpunktartig erfolgen. Als wichtigster Teilbereich wäre zunächst als eigentliches Stadtteilzentrum die untere St.-Helena-Straße auszubauen. Bei einem weitergehenden Ausbau könnten in einem folgenden Schritt die Randbereiche (z.B. Greilerstraße, Numerianstraße mit Dorfplatz) und - nachrangig - als Abschluss der Bereich "Eurenener Straße" im Bereich Sparkasse bis zur Volksbank folgen.</p>
Umgestaltung der Einmündungs- und Kreuzungsbereiche	<p>Unabhängig von diesem Ausbau sollten bereits im Vorfeld die verschiedenen (problematischen) Einmündungen und Kreuzungsbereiche entsprechend gestaltet werden.</p>

b) Zone 2: Hauptstraßen

**Zubringer- und
Durchgangsfunktion
Hohe Verkehrsbelastung**

Die Zone 2 umfasst die Straßen, die vor allem Zubringer- und Durchgangsfunktion für den fließenden Verkehr haben (Eurener Straße, Eisenbahnstraße, Obere St.-Helena-Straße, Eligiusstraße, Burgmühlenstraße, Numerianstraße, Herresthaler Straße, Herrmannstraße). Die Straßen weisen eine hohe Belastung für die Anwohner, aber auch für Fußgänger auf, da die Straßen nur teilweise mit Bürgersteigen ausgebaut sind. Für diesen Bereich ist anzustreben, im Straßenraum eine Gleichberechtigung für Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem motorisierten Verkehr und eine Erhöhung der Sicherheit für diese Verkehrsteilnehmer zu erreichen, da die Zone von den Verkehrsteilnehmern zum Erreichen zahlreicher Einrichtungen (z.B. Schule) und Ziele im Stadtteil frequentiert werden muss.

**Gleichberechtigung für
Fußgänger und Radfahrer
anstreben
Sicherheit erhöhen**

**Reduzierung des
motorisierten Verkehrs**

Insgesamt sollte der Durchgangsverkehr und - durch günstige Angebote für eine fußläufige Erreichbarkeit - der innerörtliche motorisierte Verkehr reduziert werden.

**Einhaltung von
Regelungen**

Zwar wird in diesen Bereichen auch weiterhin eine höhere Belastung der Straßen zu verzeichnen sein, jedoch sollten besonders hier die Einhaltung von Regelungen und Vorschriften (z.B. durch Geschwindigkeitskontrollen) und ein den Bedürfnissen der Anwohnern und Anlieger angepasster Ausbau (mit Schwerpunkt Fußgänger) die Lebensbedingungen verbessern.

Angepasster Ausbau

c) Zone 3: Randbereiche

**Anwohner- und
Anliegerverkehr**

Die übrigen Straßen liegen i.d.R. in Wohngebieten und weisen teilweise sehr unterschiedliche, spezielle Probleme auf (z.B. Schleichweg für Durchgangsverkehr; schlechter Ausbau der Straße). Der Verkehr in der Zone 3 sollte sich insgesamt auf Anwohner und Anlieger konzentrieren. Besonders die sichere, fußläufige Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen von diesem Bereich aus ist zu verbessern.

**Sicherung der fußläufigen
Erreichbarkeit**

Besonderen Problemen in einzelnen Straßen ist durch entsprechende Maßnahmen Rechnung zu tragen.

d) Sonderflächen

Möglichst geringe Beeinträchtigung der angrenzenden Wohngebiete	Zum vierten Bereich gehören alle Sonderflächen (Gewerbegebiet Ottostraße/Pi-Park, Friedhof, Sportanlage usw.), die insgesamt verkehrsmäßig für Bewohner des Stadtteils und 'Auswärtige' gut erreichbar sein müssen. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die angrenzenden Wohnbereiche durch die dadurch bedingten Verkehre möglichst wenig beeinträchtigt werden. Deshalb sollten hier auch attraktive Alternativen als gute, innerörtliche Anbindung der Flächen für Fußgänger und Radfahrer vorhanden sein, damit zumindest bei den innergemeindlichen Verkehrsbeziehungen im Stadtteil der nichtmotorisierte Verkehr an Bedeutung künftig zunimmt.
Geschwindigkeitsbegrenzung wird nicht eingehalten	Der größte Teil des Wohnbereiches im Stadtteil Euren ist zur Zeit bereits als <u>Tempo-30-Zone</u> ausgewiesen. Dies wird nachdrücklich von der Arbeitsgruppe Verkehr begrüßt. Allerdings wird bemängelt, dass diese Regelung von vielen Verkehrsteilnehmern (besonders beim Durchgangsverkehr, aber auch von Mitbürgern aus dem Stadtteil) oftmals nicht eingehalten wird, allerdings auch nicht ausreichend kontrolliert wird. Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind an einzelnen Punkten darüber hinaus zusätzlich notwendig.
Geschwindigkeitskontrollen und Maßnahmen der Verkehrsberuhigung	Insgesamt sollte bei den notwendigen Maßnahmen darauf geachtet werden, dass diese zu einer Verbesserung der Lebensbedingungen für den ganzen Stadtteil führen. Der Stadtteil - und hier besonders der öffentliche Straßenraum - muss (wieder) eine höhere Attraktivität und Aufenthaltsqualität bekommen und damit Lebens- und Erlebnisräume (wieder)gewonnen werden. Durch eine Reduzierung und verträglichere Gestaltung des motorisierten Verkehrs sollte die Straße nicht nur für Fußgänger zur bloßen Distanzüberwindung dienen, sondern allen Bevölkerungsgruppen auch ein Verweilen, Kommunikation, Spielen u.ä. ermöglichen.
Wiedergewinnung von Lebens- und Erlebnisräumen	
Wechselwirkungen mit wirtschaftlichen und ortsgestalterischen Elementen im Stadtteil	Dabei sind Maßnahmen im Verkehrsbereich nicht losgelöst von anderen Lebensbereichen zu sehen, sondern auch mit ihren Wechselwirkungen mit wirtschaftlichen und ortsgestalterischen Elementen im Stadtteil zu berücksichtigen (Verkehr als Voraussetzung, Folgewirkung oder zumindest Einflussfaktor auf andere Bereiche und Verbindungsglied der verschiedenen Daseinsfunktionen Wohnen, Arbeiten, Sich Versorgen usw.).

Platzhalter: 1 Seite

Abb. 2 Übersichtskarte "Grobkonzept"

3.3.4 Ziele und Maßnahmen für einzelne Verkehrsbereiche

3.3.4.1 Fußgänger

Sicherheit des Fußgängerverkehrs und Erhöhung der Aufenthaltsqualität Der Fußgängerverkehr soll sicherer und attraktiver gestalten werden durch bessere innerörtliche Verbindungen und einen Ausbau der Wege (z.B. durch den Ausbau fehlender Bürgersteige). Dadurch soll erreicht werden

- eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und
- eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum des Stadtteils.

Wo es möglich ist, sollen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung getroffen werden.

Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes Der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes ist einerseits auf den zentralen Ortskern (mit Versorgungseinrichtungen) auszurichten, andererseits ist eine sichere Erreichbarkeit von dezentralen Einrichtungen wie Schule, Betreuungseinrichtungen für Kinder (Kindergarten), Spielplätzen und anderen Sport- und Freizeiteinrichtungen zu gewährleisten. Darüberhinaus ist die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen (Industriegebiet) und des Stadtzentrums (z.B. durch Anbindung an das städtische Fuß- und Radwegenetz über den Moselradweg) von Bedeutung.

Dabei ist ein

- konfliktfreies, sicheres Fußwegenetz mit "kurzen" Wegen und
- ein kinderwagen- und rollstuhlgerechter Ausbau anzustreben.

Sichere Wege für Kinder- und Jugendliche Besonders für 'schwächere' Verkehrsteilnehmer sind sichere Wege von großer Bedeutung (z.B. für Kinder/Jugendliche und Senioren). Dabei soll der Ausbau der Wege so gestaltet sein, dass Kinder und Jugendliche ihre Einrichtungen sicher und ohne Hilfe von Erwachsenen erreichen können.

Chancengleichheit für Fußgänger Um für Fußgänger eine „Chancengleichheit im Straßenraum“ zu schaffen, sind wohl die größten Anstrengungen zu unternehmen.

Kommunikations-, Erlebnis- und Aufenthaltsraum Dabei kann aber auch der öffentliche Straßenraum als wichtiger Kommunikations-, Erlebnis- und Aufenthaltsraum für Kinder und Erwachsene deutlich aufgewertet werden.

Stadtteil der kurzen Wege Anzustreben ist ein Stadtteil der kurzen Wege (um die motorisierte

"Zwangsmobilität" zu verringern). Dabei sind für zentrale Funktionen und Versorgungsmöglichkeiten kompakte Strukturen anzustreben, die Möglichkeiten für einen hohen Anteil an Fuß- und Radwegen bieten (Bündelung von Wegen).

**Grundversorgung
fußläufiger erreichbar**

Die Absicherung fußläufiger Strukturen für die Nutzung der Grundversorgung im Stadtteil ist zu gewährleisten (z.B. zur Versorgung mit Lebensmitteln, Medizin. Versorgung).

Ebenso ist eine wohnumfeldverträgliche Verzahnung von Arbeit und Wohnen eine Möglichkeit, den motorisierten Verkehr zu reduzieren.

Allgemeine Maßnahmen:

- Enges, geschlossenes Fußgängernetz (dichte, konflikt- und belastungsarme Verbindungen gewährleisten - vor allem für Schulwege)
- Sichere Fußgängerüberwege
- Fußwegenetz zur Schule, Betreuungseinrichtungen für Kinder (Kindergärten usw.) und Freizeiteinrichtungen
- Schulwegsicherung
- Ausbau der Fußwege, dass ausreichend Raum für Personen mit Kinderwagen oder Rollstühlen besteht
- Allgemeiner Ausbau von Bürgersteigen auch in "Randbereichen" (z.B. Karelstraße)
- Verhinderung von Gehwegparken
- Erreichbarkeitsvorteile für Zufußgehende schaffen (durch autofreie Straßen, Bürgersteige usw.)
- Aufwertung vorhandener Plätze und Freiflächen
- Schaffung von Spielstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen

Spezielle Maßnahmen:

- **Ausbau der unteren St.-Helena-Straße als Stadtteilzentrum mit verkehrsberuhigtem Bereich ("Fußgängerzone")**

Die Einrichtungen zur Grundversorgung (Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten) sollten konzentriert im zentralen Bereich angeboten werden. Zur Sicherung und Aufwertung der vorhandenen Einrichtungen und evtl. zur Gewinnung neuer zentraler Einrichtungen sollte ein Ausbau der unteren St.-Helena-Straße (Sparkasse bis Kriegerdenkmal) - in Richtung einer Fußgängerzone mit gut erreichbaren und ausgebauten Randbereichen -

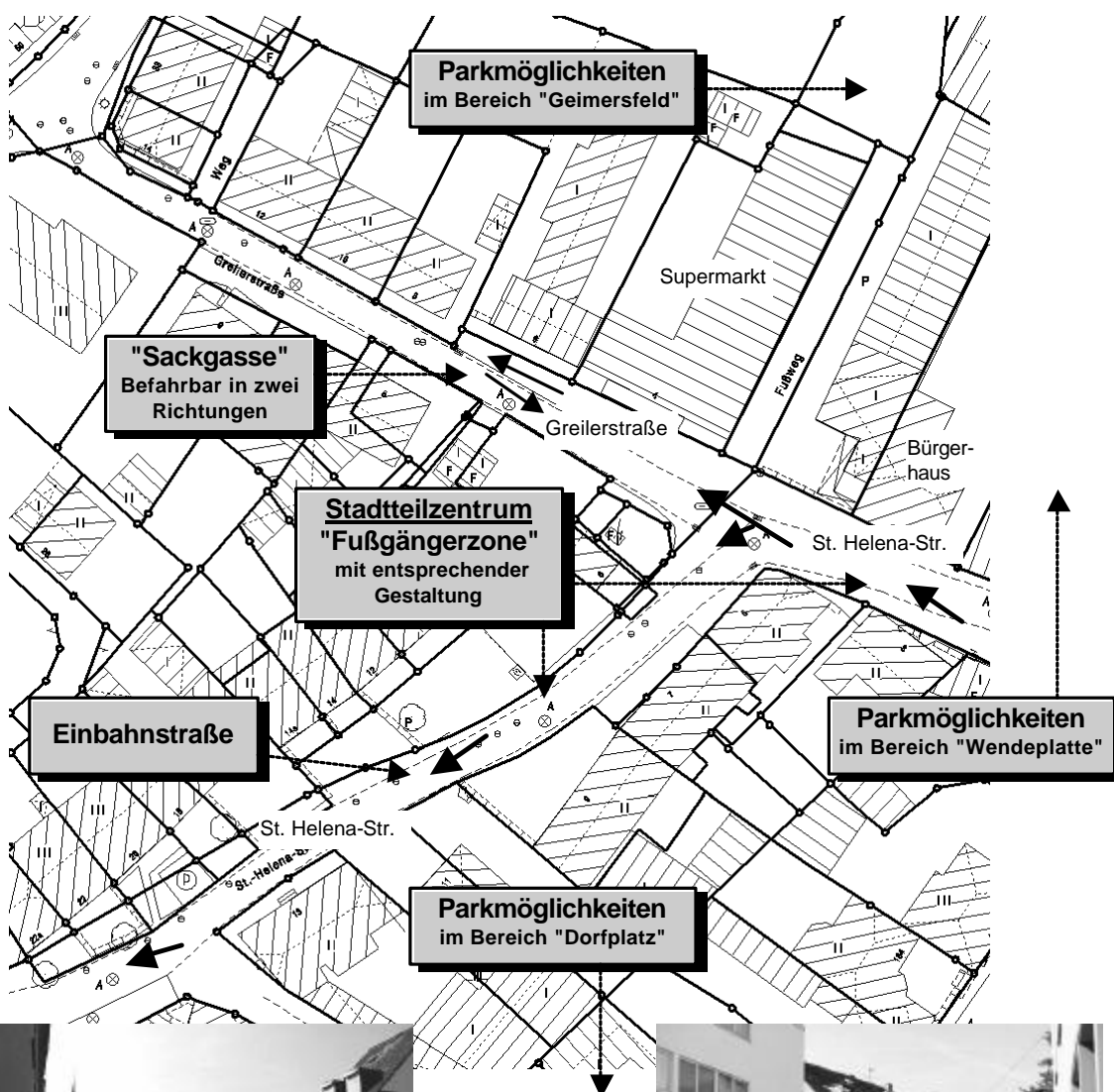
erfolgen.

(Vorschlag für ergänzende Parkmöglichkeiten z.B. auf der Bus-Wendeplatte vgl. Kap. 3.3.4.4)

Bei einem entsprechenden Ausbau könnte - wie in der Abbildung dargestellt - der Gesamtbereich einheitlich gestaltet sein (Pflasterung, Begrünung, abgegrenzte Parkflächen usw.). Der (übriggebliebene) Anwohner- und Kundenverkehr sollte in der bisherigen Einbahnstraßenregelung durch die St.-Helena-Straße geführt werden. Der Eingangsbereich (im Bereich der Sparkasse) sollte durch eine entsprechende Gestaltung ein optisches Hindernis und eine bauliche Einschränkung für die Einfahrt in diesen verkehrsberuhigten Bereich erfahren (s.u.). Im Bereich "Geimersfeld" sind entsprechende Parkmöglichkeiten einzurichten. Die Greilerstraße sollte innerhalb der Straße in zwei Richtungen befahrbar sein, jedoch sollte die Einfahrt aus der Greilerstraße in die St.-Helena-Straße dabei untersagt sein ("Sackgasse").

Die räumliche Priorität bei der Gestaltung eines Stadtteilzentrums liegt eindeutig im Bereich der unteren St.-Helena-Straße mit entsprechenden Ergänzungsbereichen (Parkmöglichkeiten in Randbereichen, Dorfplatz/Numerianstraße), da hier die bedeutenden zentralen Einrichtungen und Ziele des Stadtteils liegen und so eine Bündelung der Wege und Nutzungen am besten erfolgen kann. Der Bereich der Eurenener Straße (als große Lösung zwischen Bezirkssportanlage und Volksbank bzw. kleine Lösung zwischen Sparkasse und Volksbank) kann in einem späteren Schritt ergänzt werden, jedoch wird hier kein so dringender Handlungsbedarf wie beim Ausbau der St.-Helena-Straße gesehen. Unabhängig davon ist die Gestaltung der Kreuzungsbereiche (s.u.), die unabhängig von den dazwischenliegenden "Verbindungsstücken" vorab gestaltet werden können.

Abb.: Planungsvorstellungen für die untere St.-Helena-Straße



b Gestaltung der Kreuzungsbereiche/Einmündungen

- Numerianstraße / Eurener Straße (Volksbank/Ärztehaus)

In diesem Bereich sollte zwischen Volksbank und Ärztehaus eine Verkehrsinsel mit zusätzlichem Zebrastreifen eingerichtet werden. Der Einmündungsbereich Numerianstraße sollte optisch gestaltet werden (z.B. durch Pflasterung) und ebenso einen Zebrastreifen erhalten (Hilfe für Fußgänger auf einer der Hauptwegeverbindungen im Stadtteil; als Hindernis für den dort durchfahrenden Durchgangsverkehr). Der bestehende Zebrastreifen in der Eurener Straße ist beizubehalten.

- St.-Helena-Straße/ Eurener Straße (Sparkasse) - Einmündungsbereich

Der Einmündungsbereich der St.-Helena-Straße ist optisch (z.B. durch Pflasterung) und baulich (erhöhter Randstein) zu gestalten. Dabei sollte der Bürgersteig in der Eurener Straße zwischen Frisörsalon und Sparkasse durchgehend weitergeführt werden (Lückenschluss). Im anschließenden Bereich entlang der Sparkasse (ehemals Standort des Geldautomaten der Sparkasse) werden auf dem Bürgersteig oftmals Autos abgestellt, welche die Fußgänger zwingen, auf die Straße auszuweichen. Hier ist durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller) ein Freihalten des Bürgersteigs zu gewährleisten.

- Im Spilles/Eurener Straße (Kindergarten) - Einmündungsbereich



Abb.4: Einmündungsbereich Im Spilles / Eurener Straße

- St.-Helena-Straße/Numerianstraße und St.-Helena-Straße/Burmühlenstraße - Kreuzungsbereich Kriegerdenkmal

Im Bereich des Kriegerdenkmals sollte die Numerianstraße als abknickende Vorfahrtsstraße in die St.-Helena-Straße eingerichtet werden. Der Verkehr aus der unteren St.-Helena-Straße wird nach Einrichtung als verkehrsberuhigter Bereich zudem weniger Aufkommen und Probleme durch Autoverkehr aufwerfen. Für Fußgänger sind im Einmündungsbereich Burmühlenstraße und Numerianstraße - je nach Ausbau und Gestaltung der unteren St.-Helena-Straße - auch in diesem Bereich Überquerungshilfen (Zebrastreifen) für Fußgänger einzurichten. Als ergänzende Maßnahmen sollte im Bereich der Burmühlenstraße ein Bürgersteig realisiert werden. Die St.-Helena-Straße ist ab dem Bereich der Verengung an der Kirche als echte Einbahnstraße zu regeln.

Abb.: Kreuzungsbereich Numerianstraße - Eurener Straße - Reulandstraße

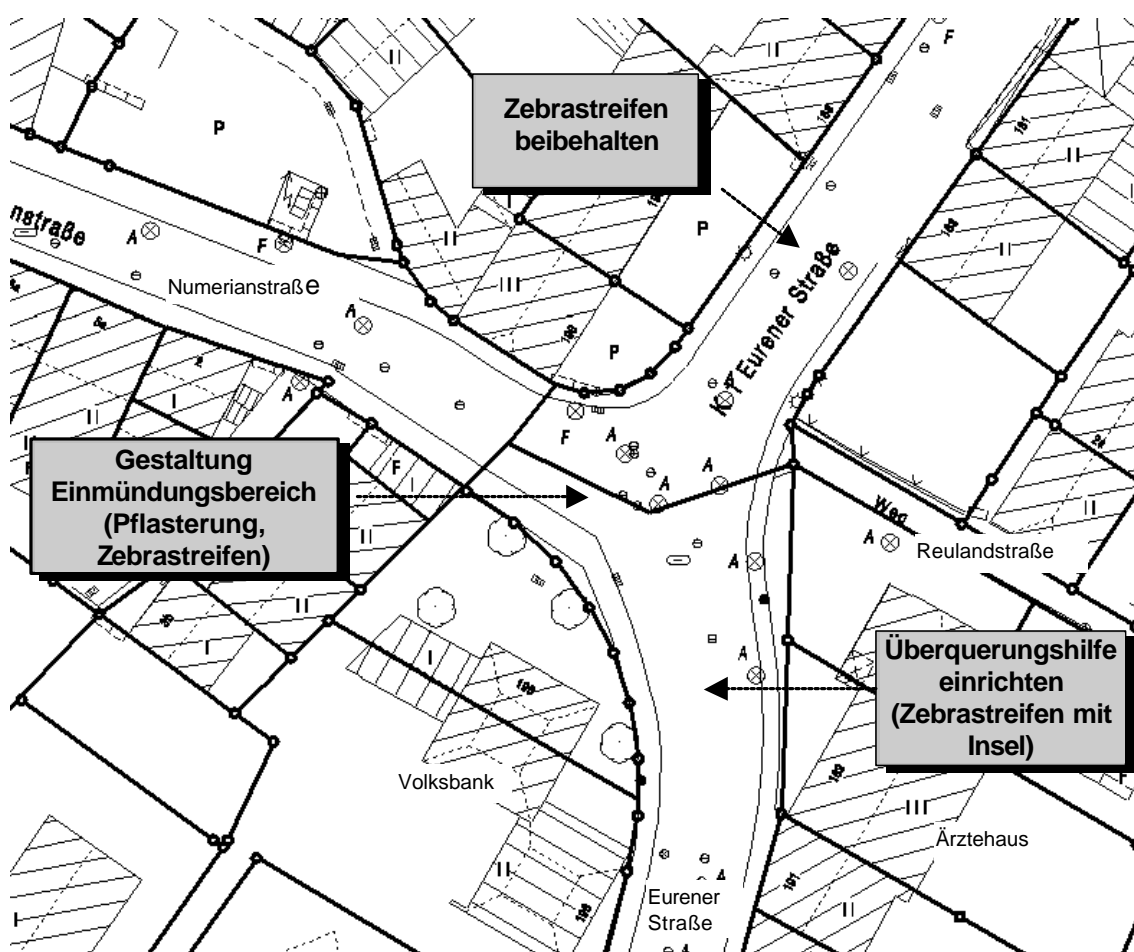
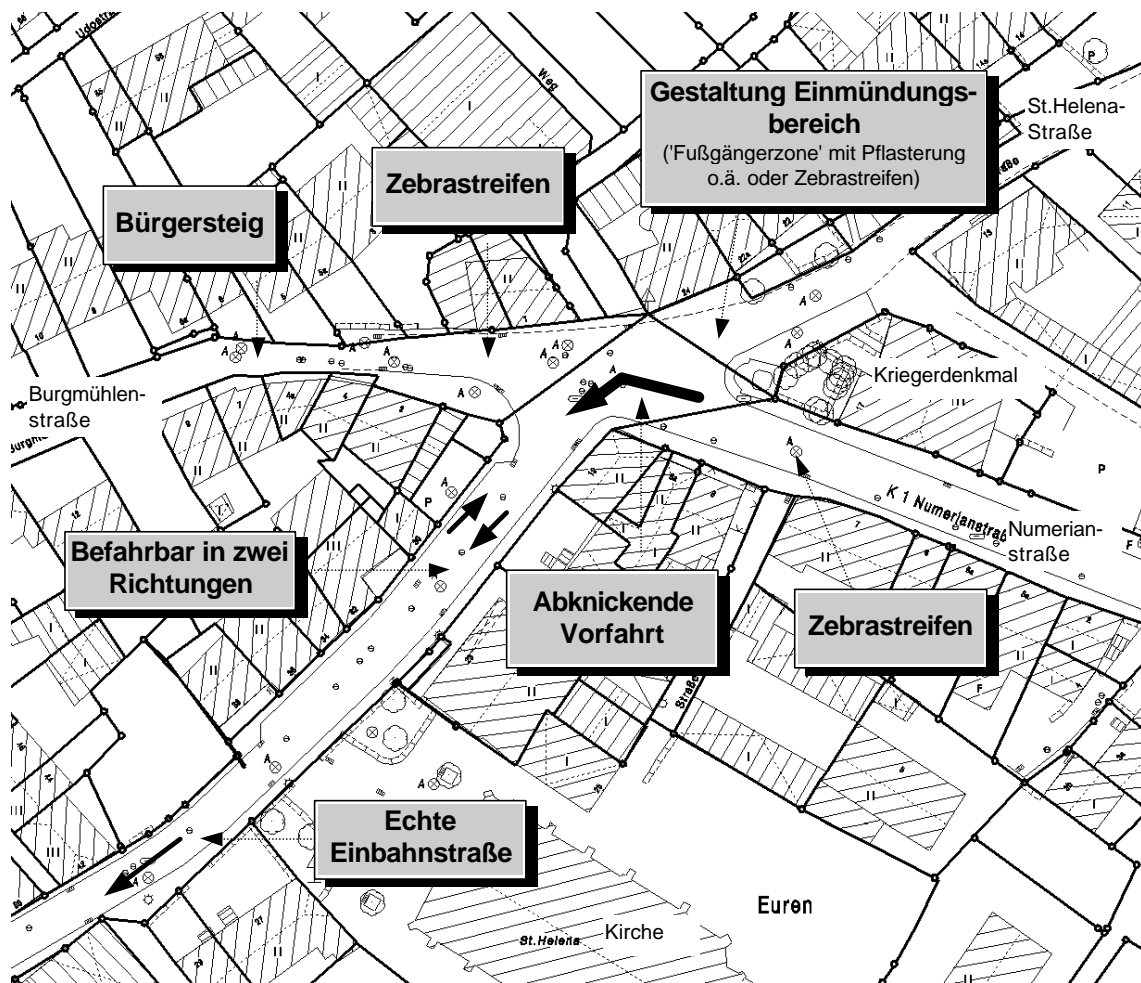


Abb.7: Kreuzungsbereich St.-Helena-Str. - Numerianstr. - Burgmühlenstraße (Kriegerdenkmal)



- Ludwig-Steinbach-Straße/Eurener Straße (Kindergarten) - Einmündungsbereich (vgl. Kap. 3.4)
- Helenenbrunnen - Kreuzungsbereich (vgl. Kap. 3.5)

b **Fehlende Bürgersteige sollten vorrangig ergänzt werden im Bereich:**

- Burgmühlenstraße
- Udostraße
- Greilerstraße

St.-Helena-Straße (bzw. teilweiser Ausbau als Fußgängerbereich in der unteren St.-Helena-Straße



Abb. 8: Udostraße

Neben der Ergänzung von fehlenden Bürgersteigen, sollten auch Lücken in bestehenden Bürgersteigen möglichst geschlossen werden (z.B. im Bereich der St.-Helena-Straße). Unterbrochene Bürgersteige stellen vor allem für Kinder eine Gefahr dar, da diese bei Nutzung eines Bürgersteiges sich sicher fühlen, aber dann an problematischen Stellen bei ihnen nicht die notwendige Aufmerksamkeit erwartet werden kann. Es ist zu prüfen, ob ein solcher "Lückenschluss" nicht dadurch erfolgen kann, dass beispielsweise eine Verbreiterung der problematischen Straßenseite (Ausbau des Bürgersteiges auf der bisherige Fahrbahn) durch Wegfallen gegenüberliegender Parkgelegenheiten auf der Straße erfolgen kann.

b **Verbindung zum Industriegebiet Gottbillstraße/
Diedenhofener Straße**

Instandsetzung und Ausbau der vorhandenen Wege (Landwirtschaftswege) als Fuß- und Radweg zur Anbindung des Stadtteils an das Industriegebiet. Ab Bahnübergang ist der Anschlussweg bereits realisiert. Die Zuwege (Zeppelinsweg) sind teilweise bereits ausgebaut, jedoch in schlechtem Zustand.

In diesem Zusammenhang sollte auch eine Anbindung an das neue Baugebiet BW 51 realisiert werden.

b **Verbindung zwischen Eurerer Straße und Ottostraße
(Fußweg)**

Der schmale Fußweg zwischen Eurerer Straße und Ottostraße wird oftmals von (motorisierten) Zweiradfahrern genutzt, welche eine Nutzung des Weges durch Fußgänger beeinträchtigen. Um diesen Weg für Fußgänger sicherer und besser nutzbar zu machen, sollte an einer Stelle des Fußweges eine versetzte Schranke/Barriere eingebaut werden. Dadurch würde eine Nutzung des Weges durch Zweiradfahrer verhindert oder zumindest sehr erschwert werden.

3.3.4.2 Radverkehr

Durchgehende Radwege- verbindung im Stadtteil Anschluss an das Trierer Radwegenetz

Der Aufbau eines eigenen Radwegenetzes im Stadtteil Euren ist schwierig. Jedoch kann durch Nutzung vorhandener, geeigneter Straßenabschnitte und den Ausbau von Verbindungsstücken eine durchgehende Verbindung durch den Stadtteil mit Anbindung von wichtigen Zielgebieten und dem Anschluss an das bereits ausgebaute Trierer Radwegenetz ermöglicht werden (s.u.).

Insgesamt sind die Radwege weiter auszubauen bzw. sollte eine sichere Führung des Radverkehrs auf dem vorhandenen Straßenraum gewährleistet sein.

Sichere Radfahr- möglichkeiten für Kinder

Besonders für Kinder muss beim Radverkehr der Bereich der Verkehrssicherheit einen besonderen Stellenwert einnehmen. So sollte beispielsweise darauf geachtet werden, dass in Bereichen wo keine direkten Radwege abgrenzbar sind, zumindest Bürgersteige vorhanden sind bzw. Bürgersteige von parkenden Autos freigehalten werden, um Kindern ein sicheres Befahren zu ermöglichen.

Allgemeine Maßnahmen:

- ↳ **Zum einen sollte für den Radverkehr die Mobilität innerhalb des Ortsteils (mit Erreichbarkeit des "Stadtteilzentrums") im Vordergrund stehen, als auch eine gute Erreichbarkeit von Hauptzielen in den Randbereichen des Stadtteils** (z.B. Arbeits- und Ausbildungsstätten im Industriegebiet, Freizeit- und Naherholungseinrichtungen im Bereich Messepark), **sowie eine gefahrenfreie Verbindung zum Stadtzentrum.**
- ↳ **Der Radverkehr sollte sicher gestaltet sein und dort wo es möglich ist auch getrennt vom motorisierten Verkehr geführt werden** (z.B. durch Abgrenzung von Fahrradstreifen). Die Bedingungen des Radverkehr sind durch geeignete Maßnahmen dabei zu verbessern (z.B. durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen).

Anzustreben wäre dabei ein durchgehender Radweg durch den Stadtteil mit Nutzung autofreier Straßen bzw. Einrichtung abgegrenzter Radfahrbereiche: Verbindungsweg Euren/Zewen bzw. Zeppelinweg - Vor Plein - Im Spilles - Eurener Straße - Ludwig-Steinbach-Straße - Ottostraße - Pi-Park - Messepark und Weiterführung über bestehendes Radwegenetz.

Spezielle Maßnahmen:

- ↳ **Der Verbindungsweg zwischen Euren und Zewen ("Promilleweg") sollte zurückgestuft und für den normalen motorisierten Verkehr gesperrt werden** (nur von Anliegern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu befahren). Der Weg könnte als Radweg zwischen Euren und Zewen genutzt werden und Teil eines Radwege-Netzes bzw. Verbindungsweges ins Stadtzentrum sein (Vor Plein - Im Spilles - Eurener Straße - Ludwig-Steinbach-Straße - Ottostraße - Pi-Park - Messepark und Fortführung).



Abb. 9: Promilleweg

- ↳ **Anbindung des zentralen Ortsbereiches an den Moselradweg/Messepark bzw. weiter an das Stadtzentrum.** Dies könnte durch Bau eines Radweges im Rahmen der Verbindungsstraße Ottostraße - Im Speyer (über den ehemaligen Pi-Park) oder durch Überquerung der Bahn im Bereich der Ottostraße erfolgen.

Eine sichere Überquerung des Kreuzungsbereiches Im Speyer/Luxemburger Straße zur Anbindung an den Radweg im Bereich des Messeparkes und weiter entlang der Mosel oder zum Stadtzentrum ist zu realisieren (Überweg oder Fußgänger/Radfahrerbrücke).

Bei diesen Varianten wird einer Lösung mit Brücke über die Straße "Im Speyer" in Höhe der Bahnbrücke - welches durch das 'Abtauchen' der Straße in diesem Bereich relativ günstig umsetzbar sein müsste - vor einem Ausbau mit Ampel und Überweg bzw. einer Unterführung Priorität eingeräumt.

Als Option wäre zu prüfen, ob die Eisenbahnbrücke selbst nicht teilweise als Fußgänger- und Radfahrerbrücke genutzt werden kann. Bisher laufen drei Gleise über die Brücke, wobei neben den zwei normalen Schienensträngen ein drittes Gleis als Zubringer direkt aus dem Pi-Park (ehemals Verladestation für Panzer usw.) über eine Auffahrt mit gemäßigter Steigung zur Brücke geführt wird. Wenn dieses Gleis künftig nicht mehr benötigt wird und abgebaut werden kann, könnten u.U. auf der Eisenbahnbrücke die beiden Schienenstränge räumlich abgetrennt werden und der

gewonnene Platz für Fußgänger und Radfahrer genutzt werden. Die Auffahrt vom Pi-Park könnte hierbei weiter genutzt werden. Auf der anderen Seite der Straße "Im Speyer" wäre eine entsprechende Möglichkeit zu schaffen (evtl. steilere Auffahrt oder Treppe). An dieser Stelle wäre jedoch ein direkter Anschluss an das bestehende Radwegenetz gegeben.



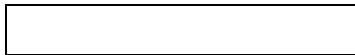
Abb. 10: Im Speyer

- b **Erstellung bzw. Instandsetzung der Verbindungswege aus dem Ortsbereich zum Industriegebiet Euren** (Gottbillstraße/Diedenhofener Straße) mit seinen Arbeitsplätzen, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Herrichtung des Zeppelinweges zum Anschluß und Fortführung des bereits existierenden Radweges (Gottbillstraße bis zum Bahnübergang im Bereich der Kaserne). Der Zeppelinweg wäre bereits entsprechend ausgebaut, aber meist als Radweg unbrauchbar (unpassierbar durch starke Verschmutzung und Versandung durch landwirtschaftliche Arbeiten).

In diesem Zusammenhang sollte eine entsprechende Anbindung des neuen Baugebietes BW 51 an das Industriegebiet Euren vorgesehen werden.

b **Die Anbindung Teichweg ist zu verbessern**

Die Anbindung an den Teichweg zur Mosel könnte durch einen Ausbau im Bereich der Eisenbahnstraße z.B. durch Einrichtung/Abgrenzung eines Radweges auf dem Bürgersteig verbessert werden.



Platzhalter: 1 Seite



Abb.11 Vorgeschlagene Radwegeverbindungen im Stadtteil Euren (s. Anlage)

3.3.4.3 ÖV (Öffentlicher Verkehr)

Gute Anbindung an den ÖPNV

Die derzeitige Anbindung des Ortsteil an den ÖPNV (Busse) wird insgesamt positiv eingeschätzt. Wenn nach Fertigstellung des neuen Baugebietes die Linienführung des Stadtbusses durch den Stadtteil von der bisherigen Wendepalte bis in das Baugebiet verlängert wird, kann dadurch eine weitere Verbesserung des ÖPNV erreicht werden.

Güterverkehre auf der Weststrecke werden kritisch gesehen

Die angekündigte Verlagerung der Güterverkehre auf die Westtrasse wird kritisch gesehen, wobei jedoch noch keine konkreten Aussagen über die tatsächliche Belastungen vorliegen. Vorzusehen sind in jedem Fall Maßnahmen im Bereich des Lärmschutzes und der Sicherheit (von Kindern) z.B. durch Einzäunung der Gleisanlagen. Dies gilt vor allem für das neue - direkt an der Bahntrasse liegende - Baugebiet BW 51.

Spezielle Maßnahmen:

- **Maßnahmen zur Sicherheit und zum Lärmschutz entlang der Bahntrasse**
- **Die Beförderung von Kindern aus Herresthal in den Kindergarten Euren ist zu verbessern.**

3.3.4.4 Ruhender Verkehr

Verbesserung der Stellplatzsituation für Anwohner

Insgesamt sind die Stellplatzsituation und die Parkmöglichkeiten für Anwohner im Stadtteil Euren zu verbessern.

Allgemeine Maßnahmen:

- Die Gehwege sind von parkenden Autos freizuhalten. Besonders in problematischen Bereichen sind entsprechende Kontrollen und Überwachungen durchzuführen.
- Die Busdurchfahrt für die städtischen Linienbusse ist zu gewährleisten und zu verbessern.

Spezielle Maßnahmen:

- **Besondere Probleme bereitet das Parken auf Bürgersteigen im Kurvenbereich Eligiusstraße-Burgmühlenstraße** (im Bereich Gasthaus Schütz), da hierdurch auch die Durchfahrt der Busse der Linie 1 stark beeinträchtigt wird. Dem gefährdenden und stark hindernden Parken ist mit geeigneten Maßnahmen (besonders verstärkten Kontrollen) entgegenzuwirken.



Abb.12 : Kreuzungsbereich Udostraße-Eligiusstraße-Burgmühlenstraße

↳ **Im Bereich der bisherigen Wendeplatte (Kreuzungsbereich Eurenener Straße/Ludwig-Steinbach-Straße) sollten Parkplätze ausgewiesen werden**, die tagsüber als Kurzzeit-Parkplätze für Einkäufe im "Zentrum" (Fußgängerbereich der St.-Helena-Straße und Eurenenerstraße) z.B. mit Parkscheibe genutzt werden können. Abends könnten diese Parkplätze für Besucher des Bürgerhauses reserviert werden.

Ebenso sollte in diesem Bereich eine abgegrenzte Haltezone für Kindergartenbesucher ("Entladezone") vorgesehen werden (für Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zum Kindergarten bringen müssen). Zu bevorzugen wäre hier ein Teilbereich vor dem Kindergarten (z.Z. noch Grünanlage). Hier sollte ein gefahrloses Aussteigen (ohne Überquerung der Straße) und ohne Behinderung und Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger auf der Überquerungshilfe; Radfahrer; Sichtbehinderung für Autofahrer vor der Einmündung und Ampelanlage Eurenener Straße) erfolgen können.

Von Seiten der städtischen Planung existieren bereits Vorstellungen über eine mögliche Gestaltung dieses Bereiches (nach Fertigstellung einer direkten Verbindung zwischen Ottostraße und "Speyer" durch eine Verbindungsstraße über den Pi-Park, wodurch der Verkehr in das Industriegebiet Ottostraße nicht mehr durch den

Stadtteil und die Ludwig-Steinbach-Straße fahren muss). Variante A sieht Parkplätze im Bereich der Wendepalte und auf der anderen Straßenseite (vor dem Kindergarten) nur eine Haltebucht vor. Variante B Parkmöglichkeiten links und rechts der Ludwig-Steinbach-Straße. Die Arbeitsgruppe Verkehr hat sich dabei nach Abwägung der Vor- und Nachteile mehrheitlich für die **Variante A** ausgesprochen.



Abb. 13: Einmündung Ludwig-Steinbach-Straße/Eurener Straße



Abb. 14: Einmündung Ludwig-Steinbach-Straße/Eurener Straße

↳ **Überwachung und Ahndung von zugeparkten Bürgersteigen.** Zu bemängeln sind hierbei die

- Herresthaler Straße (Kreuzungsbereich St.-Helena-Straße / Vorschlag: einseitiges Parkverbot)
- Udostraße (im unteren Teil der Udostraße)
- St.-Helena-Straße



Abb. 17: Eligiusstraße

- ↳ **Für Lastwagen u.ä. Fahrzeuge ist ein Abstellen (Parken) der Fahrzeuge im normalen Straßenraum innerhalb des zentralen Ortsbereiches einzuschränken bzw. zu verhindern.** Dies gilt besonders für Schrottfahrzeuge. Hier könnten spezielle Flächen in gut erreichbaren Bereichen (z.B. Messepark, Industriegebiet Gottbillstraße und Diedenhoferer Straße) als Parkfläche vorgesehen werden.

3.3.4.5 Fließender Verkehr

Erhöhung der Sicherheit und Verringerung des Verkehrsaufkommens

Als vordringliche Ansatzpunkte im Bereich des Fließenden Verkehrs zur Verbesserung der Lebensbedingungen und Lebensqualität für die Bevölkerung des Stadtteils wird die Erhöhung der Sicherheit und die Verringerung des Verkehrsaufkommens (insbesondere des Durchgangsverkehrs) - und damit eine Reduzierung der negativen Begleiterscheinungen - angesehen. Nach Ausbau der Luxemburger Straße ist für den Durchgangsverkehr durch den zentralen Ortsbereich in den meisten Fällen keine zwingende Notwendigkeit mehr gegeben.

Die Verkehre auf die Höhe (Trierweiler usw.) - zur Umgehung von Staus auf der Bitburger Straße usw. - sollten weitgehend vermieden werden bzw. sollten diese Verkehre geordnet - unter Einhaltung der verkehrlichen Regelungen - durch den Stadtteil geführt werden können.

Konsequente Kontrollen Oftmals scheint, dass durch die bloße Einhaltung (bestehender) Regelungen - z.B. von Geschwindigkeitsbeschränkungen - eine deutliche Verbesserung zu erzielen wäre. Wenn dies nicht auf freiwilliger Basis realisiert werden kann, müssen konsequente Kontrollen und begleitende Maßnahmen eine Durchsetzung dieser Regelungen gewährleisten.

Allgemeine Maßnahmen

Die **Einfahrtbereiche in den Stadtteil** (besonders Herrmannstraße, Herresthaller Straße), die vor allem durch den Durchgangsverkehr oftmals als Rennstrecke genutzt werden, sollten insgesamt durch verkehrliche Maßnahmen (versetzt abgegrenzte Parkflächen auf der Straße, Schwellen oder Pflasterung, Markierungen "30" auf der Straße u.ä.) entschärft werden und bereits am Ortseingang den Autofahrern ein deutliches (optisches) Signal auf den Wohnbereich geben und gleichzeitig ein zu schnelles Fahren zwangsweise verhindern.

Ebenso ist im Bereich Eurenener Straße (nach der Ampelanlage an der Bezirkssportanlage) nach Ausbau einer Einfahrt in den Pi-Park (von der Straße "Im Speyer" her) mit Verbindung zur Ottostraße eine Gestaltung des 'Ortseinganges' vorzunehmen. Der Verkehr in das Industriegebiet Ottostraße (besonders der Schwerlastverkehr) und der Durchgangsverkehr zum Industriegebiet "Eurenener Flur" sollte dann generell nicht mehr durch den Stadtteil laufen. Im Eingangsbereich des Stadtteils sollte bereits eine entsprechende optische und bauliche Gestaltung (z.B. eine Verengung der Eurenener Straße) vorgesehen werden. Die Tempo 30-Zone des Stadtteils sollte dann bereits ab der Ampelanlage (Bezirkssportanlage) beginnen.



Abb. 18: Eurerer Straße (Ortseingang, Bereich Sportanlage)

- **Der Durchgangsverkehr sollte auf die Hauptstraßen beschränkt werden**, wo durch bauliche und organisatorische Maßnahmen ein sicherer und angepasster Verkehr am ehesten zu regeln ist. Nebenstraßen, die häufig als Schleichweg genutzt werden und nicht für einen solchen Zweck ausgebaut sind (z.B. Udostraße), sollten für den Durchgangsverkehr gesperrt werden bzw. sollte ein Durchfahren erschwert/unattraktiv werden (z.B. durch Ausweisung der Straße als Spielstraße).

- **Konsequente Durchführung von (nicht angekündigten) Geschwindigkeitskontrollen im Ortsbereich und Überwachung des ruhenden Verkehrs (besonders Gehwegparker).**

Besonders die fehlende oder ungenügende Geschwindigkeitsüberwachung wird überall in den Trierer Stadtteilen bemängelt, da hier ein dringender Handlungsbedarf besteht. Dabei werden diese Forderungen dann aber schnell abgetan als Gängelung der Autofahrer und "Abzockerei" durch die Kommunen. Besonders die Auto-Lobbyisten - allen voran die Vertreter des ADAC - tun sich hierbei besonders hervor (vgl. TV-Artikel "Radarfallen: Zur Kasse bitte, Autofahrer. Kritiker: Kommunen zocken Verkehrsteilnehmer ab"), indem die Kontrollen und die Verantwortlichen angeprangert werden, mit keinem Wort aber erwähnt wird, dass hier erst einmal ein Verstoß durch den Autofahrer vorliegen muss, der letztlich dadurch sich und andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Von daher sollte die

Forderung nach einer verstärkten Geschwindigkeitsüberwachung selbstbewusst vertreten und eine Umsetzung beharrlich eingefordert werden.

Die Finanzierung der notwendigen Anlagen und Geräte könnte über die entstehenden Einnahmen abgedeckt werden. Zudem ließe sich der Unterstellung der Abzockerei zur Deckung von Haushaltslücken leicht dadurch begegnen, wenn die entstehenden Einnahmen im Stadtteil zumindest auch teilweise im Stadtteil wieder zweckgebunden für verkehrssichernde Maßnahmen in diesem Stadtteil verausgabt würden. Eine breite Unterstützung durch die Bevölkerung vor Ort wäre hierbei ebenso zu erwarten. Besonders bei Übergang der Kontrollen in die Verantwortung der Kommunen - wie dies auch in der Stadt Trier im Gespräch ist - wäre eine solche Umsetzung leichter durchführbar.

Auch ist die Praxis der Ankündigung von Geschwindigkeitskontrollen mit Ort- und Zeitangabe nicht zu tolerieren. Hier sollten besonders die Betroffenen im Stadtteil darauf hinwirken, dass solche falschverstandene Bürgerfreundlichkeit - auch durch die Presse und den Rundfunk - unterbleibt. Hierdurch wird keine Verhaltensänderung bei Verkehrssündern erzeugt, sondern nur ein sehr kurzfristig und räumlich begrenztes Wohlverhalten, welches die schon ohnehin geringe Abschreckungswirkung von Geschwindigkeitskontrollen noch weiter senkt. Im Stadtteil Euren könnte hier die feste Installation von 3-4 Kästen zur Aufnahme einer mobilen Anlage zur Geschwindigkeitskontrolle an den Problembereichen des Straßenverkehrs sehr sinnvoll sein. Hierdurch könnten dann unangekündigt und im unregelmäßigen Wechsel der Anlage "flächendeckende" Kontrollen im Stadtteil stattfinden.

- b **Ausbau der problematischen Kreuzungsbereiche im zentralen Ortsbereich im Hinblick auf Verkehrsberuhigung und Entschärfung von Gefahrenstellen** (Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger) s.o.

b **Bei der Vergabe von Grundstücken im Bereich des Pi-Parkes** könnte eine **Bevorzugung bzw. Förderung von im Stadtteil Euren ansässigen Betrieben** (z.B. bei einer Betriebsverlagerung durch eine notwendige Vergrößerung des Betriebes) auch Entlastungen im Verkehrsbereich für den zentralen Ortsbereich insgesamt bringen (fußläufige Erreichbarkeit des Betriebes; Liefer- und Kundenverkehr fließen nicht mehr durch Wohngebiete). Bei einer entsprechenden Förderung (z.B. verbilligte Grundstücke) könnte es zudem auch für Betriebe, die zur Zeit noch den Ortskern oder angrenzende Wohngebiete belasten (z.B. durch parkende Autos des Betriebes oder von Angestellten im öffentlichen Straßenraum), interessant werden, eine Verlagerung aus dem zentralen Ortsbereich oder aus Wohngebieten in ein geeigneteres Gebiet innerhalb des Stadtteils ins Auge zu fassen.

b **Es gibt derzeit offensichtlich planerische Überlegungen, die eine Art Moselaufstieg mitten durch die westlichen Stadtteile im Bereich Euren** ins Auge fassen. Dabei soll direkt in der Stadt vom Tal (Mosel) aus ein Anschluss zur Autobahn geschaffen werden. Hierbei würde die Straße "Im Speyer" ausgebaut, über den Sportplatz und evtl. auch durch die anschließende Wohnbebauung hindurch verlängert und am Hang auf die Höhe geführt werden. Teilweise soll dies durch eine Tunnellösung realisiert werden. Als Vorteil wird eine Anbindung des Industriegebietes Eurener Flur, des Messeparks, der südlichen Stadtteile über die Konrad-Adenauer-Brücke und eine Entlastung und teilweise Umleitung der Verkehre von der Bitburger Straße gesehen.

Gekoppelt wird dies zunächst mit dem Bau des Moselaufstieges in Igel. Wenn dieser nicht realisiert wird, wird hier im Stadtteil Euren ein Moselaufstieg als Alternative gesehen (vor allem beim Bau einer Moselbrücke im Bereich von Konz-Köhen und einer dann möglichen Führung des Verkehrs über die ausgebaute Luxemburger Straße).

Eine solche Lösung wird von der Arbeitsgruppe Verkehr generell abgelehnt, da hierdurch katastrophale Auswirkungen auf den Stadtteil Euren zu befürchten sind. Ein solcher Moselaufstieg würde nicht nur den lokalen Verkehr aus einem engeren Einzugsbereich der Stadt Trier (Industriegebiet und

südliche Stadtteile), sondern den ganzen Durchgangsverkehr (vor allem auch Schwerlastverkehr) zwischen dem Bereich Konz/Saar und einem Autobahnanschluss durch den Stadtteil Euren führen. Eine solche Schneise mitten durch gewachsene Siedlungsstrukturen würde - wie solche Maßnahmen auch an anderen Stellen zeigen - zu einem Zerteilen und einer Abtrennung des Stadtteils führen. Nach den Zahlen zur Straßenbelastung auf den 'Zubringerstrecken' zu urteilen, wäre auf einer solchen Strecke sicher täglich mit zehntausenden von Kraftfahrzeugen zu rechnen. Diese Fahrzeuge würden die Wohnbevölkerung links und rechts dieser Bresche nicht nur mit Lärm und Abgasen belasten und (gesundheitlich) beeinträchtigen, sie würden auch die Naherholungsfunktion des Stadtwaldes im Bereich Euren zerstören. Der Stadtteil selbst würde nicht vom Verkehr entlastet, indem Schleichverkehre durch den Stadtteil dann über diese Verbindung umgeleitet werden würden, vielmehr ist eine direkte Zunahme der Schleichverkehre im Ortsteil zu befürchten, die den Ortsteil dann teils als Zubringerstrecke zum Moselaufstieg und teils auch als Umgehung der vielbefahrenen Strecke und ihrer Hauptauf- und Abfahrten nutzen würden.

Spezielle Maßnahmen

- b **Der Verbindungsweg zwischen Euren und Zewen** hat als Straße mit dem Ausbau der Luxemburger Straße für die Stadtteile Euren und Zewen keine Bedeutung mehr. Er wird hingegen meist nur zur Umgehung von Kontrollen benutzt ("Promilleweg"). Dabei besteht eine verstärkte Unfallgefahr nicht nur auf dem Weg selbst, sondern auch innerhalb der angrenzenden Ortsbereiche von Euren und Zewen.

Dieser Verbindungsweg sollte deshalb nicht nur **formal in seiner Bedeutung abgestuft werden** (Anm.: Derzeit wird der Verbindungsweg auch nach Ausbau der Luxemburger Straße im Flächennutzungsplan als Hauptstraße ausgewiesen), sondern eine **Durchfahrt sollte insgesamt verhindert bzw. stark eingeschränkt werden** (nur für landwirtschaftliche Fahrzeuge und als Radweg zugelassen).



Abb.19: Promilleweg (Verbindungsweg Euren-Zewen)

↳ **Eine Ampelanlage bzw. eine gleichwertige Überquerungshilfe sollte vorgesehen werden für die Bereiche:**

- Kindergarten Ludwig-Steinbach-Straße (als fest installierte Ampelanlage)
- Im Speyer/Pi-Park im Bereich der Unterführung (Luxemburger Straße) zur Anbindung an das Fußgänger- und Radwegenetz zum Messepark (Anm.: Nach Ausbau des Pi-Parkes und Anbindung des Ortsteils über eine Verbindungsstraße Ottostraße / Pi-Park notwendig), falls hier keine Brücke realisiert werden kann.

↳ **Ausbau der St.-Helena-Straße als Stadtteilzentrum/ „Fußgängerzone“ mit Anliegerverkehr und eingeschränktem Kundenverkehr.** Der Einfahrtsbereich (Ecke St.-Helena-Straße/Eurener Straße) sollte gepflastert und erhöht werden.

Insgesamt sollte jedoch in diesem Bereich die Durchfahrt und das Parken für Anwohner erlaubt sein. Es wären entsprechende Parkplätze abzugrenzen und zu markieren.

Kunden der verschiedenen Betriebe und Geschäfte könnten als Anlieger ebenso den Bereich befahren und auf den privaten Kundenparkplätzen parken. Ansonsten wären entsprechende Parkplätze für Kunden und Besucher im

Randbereich der Fußgängerzone auszubauen (z.B. als Kurzzeitparkplätze).

Die Funktionsfähigkeit der "Fußgängerzone" als zentraler Versorgungsbereich des Stadtteils sollte durch Zugänglichkeit - auch für den motorisierten Verkehr - gesichert sein. Allerdings sollte der Wirtschafts-, Einkaufs- und Anliegerverkehr auf ein unbedingt notwendiges Maß reduziert werden, um damit die Attraktivität und Gestaltungsmöglichkeiten dieses Bereiches zu erhöhen.

- b **Im Bereich der Straße "Im Geimersfeld" sollten Anfahr- und öffentliche Parkmöglichkeiten geschaffen werden** (Kurzzeitparkplätze während des Tages zur besseren Nutzung des geplanten Fußgängerbereiches in der unteren St.-Helena-Straße; am Abend als Parkplätze für das Bürgerhaus).



Abb. 20: Im Geimersfeld

Gleiches gilt für den Bereich der **Wendepalette der Linie 1** nach deren Weiterführung bis in das Neubaugebiet.

Als Option sollte eine ähnliche Regelung auch für den **Bereich "Dorfplatz"** (Numerianstraße), je nach künftiger Nutzung und Ausgestaltung dieses Platzes, geprüft werden (am Tag: Kurzzeitparkplätze für Kunden; abends: Anwohnerparken). Während dabei zu normalen Zeiten auf dem Dorfplatz eine Parkplatznutzung sinnvoll wäre, sollte bei speziellen Veranstaltungen (Platzkonzerten, Errichtung Maibaum usw.) - nach entsprechender Vorankündigung mit Hinweisen - der Dorfplatz tageweise für diese vereinzelt Sondernutzungen (mit Priorität) von Autos freigehalten

werden.



Abb.21: Numerianstraße ("Dorfplatz")

- b **Rückbau der einmündenden Straßen im Bereich des Helenenbrunnens und Drosselung des Verkehrs.** Gleichzeitig sollte der engere Bereich des Helenenbrunnens im Hinblick auf seine historische Bedeutung als Dorfbrunnen, Kommunikationsraum und Treffpunkt für die Bevölkerung gestaltet werden.

Zur Erreichung dieses Zieles sind verschiedene Varianten denkbar:

- A: Rückbau durch den Bau einer Verkehrsinsel (im Einmündungsbereich der St.-Helena-Straße)
- B: Rückbau durch Vergrößerung der Fläche um den Helenenbrunnen
- C: Gestaltung eines kleinen Kreisverkehrs im Bereich des Helenenbrunnens
- D: Gestaltung des gesamten Kreuzungsbereiches als Platz um den Helenenbrunnen (z.B. durch Pflasterung der gesamten Kreuzung), wodurch auch optisch und fahrtechnisch eine Geschwindigkeitsdrosselung erreicht werden könnte.

Mehrheitlich wurde sich dabei in der Arbeitsgruppe Verkehr für die **Variante B** ausgesprochen.

Abb.: Helenenbrunnen

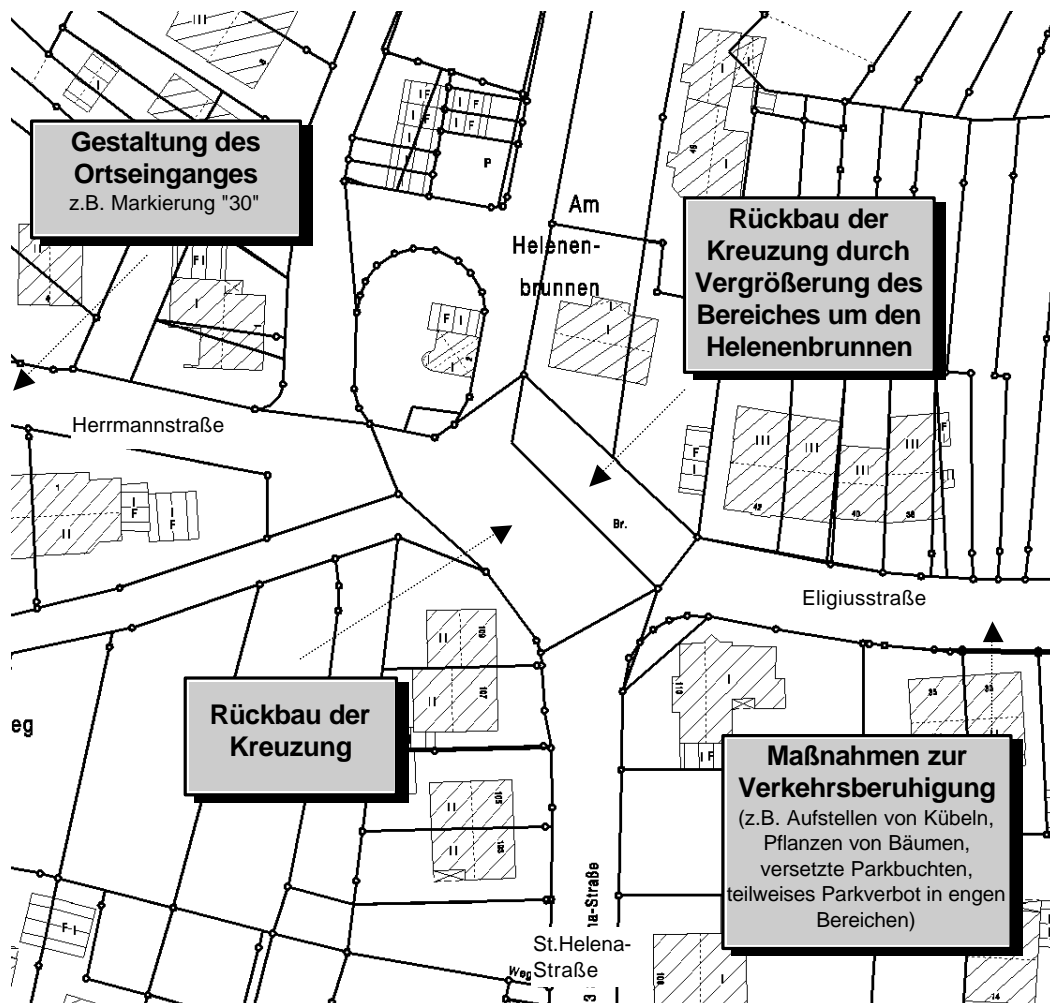




Abb. 24: Burgmühlenstraße

- **Verkehrsberuhigung der Herrmannstraße und der Herresthaler Straße** - ähnlich dem Ausbau der Eisenbahnstraße - mit versetzten Parkflächen. Die Bereiche vor dem Ortseingang (Wohnbebauung) sollten durch Pflasterung und/oder Schwellen optisch gestaltet und als Beginn des Wohngebietes kenntlich gemacht werden. Auf der Straße sollte zusätzlich eine große Markierung "30" aufgemalt werden.

- **Ausweisung der Udostraße und Schwingstraße als Spielstraße.** Dadurch soll zum einen die Verkehrsbelastung in diesem Bereich (besonders durch Schleichverkehre) vermindert werden und zum anderen die fehlenden Spielmöglichkeiten für Kinder in diesem Bereich verbessert werden.

Weitere Ausweisungen als Spielstraße oder ähnlich gestaltete Bereiche sollten erfolgen für

- Reulandstraße

- verkehrsberuhigte Bereiche im neuen Baugebiet BW 51



Abb. 25: Udostraße

- ↳ **Im Bereich des Ortsteils Herresthal sollten für die Hauptstraße die notwendigen Instandsetzungsarbeiten dringend durchgeführt werden.**

Neben den Instandsetzungsarbeiten sollten außerhalb der Ortschaft auch befestigte Randstreifen eingerichtet werden.



Abb. 26: Herresthal (Hauptstraße, Randstreifen)

Im Ortsbereich Herresthal wären Markierungen auf der Straße (Tempo 30) sinnvoll, da auch dieser Ortsteil stark durch Durchgangsverkehr betroffen ist. Entsprechend könnte im Eingangsbereich zum Ortsteil - besonders aus Richtung Fusenig - eine entsprechende Gestaltung (z.B. durch Pflasterung) die oftmals zu hohe Geschwindigkeit des Durchgangsverkehrs drosseln.

↳ **Sicherung der Straße außerhalb der bebauten Fläche von Herresthal in Richtung Zewen**

Entlang der Straße in Richtung Zewen liegt der Bachlauf offen in einem ungesicherten Graben unmittelbar neben der Straße. Besonders im Winter kann es hierdurch leicht zu Unfällen kommen. Die gefährdeten Bereiche sollten z.B. durch ein Schutzgeländer/Leitplanke oder durch Überbauung gesichert werden.



Abb. 27 Herresthal (Ausfahrt Zewen)

- ↳ **Zusätzlich sollte im Ortsteil Herresthal der Ausbau einer Parkfläche bzw. von Parkplätzen im Bereich des Spielplatzes und Freizeit-Hütte** diese - oftmals auch von Auswärtigen genutzte - Freizeiteinrichtung aufwerten und besser zugänglich machen.



Abb. 28: Herresthal (Hütte)

- b **Schaffung von mehr Sicherheit im Kreuzungsbereich St.-Helena-Straße / Herresthaler Straße durch entsprechende Parkverbote**, sowie Freihalten der linken Seite im unteren Teil der Herresthaler Straße.



Abb.29: St. Helena-Straße / Herresthaler Straße

- b **Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Straße "Im Speyer" und "Ottostraße" (über den Pi-Park) - wie bereits in städtischen Planungen vorgesehen.**



Abb.30 Im Speyer (Pi-Park)

3.3.5 Maßnahmenkatalog (mit Prioritätensetzung)

Die einzelnen Maßnahmen wurden von der Arbeitsgruppe Verkehr bewertet und nach ihrer Dringlichkeit und Wichtigkeit eingeschätzt. Der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse dieser Bewertung für die verschiedenen Maßnahmen als Vorschläge der Arbeitsgruppe Verkehr zu entnehmen.

Bei der Finanzierung und der zeitlichen Abfolge bei einer Umsetzung von Maßnahmen sollte diese Bewertung mit berücksichtigt werden. Gleichwohl könnten kleinere Maßnahmen oder Maßnahmen im Rahmen bestehender Sammelpositionen unabhängig von ihrer Gewichtung vorab umgesetzt werden.

MASSNAHMENKATALOG MIT PRIORITÄTENSETZUNG

Einteilung der in den Textkapiteln Maßnahmen nach 3 Hauptkategorien (A, B, C) und in der Reihenfolge innerhalb der Kategorien nach ihrer Wichtigkeit (Priorität)

Erläuterungen:

NR = Lfd. Nummer der Maßnahme Kennziffer A1 usw. (vgl. Lage in Übersichtskarte)

VT = Verkehrsteilnehmer F = Fußgänger / R = Radfahrer / ÖV = ÖPNV

IVr = IV ruhender Verkehr / IVf = IV fließender Verkehr

Nr	Art der Maßnahme	Gebiet / Planungsraum	VT
A	Unbedingt notwendige Maßnahmen		
A1	Gestaltung Kreuzungsbereich/Einmündung	St.-Helena-Straße / Numerianstr. u.St.-Helena-Str./ Burgmühlenstraße (Kriegerdenkmal)	F, IVf
A2	Der Verbindungsweg zwischen Euren und Zewen sollte zurückgestuft und für den normalen motorisierten Verkehr gesperrt werden	Verbindungsweg Euren/Zewen ("Promilleweg")	F, R, IVf
A3	Gestaltung Kreuzungsbereich/Einmündung	Numerianstraße / Eurener Straße (Raiffeisenbank / Ärztehaus)	F,R,IVf
A4	Besondere Probleme bereitet das Parken auf Bürgersteigen im Kurvenbereich Eligiusstraße-Burgmühlenstraße	Eligiusstraße-Burgmühlenstraße	IVr
A5	<u>Kein</u> Moselaufstieg im Bereich Euren	Im Speyer/Sportplatz Zone 1-3	IVf
A6	Ampelanlage bzw. Überquerungshilfe (fest installiert)	Eurener Straße (Kindergarten)	IVf
A7	Gestaltung Kreuzungsbereich/Einmündung	St.-Helena-Str. / Eurener Straße (Sparkasse)	F, IVf
A8	Gestaltung Kreuzungsbereich/Einmündung Rückbau Straßen / Verkehrsberuhigung bzw. Gestaltung als Platz	Helenenbrunnen	F, IVf
A9	Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich bzw. "Fußgängerzone" (Stadtteilzentrum)	Untere St.-Helena-Str.-	F,R, IVr, IVf
A10	Gestaltung Kreuzungsbereich/Einmündung und Wendepalte Linie 1	Ludwig-Steinbach-Straße / Eurener Straße (Kindergarten)	F, IVr, IVf
A11	Ergänzung fehlender Bürgersteige	Burgmühlenstraße	F
A12	Konsequente Durchführung von (nicht angekündigten) Geschwindigkeitskontrollen im Ortsbereich	Zone 1-4 (ganzer Stadtteil)	IVf
A13	Parkplätze für Einkaufsbereich St.-Helena-Straße (Fußgängerzone) und Bürgerhaus	Im Geimersfeld (Wendepalte)	IVr
A14	Ausweisung als echte Einbahnstraße	St.-Helena-Straße zwischen Kirche u. Tempelherrenstraße	IVf
A15	Verkehrsberuhigung	Eligiusstraße	IVf

B1	Ergänzung fehlender Bürgersteige	Udostraße	F
B2	Ausbau und Instandsetzung der Hauptstraße	Herresthal	IVf
B3	Gestaltung Kreuzungsbereich/Einmündung	Im Spilles / Eurener Straße (Kindergarten)	F, IVf
B4	Ergänzung fehlender Bürgersteige	Greilerstraße	F
B5	Ergänzung fehlender Bürgersteige	St.-Helena-Straße	F
B6	Überwachung und Ahndung von zugeparkten Bürgersteigen	St.-Helena-Straße	IVr
B7	Für Lastwagen u.ä. Fahrzeuge ist ein Abstellen (Parken) der Fahrzeuge im normalen Straßenraum innerhalb des zentralen Ortsbereiches einzuschränken bzw. zu verhindern.	Zone 1-3	IVr
B8	Verbindungsstraße über Pi-Park	Im Speyer / Pi-Park / Ottostraße	IVf
B9	Sicherungsmaßnahmen/Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke gegen Wohngebiete	Bahnstrecke (bes. im Bereich BW 51)	
B10	Verkehrsberuhigung	Herrmannstraße	IVf
B11	Verkehrsberuhigung	Herresthaler Straße	IVf
B12	Ausweisung als Spielstraße	Udostraße	IVf
B13	Beibehalten Einbahnstraßenregelung	Burgmühlenstraße	IVf
C	Notwendige und wünschenswerte Maßnahmen		
C1	Die Beförderung von Kindern aus Herresthal in den Kindergarten Euren ist zu verbessern.	Herresthal	ÖV
C2	Sicherung der Straße in Richtung Zewen	Herresthal	IVf
C3	Ausbau von Parkflächen und -plätzen im Bereich Spielplatz/Hütte	Herresthal	IVr
C4	Fußgängerweg zwischen Eurener Straße und Ottostraße für Fußgänger sichern	Eurener Straße / Ottostraße	
C5	Ausbau Radwegenetz im Wohnbereich	Vor Plein-Im Spilles-Eurener- straße-Ottostraße-Im Speyer	R
C6	Anbindung des Stadtteils an den Moselradweg / Messepark bzw. weiter an das Stadtzentrum. Brücke bzw. Ampelanlage/Überquerungshilfe	Ottostraße/Pi-Park/Im Speyer Im Speyer/Pi-Park	F R
C7	Überwachung und Ahndung von zugeparktem Kreuzungsbereich / Regelung einseitiges Parken	Herresthaler Straße / St.-Helena-Str.	IVr
C8	Überwachung und Ahndung von zugeparkten Bürgersteigen (im unterer Teil der Udostraße)	Udostraße	IVr
C9	Ausweisung als Spielstraße	Schweringstraße	IVf
C10	Gestaltung Eingangsbereich	Eurener Straße (ab Sport- anlage)	R, IVf
C11	Verbindung zum Industriegebiet Gottbillstraße/Diedenhofener Straße (Fuß-/ Radweg) - Bau bzw. Instandsetzung	Zone 3	F, R
C12	Anbindung Teichweg ist zu verbessern	Teichweg/Eisenbahnstraße	F, R
C13	Ausweisung als spielstraßenähnlicher Bereich	Reulandstraße	IVf
C14	Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich	BW 51	IVf
C15	Parkverbot	Kreuzungsbereich St.-Helena- Straße / Herresthaler Straße	IVr

3.4 Arbeitsgruppe Arbeiten, Wohnen, Bauen und Konversion

3.4.1 Vorbemerkung

Der Stadtteil Euren (Gesamtfläche 1318,9 ha) besteht aus landwirtschaftlicher Nutzfläche, Waldfläche, Industrie-Gewerbegebieten, Konversionsflächen und dem eigentlichen Wohnbezirk (ca. 4000 Einwohner).

Innerhalb des Wohngebiets Euren ist die Neubebauung mit Ausnahme des Baugebietes BW 51 an ihre Grenzen gestoßen.

Gem. dem am 21.04.1999 / Bürgerversammlung zum Stadtteilrahmenplan Euren von OB Helmut Schröer gehaltenen Sachvortrag

- ist das Gebiet/Areal Ausbesserungswerk nicht Bestandteil der gesetzten Aufgabe der AG, da dieses Areal räumlich nicht zu Euren gehört
- nicht näher dargelegten wirtschaftlichen Überlegungen der Stadt Trier Vorrang haben sollen
- ist die PI-Schule/Am Teichweg ebenfalls nicht Bestandteil der gesetzten Aufgabe, da dieses Gebiet im Vorfeld der Arbeit der AG als gewerblich/gärtnerisch zu nutzender Fläche von der Kommune an Anliegerbetriebe vergeben wurde
- das Industriegebiet „Alter Flugplatz“ weist zwar noch erhebliche Freiflächen aus, diese können aber aus der Betrachtung der AG deshalb herausgenommen werden, da diese überwiegend mit Optionen belegt sind

Die Überlegungen/Vorschläge erstrecken/beschränken sich auf den Bereich Konversionsfläche PI-Park Eurener Straße/Am Speyer und Industriegebiet Ottostraße.

3.4.2 Zielsetzung

Integration des Konversionsgeländes PI-Park in ein Gesamtkonzept des Wohngebiets Euren unter Berücksichtigung bereits vorhandener Wohn- und Arbeitsbedingungen mit Schaffung neuer konzeptioneller Schwerpunkte Wohnen/Arbeiten (weiche Industrie) mit der Chance der Neugestaltung des „Einfalltores Euren“.

Ist-Zustand

Gesamtfläche Stadtteil Euren 1318,9 ha (11,3 % Gesamtfläche der Stadt Trier)

Einwohnerzahl (1998) 4086 (3,8 % der Gesamtbevölkerung der Stadt Trier)

194 Arbeitsstätten mit 4639 Beschäftigten (letzte Zählungen 1987/1993)

- davon im Stadtbezirk Euren (d.h. ohne Industriegebiet Eurer Flur, Ottostraße):
104 Einzelhandelsbetriebe (u.a. 16 aus Bereich „Handwerk“, z.B. Friseur, Schreinerei, 14 Kfz-Betriebe, 8 Gartenbau, 19 Gastronomie).

Damit trägt der Stadtteil Euren bereits heute schon in besonderem Maße zur Bereithaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen bei Mit-Inkaufnahme einer Minderung der Wohn- und Lebensqualität bei. Zum Ausgleich dieser Umstände hat sich die AG zum Ziel gesetzt, auf die Schaffung neuer Wohn- und Lebensqualität hinzuwirken (s. auch Zielsetzung).

Der Konversionsbereich „Trier-West“ besteht aus 3 Konversionsflächen:

- „PI-Park“/ „Kaserne Bertard“
- Teichweg
- DB-Ausbesserungswerk als zivile Konversation

Nach den Ergebnissen des von der Stadt Trier veranstalteten Workshops „Stadtentwicklung und Konversion“ vom Juli 1997 hat die „Arbeitsgruppe Gewerbe: Trier-West, Euren“ zur Konversionsfläche „**Im Speyer**“ folgenden Vorschlag

unterbreitet:

- die Umnutzung der Fläche stellt aufgrund der stadtgeografischen Lage, der Größe und der bestehenden gewerblichen Nutzung in der Nachbarschaft keine besonderen städtebaulichen Probleme dar. Die zukünftige gewerbliche Nutzung in Ergänzung des Bestandes ist absehbar“

Weiterhin wird in der Informationsschrift zur „Bürgerbeteiligung zum Stadtteilrahmenplan Euren“ zum ehemaligen **Bahn-Ausbesserungswerk** ausgeführt:

- dieses Gebiet grenzt im Westen unmittelbar an den Stadtteil an. Die umgebenden Störpotentiale (Bahn/Gewerbeflächen) und die Lage schließen eine Schwerpunktbildung „Wohnen“ aus. Hier wäre möglicherweise eine Nutzungsmischung von Gewerbe, Dienstleistungen, Freizeit- und Sonderformen des Wohnens in Verbindung mit Arbeit zu suchen und anzustreben. Für die Umnutzung des Geländes **Ausbesserungswerk** liegen bereits Konzepte vor

zur Konversionsfläche **Teichweg**:

- Grundproblem der Konversionsfläche ist seine Lage im Hochwasserbereich (und von daher in seiner Nutzung beengt). Die Fläche könnte als Grünzug (Frischlufschneise in Hauptwindrichtung) bestehen bleiben und ihre Funktion für das Stadtklima wieder erhalten (Nutzungsvorgabe s.o.).

PI-Park, Gesamtfläche - nach Angaben Herrn Loosen-Bach - ca. 8,4 ha

Industriegebiet Ottostraße, Gesamtfläche ca. 12 ha.

PI-Park grenzt an Eurenener Straße/Im Speyer, Eisenbahn/Güterstrecke (Westtrasse) mit Straßenzufahrten von der Eurenener Straße und Im Speyer bzw. Gleisanbindung an Westtrasse.

Als militärisches Gebiet kann die Fläche sofort als Gewerbegebiet genutzt werden. Da in Trier kaum oder gar kein weiteres Gewerbegebiet vorhanden ist, ist die Liegenschaft seit dem 26.06.1999 frei bzw. zur kurzfristigen Verpachtung mit

kurzfristigen Kündigungsfristen anmietbar.

Industriegebiet Ottostraße grenzt an Reulandstraße (Wohngebiet), Eurener Straße (Wohngebiet), PI-Park (westlich zur Ottostraße), Westtrasse mit Straßenzufahrt über Eurener Straße.

Gebiet Ottostraße ist ausgewiesen als Gewerbegebiet mit vereinzelt Wohnungen.

Gem. Ortsbegehung von 9/99 befinden sich

- im äußeren Bering eine lebhaft Wohnbebauung (ca. 60 Parteien) mit den unterschiedlichsten Betrieben aus Handel (z.B. Getränke, Bäckereizubehöre, Kfz-Zubehör), Handwerk (z.B. Schreinerei, Druckerei), Dienstleister (Telekom)
- im inneren Bereich jedoch kaum Wohnungen, sondern vielmehr vereinzelt, aber großflächige Gewerbebetriebe (Moritz u. Senger, Bernhard Massard, Bollmann, Schümmelfeder).

Industriebetriebe - im herkömmlichen Sinne - mit besonderen Emissionen (Lärm, Umweltbelastung) sind nicht vorhanden.

Aufgrund der Anbindung an die wohnliche Nähe und der bereits vorhandenen Mischung aus Wohnen/Gewebe bietet sich die Fläche des PI-Parks zur Verschmelzung mit dem Bereich Ottostraße an:

- Verschönerung des „Ortseinfalles“ nach Euren durch geeignete Maßnahmen wie Begrünung
- Verlagerung des Schwerlast- und Gewerbeverkehrs durch die neu zu schaffende Anbindung Ottostraße/PI-Park/Im Speyer
- Geeignete Erschließungsmaßnahmen im neu geschaffenen Wohn-/Gewerbegebiet unter Berücksichtigung/Integration (Verlagerung, Vergrößerung) der derzeitigen Anlieger
- Verbindung von industrieller/gewerblicher Monostruktur (großflächige Gewerbestruktur)
- Förderung der Ansiedlung ortsteilansässiger Betriebe
- Schaffung neuer Arbeitsplätze

3.4.3 Abbruch der Maßnahme

Am **25.10.1999** fand im Rathaus ein Gespräch mit Frau Christiane Horsch (Wirtschaftsdezernentin) und Herrn Horst Orth (Amt für Wirtschaftsförderung) mit den Mitgliedern der AG statt.

Die von der Verwaltung den Mitgliedern der AG vorgetragenen Thesen/Überlegungen standen im krassen Widerspruch zu den Ausführungen vom **03.11.1999** des Sachgebietsleiters Herrn Seifert vom Bundesvermögensamt Trier und haben die bisher erarbeiteten und zusammengetragenen Ergebnisse/Vorstellungen ad absurdum geführt.

So haben die Gesprächspartner der Verwaltung der Arbeitsgruppe suggeriert, dass hinsichtlich der Planung/Vermarktung des PI-Parks „noch alles offen“ ist.

Entgegen diesen Aussagen wurden von Seiten des Bundesvermögenssamtes mitgeteilt, dass

- das Bundesvermögensamt das ausschließliche Interesse hat, die Konversionsflächen „so schnell wie möglich“ zu veräußern
- die Stadt Trier Träger der Planungshoheit ist
- diese entschieden hat, den PI-Park ausschließlich als Gewerbegebiet zu nutzen
- Pläne über die Erschließungsstraßen bereits vorliegen
- die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Zeit geschaffen werden (Bauplan mit gleichzeitigem Veränderungsbeschluss, BW 68)
- in dem Gebiet Gewerbe, kleine produzierende Betriebe, Großhandel angesiedelt werden soll, nicht aber Dienstleister und Einzelhandel
- nach Baunutzungsverordnung demnach nur Wohnungen für Hausmeister und Eigentümer geschaffen werden können
- sonstiges Wohnen nicht statthaft ist
- im übrigen die Verhandlungen mit der Stadt Trier weitestgehend abgeschlossen sind, wobei die Stadt nicht kaufen, wohl aber in „Maklermanier“ Käufer empfehlen wird (DM 100,00/qm/zzgl. Aufbauten).

Herr Seifert hat ausdrücklich erklärt, dass

- das Gesamtkonzept sich bereits im fortgeschrittenen Stadium befindet
- von daher sich ein Gespräch zwischen ihm und der AG erübrigt/nicht mehr sinnvoll erscheint
- weitere Auskünfte Frau Horsch/Herr Orth erteilen können

Nach ausführlicher Erörterung am **08.11.1999** mit Herrn Loosen-Bach und Herrn Gettmann wurde vereinbart, dass nach derartigem „Verhalten“ der Verwaltung keine Möglichkeit der sinnvollen Weiterarbeit besteht und die AG ihre Arbeit einstellen wird.

3.4.4 Schlussbemerkung

Die AG Konversion hat großes Verständnis für die schnellen Planungen, Ausführungen etc. in dem betroffenen Gebiet durch das Wirtschaftsdezernat der Stadt Trier.

Die AG hat aber kein Verständnis dafür, dass Bürger vom Oberbürgermeister der Stadt Trier gebeten werden, bei einem „Stadtteilrahmenplan“ mitzuarbeiten, Ideen zu sammeln und Konzepte zu entwickeln, wenn bei der Aufforderung durch den Oberbürgermeister bzw. dem Beginn der Maßnahmen durch die Arbeitsgruppen, für die schon „Verwaltung“ feststeht, dass aufgrund der bereits getroffenen Entscheidung sich jegliche Erörterung erübrigt.

4 Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Arbeitsgruppen

**Unterschiede im Detail
keine unüberbrückbaren
Gegensätze**

Die drei Arbeitsgruppen „Dorfgestaltung“, „Kinder und Jugendliche“ und „Verkehr“ haben sich im Rahmen ihrer jeweiligen Aufgabenstellung in einigen Bereichen mit den gleichen Themenfeldern befasst. Dabei wurden sowohl gleiche - oder ähnliche Vorstellungen, aber auch unterschiedliche Vorschläge zu einzelnen Maßnahmen entwickelt. Bei den Unterschieden handelt es sich nicht um unüberbrückbare gegensätzliche Vorstellungen, sondern zumeist um Unterschiede im Detail oder in der Bewertung der Reihenfolge bzw. Priorität, in der die Maßnahmen realisiert werden sollen. Diese unterschiedliche Prioritätensetzung ergibt sich aus den jeweiligen Themenschwerpunkten und den damit verbundenen Wertungen der Arbeitsgruppen.

Zu den Aussagen der Arbeitsgruppe „Konversion/Wohnen/Arbeiten“ gibt es nur wenige Überschneidungen, da diese Gruppe sich mit einem Teilbereich des Stadtteils befasst hat, der bei den anderen Gruppen nur eine untergeordnete Rolle spielt.

4.1 Stadtteilzentrum / Dorfplatz

**Stadtteilzentrum im
Bereich der Unteren St.-
Helena-Straße
Numerianstraße**

Ein zentrales gemeinsames Anliegen ist die Aufwertung des Stadtteils durch die Umgestaltung eines Bereiches im Ortskern zu einem Stadtteilzentrum. Dabei gehen alle drei Arbeitsgruppen davon aus, dass das Stadtteilzentrum im Bereich der Unteren St.-Helena-Straße/Numerianstraße anzusiedeln ist und dass dieser Bereich verkehrsberuhigt ausgebaut und entsprechend den Anforderungen an ein solches Zentrum umgestaltet werden muss.

**Förderung der
vorhandenen Infrastruktur**

Für alle drei Arbeitsgruppen ist es wichtig, dass durch einen entsprechenden Ausbau die dort vorhandene Infrastruktur aufgewertet und dadurch die Chance zu deren Erhalt vergrößert und die Ansiedlung neuer zentraler Einrichtungen erleichtert wird.

**Stadtteilzentrum als
Kommunikationsraum
Brunnenanlage**

Der Straßenraum soll so gestaltet werden, dass dort ein Aufenthalts- und Erlebnisraum mit generationsübergreifenden Kommunikationsmöglichkeiten geschaffen wird. Hier empfehlen die Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ und die Arbeitsgruppe „Kinder und Jugendliche“ die Installation einer Brunnenanlage im

Bereich des Kriegerdenkmals und der Verbindungsgasse zwischen der St.-Helena-Straße und der Freifläche in der Numerianstraße. Während die Arbeitsgruppe „Kinder und Jugendliche“ dabei die Spielmöglichkeiten für Kinder in den Vordergrund stellt, hebt die Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ den historischen Bezug zum „Eurener Bach“ hervor. Sie schlägt deshalb auch eine Offenlegung des Baches in diesem Bereich vor.

unterschiedliche Vorstellungen für die Freifläche in der Numerianstraße	Deutliche Unterschiede gibt es dabei vor allem bei der Ausgestaltung der Freifläche in der Numerianstraße und dem Stellenwert der Umgestaltung der St.-Helena-Straße.
multifunktionaler Dorfplatz	Die Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ möchte die Freifläche in der Numerianstraße zu einem multifunktional nutzbaren Dorfplatz mit weitestgehend feststehenden Installationen (Z.B: überdachte Fläche für Veranstaltungen) ausbauen und sieht darin den zentralen Bestandteil eines zukünftigen Stadtteilzentrums. Der Errichtung dieses Dorfplatzes wird von der Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ oberste Priorität eingeräumt.
Festplatz mit Parkmöglichkeiten	Für die beiden anderen Gruppen, insbesondere die Arbeitsgruppe „Verkehr“ hat der Ausbau der St.-Helena-Straße zu einem Stadtteilzentrum mit attraktiven Fußgängerbereich eine wesentlich höhere Bedeutung. Die Freifläche in der Numerianstraße erfüllt nach diesen Vorschlägen eher eine Nebenfunktion. Der Platz sollte nach den Vorstellungen der Arbeitsgruppe „Verkehr“ zu einem „Festplatz“ ausgebaut werden. Für die Zeit, in der die Freifläche nicht als Festplatz benötigt wird, sollten hier Parkflächen zur Verfügung gestellt werden. Diese Parkflächen sollten tagsüber, als Kurzzeitparkplätze für die Nutzer des Stadtteilzentrums und abends als Anwohnerparkplätze genutzt werden können. Bei Veranstaltungen auf dem Festplatz würden diese Parkflächen zeitweise entfallen.(mit Priorität für diese Sonderveranstaltungen).

4.2 Themenbereich Verkehr

Verkehrssicherheit zentrales Anliegen

Für alle drei Arbeitsgruppen spielen Fragen der Verkehrssicherheit eine zentrale Rolle. Je nach Schwerpunktsetzungen der Arbeitsgruppe gibt es deutliche Überschneidungen bei Fragen der Umgestaltung des Straßenraumes (z.B. Rückbau von Kreuzungen) oder beim Ausbau der Fußwegeverbindungen innerhalb der Wohnbebauung (z.B. Ausbau der Bürgersteige) und außerhalb der Wohnbebauung (z.B. Ausbau der Wanderwege). Eine verschärfte/ bessere Kontrolle des ruhenden und fließenden Verkehrs sowie die Ahndung von Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung bietet für die Arbeitsgruppe „Verkehr“ und die Arbeitsgruppe „Kinder und Jugendliche“ eine wichtige Voraussetzung für die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Für die Arbeitsgruppe Verkehr steht der Rückbau und die Gestaltung von zentralen Kreuzungen und Einmündungen an oberster Stelle ihrer Prioritätenliste.

4.3 Themenbereich Naturspielplatz

Naturspielplatz am Eurener Bach

Die Einrichtung eines Naturspielplatzes zählt zu den zentralen Forderungen der Arbeitsgruppe „Kinder-Jugendliche“ und steht bei dieser Gruppe auch an der ersten Stelle der vorgeschlagenen Maßnahmen. Die Forderung nach einem Natur- und Abenteuerspielplatz wird auch von der Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ erhoben. Beide Gruppe möchten einen solchen Spielplatz im Bereich des Eurener Baches am Ende der Hermannstraße anlegen. Konkrete Standortvorschläge werden allerdings nur von der Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ gemacht. Dagegen konkretisiert die Arbeitsgruppe „Kinder und Jugendliche“ die Anforderungen an ein solches Gelände und belegt dies auch mit den Ergebnissen der Umfrage in der Grundschule.

5 BILDQUELLENNACHWEIS

Einleitung

Abb. 1	Artikel in der Rathauszeitung vom 27.04.1999 zur Auftaktveranstaltung	3
Abb. 2	Workshop am 29.10.99	4
Abb. 3	Workshop am 29.10.99	4

Arbeitsgruppe Dorfgestaltung

Abb. 1	ortstypische Hofstruktur	12
Abb. 2	ortstypische Hofstruktur	12
Abb. 3	Kreuzung Eurener Straße/Ludwig-Steinbach-Straße	13
Abb. 4	Firmenhinweisschilder	14
Abb. 5	Eingangsbereich „Hotel Eurener Hof“	14
Abb. 6	Einmündungsbereich St.-Helena-Straße – Eurener Straße.	15
Abb. 7	Untere St.-Helena-Straße	15
Abb. 8	Vorgärten in der St.-Helena-Straße	16
Abb. 9	Kreuzung St.-Helena-Straße - Numerianstraße - Burgmühlenstraße	16
Abb. 10	Gasse zwischen St.-Helena-Straße und „Dorfplatz“	17
Abb. 11	St.-Helena-Straße mit Kriegerdenkmal	17
Abb.12	Freifläche für zukünftigen Dorfplatz (muss neu fotografiert werden)	18
Abb. 13	Kirchenvorplatz St. Helena	19
Abb.14	Baustelle gegenüber der Kirche	20
Abb.15	Bunker in der St.-Helena-Straße	21
Abb. 16	Weg zum Eurener Bach.	22
Abb. 17	Waldweg am Katerbach	23
Abb. 18	Kreuzungsbereich Helenenbrunnen	24
Abb. 19	Kreuzungsbereich Burgmühlenstraße - Elegiusstraße	24

Arbeitsgruppe Kinder und Jugendliche

Abb. 1	Zugeparkter Gehweg in der Eligiusstraße	29
Abb. 2	Bürgersteig in der in der St.-Helena-Straße	29
Abb. 4	Möglicher Standort für Aktionsbrunnen	30
Abb.5	Illustration „Aktionsbrunnens“	30
Abb. 6	Beispiel für Wasserspiele	30
Abb. 7	Spielplatz in der Ottostraße	31

Abb. 8	Zitat aus einem Fragebogen zum Themenbereich Spielplatzgestaltung	32
Abb. 9	Spielplatz Pestalozzi-Straße	33
Abb. 10	Zitat aus einem Fragebogen zum Themenbereich Spielplatzgestaltung	34
Abb. 11	Vorschlag aus der Befragung	35
Abb. 12	Schulhof der Johann-Hermann-Grundschule	35
Abb. 13	Zitat aus einem Fragebogen	36
Abb. 14	Kreuzung St. St.-Helena-Straße./Numerianstraße	36
Abb. 15	Gehweg in der St.-Helena-Straße	36
Abb. 16	Fußgängerüberweg Eisenbahnstrasse / Ecke im Spilles	37
Abb. 17	Zitat aus einem Fragebogen	37

Arbeitsgruppe Verkehr

Abb. 1	Artikel im TV vom 29.10.1999	41
Abb. 2	Übersichtskarte "Grobkonzept"	48
Abb. 3	„Fußgängerzone“ St.-Helena-Straße	52
Abb. 4	Einmündungsbereich Im Spilles / Eurener Straße	53
Abb. 5	Numerianstraße Eurener Straße	55
Abb. 6	St.-Helena-Straße / Eurener Straße	56
Abb. 7	Planungsvorstellungen Kreuzungsbereich Kriegerdenkmal	57
Abb. 8	Udostraße	58
Abb. 9	Promilleweg	61
Abb. 10	Im Speyer	62
Abb. 11	Vorgeschlagene Radwegeverbindungen im Stadtteil Euren (s. Anlage)	64
Abb. 12	Kreuzungsbereich Udostraße-Eligiusstraße- Burmühlenstraße	66
Abb. 13	Einmündung Ludwig-Steinbach-Straße/Eurener Straße	67
Abb. 14	Einmündung Ludwig-Steinbach-Straße/Eurener Straße	67
Abb. 15	Planungsvariante A (Verkehrsplanung) (s. Anlage)	68
Abb. 16	Planungsvariante B (Verkehrsplanung) (s. Anlage)	69
Abb. 17	Eligiusstraße	70
Abb. 18	Eurener Straße (Ortseingang, Bereich Sportanlage)	72
Abb. 19	Promilleweg (Verbindungsweg Euren-Zewen)	76
Abb. 20	Im Geimersfeld	77
Abb. 21	Numerianstraße ("Dorfplatz")	78
Abb. 22	Planungsvorstellungen Helenenbrunnen (s. Anlage)	79
Abb. 23	Eligiusstraße	80
Abb. 24	Burmühlenstraße	80
Abb. 25	Udostraße	81

Abb. 26	Herresthal (Hauptstraße)	82
Abb. 27	Herresthal (Ausfahrt Zewen)	82
Abb. 28	Herresthal (Hütte)	83
Abb. 29	St. Helena-Straße / Herresthaler Straße	83
Abb. 30	Im Speyer (Pi-Park)	84

Fotos: Toni Loosen-Bach und Hans-Peter Nossem
Karten/ Übersichtspläne: Bettina Wilhelm und Hans-
Peter Nossem