



Filsch

Stadtteilrahmenplan Filsch

Herausgeber:

Baudezernat der Stadt Trier

Rathaus

Am Augustinerhof

54290 Trier

Bearbeitung:

Stadtplanungsamt der Stadt Trier

Abteilung 61/3 Städtebaulicher Entwurf, verbindliche Bauleitplanung und Sanierung

Trier, im Juli 2005

Vorwort

Der Stadtteil Filsch ist in der Stadt Trier und im Höhenstadtgefüge bezogen auf Einwohnerzahl und Fläche der kleinste Stadtteil. Dennoch hat Filsch in den letzten 4 Jahrzehnten erheblich an Eigendynamik gewonnen, was dazu führte, dass die ursprünglich dörflichen Strukturen und das Ortsbild erheblich in Mitleidenschaft gezogen wurden. Die Siedlungsfläche war bis in die 60er Jahre hinein in einem Taleinschnitt unterhalb eines Südwesthangs des Tarforster Plateaus eingebunden. Insbesondere ab Ende der 60er und in den 70er Jahren entstanden rund um den Ortskern im Nordwesten und Südwesten neue Wohnbausiedlungen. Das durch die Taleinschnitte geprägte Straßengefüge und Ortsbild wurde hierdurch abgerundet, verloren gingen dabei allerdings ein klar ablesbarer Ortseingang und die prägnante Dorfstraße, die in den Ortskern führt.

Mit der Flurbereinigung Mitte der 60er Jahre und der gesteigerten Wohnraumnachfrage im Nahbereich der Universität in den 70er Jahren wurden darüber hinaus die in Filsch vorherrschenden Baustrukturen sukzessive verändert. In den vorhandenen Hofstrukturen wurde nachverdichtet bzw. landwirtschaftliche Nutzbauten abgerissen und durch Wohngebäude ersetzt. Vor der Ortslage Filsch wurde außerdem Ende der 60er Jahre ein Gewerbegebiet ausgewiesen und Ende der 90er Jahre an der Grenze zu Tarforst jenseits der L 144 ein großes Entwicklungsgebiet mit zusätzlichen Wohnbauflächen begonnen. Beide Ansiedlungen sind durch die L 143/ L144 vom Ortskern abgetrennt, haben jedoch nachhaltige Auswirkungen auf das Landschaftsbild um Filsch. Der anhaltende Nachfrage- druck nach Bauland wird in den kommenden Jahren weitere Veränderungen bringen. Das Entwicklungsgebiet Tarforster Höhe wird mit neuen Bauabschnitten, die dem Ortsbezirk Filsch zugeordnet sind, bis zum Taleinschnitt des Gottbachtals zuwachsen. Filsch wird nur noch durch einen schmale Grünstreifen von den Tarforster Siedlungsflächen räumlich getrennt. Auch das Gewerbegebiet im Südosten, das dem Ortsbezirk Irsch zugeordnet ist, steht vor seiner Erweiterung durch den vorliegenden BI 6, so dass auch Filsch und Irsch baulich weiter zusammenwachsen werden. Die einstige Insellage der einzelnen Höhenstadtteile wird hierdurch weiter aufgeweicht und eröffnet ganz neue Perspektiven bei der Verkehrsanbindung und der Daseinsvorsorge durch Konzentration von Infrastruktur.

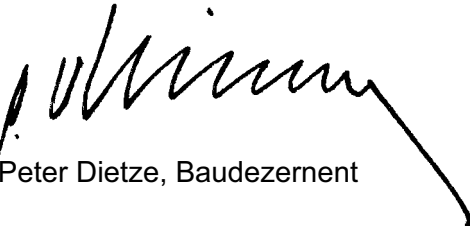
Das hier vorliegende Entwicklungskonzept knüpft zum einen daran an, den Ortskern von Filsch abzugrenzen, identitätsprägendes herauszuarbeiten und Ansätze zur stadtgestalterischen Aufwertung aufzuzeigen. Zum anderen soll durch verschiedene Maßnahmen die Verkehrsanbindung von Filsch zu den anderen Höhenstadtteilen und zur Talstadt nachhaltig gesichert und verbessert werden. Die Rahmenbedingungen für ein Ortserneuerungskonzept in Filsch, mit dem Ziel Ordnungs- und Erneuerungsmaßnahmen auf den öffentlichen und privaten Flächen im Ortskern durchzuführen und hierdurch das Ortsbild zu verbessern, sind aufgrund der Lage von Filsch abseits von Durchgangsstraßen sehr günstig. Die Wiederbelebung einer Ortsmitte in Filsch war zentrales Thema in der Bürgerdiskussion und wird im Stadtteilrahmenplan aufgegriffen. Der Stadtteilrahmenplan setzt auf die Wiederbelebung eines Ortsmittelpunktes unmittelbar anschließend an den Ortskern und schlägt die Nutzung bereits vorhandener Potentiale vor. Die Standortüberlegungen der Bürger für ein Gemeindehaus werden im Entwicklungskonzept an dieses Ziel angeschlossen. Der Landschaftsbezug, insbesondere die Wanderwegeerschließung auf dem „Schellberg“ steht hiermit unmittelbar in Zusammenhang, gewisse Synergieeffekte könnten erzielt werden.

Das räumliche Zusammenwachsen der Ortsteile in der Höhenstadt gibt neue Ansatzpunkte zur Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen. Durch den erheblichen Zuwachs an Siedlungsflächen in den bisherigen Außenbereichen, werden in Zukunft die Wegeverbindungen in überwiegend bebauten Bereichen liegen können und damit benutzungsfreundlicher, da eine gewisse soziale Kontrolle gewährleistet ist. Daneben ist eine wichtige Fragestellung in den Stadtteilrahmenplänen der Höhenstadt die Sicherung und Verbesserung der ÖPNV-Anbindung sowohl untereinander als auch zur Talstadt. Durch die aktuelle und noch anstehende Siedlungsentwicklung in der Höhenstadt können sich hier ganz neue Perspektiven ergeben, die auch in dem vorliegenden Entwicklungsplan angedacht sind.

Der Stadtteilrahmenplan wird nach abschließender Beratung und Beschlussfassung im Stadtrat eine Orientierung für das Handeln in Rat und Verwaltung sein. Er hat keine Rechtsverbindlichkeit gegenüber den Bürgern, sondern stellt eine Selbstbindung von Rat und Verwaltung dar. Falls es also in der Folgezeit zu Änderungen und Abweichungen kommen soll, so sind diese mit dem Stadtteilrahmenplan abzugleichen, zu erörtern und zur Abstimmung zu stellen.

Allen, die an der Entstehung dieses Stadtteilrahmenplanes mitgewirkt haben, sei an dieser Stelle für Ihren Einsatz gedankt.

Trier, im Juli 2005



Peter Dietze, Baudezernent

INHALT

1	INHALT DES STADTTEILRAHMENPLANS.....	2
1.1	Das Bürgergutachten zum Stadtteilrahmenplan Filsch.....	3
2	AUSWERTUNG DES BÜRGERGUTACHTENS FILSCH.....	3
2.1	Ziele des Bürgergutachtens.....	3
2.2	Raumbezogene Auswertung des Bürgergutachtens.....	7
2.3	Erläuterungen zu den Zielsetzungen des Bürgergutachtens und zur Bestandssituation im Stadtteil Filsch.....	14
2.3.1	Verkehr.....	15
2.3.2	Siedlungsraum, Infrastruktur, Wohnumfeld.....	18
2.3.3	Landschaft und Freiraumnutzung.....	20
3	ERLÄUTERUNG DER LEITZIELE DES STADTTEILRAHMENPLANS.....	23
3.1	Leitziele Verkehr.....	23
	▪ Ortsgerechter Ausbau der innerörtlichen Verkehrsflächen.....	23
	▪ Maßnahmen zur Minderung von Verkehrsbelastungen durch die L 143 und L 144 und Verkehrsentlastung.....	23
	▪ Sicherung und Entwicklung der ÖPNV-Anbindung.....	24
	▪ Wanderparkplätze am Ortsrand.....	26
3.2	Leitziele Siedlungsraum, Infrastruktur, Wohnumfeld.....	26
	▪ Ortserneuerungskonzept zur Neugestaltung der Ortsmitte Filsch.....	26
	▪ Ortrand-/Grünordnungskonzept nördlicher Ortsrand Filsch/ Bachwiese... ..	27
	▪ Ausbau des Bolzplatzes für kombinierte Nutzung als Festplatz.....	28
	▪ Bauländerweiterung für Ersatz- und Erneuerungsbedarf aus dem Stadtteil Filsch.....	29
3.3	Leitziele Landschaft und Freiraumnutzung.....	29
	▪ Schaffung von gestalteten Ortsrändern gegenüber der freien Landschaft.....	29
	▪ Erhalt der Offenland- und Halboffenlandstrukturen „Auf den Schell“.....	29
	▪ Ausbau des Wanderwegenetzes und gezielte Erschließung des Hochplateaus für Wandertourismus.....	31
4	REALISIERUNG DES STADTTEILRAHMENPLANS.....	32
4.1	Annäherung durch Schlüsselprojekte.....	32
4.2	Planungspraktische Umsetzung.....	33
5	PLANVERZEICHNIS STADTTEILRAHMENPLAN FILSCH.....	34
	Quellenverzeichnis.....	III

ANHANG

IV

1 Inhalt des Stadtteilrahmenplans

Die Stadtteilrahmenpläne werden für die 19 Stadtteile Triers entwickelt. Sie geben auf breiter Basis abgestimmte Leitziele für die städtische Entwicklung vor. Die Leitziele der einzelnen Stadtteilrahmenpläne werden in einem späteren Schritt zum Rahmenplan für die Stadt Trier zusammengestellt. Sie bieten wichtige Anhaltspunkte für die Novellierung des Flächennutzungsplans der Stadt Trier und für die Festlegung von Investitionsentscheidungen durch den Stadtrat.

Zunächst wird der Entwurf eines Stadtteilrahmenplans erstellt und den Bürgern zur Diskussion vorgelegt. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung werden dann erneut in den Entwurf des Stadtteilrahmenplans eingearbeitet und dieser wird dann schließlich dem Ortsbeirat zur Beschlussfassung vorgelegt. Der Ortsbeirat erkennt mit dem Beschluss über den Stadtteilrahmenplan die Zielsetzungen und Planungen an und bindet sich damit, bei künftigen planerischen Entscheidungen den Stadtteilrahmenplan in die Abwägung einzubeziehen. Abschließend vollzieht auch der Stadtrat diesen Beschluss und erkennt damit die Ziele des jeweiligen Stadtteilrahmenplans als zu berücksichtigende Belange bei der Bauleitplanung in der Stadt Trier an.

Der Ortsbezirk Filsch ist in der Höhenstadt sowohl flächenbezogen als auch einwohnerbezogen am kleinsten. Die Gesamtfläche beträgt 161, 1 ha und der Einwohnerbesatz liegt aktuell bei ca. 820 Einwohnern. Der mittlerweile fast reine Wohnstandort verfügt noch über einen landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetrieb und mehrere Nebenerwerbslandwirte.

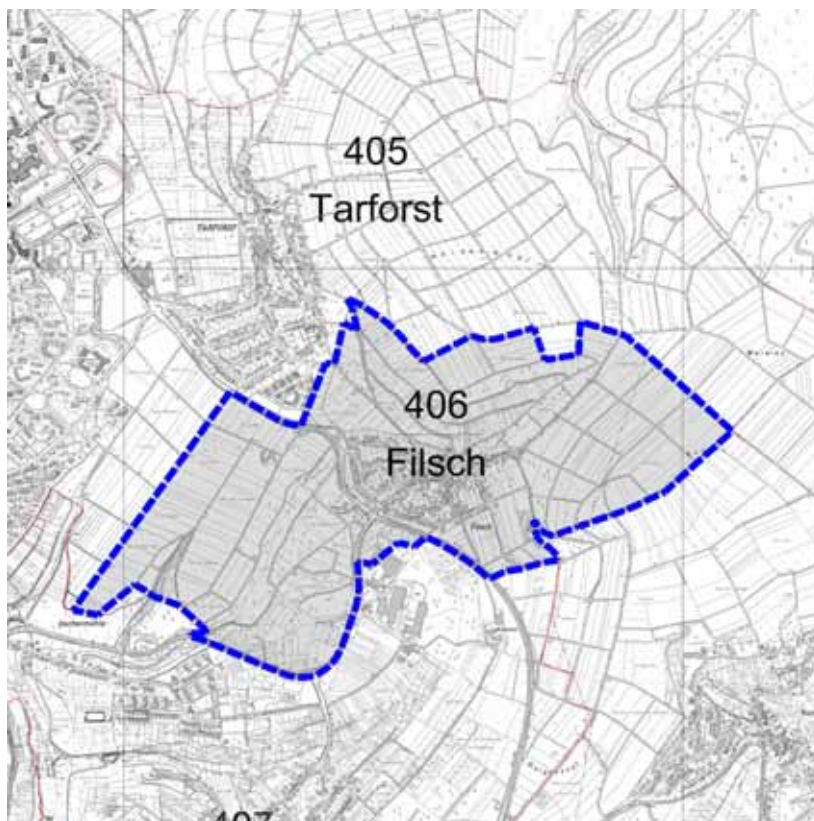


Abb.: Ortsbezirk Filsch, Übersichtskarte Stadtplanungsamt Trier

1.1 Das Bürgergutachten zum Stadtteilrahmenplan Filsch

Das Bürgergutachten in Filsch wurde mit einer Bürgerversammlung am 08. Februar 2001 gestartet und konnte bis Sommer 2001 inhaltlich zum Abschluss gebracht werden. Im September 2001 wurde das fertige Bürgergutachten präsentiert. Es wurde durch drei Arbeitsgruppen erstellt, die vor allem zu folgenden Themen die für die Entwicklung von Filsch prägenden Ziele herausarbeiteten:

- Soziale Infrastruktur
- Umwelt, Naherholung und Landwirtschaft „U-N-L“
- Verkehr.

Im Themenfeld „Soziale Infrastruktur“ wurde der Bau eines Bürgerhauses zum Schlüsselprojekt als Grundlage für die Sicherung und Entwicklung von Aktivitäten im Gemeinwesen erhoben. Dabei wurde sowohl der Bedarf, der Bau, der Betrieb und die Unterhaltung sowie die Standortfrage erörtert. Der Stadtteilrahmenplan als räumliches Planungsinstrumentarium wird die Standortfrage aufgreifen.

Die Arbeitsgruppe „Umwelt, Naherholung und Landwirtschaft“ arbeitete die Erholungsqualität des Stadtteils Filsch heraus und sieht es als Schlüsselprojekt für die Positionierung von Filsch im Zusammenspiel mit den anderen Höhenstadtteilen an, die Naherholungsqualität nachhaltig zu stärken. Diese wird insbesondere auch in Abhängigkeit vom Erhalt der landschaftsräumlichen Qualitäten und in der Vernetzung der Naherholungsinfrastruktur mit der der anderen Höhenstadtteile und den angrenzenden Gemeinden gesehen. Diese Zielsetzungen werden in den Stadtteilrahmenplan übernommen.

Schwerpunkte der Arbeitsgruppe „Verkehr“ waren insbesondere bezogen auf die Entwicklung der Naherholungsfunktion die Ordnung des ruhenden Verkehrs und die Anbindung des Stadtteils an die Innenstadt durch ein Sonderverkehrsmittel. Auch bei dem Themenfeld Verkehr zeigte sich deutlich, dass die meisten Ziele die anderen Höhenstadtteile einbeziehen bzw. durch Entwicklungen in den Nachbargemeinden außerhalb Triers mitbestimmt werden und daher interkommunale Zusammenarbeit angebracht erscheint. Der Stadtteilrahmenplan wird die gleichrangige Einbeziehung Filschs in das ÖPNV-Konzept für die Höhenstadtteile als Schlüsselprojekt aufnehmen, um Filsch als Wohnstandort auch für die Zukunft zu sichern.

2 Auswertung des Bürgergutachtens Filsch

2.1 Ziele des Bürgergutachtens

Im folgenden werden die im Bürgergutachten zusammenfassend dargestellten Zielaussagen einzeln aufgelistet und nach ihren Auswirkungen auf die räumliche Planung bewertet. Außerdem erfolgt eine Zuordnung der tatsächlich räumlich wirksamen Ziele zu den im Stadtteilrahmenplan zu behandelnden Themenschwerpunkten. Die Ziele mit nicht offensichtlichen Auswirkungen auf die räumliche Planung, vor allem solche mit gemeinnützigem Hintergrund werden nach dieser Bewertung im Stadtteilrahmenplan als räumlichem Instrumentarium der Planung nicht weiter berücksichtigt. Aufgrund des interdisziplinären Ansatzes sind sie jedoch für andere Fachdisziplinen dokumentiert und können durch diese aufgegriffen und weiterverfolgt und mit der räumlichen Planung koordiniert werden.

lfd NR	Ziele des Bürgergutachtens Filsch	Verweis auf Aussage im Bürgergutachten (Seite)	räumliche Relevanz	vgl. Plan	Bereich
1	Ausbau des Parkplatzes „Am Galgenkopf“ (Abzweigung Kreisstraße nach Korlingen)	29	+		Verkehr
2	Ausbau des Parkplatzes am Filscher Häuschen	29	+		Verkehr
3	Ausbau des Parkplatzes am Höhenfriedhof	29	+		Verkehr
4	Beampelung der gesamten Kreuzung Filsch-Nord	44	+		Verkehr
5	Errichtung eines Verkehrskreisels in Höhe des Bodenhofes	47	+		Verkehr
6	viertelstündige Busanbindung an die Innenstadt	50	+		Verkehr
7	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung nach Irsch besonders abends und am Wochenende	53	+		Verkehr
8	Beleuchtung des Verbindungsweges entlang der L 143 nach Irsch	55	+		Verkehr
9	Beleuchtung des Verbindungsweges entlang der L 144 nach Tarforst	55	+		Verkehr
10	Reduzierung der Lärmbelästigung im Bereich der Kohlenstraße L 143 und L 144 durch optische Einengung, Leitplanken, häufige Geschwindigkeitskontrollen.	56	+		Verkehr
11	Realisierung des Petrisbergaufstiegs	49 / 50	+		Verkehr
12	Schaffung einer 3. Trasse in die Talstadt mit der L 143 über Kernscheid, Mariahof zur Straßburger Allee, mit Anschluss an die Konrad-Adenauer-Brücke und Richtung Konz	54/58	+		Verkehr
13	Alternativ zum Petrisbergaufstieg mit dem Spurbus Prüfung einer Einspurbahn zur Höhenstadt mit einer Trasse durch das Aveler Tal	54	+		Verkehr
14	Prüfung der Standortvorschläge eines Bürgertreffs a) Kombination des Bürgerhauses mit der geplanten Grillhütte b) Kombination des Gemeindehauses mit dem geplanten Feuerwehrhaus in der Carl-Carstens-Str. c) Umgestaltung des Theisenhofes	16 - 17	+		Siedlungsraum und Infrastruktur
15	Ausbau der Quelle als Ökoteich	31	+		Siedlungsraum und Infrastruktur
16	Errichtung eines neuen zentralen Platzes in der Ortsmitte	35	+		Siedlungsraum und Infrastruktur
17	Errichtung einer öffentliche Grünanlage anstelle des Bolzplatzes	35	+		Siedlungsraum und Infrastruktur

lfd NR	Ziele des Bürgergutachtens Filsch	Verweis auf Aussage im Bürgergutachten (Seite)	räumliche Relevanz	vgl. Plan	Bereich
18	Errichtung eines Fußweges entlang des Baches an der Bachwies	35	+		Siedlungsraum und Infrastruktur
19	Neugestaltung des Parkplatzes „Am Maibaum“ an der L 144 Ortseingang	29	+		Ortsbild und Wohnumfeld
20	Gestaltung der Ortsmitte	34	+		Ortsbild und Wohnumfeld
21	Einführung von verkehrsberuhigten Zonen in Bereichen ohne Bürgersteig, besonders in den Straßen Breitenweg, Kaseler Weg, Lahnstraße und Mainstraße	44	+		Ortsbild und Wohnumfeld
22	„Treffpunkt der Stille“ an der Kapelle – Maueröffnung im Osten der Kapelle (Zugang mit Kinderwagen und Rollstuhl ermöglichen)	34	+		Ortsbild und Wohnumfeld
23	Ausbau einer bestehenden Schutzpflanzung „Auf dem Schell“	27	+		Freiraum/ Landschaft
24	Einrichtung eines Picknickplatzes am „Wasserbehälter“	27	+		Freiraum/ Landschaft
25	Errichtung einer Aussichtskanzel auf dem Schell (424,6 m)	27	+		Freiraum/ Landschaft
26	Ausweitung des Wanderwegenetzes entsprechend der erarbeiteten Empfehlung	27	+		Freiraum/ Landschaft
27	Offenhaltung von Freiflächen	36	+		Freiraum/ Landschaft
28	Schutzanpflanzungen um den „Dicken Stein“	38	+		Freiraum/ Landschaft
29	Entwicklung einer nachhaltigen Nutzung bestehender Brachen	39	+		Freiraum/ Landschaft
30	Wiederherstellung des natürlichen Wasserlaufes vom Parkplatz am Maibaum zur Straße am Filscher Friedhof	39	+		Freiraum/ Landschaft
31	Einrichtung eines Wanderparkplatzes (Abzweig der K 57 nach Korlingen von der L 143 nach Pluwig)	50	+		Freiraum/ Landschaft
32	Schaffung einer Erlebniszone für Kinder	27	-		
33	Freilegung des verschütteten Schieferstollens	31	-		
34	Verbesserung der Abstimmung mit dem Fahrplan der Linie 30	50	-		
35	Verlegung der Bushaltstelle <i>Filsch-Mitte in die Filscher Straße</i>	51	-		
36	Entschärfung von Kurven – und Kreuzungsbereichen	44	-		
37	Anbringung eines Stoppschildes für Radfahrer auf dem Radweg der L 144 an der Einmündung „Filscher Straße“	44	-		
38	Anbringung eines Verkehrsspiegels in der Straße „Im Großen Garten“ an der Einmündung des Fußweges	44	-		

Ifd NR	Ziele des Bürgergutachtens Filsch	Verweis auf Aussage im Bürgergutachten (Seite)	räumliche Relevanz	vgl. Plan	Bereich
39	Regelmäßige Kontrolle des ruhenden und fließenden Verkehrs durch das Ordnungsamt	44	-		
40	Schaffung von markierten Parkflächen	44	-		
41	Mitarbeit am Ausbau der Quelle als kleiner Ökoteich/oder Brunnenplatz	28	-		
42	Aufstellung von Bänken im Kapellenbereich	34	-		
43	Gestaltung des Platzes durch Anpflanzungen	34	-		
44	Ausstattung mit Hinweisschildern über Wanderwegenetz	29	-		
45	Einrichtungen für Wanderer – „Rundweg auf den Schell“	30	-		
46	Aufstellung von Bänken an Steigungen des Wanderweges	31	-		
47	Errichtung von einfachen, robusten Spielgeräten für Kinder entlang des Wanderweges	32	-		
48	Anlage eines Ökoteiches als Laichgewässer für Amphibien	39	-		
49	Ausbildung eines Rundwanderweges zur Grillhütte („In der Sandwies“)	27	-		
50	Mitarbeit an der Anlage eines Picknickplatzes auf dem Rundwanderweg „Auf dem Schell“	27	-		



Kennzeichnung der Schlüsselprojekte

2.2 Raumbezogene Auswertung des Bürgergutachtens

Bürgergutachten		Rahmenplanung
1	Neuordnung des ruhenden und fließenden Verkehrs innerorts	
1.1	Auf den zunehmenden Wandertourismus sollte reagiert werden und hier ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Parkplätzen an den überörtlichen Straßen geschaffen werden: Ausbau des Parkplatzes Galgenkopf, Ausbau des Parkplatzes Filscher Häuschen, Ausbau des Parkplatzes Höhenfriedhof	Die Ordnung des ruhenden Verkehrs ausgelöst durch den Wandertourismus wird im SRP in das Freiraumkonzept aufgenommen. Die genannten Stellplätze sind zwar bereits vorhandenen, müssen jedoch ausgeschildert und gezielt als Startpunkte für Wanderrouten auch in Karten ausgewiesen werden.
1.2	Verkehrsberuhigung im Ortskern: Einführung von Verkehrsberuhigten Zonen in Straßen mit engeren Querschnitten, besonders Breitenweg, Kaseler Weg, Lahnstraße, Mainstraße	Der Ausbau von Verkehrsberuhigten Zonen ist mit der Erhebung von Erschließungsbeiträgen verbunden. Außerdem ist der Nutzen dieses Ausbaus aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung fragwürdig. Unter diesem Gesichtspunkt werden die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung nicht in den SRP aufgenommen.
1.3	Ampelanlage am Knotenpunkt Filsch Nord	Der Umbau des Knotenpunktes gestaltet sich als schwierig, da die hierfür erforderlichen Flächen mit Ausnahme der Verkehrsflächen in Privateigentum sind. Außerdem trägt die beschränkte Sicht zur Verkehrsberuhigung bei. Eine Ampelanlage bedeutet außerdem zusätzliche Halte- und Anfahrvorgänge, die zu einer erheblichen Lärmstörung der Wohnnutzung beitragen können;
2	Aufwertung der ÖPNV-Anbindung	
2.1	Verbesserung der Anbindung an die Talstadt durch höhere Taktichte und Verbesserung der Versorgung in den Abendstunden und an den Wochenenden: Realisierung des Petrisberg-Aufstiegs	Als langfristiges Ziel wird die Realisierung des Petrisbergaufstiegs gesehen und in den SRP aufgenommen. Das Duo-Bus-System ist so konzipiert, das der Bus sich nahtlos von der Haupttrasse aus verästeln kann (z. T. Zubringer), so dass neben Neukürenz, Universität und Tarforst auch Filsch und Irsch

	Bürgergutachten	Rahmenplanung
		<p>mit angebunden werden, um eine wirksame Entlastung vom Individualverkehr zu erzielen. Ob in Schwachlastzeiten eine Verbesserung der Anbindung erfolgen kann und die Taktdichte insgesamt heraufgesetzt werden kann, ist von wirtschaftlichen Gesichtspunkten abhängig. Insgesamt sind die ÖPNV Trassen zu optimieren, indem Umwegfahrten vermieden und kleinteilige Busschleifen in den Ortskernen eingespart werden, auf die aus räumlicher Sicht vertretbar oder aus Sicht der Verkehrsplanung oder Ortsbildpflege sogar wünschenswert, verzichtet werden kann.</p>
2.2	<p>Alternativ zum Duo-Bussystem soll auch die Verbindung der Innenstadt mit der Höhenstadt mittels Einspurbahn durch das Aveler Tal geprüft werden</p>	<p>Für die Machbarkeitsstudie zur Erarbeitung einer ÖPNV-Querachse Innenstadt/Tarforster Plateau wurden zum einen die verschiedensten Trassenvarianten und zum anderen deren Eignung hinsichtlich unterschiedlicher Verkehrsmittel untersucht. Aufgrund der geringen Siedlungsdichte im gesamten Verlauf des Aveler Tals wurde eine Trassenführung unmittelbar über den Petrisberg vorrangig und als Verkehrsmittel der Duo-Bus ausgewählt, weil dieser auch im Straßennetz einsetzbar ist.</p>
2.3	<p>Verbesserung der Anbindung an das Stadtteilzentrum Tarforst</p>	<p>Die Anbindung von Filsch an das Stadtteilzentrum wird in den SRP aufgenommen; insbesondere eine funktionale höhenangepasste Rad- und Fußwegeverbindung;</p>
2.4	<p>Verbesserung der Anbindung an den Stadtteil Irsch: Verlängerung der Linie 3 bzw. 83 über Tarforst, Filsch bis nach Irsch</p>	<p>Die Anbindung von Filsch an den Stadtteil Irsch wird in den SRP aufgenommen, obwohl mittlerweile durch Einsparungsmaßnahmen der Stadtwerke die Anbindung von Filsch und Irsch mit der Linie 3 über Tarforst gestrichen wurde. Ersatz wird nur für das Fahrziel Universität geschaffen, indem die Linie 4 stündlich zum Fahrplanwechsel Jan. 2004 ihre Route nach Irsch</p>

	Bürgergutachten	Rahmenplanung
		<p>verlängert. Um die Wirtschaftlichkeit zu verbessern und damit einhergehend die Busanbindung dauerhaft sicherzustellen und zu verbessern, sollte geprüft werden, ob eine Reduzierung der Zahl der Haltestellen dies ermöglicht. In Filsch würde die Erreichbarkeit der Haltestelle nur geringfügig weiter ausfallen, wenn auf die Haltestelle Filsch Mitte verzichtet würde. Auch die Engstellenproblematik würde entfallen. Dies setzt verkehrsordnende Maßnahmen an der L 143 voraus. Die Neuorganisation der Busanbindung ist auch in Zusammenhang mit dem Petrisbergaufstieg zu sehen.</p>
3	Aufwertung der L 144 und L 143 zu innerstädtischen Verkehrsstraßen	
3.1	<p>Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf der L 143 durch Bau eines Verkehrskreisels aus Richtung Korlingen vor der Ortslage Filsch in Höhe des Abzweigs zum Bodenhof</p>	<p>Ein Verkehrskreisel vor der Ortslage Filsch hat wenig Aussicht auf Realisierung, da hier keine Entlastung eines Knotenpunktes erforderlich ist und zusätzlicher Erschließungsbedarf nicht vorliegt. Die Entlastung des Knotenpunkts am Filscher Häuschen wird im SRP dagegen als bedeutender eingestuft (vgl. voranstehenden Punkt). Ein Kreisverkehr wird jedoch auch dort nicht verfolgt. Aufgrund der Topographie (Anstieg der L 143 bis in den Knotenpunkt) ist ein Kreisverkehr nicht das geeignete Instrumentarium.</p>
3.2	<p>Geschwindigkeitsreduzierung auf der L 144 zwischen Filscher Häuschen und dem Verkehrskreisel Tarforst durch Baumpflanzungen</p>	<p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung nur durch Baumpflanzungen ist meist nicht wirksam, hier hilft nur eine bauliche Verengung der Fahrbahn. Diese ist jedoch aufgrund der Bedeutung als Hauptverkehrsstraße mit Verbindungsfunktion nicht möglich. Geschwindigkeitskontrollen, die meist vorbeugenden Charakter haben, wurden bisher vom Stadtrat nicht befürwortet.</p>
3.3	<p>Ausbau der Straßenbeleuchtung</p>	<p>Die benannten Abschnitte sind in-</p>

	Bürgergutachten	Rahmenplanung
	zwischen Filsch und Irsch sowie Filsch und Tarforst	nerstädtische Straßenabschnitte und durch das Zusammenwachsen der Stadtteile haben sie mittlerweile auch zunehmend Erschließungsfunktion und sollten deshalb auch den entsprechenden Standard erhalten (Straßenbeleuchtung, Querungshilfen, Tempo 50). Das Nahversorgungszentrum Tarforst ist auch fußläufig gut an die umliegenden Stadtteile anzubinden, da dies für Irsch und Filsch die einzige Einkaufsmöglichkeit darstellt. Hierzu werden funktionale, höhenangepasste Rad- und Fußwegerouten abseits der Hauptverkehrsstraßen vorgeschlagen, die vorrangig vor dem Ausbau der Wege entlang der L 143 und L 144 behandelt werden sollten.
3.4	Verkehrsentlastung durch Park&Ride-Platz bereits auf dem Galgenkopf und Anbindung an den ÖPNV	Zur Verkehrsentlastung der Innenstadt sind Park+Ride+Plätze sinnvoll und somit wird dieser Vorschlag in den SRP aufgenommen. An den Wochenenden wären diese dann auch als Wanderparkplatz nutzbar. Im Bereich Filscher Häuschen sollte ein großer Parkplatz vorgesehen werden (evtl. auch Endhaltestelle für den Petrisbergaufstieg).
3.5	Bau einer 3. Talverbindung, die die Innenstadt umgeht: L 143 über Kernscheid, Mariahof zur Straßburger Allee mit Anbindung an die Konrad-Adenauer-Brücke und Richtung Konz.	Eine 3. Talverbindung in der vorgeschlagenen Form bringt erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich und schwächt den ÖPNV und alle Bemühungen der Optimierung nachhaltig.
4	Neugestaltung der Ortsmitte	
4.1	Errichtung einer öffentlichen Grünanlage mit Festplatz anstelle des Bolzplatzes	Der Bolzplatz ist für die Freizeitgestaltung von Kindern und Jugendlichen auf jeden Fall zu erhalten. Dies definiert auch die Spielraumanalyse der Mobilen Spielaktion. Der Bolzplatz ist daher nicht entbehrlich. Eine solche Freifläche eignet sich allerdings gut für eine kombinierte Nutzung, z. B. für kurzzeitige Ereignisse/Feste. Die Er-

	Bürgergutachten	Rahmenplanung
		<p>schließung weiterer Flächen für kurzzeitige Ereignisse im Stadtteil macht daher wenig Sinn. Ziel ist es, im Bereich des Bolzplatzes unter Einbeziehung angrenzender Grundstücke und des Straßenraums eine neue Ortsmitte für Filsch zu schaffen.</p>
4.2	<p>Fußweg entlang des Bachs an der Bachwies; Renaturierung des Bachlaufs: Herstellung eines Erlebnisraums</p>	<p>Die Vernetzung von Gestaltungsbe- reichen, wie dem Platz am Mai- baum und dem Bolzplatz über eine Grünfläche, die gleichzeitig einen Ortsrand definieren soll, ist in einer extensiv gestalteten Fläche als ein- facher unbefestigter Weg vorstell- bar. Gestaltungsbedarf besteht derzeit nicht, eine ausgebaute fuß- läufige Verbindung wird nicht als vorrangig bewertet und würde au- ßerdem landespflegerischen Ent- wicklungszielen entgegenstehen. Durch die Registrierung als Öko- kontofläche könnte Gestaltungsbe- darf ausgelöst werden, eine Wan- derwegeverbindung und Bachrena- turierung ist denkbar. Eine vorran- gige Realisierung stünde dann an, wenn an anderer Stelle in Natur und Landschaft durch Bautätigkeit eingegriffen würde. Die Erfassung der Bachwiese als Ökokontofläche wird als Ziel in den Stadtteilrah- menplan aufgenommen.</p>
4.3	<p>Schaffung eines Aufenthaltsbe- reichs an der Kapelle: städtebauli- che Aufwertung des Zugangs</p>	<p>Die Schaffung eines öffentlichen Aufenthaltsbereichs wird im Stadt- teilrahmenplan aufgegriffen. Unter- sucht werden verschiedene Aufwei- tungen und Knotenpunkte im Stra- ßenraum, die sich hierfür eignen. Die Freiflächen um die Kapelle, charakteristisch gegenüber der Umgebung überhöht, sind typisch und ortsbildprägend, und sollen daher zur Pflege des Ortsbilds er- halten werden. Eine Verbesserung der Zugänglichkeit könnte nur in Abstimmung mit der Denkmalpflege erfolgen, ist jedoch keine öffentliche Aufgabe. Die Einfriedung und die</p>

	Bürgergutachten	Rahmenplanung
		Kapelle bilden ein Ensemble und sind als Kulturdenkmal in der Denkmalliste RLP geführt.
5	Gestaltung des Landschaftsraums	
	Erhaltung der vorhandenen Kulturlandschaft: Freihaltung der Offenlandstrukturen, Konzepte für die brachgefallenen Weinbergslagen	Die Freihaltung der Offenlandstrukturen wird im SRP als Ziel formuliert. Um dies auf Dauer sicherzustellen, sind Pflegeprogramme erforderlich, die sicherlich nicht allein von städtischer Seite veranlasst werden können, weil hierzu die finanziellen Mittel fehlen und gesamträumliche regionale Konzepte zum tragen kommen müssten. Teilweise ist bei bisher intensiv genutzten Flächen eine Verwendung als Ökokontofläche möglich.
6	Erhalt und Entwicklung des Stadtteils Filsch als Wohnstandort mit Naherholungsschwerpunkt	
6.1	<p>Wanderwegeausweisung in amtlichen und sonstigen Wanderkarten sollen vervollständigt bzw. durchgängige Routenplanungen vorgesehen werden; Vermeidung von Wanderrouten entlang der Verkehrsstraßen, Einbeziehung der vorhandenen öffentlichen Parkplätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rundwanderweg zur Grillhütte - Rundwanderweg Auf dem Schell - Einrichtung eines Picknickplatzes am Wasserbehälter 	Die Stärkung des Stadtteils Filsch als Naherholungsschwerpunkt in der Stadt Trier wird durch den Stadtteilrahmenplan mitgetragen. Durch seine landschaftsräumliche Qualität, die weitläufige Blickbezüge ermöglicht, setzt sich der Stadtteil deutlich von der Talstadt ab. In das Naherholungskonzept sollten auch die Nachbarstadtteile einbezogen werden, um ein gemeinsames Naherholungskonzept für die Höhenstadt zu entwickeln. Dabei sollen sich die intensiven Freizeitangebote mit den meist extensiven Naherholungsangeboten, wie sie sich in Filsch ergeben, ergänzen. Als wesentlicher Erfolgsfaktor für das Naherholungskonzept wird insbesondere ein weitläufiges und vielfältiges Rundwanderwegenetz und der Anschluss an die in den Ortsteilen vorhandene Gastronomie verfolgt.
6.2	Durchgängiges Wanderwegekonzept sollte in Zusammenarbeit mit	

	Bürgergutachten	Rahmenplanung
	den umliegenden Gemeinden und angrenzenden Ortsteilen erfolgen.	
6.3	Aufwertung des Wanderwegeangebots durch stationäre Infrastruktureinrichtungen: Ausweisung von Wanderparkplätzen, Aussichts- und Ruhepunkten und sonstigen Merkzeichen: Spielbereiche, Anlage eines Teichs, Aussichtskanzel Auf den Schell, Baumpflanzungen	Der Stadtteilrahmen wird Wegevorschläge für Filsch aufnehmen, die sich an den Vorgaben des Landschaftsplans und den Wanderwegvorschlägen aus dem Bürgergutachten orientieren. Dabei wird unterschieden zwischen dem wohnstandortorientierten Naherholungsbedarf und den Angeboten für den Wandertourismus.
6.4	Freilegung und touristische Nutzung des alten Schieferstollens im Norden der Ortslage	Wird nicht als Ziel in das Freiraumkonzept aufgenommen, da kein öffentlicher Handlungsbedarf an seiner Öffnung besteht und so auch die Finanzierung durch Mithilfe der Stadt nicht in Aussicht stünde. Ob und in wie weit eine Öffnung als Ausgleichsmaßnahme anrechenbar wäre, müsste im Bedarfsfall geprüft werden. Andere, das Landschaftsbild gestaltende Maßnahmen sollten sicherlich Vorrang bei der Auswahl haben.

2.3 Erläuterungen zu den Zielsetzungen des Bürgergutachtens und zur Bestandssituation im Stadtteil Filsch

Einige der im Bürgergutachten zusammengeführten Ziele sind nur weitläufig von besonderen räumlichen Rahmenbedingungen abhängig und lassen sich nicht vordergründig durch räumliche und bauliche Maßnahmen und Konzepte lenken. Dies betrifft vor allem Zielvorstellungen im Bereich der sozialen Infrastruktur, die Verbesserungen im Freizeitangebot für Kinder und Jugendliche bringen können bzw. die Vereinsarbeit verbessern.

In Filsch wird der Bau eines Bürgerhauses diskutiert und nahm daher entsprechend breiten Raum im Bürgergutachten ein. Der Stadtteil will die Umsetzung des Projekts durch die Einbringung von Eigenleistungen erleichtern. Außerdem sollen vorrangig Standorte mit Synergieeffekten gesucht werden, um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens zu verbessern. Der SRP berücksichtigt zwar die Standortdiskussion, die Umsetzung ist jedoch weniger eine Frage des geeigneten Standorts als der Finanzierung und des Nutzungskonzepts insgesamt. Die Auswahl des geeigneten Standorts ist in Filsch aufgrund der geringen räumlichen Ausdehnung der Siedlungsfläche nicht der Frage der Zentralität unterworfen. Ziel sollte es jedoch sein, einen Standort an der Ortslage zu wählen, um Konflikte mit den überörtlichen Straßen L 143 und L 144 zu vermeiden.

Generell gilt für alle im Bürgergutachten formulierten Ziele und Maßnahmen, dass sie weiter zu verfolgen sind. Die Zielsetzungen, die in der folgenden räumlichen Entwicklungskonzeption nicht mehr weiter mitgeführt werden, sind jedoch durch die Dokumentation im voranstehenden Kapitel auch weiterhin für das Handlungsprogramm der Fachämter, der Entscheidungsgremien und der Bürger vor Ort präsent. Außerdem kann zwar aus vielen Zielen kein direkter Handlungsbedarf für die räumliche Planung abgeleitet werden, indirekt ergeben sich jedoch durch räumliche Veränderungen häufig Effekte auch in diesen anderen Themen- und Arbeitsfeldern, d. h. eine Verankerung im Stadtteilrahmenplan ist dennoch gewahrt. Entscheidend wird auch das bürgerschaftliche Engagement sein, mit dem vor allem Ziele und Maßnahmen mit vordergründig organisatorischen Aufwand umsetzbar sind. Vor allem die Ortsvereine und der Ortsbeirat oder sich in Zusammenhang mit der Erarbeitung des Bürgergutachtens herausgebildete Bürgergruppen können überschaubare Maßnahmen zügig vorantreiben

Insgesamt ist die Umsetzung fast aller Ziele und Maßnahmen vor allem mit finanziellen Auswirkungen verbunden, für den Bereich der räumlichen Planung nimmt dies meistens größere Ausmaße an, so dass ihrer Umsetzung in der Regel eine breite Diskussion und langwierige Beratungen vorausgehen. Außerdem sind sie einer breiten Abwägung zugänglich zu machen, die Fachbelange auf örtlicher und überörtlicher Ebene, Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse sowie das Bau- und Planungsrecht und wirtschaftliche Aspekte einbezieht. In vielen Fällen werden für die weitere Umsetzung planungsrechtliche Maßgaben zu entwickeln sein.

Die im folgenden aufgeführten Entwicklungsziele werden grobmaßstäblich entsprechend dem informellen Charakter der Stadtteilrahmenplanung in einem ersten Schritt mit unterschiedlichen Belangen abgewogen und daraus die für den Ortsbezirk Filsch wichtigsten Leitziele und sonstigen Leitmaßnahmen formuliert.

2.3.1 Verkehr

Ausgangssituation:

Die L 143 und L 144 binden den Stadtteil an das übergeordnete Verkehrsnetz an. Filsch hat mit Ausnahme des Kaseler Wegs, der an den Stadtteil Tarforst anbindet, keinerlei Belastungen von Durchgangsverkehr aufzuweisen. Der Kaseler Weg hat durch den vorhandenen Friedhof derzeit noch Erschließungsfunktion in seinem unangebauten Abschnitt. Die Verbindungsfunktion zwischen Filsch und Tarforst hat aufgrund der Leistungsfähigkeit der L 144 für den Individualverkehr nur untergeordnete Bedeutung, bietet jedoch für Fußgänger und Radfahrer eine funktionale Alternative zu den Radwegen entlang der L 144.

Die Busanbindung von Filsch erfolgt tags direkt durch die erweiterte Linie 4 (Höhenstadtteilverbindung) und von der Innenstadt aus durch die Linien 30 (Richtung Ruwertal), und nachts durch die Linie 87 (Abend- und Wochenendverkehr). Darüber hinaus besteht eine viertelstündliche Anbindung vom Nahversorgungszentrum Tarforster Höhe in die Innenstadt mit der Linie 3, deren Linienast Tarforst-Irsch zum Fahrplanwechsel 2004 gekappt wurde (Umstieg in die Linie 30 oder 4 zur Weiterfahrt nach Filsch erforderlich oder Fußweg von ca. 10-15 in Kauf zu nehmen) und eine ebenfalls halbstündliche Anbindung des Stadtteils Irsch mit der Linie 26 über Irsch-Mühlenberg Richtung Innenstadt (ebenfalls Fußweg von 10 min. entlang der L 143 in Kauf zu nehmen); bei Weiterfahrt Richtung Tarforst (stündlich) wird die Linie 26 zur Linie 4. Die Verbindungen in den Abendstunden zwischen 19 und 22 Uhr werden von den Bürgern als nicht ausreichend eingestuft. Die Linie 87 fährt abends und samstags nur stündlich.

In Filsch bestehen 2 Bushaltestellen in nur geringer Entfernung zueinander (Filsch Mitte und Filscher Häuschen), Wendemöglichkeiten für Busse bestehen nicht und die Haltestelle Filsch Mitte liegt im beengten Ortskern. Die Haltestelle im Ortskern wird aufgrund der Unübersichtlichkeit der Verkehrssituation insgesamt und der fehlenden Aufstellfläche für Fahrgäste im Bürgergutachten als stark verbesserungswürdig eingestuft und eine Verlegung an die nächste Straßenecke vorgeschlagen, die jedoch das Grundsatzproblem eines zu engen Straßenquerschnitts nicht lösen kann. Nach einem Hinweis der Stadtwerke Trier Verkehrs GmbH im Rahmen der Ämterbeteiligung zum SRP besteht allerdings durch diese zweite Haltestelle im Ortskern eine (eingeschränkte) Wendemöglichkeit für die ÖPNV-Fahrzeuge, die bei Wegfall zu langen Umwegzeiten führen würde. Außerdem sei die Ausstiegsmöglichkeit an der Haltestelle Filsch Mitte nach Auffassung der Verkehrsbetriebe wesentlich sicherer und für die Erschließung in die Tiefe des Ortes Filsch für Fahrgäste wesentlich attraktiver, als ein Ausstieg an der L 144.

Ausgewiesene Rad- und Fußwege bestehen entlang der L 144 Richtung Tarforst und der L 143 Richtung Irsch. Es handelt sich um abgesetzte durch Leitplanken gesicherte Wege.

Der Neuordnungsbedarf des innerörtlichen Verkehrs nimmt im Bürgergutachten relativ viel Raum ein, obwohl die dort dokumentierten Missstände nicht in Zusammenhang mit den vorhandenen Ausbaustandards stehen oder durch städtebauliche Maßnahmen besonders zu beeinflussen wären. In der Regel sind diese von den Bürgern des Stadtteils selbst verursacht und können meist nur ordnungsrechtlich beeinflusst werden.

Dies betrifft vor allem das Parken im öffentlichen Raum, wenn die vorhandenen privaten Stellplätze nicht regelmäßig benutzt oder bei einer Wohnraumerweiterung erst gar nicht nachgewiesen werden. Filsch ist weder von Schleichverkehr noch in besonderem Maße durch Wochenendverkehr von Erholungssuchenden betroffen, weil der Stadtteil keine Verbindungsfunktion wahrnimmt. Da die meisten Straßen durch die teilweise engen Querschnitte nur als Mischverkehrsflächen nutzbar sind und außerdem mit Ausnahme des Breitenwegs bereits alle Straßen als Tempo-30-Zone ausgewiesen sind, ist ein verkehrsberuhigter Ausbau nicht notwendig, insbesondere vor dem Hintergrund nicht, dass dann bezogen auf die Kosten-Nutzen-Relation auch noch Anliegerkosten anfallen würden.

Die Aufwertung der vorhandenen Landesstraßen L 143 und L 144 zu innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen mit entsprechenden Standards (Tempo 50, Straßenbeleuchtung, Gehwege und Querungshilfen) ist auch Anliegen des vom Durchgangsverkehr betroffenen Stadtteils Tarforst. Bei dieser Diskussion ist jedoch insbesondere zu berücksichtigen, dass der Durchgangsverkehr den weitaus geringsten Anteil an der Gesamtbelastung der Straßen Richtung Talstadt ausmacht. Im Wesentlichen wird dieser durch Binnenverkehr und den Ziel- und Quellverkehr aus der Gesamtstadt selbst und den Umlandgemeinden unmittelbar an der Stadtgrenze (Gusterath, Pluwig, Hockweiler) verursacht. Die L 143 ist mittlerweile stadtauswärts bis zum Knotenpunkt Filscher Häuschen als Stadtstraße gewidmet. Gleiches gilt für die L 144 aus Richtung Kohlenstraße. Dennoch sei aus Sicht des Landesbetriebs Straßen und Verkehr Tempo 50 bei der L 143 aufgrund der Streckenführung nicht durchsetzbar, da die Strecke in weitgehend anbaufreien Bereichen verläuft.

Dementsprechend wird auch die Wirkung einer 3. IV-Verbindung Richtung südliche Talstadt über Kernscheid, Mariahof überschätzt. Der überwiegende Teil der Zielverkehre richtet sich auf die Innenstadt, in wesentlich geringerem Umfang auf die südwestliche Talstadt und vernachlässigbar auf das Saartal¹. Somit ist bereits die Nachfrage nach einer solchen Umgehung in Frage zu stellen, abgesehen von den wirtschaftlichen Auswirkungen sowie Eingriffen in Natur und Landschaft. Bereits in den 70er Jahren wurde eine solche Trassenvariante geprüft und wieder verworfen. Durch die extremen Steigungsverhältnisse sowohl zwischen Irsch und Kernscheid wie auch zwischen Kernscheid und dem Brubacher Hof wäre zumindest ein aufwendiges Brückenbauwerk im Kandelbachtal und sehr lange Anstiege von Irsch nach Kernscheid erforderlich.

Als besonders störend wird die Lärmbelastung durch Verkehr auf der L 143 und L 144 empfunden und soll nach den Vorstellungen des Bürgergutachtens Filsch durch Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung eingeschränkt werden. Wie bereits an anderer Stelle erläutert, besteht von Seiten des Landesbetriebs Straßen und Verkehr bisher kein Erfordernis, eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung zu veranlassen. Die Nutzung des ÖPNV-Angebots durch Pendler soll gestärkt werden, indem in den Höhenstadtteilen vorgeschalteter Park+Ride+Platz am Galgenkopf entstehen soll. Dies setzt jedoch voraus, dass der Parkplatz gut an den ÖPNV angebunden wird, ansonsten würde ausschließlich ein Mitfahrerparkplatz entstehen. Die Stadtwerke Trier reagieren zum Fahrplanwechsel Jan. 2004 auf die Pendlernachfrage aus den an der südöstlichen

¹ Prof. Kh. Schaechterle, Dipl.-Ing. H. Siebrand – Beratende Ingenieure: Verkehrsuntersuchung Trier, Verkehrsbeziehungen 2010 Quell- und Zielverkehr, Ulm, Jan. 1996

Stadtgebietsgrenze gelegenen Gemeinden mit dem Einsatz größerer Fahrzeuge der Linie 87, die die bisherige Linie 86 ersetzt.

Neben Maßnahmen zur Verkehrsentlastung soll der Bau eines Kreisverkehrs vorgeschaltet dem Stadtteil Filsch eine Geschwindigkeitsreduzierung bringen. Ein Kreisverkehr (in Höhe des Bodenhofs) ist jedoch an dieser Stelle kein geeignetes Instrumentarium, da kein Knotenpunkt vorliegt, der hierdurch entschärft werden könnte. Die vorgeschlagene Entschärfung der Kurve an der Ortszufahrt Filsch sowie die Errichtung einer Ampelanlage würde der beabsichtigten Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung ebenfalls entgegenstehen.

Sowohl der Stadtteil Filsch als auch der Stadtteil Irsch fordern eine regelmäßige ÖPNV-Anbindung an das Stadtteilzentrum Tarforster Höhe und die Universität. Hierdurch würde die Verbindung der Stadtteile untereinander wesentlich verbessert, die funktional eng miteinander verknüpft sind (Zugehörigkeit zu Vereinen, Mitbenutzung von Sporteinrichtung in Irsch). Mit dem Fahrplanwechsel Jan. 2004 wurde die Linie 4, die bisher nur zwischen dem Petrisberg und der Universität pendelte, bis nach Irsch über die Haltestelle Filscher Häuschen verlängert. Eine gute Anbindung der Stadtteile in der Höhenstadt untereinander könnte den dortigen Binnenverkehr vermindern und damit zu einer Verkehrsentlastung der Kohlenstraße beitragen. Die Einrichtung der Linie 4 kommt diesem langfristigen Ziel entgegen, bietet jedoch in den Abendstunden zwischen 19.00 und 22.00 Uhr (für den Freizeitverkehr) nach wie vor keine Verbindung an. Die Auslastung des ÖPNV in den Abendstunden würde nur dann verbessert werden, wenn gezielt auf eine weitere funktionale Verknüpfung der Höhenstadtteile hingewirkt würde, wodurch zusätzliche Nachfrage entstünde. Der Wunsch der einzelnen Höhenstadtteile nach jeweils eigenen Sport- und Freizeiteinrichtung, z. B. Jugend- und Bürgertreffs dezentral in den Stadtteilen, wirkt demnach kontraproduktiv. Eine Kooperation der einzelnen Höhenstadtteile kann der SRP nur anregen, Initiativen zur konkreten Umsetzung sind jedoch aus den Stadtteilen selbst zu starten.

2.3.2 Siedlungsraum, Infrastruktur, Wohnumfeld

Ausgangssituation:

Der dörflich geprägte Ortskern von Filsch hat seine Ursprünge im Mittelalter und hat 2003 seine 1030-Jahrfeier begangen. Der Ortskern erfuhr erst in der Nachkriegszeit eine erhebliche Ausdehnung. 1968 wurde erstmals Planrecht in Filsch mit der Ausweisung des Bfi 1 geschaffen. Der Ortskern wurde damals als Dorfgebiet festgesetzt und bereits erhebliche bauliche Erweiterungsflächen um die gesamte Ortslage herum ausgewiesen. Es entstanden die Neubaugebiete Im großen Garten, Treinenfeld und eine Bebauung der gesamten im südöstlichen und nordöstlichen Hangflächen (Breitenweg, Lahnstraße, Im Bautel). Nach der Eingemeindung wuchs der Wohndruck auch mit der Erschließung des Tarforster Plateaus als Universitätsstandort weiter. Schon 1974 wurde der Bfi 2/I beschlossen und der Block zwischen Neuwiese und Bachwies entstand. 1980 wurde dann mit dem Bfi 2/II eine dritte Baulanderweiterung im Südosten „Zum Schellberg“, ermöglicht. In den 90er Jahren fand dann eine Baulanderweiterung abseits der Ortslage an der Ortsbezirksgrenze Tarforst statt. Die „Erweiterung Pferdswiede“, der BT 13, wurde Ende 1994 rechtskräftig, die Bebauung erfolgte homogen durch einen Bauträger. In der mittelfristigen Planung befinden sich weitere Baugebiete jenseits der L 144 auf dem Gebiet der Entwicklungsmaßnahme Tarforster Höhe. Wann es zum Abschluss der Entwicklungsmaßnahmen kommen wird, ist u. a. auch nachfrageabhängig und kann derzeit nicht sicher bestimmt werden.

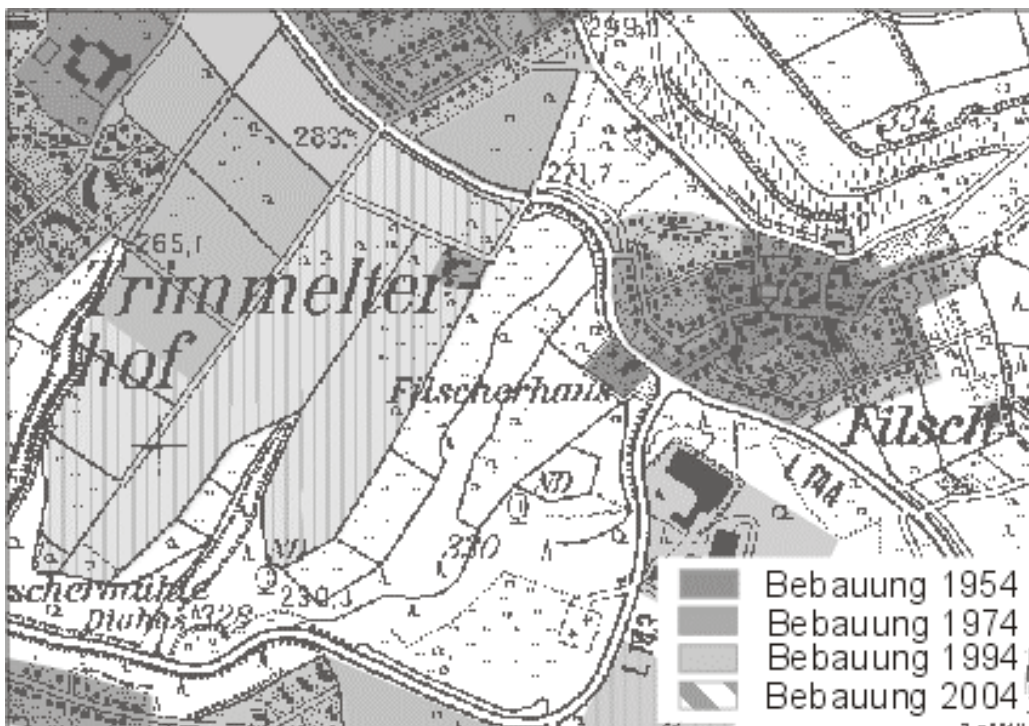


Abb: Stadtplanungsamt Trier – Übersicht über die bauliche Entwicklung in Filsch

In Zusammenhang mit dem BT 13 wurden in größerem Umfang Ausgleichsflächen als Siedlungszäsur zwischen den Siedlungsbereichen Tarforst und Filsch festgesetzt. Die Ausgleichsmaßnahmen setzen einen zusammenhängenden Grünzug vom Hochplateau Tarforst in das untere Gottbachtal fest. Die Gebiete schließen beidseitig an die L 144 an, so dass diese als Verbindungsstraße zwischen Filsch und Tarforst unangebaut

bleibt. Als Fußwegeverbindung wird daher die L 144 in diesem Abschnitt als unkonfortabel und unsicher wahrgenommen.

In Filsch ist keine Nahversorgung mehr möglich, diese wird durch das Nahversorgungszentrum Tarforster Höhe in dem Entwicklungsgebiet Tarforster Höhe abgedeckt, dass zumindest noch fußläufig erreichbar ist (Fußweg von 15 Min. in Kauf zu nehmen). Ansonsten befinden sich in Filsch noch einige Freiberufler, ein Frisörsalon und ein Textilgeschäft.

Gemeinbedarfseinrichtung, wie Sport- und Freizeiteinrichtungen, Kindergarten und Schule sind im Ort nicht vorhanden. Die kulturellen und sozialen Strukturen waren wie auch das Bürgergutachten aussagt, nie eigenständig, da Filsch der Pfarrgemeinde Irsch zugeordnet ist. Das Vereins- und kulturelle Leben orientiert sich daher traditionell nach Irsch. In Filsch steht ein Bouleplatz, ein Bolzplatz und ein Kinderspielplatz für die Freizeitgestaltung zur Verfügung.

Der Stadtteil Filsch wünscht sich eine Aufwertung der Ortsmitte als Kommunikationsraum und die Erschließung des nördlichen Ortsrands als siedlungsnaher Aufenthalts- und Naherholungsraum. Filsch hat bereits einen Bouleplatz am nordwestlichen Ortsrand an der L 144 errichtet und beabsichtigt, die Anlage mit dem Bolzplatz im Nordwesten zu verbinden. Der Standort des Bouleplatzes ist eher zufällig und nur aufgrund des städtischen Eigentums ausgewählt, ohne Berücksichtigung der Möglichkeit, diesen Freizeitbereich an andere im Ort befindliche Infrastruktureinrichtungen anzuschließen oder Erweiterungsbedarf zu entsprechen, entstanden. Die Bürger wünschen sich, die Erschließung der sog. Bachwies mit einer öffentlichen Grünfläche und einem öffentlichen Fußweg entlang des Bachs vorzusehen, um die Infrastrukturbereiche Bolzplatz/Brunnen und Bouleplatz zu vernetzen. Um diese durchgängige Fußwegeverbindung zum Bolzplatz als Endpunkt zu schaffen, bestünde zum einen ein Nutzungskonflikt mit der bereits im Landschaftsplan angedachten Entwicklung des Grünzugs zwischen den Siedlungsflächen Tarforst und Filsch, zum anderen müssten private Grundstücke erworben werden. Eine Erweiterung oder Ergänzung des Freizeitbereichs an der L 144 z. B. mit der Errichtung einer Grillhütte wird aus planerischer Sicht nicht befürwortet (vgl. Exkurs auf S. 24), weil hier ökologische Entwicklungsziele vorrangig sind. Dem Standortvorschlag für die Grillhütte steht außerdem entgegen, dass im südlichen Abschnitt der Grünzäsur angrenzend an die L 144 eine planfestgestellte Fläche zur Regenrückhaltung (vgl. hierzu Kartenausschnitt aus dem Landschaftsplan auf S. 22, Fläche mit rot-gelber Schraffur) vorliegt.

Die Abschaffung des Bolzplatzes zugunsten eines Festplatzes macht wenig Sinn, da Festplätze trotz ihrer geringen Nutzungsintensität aufgrund der Verkehrssicherungspflicht einen beträchtlichen Unterhaltungsaufwand erzeugen und außerdem der Bedarf bei Kindern und Jugendlichen aus Sicht der Mobilen Spielaktion nicht in Frage zu stellen ist. Es sollte daher eine Nutzungsüberlagerung angestrebt werden. Insgesamt ist ein Grünordnungskonzept für eine zusammenhängende Siedlungszäsur zwischen Filsch und Tarforst zu entwickeln. Mit einem solchen Konzept könnte das Zusammenspiel von ökologischen Anforderungen abgeleitet aus dem Landschaftsplan und der Bedarf an Kommunikations- und Spielraum im Ortskern gelöst werden. In Zusammenhang damit steht auch der Zielvorschlag des SRP, die Verbindungsstraße zwischen Tarforst und Filsch in einen Fußweg umzuwidmen. Auch die MOBILE SPIELAKTION

stellt in ihrer 2003 vorgelegten Spielraumanalyse für Filsch fest: „Die Spielraumsituation ist ...gut. Die Kinder nutzen nicht nur vorhandene Spielräume im Stadtteil selbst, sondern ihr Streifraum reicht auch über die Wohnbebauung hinaus zu den Wiesen, Wirtschaftswegen und Gebüsch ...“. Es wird auch festgestellt: „Filsch verfügt über keine „Fläche für raumgreifende Bewegungsaktivitäten“ Ursachen sind die hängige Lage des Ortes und die vielfach sehr engen Straßen. Die Kinder weichen daher teilweise auf den Verbindungsweg nach Tarforst oder auf die außerhalb des Stadtteils gelegenen Wirtschaftswege aus.“² Der vorgeschlagene Grünzug Bachwies würde unmittelbar an die bereits rechtsverbindlich festgesetzten Kompensationsflächen für den Bebauungsplan BT 13 „Pferdsweide“ anknüpfen. Langfristig ist sicherlich auch der Filscher Friedhof in das Gestaltungskonzept für eine Grünzäsur zwischen Filsch und Tarforst einzubeziehen. Der Friedhof soll aufgegeben werden, da durch den Höhenfriedhof an der L 143 bereits Ersatz für alle Höhenstadtteile geschaffen wurde.

Durch Auflockerung der Einfriedungen um die Kirche soll diese ebenfalls besser erreichbar und in die Gestaltung des öffentlichen Raums eingebunden werden. Inwieweit ein solches Konzept überhaupt eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität um diesen herausgehobenen Ort bringt ist fraglich, da die Einfriedung ein ortsbildprägendes Charakteristikum darstellt. Der SRP sollte Wege aufzeigen, wie in dem in den letzten Jahrzehnten nachverdichtetem Ortskern dennoch neue Aufenthaltsqualität zwischen den Raumkanten geschaffen werden kann, ohne an dem letzten vorhandenen Kulturdenkmal Kirche³ „herumzudoktern“.

Die Baulandentwicklung wurde nicht weiter im Bürgergutachten erwähnt. Dennoch soll im SRP thematisiert werden, ob sich im Stadtteil noch Erweiterungsmöglichkeiten für Ersatzbedarf aus Filsch selbst anbietet. Eine kleinteilige Baugebietsausweisung, z. B. an bereits vorhandenen aber nicht mehr weiter entwickelten Erschließungsansätzen wird abgeprüft, mit dem Ziel, den Stadtteil nachhaltig zu stärken und seinen Einwohnerbesatz stabil zu halten. Seit 1980 wurde in Filsch keine weitere Wohnbaulandausweisung mehr vollzogen. Die noch geplanten Baugebiete im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme Tarforster Höhe befinden sich zwar zum Teil innerhalb der Gemarkung Filsch, sind jedoch durch die Kohlenstraße vom Altort abgehängt und funktional zum Stadtteilzentrum Tarforster Höhe orientiert.

2.3.3 Landschaft und Freiraumnutzung

Ausgangssituation:

Der Landschaftsplan der Stadt Trier von 1998 gibt die Bestandssituation und wichtigsten Entwicklungsziele für den Stadtteil wieder. Die Kulturlandschaft im Stadtteil war bis in die 70er Jahre auch von Weinbau am Südwesthang des Tarforster Plateaus geprägt. Durch weitgehende Aufgabe dieser Nutzung bildeten sich Sukzessionsflächen heraus,

² MOBILE SPIELAKTION e. V.: Spielraumpläne für Bezirk 406 – Filsch, Karte „Besonderheiten und Handlungsbedarf“, Trier, 2003

³ Stadt Trier – Untere Denkmalpflege: Angaben aus der Denkmalliste Rheinland-Pfalz: Kath. Pfarrkirche St. Lucia – Saalbau mit dreiseitig geschlossenem Chor, in jüngerer Zeit erneuerter segmentbogiger Türsturz bez. 1790; oberhalb ein spätgotisches Sakramentshäuschen aus dem Vorgängerbau

die zunehmend zu einer Verengung des Taleinschnitts nach Osten beitragen. Auch der Futteranbau und Grünlandbetrieb „Auf den Schell“ geht zunehmend mit der Aufgabe landwirtschaftlicher Betriebe zurück und gefährdet die Offenhaltung der Landschaft zunehmend. In Filsch ergibt sich erhebliches Extensivierungspotential und auch die Möglichkeit einer gezielten Waldentwicklung. Insgesamt formuliert der Landschaftsplan das folgende Leitbild der „Dörflichen Stadt“ für Filsch: „Erhaltung des kulturgeprägten, offenen bzw. halboffenen Landschaftscharakters durch Beibehaltung der landwirtschaftlichen Nutzung, insbesondere Erhaltung und Entwicklung von extensiv genutzten Streuobstbeständen und mageren Wiesen.“⁴

Der Landschaftsraum soll als Offenland erhalten werden. Dies wird im Stadtteilrahmenplan als Ziel festgesetzt. Durch die Ausweisung von Ökokontoflächen könnte hierzu ein Beitrag geleistet werden. Da die Erhaltung der Offenlandstrukturen auch für die anderen Höhenstadtteile ein Thema ist, wird im SRP vorgeschlagen, hierzu eine eigenständige Gesamtkonzeption anzugehen und die Ziele bei der Fortschreibung des Landschaftsplans einfließen zu lassen. Planungsbedarf wird sich insbesondere dann ergeben, wenn weitere Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe in den Höhenstadtteilen aufgeben. Der SRP als Gesamtplanung kann diesen Fachbeitrag nicht leisten.

Der Landschaftsplan bestimmt für den westlichen und nördlichen Siedlungsrand von Filsch eine Bebauungsbegrenzung und durchgängige Ortsrandgestaltung vom Filscher Häuschen entlang der Bachwies bis zu den stillgelegten Weinbergslagen. Am südöstlichen Ortsrand fordert der Landschaftsplan ebenfalls eine Ortsrandgestaltung. Hieran schließen im Osten und Südosten außerdem bedeutsame Offenlandbiotope an, so dass hier von weiterer Bebauung abzusehen ist, bzw. an den Rändern dieser Offenlandbiotope für biotoppflegliche Nutzungen zu sorgen ist. Darüber hinaus wird der Ost- rand durch einen in einigem Abstand zur Siedlung liegenden bewaldeten Saum zur freien Landschaft abgegrenzt. Am nördlichen Ortsrand schließen Weinbergslagen an, die jedoch mittlerweile brachgefallen sind. Im Taleinschnitt zwischen Tarforst und Filsch wurden im Zuge des Baugebiets BT 13 Anfang der 90er Jahre bereits Kompensationsflächen zur Freihaltung eines Grünzugs zwischen den Siedlungskernen Tarforst und Filsch festgesetzt.

Zwischen diesem Grünzug und der Filscher Siedlungsfläche klafft allerdings noch eine Lücke (Bereich Bachwies), die derzeit unbeplant ist. Bisher nicht eingebunden in das Grünordnungskonzept ist auch der Filscher Friedhof. Oberhalb der Ortslage Filsch mit seinen Westhängen schließen weitläufige Ackerbauflächen an. Diese sollen nach den Vorstellungen des Bürgergutachtens durch Feldhecken gegliedert werden, um Wind zu brechen und Erosionen zu vermeiden. Außerdem sollen durch Begrünungsmaßnahmen, z. B. Am Dicken Stein, Merkzeichen gesetzt werden, die Orientierung im Wanderwegenetz bieten.

⁴ FÖA Landschaftsplanung: Landschaftsplan der Stadt Trier: Erläuterungsbericht, Trier, Juni 1998, S. 131



Abb.: Ausschnitt Filsch aus dem Landschaftsplan 1998;
 FÖA Landschaftsplanung: Landschaftsplan der Stadt Trier; Trier 1998,
 Entwicklungskonzeption, Teil 2b

Überblick über die wichtigsten Entwicklungsziele aus dem Landschaftsplan:

- Biotoppflegliche Nutzung im Umfeld bedeutsamer Offenlandbiotope (gelbe Flächen mit breiter Umrandung, Kennzeichnung \bullet steht für Streuobstflächen)
- Bebauungsbegrenzung und Ortsrandgestaltung (rot und blau gewellt/gezackte Linien am Siedlungskörper)
- Kaltlufteinzugsgebiet (diagonal verlaufende blaue Schraffur)
- Strukturierung zur Verbesserung der Erholungseignung und für den allgemeinen Ressourcenschutz (hellgrüne vertikale Schraffur Auf den Schell und Plateau Tarforster Höhe)
- Ausrichtung der Nutzung am Ziel Erosionsschutz (rote vertikale Schraffur in den Offenlandbereichen)

Die Profilierung Filschs als Wanderschwerpunkt im Stadtgebiet wird durch den Stadtteilrahmenplan mitgetragen. Hier soll über die Gemarkungsgrenzen des Stadtteils hinaus ein Wegenetz dargestellt werden, das die gesamte Höhenstadt einschließlich der Anschlüsse an die Talräume darstellt. In das Freiraumkonzept sollten Infrastruktureinrichtungen einbezogen bzw. teilweise auch wiederbelebt werden, die die Wanderrouten aufwerten können (Wanderparkplätze, Aussichtspunkte, Aufenthalts- und Erlebnisräume, Gastronomie). Einbezogen werden sollen auch die Stadtteile Tarforst und Irsch. Die kürzeren Rundwanderwege auf der Gemarkungsfläche werden davon unabhängig dargestellt, da sie insbesondere dem Naherholungsbedarf aus dem Stadtteil selbst dienen.

3 Erläuterung der Leitziele des Stadtteilrahmenplans

3.1 Leitziele Verkehr

Ortsgerechter Ausbau der innerörtlichen Verkehrsflächen

Die am häufigsten in Filsch vorkommenden Mischverkehrsflächen sind bereits eine gute Grundlage für die Verkehrsberuhigung. Die meisten Straßen sind mit Tempo 30 ausgewiesen. Zur Ordnung des ruhenden Verkehrs schlägt der Stadtteilrahmenplan die Markierung von Parkplätzen in den Verkehrsflächen mittels Markierungsfarbe vor. Eine Ausweisung der Verkehrsflächen zu verkehrsberuhigten Zonen macht im Stadtteil dagegen wenig Sinn, da hier kein Durchgangsverkehr anfällt, sondern ausschließlich mit Erschließungs- und Anliegerverkehr zu rechnen ist. Die Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer wird schon dadurch eingefordert, dass mit Ausnahme der Straßen Neuwiese, Im großen Garten und Zum Schellberg, bereits Mischverkehrsflächen vorhanden sind. Ein Ausbau zur Verkehrsberuhigten Zone ist mit Straßenumbaumaßnahmen verbunden und wird auch aus Kostengründen nicht in den SRP aufgenommen. Alternativ wird jedoch vorgeschlagen, den ruhenden Verkehr soweit zu ordnen, dass die Straßen den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr hier eine untergeordnete Bedeutung hat. Infolge des dichten seitlichen Parkens wird der Straßenraum bisher nur als enge Spur erlebbar, durch die sich Fahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen drängen müssen. Vorgeschlagen wird im SRP daher die Ausweisung öffentlicher Parkplätze im Straßenraum mittels Farbmarkierungen. Langfristig sollte bei anstehenden Ausbaumaßnahmen die Ortsbildpflege berücksichtigt werden und in Teilabschnitten ein Straßenumbau, z. B. Aufpflasterungsbereiche, Parkplätze, Begrünung, mit abgeprüft werden.

Maßnahmen zur Minderung von Verkehrsbelastungen durch die L 143 und L 144 und Verkehrsentlastung

Die angestrebte Verkehrsentlastung soll zum einen der Einschränkung der Lärmimmissionen im Stadtteil Filsch, Irsch und Tarforst dienen und zum anderen einen Entlastungseffekt für die Hauptverbindung Richtung Innenstadt, die Hunsrückstraße und Kohlenstraße bringen. Als Ziel wird daher der Bau der geplanten ÖPNV-Trasse über den Petrisberg in den SRP aufgenommen und zusätzlich der Anschluss der Höhenstadtteile Filsch, Irsch und Tarforst an diese Trassen gefordert. Durch eine beschleunigte Verbindung in die Innenstadt, in Teilen unabhängig vom Individualverkehr geführt, kann diese Verbindung zu einer erheblichen Steigerung der ÖPNV-Benutzung und somit einer Verminderung des Individualverkehrsaufkommens führen. Außerdem gilt es, gezielt auch Ziel- und Quellverkehr aus dem Hinterland (Korlingen, Gutweiler, Gusterath) bereits an der Stadtgrenze aufzufangen und für die Benutzung des ÖPNV zu gewinnen. Ein Park+Ride-Platz an der Stadtgrenze Auf dem Galgenkopf wird daher als weiteres Ziel mit in den Stadtteilrahmenplan aufgenommen.

Um die Einstufung L 143 und L 144 als innerörtliche Verkehrsstraßen deutlicher zu machen, wird dies ebenfalls Thema des SRP. Die im Bürgergutachten eingeforderte

Beleuchtung entlang der L 144 zwischen Filsch und Tarforst sollte umgesetzt werden. Ziel wäre außerdem, die Bushaltestelle am Ortseingang aufzuwerten mit einem Wetterschutz und der Neugestaltung des Umfelds zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Querungsmöglichkeit zu beschleunigen, indem für die Querung von Fußgängern die Lichtsignalanlage beispielsweise bereits durch den anfahrenden Bus angesteuert werden kann. Durch Merkzeichen im Kreuzungsraum (z. B. Mittelinsel im Knotenpunktbereich, die bei entsprechender Länge und Gestaltung die besonders weite Einsehbarkeit des Knotenpunktes beschränkt und damit auch geschwindigkeitsreduzierend wirkt) könnte die Ortseingangssituation für Filsch deutlicher gemacht, der Knotenpunkt entschärft und zudem auf das an der L 143 vorhandene Gewerbegebiet hingewiesen werden (Kultursäule, Baumstandorte in der Mittelinsel zur Fahrbahnteilung). Auch sich in den fließenden Verkehr einordnende Fahrzeuge aus Filsch kommend, könnten sich über einen multifunktionalen Mittelstreifen leichter und gefahrloser in den Verkehr einordnen. Wie eine endgültige Lösung für den Knotenpunkt aussehen könnte, ist im Stadtteilrahmenplan nicht zu klären, hierzu wird eine Ausbauplanung erforderlich.

Eine Reduzierung des Ziel- und Quellverkehrs in die Talstadt sollte insbesondere auch dadurch erreicht werden, dass sich die Höhenstadt insgesamt zu einem kompakten Siedlungsgefüge mit eigenständiger Daseinsvorsorge entwickelt. Die Schaffung weiterer Arbeitsplätze im Dienstleistungs- und Forschungsbereich, die langfristige Stärkung und Entwicklung des Einzelhandels auf der Tarforster Höhe und Im Treff und die weitere Entwicklung als Bildungs-/Schulstandort und die Schaffung eines von der Talstadt unabhängigen Freizeit- und Naherholungsschwerpunkts liefern hierzu wichtige Bausteine.

Sicherung und Entwicklung der ÖPNV-Anbindung

Der langfristige Ausbau der ÖPNV-Anbindung in Teilen unabhängig vom IV geführt, z. B. mittels Duo-Bussystem, ist ein übergeordnetes Ziel des SRP, dass für alle Höhenstadtteile gleichermaßen gilt. Der Petrisbergaufstieg wird daher als Leitmaßnahme auch in den anderen Höhenstadtteilen dargestellt. Der Anschluss des Stadtteil Filsch an dieses System wird zum Schlüsselprojekt, um langfristig die Anziehungskraft als Wohnstandort und damit den Einwohnerbesatz stabil zu halten. Aufgrund der allgemeinen Schrumpfungsprozesse bei der Bevölkerung muss in den peripherer gelegenen Stadtteilen gegengesteuert werden und durch kleinteilige Siedlungsergänzungen ermöglicht werden, dass Abwanderungstendenzen in Umlandgemeinden oder in andere Stadtteile vermieden werden.

Neben einer guten Anbindung an die Talstadt ist die Sicherung und Ausbau des ÖPNV-Binnenverkehrs eine Leitmaßnahme. Die Vernetzung der Höhenstadtteile untereinander hat eine herausgehobene Bedeutung, zum einen um die Stadtteilzentren im BU 11 und Im Treff als langfristige Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandorte zu festigen und tragfähig zu halten, zum anderen um die Erreichbarkeit der verschiedenen Infrastruktureinrichtungen für Kultur, Sport, Freizeit und Soziale Aufgaben in den Höhenstadtteilen zu ermöglichen. Die Gewichtung als Schlüsselprojekt setzt auch für die Verkehrsbetriebe Zeichen. Gefragt sind leistungsfähige und regelmäßige Verbindungen auch in den Schwachverkehrszeiten in alle Stadtteile, wobei aufgrund der flächenmäßigen Ausdehnung der einzelnen Stadtteile überprüft werden sollte, ob nicht

durch eine Reduzierung der Zahl der Haltestellen in den meist engen Ortskernen, dort wo es bzgl. der Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste geeignet erscheint, die Busverbindung zu straffen bzw. vom Fahrzeugtyp unabhängiger betreiben zu können (Straßenquerschnitte). Der SRP schlägt für Filsch vor, die Haltestelle Filsch Mitte auf den Prüfstand zu stellen, da die Haltestellensituation aufgrund der räumlichen Gesamtsituation auch bei einer Verlagerung nicht befriedigend gelöst werden kann, bzw. die Bustrasse im Ortskern aufgrund des Querschnittsbedarfs immer auch Restriktionen für eine gestalterische Aufwertung des Straßenbilds sowie die funktionalen Anforderungen an eine Haltestelle (z. B. Wetterschutz, Aufstellbereich) mit sich bringt. Dies erscheint aufgrund der Entfernung von 50 m zwischen der Haltestelle an der L 144 und der im Ortskern vorhandenen grundsätzlich machbar (da auch heute bereits die meisten Busse mit Ausnahme der Linie 30 stadtauswärts nicht in den Ortskern fahren), vorausgesetzt es wird eine deutliche Verbesserung der ganztägigen Taktzahl erreicht und die Aufenthaltsqualität an den dann verbleibenden Haltestellen ist deutlich gehoben.

Hinsichtlich der (eingeschränkten) Wendemöglichkeit, die die Verkehrsbetriebe bzgl. der Erhaltung der Haltestelle Mitte reklamieren, wird im SRP in Zusammenhang mit einer umfassenderen Neuordnung des ÖPNV (Petrisbergaufstieg) bzw. der Schaffung eines verstärkten Park+Ride-Angebots angeregt, eine Wendemöglichkeit an anderer Stelle, z. B. Parkplatz Korlinger Höhe oder am Filscher Häuschen bei künftigen Neuordnungsüberlegungen mit zu prüfen.

Aufgrund der derzeitigen Andienung Filschs durch den ÖPNV vertritt der Ortsbeirat Filsch die Auffassung, den Haltepunkt Filsch Mitte zu belassen. Wenn sich herausstellt, dass mit der Realisierung des Petrisbergaufstiegs auf eine durchgängige Höhenstadtlinie aufgebaut werden kann, können neue Aspekte der Linienführung auf den Prüfstand gestellt werden.

Weiterhin wird in den Höhenstadtteilrahmenplänen angeregt, auch direkte Trassenverbindungen zwischen den Ortsteilen mit einer direkten Vernetzung der Ortsteile Kernscheid, Irsch, Filsch und Tarforst und an die Innenstadt über die noch vorhandenen alten Ortsverbindungsstraßen weiter zu verfolgen. Dies wäre vor allem dann eine Option, wenn der Petrisbergaufstieg realisiert würde und eine eigenständige Höhenstadtlinie mit Zubringerfunktion (es könnten kleinere Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die in den engen Ortskernen besser einsetzbar sind) aufgebaut werden könnte. Im SRP wird daher in der Ortslage Filsch eine optionale Trasse über Filscher Straße, Luzienstraße und Kaseler Weg nach Tarforst dargestellt.

Um die Mitbenutzung von Infrastruktureinrichtungen durch verschiedene Stadtteile gemeinsam zu verstärken, ist eine regelmäßige ÖPNV-Verbindung auch in den Schwachlastzeiten unbedingt erforderlich. Die dezentrale Konzentration von Infrastruktur verlangt auf der einen Seite Mobilität, schafft durch Interaktionen aber auch finanzielle Vorteile und eine Belebung der Höhenstadt. Dabei wird angestrebt die Stadtteile untereinander so gut zu vernetzen, dass eine funktionale Teilhabe am jeweiligen Infrastrukturangebot gelingt. Ein Beispiel hierfür ist die Diskussion um Bürgerhäuser und die Zusammenlegung kirchlicher Einrichtungen in den Höhenstadtteilen, aber auch die Bildung von Nahversorgungszentren. Das CIMA - Einzelhandelskonzept⁵ beinhaltet

⁵ Michael Karutz, CIMA-Stadtmarketing GmbH, Büro Bonn und Dr. Johannes Weinand - Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Trier: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes der

folgende Zieldefinition für die Nahversorgung in den Stadtteilen: „Ziel 12: 2007 – Erste Stadtteile ohne eigene Versorgung sind durch Verflechtungen untereinander versorgt und bis 2014 ist die stadtteilübergreifende Versorgung realisiert“ und „Ziel 9: 2014 – Alle Nahversorgungszentren sind ÖPNV-mäßig erschlossen und bieten für den Kunden einen mindestens halbstündigen Takt.“ Diese Zielaussagen sind Maßgabe für die räumliche Entwicklungsplanung. Ziel ist es, dass Infrastrukturangebot in der Höhenstadt insgesamt weiter zu verbessern, indem weiter zusammengezogen wird, was nicht mehr in den einzelnen Stadtteilen ausreichend nachgefragt wird. Dies stärkt insgesamt die Interaktionen in der Höhenstadt und sorgt für eine tragfähige Ausnutzung des ÖPNV. Der weitere Ausbau einer Buslinie (derzeit Linie 4), die nur die Höhenstadtteile untereinander verbindet und den Petrisbergaufstieg ergänzt, wird auch unter dem Gesichtspunkt einer Entlastung der Talstadt als Leitziel erfasst.

Wanderparkplätze am Ortsrand

Der Stadtteil Filsch soll zusammen mit den anderen Höhenstadtteilen Irsch und Tarforst zum Naherholungsschwerpunkt für Wandertourismus ausgebaut werden. Der entstehende Ziel- und Quellverkehr zu den Startpunkten der Wanderrouten sollte an die Ortsränder der Siedlungsflächen, unmittelbar erreichbar von den Haupterschließungsstraßen, gelenkt werden. Vorgeschlagen werden folgende Standorte für Wanderparkplätze: Höhenfriedhof Irsch, Auf dem Galgenkopf, Am Maibaum, Filscher Häuschen.

3.2 Leitziele Siedlungsraum, Infrastruktur, Wohnumfeld

Ortserneuerungskonzept zur Neugestaltung der Ortsmitte Filsch

Die Ortsmitte soll nach den Aussagen des Bürgergutachtens mehr Aufenthaltsqualität erhalten und die vorhandene Infrastruktur durch Neuordnungsmaßnahmen hierfür genutzt werden. Die Kirche mit ihrer derzeitigen Einfriedung ist als Aufenthaltsbereich nach Auffassung der Bürger im Ortsbild nicht erkennbar. Es wird daher angestrebt, die Kirche durch bauliche Veränderungen an der Einfriedung besser zugänglich zu machen. Der SRP schlägt vor, trotz einer Verbesserung der Zugänglichkeit des Kirchhofs, diesen in seiner typischen Form zu erhalten. Die herausgehobene Stellung der Kapelle, die sie letztendlich zum „Ort der Stille“ macht, und ein wichtiges Identifikationsmerkmal für die Ortsmitte darstellt, soll nicht durch die Angleichung von Höhen und den Aufbruch der Einfriedungsmauer gestört werden. Es wird außerdem zu bedenken gegeben, dass die vorgeschlagene Öffnung an der Ostseite in dem dortigen engen Wohnweg Park-Such-Verkehr anziehen würde. Eine wesentliche Umgestaltung des Freiraums um die Kapelle wird daher nicht als verfolgendes Ziel aufgeführt.

Vorgeschlagen wird dagegen, im Rahmen von Ortserneuerungsmaßnahmen die vorhandenen Wegräume um die Kirche aufzuwerten und als Kommunikationsräume wieder nutzbar zu machen. Dies schließt die öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Vorflächen gleichermaßen ein. In der Bürgerinformation wurde angeregt, hierzu im

Rahmen der Ortserneuerung eine Fachberatung für private Bauherren anzubieten, um eine Initialzündung zur Gestaltung der privaten Vorflächen zusammen mit öffentlichen Gestaltungsmaßnahmen zu geben. Optional wird im SRP eine Bustrasse durch den Ortskern von Filsch vorgeschlagen, die für die Ortslage insgesamt Erreichbarkeitsvorteile bringt. In einem Ortserneuerungskonzept ist diese Option mit einzustellen. In der beengten Ortslage können durch die Straßenraumgestaltung unter Einbeziehung auch privater Flächen insgesamt großzügigere Aufenthalts- und Wegräume geschaffen werden.

Ortrand-/Grünordnungskonzept nördlicher Ortsrand Filsch/ Bachwies

Die Errichtung einer öffentlichen gestalteten Grünfläche im Bereich Bachwies sollte in ein durchgängiges Grünflächenkonzept für den Stadtteil eingebunden werden. Ob ein tatsächlicher Bedarf an einer gestalteten Grünanlage im Stadtteil besteht, kann im SRP nicht geklärt werden, es wird jedoch aufgrund der landschaftsräumlichen Qualitäten im unmittelbaren Wohnumfeld zumindest in Frage gestellt. Klar ist, dass eine solche Grünfläche nur dann realisierbar wird, wenn die Finanzierung gesichert und die eigentumsrechtlichen Rahmenbedingungen gewährleistet sind. Darüber hinaus fielen laufende Unterhaltungskosten für die Anlagen an und es bestünde eine dauernde Verkehrssicherungspflicht für das Gelände. Ob dieser Aufwand gerechtfertigt wäre, obwohl im direkten Wohnumfeld ein großer Landschaftsraum für die wohnortnahe Erholung zur Verfügung steht, ist sicherlich fragwürdig. Zudem wurde mit der Festsetzung von Ausgleichsflächen für das Baugebiet BT 13 „Erweiterung Pferdsweide“ ein weiter Teil der Senke zwischen den Siedlungsflächen Tarforst und Filsch als extensiv zu bewirtschaftende Flächen mit einem zu renaturierenden Fließgewässer festgesetzt. Der nördliche Ortsrand von Filsch wurde in diese Maßnahme bisher nicht einbezogen, der Ausgleichsbedarf war bezogen auf die nachzuweisende Fläche gedeckt. Dennoch besteht das Ziel, die begonnene Grünzäsur in einen ausgeprägten Grünzug mit extensiver Nutzung weiterzuentwickeln. Auf der dann entstehenden Fläche wäre ein unbefestigter Wanderweg vorstellbar.

Sollte es im Stadtteil Filsch zu weiteren Wohnbaulandausweisungen kommen, ist die noch unbeplante Restfläche am nördlichen Ortsrand von Filsch vorrangig zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft einzubeziehen. Zum einen wird dadurch die Möglichkeit gegeben, das zweite Fließgewässer in der Senke zwischen Filsch und Tarforst zu renaturieren und zum anderen würde damit die vollständige rechtliche Sicherung und Herstellung des Grünzugs zwischen den beiden Stadtteilen Filsch und Tarforst abgeschlossen. Dies entspricht auch dem Entwicklungskonzept des Landschaftsplans der Stadt Trier von 1998, der für diese Fläche festsetzt: „Strukturierung zur Verbesserung der Erholungseignung für den allgemeinen Ressourcenschutz“.

In der Bürgerinformation zum SRP-Vorentwurf wurde angeregt, am nordwestlichen Ortsrand in Nachbarschaft zu der eingerichteten Boulebahn auch den Standort für die gewünschte Grillhütte vorzusehen. Nach den Vorstellungen der Filscher soll die Grillhütte als Mehrzweckgebäude eingerichtet werden.

Exkurs: Einige Anmerkungen zum Thema Grillhütte bzw. Mehrzweckgebäude

Eine Grillhütte, die auch als Mehrzweck- bzw. Gemeindehaus dienen soll, fällt nicht mehr unter die Kategorie der privilegierten Vorhaben, die im unbeplanten Außenbereich planungsrechtlich zulässig wären. Gem. § 35 Abs. 1 Nr. 4 BauGB sind nur solche Vorhaben zulässig, die öffentlichen Belangen nicht entgegenstehen. Dies wäre bei einer Mehrzwecknutzung nicht der Fall, da mit erheblichen Aufwendungen für die Verkehrseinrichtungen (Zufahrt und Parkplatz, Maßnahmen zur Verkehrssicherung, Beleuchtung etc.) sowie mit Umweltbeeinträchtigungen (Schallemissionen, Flächenversiegelung, Wassereinzugsgebiet, Vorgabe eines Grünzugs im Landschaftsplan) zu rechnen ist. Im Falle einer einfachen Grillhütte (Charakter einer Schutzhütte in der Erholungslandschaft auf dem Schell mit einfachen Installationen, die zur Benutzung der Allgemeinheit zur Verfügung steht) bestünde dagegen Aussicht auf Genehmigung, wenn die Erschließung gesichert ist.

Für den konkret in der Bürgerinformation angesprochenen Standort gilt folgendes. Es handelt sich planungsrechtlich um einen Standort im Außenbereich. Da der Landschaftsplan die Zielaussage enthält, die Flächen zwischen der Siedlung Pferdsweide und Bachwies als Grünzug zu entwickeln, würde selbst eine einfache Grillhütte den Bestimmungen des § 35 BauGB zuwiderlaufen und das Vorhaben wäre abzulehnen. Wenn nach dem Wunsch der Bürger weiter eine Mehrzwecknutzung verfolgt werden soll, so müssten zunächst die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den ausgewählten Standort geschaffen werden. Die Abwägung des Immissionsschutzbelangs (gegenüber der benachbarten Wohnbebauung Pferdsweide und Bachwies, insbes. Freizeitlärm durch Zu- und Abgangsverkehr, Musik am Standort, Geruchsbelästigungen durch die offene Feuerstelle, Beeinträchtigung des Frischluftstroms) und Zielvorgaben der Landschaftsplanung sowie wasserrechtliche Vorbehalte stellen jedoch erhebliche Hürden dar, hierfür Planrecht zu erzielen.

Im SRP wird daher empfohlen, die Nutzungsbelange Grillhütte und Gemeindehaus zu trennen. Vorgeschlagen wird, den Standort für eine Grillhütte einfacher Ausstattung mit Abstand zur Ortslage, aber ohne räumliche Trennung durch eine Hauptverkehrsstraße vorzusehen (Standortvorschlag in Plan Nr. 4/5). Der Standort sollte so gewählt werden, dass Zu- und Abgangsverkehr abseits der Ortslage über Feldwirtschaftswege geregelt werden kann. Der Standort für ein Gemeindehaus sollte dagegen im beplanten Bereich gesucht werden (z. B. Umnutzung eines vorhandenen Gebäudes).

Ausbau des Bolzplatzes für kombinierte Nutzung als Festplatz

Für die geringe Anzahl an jährlichen besonderen Ereignissen, für die ein Festplatz benötigt wird, bietet sich die Kombination mit einer Dauernutzung, dem Bolzplatz, geradezu an. Zum einen werden finanzielle Mittel eingespart, zum anderen kann der Bolzplatz mit nur geringem baulichem Aufwand so hergestellt werden, dass dort temporäre Nutzungen möglich werden. Der Bolzplatz könnte mit einem Wasser- und Stromanschluss hierfür hergerichtet werden.

Baulanderweiterung für Ersatz- und Erneuerungsbedarf aus dem Stadtteil Filsch

Auf den aufgestauten Baulandbedarf der letzten Jahre hat die Stadt Trier mit dem Einstieg in die Entwicklungsmaßnahme Tarforst und der Baulanderschließung auf dem Petrisberg reagiert. Die erschlossenen Gebiete bilden völlig neue, im Fall Tarforster Höhe, fast autarke Siedlungen, die mit den vorhandenen Stadtteilen, auf deren Gemarkung sie liegen, nur geringe funktionale Verknüpfungen aufweisen. Darüber hinaus ist durch die Ansiedlung eines Verbraucherzentrums in Konkurrenz zu den Dienstleistungen, die noch in den umliegenden Stadtteilen vorhanden waren, dort eine massive Verödung im Tertiärsektor aufgetreten. Die Nahversorgung in den Stadtteilen ist sowohl in Filsch, Irsch, Alt-Tarforst und Kernscheid nicht mehr gewährleistet und auch Neukürenz und Im Treff sind von Verödung gefährdete Standorte.

Aus den jeweiligen Ortsteilen besteht Ersatz- und Erweiterungsbedarf, der in der Regel überschaubar ist, aber aufgrund der Schrumpfungsprozesse, die für die Bevölkerungsentwicklung prognostiziert werden, von außerordentlicher Bedeutung für die Stabilisierung der Einwohnerzahl gerade in den peripherer gelegenen kleinen Stadtteilen ist. Der Stadtteilrahmenplan versucht das Baulandpotential aufzuzeigen. In Filsch besteht bereits von privater Seite eine Initiative, im Südosten eine Ortsrandauffüllung vorzusehen. Darüber hinaus schlägt der SRP eine Fläche am Nordrand vor, deren Eignung als Wohnbaulandpotential näher zu prüfen und als Flächenreserve zu sichern ist.

3.3 Leitziele Landschaft und Freiraumnutzung


Schaffung von gestalteten Ortsrändern gegenüber der freien Landschaft

Die Einbindung von Filsch in den Landschaftsraum ist durch die fehlende Ortsrandgestaltung an den neueren Siedlungsteilen nicht gegeben. Auffällig ist die lange gerade Linie der Bebauung im Süden. Dies ist sicherlich auch einer der Gründe, dass die Hauptverkehrsstraßen, die an Filsch vorbeiführen als besonders störend im subjektiven Sinne empfunden werden, bzw. der Stadtteil von außen eher als Fremdkörper wahrgenommen wird, so dass sich beim Autofahrer wenig Verantwortungsbewusstsein (subjektiv empfunden) bezogen auf seine Fahrgeschwindigkeit einstellen kann. Der Stadtteilrahmenplan schlägt auf der Grundlage der Vorgaben des Landschaftsplans von 1998 begrünte Ortsränder im Norden und Süden vor. Im Süden der Ortslage wurden im Landschaftsplan „bedeutsame Offenlandbiotope“ festgesetzt und biotoppflegliche Nutzungen im Umfeld dieser Biotope vorgeschlagen. Dies würde eine bauliche Erweiterung des Ortsrands damit weitgehend verbieten, ausgenommen einer kleinen Fläche, dort wo der Breitenweg in einen Feldwirtschaftsweg übergeht. Hier bietet sich eine kleinteilige Erweiterungsfläche für Erneuerungsbedarf aus dem Stadtteil selbst an.

Erhalt der Offenland- und Halboffenlandstrukturen „Auf den Schell“

Der Erhalt der Offenlandstrukturen Auf den Schell wurde bereits so im Landschaftsplan der Stadt Trier von 1998 festgesetzt. Dort heißt es: „Das meist landwirtschaftlich genutzte Offenland weist überwiegend eine mittlere bis überdurchschnittliche Qualität für

das Landschaftserleben auf.“⁶ Allerdings wird auch angemerkt, dass oberhalb Filsch und Irsch größere Defizite hinsichtlich ihrer Vielfalt oder Naturnähe vorliegen und außerdem auf den ackerbaulich genutzten Böden mit hoher potentieller Wassererosionsgefährdung zu rechnen ist. Der Landschaftsplan schlägt für die schmale Hangpartie nordöstlich der Ortslage Filsch eine kleinräumige Aufforstung vor, die den Landschaftscharakter nicht verändert aber strukturiert. Eine wegbegleitende Bepflanzung entlang des Wanderweges Tr 1 über den Dicken Stein würde den Festsetzungen des Landschaftsplans entsprechen und wird daher als Ziel in den SRP aufgenommen. Dies gilt auch für die Anpflanzung einer Baumgruppe, um dieses markante Wegekrenz als Merkzeichen im Wanderwegenetz herauszuarbeiten. Weiterhin sollen die schon vorhandenen Schutzpflanzungen Auf den Schell ergänzt werden.



⁶ FÖA Landschaftsplanung: Landschaftsplan der Stadt Trier; Trier 1998, Seite 44

Ausbau des Wanderwegenetzes und gezielte Erschließung des Hochplateaus für Wandertourismus

Der Stadtteil Filsch soll zusammen mit den anderen Höhenstadtteilen Irsch und Tarforst zum Naherholungsschwerpunkt für Wandertourismus ausgebaut werden. Die Schaffung zusätzlicher Erlebnisräume in Zusammenhang mit einer Strukturierung der Landschaft widerspricht den Vorstellungen des Landschaftsplans nicht und kann z. B. aus Mitteln des Ortsteilbudgets finanziert werden. Ein städtischer Bedarf an der Errichtung spezieller Erlebnisräume in der Filscher Flur besteht nicht. Im Rahmen der Erschließung des Petrisbergs und im Zuge der Landesgartenschau wurde für die Höhenstadt insgesamt ein attraktiver Freizeitbereich geschaffen, der den Gesamtbedarf an intensiven Freizeitangeboten für die östlichen Stadtgebiete abdecken kann. Durch eine Vernetzung der Wanderwege im gesamten Höhenstadtgebiet können die verschiedenen strukturierten Freizeit- und Naherholungsbereiche sinnvoll miteinander verbunden werden. Dabei sollte die Charakteristik der Landschaftsareale herausgestellt und auch entsprechend beworben werden. Filsch beispielsweise bietet pures Naturerleben mit hervorragenden Blickachsen, im Vergleich zum Petrisberg mit seinem auf intensive Freizeitnutzung hin modellierten Höhenrücken oder dem kleinstrukturierten, durch Taleinschnitte geprägten Landschaftsraum von Irsch.

Der entstehende Ziel- und Quellverkehr zu den Startpunkten der Wanderrouten sollte an den Ortsrändern der Siedlungsflächen, unmittelbar erreichbar von den Haupteerschließungsstraßen abgefangen werden. Vorgeschlagen werden folgende Standorte für Wanderparkplätze: Höhenfriedhof Irsch, Auf dem Galgenkopf, Am Maibaum, Filscher Häuschen.

4 Realisierung des Stadtteilrahmenplans

4.1 Annäherung durch Schlüsselprojekte

Die im SRP genannten Ziele werden nachfolgend noch einmal zusammenhängend aufgelistet und wieder, wie schon zu Beginn, die inhaltliche Ableitung aus dem Bürgergutachten dargestellt. Einige der Ziele sind für die weitere Entwicklung des Stadtteils Filsch vorrangig und können viele andere Maßnahmen anstoßen. Sie werden nachfolgend als Schlüsselprojekte bezeichnet und wurden auch bereits im voranstehenden Text, und soweit vorhanden in der zusammenfassenden Übersicht der Ergebnisse des Bürgergutachtens, durch die graue Unterlegung hervorgehoben. Initialwirkung für die räumliche Entwicklung von Filsch haben demnach:

Schlüsselprojekte des Stadtteilrahmenplans Filsch	Vgl. Plan Nr.
Sicherung und Entwicklung der ÖPNV-Anbindung zur Talstadt und den anderen Höhenstadtteilen	1, 4
Ortserneuerungskonzept zur Neugestaltung der Ortsmitte Filsch	1, 2, 4
Ortsrand-/Grünordnungskonzept nördlicher Ortsrand Filsch/ Bachwies	2, 3, 4
Baulanderweiterung für Ersatz- und Erneuerungsbedarf aus dem Stadtteil Filsch	2, 3, 4
Erhaltung der Offenland- und Halboffenlandstrukturen „Auf den Schell“	3, 4
Ausbau des Wanderwegenetzes und gezielte Erschließung des Hochplateaus für Wandertourismus	3, 4

Weitere Zielsetzungen	Vgl. Plan Nr.
Klarstellung des Ortseingangs und der Ortsdurchfahrt, Berücksichtigung von Maßnahmen zur Verkehrsverlangsamung am Knotenpunkt Filscher Häuschen	1, 2
Entlastung der Anliegerstraßen durch Verlegung und Anpassung der Bustrasse	1
Gestalterische Aufwertung der innerörtlichen Verkehrsflächen, ortsgerechter Ausbau	1, 2
Maßnahmen zur Minderung von Verkehrsbelastungen durch die L 143 und L 144 und Verkehrsentslastung	1
Optionale ÖPNV-Trasse, wenn Petrisbergaufstieg realisiert ist	1, 2
Funktionale höhenangepasste Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Tarforst, Filsch und Irsch	1, 2, 3
Markierung des Stadteingangs auf der L 143	1, 2, 3
Straßenbegleitgrün an der L 143 und L 144 zur Abschirmung des Gewerbegebiets Am Forst und Gestaltung des Stadteingangs	1, 2
Ausweisung von Mitfahrer- und Wanderparkplätzen am Ortsrand	1, 2, 3
Beachtung und Erhaltung ortsbildprägender- und landschaftsbildprägenden Raumkanten	2, 3
Entwicklung eines zusammenhängenden Grünzug zwischen Tarforst und Filsch	2, 3

Aufwertung des Freizeitangebots durch temporär nutzbare Grillhütte im Außenbereich	2, 3
Stadtgestalterische Integration des Filscher Brunnens	2, 3
Bachrenaturierungen in Zusammenhang mit landespflegerischen Ausgleichsmaßnahmen	3
Ausbau des Bolzplatzes für kombinierte Nutzung als Festplatz	2, 3
Schaffung von gestalteten Ortsrändern gegenüber der freien Landschaft	2, 3

4.2 Planungspraktische Umsetzung
















Die Umsetzung der Ziele ist an die Erstellung von vertiefenden städtebaulichen Entwürfen auf informeller Ebene und die Durchführung von Bauleitplanung auf formeller Ebene gebunden, um überhaupt die rechtlichen Voraussetzungen für die praktische Umsetzung zu schaffen. Die Maßstäblichkeit der Planungen wird dabei stufenweise verfeinert werden bis zum parzellenscharfen Bebauungsplan, der die rechtsverbindlichen Flächenfestsetzungen trifft.

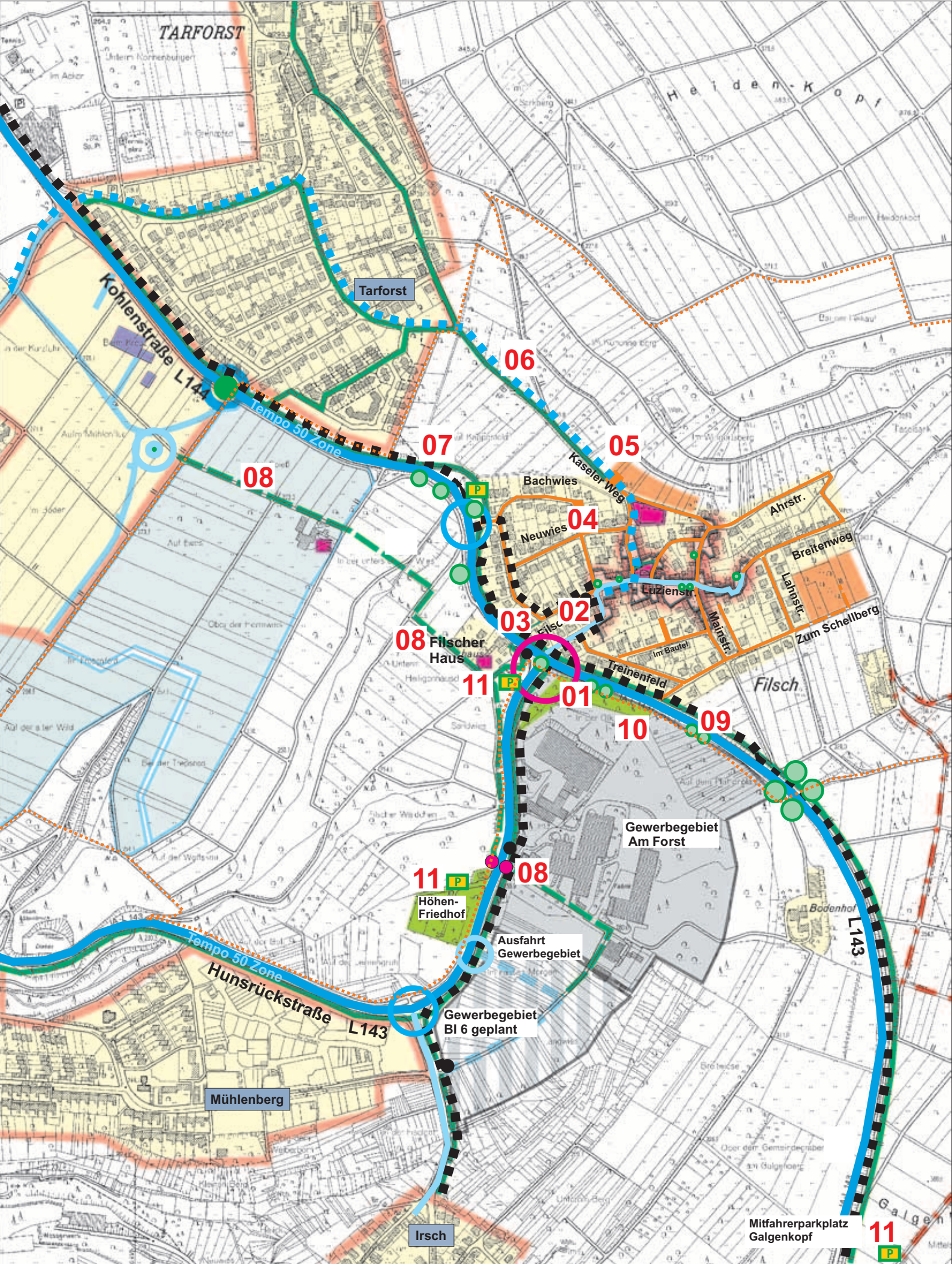
Das Entwicklungskonzept für Filsch ist ein informeller Planungsbeitrag. Er soll den Entscheidungsträgern in Rat und Verwaltung als Orientierungshilfe für den Bereich der räumlichen Planung zur Verfügung stehen. Der Stadtrat bindet sich per Beschluss, die hier aufgestellten Ziele in die planerische Abwägung einzustellen und entsprechend hoch zu gewichten. Abweichungen sollen nur auf Grundlage einer im Planverfahren nachzuvollziehenden Abwägung und einer daraus hervorgehenden abweichenden Beschlusslage im Stadtrat zugelassen werden.

5 Planverzeichnis Stadtteilrahmenplan Filsch

- ❶ Leitziele Verkehr
- ❷ Leitziele Siedlungsraum / Infrastruktur / Wohnumfeld
- ❸ Leitziele Landschaft und Freiraumnutzung
- ❹ Schlüsselprojekte

- 01 Klärung der Ortszufahrt zum Altort**
Klarstellung des Ortseingangs am Knotenpunkt L 143/ L 144 als Ortszufahrt zur Ortsmitte (Altort, Kirche). Berücksichtigung von Maßnahmen zur Verkehrsverlangsamung am Knotenpunkt Filscher Häuschen.
- 02 Stadtgestalterische Aufwertung der Ortsstraße (Filscher Straße, Luzienstraße)**
Maßnahmen zur Begrünung, Erhalt der straßenraumprägenden Raumkanten (Zeilenbebauung an der Straßenbegrenzungslinie), Ablesbarkeit der Ortsstraße durch anderen Straßenbelag, "weiche" Trennung im Ausbauquerschnitt
- 03 Entlastung der Anliegerstraßen durch Verlegung der Bustrasse:**
Optimierung der Haltestellen unter den Aspekten Aufenthaltsqualität Erreichbarkeit und der Trassenführung im Hinblick auf das Ortsbild. Neuordnung der Linienführung nach Realisierung des Petrisbergaufstiegs; Verbesserung der Quermöglichkeit durch Dauerbetrieb der Fußgängerampel; Langfristiger Aufbau einer ÖPNV-Verbindung zwischen allen Höhenstadtteilen im Sinne einer eigenständigen Höhenstadtlinie: Weichenstellung bei künftigen Straßenausbaumaßnahmen
- 04 Gestaltung der Verkehrsflächen in den Anlieger- und Wohnstraßen**
Prüfung des Ausbaustandards verkehrsberuhigter Bereiche bei künftigen Ausbaumaßnahmen im Ortskern Filsch: Mischverkehrsflächen einschließlich einer Ordnung des ruhenden Verkehrs und Berücksichtigung von ortsgestalterischen Maßnahmen, vorrangig Begrünungsmaßnahmen, Belagsveränderungen als Wegzeichen.
- 05 Erschließung der Erweiterungsflächen:**
Erschließung der Ersatz- und Erweiterungsfläche an der Ahrstraße/ Kaseler Weg; Berücksichtigung einer Wendemöglichkeit am nördlichen Bebauungsrand;
- 06 ÖPNV-Trasse, wenn Petrisbergaufstieg realisiert ist**
Als Rad- und Fußwegeverbindung stärken
- 07 Straßenparalleler Rad- Fußweg an der L 144**
Keine weitere Aufwertung des Rad- und Fußwegs parallel der L 144 zwischen Filsch und Tarforst, sondern statt dessen Ausbau der alternativen Verbindungen.
- 08 Funktionale höhenangepasste Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Tarforst, Filsch und Irsch**
Ziel ist eine funktionale möglichst angebaute, sichere und höhenangepasste Fuß- und Radwegeverbindung zwischen den Höhenstadtteilen Irsch, Filsch und Tarforst zum Stadtteilzentrum Tarforster Höhe / Universität; Schaffung einer sicheren Querungshilfe im Bereich Höhenfriedhof
- 09 Stadteingang an der L 143**
Baumbepflanzung als Merkzeichen und optische Unterbrechung der weiten Einsehbarkeit mit dem Ziel der Geschwindigkeitsreduzierung in Höhe des Bodenhofes (Markierung der Wanderwegequerung für den Rundwanderweg Filsch - Irsch)
- 10 Straßenbegleitende Begrünungsmaßnahmen an der L 143 entlang des Gewerbegebiets Am Forst und an der L 144**
Zur Klarstellung der Stadteingangssituation an der Talseite der L 143 Rodung der Privatwaldparzelle und Neuanpflanzung prägnanter raumbildender Einzelbäume, die die Einsehbarkeit des Knotenpunkts L 143/ L144 ermöglichen; evtl. Aufweitung des Teilabschnitts aus Richtung Korlingen vor dem Knotenpunkt zur Errichtung eines Wegzeichens (städtebauliche markanter Punkt, z. B. Bauminsel oder Kultursäule)
- 11 Ausbau/ Ausweisung von Mitfahrer- und Wanderparkplätzen**
"Am Galgenkopf" - Abzweigung der Kreisstraße nach Korlingen, beidseitig der L 144 in Höhe "Filscher Häuschen", "Höhenfriedhof" und "Am Maibaum"

















	Siedlungsflächen		Hauptverkehrsstraße		Fuß- u. /o. Radwegeverbindung vorhanden / vorgeschlagen
	Siedlungserweiterungsflächen		Erschließungsstraße im Stadtteil: weiche Trennung im Straßenquerschnitt		ÖPNV-Trasse mit Haltestelle Bestand/ Optional für eigenst. Höhenstadtlinie
	Öffentl. Einrichtungen		Anlieger-/Wohnstraße im Stadtteil:		Mitfahrerparkplatz mit Anbindung an den ÖPNV
	Stadtbezirksgrenze		Verkehrskreisel vorhanden/ vorgeschlagen		Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrssicherheit
	Stadtgrenze		Anschl. an Hauptverkehrsnetz vorhanden / vorgeschlagen		Altort mit ortsbildprägenden und raumbildenden Kanten

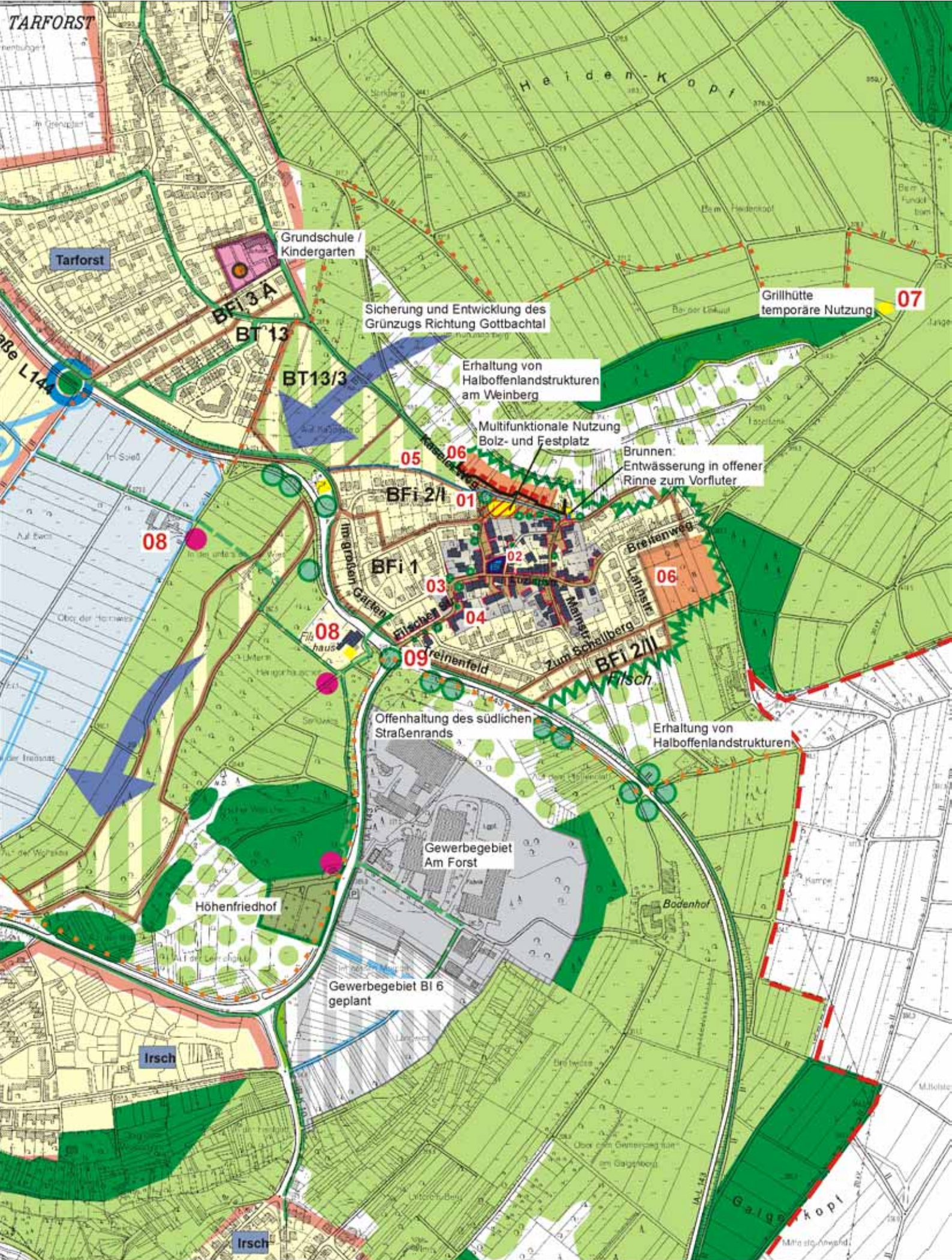


STADTEILRAHMENPLANUNG FILSCH

1 Leitziele Verkehr




















- 01 Definition des Ortsmittelpunkts Filsch**
Der Ortsmittelpunkt in Filsch ist nur noch ansatzweise vorhanden und wird zwischen Ahrstraße und Kaseler Weg neu belebt: Einbeziehung des vorhandenen Brunnenhauses (offene Rinne bis zur Vorflut), Neugestaltung der Raumkante entlang der aufgelassenen Weinberge durch vorgeschlagene Wohnbebauung, Umgestaltung des Bolz- und Spielplatzes in eine Multifunktionsfläche mit entsprechender Erschließung (für Feste nutzbar)
- 02 Ensembleschutz für die Kapelle**
Erhaltung und bauliche Sicherung der Kapelle als Ensemble mit der vorhandenen Einfriedung unverändert; Beachtung der denkmalschutzrechtlichen Belange; Identitätsprägende Mitte für den Ortskern Filsch
- 03 Ortserneuerungskonzept für den Ortskern Filsch**
Bei künftig anstehenden Sanierungsarbeiten im Ortskern, z. B. der Sanierung von Ver- und Entsorgungsleitungen in einzelnen Abschnitten, ist jeweils die Neugestaltung des umliegenden Straßenraums mit anzugehen (Belagsveränderungen, Straßenraumbegrünung, Verengungen und Aufweitungen im Straßenraum, Ordnung des ruhenden Verkehrs)
- 04 Beachtung der Ortsbildprägenden Raumkanten**
Die Ortsbildprägenden und straßenraumbildenden Raumkanten im Altort sollten unverändert auch bei Neubau- / Umbaumaßnahmen im Ortskern beibehalten werden; Einbeziehung in die planungsrechtliche Prüfung von baulichen Vorhaben
- 05 Erhaltung des nördlichen Ortsrands Bereich Bachwiese, zusammenhängender Grünzug zwischen Tarforst und Filsch**
Einbeziehung der Bachwiese in das Renaturierungskonzept in Zusammenhang mit der Ausgleichsmaßnahme BT 13; keine zusätzliche Wegeerschließung des Bachlaufs
- 06 Baulandschaffung für Ersatz- und Erweiterungsbedarf im Stadtteil Filsch**
Straßenbegleitende Bebauung entlang der aufgelassenen Weinberge am nördlichen Ortsrand; Blockbebauung zwischen Lahnstraße und oberem Breiten Weg unter der Voraussetzung des künftigen Trierer Wohnbaulandmodells
- 07 Aufwertung des Freizeitangebots durch Bau einer Grillhütte zur temporären Nutzung**
Temporär nutzbare Anlage im Außenbereich vorstellbar; Standort angebunden an die Ortslage im Osten sollte weiterverfolgt werden; dient als Brennpunkt im Rundwanderwegenetz
- 08 Bürgerhausstandort**
Standort soll aus Gründen der Erschließung in einem in Zusammenhang bebauten Bereich angesiedelt werden; Kooperationsmodelle sind aus Gründen der Finanzierung und Organisation anzustreben: z. B. Kooperation Tarforst/ Filsch oder ein Kooperationsmodell mit der ortsansässigen Gastwirtschaft;
- 09 Klarstellung des Ortseingangs**
Die Erreichbarkeit des Ortskerns ist diffus; als Sammelstraße sollte nach wie vor die Filscher Straße/ Luzienstraße gelten und diese durch entsprechende Ortserneuerungsmaßnahmen von den übrigen Anliegerstraßen abgesetzt werden; am Knotenpunkt L 143/L144/Filscher Straße könnte dies durch Schaffung eines Merkzeichens (Bauminsel im Knotenpunkt oder Kultursäule) entsprechend kenntlich gemacht werden;

	Altort mit den wichtigen raumbildenden Kanten		In Planung befindliche Wohnbauflächen		Vorhandene und zu erhaltende Offenlandstruktur
	Stadtbezirksgrenze		Aktionsräume: Öffentliche und private Infrastruktur		Vorhandene und zu erhaltende Waldflächen
	Stadtgrenze		Clustererschließung im Umfeld der zentralen Rad- und Fußwegeverbindung Irsch - Filsch - Tarforster Höhe		Planungsrechtlich gesicherte Grünzüge als landespflegerische Ausgleichsflächen
	Rechtsverbindliche Flächenfestsetzungen mit Registernummer		Stadtgestalterische Maßnahmen im Ortskern: Erhaltung/ Neuschaffung der prägenden Raumkanten, Absetzen des Straßenbelags, Straßenraumbegrünung		Ausbildung eines geschlossenen Ortsrands durch Begrünung
	Potentielle Bauflächen für Ersatz- und Erweiterungsbedarf aus dem Ortskern Filsch		Zu erhaltendes Kulturland als endgültige Siedlungsabgrenzung		Eintrag in der Denkmalliste Rhld.-Pfalz
					Siedlungsbezogene funktionale Rad- und Fußwegeverbindungen



STADTEILRAHMENPLANUNG FILSCH

- 01 Erhaltung der vorhandenen Kulturlandschaft:**
 Erhaltung der Offenlandstrukturen (Berücksichtigung auch als touristisches Ziel); Entwicklung von Halboffenlandstrukturen im näheren Umfeld des Siedlungsbereichs und für die brachgefallenen Weinbergslagen; in Nähe der Talsohle Filsch Freihaltung der ehemaligen Weinbergslagen durch moderate Bebauung und daraus resultierende Ausgleichsmaßnahmen.
- 02 Ausweisung eines überörtlichen Rundwanderwegenetzes :**
 Schaffung eines durchgängigen Wanderwegekonzepts mit den Nachbarstadtteilen; Kennzeichnung von Aussichtspunkten und landschaftsräumlichen Besonderheiten;
- 03 Wanderparkplätze:**
 Ausweisung von Wanderparkplätzen: Galgenkopf, Höhenfriedhof, Filscher Häuschen und Ortsrand Filsch an der L 144;
- 04 Standorte für Freizeit- und Naherholungseinrichtungen:**
 Sie sollten an die Ortslage gekoppelt werden (z. B. Grillhütte, Spielanlagen) um räumliche Nutzungsbarrieren zu vermeiden und die vorhandene Erschließung nutzen zu können
- 05 Entwicklung und Erhalt von Siedlungsäzuren:**
 Weiterentwicklung des rechtsverbindlich gesicherten Grünzugs zwischen den Ortslagen Tarforst und Filsch;
- 06 Stadtgestalterische Integration des Filscher Brunnens:**
 Entwässerung des Brunnenwassers über offene Rinne im Straßenraum zur Bachwiese; Einleitung des unverschmutzten Oberflächenwassers aus dem vorgeschlagenen Bebauungsbereich möglich;
- 07 Bachrenaturierungen in Zusammenhang mit landespflegerischen Ausgleichsmaßnahmen:**
 Renaturierung der Bäche im Wassereinzugsgebiet Gottbachtal bezogen auf den Hochwasserschutz der Stadt Trier
- 08 Neugestaltung der Ortsmitte:**
 Gestaltung einer neuen Ortsmitte mit Integration von Bolz- und Spielplatz in ein multifunktionales Nutzungskonzept
- 09 Erhalt der Orts- und Landschaftsbild prägenden Raumkanten:**
 ortsbildprägende Einfriedungen (Kirchhofmauer und Weinbergsmauern); Begrünungsmaßnahmen im Bereich von Straßenraumaufweitungen prüfen (Ortserneuerungskonzept für Filsch)
- 10 Gestaltung des westlichen Ortsrands entlang der L 144/ 143:**
 Klarstellung der Ortszufahrt am Knotenpunkt "Filscher Häuschen" durch Merkzeichen (Baumtor, Einzelbaumstandort im Knotenpunkt), Einzelbaumstandorte straßenbegleitend entlang des gesamten Straßenverlaufs ab Höhe Bodenhof bis Kreisverkehr Tarforst;
- 11 Funktionale, höhenangepasste Rad- und Fußwegeverbindung**
 Rad- und fußläufige Vernetzung der Höhenstadtteile durch eine höhenangepasste, zielorientierte und möglichst belebte Wegeführung;

 Stadtbezirksgrenze	 Waldflächen	 Vorgeschlagene Schutzpflanzung
 Stadtgrenze	 Offenlandstrukturen	 Funktionale, höhenangepasste Rad- und Fußwegeanbindung
 Abgrenzung Siedlungsfläche	 Halboffenlandstrukturen	 Wanderwegeausweisung geplant
 Geplante Siedlungsflächen	 Sicherung des Frischluftentstehungsgebiets	 Vorhandene Fuß- und Radwege
 Aktivräume: öffentliche und private Infrastruktureinrichtungen	 Schaffung durchgängiger Grünzüge als Frischluftschneisen für die Talstadt	 Rundwanderwege
 vorhandener Spielplatz	 Straßenbegleitende Baumpflanzung	 Merkzeichen/Brennpunkte im Landschaftsraum: Ansatzpunkte für touristische und Gemeinbedarfsnutzung
 Geplante Bauflächen für Ersatz- und Erweiterungsbedarf aus dem Stadtteil	 Schutz und Entwicklung geschlossener begrünter Ortsränder	 Wanderparkplatz
	 Gewässeroffenlegung und Renaturierung	

- 01** Sicherung und Entwicklung der ÖPNV-Anbindung zur Talstadt und den anderen Höhenstadtteilen
- 02** Ortserneuerungskonzept zur Neugestaltung der Ortsmitte Filsch
- 03** Ortsrand-/Grünordnungskonzept nördlicher Ortsrand Filsch / Bachwiese
- 04** Baulanderweiterung für Ersatz- und Erneuerungsbedarf aus dem Stadtteil Filsch
- 05** Erhaltung der Offenland- und Halboffenlandstrukturen "Auf den Schell"
- 06** Ausbau des Wanderwegenetzes und gezielte Erschließung des Hochplateaus für Wandertourismus



Entwicklung eines durchgängigen Grünzugs

Sicherung und Entwicklung von Offenland- und Halboffenlandstrukturen

Moderate Baulandausweisung für Ersatz- und Erweiterungsbedarf

Ortserneuerungskonzept

Leistungsfähige ÖPNV-Anbindung

Funktionale, höhenangepasste Fußwegeverbindung

Naherholungs- (Wanderwege-) Konzept Höhenstadt

STADTEILRAHMENPLANUNG FILSCH

Quellenverzeichnis

FÖA (1999): Landschaftsplanung Stadt Trier. I.A. der Stadt Trier – Stadtplanungsamt

MOBILE SPIELAKTION (2001): Erfassung der Spielraumsituation – Auszug für den Stadtteil Filsch

Prof. Kh. Schaechterle, Dipl.-Ing. H. Siebrand – Beratende Ingenieure: Verkehrsuntersuchung Trier, Ulm, 1993 und 1996

Planungsgemeinschaft Region Trier (1985): Regionaler Raumordnungsplan Region Trier

Stadt Trier – Amt für Stadtentwicklung und Statistik (2000): Bürgergutachten Filsch

Stadt Trier – Amt für Stadtentwicklung und Statistik(1998): Bürgerbeteiligung zum Stadtteilrahmenplan Filsch

Stadt Trier – Amt für Stadtentwicklung und Statistik (2003): Statistischer Bericht „Haushalte (Familien) in der Stadt Trier 2002“

Stadt Trier – Stadtplanungsamt (1982): Flächennutzungsplan Stadt Trier

Stadt Trier – Planungsgruppe Spengelin, Billinger und Partner, Planungsgruppe Rossow-Lutz: Städtebauliche Planung Trier Tarforster Plateau, Dokumentation 1972

Stadt Trier – Untere Denkmalpflege: Angaben aus der Denkmalliste Rheinland-Pfalz

Michael Karutz, CIMA-Stadtmarketing GmbH, Büro Bonn und Dr. Johannes Weinand - Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Trier: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Trier, Band II: Entwicklungsszenarien, Ziele, Maßnahmenempfehlungen; Bonn/Trier, Juni 2004

Univ.-Prof. Dr. Christoph Becker: Untersuchung zum Wanderwegenetz Höhenstadtteile, Universität Trier, FB angewandte Geographie/ Fremdenverkehrsgeographie , 2003

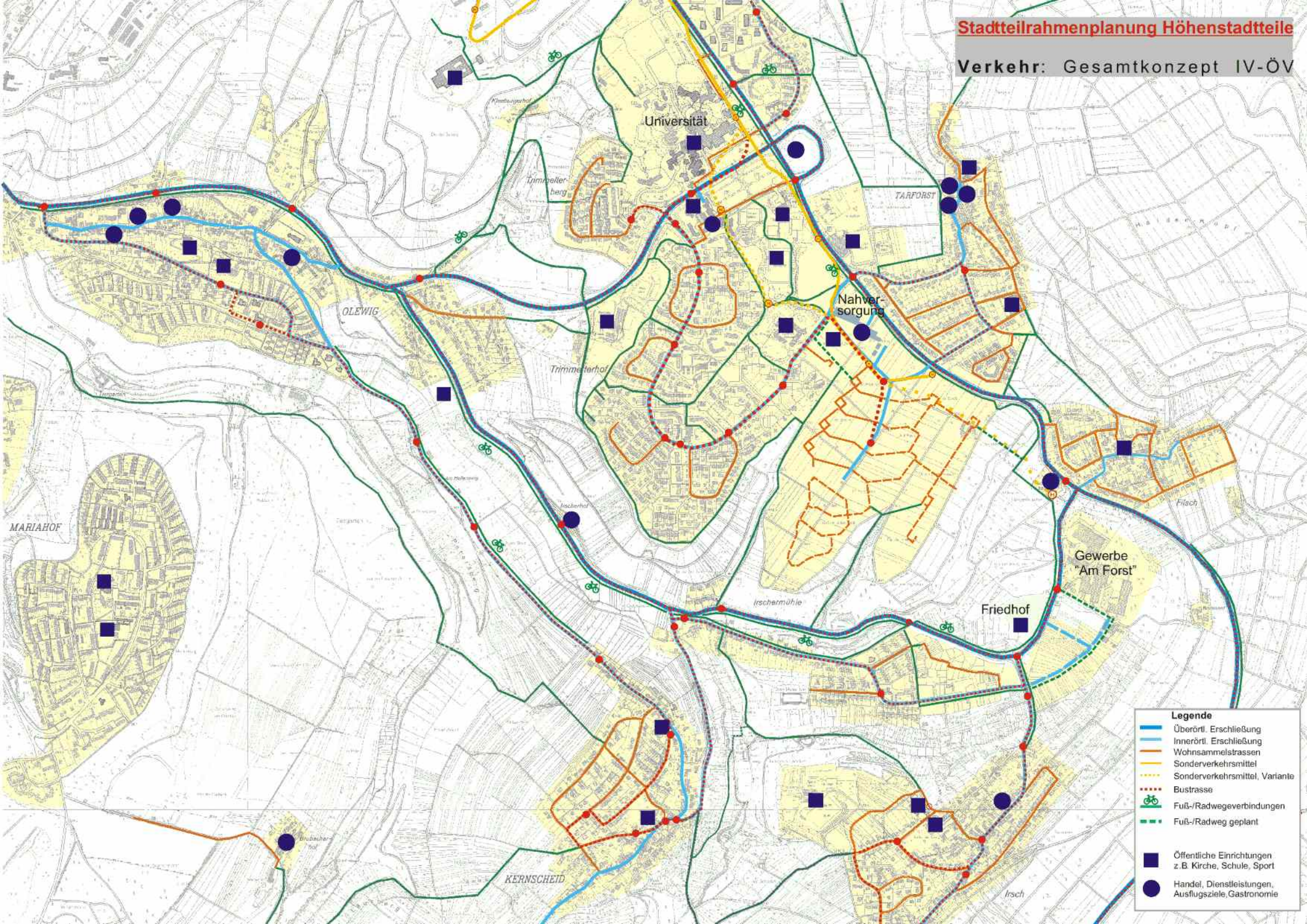
Anhang

Höhenstadtteile: Übersicht Verkehrserschließung

Höhenstadtteile: Gesamtverkehrskonzept

Höhenstadtteile: Wanderwegekonzept⁷

⁷ Univ.-Prof. Dr. Christoph Becker: Untersuchung zum Wanderwegenetz Höhenstadtteile, Universität Trier, FB angewandte Geographie/ Fremdenverkehrsgeographie, 2003



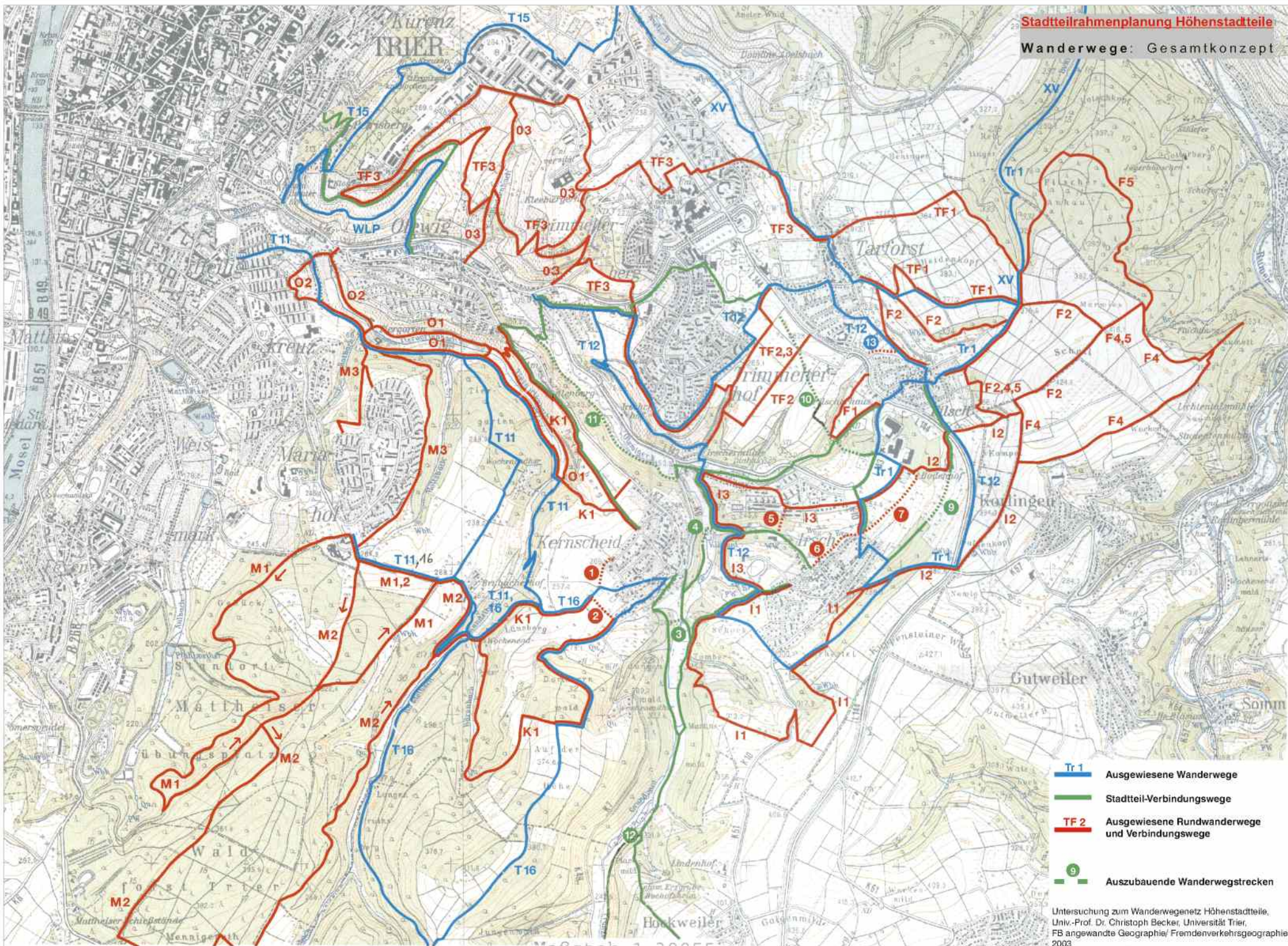
Legende

- Überörtl. Erschließung
- Innerörtl. Erschließung
- Wohnsammelstrassen
- Sonderverkehrsmittel
- Sonderverkehrsmittel, Variante
- Bustrasse
- Fuß-/Radwegeverbindungen
- Fuß-/Radweg geplant
- Öffentliche Einrichtungen z.B. Kirche, Schule, Sport
- Handel, Dienstleistungen, Ausflugsziele, Gastronomie

ÖPNV - QUERACHSE TRIER

M.: 1:5000
Stand: Juni 2004





- Tr 1 Ausgewiesene Wanderwege
- Stadtteil-Verbindungswege
- TF 2 Ausgewiesene Rundwanderwege und Verbindungswege
- - - 9 Auszubauende Wanderwegstrecken